



Innanríkisráðuneytið Sölvhólsgrötu 7
150 Reykjavík postur@irr.is.

Skrifstofa Alþingis, nefndasvið
150 Reykjavík nefndasvid@althingi.is

Samgönguáætlun 2011-2014

Samgönguáætlun 2011-2022

Umsögn Samtaka um betri byggð

Inngangur

Samtök um betri byggð hafa frá árinu 1999 beitt sér fyrir bættu borgarskipulagi og þróun mannvænnar og skilvirkar byggðar á höfuðborgarsvæðinu gegn harðri andstöðu ráðandi afla, þings og framkvæmdavalds og þrátt fyrir mikið fálæti fjölmiðla.

Frá stríðslokum til þessa dags hefur útpensla byggðar á höfuðborgarsvæðinu verið stjórnlaus og óstöðvandi. Því hefur jafnt og þétt sigið á ógæfuhlið í þessu mikilvægasta hagkerfi Íslands.

Áhrifa af óskilvirkni í rekstri heimila, fyrirtækja og sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er löngu farið að gæta í þjóðarhag. Og slæma stöðu heimila, sveitarfélaga, byggingariðnaðar og ýmissa annarra atvinnugreina má ekki síst rekja til stjórnlausrar útpenslu byggðarinnar.

Fjármálaörðuleikar þúsunda ungra fjölskyldna í úthverfunum bera óskilvirkninni ljóst vitni og eru nóturlegur minnisvarði um gjaldþrot skipulagsóreiðunnar á höfuðborgarsvæðinu af völdum flugvallar í Vatnsmýri í 65 ár.

Þegar þetta er ritað á um helmingur íslenskra heimila í erfiðleikum með að ná endum saman og rösk 10% heimila eru í vanskilum með húsnæðis- og bílalán.

Það er sandur í gírkassanum. Þrátt fyrir einhverjar hæstu þjóðartekjur á mann í heimi árum saman skilar sá árangur sér ekki nægilega vel í pyngjur landsmanna. Það er því beinn hagur

allra að stöðva nú þegar stjórnlaus útpenslu byggðar á höfuðborgarsvæðinu og byrja að byggja borgina inn á við.

Í Samgönguáætlun (SGÁ) kemur ítrekað fram að til að ná markmiðum um bætta lýðheilsu, aukið öryggi, minni loftmengun, breyttar ferðavenjur og aukna samkeppnishæfni ólíkra samgöngumáta sé áhrifaríkast að stuðla að þéttari og blandaðri byggð.

Samtök um betri byggð fagna nýjum áherslum í SGÁ. Samtökin hafa ávalt bent á að eina raunhæfa leiðin til að ná þessum og mörgum öðrum mannvænum markmiðum í þróun höfuðborgarinnar sé að reisa þetta og blandaða miðborgarbyggð í Vatnsmýri.

Ekki virðist eiga að bæta vinnubrögð við umferðaröryggisáætlun ríkisins. Þar þarf að vinna eftir þjóðhagslegri arðsemisröð. Núverandi vinnubrögð einkennast af kjördæmapoti. Mikilvægt er að ríki og sveitarfélög geri áætlanir um fækkun umferðarslysa með tölusettum markmiðum og tímasettum fjárhags- og framkvæmdaliðum. Mjög góð reynsla er af slíkri áætlanagerð t.d. í Reykjavík (1996-2007). Flest ríki Norður- og Vestur- Evrópu nema Ísland hafa notað þessi vinnubrögð árum saman með góðum árangri.

Samtök um betri byggð telja mikilvægt að hér á landi verði tekin upp NÚLLSÝN í vegamálum. Núllsýn byggir á þeirri forsendu að „ásættanlegur“ fórnarkostnaður varðandi líf og heilsu vegfarenda er núllstilltur. Þau verkefni í vegamálum, sem lúta að verndun heilbrigðis og mannlífa vegfarenda hafi forgang. Ýtrustu öryggiskröfur séu gerðar við hönnun og byggingu nýrra vega.

Samtök um betri byggð harma að samgönguyfirvöld hafi á síðustu misserum dregið verulega í land varðandi NÚLLSÝN sbr. ummæli Ögmundar Jónassonar ráðherra samgöngumála. Á Umferðarþingi árið 2010 sagði hann orðrätt: „*NÚLLSÝN hlýtur að vera það takmark, sem við stefnum að, það á enginn að láta lífið í umferðarslysum, við eigum að gera allt sem við getum til að ná því takmarki*“. Ári síðar segir í Samgönguáætlun Ögmundar: ... „*Stjórnvöld rannsaki kosti og galla þess að taka upp NÚLLSÝN í öryggismálum m.a. á forgangsröðun verkefna, kostnað og hönnunarreglur. NÚLLSÝNIN verði borin saman við aðrar leiðir sem hafa reynst vel erlendis. Niðurstöður liggi fyrir á fyrsta tímabili samgönguáætlunar*“ ... (fyrir árslok 2015!)

Samtök um betri byggð leggja til að fyrirhuguðu vegafé hvers árs til nýframkvæmda við vegi verði skipt upp miðað við nýja grundvallarhugsun: 300 milljónum kr. verði árlega bætt við það fé, sem fyrirhugað er í umferðaröryggisáætlun SGÁ. Því sem eftir er verði skipt þannig að 30% renni í BYGGÐAPOTT en 70% í pott sem ráðstafað er skv. NÚLLSÝN. Gengið er út frá því að allar sérstakar fjárveitingar, td. til gangagerðar, verði lagðar niður.

Samtök um betri byggð benda á eftirfarandi:

- Að í SGÁ er ekki gerður greinarmunur á byggð á höfuðborgarsvæðinu annars vegar og öðru þéttbýli hins vegar þó á þessu sé eðlismunur. Ónákvæm hugtakanotkun getur haft óæskileg áhrif eins og dæmin sýna.

- Að stofnkostnaður er u.þ.b. sá sami við gerð ytra gatnakerfis fyrir hverja 1.000 íbúa annars vegar í þéttri miðborgarbyggð og hins vegar í strjálldu úthverfabbyggð. Í miðborgarbyggð eru stuttir vegspottar oft með fremur dýrum umferðarlausnum s.s. brúm og stokkum en í strjálldu bygg eru oft mislæg gatnamót og ávalt mun meiri vegalengdir.

- Að Samtök um betri byggð leggja til grundvallar viðtæka almannahagsmuni við lausnir mála þannig að þær komi sem flestum að sem mestum notum án tillits til einka-, flokks- eða landshlutasjónarmiða. Samtökin telja að ákvarðanir, sem ganga gegn þessari meginreglu réttlætis og skilvirkni beri að taka með lýðræðislegum og gagnsæjum hætti.

- Að auðveldara er að ná marktækum árangri í aukningu á notkun annarra samgöngumáta en einkabílsins á höfuðborgarsvæðinu með faglega unnum framkvæmda- og fjárhagsáætlunum en með tilskipunum, loðnum ritgerðum, þvingunaraðgerðum í gatnakerfinu og óréttmætum takmörkunum fjárveitinga til ytra gatnakerfisins.

- Að langbesta leiðin til að auka veg annarra samgöngumáta á höfuðborgarsvæðinu er að draga úr þörf fyrir einkabílinn með róttækri þéttingu byggðar í Vatnsmýri.

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (einkum m.t.t. höfuðb.sv.):

1. Tekjur ríkisins af bílaumferð eru í réttu hlutfalli við ekna km. Vel yfir 50% þeirra tekna koma af umferð innan sveitarfélagamarka höfuðborgarsvæðisins.
2. Þjóðhagslega arðsamast er að lagfæra þjóðvegakerfið á Íslandi með því að lagfæra það fyrst á höfuðborgarsvæðinu og þar á eftir annars staðar á SV horninu.
3. Sú staðreynd að sami flokkur er við völd í ríkisstjórn og í borgarstjórn Reykjavíkur mótar að sjálfsögðu efnistöð í samgönguáætlun (SGÁ). Greinilegt er td. að tillaga að nýju Aðalskipulagi Reykjavíkur (AR) er undir beinum áhrifum frá SGÁ.

Allt of lág nýting fyrirhugaðrar byggðar í Vatnsmýri er þannig eðlileg afleiðing þess að ekki er í SGÁ fyrirhuguð nein viðbót við aðalgatnakerfið á höfuðborgarsvæðinu sunnan Vatnsmýrar fyrr en í fyrsta lagi árið 2023.

Slík forskrift úr SGÁ getur valdið því að nýtingarhlutfall á byggingarlóðum í Vatnsmýri í tillögu að AR verður einungis 0,85 en ætti að vera amk. tvöfalt hærra (amk. 1,8) til að þjóðhagsleg arðsemi náist.

Nýtingarauki í Vatnsmýri úr 0,85 í 1,8 myndi draga úr akstri á höfuðborgarsvæðinu samanborið við jafn mikla byggð td. í Úlfarsárdal um allt að 20%. Þar með lækkar aksturskostnaður um allt að 1% á ári, um 2 milljarða kr á fyrsta ári, 4 milljarða á öðru ári, 6 á þriðja ári o.s.fr.v. eða allt að 400 milljarða kr uppsafnað á 20 árum.

Allt pólitískt upplegg í SGÁ er mjög hefðbundinn einhliða stuðningur við landsbyggðina á kostnað þjóðarhags og samfélagsins á höfuðborgarsvæðinu sbr. ummæli á bls. 24 í

greinargerð með SGÁ: ...*“í janúar 2010 kom fram að sveitarfélög geta skipulagt hverfi án þess að taka nægjanlegt tillit til samgöngubarfa og gert síðan kröfu á ríkið um að það kosti greiðar samgöngur. Þar fari ekki saman ábyrgð á skipulagsmálum og afleiðingum þeirra varðandi samgöngur”*. Kópavogsgöng og Öskjuhlíðargöng hafa þó verið í AR í upb. 30 ár!

4. Ekki er eðlilegt eða ásættanlegt að skipulagsáform sveitarfélaga sæti alfarið forsendum SGÁ. Mikil samhæfing allra áætlana er að sönnu mikilvæg en þegar upp er staðið ber að nota þau vinnubrögð Vegagerðarinnar frá 2004 að taka tillit til uppbyggingaráforma í Svæðis- og aðalskipulagi á höfuðborgarsvæðinu og miða SGÁ við þá tímasettu þörf sem þar kemur fram.
5. Með hóflegri uppbyggingu þéttar og blandaðrar miðborgarbyggðar í Vatnsmýri fyrir amk. 47.000 íbúa og störf (NH=1,8) er virði lands í eigu ríkisins amk. 70 milljarðar kr. og land Reykjavíkurborgar amk. 140 milljarðar á verðlagi 2011 (sbr. framreiknaðar niðurstöður úr skýrslu ParX fyrir samgönguráðherra í maí 2007). Hlutur ríkisins nægir til að gera nýjan flugvöll, ytra vegakerfi Vatnsmýrarbyggðar ásamt þrennum jarðgöngum á landsbyggðinni og gott betur.
6. Ofuráhersla er á hjólreiðar í SGÁ. Þar er skautað létt fram hjá því td. að auknar hjólreiðar sl. 10 ár hafa leitt til verulegrar fjölgunar alvarlega slasaðra hjólreiðamanna úr 5 í 21 á ári, sem eru nú þegar rösk 10% af alvarlega slösuðum í umferðinni. Aukning í hjólreiðum mun flölga þeim slysum enn frekar nema staðið verði áform um miklar gagnráðstafanir með allt að 15 mislægum göngu- og hjólreiðaleiðum undir eða yfir stofnbrautirnar á höfuðborgarsvæðinu. Hafa ber í huga að slysatíðni er í beinu samhengi við lengd ferðar* og að allt að sexföld slysaætta er á hvern farinn kílómetra á reiðhjóli samanborið við bíl. 50% aukning á hjólreiðum, úr upb. 3,8% í 5,7% ferða, mun ekki hafa merkjanleg áhrif á bílaumferð. Sé einnig reiknað með 100% aukningu ferða með strætó, úr upb. 4% í 8% af öllum ferðum, aukningu, sem fáir geri sér vonir um að óbreyttri stefnu í aðalskipulagsmálum á höfuðborgarsvæðinu í fyrirsjáanlegri framtíð, tekst einungis að minnka bílaumferð úr 76,4% allra ferða í um 70%, þ.e. ef ferðir fótgangandi dragast ekki enn frekar saman**. Þrátt fyrir það verður amk. 10% aukning í einkabílaakstri á höfuðborgarsvæðinu til 2022 einfaldlega vegna fólksfjölgunar þar. Því er það verulegt áhyggjuefni að ekki sé fyrirhuguð meiri fjárfesting í aðalgaðnakerfi svæðisins til ársins 2023.

* *Mjög gagnlegt væri ef til væri prósentuskipting á farþegakílómetrum á milli samgöngumáta. Ljóst er að bílferðir og strætóferðir eru lengri en hjólaferðir og verulega lengri en gönguferðir.*

** *Bent skal á að ferðum gangandi á höfuðborgarsvæðinu hefur fækkað um 4,6% af heildarfjölda allra ferða þar, fjöldi strætóferða hefur staðið í stað, hjólaferðum hefur fjölgað um 3,5% og ferðum í einkabílum fjölgað um 1,1% frá árinu 2002 til ársins 2011.*

7. Mikilvægt er að ljúka vinnu við almannavarnaráætlun höfuðborgarsvæðisins og samþætta hana svæðisskipulagi, aðalskipulagi og þeim áætlunum, sem hér eru til

umræðu. Það vantar fleiri flóttaleiðir á höfuðborgarsvæðinu á austur/vestur og norður/suður ásunum þ.e.s. Kópavogsgöng, Öskjuhlíðargöng, Sundabraut og Skerjabraut (þverun Skerjafjarðar í framhaldi af Suðurgötu).

8. Mikilvægt að hraða áður nefndum Kópavogsgöngum, Öskjuhlíðargöngum og þverun Skerjafjarðar (eigi síðar en á árunum 2017-2020) til að hamla ekki gegn eðlilegu nýtingarhlutfalli (NH=amk. 1,8) og uppbyggingarhraða í Vatnsmýri (frá og með 2014).
9. Í umræðum um samgönguáætlun á Alþingi nýverið kvörtuðu landsbyggðarþingmenn undan síaukinni skattþíningu á innanlandsflugið. Einu andsvörin voru frá innanríkisráðherra, sem upplýsti að ríkið sæi alfarið um rekstur flugvalla án þess að það kæmi inn í flugfargjaldið. Árlegur kostnaður er um 2 milljarðar kr.

Á málþingi um flugmál á vegum Háskólans í Reykjavík þann 19. janúar sl. kom fram í erindi dr. Haraldar Sigbórssonar verkfræðings að ríkið greiðir niður hvern flugmiða um 5.500 kr.

Auðvitað á allt að vera gagnsætt í íslenskri stjórnsýslu og stjórnmálum og þess vegna er óhjákvæmilegt að bæta við annari niðurgreiðslu. „Láðst“ hefur í 65 ár að innheimta lóðaleigu fyrir land ríkis í Vatnsmýri (ca. 1/3 – 6.500 kr.) og Reykjavíkurborgar (ca. 2/3 – 13.000 kr.), alls 19.500 kr. á hvern flugmiða. Verðmæti lands í Vatnsmýri á verðlagi 2011 er amk. 210 milljarðar kr. alls miðað við NH=1,8 (miðað er við ríkistaxta á bújörðum: 3,5% á ári af verðmæti landsins).

Ljóst er því að heildarniðurgreiðsla ríkis og borgar á hvern flugmiða er nú um 25.000kr.

10. Samtök um betri byggð mótmæla því harðlega að gert sé ráð fyrir því að flugvöllur fari úr Vatnsmýri í áföngum, hálfur 2016 og hálfur 2024. Standa ber við lýðræðislega tekna ákvörðun Reykvíkinga í almennri atkvæðagreiðslu árið 2001 að flugvöllurinn sé allur farinn 2016 enda er það þjóðhagslega mjög arðsamt.

Reykjavík 27.02.2012,

f. h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H. Gunnarsson

Örn Sigurðsson
