



Borgarráð

Efni: Umsögn vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2023, 172. mál

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur sent til umsagnar tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, 172. mál.

Eftirfarandi er umsögn umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar.

Umsögn

Vísað er til umsagnar Reykjavíkurborgar vegna tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2019-2033 með almennar athugasemdir við stefnu og forgangsörðun verkefna samgönguáætlunar til næstu 15 ára.

Eins er vísað til umsagnar borgarinnar um umhverfismat tillögu að samgönguáætlun frá ágúst 2018. Þar er meðal annars vakin athygli á því að ekki eru allar framkvæmdir samgönguáætlunar á skipulagsáætlunum viðkomandi sveitarfélaga, að við frekari útfærslu og hönnun framkvæmda á samgönguáætlun þurfi að vinna náið með sveitarfélögum. Því kann framfylgd samgönguáætlunar að vera háð nánari útfærslu á aðalskipulagsáætlunum og umhverfismati. Tækifæri verða í umhverfismati einstakra framkvæmda að leggja betur mat á umhverfisáhrif þeirra.

Í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun 2019-2023 er fjallað um þrjár vegaf framkvæmdir í Reykjavík. Vakin er athygli á því að í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er ekki gert ráð fyrir mislægum gatnamótum þar sem Reykjanesbraut og Bústaðavegur mætast. Tillögum að útfærslu mislægra lausna á umræddum gatnamótum var hafnað í borgarráði árið 2006. Elliðaárnar og bakkar hennar eru hverfisverndaðar í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 og bæði árnar og Elliðaárdalur eru á náttúruminjaskrá (<https://www.ust.is/einstaklingar/nattura/natturuminjaskra/sudvesturland/>) Síðustu mánuði hafa Reykjavíkurborg og Vegagerðin í sameiningu unnið að greiningu á valkostum í þróun Reykjanesbrautar og Sæbrautar milli Stekkjarbakka og Holtavegar. Þar á meðal er verið að greina mögulegar breytingar gatnamóta Reykjanesbrautar og Bústaðavegar og ávinning breytinga.

Að mati Reykjavíkurborgar er mikilvægt að áframhald verði á styrkjum til rekstrar almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu, sem byggja á samningi frá 2012, eins og lagt er upp með í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun til 2023. Þess ber þó að geta að framlög ríkisins hafa ekki hækkað í takti við verðlagsþróun eins og kveðið er á um í samningnum.¹ Eins og lesa má í töflu 14 (árangursmælikvarðar fyrir sett markmið) í fyrirbyggjandi tillögu að samgönguáætlun er efling almenningsgangna ekki síst mikilvæg til að lækka samgöngukostnað fólks sem er í dag 14,5% af útgjöldum meðalheimilis hérlendis.

Ein af þeim aðgerðum sem tilgreind er í tillögu að samgönguáætlun er að „*bættar verði tengingar og flæði bifreiða milli umferðarljósa á álagstímum til þess að draga úr mengun á fjölförnum leiðum.*“ Mikilvægt er að stöðugt sé unnið að greiningum og endurskoðun umferðarljósastýringa í borginni, reynslan sýnir að það getur verið mjög arðbært. Í töflu kemur fram að fjárveiting til umferðarstýringar

¹ <https://www.straeto.is/uploads/files/547-cad4516f62.pdf>



á höfuðborgarsvæðinu er 40 m.kr. á ári. Að mati Reykjavíkurborgar er mikilvægt að þessi fjárveiting verði hækkuð til að hægt verði að nýta, betur en nú er gert, þá tækni og þekkingu sem til er í umferðarljósastýringum til að bæta umferðarflæði. Hingað til hefur fjármagn í umferðarljósastýringar fyrst og fremst farið í kaup á nýjum búnaði og endurnýjun eldri búnaðar en minni áhersla hefur verið lögð á umsjón stýringa, þ.e. endurskoðun stýriforrita og greiningar á úrbótum. Áfram er þörf á fjármagni í kaup á búnaði en bæta þarf fjármagni í umsjón og verkefnisstjórn umferðarljósastýringa til að nýta sem best möguleika miðlægrar stýringar umferðarljósá og nýrrar tækni.

Í fyrirbyggjandi tillögu kemur fram að gert er ráð fyrir 200 m.kr. á ári í liðinn „*bætt umferðarflæði, almenningsamgöngur*“. Þar segir: „*Fjárveitingu er ætlað að greiða kostnað við ýmis smærri verk sem ætlað er að eyða flöskuhálsum á einstaka stöðum og bæta þar með umferðarflæði, efla umferðaröryggi og bæta almenningsamgöngur með gerð sérreina fyrir strætisvagna og öðrum aðgerðum í þágu strætisvagna, svo sem við gatnamót. Aðgerðum er forgangsraðað og þær undirbúnar í samvinnu Vegagerðarinnar og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og á suðvesturhorni landsins.*“ Að mati Reykjavíkurborgar er þörf á meira fjármagni í þennan lið sem gjarnan er kallaður „smáverkapakkinn“, sérstaklega ef þetta fjármagn dreifist á allt SV hornið. Kostnaður við smærri verk sem ætlað er að eyða flöskuhálsum á einstaka stöðum á stofnvegakerfinu er fljótur að hlaupa og tugum og hundruðum milljóna króna. Með fjárveitingu upp á 200 m.kr. er ekki hægt að búast við miklum úrbótum á ári hverju.

Reykjavíkurborg fagnar þeim áherslum sem settar eru fram í tillögu að samgönguáætlun um „*faglegan grunn ákvarðanatöku um uppbyggingu samgöngukerfisins... þar sem kostnaður og ábati mismunandi leiða að markmiðum samgönguyfirvalda verði borinn saman*“. Eins er jákvætt að sjá að vinna eigi greiningar á „*ferðavenjum með hliðsjón af álagstoppum í morgun- og síðdegisumferð á höfuðborgarsvæðinu og mögulegum úrbótum, s.s. hliðrun á opnunartíma og starfsemi stórra opinberra stofnana.*“ Reykjavíkurborg vill gjarnan taka þátt í þessum verkefnum.

Reykjavíkurborg tekur undir mikilvægi þess að fara í „*aðgerðir sem draga úr eða takmarka hraða ökutækja*“ sem er meðal helstu aðgerða Vegagerðarinnar til þess að ná markmiðum umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda.

Fyrir hönd umhverfis- og skipulagssviðs

Þorsteinn R. Hermannsson

Samgöngustjóri