



Borgarlína

Innkomnar athugasemdir og
ábendingar við auglýsta tillögu
að svæðisskipulagsbreytingu

Febrúar 2018

Athugasemdir / ábendingar við tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 vegna samgöngu- og þróunarása fyrir hágæða kerfi almenningsgangna – Borgarlína

Nafn: Árni Dayer Guðmundsson	Kennitala: 3110002920
Heimilisfang: Sjávarvegur 9a	Sveitarfélag: Gaurabær
Netfang: arni@dayer.eu	Dagsetning: September 16, 2018
Athugasemd / ábending:	
<p>Kominn er tími til að gera borgarbúna minna háða einkubíluum, og hafa upp samgöngukerfið. Borgarlínan er auðvelds lausn.</p> <p>Borgarlínan Ég hefði frekar viljað sjá göngubrúna undir fossvegjum í stað brúar, en væri samt ekkert á möti brú þess.</p> <p>Borgarlínan væri stórt skref fyrir lífsgeð: grannskóla, frímhaldsskóla- og háskólanema í borginni, sem taka stæði á hvarjum degi; hvert sem veldið er gott aða vnt.</p>	

Akureyri 18.1.2018.

Athugasemd við auglýsta breytingu á Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Borgarlína höfuðborgarsvæðisins er metnaðarfullt verkefni og mikilvægur áfangi í átt að því að brjótast út úr bílaborgarskipulagi sem heldur mannlífi og umhverfismálum höfuðborgarsvæðisins í viðjum. Lýst er ánægju með áformin en jafnframt sett fram athugasemd og ábending um útfærslu.

1 Fossvogur-Kópavogur

Í tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu er gert ráð fyrir einum legg Borgarlínu frá miðborg Reykjavíkur til suðurs meðfram Reykjavíkurflugvelli, yfir Fossvog á brú og um vesturbæ Kópavogs að Hamraborg. Minnst er á þessa leið í einni setningu í kafla 4.1. greinargerðar.

- Ekki er gert ráð fyrir Borgarlínu í þéttri íbúðarbyggð í aðalskipulagi Kópavogs. Eftir því sem best verður séð er línunni ætlað að fara um Borgarholtsbraut. Vesturbær Kópavogs er gróið og friðsælt íbúðarhverfi sem nýtur þeirra gæða að um það er enginn gegnumakstur.
 - Vesturbærinn er í góðum tengslum við miðborgina með almenningsamgöngum, sem verða enn betri með tilkomu norður-suðurlínu Borgarlínunnar eftir Hafnarfjarðarvegi og Kringlumýrarbraut. Norður-suðurlínan mun tengjast Hamraborginni sem er einn af miðkjörnum höfuðborgarsvæðisins.
 - Þrátt fyrir nýja þetta byggð á landfyllingum norðan á Kársnesi verður ekki séð að Borgarlína verði hagkvæm þar sem hún mun fara um hefðbundnar húsagötur með einbýlis- og tvíbýlishúsum og óbyggt land undir Öskjuhlíð. Annars staðar á höfuðborgarsvæðinu fer Borgarlínan eftir meginumferðaræðum. Er þessi leggur línunnar því grundvallarfrávik frá almennri reglu um leiðaval. Ekki er þess getið í áætlunum að stefnt sé á endurnýjun byggðar á Kársnesi þar sem núverandi byggð myndi víkja fyrir þéttri borgarbyggð.
- Þverun Fossvogs með umferðarbrú mun hafa neikvæð áhrif á umhverfi og útivist m.a. vegna þess að siglingar verða ómögulegar á voginum og vegna sjónrænna áhrifa. Ekki er gerð nein grein fyrir þessum hluta Borgarlínunnar í greinargerð og umhverfisskýrslu nema hvað óvissa er sögð um Kársnesbrú (án nánari skýringar). Óvissa um leiðina gæti gert kostinn óraunhæfan.
- Lagning Borgarlínunnar meðfram flugvallarsvæðinu er óhagkvæm þar sem ekki eru neinar forsendur til þess að leggja starfsemi Reykjavíkurflugvallar niður næstu áratugi og byggja svæðið upp. Auk þess myndi hugsanleg íbúðarbyggð í Vatnsmýri draga úr mikilvægi samgönguáss borgarinnar frá Kvosinni að Úlfarsfelli þar sem hún yrði botnlangi út úr meginþróunarásnum. Samgönguáss borgarinnar er grunnforsenda endurbóta á borgarmyndinni á sama hátt og Borgarlínan gagnvart svæðinu í heild.
 - Ekki hefur fundist nein lausn á því með hvaða hætti Reykjavík getur haldið áfram að vera samgöngu- og þjónustumiðja landsins ef Reykjavíkurflugvelli verður lokað. Ákvörðun um leiðir og lausnir er tímafrekt ferli og uppbygging nýs mannvirkis einnig ef lausnin fælist í lokun vallarins. Ákvæði aðalskipulags Reykjavíkur um lokun flugvallarins eru óraunhæf á þessu stigi og beinlínis gegn almannahagsmunum. Því er órókrétt að önnur sveitarfélög á

svæðinu styðji slík óraunhæf skipulagsáform í svæðisskipulagi með áætlun sem líkleg er til að styðja við núverandi stefnu borgarinnar um að svæla flugvöllinn burt með öllum tiltækum ráðum án raunhæfra mótvægisframkvæmda.

Vegna þessara augljósu annmarka verður ekki séð hvaða tilgangi þessi leggur Borgarlínu hefur annan en þann að stuðla að lokun Reykjavíkflugvallar og búa til langsóttar forsendur fyrir nýrri byggð í Vatnsmýri. Ráð væri að bera saman arðsemi og gagnsemi af þessari línu annars vegar og samtenginu úthverfanna í austri hins vegar (sjá lið 2).

2 Austursvæði

Af auglýstu leiðakorti Borgarlínunnar má sjá að austursvæðin eru illa tengd innbyrðis, þ.e. þau tengjast fyrst og fremst með austur-vestur línunum í átt að miðborginni.

- Bent er á þann kost að leggja áherslu á samtengingu nýju austursvæðanna í Reykjavík, Kópavogi og Garðabæ, sem gætu orðið þungamiðja þéttingar í framtíðinni með bættri landnýtingu, endurbótum á bæjarmynd og bættri rötun (almennt vandamál á austursvæðunum). Það mætti gera með leið sem lægi t.d. frá Arnarnesvegi yfir á Breiðholtsbraut og Suðurlandsveg að Keldum. Þar mætti brjótast með Borgarlínu í gegn um nýja bílaborg til dæmis um helgunarsvæði aðalगतna á mun auðveldari hátt en gert yrði í rótgrónum eldri hverfum Kópavogs.
 - Sem mótvægi við hugsanleg breytt áform Reykjavíkurborgar um nýtingu Vatnsmýrarinnar næstu áratugi má benda á uppbyggingu norðan breyttrar Hringbrautar – þ.e. á því svæði, sem nú er ætlað undir nýjan Landspítala. Með því að færa þá starfsemi austar þannig að hún yrði t.d. á krossgötum norður-suður/austur-vesturása aðal-umferðargatna (Ártúnsholt-Keldur) fengist einstaklega heppilegt byggingarland norðan Hringbrautar, sem tengist miðborginni beint og myndi styrkja bæjarmynd og borgarbrag hennar verulega. Svæðið hefur að þessu leyti eiginleika sem Vatnsmýrinni getur aldrei hlotnast vegna einangrunar hennar frá miðborginni.
 - Kerfi borgarlínu er 101-miðað. Það er hins vegar meginatriði í endurhæfingu borgarlandsins að bæta umhverfi og samtengingu úthverfanna þannig að borgin verði samfelld. Það er einnig meginatriði að færa þungamiðju þjónustu og atvinnustarfsemi austar og að móta miðbæjarumhverfi á fleiri stöðum en í Kvosinni. Þetta ætti að gerast á samgönguás Reykjavíkur. Samtenging efri svæðanna við nýjan miðbæ með þéttri blandaðri byggð á svæðinu Ártúnsholt-Keldur-Úlfarsfell gæti verið liður í því, þar á meðal með nýjum Landspítala. Tenging norður-suður í gegn um eystri byggðirnar styður þessa mynd. Á þennan hátt má bæta búsetumhverfi þeirra sem búa í efri hverfum borgarlandsins verulega.
 - Einnig skal bent á að tiltölulega stór hluti aðgengilegs byggingarlands höfuðborgarsvæðisins er í Garðabæ. Austurhluti Garðabæjar er afskekktur m.t.t. Borgarlínu. Þar er nú í byggingu þétt byggð í Urriðaholti og fyrirhuguð er uppbygging í Vetrarmýri, Hnoðraholti og á Vífilsstöðum auk þess sem byggingarlönd eru sunnan Urriðaholts. Vífilsstaðir hljóta til framtíðar að koma til greina fyrir sjúkrahús en líklegt er að á fullbyggðu höfuðborgarsvæði þurfi jafngildi tveggja Landspítala. Með hliðsjón af sjónarmiðum um tengingu austursvæðanna er bent á möguleika á tengingu við framtíðarbyggingarlönd Garðabæjar frá Arnarnesvegi við Leirdalsop um Vífilsstaðaveg að miðbæ Garðabæjar. Væri þá komin samfelld leið á austurjaðri frá suðurbyggðum upp í Mosfellsbæ. Ekki er gerð formleg athugasemd vegna þessarar línu.

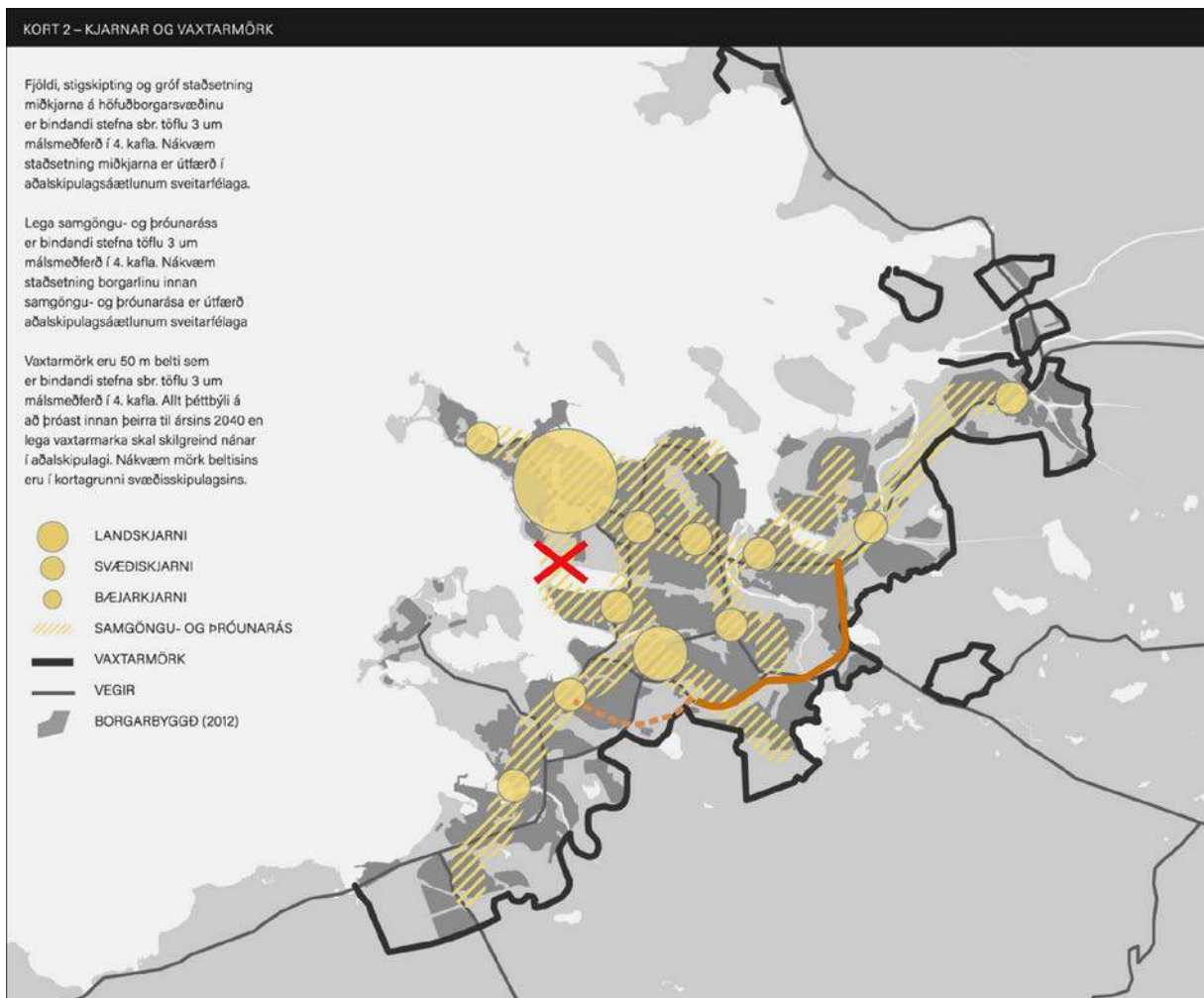
Athugasemd

1 Farið er fram á að leggur Borgarlínu yfir Fossvog og Kársnes verði felldur út. Hann mun hafa veruleg, neikvæð og óafturkræf áhrif á búsetugæði í vesturbæ Kópavogs og á umhverfi og yfirbragð Fossvogs. Leiðin er dýr og þjónar engum miðkjarna eða byggð sem ekki yrði þjónað hvort sem er með öðrum leggjum. Leiðavalið er í ósamræmi við meginreglu um að Borgarlínan fylgi aðalumferðaræðum.

2 Lagt er til að kannaðir verði kostir þess að tengja efri byggðir höfuðborgarsvæðisins betur saman en gert er í skipulagstillögunni t.d. með norður-suður leið austast á svæðinu til þess að bæta búsetuumhverfi á austurhluta höfuðborgarsvæðisins og stuðla að samfelldri borgarbyggð. Sjá dæmi á meðfylgjandi skissu með grófum línunum ofan á auglýstri tillögu.

Virðingarfyllt

Árni Ólafsson
Austurbyggð 4
600 Akureyri
kt: 080855-2499
netfang: arniola@simnet.is



Tillaga að breytingu.

Reykjavík, 18. janúar 2018

Til Sambands Sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu
Efni: Ábendingar varðandi Borgarlínu

Vinsamlegast sjá eftirfarandi ábendingar varðandi Borgarlínuna. Ég tel Borgarlínuna mjög þarft verkefni en ábendingarnar mínar snúast um að bæta greiningu og aðferðarfræði sem notuð er, auka gagnsæji, og leggja meiri áherslu á þjónustu við svæði þar sem notendur eru flestir. Ég reyni að bæta úr greiningunni að hluta í töflunni sem fylgir hér með, en betra væri að SSH uppfærði greiningu sína og skýrslur með eigin gögnum.

1. Það vantar að skilgreina svæðiskjarna í Lauganesi eða Borgartúni.
 - a. Stærsta hverfið bæði hvað varðar íbúa og störf hlýtur að vera nægjanlega stórt til að hafa svæðiskjarna hvað samgöngumál varðar. Annars þarf að skilgreina hvaða viðmið eru höfð til hliðsjónar við að ákveða hvar eru svæðiskjarnar, til að réttlæta af hverju enginn kjarni er í Laugardal.
2. Legu línunnar virðist ekki forgangsraðað í þéttbýlustu hverfunum þar sem notendur eru flestir og hagkvæmni mest. Laugardalur var settur inn seint og þá bara með stubb í eina átt en meiri nýting væri ef lína í Laugardal færi í tvær áttir eða væri hluti af aðallínu sem liggur lengra en niður í miðbæ.
 - a. Sjá töflu neðar í skjalinu sem sýnir áætlaðan kostnað á hvern notanda eftir hverfum. Hverfi með fáa notendur hafa verið í hærri forgangi en til dæmis Laugardalur sem er með flesta notendur.
 - b. Markmið legu línunnar virðast ekki alveg skýr. Legan virðist ekki ráðast nema að hluta af því að ná markmiðum um sem mesta notkun og hlutfall almenningsamgangna verði 12% árið 2040. Minni svæði eins og Vellir, Kórinng og Mosfellsbær sett inn en Laugardalur var undanskilinn.
 - c. Það stefnir í að Borgarlínan hafi fullt af leiðum sem eru að hringsóla um kvippinn og kvappinn með fáa farþega á sumum köflum til að sinna minni hverfum eins og Strætó gerir núna. Kostnaður framkvæmda og rekstrar við slíka nálgun er hærri.
3. Tölur um ferðafólk vantar í greiningu SHS um legu línunnar.
 - a. Einungis er horft til íbúa og fjölda starfa í skýrslum SHS um borgarlínunnar. Ferðafólk er þó einn stærsti hópurinn sem mun nota Borgarlínuna og mikilvægt að ferðafólk nýti almenningsamgöngur í auknum mæli.
4. Vantar tímakort í greiningu SSH. Sem sýna hve hratt fólk kemst á miðpunkt í bænum með og án borgarlínu. Hve margir munu geta komist á þann stað með og án Borgarlínu, sýna kortið í mismunandi litum eftir fjölda notenda.
 - a. Þetta mun aðstoða við að meta hagkvæmni og gagn Borgarlínunnar.
5. Vantar upplýsingar um hvernig kostnaður við línuna skiptist á milli sveitarfélaga ásamt tímalínu framkvæmda eftir árum. Ennig hver verður rekstrarkostnaður og tekjur.
6. Gögn og útreikningar í greiningu SSH ættu að vera aðgengileg almenningi.
 - a. Svo að almenningur og aðrir aðilar geti tekið upplýstari þátt í umræðunni.
 - b. Heppilegra hefði verið að hafa innlenda aðila sem þekkja staðhætti að sjá um greiningu svo það sé sjálfbærara að uppfæra greininguna í framtíðinni.

Notendur og kostnaður Borgarlínu fyrir valin hverfi

- Stór hluti talna í töflunni er áætlað af höfundi því slík hverfaskipt greining og upplýsingar um gistirými og kostnað eftir hverfum liggja ekki fyrir frá sveitarfélögunum sjálfum eða hjá SSH
- Einstaklingar teljast notendur Borgarlínu bæði þar sem þeir starfa og búa. Notandi er hámarksfjöldi en ekki munu þó allir nota línuna en sumir nota hana oft en einu sinni á dag
- Kostnaður í töflunni eru lægri mörk því hann inniheldur ekki hlut í stofnkerfi heldur bara viðbótarkostnaði fyrir tiltekið hverfi. Fyrir völdu hverfin er sýndur kostnaður uppá 44 milljarða en heildarkostnaður fyrir Borgarlínu er um 70 milljarðar

Langtímahorfur	Þjónusta Borgarlínu (fjöldi leiða / áttir)	Kostnaður á notanda Borgarlínu (þkr)	Kostnaður Borgarlína (Milljarðar)	Notendur Borgarlínu samtals	Íbúar	Störf	Gistirými
Laugardalur	1	61	2.7*	44.497	19.793	21.804	2.900*
Vesturbær	3	80	2.1*	26.400	16.557	6.393	3.450*
Miðborg Reykjavíkur	4	131	4.1*	31.306	10.098	16.508	4.700*
Grafarvogur	1	169	5.5*	32.566	23.326	9.090	150*
Breiðholt	1	241	5.5*	22.783	19.872	2.761	150*
Kársnes	2	523	4.1*	7.835	6.600	985*	250*
Vellir	1	358	2.7*	7.550	5.650*	1.850*	50*
Kórinn	1	396	4.1*	10.350	10.000	200	150*
Mosfellsbær	1	486	11*	22.650	16.800	5.500	350*
Seltjarnarnes	1	344	2.1*	6.113	5.050*	700*	350*

Heimildir: Aðalskipulag Reykjavíkur (til 2030), Aðalskipulag Kópavogs (til 2024), Aðalskipulag Mosfellsbæjar (til 2024), Aðalskipulag Hafnarfjarðar, Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins, Samtök Sveitarfélaga á Höfuðborgarsvæðinu gögn um Borgarlínu. Heimildir sóttar í janúar 2018.

Athugasemdir: Stjarna () merkir áætlað af höfundi með þeim upplýsingum sem eru aðgengilegar. Fjöldi starfa áætlaður með 60 m² á starf. Kostnaður er áætlaður með gróft reiknaðri vegalengd sem bættist við fyrir hvert hverfi og margfaldað með áætlun SSH um kostnað á kílómetur.*

Björn Hauksson

Hagfræðingur og eigandi Kaffi Laugalækjar ásamt hluta af Lækur Hostel

Búsettur á Hrístateig 31, 105 Reykjavík



Samtök sveitarfél höfuðborgarsv

*Hamraborg 9
200 Kópavogur*

Reykholti, 18.12.2017
1712010 VV

Efni: Tillaga að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040.

Sveitarstjórn Bláskógabyggðar tók erindið fyrir á fundi sínum þann 7. desember 2017 og var eftirfarandi bókað við afgreiðslu þess:

Tillaga að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040.

Lagt fram bréf Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, dags. 30. nóvember 2017, þar sem óskað er eftir umsögn Bláskógabyggðar um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040. Umrædd tillaga liggur fyrir. Tillagan varðar samgöngu- og þróunarása fyrir hágæðakerfi almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu – Borgarlínu. Sveitarstjórn Bláskógabyggðar gerir engar athugasemdir

Virðingarfyllst,

Valtýr Valtýsson
Sveitarstjóri Bláskógabyggðar

Sandra Björgvinsdóttir

From: Ingibjörg Harðardóttir | Sveitarstjóri GOGG <gogg@gogg.is>
Sent: sunnudagur, 17. desember 2017 23:02
To: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Subject: RE: Auglýsing um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 /málsnr.1702003 - GOGG

One: -1

Sæll Hrafnkell

Sveitarstjórn Grímsnes- og Grafningshrepps gerir ekki athugasemdir við tillögu að breytingu á svæðaskipulaginu „Höfuðborgarsvæðið 2040“.

Með bestu kveðju,
Ingibjörg Harðardóttir
sveitarstjóri Grímsnes- og Grafningshrepps
Sími: 480-5500
Netfang: gogg@gogg.is
Veffang: www.gogg.is
Borg, 801 Selfoss



Grímsnes- og Grafningshreppur

From: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu [mailto:ssh@ssh.is]
Sent: 30. nóvember 2017 09:49
To: Ingibjörg Harðardóttir | Sveitarstjóri GOGG <gogg@gogg.is>; Gunnar Þorgeirsson <oddviti@gogg.is>
Cc: Hrafnkell Á. Proppé <hrafnkell@ssh.is>
Subject: Auglýsing um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 /málsnr.1702003 - GOGG

Góðan daginn,

Hjálagt erindi er sent til allra umsagnaraðila vegna breytinga á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040.

Sjá nánar á vefsíðu SSH

<http://ssh.is/>

Virðingarfyllt,
Hrafnkell Á. Proppé
Svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins
Sími / Tel : (+354) 580 1782 / (+354) 892 2698

Director of Regional Planning
Association of Municipalities in the Capital Area



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu
Hámraborg 9, 200 Kópavogur
sími 564-1788

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
b.t. Hrafnkells Á. Proppé
Hamraborg 9
200 KÓPAVOGUR

Reykjavík, 17. janúar 2018
Tilvísun: 2017040028/10.1

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um auglýsingu um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040.

Vísað er til bréfs Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu dags. 30. nóvember 2017 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 vegna fyrirhugaðrar Borgarlínu. HER hefur farið yfir erindið og því gögn sem því fylgja og gerir eftirfarandi umsögn.

Með breytingartillögunni eru markaðir samgöngu- og þróunarásar en Borgarlína mun liggja innan þeirra. HER er jákvætt fyrir valkosti um Borgarlínu enda mun sá kostur vera líklegur til að hafa jákvæð áhrif á heilsu borgarbúa. Valkostur um Borgarlínu er eins og fram kemur í umhverfisskýrslu líklegur til að hafa jákvæð áhrif á loftmengun og hávaðamengun að því marki sem Borgarlínan dregur úr vexti bílaumferðar á höfuðborgarsvæðinu.

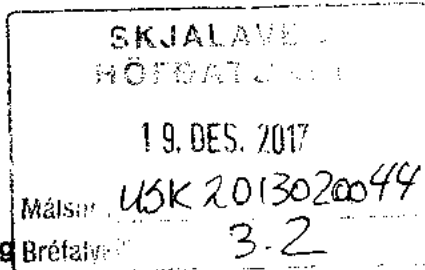
Helsta uppspretta loftmengunar í Reykjavík er umferð ökutækja. Svifryksmengun er ein af helstu ástæðum heilbrigðisvandans sem rekja má til loftmengunar í borgum og er í dag talið það efni sem helst leiðir til ótímabærra dauðsfalla. Svifryk er það loftmengandi efni sem helst fer yfir heilsuverndarmörk í Reykjavík en síðastliðið ár varð vart við mikla aukningu í köfnunarefnisdíoxíðmengun. Árið 2017 fór köfnunarefnisdíoxíð (NO_2) 16 sinnum yfir sólarhringsheilsuverndarmörkin ($75 \mu\text{g}/\text{m}^3$) við Grensásveg - má fara 7 sinnum yfir (skv. rgl. 920/2016). Köfnunarefnisdíoxíð fór aldrei yfir klukkutímamörk ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) við Grensásveg – má fara 18 sinnum yfir, en var oft nálægt þeim mörkum. Svifryk (PM10) fór á árinu 2017, 17 sinnum yfir sólarhringsheilsuverndarmörkin ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) - má fara 35 sinnum yfir (skv. rgl. 920/2016) við Grensásveg. Ætla má að 16 skipti hafi verið vegna staðbundinnar mengunar við þungar umferðargötur. Þessar tölur eru byggðar á óleiðréttum gögnum og gætu hækkað eða lækkað eitthvað þegar frekari úrvinnsla er lokið. Samkvæmt upplýsingum á slóð Vegagerðarinnar jókst umferð bíla á höfuðborgarsvæðinu um 8% á milli áranna 2016-2017 sem er mesta aukning síðan 2007. Það er ljóst að grípa verður til aðgerða til að draga úr loftmengun eins og staðan er í dag, því er efling almenningsgangna ein af mikilvægum aðgerðum í þá átt að mati HER, s.s. lagning Borgarlínu.

HER bendir einnig á að bæta þyrfti inn í kafla 3.2 í umhverfisskýrslu vísun í áætlun um loftgæði fyrir Ísland, Hreint loft til framtíðar. Áætlunin gildir fyrir árin 2018 – 2029 og er meginmarkmið hennar að stuðla að loftgæðum og heilnæmu umhverfi. Í áætluninni er m.a. stefnt að því að fækka árlegum ótímabærum dauðsföllum af völdum loftmengunar á Íslandi, fækka árlega fjölda daga þar sem svifryk fer yfir skilgreind heilsufarsmörk af völdum umferðar úr 7-20 skiptum niður í engin skipti fyrir árslok 2029.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Svava S. Steinarsdóttir
heilbrigðisfulltrúi

Kristín Lóa Ólafsdóttir
heilbrigðisfulltrúi



HVALFJARÐAR
SVEIT



Reykjavíkurborg

Ráðhúsi Reykjavíkur
101 Reykjavík

Hvalfjarðarsveit
Innrímel 3
301 Akranes
Sími : 433 8500
Fax : 433 8501
Kt. 630606-1950

15.12.2017

1712001 LMA

Aðalskipulag Reykjavíkur, breyting vegna Borgarlínu, umsögn

Á 83. fundi umhverfis-, skipulags- og náttúruverndarnefndar Hvalfjarðarsveitar þann 7. desember 2017 var gerð eftirfarandi bókun:

Svæðisskipulagsnefnd höfuðborgarsvæðisins samþykkti að auglýsa tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 er varðar samgöngu- og þróunarása fyrir hágæðakerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Athugasemdafrestur til og með 18. janúar 2018

Á 254. fundi sveitarstjórnar 12. desember 2017 var gerð eftirfarandi bókun:

Oddviti lagði fram eftirfarandi tillögu:

*"Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar gerir ekki athugasemd við breytingu skipulagsins."
Tillagan borin undir atkvæði og samþykkt með 7 atkvæðum.*

Virðingarfyllt,




Lulu Munk Andersen
Skipulags- og umhverfisfulltrúi Hvalfjarðarsveitar
skipulag@hvalfjardarsveit.is

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogur

Efni: Tillögur um legu Borgarlínu um Kársnes

Kópavogur, 17. janúar 2018

Kæri viðtakandi,

Þann 20. Júní 2017 sendum við neðangreind athugasemdir við þá tillögu er snýr að Borgarlínu og þá sér í lagi legu hennar um Kársnesið. Þrátt fyrir að kynningarfundir hafi verið af hinu góða finnst okkur mikilvægum spurningum/athugasemdum enn vera ósvarað og óskum við eftir viðbrögðum við því. Spurningar/athugasemdir að neðan eru því, að einhverju leyti, endurtekning frá fyrra erindi okkar dagsett 20. júní 2017.

Samkvæmt þeim gögnum sem við höfum lesið er núverandi tillaga á þá leið að Borgarlína skuli liggja frá Reykjavík yfir Fossvog á Kársnes þar sem lagt er til að línan liggja um Borgarholtsbraut að kjarnastöð í Hamraborg.

Sem fyrr teljum við athugasemdir okkar fremur augljósar en gríðarlega mikilvægar, ekki bara fyrir þær fjölskyldur sem búa við Borgarholtsbraut heldur alla íbúa á Kársnesinu.

1. Við sjáum enn ekki hvernig Borgarlína geti legið um Borgarholtsbraut eins og segir í tillögunni. Þrátt fyrir að komið hafi fram á kynningarfundum að Borgarlína skuli liggja eftir Borgarholtsbraut, á núverandi veg, sjáum við ekki alveg fyrir okkur hvernig þetta yrði framkvæmt. Mun akreinum eftir Borgarholtsbraut vera fjölgað? Ef ekki, munu bílastæði á Borgarholtsbraut vera fjarlægð? Það mætti staðfesta þetta við okkur eða útskýra betur hvernig bæjaryfirvöld sjái þetta fyrir sér.
2. Við sjáum enn ekki hvernig bæjaryfirvöld styðji þá hugmynd að setja Borgarlínu inn á milli tveggja barnaskóla?! Eins og allir Kópavogsbúar vita að þá er Kársnesskóli (yngri deild) staðsettur milli Skólagerðis og Holtagerðis og Kársnesskóli (eldri deild) staðsettur milli Vallagerðis og Kópavogsbrautar. Mikill samgangur er á milli þessara tveggja skóla og þykir okkur það vera **stórfenglegt gáleysi** að ætla að setja Borgarlínu inn á milli þessara tveggja skóla. Í dag er strætisvögnum ekið eftir Kópavogsbraut sem verður síðan að Kársnesbraut og þar með í kringum báða skólana. Einhver hugsun hlýtur að hafa verið sett í leiðakerfi Strætó á sínum tíma og því leggjum við til að bæjaryfirvöld horfi til þess þegar endanleg ákvörðun um legu Borgarlínu er tekin.
3. Að lokum viljum við leggja það til að Borgarlínan liggja frá Hamraborg, niður Skeljabrekku, eftir Kársnesbraut og yfir Fossvog til Reykjavíkur.

Við undirrituð áskiljum okkur rétt til að leggja fram fleiri athugasemdir á síðari stigum málsins.

Bestu kveðjur.

Rafn Árnason – Borgarholtsbraut 62
Dubravka Laufey Miljevic – Borgarholtsbraut 62
Brynjar Björnsson – Borgarholtsbraut 64
Linda Björk Ólafsdóttir – Borgarholtsbraut 64
Halldór Sigurðsson – Borgarholtsbraut 60
Jónína Þrúður Stefánsdóttir – Borgarholtsbraut 60

Skýrslur:

http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/Vinnslutillogur/KOP_17129_170524_vinnslutilla_ga_Kpavogur.pdf

http://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Borgarlina/AuglystTillaga/A_Greinargerð_tillgu_171126_ss_k_tillaga_br-augl.pdf

Sandra Björgvinsdóttir

From: Jónas Egilsson <jonase@centrum.is>
Sent: þriðjudagur, 16. janúar 2018 23:01
To: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Subject: Ábendingar og aths. við breytingar á svæðisskipulagi - borgarlína

Ágæta starfsfólk SSH

Sem framkvæmdastjóri SSH til 13 ára og mikill áhugamaður um skipulagsmál og samstarf sveitarfélaga verð ég að fagna hinum miklu breytingum sem hafa orðið á vissum þáttum samstarfs sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu til hins betra. Má þar nefna almenningssamgöngur, slökkvilið, göngu- og hjólastíga, frárennismál auk þess sem framkvæmdastjórar sveitarfélaganna eiga með sér betra á formlegra samstarf enn var á tímabili a.m.k. Að því sögðu verð ég að lýsa nokkrum efasemdum um fyrirhugaða borgarlínuhugmynd í stuttu máli:

- Augljóslega er mikill umferðarpungi á asatímum ákveðið vandamál. En hvert vandmálið, hvað þarf að draga úr umferð til að leysa þetta vandamál? Hvaða aðrar lausnir hafa verið skoðaðar, hvað kosta þær og hve stóran hluta vandans myndu þær leysa? Hér er átt við pr. km og hvern farþega?
- Hverju mun ný tækni og nýjir orkugjafar breyta á núverandi samgönguform eða mynstur? Ljóst er að draga má talsvert úr útblástursmengun og losun CO2 með breyttum eldsneytisgjöfum. Einnig eru sjálfkeyrandi bílar eða almenningsbílar, „zip-cars“ o.fl. vera handan hornsins og því álitamál hvort fjárfesta í dýrum lausnum upprunum frá 19. á 21. öldinni! Bætt þrif gatna draga mikið úr svifryksmyndum líka.
- Væri ekki hægt að auka þjónustustig sveigjanlegs almenningskerfis með sjálfkeyrandi bílum, án þess að auka kostnað mikið, þar sem laun bílstjóra er a.m.k. helmingur aksturskostnaðar hvers ökutækis? Hefur þetta verið skoðað og borið saman við fyrirliggjandi tillögur?
- Sveigjanleiki: Önnur úrræði svo sem sveigjanlegur vinnutími, fjarvinnsla. Hafa möguleikar verið skoðaðir á því að færa til akreinar á umferðabýngstu götunum, t.d. Miklubraut milli Kringlumýrarbrautar og Snorrabrautar þanni að t.d. 3 akreinar verði í vesturátt á morgnanna og 1 í austur og vice-versa á kvöldin? Hvað myndi slík úrræði kosta og hvað myndu þau draga mikið úr tafatíma í umferð? Hefur þetta verið skoðað og borið saman við aðrar lausnir?
- Hvaða áhrif hefur þétting byggðar á umferð? Ljóst er að húsnæðisverð hefur hækkað og margt ungt fólk hefur ekki efni á húsnæði vestan Elliðaáa og leitar til nágrennabyggða Reykjavíkur eftir viðunandi húsnæði. Trauðla getur fólk valið sér búsetu eftir vinnu, því bæði færast stórir vinnustaðir til og síðan geta einstaklingar verið í vinnu á ólíkum stöðum innan höfuðborgarsvæðisins.
- Borgarlínan er mjög þvingandi kerfi. Það kemur ekki til móts við nútímann með sveigjanleika sem við þurfum og byggjum okkar líf á. Innkaupa- og verslunarferðir verða þunglamalegri, heimsóknir, fundir og félagslíf, æfingar o.fl. verða erfiðari, „skutl“ barna í trístundir o.s.frv. Þarna er verið að fjárfesta 80-100 milljarða kr. í kerfi sem nýtist illa og aldrei öllum.
- Fólk sem þarf að taka strætó til að komast úr í borgarlínuna jafnvel bara á öðrum endanum, er ekki hafa mikið hagræði af þessu vegna tíma sem fer í að skipta um vagna og lest og ganga á milli. Hér á landi eru veður válynd og því ekki alltaf raunhæfur kostur fyrir alla að nota þetta kerfi. Mælingar við Suðurlandsbraut sýna allt að 99% fall í hjólaumferð í vöndum veðrum (eða gerðu það). Bíll þarf því að vera til staðar.
- Tímasparnaður er mjög lítill með lest eða borgarlínu á höfuðborgarsvæðinu m.v. stórborgir eins og Kaupmannahöfn, London, Tokyo, Beijing, New York, San Francisco Bay Area þar sem ég bjó í mörg ár. Ferðir hér eru einfaldlega svo stuttar m.v. erlendar stórborgir, þar sem fólk býr í 20-50 km fjarlægð frá vinnustað, jafnvel lengra. Jafnvel í þessum borgum kjósa mjög margir bifreiðar sem samgöngummáta og verða að gera það. Jafnvel lestakerfin leysa ekki allan vanda þótt ferðir þar séu miklu tíðari og þéttriðnara samgöngunet lesta, strætisvagna o.fl. Með öðrum orðum svona kerfi leysir ekki nema hluta íbúa. Fyrir hina, skapa þrengingar meiri vanda!
- Fáir farþegar eru á bak við mikla fjárfestingu hér á landi. Í ofangreindum borgum og borgarsvæðum búa milljónir íbúa, jafnvel tugmilljónir. Á hbsv. um 220 þús. og þó akstur sé meiri hér á landi pr. mann en víða erlendis, eru verða farþegar því aldrei mjög margir m.v. stofn- og rekstrarsarkostnað svona borgarlínukerfis.

Ég ætla ekki á þessu stigi að ræða aðrar fjárfestingarkosti, eins og mislæg gatnamót, nýjar tengingar o.fl. í þeim dúr. Hins vegar er of mörgum spurningum ósvarað í þessum hugmyndum til að hægt sé að afgreiða þetta mál á þessu stigi.

Með bestu kveðju,

Jónas

Jónas Egilsson
jonase@centrum.is
fars. 863-9258



Reykjavík 17. janúar 2018

Breyting á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040

Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu - Borgarlína

Umsagnarnefnd Landssamtaka hjólreiðamanna (LHM) hefur skoðað tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 vegna undirbúnings Borgarlínu – hágæða almenningssamgöngukerfis sem tengja á öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu.

Hér á eftir fer umsögn LHM um þessar skipulagstillögur fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins.

1. Afstaða LHM.

Landssamtökin eru hlynnt lagningu Borgarlínu og telja samtökin að hún sé nauðsynleg aðgerð til að hægt sé að þetta byggð og byggja innávið og snúa frá þróun um meiri dreifingu byggðar, sem hefur verið ríkjandi á höfuðborgarsvæðinu undangengna áratugi. Þéttari byggð er líkleg til að styðja við hjólreiðar og auka hlutdeild þeirra. Hlutdeild hjólreiða er að jafnaði mest í nærumhverfi þar sem fjarlægðir eru hóflegar og umhverfið styður við þær svo sem með góðum hjólastígum. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða verði mest í þéttri blandaðri byggð þar sem flestar ferðir eru á bilinu 0,5 – 5 km. Margir fara mun lengri vegalengdir og þær ferðir skipta miklu máli en hlutdeild lengri hjólaferða í ferðavenjum er þó minni og þar má gera ráð fyrir að hlutdeild borgarlínunnar verði mun meiri. Ef markmið tillögurnar ná fram um þéttingu og blöndun byggðar næst borgarlínu verða þau hverfi ákjósanleg til hjólreiða í nærumhverfi. Gera má ráð fyrir að hlutdeild hjólreiða á stöðvar Borgarlínu verði talsverður og er því mikilvægt að huga að góðum og greiðum hjólaleiðum frá Borgarlínu og út í hverfin. Þá þarf að vera nóg af hjólastæðum við stöðvar Borgarlínu og gera verður ráð fyrir plássi fyrir mögulegri stækkun hjólastæða þegar fram líða stundir.

LHM vilja minna á mikilvægi þess að vel verði staðið að söfnun upplýsinga um ferðavenjur með ferðavenjukönnunum. Að mati LHM er nauðsynlegt að gera þær annaðhvort á ársgrundvelli eða á tímabilinu september - október. Ferðavenjukannanir á tímabilinu nóvember - mars gefa ekki rétta mynd af notkun reiðhjóla á ársgrundvelli m.a. vegna þess að þær vanmeta mjög hjólreiðar skólabarna.

2. Markmið og forsendur breytinga.

LHM tekur undir markmið tillögunnar um breytingu á ferðavenjum. LHM álíta markmið um breytingu á ferðavenjum hófleg og telja líklegt að breyting á ferðavenjum verði meiri en þarna er lagt upp með. Meðal annars vegna þess að LHM telja ýmislegt benda til þess að mat á ferðavenjum sé ekki rétt í dag vegna þess að þær hafa verið gerðar á aðeins einum árstíma að vetrarlagi. Hlutfall ferða á einkabílum hefur líklega verið ofmetið og hlutfall ferða sem eru farnar gangandi og sérstaklega hjólandi hefur líklega verið vanmetið. Í því sambandi má einnig benda á að bílaeign er ofmetinn í tölum Samgöngustofu sem gefur upp bílaeign sem bíla á skrá en nágrannalönd okkar miða við bíla í umferð. Til dæmis fer hlutfall fólksbíla á skrá sem er ekki í umferð aldrei undir 15% yfir árið og er fólksbílaeign ofmetinn sem því nemur í alþjóðlegum samanburði.

Varðandi legu Borgarlínu vísa samtökin til umfjöllunar um aðalskipulag sveitarfélaganna á fyrri stigum en til einföldunar er sú umfjöllun endurtekin hér fyrir hvert sveitarfélag.

2.1. Garðabær

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í aðalskipulagi Garðabæjar. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð í Ásgarði styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum, færri bílastæðum og breyttri íbúasamsetningu. Áhrifasvæði Borgarlínu í Garðabæ er meira og minna uppbyggt og því gæti verið nauðsynlegt að skilgreina einhver núverandi íbúðarhverfi sem þróunarsvæði þar sem hús verða rifinn og þéttari byggð skipulögð. Þá er sennilega rétt að breyta skipulagi verslunar og þjónustuhverfis norðan Arnarnesvegar í miðsvæði þar sem íbúðabyggð er einnig heimiluð.

2.2. Hafnarfjörður

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í aðalskipulagi Hafnarfjarðar. Samtökin vilja þó leggja til að skoðað verði hvort æskilegt sé að Borgarlínan beygji inn í iðnaðarhverfið í Vallahverfi og að endastöð verði þar. Almennu eru samgöngur í iðnaðarhverfum á höfuðborgarsvæðinu of bílmiðaðar en þó er talsverður hluti starfsmanna sem fer með öðrum samgöngumátum til vinnu. Varðandi val á leið um Reykjavíkurveg eða Lækjargötu vilja samtökin benda á að almennt séð er betra að leiðin sé bein og sem styst. Sjónarmið um fleiri farþega eða auðveldari leið geta þó skipt máli um val á leið. Þróunarsvæði er fyrirhugað í iðnaðarhverfinu milli Reykjavíkurvegar og Fjarðarhrauns og skiptir miklu máli að þar verði þétt byggð með fjölbreyttu húsnæði sem hentar yngri íbúum.

2.3. Kópavogur

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðva í aðalskipulagi Kópavogs. Varðandi tillögu að krók frá Hafnarfjarðarvegi að Smáralind í Hamraborg vilja samtökin benda á að almennt séð er betra að leiðin sé bein og sem styst. Því er leiðin um Hafnarfjarðaveg sennilega besti kosturinn enda fer önnur leið um Smáralind frá Rjúpnaveg að Hamraborg.

2.4. Mosfellsbær

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðvar í

aðalskipulagi Mosfellsbæjar. Í Mosfellsbæ eru miklir möguleikar í Blikastaðalandi á þéttri vel hannaðri íbúðabyggð sem gæti stutt vel við Borgarlínuna. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð í miðbæ Mosfellsbæjar styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum og færri bílastæðum.

2.5. Reykjavík

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu né kjarnastöðva í aðalskipulagi Reykjavíkur.

2.6. Seltjarnarnes

LHM gerir á þessu stigi ekki athugasemd við legu Borgarlínu og kjarnastöðvar í aðalskipulagi Seltjarnarness. LHM telur þó að þéttleiki og byggðaform við kjarnastöð við Eiðistorg styðji ekki nægjanlega við borgarlínuna og kjarnastöðina nema ef gert sé ráð fyrir auknum þéttleika og breyttu byggðaformi með minni íbúðum, færri bílastæðum og breyttri íbúasamsetningu.

3. Gildandi stefna svæðisskipulagsins

LHM er eindregið hlynnt markmiðum svæðisskipulagsins og telja að það að festa í sessi legu samgöngu og þróunarása með Borgarlína sé góð leið til þess að ná markmiðum skipulagsins.

4. Þróunarsvæði Borgarlínu

LHM taka undir hugmyndir um þróunarsvæði meðfram Borgarlínu. LHM eru fylgjandi hækkun nýtingarhlutfalls og skilgreiningu lágmarks nýtingarhlutfalls á samgöngu- og þróunarás Borgarlínu.

Vandlega þarf að skoða hver þéttleiki íbúðabygðar þarf að vera og hver íbúðasamsetning þarf að vera á áhrifasvæðum Borgarlínu til að ná markmiðum um ferðavenjur í svæðis- og aðalskipulagi. Hætt er við að þéttleiki á áhrifasvæðum verði ekki nægilega mikill og að nýjar íbúðir verði of dýrar fyrir almenning sem líklegur er til að nota almenningsamgöngur. Ef aðeins verða reistar dýrar íbúðir fyrir vel stæða borgara með mikla bílaeign á meðalheimili á áhrifasvæðum Borgarlínu er ekki líklegt að markmið um ferðavenjur náist.

Því miður hefur þétting verið of mikið á því formi í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu fram að þessu, sem boðar ekki gott fyrir framhaldið. Sveitarfélögin verða að þora að skipuleggja byggð með íbúðum sem nýtast ungu fólki og fyrstu kaupendum og þau verða að stýra uppbyggingu á þéttingarsvæðum. Þau mega ekki láta hagsmuni verktaka eina ráða för. Það vekur áhyggjur að sumu landi, sem er á þróunarsvæði Borgarlínu, er um þessar mundir verið að sóa undir dreifða byggð fyrir íbúa, sem eru ekki líklegir til að nota Borgarlínuna að neinu marki.

LHM list vel á ákvæði um þróun og uppbyggingu á þróunarsvæðum Borgarlínu á bls. 12 í greinargerð tillögu en leggja þó til eftirfarandi breytingar á ákvæðum um bílastæði og um þéttleika byggðar á þróunarsvæðum.

4.1. Kvaðir um bíla- og hjólastæði á samgöngu- og þróunarás Borgarlínu

LHM eru fylgjandi því að setja kvaðir um bíla- og hjólastæði á samgöngu og þróunarás Borgarlínu.

Samtökin vilja ennfremur leggja til að settar verða eftirfarandi kvaðir um bílastæði á samgöngu- og þróunarás Borgarlínu og sérstaklega við kjarnastöðvar:

- Gjaldskylda verði á öllum skammtímastæðum.
- Bílastæði verði seld eða leigð í langtímaleigu óháð sölu eða leigu íbúða eða atvinnuhúsnæðis. Sambandið milli eignar/leigu á fasteign og eignar/leigu á bílastæði verði slitið. Hægt verði að kaupa/leigja íbúðir án bílastæða og án þess að greiða fyrir bílastæði annarra.
- Bílastæði verði skipulögð innan hverfis fremur en innan lóðar til að tryggja samnýtingu stæða milli mismunandi notenda eins og íbúða, atvinnu-, verslunar og þjónustu. Flest bílastæði verði fremur sett á jaðar svæðisins en í miðju þess, þ.e. að besta landið verði ekki tekið undir bílastæði. Til dæmis má reisa bílastæði meðfram stofnbrautum til að draga úr umferðarhávaða og til að nýta helgunarsvæði stofnbrauta.

4.2. Þéttleiki byggðar á þróunarsvæðum Borgarlínu.

LHM telja óæskilegt að þéttleiki byggðar á þróunarsvæðum Borgarlínu verði of lítill til að standa undir lagningu Borgarlínu og telja að það geti gengið gegn markmiðum svæðisskipulagsins um breytingu á ferðavenjum. Nauðsynlegt er að ákveðin lágmarkspéttleiki verði við kjarna Borgarlínu og á öðrum þróunarsvæðum og er mjög óæskilegt að fara niður fyrir nýtingarhlutfall um 0,5-0.9 fyrir nýtanlega byggð að frádregnum bílastæðum. LHM telur að í Mynd G bls. 13 í greinargerð tillögu sé verið að teygja sig of langt niður í nýtingarhlutfalli sérstaklega þar sem þarna er sennilega um að ræða nýtingarhlutfall að meðtöldum bílastæðum.

5. Ákvæði um byggðarform þróunarsvæða

LHM er fylgjandi góðu aðgengi gangandi og hjólandi að og frá Borgarlínu.

Samtökin vilja að:

- Gert verði ráð fyrir greiðum og öruggum hjólastígum í svæðis-, aðal- og deiliskipulögum sveitarfélaganna. Hjólandi verði tryggð greið aðkoma að biðstöðvum Borgarlínu. Öll mannvirki fyrir hjólandi verði byggð samkvæmt leiðbeiningum um hönnun fyrir reiðhjól.
- Gert verði ráð fyrir merkingu hjólastíga með leiðarmerkjum.
- Gert verði ráð fyrir góðum hjólastæðum við biðstöðvar almenningsgangna og sérstaklega við biðstöðvar Borgarlínu. Hjólastæði verði eftir atvikum yfirbyggð bogastæði eða í húsum og fjöldi stæða verði í samræmi við notkun. Pláss verði tekið frá fyrir stækkun hjólastæða í framtíðinni við biðstöðvar Borgarlínu.
- Gert verði ráð fyrir að leyfilegt verði að taka reiðhjól með í Borgarlínu.

- Gert verði ráð fyrir nægum hjólastæðum og hjólageymslum við íbúðir, atvinnustaði og staði sem veita þjónustu á áhrifasvæðum Borgarlínu.
- Byggingar og trjágróður á áhrifasvæðum taki mið af því að veita skjól.
- Í uppbyggingu þróunarsvæða og í kjörnum á höfuðborgarsvæðinu verði gert ráð fyrir stigskiptingu aðgengis ferðamáta þannig að best aðgengi verði fyrir gangandi og hjólandi. Þarnaest fyrir Borgarlínu og almenningssamgöngur og síðast fyrir akandi. Það þýðir t.d. að leiðir gangandi og hjólandi verði greiðar, öruggar og aðlaðandi inn í kjarna. Að Borgarlína og almenningssamgöngur liggi inn í miðju kjarna. Að bílastæði verði flest í útjaðri kjarna en minni hluti bílastæða (með hærri gjaldskyldu) og bílastæði fatlaðra og affermingu verði hleypt inn í miðju kjarna.

Virðingarfyllst
f.h. stjórnar LHM



Árni Davíðsson
formaður umsagnarnefndar LHM.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjaness

Suðurgötu 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 14
(354) 845 85 10

www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hrafnkell Á Proppé
Svæðisskipulagsstjóri
Hamraborg 9
200 Kópavogur

7. febrúar 2018
MÍ201703-0039/ 6.08 / Þ.H.

Efni: Borgarlína - Tillaga að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040

Minjastofnun Íslands hefur móttakið bréf Hrafnkels Á Proppé svæðisskipulagsstjóra höfuðborgarsvæðisins, dags. 30.11.2017, þar sem óskað er umsagnar Minjastofnunar Íslands um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu *Höfuðborgarsvæðið 2040*. Vísað er til gagna á vefsíðunni ssh.is: *Svæðisskipulagið Höfuðborgarsvæðið 2040. Tillaga að breytingu á svæðisskipulagi* (nóv. 2017) og *Umhverfisskýrsla. Tillaga að breytingu á svæðisskipulagi* (sept 2017). Málið hefur áður komið inn til umsagnar Minjastofnunar, fyrst skipulagslýsingin, sem svarað var með bréfi dags. 7.4.2017 og svo vinnslutillaga, sem veitt var umsögn um með bréfi dags. 10.7.2017.

Í *Umhverfisskýrslunni*, kafla 1.3 um áhrifa- og umhverfisþætti Borgarlínu hefur áhrifum á menningarminjar verið bætt inn í matsspurningar og viðmið. Nánar er svo fjallað um áhrif á menningarminjar í kafla 3.1.5 þar sem segir m.a.:

Ljóst er að Borgarlína og þétting byggðar á þróunarsum hennar mun hafa áhrif á menningarminjar, en óvissa um einkenni eða vægi áhrifanna þar sem nákvæm lega Borgarlínu og útfærsla uppbyggingar mun ákvörðuð nánar í aðalskipulagi. Samkvæmt lögum um menningarminjar skal skráning fornleifa, húsa og mannvirkja fara fram áður en gengið er frá aðalskipulagi eða deiliskipulagi og samráði haft við Minjastofnun Íslands

Minjastofnun vill nota tækifærið hér og undirstrika mikilvægi þess að í tengslum við frekara skipulag á aðalskipulagsstígi þá liggi fyrir vönduð húsa- og fornleifaskráning. Sú vinna getur verið nokkuð tímafrek og er mikilvægt að ráðast í hana með góðum fyrirvara þannig að gögnin liggi fyrir við sjálfa skipulagsvinnuna og þegar tekin er ákvörðun um endanlega legu Borgarlínu. Það er í samræmi við texta *Greinargerðarinnar* með tillögunni í kafla 5.1 um eftirfylgni og mótvægisáðgerðir, þar sem segir:

Þór Hjaltalín
Minjavörður Reykjaness
thor@minjastofnun.is

Við útfærslu Borgarlínu í aðalskipulagi sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu þarf að kanna ítarlega hvort liggja fyrir heildstæð skráning menningarminja innan áhrifasvæða Borgarlínu sem standist gildandi kröfur. Samráð verður haft við Minjastofnun Íslands og hliðsjón höfð af stöðlum stofnunarinnar um fornleifa- og húsaskráningu við gerð aðalskipulagsbreytinga vegna Borgarlínu.

Með tillögu þeirri sem nú liggur fyrir hefur verið tekið tillit til þeirra athugasemda sem Minjastofnun hafði á fyrri stigum. Minjastofnun Íslands hefur ekki frekari athugasemdir við skipulagstillöguna eins og hún liggur fyrir.

Virðingarfyllst,



Þór Hjaltalín
Sviðstjóri minjavarðasviðs

Afrit sent: Skipulagsstofnun

Sandra Björgvinsdóttir

From: Ragnar Steinn Clausen <rsc@verkis.is>
Sent: föstudagur, 8. desember 2017 08:52
To: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Subject: Borgarlína - umsögn
One: -1

Góðan dag

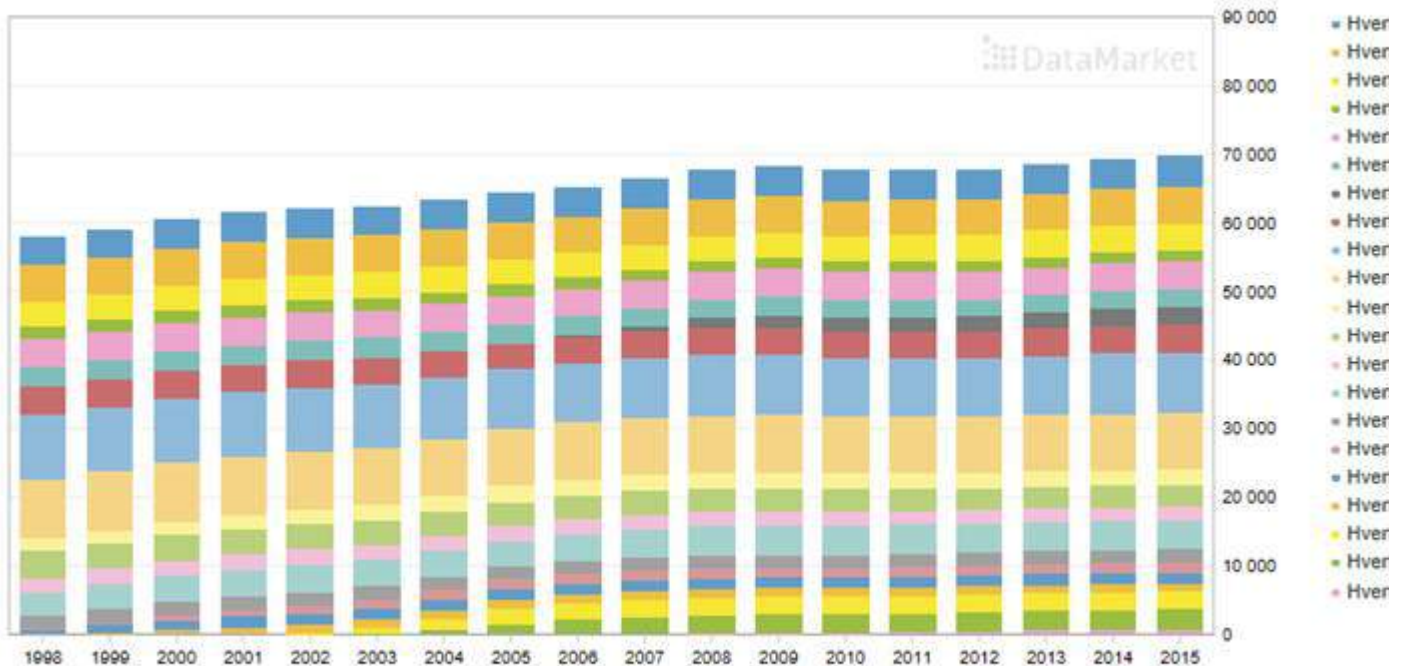
Nú hef ég kynnt mér þessar áhugaverðu tillögur frá ykkur varðandi legu Borgarlínu. Ég hef áhyggjur af tengingu Mosfellsbæjar, Grafarvogs, Úlfarsárdals, Grafarholts, Árbæjar, Ártúnsholts, Breiðholts og Norðlingaholts við Smáralindarsvæðið (B1/B2 – C2 – A3). Í dag eru tengingar þarna á milli með almenningssamgöngum í besta falli slæmar. Strætó númer 24 hefur þjónað þessari leið en er satt að segja of seinfarinn svo ekki margir nota þá leið. Við þetta bætist að vogarnir og laugardalur hafa mjög slæma tengingu við smáralindarsvæðið (B1/B2 – C2 – A3)

Til þess að komast í Smáralind þarf fyrst og fremst að fara í gegnum kringluna og oftast en ekki þurfa notendur að taka þrjá vagna. Með þeim tillögum sem liggja fyrir um Borgarlínu má gera ráð fyrir nákvæmlega sama fyrirkomulagi.

Íbúafjöldinn á þessum svæðum er um 70.000 eins og sést á meðfylgjandi súluriti.

Mannfjöldi í Reykjavík eftir hverfum, kyni og aldri 1998-2015

Units: Fjöldi



Source: Hagstofa Íslands

[Show detailed information](#)

Það má því sanni segja að stór hluti Reykjavíkursvæðisins (57%) eru mjög illa tengd Smáralindarsvæðinu í Kópavogi þar sem mikil uppbygging á sér stað og staðurinn er að festa sig í sessi sem einn af framtíðarmiðkjörnum Höfuðborgarsvæðisins með tilheyrandi skrifstofustarfsemi og þjónustu.

Ég legg því til að skoðaður verði sá möguleiki að tengja Smáralindarsvæðið við þessa staði í gegnum Reykjanesbrautina frá vogahverfi. Lína B2 gæti til að mynda farið úr Grafarvogi og inn að Smáralind með tengipunkt í kringum Vogana. B1 ætti þá upphaf annaðhvort í Mosfellsbæ eða í vogunum og færi áætlaða leið niður í bæ. Þetta

gerir öllum þessum 70.000 íbúum kleyft að fækka tengipunktum um amk. einn og efla tengingu við Smáralindarsvæðið, sem í dag þarfnast mun betra aðgengis með almenningssamgöngum.

Virðingarfyllt

Ragnar Steinn Clausen

Byggingarverkfræðingur (Samgöngur og skipulag)



Ragnar Steinn Clausen

Byggingarverkfræðingur | Civil Engineer
+354 422 8257 | +354 868 8084 | rsc@verkis.is | [Skype](#)

Ofanleiti 2 | 103 Reykjavík | +354 422 8000 | www.verkis.is

Tillaga um breytingu á svæðisskipulagi 2015 – 2040 – Auglýst í des 2017

Athugasemdir Trausta Valssonar. (TV telur að ekki sé hægt að dæma um rökhæfni borgarlínutillagna, nema fyrst að kanna hvort hugmyndagrunnurinn standist).

Rök Hjálmar Sveinssonar (HS) fyrir samgöngustefnu og borgarlínuhugmyndum í viðtali í Bítinu 23/12/17 gefa innsýn inn í hugsun hans um þessi mál. HS er í svæðisskipul.nefnd SSHog aðal talsmaður borgarlinu og breytts skipulags í Rvk og hbsv, og má því telja einn meginhöfund þeirrar hugsunar er að baki liggur. Þessvegna er hér sett fram greining, sem og ábendingar um, hvar HS og aðrir hugmyndafræðingar skipulagsins hafi farið villir vegar er varðar gögn og röksemdir. (Viðmælenur/spyrlar í þættinum Bítid voru Heimir og Gulli).

<http://www.visir.is/g/2016161229494/hjalmar--samgongukerfid-ekki-til-ad-koma--thessum-jarnhylkjum-sem-heita-bilar-a-milli-stada->

Fullyrðingar settar fram af HS í viðtalinu:

1) „Við höfum þegar í borginni gríðarlega umfangsmikið gatnakerfi”.

Athugasemd: Gatnakerfið er nokkuð langt, sem er vegna þess hve dreifð og ílöng borgin er. Að öðru leyti er gatnakerfið nokkuð sambærilegt við aðrar áþekkar borgir. Gatnakerfið er vel nýtt á álagstímum, en mun síður utan þeirra. Þetta er í samræmi við aðrar vestrænar þjóðir. Menn vilja þó að sjálfsgöðu takmarka flatarmál gatna eftir megni. Forgangsreinar fyrir strætó og stígakerfi taka líka umtalsvert rými. Vegna umferðarmagns er ekki unnt að fækka akreinum, þó að notkun strætó aukist.

2) „Göturarnar í borginni, og reyndar allir stígar og gangstéttir með, og veghelgunarsvæði gatnanna, þekja um 48% borgarinnar”.

Athugasemd: Við skulum skoða þetta: Í Rvk eru veghelgunarsvæðin, sem eru t.d. græn svæði meðfram götum og í miðju gatna, nokkuð stór. Meðfram götum er það hlutverk grænu svæðanna að skapa fjarlægð frá umferðinni, til að minni mengun og hávaði berst inn í aðliggjandi byggð og svæði. Auk þess er þetta til að skapa opnara, streituminna og fegurra yfirbragð í borginni. Stundum eru blóm, tré, hljóðmanir og stígar á þessum svæðum.

Með að hafa græn svæði á milli akstursstefna í gagnstæða átt (t.d. á Miklabraut), þá truflar umferðin úr hinni áttinni lítið, og vegna vegriða eða girðinga þar, verður því lítil hætta á hinum hættulegu árekstrum bíla sem koma úr gagnstæðri átt. - Rífleg græn svæði eru líka meðfram mörgum hjóla- og göngustígum til öryggis og fegrunar. Allt tekur þetta mikið pláss en þetta pláss hefur mikið gildi í því að fegra, að auka öryggi og að minnka streitu í borginni.

Hluti af ástæðunni fyrir því að stofnbrautir eru inni í borginni, og þarfnast því helgunarsvæða, er að borgin er að mestu á nesi og því síður möguleiki á að fara með stofnbrautirnar út fyrir byggðina. – Einkennilegt er að talan 48% sé sett fram sem rök á móti einkabílum, því í þeirri tölu eru græn svæði og svæði fyrir gótgangandi fólk og hjólaafólk innifalín. -- Fróðlegt væri að sjá það kort sem útkoman 48% er fengin eftir. Ansi líklegt að menn hafi teygt sig verulega langt með því að skilgreina nær helming allra svæða í borginni sem svæði tengd umferð.

3) „Maður þarf ekki annað en að sjá, til að mynda á morgnanna umferðina, það eru frægar ljósmyndir sem lögreglan tekur af Kringlumýrarbraut eða Miklubraut, þar sést að, sem sagt, að akreinararnar sem fara í vestur - þær eru nú 3 eða 4 - þær eru troðfullar, en ekki einn einast bill á austurleið”.

Athugasemd: HS þarf ekki að vera hissa á þessu því hann og borgin hefur stöðugt verið að hækka hlut atvinnustarfsemi í vesturhluta borgarinnar, en íbúðasvæðin eru mest austan til (og fyrir sunnan í Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði). Þetta er grunnorsökin fyrir meiri umferð inn til miðborgarinnar á morgnana og frá borginni síðdegis. – Dæmi um nýlegan fluting á atvinnustarfsemi til vesturs: Menntavísindasvið HÍ (áður Kennaraháskóli Íslands) er í flutningaferli frá Stakkahlíð til HÍ á svæði HÍ við Suðurgötu, HR var fluttur úr Kringlumýri og Ártúnsholti vestur fyrir Öskjuhlíð og einnig er áætlað

að flytja t.d. starfsemi LHS í Fossvogi, vestur að Hringbraut... og svo er, vegna skipulags, nær öll uppbygging hótela í vesturlhuta Reykjavíkur. |

[TH1]

- 4) „... Þannig að þetta sýnir í fyrsta lagi, hversu illa þetta vegakerfi er nýtt, og hversu mikið það er, þannig að aðeins helmingurinn er notaður á morgnana og á kvöldin, þannig að þetta er gífurlega umfangsmikið kerfi, er illa nýtt”.

Athugasemd: Það þyrfti að gera meira af því af hálfu borgarinnar er að auka hlut atvinnustarfsemi í austurlhuta borgarinnar, sem er grunnaðgerð til að fá jafnari nýtingu á akstursstefnur á Miklubraut og Vesturlandsveg, kvölds og morgna. – Sama gildir um nágrennasveitarfélögin sunnan borgarinnar. Fyrir nokkrum áratugum var skipting á akstursstefnur á bæði Reykjanesbraut og Hafnarfjarðarvegi töluvert ójafnari á álagstíma eða ca. 65/35%. [TH2] Munurinn í dag er minni, þar eð hlutur Kópavogs, Garðabæjar og Hafnarfjarðar í atvinnuhúsnæði hefur batnað töluvert. Það má auka hlut þessara sveitarfélaga í atvinnustarfsemi enn frekar til þess að jafna betur umferðarmagninu milli akstursstefna. Svo virðist sem núv. stjórnvöld í Reykjavík hafi lítinn áhuga á slíku, því þeirra markmið virðist vera að gera umferðarástandið nánast óþolandi til að geta slegið borgarlínu fram sem „einu lausninni” í ástandinu.

- 5) „Hitt sem ég er að vísa til er það að ef við gerum fleiri og fleiri mislæg gatnamót - sem eru gríðarlega kostnaðarsöm, við erum að tala um marga milljarða - þá verður maður í fyrsta lagi að spyrja: og hvað svo...? Hvað þegar bílarnir koma að næstu gatnamótum? ... þarf ekki að gera mislæg gatnamót þar líka?”

Athugasemd: Rétt er að fyrri áætlanir gerðu tillögur um alltof mikinn fjölda mislægra gatnamóta. – En í máli sínu er HS að draga upp einhæfa og ranga mynd. - Mislæg gatnamót þurfa fyrst og fremst að vera á umferðarmestu þjóðvegum sem bæði þjóna öllu höfuðborgarsvæðinu og tengja það við aðra landshluta, s.s. Reykjanesbraut, Vesturlandsveg og Suðurlandsveg. Á öðrum þjóðvegum er jafnan óþarfi að vera með mislæg gatnamót, því að yfirleitt má auka flutningsgetu þeirra með fjölgun akreina á gatnamótum. Eins má fjölga vegum til þess að taka við aukinni umferð. Í því sambandi má nefna Sundabraut, Ofanbyggðaveg milli Kaldárselsvegar og Arnarnesvegar og tengiveg yfir/undir Skerjafjörð. -- Útlistun HS á þessu er því mjög villandi (vísitandi?).

- 6) „... Og það er búin að fara af stað mikil vinna við svæðisskipulag og aðalskipulag: svæðisskipulag hbsv. og aðalskipulag Rvk. Þar lágu fyrir mjög nákvæmar sviðsmyndir, sem okkar bestu verkfræðistofur gerðu, sem snérist um það af ekki mundu verða gerð, byggð, öll þau mislægu gatnamót sem einusinni voru í plani... hvað mundi það þýða miðað við fjölgun bifreiða miðað við óbreytta ferðamáta?... hvað mundi það þýða varðandi tafatíma og kostnað? Og niðurstaðan var sú að það mundi þýða gríðarlegan kostnað og tafatímin mundi aukast þrátt fyrir all þetta...”

Athugasemd: Hér var verkfræðistofunum gefnar rangar forsendur: Hinar ofáætluðu áætlanir voru ekki gagnýndar og ekki var gert ráð fyrir að hið slæma misvægi atvinnu- og íbúðarsvæða yrði e-h leiðrétt. Svo var kominn samningur við samgönguráðherra (Ögm. Jónasson) að 1.5 milljarðar yrðu lagðir í stofnbrautakerfið í 10 ár, en áður fóru í það um 3-4 milljarðar á ári á 15-20 ára tímabili þar á undan (á verðlagi í dag). Vegna þessa er ekki undarlegt að tafatíminn í umferðinni hafi aukist á síðustu árum.

- 7) „... Þannig að þetta hefur komið mjög í ljós t.d. í mælingum á tafatíma í Bandaríkjunum, hann eykst ár frá ári þó að þeir séu með eitthvað svona fullkomnasta hraðbrautakerfi í heimi, kannski fyrir utan Þýskaland.”

Athugasemd: Hér er tilvísun HS mjög óljós og villandi. Tafatími eykst augljóslega þar sem umferð er að aukast, ef flutningsgeta vegakerfisins er ekki aukin í takt við aukningu á umferð. Það gildir sérstaklega um milljónaborgir þar sem mun dýrara er að gera ástandið viðunandi. Umferðarástand í þessum löndum, sérstaklega í USA, er yfirleitt gott á borgarsvæðum af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið. Hraðbrautakerfi USA og Þýskalands voru einu sinn fræg fyrir að vera mjög góð, en þar hefur nú víða sigið á verri hliðina þar sem kerfin eru víða sprungin og mjög dýrt að laga ástandið. Þessu er ekki til að dreifa á höfuðborgarsvæðinu.

- 8) „Það sem ég er að segja er það að reynsla annarra borga sýnir það að ef þú bætir við sífellt nýjum akreinum, þá fyllast þær eftir bara svona fimm ár. Og hérna, við verðum að taka mark á þessari reynslu, þetta er ekki okkar uppfynding. Og þannig er það bara.”

Athugasemd: HS segir „...ef þú bætir við sífellt nýjum akreinum, þá fyllast þær eftir bara svona fimm ár”. Þetta er mjög villandi framsetning. Það sem skiptir hér meginmáli er hvort þörfin fyrir flutning umferðar hefur aukist eða ekki. Þar sem hún hefur ekki aukist, fyllast akreinarnar ekki. Furðulegt að HS setji fram skipulagskenninguna: “ef þú bætir við sífellt nýjum akreinum, þá fyllast þær eftir bara svona fimm ár”. Það er form. Skipulagsráðs Rvk. sem starfar á svona furðulegum skipulagskenningum!!! Rétt er þó að taka fram að þetta er rétt hjá HS varðandi Miklubraut. Lega götunnar er þannig að hún hefur mjög mikið aðdráttarafl. Ef við myndum t.d. gera öll gatnamót á Miklubraut mislæg og fjölga akreinum upp í 6 við Miklatún, þá myndi umferðin á Miklubraut aukast upp í allt að 100.000 bíla á sólarhring. Umferð á samsíða götum eins og Sæbraut, Suðurlandsbraut og Bústaðavegi myndi minnka að sama skapi. Umferðin í heild myndi lítið sem ekkert aukast. Í framhaldi af þessu má spyrja, hvers vegna er núna verið að leggja til fjögurra akreina stökk undir Miklubraut. Hann mun miðað við sömu kenningu, fyllast af bílum og bíðraðir á álagstíma verða jafn miklar og í dag.

- 9) „Heimir: Í USA hafa þeir brugðið á það ráð að nota parta af götum eftir tímum dags. HS: Ég hef nú ekki heyrt það hér. Vegagerðin er veghaldari á Miklubraut, þannig að það er takmarkað hvað við stjórnnum því.”

Athugasemd: HS: „Vegagerðin er veghaldari á Miklubraut, þannig að það er takmarkað hvað við stjórnnum því”. Auðvitað á borgin að hafa frumkvæði að því að Vegagerðin taki svona hugmyndir til athugunar. Skipting akreina eftir akstursstefnu er líklega ekki raunhæf hér, þar sem skipting umferðar á akstursstefnu er líklega ekki það ójöfn hér, að þetta gangi upp. Sjálfsagt er þó að borgaryfirvöld skoði samt þennan möguleika vel.

- 10) „En það hefur verið rætt, að formaður umhverfis og skipulagsráðs í Hafnarfirði, var að benda á þetta um daginn, og sagði að eitt af því sem menn þyrftu að skoða betur, er það hvort hægt sé að koma á þannig kultúr að það séu ekki allir á ferð á nákvæmlega sama tíma. Fyrirtæki geta t.d. umbunað starfsmönnum sínum: OK, ef þið mætið hálf tíma fyrr, þá losnið þið við umferðina og getið hætt hálf tíma fyrr... Þannig að það er hægt að gera allskyns slíkar aðferðir, sem eru ekki mjög kostnaðarsamar”.

Athugasemd: Þessi þróun er komin af stað hjá mörgum fyrirtækjum: sameiginlegir fyrirtækjabílar og reiðhjól, sem starfsmenn geta nýtt, zipcar osfrv. ... en ekki fyrir frumkvæði borgarinnar. (Eru e-h fyrirtæki borgarinnar búin að gera slíka samninga við sína starfsmenn?). Upphafstími fyrstu kennslustundar í HÍ og HR ekki sá sami og er það gert til að jafna umferðarálag.

- 11) (Hér tala þeir um grein í Mbl. daginn áður). HS: „Ég bendi á að í þessari grein... að þá er ég líka að tala um reynslu annarra borga, að það sé eina leiðin til að ná árangri í þessu er að breyta ferðavenjum einhvers hluta borgarbúa”. Heimir: „Koma mönnum í almenningssamgöngur, sem þú segir”. HS: „Koma mönnum í almenningssamgöngur!” Heimir: „Þú ert jafnvel að tala um ferðamenn”. HS: „Þetta borgina, þannig að fleiri búi nær sínum vinnustað, sínum skóla. Þetta er sú leið sem allar borgir eru að fara.”

Athugasemd: Þétting byggðar eykur jafnan álagið á umferðarkerfið, nema auknu jafnvægi sé um leið komið á hlutfall atvinnuhúsnæðis og íbúða. Og það er reyndar lítið gagn í því nema það séu atvinnutækifæri fyrir fólkið í húsunum. Reyndin er samt ssem áður svo að tiltölulega fáir velja að búa nálægt sínum vinnustað. Fólk velur íbúðarstað ekki fyrst og fremst eftir vinnustað annars makans heldur eftir íbúðarverði og aðstaðum í hverfinu auk margra annarra þátta sem eru m.a. vinnustaðir beggja maka, skóli og umhverfi fyrir börn, og þess háttar.

- 12) Gulli: „Aðeins að þessum mislægum gatnamótum aftur. Ertu s.s. að segja það að ef við mundum hafa mislæg gatnamót, þar sem eru ljós í dag, muni umferðin ganga hægar fyrir sig? HS: Á endanum mundi hún gera það, mjög sennilega sko, það mundi fyllast. En vandamálið – þú kannski heyrðir það sem ég sagðir áðan? – Það koma mislæg gatnamót á einum stað, að þá flyst vandamálið yfir á annan stað.”

Athugasemd: Þessu var þegar svarað undir lið 5) hér áðan.

13) HS: „Ég ætla aðeins að bæta við því sem kom ekki fram í Mbl. í gær, það var nefnilega viðtal, daginn áður, við Hrein Haraldsson, vegamálastjóra, og hann minntist sérstaklega á ein fyrirhuguð, mislæg, gatnamót, á mótum Reykjanesbrautar og Bústaðavegar. Og þá var það semsagt þannig, að sú beiðni kom fyrir tíu árum til borgarinnar, og þá voru í stjórn hér Framsókn og Sjálfstæðismenn og það þýddi það ef þetta hefði verið gert, þá hefði þurft að færa aðra kvísl Elliðaáanna... og það hefði örugglega skapað mikla umferð í gegnum Bústaðahverfið.”

Athugasemd: HS: „hefði þurft að færa aðra kvísl Elliðaáanna...”. -- Að færa til kvíslar er t.d. gert við flestar brúarframkvæmdir, og ernáttúran furðu fljót að gera svæðið eins og nánast engin breyting hafi verið gerð.

14) HS: „Íbúar í Bústaðahverfinu mótmæltu þessu harðlega, og mönnum leist ekkert á það að fara færa Elliðaárnar, þannig að á þessum tíma, 2007, var þessari beiðni hafnað. Það er reyndar búið að sýna það að það er aðeins ein akrein sem þyrfti að fara með niður í dalinn. Já, en ég held að það sé hérna mjög lítill áhugi á því að fara með svona akrein niður í dalinn.”

Athugasemd: HS segir: „Íbúar í Bústaðahverfinu mótmæltu þessu harðlega”. -- Var e-h formleg skoðanakönnun gerð?... Hve margir með, hve margir á móti? Var þetta etv. bara hávær minnihlutahópur? - Á sl. tíu árum hefur umferðarástandið versnað það mikið að nú er þetta orðið knýjandi.

15) HS: „Ég ætla að taka það fram að nú er samgöngustjóri borgarinnar að skoða það að það sé hugsanlegt – ef þetta þykir alveg bráðnauðsynlegt, að hanna þarna e-h konar gatnamót, mislæg gatnamót, sem tækju minna plás. Það er í skoðun.”

Athugasemd: Verður fróðlegt að sjá.

16) Gulli: „En ef það er sem þú segir...: að ef þú býrð til ein mislæg gatnamót, búi það bara til flöskuháls e-h staðar annarsstaðar, en þá bara útrýma ljósum og hugsa lengra fram í tímann, og hafa þetta bara samfellda línu án umferðarljósa úr miðbænum og inn í borgarhverfin”. HS: „Þá yrðum við endanlega búnir að búa til gjár, eins og Miklabrautin og Kringlumýrabrautin, og fleirri bautir sem væru eins og gjár í gegnum íbúðarhverfin – meira eða minna óbrúanlegar.”

Athugasemd: Þessu var þegar svarað undir lið 5) hér áðan. – Við þetta bætist hérna hjá HS: „Þá yrðum við endanlega búnir að búa til gjár, eins og Miklabrautin og Kringlumýrabrautin..”. - HS fer hér frjálstlega með hugtakið gjár og ekki er á áætlun að byggja hér fleiri mislæg gatnamót hér... svo ástandið verður óbreytt. – Fótgangendum og hjólandi hefur þegar verið gert lífið þægilegt með göngubrúm á nokkrum stöðum, en sumstaðar eru gönguljós sem tefja umferðarflæðið á götunum. Þar þarf að koma upp göngubrúm. (Miklabrautin er ekki óbrúanleg fyrir fótgangendur og hjól).

17) HS: „Þið vitið etv. hvernig íbúum við Miklubraut, liður í þessari gríðarlegu umferð...”

Athugasemd: Það er sérstakt að HS virðist hér hafa meðaumkun með íbúum Miklubrautar því það virðist vera stefna núverandi borgarstjórnar að herða á umferðarhnútum Miklubrautar, a.m.k. virðist lítill áhugi á því að auka umferðarrým Miklubrautar. Jafnframt er þéttingaráætlun borgarinnar þannig að flest nýju svæðin eru við stærstu umferðargötur borgarinnar þannig að núverandi borgaryfirvöld eru að fjölga íbúum sem búa nálægt mikilli umferð. Hver er tilgangur þeirra með því? Jú nýir íbúar verða fljótlega óánægðir að geta ekki opnað glugga eða út á svalir án þess að umferðarhávaði og svifryk komi inn og fara þá að kvarta og óska eftir fleiri þrengingum á götur og takmörkunum á umferð. Einnig leiðir svona þétting til þess að í framtíðinni verður nær ómögulegt fyrir borgina að breikka þessar stofnbrautir því búið verður að byggja dýrar blokkir alveg við göturnar. Þannig næst að festa þessa umferðarhnúta varanlega í sessi og verður mjög dýrt að leysa þá.

- 18) „Þannig að þá yrði það e-h sem yrði mjög á kostnað við brautirnar. Þið hafið örugglega fylgst með fréttum, og komið til annarra borga... þar eu menn allsstaðar í því sem nefnist „Traffic calming”, hægja á umferðinni, minnka mengun...”

Athugasemd: Ekki er hægt að beita þessari hægingu á umferð við mikilvægustu stofnæðarnar... sérstaklega þegar þær þurfa að flytja umferð til annars sveitarfélags (t.d. Seltjarnarness). – Rökin að „minnka mengun”, munu mikið minnka í gildi á nálægri framtíð, þegar flestir bílar verða orðnir mengunarlitlir og hljóðlátir raf-etc.bílar. Þá eru rökin um minni mengun einnig léttvæg þegar tekið er tillit til þess að hægari umferð myndar nú umferðarteppu þar sem þúsundir bíla sitja fastir og allir í gangi. Ef umferð rynni hjá á venjulegum aksturshraða yrði ástandið síst verra en nú er.

- 19) „Í allmörgum miðborgum eru komnir miðborgartollar, ef þú keyrir inn í miðborgir, Dæmi: London, Aþena... það er verið að setja 30 km hámarks hraða, meira eða inna í allri Malmö... það eru allir á þessari leið: takmarka umferðina, hún tekur svo brjálæðislega mikið pláss...”

Athugasemd: Þetta hefur verið gert í mjög fjölmönnum borgum, einkum þar sem gömlu borgarkjarnarnir eru mjög þröngir og þéttir... Er HS að boða slíka gjaldtöku hér?? Þetta er yfirleitt ekki gert í borgum af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið, enda lítil sem engin þörf á því.

- 20) HS: „...og hún (umferðin) hefur kostað ótrúlega mörg mannlíf. Vitið þið hvað umferðin á Íslandi hefur kostað mörg mannlíf? Þið hljótið að vita það... og lesið skýrsluna hans Óla H. Þórðarsonar. 1510 manns hafa látist. Finnst þér þetta ekki áhugavert? Það hafa sennilega þrefalt fleirri örkumlast, og etv. 400-500 börn látist, m.a. á hbsv. ” Gulli: „Þú ert að bera Reykjavík saman við borgir...”

Athugasemd: Dauðaslysum í borgum og sjó hefur fækkað svo undrum sætir. Talan 1510 dauðaslys, sem HS setur hér fram er uppsöfnuð tala frá nær upphafi, og nærtíli landsins alls. Dauðaslys í umferð á landi eru nú um 15 - 20 á ári á landinu í heild, en í Reykjavík stundum ekkert, eitt eða tvö á ári. Talan 1510 á því ekki rétt á sér inn í umræðuna hérna, því sú tala tengist ekki Reykjavík eða umferðaröryggi þar. HS er að reyna að nota töluna að forsendu í atlögu sinni að bílaumferðinni... sem er rangt.

- 21) HS: „... Nei, nei (Erfitt að heyra orðin). Eigum við að fara til Þrándheim? Hún er svona álíka borg og Reykjavík og álíka veður... Þar eru líka tollar inn í borgina. Stavanger, fengu líka..., allsstaðar”. Gulli: „En samgöngukerfið? Er miklu öflugra þar en hér”. HS: „Já, heldurðu að það hafi bara gerst af sjálfu sér? Það voru samantekin ráð... Það er nákvæmlega samantekin ráð, nákvæmlega ein og stendur til núna...”

Athugasemd: Í Þrándheimi og Stavanger eru verulega erfiðari aðstæður fyrir bílaumferð en hérna.

- 22) HS: „... og þessvegna er það skrytið að heyra það fullyrt að það hafi ekki komið nein beiðni frá sveitarfélögunum til ríkisins að það komi inn í samgöngumál hbsv... fullkominn þvættingur! Það var árið 2012, þá gerðu sveitarfélögin á hbsv. samning við ríkið, um tíu ára tilraunaverkefni um að borga einn milljarð á ári í almenningssamgöngur. Tíu milljarðar! Á sama tíma gerði borgin samning við Vegagerðina um að taka þátt í gerð hjólastíga. Það var m.a. til þess að okkur tókst að setja hjólasíga og þessar flottu brýr yfir Elliðaárnar, og hérna, þannig að, það er búið að vera mjög mikið í gangi...”

Athugasemd: Þetta hefur lítið skilað sér í bættari umferð en hefur vissulega skilað sér í bættu umhverfi til hjólríða, sem eru líklega mest notaðar í tómsundur. Þó viss kjarni hjólríðafólks ferðist til og frá vinnu á hjólum þá er sá hópur það lítill að hann breytir litlu fyrir umferðina í heild en vissulega jákvætt að þeirra umhverfi hefur verið bætt. Muna verður að 10 milljarðarnir voru teknir af fé sem átti að fara í bætur á stofnbrautakerfinu og skortur á umbótum þar, hefur vissulega leitt til mjög verra samgönguástands fyrir nær alla sem ferðast um.

- 23) HS: „...og nú er að hefjast mjög metnaðarfull vinna, í sambandi við borgarlínu. Allar sveitarstjórnir á hbsv, hvort sem eru til hægri eða vinstri, eru sammála um það. Þetta er eina leiðin: öflugar almenningssamgöngur. ”

Athugasemd: Þetta eru enn bara kerfisathuganir... og nær ekkert hefur verið sýnt um útfærsluna t.d. í þröngum götum eins og Hringbraut og Hverfisgötu í Rvk. Sem eru forkastanleg vinnubrögð. Sem.sagt.Ágætt að forkönnun sé gerð, en nú eru að koma fram fleiri og fleiri skafankar í ljós.

- 24) „Heimir: „Það hafa margir stigið fram undanfarið. Það virðist sem flestir séu ekki sammála þér, en kannski heyrst lægra í ykkur. Þú ert að vinna fyrir fólkið í borginni. Hefurðu spurt fólkið í borginni? ” HS: „Já, ég hef gert það. Því allsstaðar í borginni eru, á öllum íbúafundum, mál 1, 2 og 3: Of mikil, of hröð bílaumferð. Við þurfum að losna við þetta: Allsstaðar, altaf. ”

Athugasemd: Á íbúafundum er verið að ræða um göturnar innan hverfanna, og í íbúðarhverfum var víðast fyrir mörgum árum, búið að koma á 30 km hámarkshraða, sem er gott. Hinsvegar hafa hraðahindranir óspart verið settar inn og valda mörgum leiða. Líklega eru fáir á íbúafundum að kvarta undan því að geta keyrt of hratt og of létt á milli staða og líklega eru fáir íbúar að kvarta undan því að geta keyrt á of stuttum tíma á milli staða. En íbúar eru að kvarta undan mikilli umferð annars fólks, sérstaklega í íbúðarhverfum, og íbúar vonast kannski til að þetta „hitt“ fólk fari í borgarlínuna en flestir hugsa kannski ekki þannig og ætla að keyra áfram.

- 25) Heimir: „En ef þau koma, þessi mislægu gatnamót þá fyllast þau. Verðum við þá ekki líka að segja: Það þýðir ekkert að byggja nýjar íbúðir, þær fyllast alltaf”. HS: „Nei, vegna þess að nýjar íbúðir eykur á lífsgæði fólks... þú skilur það? ” (Illa skiljanlegt). Heimir: „Hvað með þá sem bíða í umferðinni tímum saman? Hefurðu reiknað að út hvað menn bíða lengi í bílum, hér á hbsv, á leiðinni til og frá Rvk... á hverju ári? Veistu hvað þetta kostar? ” HS: „Ég veit ekki nákvæmlega það kostar, en það sem er búið að reikna út, er það að samfélagslegur kostnaður á hverja manneskju í bíl; bílstjóra, er svona þrisvar til fimm sinnum hærri en samfélagslegur kostnaður á hvern strætófarþega...”

Athugasemd: Kostnaður við bið í umferðinni verður að reiknast út þó sú tala kunni að koma illa við HS. Tíminn sem fólk tapar meðan það er neytt til að vera fast í umferðarteppu, eða með að vera enn lengur á leiðinni í almenningsvagni, er dýrmætur tími sem fólk tapar. Það hefði getað nýtt tímann með sínum nánustu eða við að gera eitthvað uppbyggilegt eða skemmtilegt. Og tíminn tapast úr hagkerfinu. Þetta er í raun eins og að stytta ævi allra borgarbúa að bjóða þeim upp á hæggar samgöngur. Því það er það sem verið er að gera. Það er verið að bjóða upp á hæggar samgöngur og virðist að hægja eigi enn á þeim. HS kys að koma með svar við allt annarri spurningu: „samfélagslegur kostnaður á hverja manneskju í bíl”...vs. strætó. Ekki liggur fyrir óumdeilanleg skilgreining á samfélagskostnaði. Verið getur t.d. að ekki sé nóg tillit sé tekið til tímans sem fólk og fyrirtæki spara sér með að nota bíl en ekki strætó. Einnig ávinningur í félagslegu réttlæti meðað geta notað bíl -- ef fólk er t.d. bæklað og aldráð – þarf líka að setja inn í svona útreikninga. Og einnig þægindin við bíl: Að vera að mestu óháður veðri og tíma sólarhings, og að geta farið - óháður takmörkuðum tímatöflum - hvert sem er innan hbsv, og innan Íslands... má setja sem háa tölu í plúshliðina við það að eiga bíl.

- 26) HS: „...og það er til mjög fræg setning eftir borgarstjóra í S-Ameríku, sem sagði: Strætó tekur 50 farþega... hann ætti að fá 50x meira pláss á götunum en bílar með bara með einum farþega.”

Athugasemd: Er þetta eitt af því sem stjórnar hugsun HS?

- 27) HS: „En NB: Til hvers höfum við samgöngukerfi, það er til þess að koma fólki milli staða, og vörum á milli staða. Það er ekki til þess að koma þessum járnhylkjum, sem heita bílar, milli staða”. Heimir: „En ef fólk á bíla, og það mun eiga bíla, og það koma ferðamenn til landsins”. HS: „Að sjálfsögðu”. Heimir: „Þín þröngsýni er mjög góð, er er hún ekki óraunveruleg? ” HS: „Hún er bara nákvæmleg sú sama og allir eru að fara, og það kemur í ljós að æ fleirri vildu gjarnan minnka kostnað við rekstur á bíl.”

- 28) **Athugasemd:** Kostnaðurinn við að eiga bíl er mikill en fólk ákveður sjálf í hvað það vill eyða peningunum. Ljóst er að flestir munu áfram þurfa og vilja eiga bíl þó fólk geti notað almenningsamgöngur við og við, því fólk vill einnig geta ferðast um landið sitt. Ef fólk á annað borð á bíl þá er stærstur hluti kostnaðarinn þegar orðinn til og viðbótarkostnaðurinn við hverja einstaka ferð er smámunir.

29) HS: „... Bíllinn er í öðru eða í þriðja sæti í kostnaði við rekstur heimilana. Þannig að það sparar samfélaginu, og heimilunum, gríðarlega peninga að minnka þetta aðeins. En það er mjög skýr stefna í Aðalsk. Rvk. að allir eigi ekki að vera í bíl, en að það minnki aðeins hlutfall þeirra. ”

Athugasemd: Það kemur ekki á óvart að þetta sé í Aðalsk. Rvk, því það er stefna núv. meirihluta. – Rekstarkostnaður bíla mun fara mjög lækkandi með sífellt minni og eyðslugrennri bílum. Og við erum rík og getum flest leyft okkur þann lúxus, sem það er að eiga bíl.

30) Gulli: „Ertu ekki sammála því að mengun sé meiri ef þeir bíða á ljósum? ” HS: „Ég er sammála því að mengunin skapast af mikilli bílaumferð, ekki öðru, það er bílaumferðin sem skapar mengun og þyrlar upp ryki...”

Athugasemd: HS kys að svara ekki spurningunni, því svarið er að mengun er meiri ef bílar bíða oft á ljósum og þurfa oft að taka af stað... sé þetta er haft í huga kemur í ljós að jafnt umferðarflæði, t.d. vegna mislægra gatnamóta, er mjög mikilvægt... sem kemur illa við röksemdafærslur HS.

31) HS: „... og NB: svifryksmengunin á Íslandi er svolítið alvarleg...” Gulli: „En er það ekki vegna þess að göturnar eru ekki þrífarnar? ” HS: „Bæði og. Veistu hvernig hún verður til Gulli? Það er vegna þess að naglarnir spæna upp göturnar”. Gulli: „Já, já, já” – HS: „Það kostar borgina hugsanlega 150-300 milljónir, að gera við götur út af slíti.”

Heimir: Við erum runnin út á tíma!

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogur

Reykjavík 18. janúar 2018
UST201711-240/K.S.J.
10.04.01

Efni: Svæðisskipulag - Höfuðborgarsvæðið 2040 - breytingar

Vísað er til erindis Samtaka Sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu er barst 30. nóvember sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040.

Samgöngu- og þróunarásar fyrir hágæðakerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu – Borgarlína.

Markmið og forsendur


Í umfjöllun um markmið og forsendur kemur fram að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafi sett það markmið að hlutdeild almenningsamgangna verði að minnsta kosti 12% af ferðum innan höfuðborgarsvæðisins.

Niðurstöður umhverfismats

Umhverfisstofnun tekur undir niðurstöðu umhverfismats og telur stofnunin afar mikilvægt að unnið sé að því að loftgæði og hljóðvist séu eins góð og á verður kosið í borgarumhverfi.

Umhverfisstofnun tekur undir áætlun um eftirfylgni og mótvægisáðgerðir.

Virðingarfyllst


Kristín S Jónsdóttir
Sérfræðingur




Ráðgjafi
Rakel S Kristjánsdóttir
Sérfræðingur



Samband sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogur
ssh@ssh.is

Ungir umhverfissinnar
Pósthússtræti 3-5
101 Reykjavík
S. 848-3540
umhverfissinnar@gmail.com

Reykjavík, 11. janúar 2018

Umsögn um breytingartillögu fyrir svæðisskipulag höfuðborgarsvæðis vegna Borgarlínu

Ungir umhverfissinnar styðja eindregið áform um Borgarlínu á höfuðborgarsvæðinu. Öflugar og umhverfisvænar almenningsamgöngur eru grunnforsenda fyrir sjálfbæru borgarumhverfi og er Borgarlínan sannkölluð bylting í þeim efnum. Í henni sameinast samfélags-, efnahags- og umhverfislegur ávinningur, ásamt því að skipta sköpum vegna fólksfjölgunar á höfuðborgarsvæðinu. Sérými fyrir almenningsamgöngur er enn fremur lykilþáttur í því að gera þær að raunhæfum valkosti, hvort sem er fyrir þá sem kjósa að nýta þær eða þá sem hafa ekki kost á öðru sökum aldurs eða efna.

Eftir því sem fólk nýtir almenningsamgöngur í meiri mæli er ljóst að hlutfallsleg umhverfisáhrif borgarumferðar minnki vegna stærðarhagkvæmni almenningsvagna. Dýrmæt og takmörkuð hráefni, bæði til framleiðslu eldsneytis og ökutækjanna, nýtast þannig betur og tryggja betri aðgang komandi kynslóða að auðlindum jarðarinnar. Enn fremur minnkar mengunin sem hlýst af notkun ökutækja, hvort sem það er í formi útblásturs, hljóðmengunar eða svifryks. Í þessu samhengi er vert að minnast á að skv. samskipti skýrslu er yfirgnæfandi hluti örplastmengunar upprunin frá dekkja- og vegsliti.

Einnig er mikilvægt að íbúar annarra landshluta hafi aðgang að góðum almenningsamgöngum, hvort sem þeir komi til höfuðborgarinnar með innanlandsflugi eða vilji nýta almenningsamgöngur þrátt fyrir að koma til borgarinnar á bíl, líkt og þekkt er með svokölluðu „Park & ride“ fyrirkomulagi.

Þétting byggðar á fyrirhuguðum þéttingarreitum við meginása Borgarlínunnar dregur úr umferð á álagstímum, minnkar ferðatíma og dregur úr mengun. Ungir umhverfissinnar sjá sérstakt tilefni til þess að fagna þessari stefnu sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

Borgarlínan stuðlar að heilbrigðara, skemmtilegra og lífvænlegra borgarumhverfi og vilja Ungir umhverfissinnar hrósa sveitastjórnnum höfuðborgarsvæðisins sérstaklega fyrir framsýni og röggsemi í þessu mikilvæga hagsmunamáli allra landsmanna.

f.h. stjórnar Ungra umhverfissinna

Pétur Halldórsson, formaður

Hrafkell Á. Proppé

Svæðisskipulagsstjóri
höfuðborgarsvæðisins
Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9

220 Kópavogur



Reykjavík, 16. janúar 2018

Tilvísun: 2013030033

EBH/

Tilv. ykkar:1702003 SB

Efni: Auglýsing um tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040

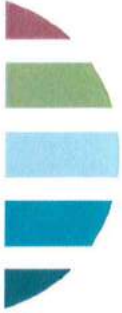
Vegagerðin hefur móttengið erindi ykkar varðandi Borgarlínu, dags. 30. nóvember 2017. Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við breytingar á svæðisskipulaginu er varða samgöngu- og þróunarása fyrir hágæðakerfi almenningsgangna á höfuðborgarsvæðin vegna Borgarlínu. Ljóst er að ásar liggja að stórum hluta meðfram vegum á forræði Vegagerðarinnar eða þvera þá. Tryggja þarf rými fyrir almenningsgangur án þess að afkastageta og þjónustustig annarar umferðar minnki. Vegagerðin leggur áherslu á markmið svæðisskipulags nr. 2.4 um að meginstofnvegir tryggji greiða og örugga umferð fólks og vöru.

Lögð er áhersla á að öll vinna sem, á einn eða annan hátt, hefur áhrif á vegi í umsjá Vegagerðarinnar verði í samvinnu við Vegagerðina.

Virðingarfyllt,

Erna Bára Hreinsdóttir,
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Afrit: Svanur G. Bjarnason, svæðisstjóri Suðursvæðis Vegagerðarinnar



Reykjavík, 17. janúar 2018

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9
200 Kópavogi

Efni: Athugasemdir Veitna vegna breytinga á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 vegna Borgarlínu

Veitur ohf. gera eftirfarandi athugasemdir við tillögur að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 vegna undirbúnings Borgarlínu.

Í framlögðum gögnum eru kynnt tillaga að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæði 2040 þar sem kynnt er skematísk lega Borgarlínu og samgöngu- og þróunarása henni tengdum. Innviðir Borgarlínu, sérbrautir og stöðvar verða útfærðir innan samgöngu- og þróunarása.

Dreifikerfi Veitna á höfuðborgarsvæðinu

Veitur sjá um rekstur dreifikerfis rafveitu, hitaveitu, vatnsveitu og fráveitu í Reykjavík og að hluta í öðrum sveitafélögum á höfuðborgarsvæðinu. Samhliða uppbyggingu höfuðborgarsvæðisins, þéttingu byggðar og auknu nýtingarhlutfalli þurfa Veitur að byggja upp og aðlaga þjónustu í samræmi við breyttar aðstæður. Jafnframt er oft á tíðum þörf á færslu fyrirbyggjandi lagna vegna nýrra framkvæmda á uppbyggðum svæðum.

Eftirspurn hefur aukist eftir þjónustu, t.d. rafmagns þar sem þörf er á styrkingu rafdreifikerfisins bæði vegna nýrra hverfa og þéttingu byggðar, orkuskipta í samgöngum og byggingu nýrra spennistöðva. Einnig hefur uppbygging kallað á afkastameiri vatnsmiðla, jafnframt því sem nýjar áherslur eru varðandi fráveitu og meðhöndlun ofanvatns.

Framkvæmdir við Borgarlínu og þróunarása henni tengdum hafa áhrif á ofangreinda þætti og gefa jafnframt tækifæri til uppbyggingar og endurnýjunar á dreifikerfi Veitna á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði.

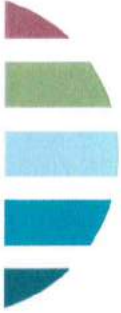
Lega og þróunarásar borgarlínu

Í tillögunni kemur fram að í kjölfar ákvörðunar um Borgarlínu skuli stefnt að því að byggja kjarna og samgöngu- og þróunarásar með þéttri byggð og þjónustu. Þegar sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu festa legu Borgarlínu í aðalskipulag setja þau samhliða inn ákvæði um aukna svæðisnýtingu (auknar byggingarheimildir) á þessum þróunarsvæðum.

Margar stofnæðar veitukerfanna liggja eftir kynntum þróunarsum. Veitur benda á að mikilvægt er að huga að burðargetu og legu veitukerfanna frá upphafi svo að uppbygging innviða og styrking veitukerfa verði samhliða þróun svæðanna og forðast megi rask á veitum og þörf á flutningi lagna með tilheyrandi kostnaði.

Útfærsla Borgarlínu og ákvæði um þróun og uppbyggingu á þróunarsvæðum

Veitur benda á mikilvægi þess að við útfærslu Borgarlínu verði tryggt rými fyrir lagnir og ofanvatnslausnir í göturými. Notkun blágrænna ofanvatnslausna hefur verið að ryðja sér rúms við skipulag hér á landi á undanförunum misserum og við útfærslu á Borgarlínunni er mælt með að hugað verði að notkun sjálfbærra ofanvatnslausna til að minnka álag á fráveitukerfin.



Samráð

Veitur leggja áherslu á mikilvægi samráðs við Veitur frá fyrstu stigum skipulagsferilsins til samþykktar og taka Veitur gjarnan virkan þátt í undirbúningsvinnu þar að lútandi.

Mikilvægt er að Veitum berist upplýsingar um áform og tímasetningar svo hægt sé að huga að nauðsynlegu styrkingu kerfisins, færslu lagna þar sem þess er þörf og samþættingu við framkvæmdir við endurnýjun og uppbyggingu á vegum Veitna.

Virðingarfyllt,

f.h. Veitna

Hólmfríður Bjarnadóttir

Skipulagsfulltrúi Veitna

Sandra Björgvinsdóttir

From: Vignir Bjarnason <vblr@simnet.is>
Sent: miðvikudagur, 17. janúar 2018 23:13
To: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Cc: vblr
Subject: Athugasemdir vegna Borgarlínu

Sæl og blessuð,

Ég hef ekki náð að kynna mér gögnin til hlítar en það sem ég hef séð bendir á töluverða óskhyggju. Forsendur sem unnið er eftir, eru ekki til í dag og áætlanir um að ná því ástandi sem forsendur byggja á, gleyma því að við búum á Íslandi.

Áætlanir byggðar á óskhyggju eru ekki góðar og stangast á við verkfræðilega aðferðafræði.

Afleiðingar slíkra áætlana er sóun á sjóðum almennings bæði í uppbyggingu og síðar (ef þetta verður nokkurn tíma tekið í notkun) í rekstri.

Og það er slæmt.

Bíll er ekki annað en skjól gegn veðri og vindum og hjálp til að komast á milli staða með vörur og fólk.

Hjólandi og gangandi umferð er útsett fyrir veðri og vindum og heyrast nú strax óskir um upphitaða og yfirbyggða göngustíga og jafnvel rúllubrautir eins og finnast á flugvöllum.

Hér er vetur 9 mánuði á ári og líklega mjög erfitt að hjóla 6 mánuði þar af. Vetrarþjónusta á gang- og hjólreiðastígum er í dag svo léleg að þessi ferðamáti er ekki nýtilegur hálf t. árið. Atvinnurekendur eru ekki líklegir til að taka tillit til að starfsmenn komi kannski annað veifið til vinnu. Gerð er sú krafa að starfsmenn komi þar á tilsettum tíma, daglega.

Erfitt er að sjá að borgin og önnur bæjarfélög hafi efni á að halda hjólavegum færum svo hægt yrði að komast til vinnu eins og krafist er í dag.

Svo forsendan um að einhver hluti fólks (nægilega stór til að skipta máli) noti hjólreiðar sem ferðamáta allt árið getur aldrei orðið.

Þar með er forsendan brostin og þörf á að greiða fyrir umferð og bílastæði. Sem aftur leiðir til þess að ekki er hægt að þetta byggð eins og þarf til að borgarlínan borgi sig.

með kveðju,
Vignir Bjarnason

Tillaga um breytingu á svæðisskipulagi 2015 – 2040 – Auglýst í des 2017

Athugasemdir:

Undirritaður gerir eftirfarandi athugasemdir við samgöngukerfið í tillögunni:

Samantekt

Fyrirhuguð borgarlína er of dýr ef horft er til takmarkaðra fjárveitinga í samgöngumannvirki á höfuðborgarsvæðinu. Lögð er fram hugmynd um tiltölulega ódýra lausn. Óháð tilkomu borgarlínu þarf að ráðast í mjög umfangsmiklar framkvæmdir við uppbyggingu þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu. Borgarlína mun í besta falli leiða til þess að umferð fólksbíla verði 4-5 % minni en ella árið 2040. Aukning á hlut gangandi og hjólandi mun aðallega draga úr bílaumferð á safngötum og tengibrautum. Breyttar ferðavenjur munu því aðeins minnka umferðarmagn á umferðarmestu þjóðvegnum um 5 – 6 %. Borgarlínan mun aðeins geta frestað tiltölulega ódýrum breikkunum á vissum köflum á umferðarmestu þjóðvegnum um nokkur ár. Gerðar eru athugasemdir við forsendur fyrir umferðarspár fyrir árið 2030. Þær leiða til þess að ávinningur af tilkomu borgarlínu er stórlega ofmetinn. Í framtíðinni mun samakstur sjálfkeyrandi leigubíla veita strætó harða samkeppni og jafnvel kippa rekstrargrundvöllinum undan strætó. Lögð er fram hugmynd að meginlínunum fyrir tiltölulega ódýrt framtíðarsamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Sú hugmynd tekur tillit til sjálfkeyrandi bíla. Lagt er til að svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins verði endurskoðað á næstu árum.

Athugasemdir

1. Stofnkostnaður við borgarlínu er áætlaður allt að 70 milljarðar. Gert er ráð fyrir að byggja sérakreinar og sérgötur fyrir hraðvagna (Bus Rapid Transit, skammstafað BRT) í tveimur áföngum fyrir árið 2040. Að meðaltali er þetta um 3 milljarðar á ári. Þetta er sambærilegt við árlegar fjárveitingar til nýframkvæmda á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu, ef reiknað er meðaltal síðustu áratuga. Ef aðeins er horft til síðustu 10 ára, þá hefur árleg fjárveiting verið mun minni.

Tvöföldun á ferðatíðni strætó þýðir að fjöldi vagna í umferð tvöfaldast. Auk þess er gert ráð fyrir að hraðvagnar verði stærri (liðvagnar). Árlegur rekstrarhalli Strætó mun því að öðru jöfnu meir en tvöfaldast (hér miðar undirritaður við að farþegafjöldi í strætó aukist í mesta lagi um 100 %).

Að mati undirritaðs er ekki raunhæft að reikna með svona miklum fjárveitingum til borgarlínu, þar sem fjárveiting til uppbyggingar þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu þarf að vera a.m.k. 3 – 4 milljarðar á ári, hvort sem borgarlínan kemur eða ekki, sbr. lið 4 og Viðauka C.

Ef það er eindreginn pólitískur vilji til að gera átak í að bæta þjónustu strætó, þá vill undirritaður benda á hugmynd um tiltölulega ódýra lausn í Viðauka A. Sjá líka viðauka B um dæmi um ódýra lausn í Madison, Wi, USA.

2. Farþegafjöldi í strætó á höfuðborgarsvæðinu er núna rúmlega 40 þúsund á dag. Skv. skýrslu verkfræðistofunnar Cowi um borgarlínuna, gefin út í janúar 2017, er skipting á ferðamáta í dag þessi:

- gangandi og hjólandi	20 %
- ferðir með strætó	4 %
- ferðir með fólksbíl	76 %

Í sömu skýrslu er áætlað að farþegafjöldi í strætó verði 156.000 árið 2040 og skipting á ferðamáta verði þessi:

- gangandi og hjólandi	30 %
- ferðir með strætó	12 %
- ferðir með fólksbíl	58 %

Í skýrslu Cowi „Borgarlína Recommendations – Screening Report“, gefin út í september 2017, er ekki tilgreindur áætlaður farþegafjöldi árið 2040, en rætt um 12 % hlut strætó sem markmið.

Það kemur undarlega fyrir sjónir að hlutur ferða með fólksbíl eigi að minnka um 18 prósentustig og hlutfallslega um 24 %. Í ljósi þess að höfuðborgarsvæðið er bílaborg verður að telja þessa niðurstöðu ótrúverðuga. Í fyrsta lagi er óraunhæft að reikna með að hlutur ferða með strætó þrefaldist frá því sem er í dag, því tilraunir sem gerðar hafa verið til að auka strætóþjónustuna hafa aðeins leitt til lítillar fjölgunar farþega. Í öðru lagi er mjög hæpið að hlutur gangandi og hjólandi aukist um 10 prósentustig eða hlutfallslega um 50 % á tímabilinu 2017 – 2040 því að vegalengdir eru mjög miklar á hbsv, og veðurfarsaðstæður á vetrum geta verið mjög slæmar. Í ofangreindri skýrslu Cowi „Borgarlína Recommendations – Screening Report“ er nefnt að hugsanlega þurfi að setja vegtolla og hækka bílastæðagjöld til þess að ná markmiðinu um 12 % hlut strætó í ferðum á höfuðborgarsvæðinu. Hvort tveggja er pólitískt erfitt. Það gildir sérstaklega um vegtolla, sem mjög skiptar skoðanir eru um. Auk þess má nefna að þeir sem velja samakstur í sjálfakandi leigubíl í framtíðinni munu lítið sem ekkert finna fyrir þessari gjaldtöku.

Undirritaður telur að tilkoma borgarlínu muni í besta falli leiða til þess að umferð fólksbíla árið 2040 verði 4 – 5 % minni en ella. Jafnvel þó hlutur ferða með strætó myndi aukast um 8 prósentustig, þá myndu fyrrverandi bílstjórar í fólksbílum í besta falli verða um helmingur nýrra strætófarþega. Sjá nánari útskýringar í viðauka C.

3. Mestu máli skiptir hvaða áhrif breyttar ferðavenjur hafa á umferðarmagn á þeim þjóðvegum þar sem bílaumferðin er mest. Í þessu sambandi skipta ferðir gangandi og hjólandi miklu máli. Ekki hefur verið gerð ítarleg könnun á ferðum gangandi og hjólandi, þar sem skoðuð er lengd og erindi ferðar eftir árstímum. Ljóst má þó vera að ferðir gangandi og hjólandi eru mun styttri að meðaltali heldur en ferðir með fólksbíl. Í tilfellum þar sem fólk er að hjóla eða ganga sér til skemmtunar, dregur það lítt úr bílaumferð. Þá er rétt að undirstrika að umferð gangandi og hjólandi er mest á sumrin, þegar bílaumferð er minnst. Jafnvel þó ferðafjöldi gangandi og hjólandi myndi aukast

um 10 prósentustig, þá myndi umferðarmagn á umferðarmestu þjóðvegum í þéttbýli aðeins minnka um örfá prósent.

Miðað við að tilkoma borgarlínu muni í besta falli leiða til þess að umferð fólksbíla árið 2040 verði 4 – 5 % minni en ella, þá er raunhæft að reikna með að breyttar ferðavenjur (aukning á hlut strætó, gangandi og hjólandi) minnki umferðarmagn á umferðarmestu þjóðvegum aðeins um 5 – 6 % (Ef fólksbílar á umferðarmestu þjóðvegum eru 90 % umferðarinnar, þá myndi heildarumferð bíla minnka um 3,5 – 4,5 %. Ef við gefum okkur að aukning á hlut gangandi og hjólandi minnki bílaumferð á umferðarmestu þjóðvegum um 1 – 2 % og leggjum þær tölur saman við 3,5 – 4,5 %, þá fáum við 4,5 – 6,5 %, sem ég rúnna af í 5 – 6 %).

4. Fylgigagn með greinargerð um tillögu að breyttu svæðisskipulagi eru umferðarspár VSÓ Ráðgjöf fyrir 2030, en þær sem gerðar voru árið 2015 voru reiknaðar fyrir árið 2040.

Sú niðurstaða að Kostur C (Óbreyttar ferðavenjur - Framkvæmdir fyrir 100 milljarða til ársins 2030) sé með nánast sama meðalferðatíma og Kostur 0 (Breyttar ferðavenjur - Framkvæmdir fyrir 10 milljarða til ársins 2030) er auðvitað fráleit. Eða með öðrum orðum að breyttar ferðavenjur geti sparað framkvæmdir upp á 90 milljarða á 13 ára tímabili!

Þetta stenst engan veginn. Í fyrsta lagi er ekki raunhæft að reikna með að fjárveitingar í samgöngukerfi á höfuðborgarsvæðinu geti orðið 100 milljarðar á tímabilinu 2018 – 2030. Í öðru lagi munu breyttar ferðavenjur aðeins leiða til þess að umferð á umferðarmestu þjóðvegum verði í mesta lagi 5 – 6 % minni en umferð með óbreyttum ferðavenjum, sbr. lið 3. Í umferðarspám VSÓ Ráðgjöf frá árinu 2015 er gengið út frá því að munurinn sé 20 %. Umferðarspárnar ofmeta því áhrif breyttra ferðavenja til sparnaðar á uppbyggingu umferðarmestu þjóðveganna. Ofmatið er faktor upp á a.m.k. 3 – 4. Gerum nú ráð fyrir að fjárveitingar 2018 – 2030 til þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu yrðu t.d. 60 milljarðar með óbreyttum ferðavenjum, þá þyrftu framkvæmdir með breyttum ferðavenjum að verða a.m.k. 43 – 48 milljarðar á tímabilinu 2018 – 2030 (en ekki 10 milljarðar kr. eins og gefið er í skyn að myndu duga) til þess að umferðarástandið yrði jafn gott í báðum tilvikum.

Tilkoma borgarlínu mun í besta falli aðeins minnka aukningu á bílaumferð um ca. 4 % á umferðarmestu þjóðvegum (sjá niðurlag Viðauka C). Þá blasir við að jafnvel þó að borgarlínan verði að veruleika, þarf að ráðast í nýframkvæmdir á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2040 upp á a.m.k. 70 – 80 milljarða kr., en þessar eru helstar:

- Sundabraut (ódyrasta lausn = 45 milljarðar kr.)
- Reykjanesbraut í vegstokk milli Lækjargötu og Kaplakrika (8 milljarðar kr.)
- Ofanbyggðavegur milli Kaldárselsvegar og Arnarnesvegar (ca. 6 milljarðar kr., lauslega áætlað).

Dveranir yfir Fossvog og Skerjarfjörð hafa líka verið nefndar. Þær gætu létt mjög á umferðinni, einkum á Hafnarfjarðarvegi, Kringlumýrarbraut og Miklubraut.

Borgarlínan mun aðeins geta frestað tiltölulega ódýrum breikkunum á vissum köflum á umferðarmestu þjóðvegnum um nokkur ár.

5. Í greinargerð með breytingartillögunni er þessi texti um sjálfkeyrandi bíla:

"Þróun sjálfkeyrandi bíla mun hafa áhrif á samgöngur og umferðarkerfi til framtíðar lítið. Rannsóknir á mögulegum áhrifum sjálfkeyrandi bíla á borgarsamgöngur benda til að ef þeir verða í sameign, geti fylgt þeim mikill ávinningur í formi færri bíla, minni bílastæðaparfar og lægri samgöngukostnaðar. Hins vegar benda sömu rannsóknir til að akstur (ekín vegalengd) geti aukist verulega með tilkomu þessarar tækni og að meginlínur almenningsgangna, sem einnig verði sjálfkeyrandi, muni eftir sem áður gegna mikilvægu hlutverki í fólksflutningum í borgum."

Flestar greinar/rannsóknir sem undirritaður hefur kynnt sér benda til þess að í litlum og meðalstórum borgum muni samakstur sjálfkeyrandi leigubíla veita strætó harða samkeppni og hugsanlega kippa rekstrargrundvöllinum undan strætó. Niðurlag ofangreinds texta á fyrst og fremst við um milljónaborgir (Heimild: Canada 2030 Infrastructure, bls 6, vistað á þessari slóð:

http://www.horizons.gc.ca/sites/default/files/Publication-alt-format/2017-0290-eng_4.pdf

Þessi grein er á vegum ríkisstofnunar í Kanada).

Reikna má með að sjálfkeyrandi bílar verði komnir á almennan markað eftir 5 - 10 ár. Í sambandi við borgarlínuna mun tilkoma sjálfkeyrandi leigubíla skipta mestu máli. Þeir munu veita strætó harða samkeppni, þar eð þeir aka beint frá dyrum að áfangastað og þeir verða samkeppnisfærir í verði, ef nokkrir farþegar deila með sér kostnaði. Þessi ferðamáti verður sérlega hentugur fyrir ferðir til og frá vinnu.

Ef samakstur í sjálfkeyrandi leigubílum verður vinsæll þá verður að teljast afar ólíklegt að markmið um 156.000 farþega á dag með strætó árið 2040 náist. Auk þess kann samakstur að draga úr umferðarmagni og leiða til þess að þörf á nýframkvæmdum í þjóðvegakerfi höfuðborgarsvæðisins minnki eftir því sem fram líða stundir. Sjá líka Viðauka D, þar sem m.a. er fjallað um að sjálfkeyrandi bílar auka flutningsgetu vega. Vegna óvissu um hversu hröð þessi þróun verður, er ekki gerð tilraun til þess hér að áætla breytingar á umferðarmagni eða flutningsgetu með því að nefna einhverjar prósentur.

6. Lagt er til að svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins verði endurskoðað á næstu árum. Í viðauka D er lögð er fram hugmynd að meginlínum fyrir tiltölulega ódýrt framtíðarsamgöngukerfi höfuðborgarsvæðisins. Sú hugmynd tekur tillit til sjálfkeyrandi bíla og áhrifa þeirra á flutningsgetu vega.

14. janúar 2018, Þórarinn Hjaltason, umferðarverkfræðingur

Austurgerði 5

200 Kópavogur

Viðauki A. Möguleiki á ódýrari útfærslu hraðvagnakerfis

Fram til þessa hafa aðgerðir til að greiða fyrir umferð strætó á höfuðborgarsvæðinu einkum verið fólgnar í að bæta við sérakreinum fyrir strætó meðfram umferðarmiklum þjóðvegum, s.s. á Miklubraut. Kostur er að hópferðabílar, leigubílar og öryggisbílar geta notað þessar akreinar, en á hinum sértæku akreinum borgarlínu er ekki reiknað með þessu. Mælt er með því að haldið verði áfram á sömu braut og nú hefur verið byrjað á á Miklubraut. Aðgerðir af þessum toga eru mun ódýrari og auðveldari en að umbylta göturýminu eða það að gera sérgötur fyrir strætó, eins og gert er ráð fyrir að hluta til í fyrirbyggjandi tillögum um borgarlínu. Sérstaklega er mælt gegn því að núverandi akreinar fyrir almenna umferð verði gerðar að sérakreinum fyrir strætó.

Ekki er ástæða til að bæta við sérakreinum fyrir strætó nema þar sem eru langar biðraðir á álagstíma. Til þess að nýta fjármagn sem best er auk þess rétt að miða við, að ekki sé von til þess nýframkvæmdir í þjóðvegakerfinu á næstu árum muni greiða nægilega mikið fyrir almennri umferð á viðkomandi vegkafla.

Sem dæmi um útfærslu á því kerfi sem hér er lýst, mætti nefna það að gera sérakrein fyrir strætó á eystri akbraut Hafnarfjarðarvegur og Kringlumýrarbrautar frá Engidal að Miklubraut og nyrðri akbraut Vesturlandsvegur frá Víkurvegi að Reykjanesbraut/Sæbraut. Í báðum tilvikum myndu þessar sérakreinar greiða mjög fyrir umferð strætó á álagstíma á morgnana. Viðbótarakreinar fyrir almenna umferð myndu hins vegar ekki gera mikið gagn í þessum tilvikum vegna flöskuhálsa í vegakerfinu.

Sjálfsagt er að endurbæta biðstöðvar með svipuðum hætti og gert er ráð fyrir í fyrirbyggjandi hugmyndum um borgarlínu, m.a. til þess að bæta aðgengi hreyfihamlaðra og sjónskertra að strætó.

Mjög lauslega áætlað er stofnkostnaður við þá útfærslu af hraðvagnakerfi, sem hér hefur verið lýst, 10 – 20 milljarðar kr. Rétt er að undirstrika að eftir því sem fjárveitingar til uppbyggingar þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu verða meiri, þeim mun minni þörf verður á sérakreinum fyrir strætó. Auk þess að vera tiltölulega ódýr, þá er þessi útfærsla einföld og sveigjanleg, en það hefur margoft komið fyrir í sögu strætó að leiðkerfinu hefur verið breytt, en þegar búið er að festa áætlaðar leiðir borgarlínunnar í sessi með mjög dýrum og lítt sveigjanlegum sérframkvæmdum, yrði mjög dýrt að gera breytingar á leiðakerfinu.

Sveigjanleiki í þjónustu og rekstri strætisvagna.

Nú þegar eru hafnar á nokkrum stöðum í heiminum tilraunir með sjálfkeyrandi strætisvagna, t.d. í USA og Finnlandi (Helsinki). Telja má líklegt að fýsilegt verði fyrir Strætó að kaupa fyrstu sjálfkeyrandi strætisvagnana innan næstu 5 - 7 ára. Þá vaknar spurningin hvort ekki sé rétt að þessir fyrstu sjálfkeyrandi vagnar yrðu notaðir til þess að auka ferðatíðni á hraðleiðum.

Til að taka sem minnsta áhættu gætu fyrstu innkaup á sjálfkeyrandi vögnum takmarkast við vagna af hefðbundinni stærð. Síðar mætti skoða möguleika á sjálfkeyrandi liðvögnum sem taka allt að 150 farþega, ef og þegar tilefni verður til að stækka vagna á hraðleiðum. Annar möguleiki er að vera með minni sjálfkeyrandi vagna, en með því væri hægt að auka ferðatíðnina.

Í dag eru laun vagnstjóra meirihluti af rekstrarkostnaði strætisvagna. Þess vegna koma liðvagnar vel til greina á þeim leiðum sem flytja marga farþega. Með tilkomu sjálfkeyrandi strætisvagna mun þetta breytast. Þá kemur væntanlega sterklega til greina að fjölga frekar vögnum af hefðbundinni stærð (eða jafnvel af minni stærð), til þess að auka ferðatíðni enn frekar á hraðleiðum. Með sömu rökum koma minni sjálfkeyrandi vagnar vel til greina á öðrum leiðum en hraðleiðum.

Á undanförunum misserum hefur verið rætt um þann möguleika að litlir sjálfkeyrandi strætisvagnar víki eitthvað af fastri leið til þess að þjóna viðskiptavinum betur. Viðskiptavinir myndu þá þanta slík frávík frá fastri leið. Þjónusta af þessu tagi myndi þá færa þjónustu strætisvagna nær þeirri þjónustu sem sjálfkeyrandi leigubílar geta væntanlega veitt innan ekki langs tíma. Rétt er að taka fram að tilkoma sjálfkeyrandi leigubíla mun draga úr eftirspurn eftir strætisvagnþjónusu.

Hagkvæmara hraðvagnakerfi – Lokaorð

Með því að hafa meiri sveigjanleika í þjónustu strætó og miða ferðatíðni og stærð strætisvagna við þörf markaðarins hverju sinni, má tryggja betur góða þjónustu samhliða aðhaldi í rekstri.

Þegar saman fer mun minni stofnkostnaður og ódýrari rekstur, með álíka góðri þjónustu, hlýtur það að leiða til hagkvæmara hraðvagnakerfis.

Viðauki B. Madison – Dæmi um ódýrt hraðvagnakerfi

Íbúafjöldi Madison í Wisconsinríki í USA er 250.000, 400.000 á stór-Madison svæðinu. Yfirvöld á Madisonsvæðinu eru með áform um „borgarlínu“ í formi hraðvagnakerfis (BRT, Bus Rapid Transit), sjá slóð:

<http://www.madisonareampo.org/BRT.cfm>

Áætlaður stofnkostnaður er ca. 15 – 20 milljarðar ISK. Kaup á nýjum strætisvögnum eru innifalin í þessum kostnaðartölum. Reiknað er með að framkvæmdir hefjist 2019. Þetta er mun lægri stofnkostnaður en sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu gera ráð fyrir að borgarlínan kosti. Stofnkostnaður á hvern íbúa á Madisonsvæðinu er gróft reiknað 6-8 sinnum lægri en hér. Rekstrarkostnaður er aðeins um 1 milljarður ISK á ári (nettóaukning á rekstrarkostnaði).

Farþegafjöldi í strætó á Madisonsvæðinu í dag= 61.400 farþ./dag utan sumarfría í skólum (tala frá 2015), 14,4 milljónir farþega ári 2015. Rekstrarkostnaður strætó er þar um 54 milljónir \$ á ári (nálægt 6 milljarðar ISK). Hlutur strætó í ferðum fólks með vélknúnum farartækjum er 3,0%, samanborið við tæplega 5 % á höfuðborgarsvæðinu.

Áætlaður farþegafjöldi í BRT við opnun = 15.500 farþ./dag. Áætlaður farþegafjöldi í BRT 2035 = 20.000 á dag ef áætlanir um þéttingu byggðar meðfram leiðum BRT ganga eftir. Þetta eru miklu hófstiltari áætlanir um aukningu á farþegafjölda en hjá okkur. Lengd leiða BRT í Madison er áætluð 34 km. Ferðatíðni verður 10 mín á álagstíma, 15 mín utan álagstíma.

Áður (2006) hafði verið gerð skýrsla um fýsileika þess að koma á BRT í Madison, vistuð á slóðinni:

<http://www.cityofmadison.com/metro/AdHoc/BRT-Transport2020.pdf>

Í þessari skýrslu er áætlað að hlutur strætó myndi hækka í 3,5 % við tilkomu BRT. Í stuttu máli var niðurstaðan sú að ef litið væri á USA í heild væri ekki fýsilegt að koma á BRT í Madison. Hins vegar, ef eingöngu væri litið á hagsmuni íbúa á Madison-svæðinu yrði verkefnið ávinningur fyrir þá. Skýringin á því er væntanlega sú, að reiknað var með því að alríkið myndi styrkja verkefnið að stórum hluta. Skýrsluhöfundar undirstrikuðu mikla óvissu í þessum niðurstöðum og rannsaka þyrfti fýsileika BRT nánar. Það vekur þó sérstaka athygli að reiknað er með að ávinningur vegna greiðari bílaumferðar verði lítill sem enginn. Jafnvel megi búast við auknum töfum í bílaumferð við tilkomu BRT, þar eð akreinum fyrir bíla er fækkað á köflum í BRT-kerfinu. Annað sem er athyglisvert í þessari skýrslu, er að skýrsluhöfundar benda á rannsókn Flyvbjerg et al frá 2005, þar sem m.a. kom fram að áætlaður farþegafjöldi í 10 járnbrautarverkum hafi verið ofmetinn í 9 af verkefnunum. Ofmatið var að meðaltali 106 %. Skýrslu Flyvbjerg et al má finna á þessari slóð:

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944360508976688>

Viðauki C. Áhrif borgarlínu á umferð fólksbíla.

Jafnvel þó ferðir með strætó myndu aukast úr 4 % upp í 12 % af öllum ferðum, þá er alveg ljóst að það leiðir ekki til þess að umferð fólksbíla minnki sem því nemur, þ.e. um 8 prósentustig. Reynslan sýnir að aukning á farþegafjölda með strætó er aðeins að hluta til vegna þess að fyrrverandi bílstjórar í fólksbíl/einkabíl fari að nota strætó.

af aukningu á farþegafjöldanum má skýra með því að þar er um að ræða þá sem annað hvort hafa áður verið farþegar í fólksbíl, hjólað eða gengið, eða hreinlega hefðu ekki ferðast neitt, ef ekki hefði komið til þessi bættá þjónusta strætó.

Hér fyrir neðan koma fram reynslutölur frá erlendum borgum sem sýna m.a. hversu hátt hlutfall af farþegum/nýjum farþegum BRT höfðu áður verið bílstjórar í fólksbíl.

Í Ástralíu hefur verið komið á BRT-kerfum í borgunum Adelaide, Sydney og Brisbane. Í töflunni hér fyrir neðan má sjá upplýsingar um fjölgun farþega með strætó eftir tilkomu BRT (Direct Corridor Ridership Growth) og einnig hve hátt hlutfall af nýjum farþegum höfðu áður verið bílstjórar í fólksbíl (% new pax who previously drove).

	Adelaide Busway (ANEB)	Sydney Transitway (SLPT)	Brisbane SE Busway (BSEB)
Ridership			
- Usage per annum	7.0M ¹	1.9M ²	26.0M ⁷
- Weekday average ³	25,000	6,800	93,000
- Peak hour	4,500 ⁴	d/k	15,000 ⁵
Immediate Travel Impacts			
Direct corridor Ridership growth	24% ⁵	56% ⁶ (47% new journeys)	56% ⁸ (17% new journeys)
% new pax who previously drove	40% ⁵	9% ⁶	26% ⁸
Station Usage			
Board at stations	20% ⁴	100%	66% ⁹
Board off system	80% ⁴	0%	39% ⁹

Figure 4: Market data for existing Australian BRT Systems[22]

Ofangreindar upplýsingar eru fengnar af slóðinni:

<http://bic.asn.au/information-for-moving-people/bus-rapid-transit>

Þarna má sjá, að fyrrverandi bílstjórar í fólksbíl eru aðeins á bilinu 9 % - 40 % af nýjum farþegum með BRT, eða að meðaltali 25 %.

Í þessum 3 áströlsku borgum fjölgaði farþegum að meðaltali um ca. 45 % með tilkomu BRT.

Reynslu frá nokkrum öðrum borgum má finna á slóðinni:

<https://www.fresnocog.org/wp-content/uploads/files/MEASURE%20C/Implementation/PTIS/BRT%20Brochure.pdf>

Sjá sérstaklega kaflann „Benefits of BRT“. Þar má sjá töflu sem sýnir aukningu á farþegafjölda í almenningsslutningakerfinu við tilkomu BRT (Net Corridor Ridership Gains)

with BRT). Þetta eru allt stórborgir, þar sem tiltölulega auðvelt er að keppa við einkabílinn. Samt er aukning á farþegafjölda vel innan við 100 %, eða ca. 60 % að meðaltali.

Undirritaður vill vekja sérstaka athygli á áhrifum BRT á bílaumferð:

- Boston Silver Line Phase I. Farþegafjöldi jókst um 96 %. Aðeins ¼ hluti nýrra farþega notaði aðra ferðamáta áður (þ.e. aka í einkabíl, ganga eða hjóla).
- West Busway í Pittsburgh. 1/3 hluti farþega notaði einkabíl áður.

Ef við áætluðum aukningu á farþegafjölda strætó með tilkomu borgarlínu á grundvelli ofangreindra reynslutalna, þá verður niðurstaðan sú að hlutur strætó myndi aukast úr 4 % í 6 % af öllum ferðum, eða um 2 prósentustig. Umferð fólksbíla myndi aðeins minnka um innan við 1 prósentustig, þar eð fyrrverandi bílstjórar yrðu innan við helmingur af nýjum farþegum.

Ef við gefum okkur að þétting byggðar muni stuðla að því að hlutur strætó muni verða enn meiri, eða t.d. 8 % af öllum ferðum árið 2040 með tilkomu borgarlínu, þá yrði umferð fólksbíla kannski 1 – 2 % minni en ella.

Eins og sjá má er töluverður munur á milli ofangreindra borga. Það segir okkur að mikil óvissa ríkir um væntanleg áhrif borgarlínu. Ef við leyfum okkur að vera það bjartsýn að trúa því að hlutur borgarlínu verði 10 – 12 % af öllum ferðum árið 2040 og fyrrverandi bílstjórar verði helmingur af nýjum farþegum (rausnarlega áætlað), þá myndi hlutur fólksbíla í ferðafjölda aðeins verða 3 – 4 prósentustigum minni en ella, eða með öðrum orðum 4 – 5 % minna umferðarmagn fólksbíla (3 – 4 prósentustig af 76 prósent er ca. 4 – 5 % hlutfallega). Því má svo bæta við að ekki eru allir bílar fólksbílur. Ef við gefum okkur að fólksbílur á umferðarmestu þjóðvegum séu t.d. 90 % af umferðinni, þá myndi heildarumferðarmagnið á þeim vegum minnka hlutfallsega um ca. 3,5 – 4,5 % miðað við ofangreindar forsendur, sem byggðar eru á bjartsýni.

Undirritaður er að safna reynslutölum frá fleiri borgum og þar ber allt að sama brunn. Undirritaður er tilbúinn að veita upplýsingar um fleiri reynslutölur, ef þess verður óskað.

Viðauki D. Hugmynd að framtíðarsamgöngukerfi fyrir hbsv.

1. Ódýrt hraðvagnakerfi. Lauslega áætlaður kostnaður = 10 – 20 milljarðar kr.
2. Hefðbundin uppbygging á núverandi þjóðvegakerfi fyrir ca. 100 milljarða kr.
3. Gerð 2 akreina jarðgangna/vegstokka, samtals um 30 - 40 km, sem yrðu eingöngu fyrir lága umhverfisvæna sjálfkeyrandi fólksbíla og hópbíla/strætó. Bensín- og díselbílum yrði ekki leyft að nota göngin. Bílar með 2-3 farþegum eða fleiri fengju ókeypis, aðrir þyrftu að greiða vegtoll. Upphæð vegtolls myndi markast af því að tryggja gott umferðarflæði í göngunum. Lauslega áætlaður kostnaður um 100 milljarðar kr. Þessar framkvæmdir myndu flýta fyrir innleiðingu umhverfisvænna sjálfkeyrandi bíla og myndu stuðla að samakstri. Í dag er miðað við að umferðarmagn í 2 akreina jarðgöngum megi ekki vera meir en 10.000 bílar á sólarhring. Telja verður líklegt að ef eingöngu umhverfisvænir sjálfkeyrandi bílar noti göngin, þá megi umferðarmagnið vera miklu meira. Flutningsgetan gæti jafnvel skipt tugum þúsunda bíla á sólarhring.
4. Ofangreint samgöngukerfi ætti að geta dugað næstu 4 áratugi eða svo. Ef þróun sjálfkeyrandi bíla verður hröð, þá þarf líklega ekki að byggja alla þessa 30 - 40 km af jarðgöngum/vegstökkum. Sumir telja að flutningsgeta vega muni aukast jafnt og þétt eftir því sem hlutfall sjálfkeyrandi bíla eykst. Ávinningurinn er meiri á vegum með mislægum gatnamótum. Þegar hlutur sjálfkeyrandi bíla er kominn upp í 90 % á vegum með mislægum gatnamótum, þá hefur flutningsgetan tvöfaldast (heimild: Preparing a nation for Autonomous vehicles, eftir Daniel J. Fagnant og Kara Kockelman, sjá bls. 9, vistuð á þessari slóð:

http://www.cae.utexas.edu/prof/kockelman/public_html/TRB14EnoAVs.pdf).

Hámark 5 milljarðar kr. á ári í samgöngukerfi fyrir höfuðborgarsvæðið ætti því að duga vel næstu áratugin. Þetta kerfi mun tryggja viðunandi þjónustustig fyrir bæði almenningsflutningakerfi og aðra bílaumferð. Ekki verður þörf á dýru hraðvagnakerfi né í lengri framtíð léttlestarkerfi. Ekki verður þörf á fluglest. Sjálfkeyrandi leigubílar og hópbílar gætu fengið sérakrein á Reykjanesbrautinni. Ef og þegar þörf krefur má breikka brautina í 6 akreinar eða gera sérstakan veg við hliðina á núverandi vegi, sem eingöngu yrði fyrir sjálfkeyrandi bíla á mun hærri hraða. Hvort tveggja yrði mun ódýrara en stofnkostnaður fluglestar.

Sandra Björgvinsdóttir

From: Þór E. Bachmann <te.bachmann@gmail.com>
Sent: fimmtudagur, 30. nóvember 2017 11:07
To: upplýsingar@reykjavik.is; Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Subject: Ábending varðandi Borgarlínu - Kláfakerfi

One: -1

Vinsamlegast komið á réttan stað, takk.

Góðan dag,

Ég vil endilega hvetja ykkur til að kynna ykkur kláfakerfi í höfuðborginni samhliða Borgarlínu. Kláfakerfi leysti margvíslegan vanda Mexico borgar ofl. borga og er ekki einungis notað til að komast upp brekkur heldur sem almennar samgöngur.

Kláfakerfi er ódýrt í uppsetningu, raskar ekki skipulagi á jörðu niðri, er ekki háð annarri umferð, eykur öryggi þar sem stoppustöðvar eru vaktaðar ólíkt strætókerfis, gefur fólki aukna orku á meðan það dáist að fallegu umhverfi og útsýni auk þess sem það getur nýst í ferðapjónustu með viðeigandi niðurgreiðslu.

<https://static01.nyt.com/images/2016/12/29/world/29CABLECAR-5/29CABLECAR-5-superJumbo.jpg>

kv.
Þór

Sandra Björgvinsdóttir

From: Örn Johnson <johnson@simnet.is>
Sent: þriðjudagur, 12. desember 2017 18:28
To: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu
Cc: Bryndís Haralds; Bryndís Haraldsdóttir; Haraldur Sverrisson
Subject: RE: Bryting brá svæðisskipulaginu "Höfuðborgarsvæðið 2040" vegna Borgarlínu

One: -1

Ég þakka fyrir þetta boð.

Ég vil, eins og áður mótmæla vinnubrögðum ykkar, í sumar gáfuð þið líka eins dags frests til þess að kynna sér málið. Það er kannski ekki ætlast til þess að fólk kynni sér málið.

Ljóst er að kynna þarf málið mikið betur fyrir þeim sem eiga að borga brúsann, sem er líklega um kr. 600.000 á hvert mansbarn á höfuðborgarsvæðinu, eða jafnvel meir.

Hefur einhver markaðskönnun verið gerð um notkun þessarar þjónustu?

Eiga íbúar í Mos að borga fyrir legginn hingað uppeftir? Hefur það verið kynnt fyrir þeim að Borgarlínan

úr Háholti niður í Ártúnsholt spari kannski 2-3 mínútur að meðaltali miðað við strætó. Ég bendi á að þessi lína í Mos gæti kostað 20 milljarða króna.

Svör óskast fyrir fundinn á morgun, kl. 13:30.

Annars verði þessum fundi frestað.

Með kveðju,

Örn Johnson,

Fellsási 9,

270 Mos.

From: Samtök sv.félaga á hb.svæðinu [mailto:ssh@ssh.is]
Sent: Tuesday, December 12, 2017 12:45
Cc: Hrafnkell A. Proppé
Subject: Bryting á svæðisskipulaginu "Höfuðborgarsvæðið 2040" vegna Borgarlínu

Ágæti viðtakandi

Þú sendir inn ábendingu um vinnslutillögur að breytingu á svæðis- og aðalskipulögum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu.

Nú hafa öll sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu ákveðið að auglýsa tillögu að breytingu á svæðisskipulaginu Höfuðborgarsvæðið 2040 þannig að samgöngu- og þróunarásar fyrir Borgarlínu séu skilgreindir.

Tillagan kemur í kjölfar þess að vinnslutillögur svæðis- og aðalskipulagsbreytinga voru kynntar sameiginlega í maí og júní sl. Vakin er athygli á að nú er það einungis svæðisskipulagsbreyting sem kynnt er. Enn er unnið að tillögum að breytingum á aðalskipulagi sveitarfélaga. Þær athugasemdir sem bárust við vinnslutillögur og sneru að útfærslum í aðalskipulagi eru því ennþá til umfjöllunar.

Með tillöga að breytingu á svæðisskipulagi eru markaðir samgöngu- og þróunarásar á öllu höfuðborgarsvæðinu en Borgarlína mun liggja innan þeirra. Einnig eru sett fram leiðbeinandi viðmið sem lúta að uppbyggingu innan samgöngu- og þróunarása.

Breytingartillagan, ásamt umhverfisskýrslu, ábendingum Skipulagsstofnunar og þeim athugasemdum sem bárust við tillögudrögin, liggur nú frammi til sýnis á skrifstofu SSH, Hamraborg 9, Kópavogi, til og með fimmtudagsins 18. janúar 2018. Gögnin eru aðgengileg á vefsíðu SSH <http://ssh.is/skipulagsferli>

Þar sem þú hefur sýnt málinu áhuga viljum við hvetja þig sérstaklega að kynna sér tillöguna frekar og mæta á opið hús á skrifstofu SSH, Hamraborg 9, Kópavogi á eftirtöldum dögum:

miðvikudaginn 13. desember kl. 11:30 – 13:30 og 15:30 – 17:30
fimmtudaginn 11. janúar kl. 11:30 – 13:30 og 15:30 – 17:30

Fyrir hönd svæðisskipulagsnefndar höfuðborgarsvæðisins,
Hrafnkell Á. Proppé
Svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins
Sími / Tel : (+354) 580 1782 / (+354) 892 2698



Samtök sveitarfélaga á
höfuðborgarsvæðinu
Hamraborg 9, 200 Kópavogur
sími 564-1788