



Kópavogur, 21. apríl 2023

B.t. Innviðaráðuneytis
Skrifstofa samgangna
irn@irn.is
Sölvhólsgrötu 7 – 101 Reykjavík

Efni: Umsögn Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu við drög að Hvítbók um samgöngumál: drög að stefnumótandi samgönguáætlun 2024 til 2038 og fimm ára aðgerðaráætlun

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH) vilja með umsögn þessari um ofangreind drög leggja sérstaka áherslu á eftirfarandi þætti:

Samgöngusáttmálinn

Í drögum að Hvítbók um samgöngumál er að finna nokkra umfjöllun um Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins sem undirritaður var hinn 26. september 2019. Hafin er vinna við uppfærslu sáttmálans og gert er ráð fyrir að viðauki við hann verði tilbúinn til undirritunar sumarið 2023.

SSH hafa átt í góðu samstarfi við ríkið um gerð Samgöngusáttmálans og lýsa ánægju með að framkvæmd hans komi skilmerkilega fram sem sérstök áhersla í fyrsta markmiði Hvítbókar um greiðar samgöngur (bls. 9).

SSH vilja einnig koma því á framfæri að önnur markmið Samgöngusáttmálans: *Kolefnishlutlaust samfélag; aukið umferðaröryggi; samvinna og skilvirkar framkvæmdir*, falla vel að öðrum meginmarkmiðum sem birtast í drögum að Hvítbók um samgöngumál: *Öruggar samgöngur; hagkvæmar samgöngur; umhverfislega sjálfbærar samgöngur og samgöngur stuðli að jákvæðri byggðaðróun*. SSH telja að með því að tilgreina fyrrgreind markmið Samgöngusáttmálans sem aðgerðir undir markmiðum Hvítbókar, fái inntak Samgöngusáttmálans meira vægi í drögum að Hvítbók, enda eðlilegt í samræmi við umfang Samgöngusáttmálans og mikilvægi. Verði drög að Hvítbók samþykkt skiptir máli að inntak og efni samningsins sé hluti af heildarstefnumörkun um samgöngumál. Þetta telja SSH mjög mikilvægt atriði í ljósi skilgreindra markmiða og leiða í samgönguáætlun.

Einnig telja SSH það vera til bóta að gera almenningssamgöngum á höfuðborgarsvæðinu betri skil og markmiðum með eflingu þeirra m.a. út frá áherslum um loftslagsmál og skuldbindingum ríkisins er það varðar. Sem dæmi fer ekki mikið fyrir umfjöllun um Borgarlínu í þeim fimm markmiðum sem Hvítbók markar stefnu um, sem er að mati SSH mjög mikilvægt m.a. miðað við þá fjármuni sem ráðstafað verður til verkefnisins og þau áhrif sem efling almenningssamgangna mun hafa á greiðfærni, öryggi, hagkvæmni, loftslagsmál og jákvæða byggðaðróun, eins og áður hefur komið fram. Þá bendir SSH á að bæta mætti við *bættum ferðatíma með almenningssamgöngum* sem einum lykilmælikvarða



greiðrar umferðar enda lyklatríði að ná ferðatíma almenningssamgangna niður til að fá fleiri til að nýta almenningssamgöngur.

Þá liggur fyrir að ætlunin er að framkvæmdir Betri samgangna ohf. á grundvelli Samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins verði að hluta til fjármagnaðar með flýti- og umferðargjöldum, sbr. f.- lið 3. gr. Samgöngusáttmálans, en umfjöllun þess efnis kemur fram í drögum að Hvítbók, kafla 3.3, bls. 19 þar sem segir: „*Fjármögnun samgönguinnviða. Stórtæk áform um uppbyggingu samgönguinnviða á næstu árum og áratugum þýða að leita verður nýrra fjármögnunarleiða. Dæmi um slíkt eru jarðgangaáætlun, samgöngusáttmáli, samvinnuverkefni og varaflugvellir milllandsflugs.*“ Í drögnum er töluvert fjallað um orkuskiptin og þær áskoranir sem þau hafa í för með sér með tilliti til tekjuöflunar ríkissjóðs og þær veigamiklu breytingar sem eru fyrirhugaðar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis. sbr. markmið 4.4.7 *stuðningur við orkuskipti í samgöngum* (bls. 32). Samhliða þeim breytingum verði uppbygging samgönguinnviða fjármögnuð að hluta eða öllu leyti með umferðar- eða veggjöldum, þ.á.m. framkvæmdir Samgöngusáttmálans. Lög um flýti- og tafagjöld hafa ekki verið lögð fram á Alþingi og vilja SSH leggja mikla áherslu á að þangað til endanleg niðurstaða fæst um fjármögnun og fjármögnunarleiðir vegna uppbyggingar samgönguinnviða verði fjármögnun til verkefna Samgöngusáttmálans tryggð með öðrum hætti og að fjárflæði verði skv. fjárstreymisáætlun Samgöngusáttmálans.

Framlag til rekstur almenningssamgangna

Í drögum að Hvítbók er að finna nokkra umfjöllun um rekstur samgöngukerfis, t.a.m. segir undir meginmarkmiði númer eitt: Innviðir mæti þörfum samfélagsins: „*Efling atvinnulífs innan og milli landshluta með uppbyggingu og rekstri öruggra samgangna* (bls. 8)“; undir markmið 3.2.3 um hagkvæmar samgöngur kemur fram áhersla sem segir: „*Litið verði á samgöngukerfið sem eina heild. Nýir innviðir verði skipulagðir og þeim forgangsraðað með hliðsjón af niðurstöðum faglegra greininga. Leitað verði arðsömustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfisins* (bls. 12)“ og undir kafla um áhrif á íslenskt samfélag, landshlutar segir: „*Þjóðvegakerfið er megin tenging samfélaga innan og milli landshluta. Um vegina fer meginstraumur fólks- og vöruflutninga ásamt sífellt stækkandi hópi ferðamanna. Þróun, viðhald og rekstur þjóðvegakerfisins er því lykilþáttur í að tryggja samkeppnishæfni svæða og stuðla að búsetufrelsi.* (bls. 17)“ .

Rétt er að áréttu m.a. eftirfarandi umfjöllun SSH sem sett var fram í umsögn samtakanna við frumvarp til fjárlaga, dags. 6. október 2022:

Að störfum hefur verið sérstakur starfshópur sem hefur það hlutverk að vinna tillögur að endurskoðuðu samkomulagi ríkisins og sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, til samræmis við framangreint. Eru samningaviðræður nú í fullum gangi.

Ekki þarf að fjölyrða um mikilvægi öflugra almenningssamgangna í þróun mannvænni svæða og til að ná fram ábata af minni umferðatöfum og lægri samfélagslegum kostnaði vegna samgangna. Ef markmið um breyttar ferðavenjur eiga að ná fram að ganga þá verður ríkið að koma með auknum krafti að rekstri almenningssamgangna enda eru skilvirkar og góðar almenningssamgöngur forsenda þess að fólk nýti sér þær.

*Mikilvægt er að horfa á almenningssamgöngur út frá markmiðum og stefnu í loftslagsmálum ríkisins. Í markmiðum samkomulags um skipulag og fjármögnun uppbyggingar á samgönguinnviðum (Samgöngusáttmálinn) kemur skýrt fram að stuðla eigi að því að loftslagsverkefnum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnislaust borgarsamfélag verði náð m.a. með **eflingu almenningssamgangna**. Í aðgerðaáætlun íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030*



er þáttur almenningsgangna stór og settar fram aðgerðir um að fjölga hlutfalli fólks sem notar almenningsgangur. Í aðgerðakafli A.3 – efling almenningsgangna kemur fram að aðgerðirnar fela í sér að styrkja almenningsgangur m.a. með framlögum til uppbyggingar Borgarlinu. Í aðgerðaráætluninni er komið inn á breytingar á ferðavenjum og markmið er varðar fjárfestingar í hreinorkuvögnum. "Mat á áhrifum breytinga á ferðahegðun vegna aukinna ívilnana vegna virkra ferðamáta sem og innviða vegna virkra ferðamáta, og ívilnana til að efla almenningsgangur, speglast í væntum samdrætti í fjölda ferða með einkabílum (fólksbifreið). Gert er ráð fyrir að fjöldi ferða með einkabílum vegna eflra almenningsgangna og hjólreiða samanlagt minnki úr 76% í um 69% til 2030 og vagnar sem notaðir eru í almenningsgangum hjá Strætó verði orðnir hreinorkuvagnar á árinu 2030". Aðgerðaráætlunin endurspeglar því vilja stjórnvalda til þess að efla almenningsgangur, ekki bara í fjárfestingu heldur líka í rekstri.

Þá ber að geta þess að 33% uppruna kolefnislosunar á Íslandi kemur frá Vegasamgöngum og í því samhengi eru skilvirkar og öflugar almenningsgangur mjög mikilvægar.

Í núgildandi samgönguáætlunum endurspeglast vilji ríkisvaldsins í því að efla almenningsgangur. Þar kemur m.a. fram að stuðlað verði að því að ná loftslagsmarkmiðum stjórnvalda um sjálfbært, kolefnishlutlaust borgarsamfélag með eflingu almenningsgangna, deilihagkerfi í samgöngum og bættum innviðum fyrir aðra vistvæna samgöngumáta auk þess að hvetja til breyttra ferðavenja. Í því efni verða greindar leiðir til þess að styrkja lagaumhverfi almenningsgangna svo það styðji við eflingu þjónustunnar og þróun hennar. Þá verði greindar leiðir til að auka samkeppnishæfni almenningsgangna gagnvart ferðum í bíl þ.m.t. upphæðir fargjalda á móti kostnaði við að reka bifreið. Hvað varðar fjárfestingar felur samgönguáætlun það í sér að stuðlað verði að því að farartæki sem veljast til notkunar í almenningsgangukerfinu séu eins vistvæn og kostur er ásamt því að kannaðir verði möguleikar á notkun vistvænna, innlendra orkugjafa.

SSH leggur því ríka áherslu á að fullnægjandi framlög frá ríkinu til eflingar almenningsgangna séu tryggð og að þeirra sé skýrt getið í fjárlögum. Ekki síst úr frá því meginsjónarmiði að ríkið ber mikla ábyrgð á því að vel takist til í þeim verkefnum sem framundan m.a. úr frá markmiðum um sjálfbært og kolefnislaust borgarsamfélag.

Verður ekki annað séð en að ofangreind sjónarmið eigi enn að fullu við. Eins og fram kemur í drögum að Hvítbók um lykil viðfangsefni um breyttar ferðavenjur (bls. 7): „Styrkja þarf valkosti í ferðamatavali, þannig að fólk geti valið sér ferðamáta við hæfi. Ábati af auknu vægi almenningsgangna, göngu og hjólreiða er umtalsverður fyrir alla vegfarendur. Mikilvægt er að nýir ferðamatar séu innleiddir með öruggum hætti.“ og áhrif á landshluta (bls. 19) er það svo að „Almenningsgangur hafa verið og verða áfram mikilvægur þáttur í að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum, jafna stöðu fólks, styrkja og stækka atvinnu-, þjónustu- og skólasóknasvæði og auka aðgengi og jafnræði íbúa um land allt. Í samræmi við stefnumótun í málaflokknum mun þjónusta almenningsgangna eflast, svo sem með aukinni samþættingu leiðakerfa á landi, lofti og sjó og innleiðingu sameiginlegrar upplýsingagáttar“. Er því stefnt, sbr. m.a. aðgerðir í drögum að Hvítbók, að auknu hlutfalli notenda sem nýta sér umhverfisvænni samgöngumáta, s.s. almenningsgangur, á næstu árum. Svo þau markmið náist er jafnframt ljóst að fjármagn til þeirra þarf að vera tryggt með aukinni fjárhagslegri aðkomu og ábyrgð ríkisins með sveitarfélögunum á höfuðborgarsvæðinu. SSH hafa því væntingar til þess að ásættanleg niðurstaða verði af yfirstandandi samningaviðræðum þannig að framangreind markmið um öflugri almenningsgangur náist.

Bláfjallavegur og Skálafellsvegur

SSH og Vegagerðin hafa átt í samstarfi um rýni á opnun Bláfjallavegar frá janúar 2023, sem felur í sér að unnið verði kostnaðarmat, hönnun og áhættumat vegna vatnsverndar. Jafnframt verði horft til



hlutverks vegarins með hliðsjón af vara- og flóttaleiðum á höfuðborgarsvæðinu. Vegagerðin vann gróft kostnaðarmat í mars 2022 þar sem kom fram að endurgerð vegarins til að hann uppfyllti helstu kröfur kostaði 1.500 – 2.000 m. kr. Framkvæmdir á veginum eru ekki ráðgerðar á núgildandi samgönguáætlun 2020– 2034.

Aðildarfélag SSH áætla uppbyggingu á skíðasvæðinu í Skálafelli á næstu árum. Núverandi aðkomuvegur frá Þingvallavegi er um 3,5 km að lengd og er í umsjón Vegagerðarinnar. Hann telst ófullnægjandi í mörgu tilliti þ.m.t. breidd, umferðaröryggi, burðargeta o.fl. Uppbygging í Skálafelli er óhugsandi án lagfæringa á aðkomuveginum. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni var gert ráð fyrir fjármagni í lagfæringar á Skálafellsvegi í samgönguáætlun árið 2011-2022, á 3. tímabili sem náði til árana 2019-2022. Fjármagnið var hins vegar fjarlægð í samgönguáætlunum sem kom í kjölfarið.

SSH leggja mikla áherslu á framgöngu ofangreindra verkefni og að þau verði leidd til lykta í samgönguáætlun 2024 – 2038.

Lokaorð

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu vænta áframhaldandi góðs samstarfs við ráðherra ríkisstjórnarinnar og Alþingi um framgang Samgöngusáttmálans, enda mikilvægt að markmið samkomulagsins nái fram að ganga m.a. með skýrri tilvísun í það efni sem drög að Hvítbók um samgöngumál fela í sér.

Virðingarfyllt,

Páll Björgin Guðmundsson
Framkvæmdastjóri SSH