

Jónas Elíasson Minnisblað

Til: Faghóps Áhugafólks um samgöngur fyrir alla

Dags: 21. 05. 2021

Vegna: Reykjavík og almenningssamgöngur - viðtal við Pawel Bartoszek

Ég pantað tíma hjá Pawel, formanni Samgöngu- og skipulagsnefndar og við ræddum saman í gær. Hér verður lýst því sem fram kom án þess að rekja samtalið nánar.

Útlit í þróun samganga á höfuðborgarsvæðinu

Ég gerði grein fyrir eftirfarandi:

Umferð

Líkur eru á að umferð aukist um 14 % fram til 2030 og önnur 14% fram til 2070. Samþykkt borgarstjórnar um hágæða almenningssamgöngukerfi væri best fylgt eftir með:

1. Auka ferðatíðni
2. Stækka kerfið
3. Kaupa nýja vagna á rafmagni
4. Gera miðjubrautir ef þörf er á þeim

Þetta væri sama og léttu borgarlínan, ef rauðu miðjubrautunum í núverandi áætlun (kosta yfir 40 milljarða) væri frestað þangað til síðast, og ekki gerðar nema þörf sé.

Tafakostnaður

Þjóðvegakerfið þolir 50 - 100% meiri umferð en nú, ef það er gert ljóslaust (free flow) eins og þjóðvegakerfið yfirleitt er. 28% aukningin sem framundan er kemst því alveg fyrir þó einhverjar stíflur kunni að myndast á út- og innakstursleiðum. Það eru því verulegar líkur á að þjóðvegakerfi hbs sem skipulagt var 1965 dugi í 100 ár. Geri aðrir betur.

Tafakostnaður á ári í umferðinni er áætlaður eins og taflan sýnir

Ár	2014	2019	2024
Tafir miaKr/ári	20	33	42
GDP	2100	3050	4000

Ef ekkert verður gert nema byggja Borgarlínu þá verður tafakostnaður, um 30 - 50 MiaKr/ári hærri en annars, 8 Mia strax eftir 1. lotu. Ástæðan er rauði dregillinn sem minnkar umferðarýmd, bannar vinstribeygjur og lengir akstursleiðir.

Afstaða Pawels

Hann tók ekki undir að rauða dreglinum mætti fresta. Hann tók undir að kostnaður gæti orðið talsverður en talaði um að sanngjarnt væri ef borgin fengi tafagiöld og stæðagiöld upp í það. Þegar ég minnti á að tafagiöld hefðu verið gerð afturreka Noregi sagði hann að þá yrði ríkið að koma með þá peninga.

Ályktanir

Rvk virðist ekki hafa nein ákveðin umferðatæknileg áform með borgarlínu. Þetta er fjárfesting af hálfu ríkisins. Hún kemur Rvk að sjálfsögðu til góða í auknum skattekjum og hugsanlega verðmæti lóða. Orð fjármálaráðherra um að frekara ríkisframlag en þegar er umsamið komi ekki, virðist ekki vera tekið trúanlegt. Þessi afstaða, að leita til ríkisins með fjárframlög til verkefna sem annars eru ekki unnin, er algeng hjá litlum sveitafélögum en stefnubreyting hjá borginni. Áður lagði borgin fram fé til vegaframkvæmda í þjóðvegakerfinu til að brúa bilið fram að fjárveitingu, ef hún var sein á ferðinni að mati borgarinnar. Nú hefur ríkið lagt fram 50 miaKr, þeim skal varið til framkvæmda, ekki til vagnakaupa. Og hvorki þessi upphæð né önnur framlög í Samgöngusáttmálanum skulu fara til að greiða úr umferð.

Þess vegna er öllum mislægum gatnamótum frestað. Engin slík verða gerð fyrr en 2025 í fyrsta lagi. Ef þau væru gerð væru engar umferðatafir og þá væntanlega engin tafagjöld eða önnur ástæða fyrir ríkissjóð að leggja fram fé til framkvæmda í þjóðvegakerfi Rvk. Engin önnur lausn á umferðatöfunum er sjánleg, því stefnir í að tafakostnaður verði 42 milljarðar árið 2024 og hækki um 2 milljarða króna árlega úr því. Þetta nálgast að vera ein borgarlína á tveggja ára fresti. Til viðbótar kemur aukinn reksturskostnaður Strætó bs sem Rvk vill væntanlega líka fá úr ríkissjóði, en hefur ekki komið til umræðu ennþá, 2 - 3 MiaKr/ári.