



Borgarnesi 27.03 2008

Alþingi samgöngunefnd
b.t. Elínar V. Þorsteinsdóttur
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

*Alþingi
Erindi nr. Þ135/1962
komudagur 1.4. 2008*

Efni; Þingsályktun um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna

Með bréfi samgöngunefndar Alþingis dagsett 4. mars s.l. barst sveitarfélaginu Borgarbyggð til umsagnar tillaga til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna.


Byggðarráð Borgarbyggðar leggst ekki gegn því að kannað verði með hagkvæmni lestarsamgangna á milli Keflavíkurflugvallar og annars vegar og hins vegar innan höfuðborgarsvæðisins. Byggðarráð ítrekar hins vegar þá afstöðu sína að það telur afar mikilvægt að innanlandsflugvöllur verði áfram í Reykjavík á núverandi stað og hvetur til þess að uppbyggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýri verði hraðað eins og kostur er.

Þá bendir byggðarráð einnig á, að það telur mun mikilvægara að bæta vegasamgöngur á milli höfuðborgarsvæðisins og Vesturlands, fremur en að byggja upp lestarsamgöngur á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur sem og innan höfuðborgarsvæðisins. Nú þegar hefur þjóðvegurinn á milli Reykjanesbæjar og Reykjavíkur verið tvöfaldaður og sú framkvæmd sýnir í raun mikilvægi þess að slíkt hið sama verði gert varðandi Vesturlandsveg og Suðurlandsveg.

Loks bendir byggðarráð á það telur að draga megi verulega úr neikvæðum umhverfisáhrifum samgangna með því að efla enn frekar núverandi almenningssamgangnakerfi. Því er tekið undir þau sjónarmið sem fram koma í greinargerð með frumvarpinu um mikilvægi þess að efla hlut almenningssamgangna því þær gegna lykilhlutverki í nútímasamfélagi. Jafnframt er tekið undir þau sjónarmið að líta beri á svæðið frá Borgarnesi í vestri, Árborg í austri og Reykjanesbæ í suðri sem eina heild og því eru það ríkir samfélagslegir hagsmunir að hugað verði að samgöngumálum þessa svæðis í heild sinni.

Byggðarráð Borgarbyggðar telur því að mikilvægustu verkefni séu að byggja upp þjóðvegakerfið út frá Reykjavík og endurskipuleggja almenningssamgöngur á áðurnefndu svæði í heild sinni.

f.h. byggðarráðs Borgarbyggðar


Páll S. Brynjólfsson
sveitarstjóri

Alpingi
Erindi nr. P 135/1986
komudagur 1.4.2008

GROUP

We are shaping the future | **ALSTOM**

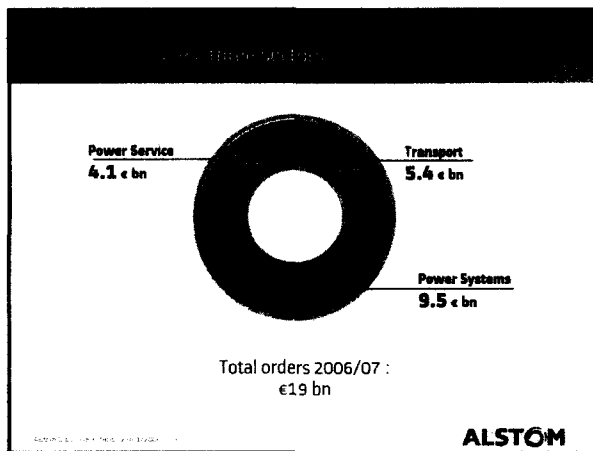
Our strategy
Three main activities, three sectors

Equipment & services for power generation

- Alstom Transport
- Alstom Power Systems
- Alstom Power Service

Equipment & services for rail transport

ALSTOM



Our strategy
Three main activities, three sectors

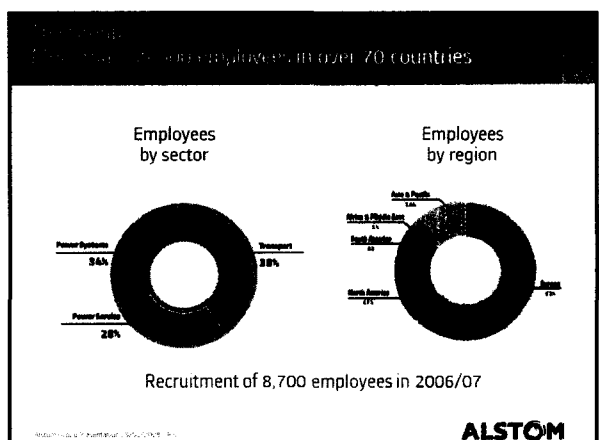
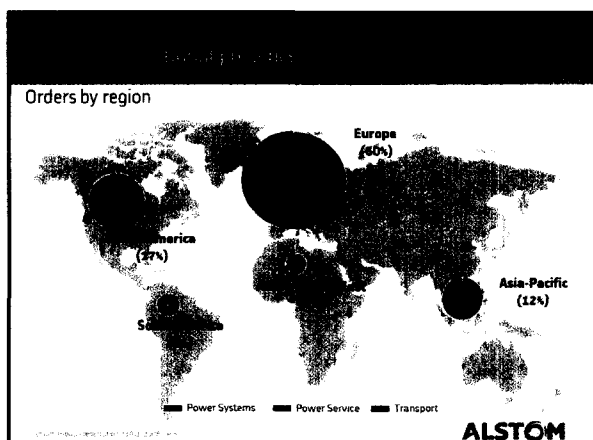
N°1 worldwide in rail transport sales
Alstom makes 3 metros in 4 and 3 trams in 4

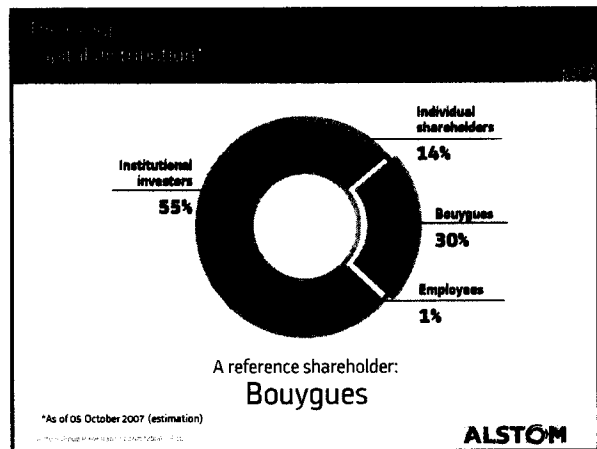
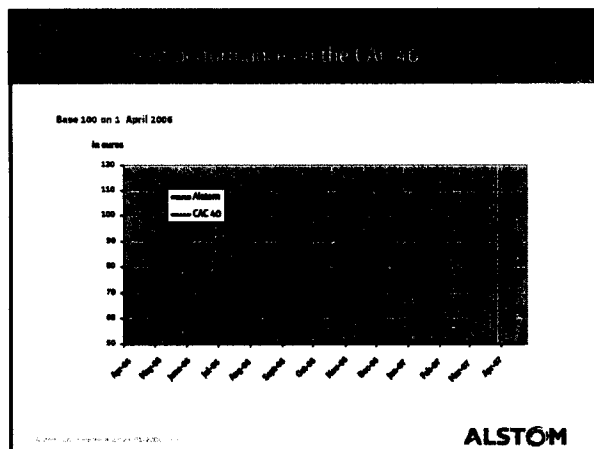
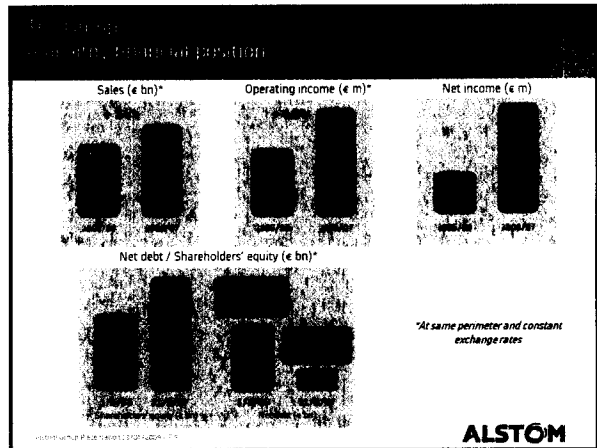
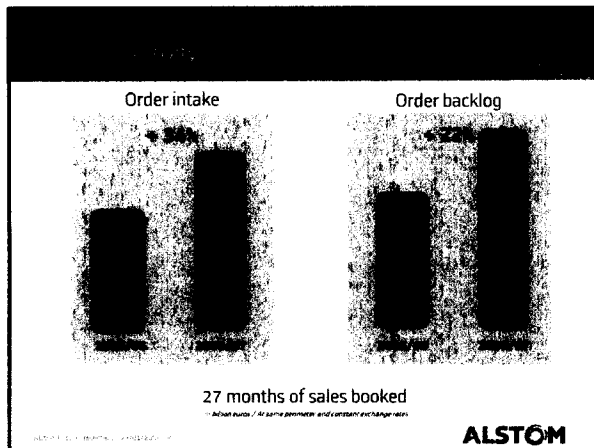
- N°1 worldwide** in high speed and very high speed
- N°2 worldwide** in urban transport (metro and trams)

N°3 worldwide in power generation
Alstom supplies a major equipment in 25% of the worldwide installed power generation capacity

- N°1 worldwide** in integrated power plants
- N°1 worldwide** in hydro power*
- N°1 worldwide** in air quality control systems
- N°1 worldwide** in services for electricity utilities

ALSTOM





Preparation for the future

- **Significant increase in R&D expenditure in 2006/07 (440 million euros, + 26%)**
- **Cutting-edge technological programmes**
 - Power Systems: launch of pilot plants for CO2 capture,...
 - Power Service: development of robotics
 - Transport: world speed record in rail, AGV, ERTMS,...

ALSTOM

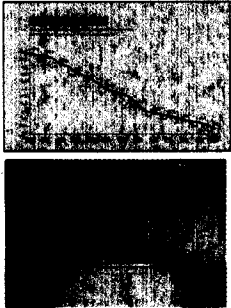
Environment is the main driver for Alstom

- **Clean Power challenge**
- **Environmental benefits of rail transport**

ALSTOM

2020-2025: the core of Alstom's commitments

- Shared Values: Team, Trust, Action
- Safety as a priority
- Large scale human resources policy for recruitment, integration and training (People Quest, Alstom University, Alstom Connection,...)
- Social dialogue




ALSTOM

2020-2025: our sustainable growth model

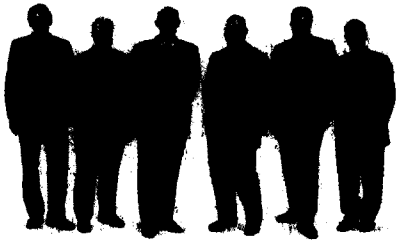
- Strict ethical principles
- Cleaner production of more sustainable products
- Responsible sourcing policy

...ics, our identity, our values, our
...r identity, our values, our code
...values, our code of ethics, our



ALSTOM

2020-2025: our people



ALSTOM

2020-2025: our energy

POWER

We are shaping the future | ALSTOM

2020-2025: our technologies

Technologies adapted to all major energy sources

Gas Coal

Hydro Nuclear (conventional part) Wind (*)

ALSTOM

2020-2025: our energy product offering

Product portfolio compared with competition


| Players | Products | | | | | | | | | | |
|---------|----------|----------|---------|------------|--------|--------|--------|-----------|--------|----------------------|--------|
| | Large GT | Large ST | Boilers | Generators | HRSG | HEX | ECS | Renewable | | Nuclear/Conv. Island | Plant |
| | | | | | | | | Hydro | Wind | | |
| Alstom | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong | Strong |
| Comp. 1 | Strong | Strong | Medium | Strong | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium |
| Comp. 2 | Strong | Strong | Medium | Strong | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium |
| Comp. 3 | Strong | Strong | Medium | Strong | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium | Medium |

Legend: Strong presence Medium presence No presence


ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions

Turbines (gas, steam, hydro)



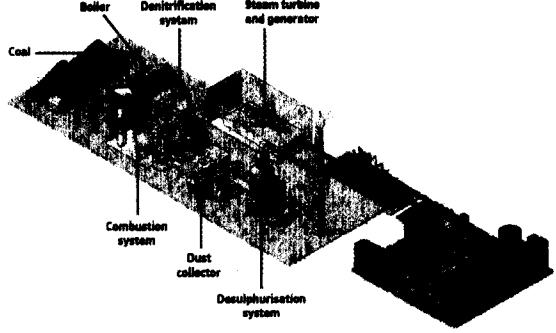
Boilers Generators Instrumentation and monitoring Air quality control systems Hydro



ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions

...part portfolio for integrated power solutions

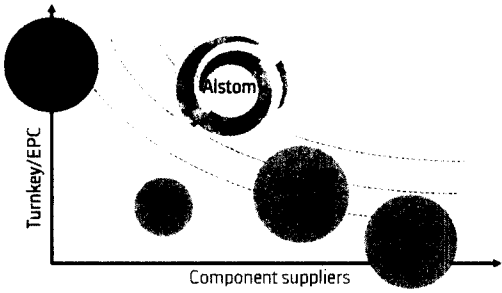


Coal Boiler Densification system Steam turbine and generator Combustion system Dust collector Desulphurisation system

ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions

The optimum of the whole is superior to the sum of the optima of the parts



Turnkey/EPC


Component suppliers

ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions


...part portfolio for integrated power solutions

GT24/GT26 gas turbines



- The most efficient machines on the market, under continuous technological development

Air quality control systems




- A world leader

ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions

...part portfolio for integrated power solutions

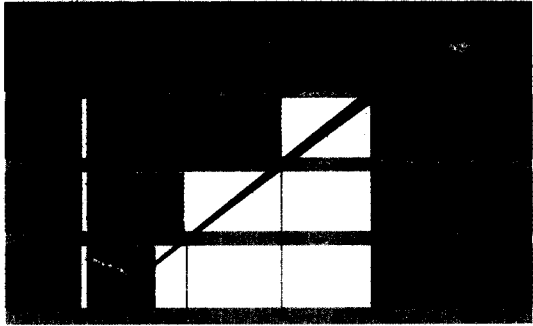


- Services: - from spare parts and field services to full-operation and maintenance packages
- Over 100 years' experience and an installed base of 650,000 MW
- 18,000 specialists
- 25 centres of expertise
- 200 local service centres in 70 countries

ALSTOM

...part portfolio for integrated power solutions

...part portfolio for integrated power solutions



ALSTOM


ALSTOM - 2014-2015 Financial Review

Gas

- Excellent business performance over the last fiscal year: 20 turbines sold, 13 of which were GT26s
- High market share in Europe for the GT 26, due to contracts from Spain, France, Italy, United Kingdom and Russia

Coal – Steam power

- 3 large clean coal-fired power stations ordered in Bulgaria (670 MW), in Poland (833 MW), and in the United States (850 MW)
- Major project within the « carbon capture » strategy with AEP in the United States



ALSTOM

ALSTOM - 2014-2015 Financial Review

Hydro


- Delivery ahead of schedule of first equipment for the Three Gorges project in China
- Work finished on Itaipu power plant in Brazil, the largest in operation in the world
- Contracts in China, India, and Venezuela
- Establishment of factory in India

Nuclear

- Order from EDF for conventional island for the EPR power station in Flamanville, France
- Joint venture with Atomenergomash established in Russia

Retrofit

- United States: Steam turbine and nuclear power station
- Mexico: modernisation of Laguna Verde plant near Mexico City
- South Africa: Arnot coal power station



ALSTOM


ALSTOM - 2014-2015 Financial Review

Plant optimisation & modernisation

- Replacement of 4 generator stators at Fiddler's Ferry power plant in the UK
- Upgrade of 8 GT11N gas turbines to GT11NM at Bundang combined cycle power plant in South Korea
- Supply and installation of 2 nuclear generators at Olkiluoto 2 nuclear power plant in Finland
- Modernisation of 6 GT13D2 gas turbines at the Rifaa II power plant in Bahrain

Rehabilitation

- Restoration to full capacity of the Marsat steam power plant in Algeria



ALSTOM

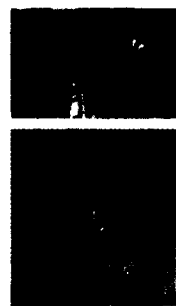
ALSTOM - 2014-2015 Financial Review

Operation and Maintenance

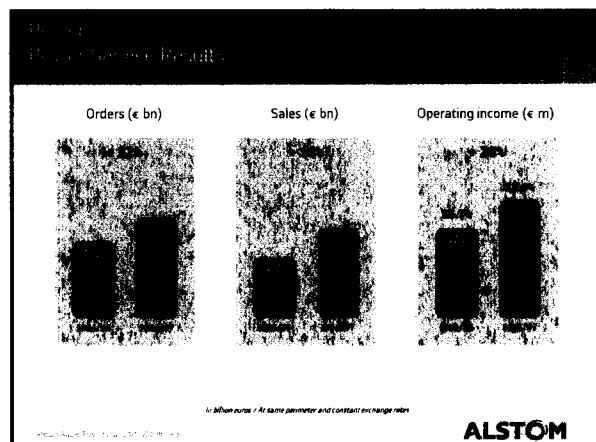
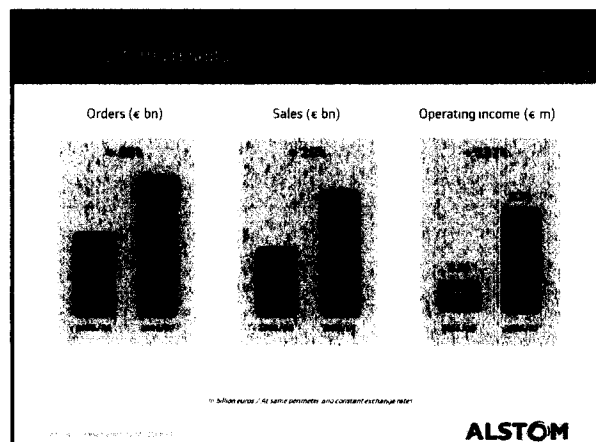
- 51 O&M contracts currently in execution covering 97 gas turbines worldwide

Environment

- Electrostatic precipitator upgrade (ESP) in various countries to meet environmental compliance



ALSTOM



Transport

We are shaping the future | **ALSTOM**

Transport

... and a range of products and services

Rolling stock: from trams to very high speed...

Long distance

Very high speed

High speed

Intercity

Regional

Metro

Tram

Short distance

Speed

ALSTOM

Transport

... and the development of turnkey systems

Infrastructure

Signalling

Service and maintenance

ALSTOM

Transport

... and the development of turnkey systems

ALSTOM

Transport

... and the development of turnkey systems

TGV Duplex (France)

AVE (Spain)

New Pendolino (Italy)

Virgin West Coast Pendolino (UK)

KTX (South Korea)

ALSTOM

Transport

... and the development of turnkey systems

The success of the Citadis tram range

Lyon

Barcelona

Dublin

Extensive knowledge and experience of steel wheeled and rubber tyred metros


Paris

- Selected by 26 towns
- More than 1100 trams ordered
- More than 1 billion passengers carried


ALSTOM

Key products


ERTMS
Revolution in interoperable drive systems



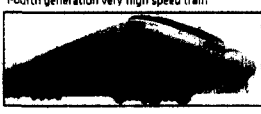
Integrated control centres
Global monitoring of complex transport systems



APS
Tram powered from ground-level




AGV (300 km/h)
Fourth generation very high speed train



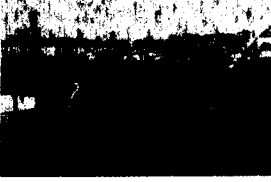
ALSTOM

Key recent references



Very high speed

- 574.8 km/h – world rail speed record (April 2007)
- 25 years' experience with the TGV




Regional trains

- Orders for Coradias in Germany, France and Sweden

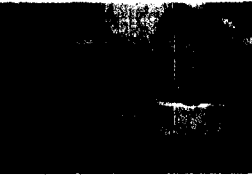
ALSTOM

Key activity areas



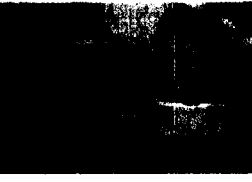
Metros

- 1000 Metropolis cars sold in Santo Domingo, Budapest, Shanghai
- Opening of Line 4 of the Santiago metro, Chile



Locomotives

- Order for 500 freight locomotives for Prima, China



Tramways

- Citadis trams ordered in Algiers, Angers*, Reims* and Orléans*
- Paris tramway put into service

ALSTOM

Key global references

Systems-Infrastructures

- The largest driverless system in construction in Singapore
- Infrastructure and signalling for the Marmaray project in Istanbul
- Electrification of a high speed line in China

Service

- Several maintenance activities in the UK
- Service contract in Argentina

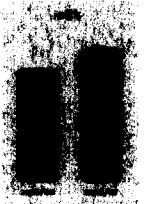
Signalling

- Increase in orders
- ERTMS deployment in Switzerland and Italy

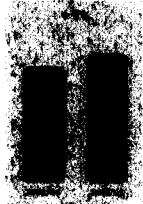
ALSTOM

Key strategy pillars


Orders (€ bn)



Sales (€ bn)



Operating income (€ m)



Stable high-level activity and the best performance in the market sector

ALSTOM

alstom.com

Let us shape the future | **ALSTOM**



Byggðastofnun
Próunarsvið

Alþingi
Erindi nr. P 135/1906
komudagur 27.3.2008

Dagsetning 26. mars 2008

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Byggðastofnunar um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna 402. mál.

Hlutverk Byggðastofnunar er að vinna að eflingu byggðar og atvinnulífs á landsbyggðinni og miðast eftirfarandi umsögn við áhrif frumvarpsins á þá þætti. Ekki hefur verið fjallað um umsögnina í stjórn stofnunarinnar.

Byggðastofnun styður þær hugmyndir að kannað verði hvort hagkvæmt sé að koma á lestarsamgöngum milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur annars vegar og að könnuð verði hagkvæmni léttlestakerfis innan höfuðborgarsvæðisins hins vegar.

Virðingarfyllt

Guðmundur Guðmundsson
Sérfræðingur á próunarsviði
Byggðastofnunar.

Alþingi
Erindi nr. P 135/2294
komudagur 18.4.2008

HVALFJARÐAR
SVEIT



Nefndarsvið Alþingis,
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Hvalfjarðarsveit
Innrímel 3
301 Akranes

Sími: 433 8500

Fax: 433 8501

Kt. 630606-1950

16.04.2008

s. 1/1

50.11/IBE

Tillaga að þingsályktun frá Samgöngunefnd Alþingis.

Á 45. fundir sveitarstjórnar Hvalfjarðarsveitar sem haldinn var 15. apríl var eftirtalin tillaga að þingsályktun lögð fram til umsagnar.

Tillaga að þingsályktun á athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 402. mál.

Eftirfarandir bókun var gerð.

- 10. liður, tillaga til þingsályktunar um hagkvæmni lestarsamgangna. Formanni og skipulags- og byggingarfulltrúa falið að undirbúa umsögn. Oddviti lagði fram umsögn nefndarinnar, þar kemur fram að hún gerir ekki athugasemdir við tillöguna. Sveitarstjórn gerir heldur enga athugasemd.

Umsögn er hjálögð.

Þetta tilkynnist hér með.

Með kveðju

Hvalfjarðarsveit
Inngibjörg Birna Erlingsdóttir
Inngibjörg Birna Erlingsdóttir
ritari/ afgreiðslufulltrúi

ingabirna@hvalfjardarsveit.is



Umsögn skipulags og byggingarnefndar Hvalfjarðarsveitar um tillögu til þingsályktunar um hægkvæmni lestarsamgangna.

Sveitarstjórn Hvalfjarðarsveitar óskaði eftir því að skipulags og byggingarnefnd Hvalfjarðarsveitar gæfi umsögn um framangreinda þingsályktun.

Nefndin gerir ekki athugasemdir við tillöguna.

Hvalfjarðarsveit 11. apríl 2008
fh. skipulags- og byggingarnefndar.
Skúli Lýðsson
Skipulags- og byggingarfulltrúi
Hvalfjarðarsveitar.



Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

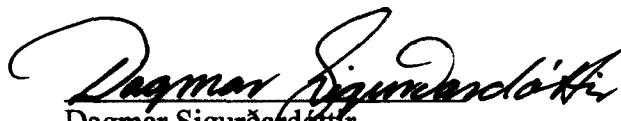
Alþingi
Erindi nr. P 135/1905
komudagur. 27.3.2008

LHG/027/9,6/ DS/sig
Reykjavík 26. mars 2008

Efni: Umsögn Landhelgisgæslu Íslands um þingsályktunartillögu um athugun á hagkvæmni
lestarsamgangna, 402. mál.

Landhelgisgæslan gerir ekki athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

F. h. Landhelgisgæslu Íslands.


Dagmar Sigurðardóttir
lögfræðingur.



Alþingi
Erindi nr. P 135/2584
komudagur 7.5.2008

135. löggjafarþing 2007-2008.

Þskj. 650 - 402. mál.

Tillaga til þingsályktunar

um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna

Umsögn

Sendandi:

Metró-hópur innan Verkfræðideildar Háskóla Íslands

Verkefnisstjóri:

Björn Kristinsson
Kt.: 030132-2119
Prófessor em
Hjarðarhaga 29, 107 R
Sími: 898 1932
Netfang: bjornkr@hi.is

Bókhaldsumsjón:

Verkfræðistofnun HÍ
Kt.: 600169 2030
Verkfræði- og raunvísindadeild
Hjarðarhaga 6, 107 R

135. löggjafarþing 2007-2008.

Þskj. 650 - 402. mál.

Umsögn

Tillaga til þingsályktunar

um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna

Inngangur

Innan verkfræðideildar Háskóla Íslands hefur verið settur á fót sérfræðingahópur um jarðlestasamgöngur, sem kallast Metró-hópurinn.

Metró-hópurinn hefur tekið til umsagnar þingsályktunartillögu um athugun á gagnsemi lestarkerfa með það markmið að gera frumkönnun á gerð jarðlestakerfa sem valkosti fyrir almenningssamgöngur á höfuðborgarsvæðinu. Metró-hópurinn er afar fylgjandi fram kominni þingsályktunartillögu en telur að verkefnið mætti vera víðtækara. Verður því í stað beinnar umsagnar um fyrirliggjandi þingsályktunartillögu greint frá undirbúningsstarfi og sýn á verkefnið enda er það mat hópsins að hugmyndir hans um lestarsamgöngur við íslenskar aðstæður gangi lengra en gert er ráð fyrir í fyrirliggjandi þingsályktunartillögu.

Metró-hópurinn stefnir að því að á grundvelli frumkönnunar verði hægt að gera raunhæfa áætlun til frekari útfærslu og ákvarðanatöku um framkvæmdir.

Í Metró-hópnum eru: Birgir Jónsson, dósent, sem kennir m.a. verkfræðilega jarðfræði, Björn Kristinsson, áður prófessor, rafmagnsverkfræðingur, Sigurður Erlingsson, prófessor, sem kennir jarðtækni, grundun, jarðgangagerð o.fl. og Þorsteinn Þorsteinson, aðjunkt, sem kennir m.a. samgöngufræði og hönnun samgöngumannvirkja.

Hópurinn hefur og margvísleg tengsl við innlendar og erlendar stofnanir á sviði samgöngukerfa.

Verkefnið

Hópurinn mun meðal annars kanna:

1. Hagkvæmni metró í víðum skilningi.
2. Línur og staðsetningu metróstöðva.
3. Tengikerfi; skutlur/vagnar.
4. Framkvæmdir - verktækni.
5. Stefnumörkun og skipulag.

Leitað verður fanga utan hópsins eftir því sem efni standa til.

Hér í framhaldi verður fjallað um ofangreinda þætti í stuttu máli.

Um 1. Hagkvæmni og umhverfisþættir við íslenskar aðstæður.

Rafknúíð metrókerfi er umhverfisvænt, dregur úr hávaða og er án svifryks, tjöru, sóts, köfnunarefnisoxíða og koldíoxíðs. Kerfið er í samræmi við skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum og stefnumótun Lýðheilsustofnunar í lýðheilsumálum. Raforkan til að knýja kerfið er að mestu vistvæn og endurnýjanleg orkulind.

Kostnað og ábata metró má m.a. meta með hjálp reiknilíkans umferðar á höfuðborgarsvæðinu, sem þegar er starfrækt. Fleiri líkön er taki til enn fleiri þátta má þróa til að vinna að verkefninu eins og Metró-hópurinn hefur hugsað sér það.

Gerð verður könnun á því hvað kynni að sparast ef mislægum gatnamótum er ekki fjölgað, færri götur grafnar niður, sleppt að leggja göng fyrir bíla (Hlíðarfótur, Kópavogsgöng o.fl.), fækkun bílastæða og bílastæðahúsa o.s.frv., þ.e. sparnaður í gatna- og vegagerð.

Rekstur bílaflotans, sem einstaklingar eiga og reka, kostar 150-225 milljarða í rekstri á hverju einasta ári. Í þeim samanburði verður stofnkostnaður við grunnkerfi metró um 40-50 milljarðar, ekki svo hár, *í eitt skipti*. Rétt eins og litið er á samgöngumannvirki fyrir bíla má líta á stofnkostnað metró sem afskrifaðan kostnað.

Í þessu dæmi er reiknað með 200.000 manns á Reykjavíkursvæðinu, 150.000 bílum og rekstrarkostnaði hvers þeirra 1,0 - 1,5 milljónum á ári (Fél. ísl. bifreiðaeigenda). Að leggja einum bíl getur jafngilt um 100.000 kr kauphækkun á mánuði, þar til viðbótar kemur lækkun samfélagslegs kostnaðar. Þá má spara í akstri og með notkun reiðhjóla til og frá metróstöðvum, þegar viðrar, sem er nýr valkostur.

Um 2. Línur og staðsetning metróstöðva

Staðsetning metróstöðva er stórmál og getur haft afgerandi áhrif á langtímaþróun borgarkjarna í næsta nágrenni við metróstöð og þar með á lóða- og íbúðaverð. Metróstöð verður að velja stað sem næst þéttri byggð, miklum atvinnurekstri, stórum stofnunum, skólum, spítölum o.s.frv.

Landrymi fyrir nýja kjarnabyggð þarf að vera til staðar og möguleikar á sérhæfingu svo sem fyrir stjórnýslu, þjónustustofnanir, alls kyns verslanir o.s.frv. Þegar ákvörðun um staðsetningu metróstöðvar liggur fyrir fer það strax að hafa áhrif á lóða- og fasteignaverð. Auk íbúðarhúsnæðis, verslana og annars atvinnureksturs má ætla að hótél sæki á slíka staði.

Gerð verður gróf áætlun um staðsetningu metró-stöðva og fyrstu drög að leiðakerfi og rekstraráætlun.

Ný kjarnabyggð, í tengslum við metró, myndi skapa sérhæfða miðkjarna. Með mjög stuttum ferðatíma milli þessara borgarhluta birtast alveg nýir möguleikar og þannig er þéttingu byggðar náð, fullkomlega, sem aukagetu. Á útlensku er þetta t.d. nefnt TOD (Transport Oriented Design).

Væntanlega þarf að hafa bilageymslur nálægt metróstöðvum til þess að menn geti lagt þar og losnað við umferðaöngþveiti á aðalumferðaðæðum. Reiðhjólageymsla gæti orðið vinsæl.

Lauslega áætlað má gera ráð fyrir að fólk sætti sig við að ganga allt að 500 m til metróstöðvar eða í um tíu mínútur. Fyrir lengri leiðir má hugsa annan ferðamáta en fætur og verður það rakið í næstu grein.

Um 3. Tengikerfi - Skutlur

Þegar staðsetning metróstöðvanna hefur verið ákveðin er hægt að kanna aðflutningskerfi, tengikerfið, þ.e. skutlur eða einhvers konar strætó. Hver er besta leið skutlanna, hvar eiga þær að stoppa og hver er tími hringferðanna?

Ætla má að komi metrókerfi þá leggist mikill hluti núverandi strætókerfis af. Til athugunar geta verið ýmsir kostir. Hér er því lagt til að komið verði á nýju, einföldu kerfi farartækja, sem hafa mjög stuttar akstursleiðir í tengslum við metró; hér nefndar skutlur. Þar sem akstursleiðir eru mjög stuttar er hægt með núverandi tækni að taka í notkun rafbíla með venjulegum rafgeymum. Þetta er líka vistvæn orkunotkun.

Um 4. Framkvæmdir og verktækni

Segja má að öll tækni við byggingu metrókerfis sé vel þekkt. Hins vegar eru til ýmsar útfærsluleiðir fyrir metrókerfin; misflókin og misdýr. Þetta þarf að meta.

Þá er gerð jarðganga mismunandi og fer eftir aðstæðum, svo sem bergi og jarðvegi; eða bortækni, sprengingum og jafnvel "cut-and-cover"- aðferð.

Berg á höfuðborgarsvæðinu er talið vel þökkalegt til gangagerðar.

Um 5. Æskileg stefnumörkun hins opinbera

Hér er um dýra framkvæmd að ræða sem þarf að hafa skipulagslegan ramma er næði til 50 - 100 ára. Undirbúning þarf að vanda sérlega vel og samfélagið þarf að fá tíma til að laga sig að samþykktu skipulagi og staðarvali metróstöðva.

Vonandi getur forathugun eins og hér er um rætt orðið skref í áttina og leitt til nákvæmari áætlanagerðar sem dugar til ákvarðanatöku. Stefnumörkun um þetta mál þarf að vera hafin yfir flokkadrætti og skammtímasjónarmið í stjórnmálum.

Samgöngur í Reykjavík

Vegna ríkisdæmis á síðari árum hefur þróunin orðið sú að einkabíllinn er algengasti ferðamatinn, um 730 bílar á hverja 1000 íbúa, sem er heimsmet. Þetta er hinsvegar svo dýr lausn að furðu sætir.

Strætisvagnar hafa aldrei náð verulegum vinsældum og nýting greiðandi farþega hefur farið dalandi. Farþegafjöldi með almenningsfarartækjum á höfuðborgarsvæðinu varð mestur á sjötta áratug síðustu aldar um 15 milljónir farþega á ári en hefur undanfarin ár, þrátt fyrir verulega aukinn íbúafjölda, innan við tíu milljónir. Ferðir með strætisvögnum eru innan við 5% af heildarferðafjölda íbúanna á svæðinu.

Notkun reiðhjóla er hér minni en í flestum ef ekki öllum borgum á vesturlöndum. Veðurfarið ræður miklu þar um en einnig skortur á góðum hjólastígum.

Eiginleikar helstu almenningsgangna

Rekstur Strætó má bæta en helstu ástæður fyrir takmörkuðum vinsældum eru:

Víða eru alls engin biðskýli; kuldi, rok og rigning.
Biðskýli eru í raun engin skýli; kuldi og rok.
Strjálari ferðir. Oft um 30 mínútur milli ferða.
Ótraustar tímaáætlanir. Hvenær kemur næsti vagn?
Óþægindi í akstri fyrir farþega; ræsing og stöðvun, hliðarskak í beygjum.
Flókið leiðakerfi.
Bið á skiptistöðvum?

Léttlestir ofanjarðar (og sporvagnar) er annar ferðamáti. Þær eru:

Sporbundnar og því ósveigjanlegar í almennri umferð.
Léttlestir blandast við almenna bílaumferð.
Forgangsljós fyrir lestir tefja aðra umferð.
Óþægindi í akstri fyrir farþega; ræsing og stöðvun.
Mikil slyshætta á gatnamótum.
Stöðvar með kílómetra millibili.
Ferðatíðni? Meðalhraði um 26 km/klst. (M. Benz, Stuttgart).
Þétt net léttlesta innan göngufjarlægðar eða sérstakt tengikerfi (strætólegt).
Kæmu biðskýli? Hvernig yrðu þau?
Bið á skiptistöðvum. Kuldi, rok og rigning?
Umferðatafir vegna veðuröfga; snjóalaga og fárviðris.

Metró er þriðji möguleikinn fyrir almenningsgangur. Metró einkennist af:

Metró tekur ekki götupláss.
Ekki þarf að rífa hús.
Engin hávaðamengun til umhverfisins.
Hraðfara, án umferðatafa frá bílaumferð og götuljósum.
Minni óþægindi í akstri fyrir farþega; ræsing og stöðvun.
Mjög stuttur ferðatími.
Bið á metróstöð er í skjóli, inni, með hitun og lýsingu.
Réttar upplýsingar um næstu lest.
E.t.v. kiosk (sjoppa).
Sérstakt tengikerfi.

Til framlengingar á metrókerfinu til fjarlægustu byggða mætti leggja léttlest (eða framlengja metró á yfirborði), sem yrði væntanlega ódýrara, og menn sætti sig við strjálari ferðir og ókosti kerfisins.

Það verður ekki hjá því komist að játa að einkabíll er afar þægilegur ferðamáti þegar ekkert á bjátar. Menn fara í hann utanyfir og nota hann sem barnakerru, ferðatösku og samastað fjölskyldunnar.

Billinn er samt ekki ódýr, hann er ákaflega dýr, mengandi og kostnaðurinn fer síhækkandi, bæði í kaupum og rekstri eins og tæpt var á hér að framan.

Bílastæði eru afar dýr og oft vandfundin nálægt áfangastað hvort heldur það er við vinnustað (langtímastæði) eða annan erindisrekstur. Stöðugjöld eru há og nú þeim er beitt víðar en áður.

Ef bjóða á annan kost en notkun bíls þarf hann að fela í sér eitthvað sem er áhugavert, þægilegt og sparar fé og tíma. Metró kemst næst þessum markmiðum.

Léttlest býður nokkra kosti en harla lítið umfram strætó. Hún yrði væntanlega eitthvað ódýrari en metró. Ef hún hins vegar slær ekki í gegn er þetta allt glatað fé, einskis nýtt og búið að skemma gatnakerfi borgarinnar til framtíðar.

Metró er það eina sem lítur út fyrir að vera vit í og því ber að kanna þann kost til þrautar miðað við íslenskar aðstæður og sérkenni.

Fjármögnun og framkvæmd

Fjármögnun

Leitað hefur verið eftir styrk til þessa verkefnis til Umhverfis- og orkurannsóknasjóðs Orkuveitu Reykjavíkur, kr. 2.900.000, og til Orkusjóðs Orkustofnunar, kr 2.500.000. Samtals kr. 5.400.000. Umsóknirnar eru ennþá í skoðun en svör hafa ekki borist.

Þetta er ekki há upphæð og takmarkar það verulega hve ítarlega er unnt að vinna verkið og leita til sérfræðinga utan hópsins.

Framkvæmd

Fram til þessa hefur málið verið lítillega kynnt í blöðum og á Stöð 2. Auk þess mun málið kynnt samgönguráðuneyti, borgarstjórn Reykjavíkur og öðrum bæjarstjórnnum á höfuðborgarsvæðinu og leitað eftir velvilja þeirra og vonast eftir nokkurri samvinnu.

Metró-hópur verkfræðideildar HÍ mun að sjálfsgöðu koma að þessu verki bæði fræðilega og frá hagnýtu sjónarmiði. Í athugun er að fá einhverja MS-stúdenta til að taka upp könnun á völdum þáttum þessa máls.

Samgönguráðuneyti

Í framhaldi af ályktun Alþingis að fela samgönguráðherra að láta kanna hagkvæmni lestarsamgangna milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavík annars vegar og léttlestakerfis innan höfuðborgarsvæðisins hins vegar viljum við benda á að heppilegt getur verið að útvíkka verkefnið þannig að það fjalli einnig um metró-lestir.

Metró-hópurinn er reiðubúinn að taka upp samvinnu við ráðuneytið að vinna að þessu máli enda er ljóst að ráðuneytið þarf að kosta allmiklu fé til. Í slíkri samvinnu væri einnig unnt að vinna með verkfræðistofu sem býr yfir góðri þekkingu á þessu sviði.

Reykjavík, 2. maí 2008

Metró-hópur verkfræðideildar HÍ

Birgir Jónsson

Björn Kristinsson

Sigurður Erlingsson

Þorsteinn Þorsteinsson

Alþingi
Erindi nr. P 135/2018
komudagur 4.4.2008



MOSFELLSBÆR

Alþingi
B.t. Elínar Valdísar Þorsteinsdóttur
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Mosfellsbæ, 3. apríl 2008
nr. erindis 200803042 sój

Bæjarráð Mosfellsbæjar fól undirritaðri að senda inn umsögn Mosfellsbæjar um þingsályktunartillögu um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, mál 402.

Í tillögunni er ráðgert að fela samgönguráðherra að láta kanna hagkvæmni lestarsamgangna milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur annars vegar og höfuðborgarsvæðisins hins vegar.

Nú þegar er rekið samgöngukerfi af hálfu sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu þ.e. Strætó bs. Strætisvagnaleiðir hafa það umfram lestarsamgöngur að þær eru sveigjanlegri með tilliti til leiðabreytinga og kalla á tiltölulega lágan stofnkostnað miðað við stofnkostnað lestarkerfa. Sérstaklega er land á höfuðborgarsvæðinu orðið mjög dýrt. Ekki verður því í fljótu bragði séð að lestarkerfi geti verið hagkvæmari samgöngumáti almennings á höfuðborgarsvæðinu. Hins vegar er sjálfsagt að láta vinna hagkvæmniathugun og ennfremur að reynsla af rekstri Strætó bs. verði þar höfð til hliðsjónar.

Eins og fram kemur í þingsályktunartillögunni var unnin hagkvæmniathugun á lestarsamgöngum á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur fyrir um sex árum. Orðrétt segir í niðurstöðu þeirrar skýrslu:

„ Það er niðurstaða þessarar athugunar að ekki eru neinar tæknilegar hindranir fyrir því að leggja járnbraut eins og hér hefur verið lýst, en frá sjónarhóli hagkvæmni er hún ekki réttlæt看leg miðað við þær forsendur sem eru notaðar. “

Ef nú liggja fyrir aðrar forsendur en menn höfðu fyrir sex árum er sjálfsagt að láta vinna hagkvæmniathugun á lestarkerfi milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar.

Á það er hins vegar lögð þung áhersla að við gerð hagkvæmniathugnunar verði haft samráð við þá hagsmunaaðila sem málið varðar. Þar er átt við sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, Vegagerðina, samgöngufyrirtæki, flugfélög, sérleyfishafa, leigubílstjóra og svo framvegis og að umrætt samráð verði meira en bara yfirlestur lokadraga hagkvæmniathugunar.

Virðingarfyllst,
f.h. Mosfellsbæjar


Jóhanna Björg Hansen
bæjarverkfræðingur

Samtök ferðaþjónustunnar

Borgartún 35
105 Reykjavík
Sími: 511 8000
Símbraf: 511 8008
www.saf.is
Netfang: info@saf.is

Alþingi
Erindi nr. P 135/1769
komudagur 11.3.2008



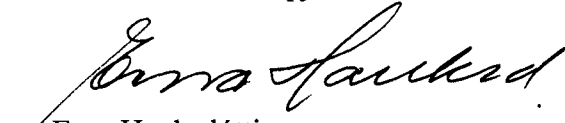
Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík 10. mars 2008

Efni: Tillaga til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna

Samtök ferðaþjónustunnar hafa rætt ofangreinda tillögu og taka undir að sjálfsagt er að kanna hagkvæmni lestarsamgangna skv. tillögunni og að sérstaklega sé horft til þjóðhagslegrar hagkvæmni.

Með kveðju
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Erna Hauksdóttir
framkvæmdastjóri

Alþingi
Erindi nr. P 135/1746
komudagur 10.3.2008



Samtök iðnaðarins
Federation of Icelandic Industries

Nefndarsvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. mars 2008

**Tillaga til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestrarsamgangna,
402. mál**

Samtök iðnaðarins þakka fyrir að fá að veita umsögn um tillögu að athugun á hagkvæmni lestrarsamgangna milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar ásamt léttlestarkerfi innan höfuðborgarsvæðisins.

Samgöngumál eru mál málanna í nútímapjóðfélagi og góðar samgöngur skilja á milli feigs og ófeigs í alþjóðlegri samkeppni. Lestarsamgöngur sem nýta innlenda orkugjafa og eru að auki umhverfisvænar hljóta að minnsta kosti verðskulda þá skoðun sem í tillögunni felst.

SAMTÖK IÐNAÐARINS


Arni Jóhannsson



SANDGERÐISBÆR - *innan seilingar!*

Bæjarstjóri, GSM 892 7919 - Netfang: sigurdur@sandgerdi.is

Nefndarsvið Alþingis,

Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Alþingi
Erindi nr. P 135/1832
komudagur 17.03.2008

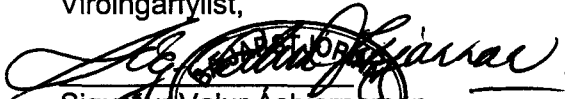
Sandgerði, 13. mars 2008
0803052 SG

Efni: Hagkvæmni lestarsamgangna.

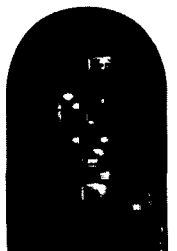
Á 435. fundi bæjarráðs Sandgerðisbæjar þann 12.02.2008 var tekið fyrir bréf þitt dags. 04.03.2008 og eftirfarandi bókað.

- Bæjarráð tekur undir þingsályktunartillögu Alþingis og telur rétt að sveitarfélögin á Reykjanesi kanni slíkar tillögur með tilliti til samgangna á Suðurnesjum.

Virðingarfyllt,


Sigurður Valur Ásbjarnarson
bæjarstjóri SANDGERÐISBÆR

Afrit sent:
Reykjanesbær
Grindavíkurbær
Sveitarfélagið Garður
Sveitarfélagið Vogar





SIGLINGASTOFNUN

Alþingi
Erindi nr. P 135/1768
komudagur 11.3.2008

Alþingi
Elín Valdís Þorsteinsdóttir
við Austurvöll
150 Reykjavík

Kópavogi, 08.03.2008
Tilv. 023
HJ

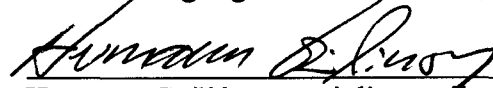
Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna.

Siglingastofnun Íslands vísar til bréfs samgöngunefndar dags. 4. mars 2008, þar sem sent er til umsagnar stofnunarinnar þingsályktun um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 402. mál.

Siglingastofnun gerir ekki athugasemdir við efni tillögunnar, en tekur undir það sjónarmið að nauðsynlegt sé að kanna hagkvæmni samgangna, hvort sem er á landi sem sjó og vísast til sjóflutninga í því sambandi.

Virðingarfyllst,

f. h. Siglingastofnunar Íslands,


Hermann Guðjónsson, siglingamálastjóri



STARFSMANNAFÉLAG REYKJAVÍKURBORGAR

Alþingi
Erindi nr. P 135/183/
komudagur 17.3.2008

Reykjavík 14. mars 2008

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 402. mál.

Starfsmannafélag Reykjavíkurborgar lýsir yfir stuðningi við tillöguna og fagnar allri umræðu um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.

F.hönd Starfsmannafélags Reykjavíkurborgar

Garðar Hilmarsson formaður

Alþingi
Erindi nr. Þ 135/1936
komudagur 31.3.2008

UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000
Fax (+354) 591 2010
umhverfisstofnun@ust.is
www.umhverfisstofnun.is

Alþingi - Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík


Reykjavík, 26. mars 2008
Tilvísun: UST20080300017/tb

Efni: Tillaga til þingsályktunar um lestarsamgöngur

Vísað er í bréf frá Samgöngunefnd Alþingis, dags. 4. mars sl., þar sem óskað er eftir umsögn Umhverfisstofnunar um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 402. mál. Í tillögunni er gert ráð fyrir að láta kanna hagkvæmni lestarsamgangna milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur annars vegar og léttlestakerfis innan höfuðborgarsvæðisins hins vegar. Kannaðir verði kostir þessa samgöngumáta og gallar og að sjónum verði einkum beint að kostnaði og ávinningi samfélagsins og efnahagslegum, umhverfislegum og skipulagslegum áhrifum. Leitað verði til sérfræðinga innan lands og utan. Niðurstöður athugunarinnar liggi fyrir í árslok 2008.

Umhverfisstofnun telur brýna nauðsyn vera á því að auka þátt almenningssamgangna í samgöngum á höfuðborgarsvæðinu. Stofnunin telur að bættar almenningssamgöngur s.s. notkun lesta eða léttlesta muni hafa í för með sér mikinn umhverfislegan ávinning m.a. minni myndun svifryks og minni losun gróðurhúsalofttegunda og annarra mengunarefna. Minni notkun einkabíla mun væntanlega einnig hafa í för með sér annan ávinning svo sem minna slit á vegum, færri slys og minni þörf á landi undir samgöngumannvirki, sjá annars greinargerð með framangreindri tillögu. Umhverfisstofnun styður að hagkvæmni lestarsamgangna/léttlesta verði skoðuð en telur að einnig megi skoða lestarsamgöngur með hliðsjón af þeim möguleika að hafa fría akrein á aðalleiðum strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu sem eingöngu er ætluð fyrir almenningssamgöngur. Þessu er hægt að hrinda í framkvæmd tiltölulega hratt með samstilltu átaki þeirra sveitarfélaga sem málið varða. Tryggja verður að útfærsla almenningssamgangna verði með þeim hætti að þær verði raunverulegur kostur í stað einkabílsins.

Virðingarfyllst


Kristín Linda Arnadóttir
Förstjóri


Trausti Baldursson

Alþingi
Erindi nr. P 135/1782
komudagur 12. 3. 2008

Nefndasvið Alþingis
Elín Valdís Þorsteinsdóttir, nefndarritari
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

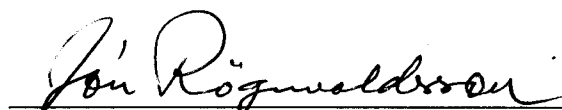
Reykjavík, 11. mars 2008
Tilvísun: 2008030006/90.12
HrH/BH
Tilv. ykkar: 04.03.2008

Efni: Umsögn um þingsályktun um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 402. mál.

Í fyrri úttektum á hagkvæmni lestarsamgangna milli Reykjavíkur og Keflavíkur og léttlesta á höfuðborgarsvæðinu kom í ljós að fjárfesting í slíkum samgöngum var ekki talin réttlætanleg frá sjónarmiði hagkvæmni, og vantaði þar mikið á. Ekki verður séð í fljótu bragði að líkur séu á annari niðurstöðu nú, þótt ýmislegt hafi breyst á umliðnum árum.

Vegagerðin telur þó ekki ástæðu til að leggjast gegn því að könnuð verði að nýju hagkvæmni, kostir og gallar þessa samgöngumáta.

Virðingarfyllst,


Jón Rögnvaldsson, vegamálastjóri.