



Reykjavík 30.03.2015

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Vísað er til þingsályktunar – Hagkvæmni lestarsamgangna – 101 mál.

Tekið er undir sem fram kemur í tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna á höfuðborgarsvæðinu annars vegar og tengingu við Keflavíkurflugvöll hins vegar. Mikilvægt er að skoða báða þætti sérstaklega með mögulega tengingu þeirra í huga. Ljóst er að forsendur þessara tveggja þátta eru ekki þær sömu. Afar mikilvægt er að málið sé skoðað í heild svo draga megi fram þá hagkvæmniþætti sem óneitanlega tengja mögulegan rekstur léttlestarkerfis á höfuðborgarsvæðinu og lest á milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar.

Stefán Agnar Finnsson,
yfirverkfræðingur



Samtök sveitarfélaga
á höfuðborgarsvæðinu

Alþingi 7.5.2015

Málsnr.: 1409171

Málalykill: 0345

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis

Kópavogi 7. maí 2015

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 101 mál

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, SSH fagnar því fyrir liggja að þingsályktunar tillaga um nauðsyn þess að hefja sem fyrst könnun á hagkvæmni lestarsamgangna milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur annars vegar og innan höfuðborgarsvæðisins hins vegar.

Í greinargerð með þingsályktunartillögunni kemur fram að sérstakur samráðshópur kanni möguleika á lestartengingu milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur. Í því ljósi er rétt að vekja athygli á því að í tillögu að nýju svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins, „Höfuðborgarsvæðið 2040“ er nýtt afkastamikið almenningssamgöngukerfi, Borgarlína, hryggjastykkið í þróun samgangna og uppbyggingu byggðar. Að svæðisskipulaginu standa öll sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu, gert er ráð fyrir að það verði staðfest nú í júní.

Í tillögunni er horft til þróunar höfuðborgarsvæðisins til næstu 25 ára. Mannfjöldaspa sem byggir á spá Hagstofunnar gerir ráð fyrir að íbúum muni fjölga um 70.000. Við mótun skipulagsins hafa verið unnar ýmsar greiningar á hagkvæmni og raunhæfni lestarakerfis innan höfuðborgarsvæðisins og hafa niðurstöður þeirra skotið enn sterkari stoðum undir stefnu sveitarfélaganna um að vinna beri að því að breyta ferðavenjum þannig að hlutdeild almenningssamgangna fari úr 4% í a.m.k. 12% á næstu 25 árum. Til að það markmið gangi eftir er nauðsynlegt að byggja upp nýtt afkastamikið almenningssamgöngukerfi - Borgarlínu.

Kostnaðar- og ábatagreining leiddi í ljós að beinn þjóðhagslegur ábati af breyttum áherslum í samgöngum og skipulagi er um 200 - 400 milljarða kr. Því til viðbótar má leiða líkum að því að ábati heimila vegna minni bílakaupa séu um 100 – 250 milljarðar.

Umferðaspár draga fram að tafir í umferð margfaldast ef ekki tekst að breyta ferðavenjum. Gildir það sama þó að farið verði í vegaframkvæmdir innan höfuðborgarsvæðisins sem metnar eru á um 150 milljarða króna. Breyting á ferðavenjum mun því ekki síst gagnast þeim sem kjósa að ferðast í bil sem og atvinnulífinu.

Þá eru ótalin umhverfisáhrif, en breyting ferðavenja styður markmið aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum og er einnig liður í að bæta hljóðvist, minnka svifryk svo eitthvað sé nefnt.

Þetta eru samsvarandi niðurstöður og hafa komið fram hjá öðrum samfélögum sem við berum okkur saman við. Þær skýra hversvegna mörg borgarsvæði að svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið eru að stórefla almenningssamgöngur með uppbyggingu nýrra kerfa, ýmist léttlest eða svo kallað hraðvagnakerfi (e. Bus Rapid Transit).

Nýlega var skrifað undir samkomulag milli SSH, Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, og Vegagerðarinnar um samstarf um þróun samgöngukerfa á höfuðborgarsvæðinu. Samkomulagið snýr m.a. að þróun almenningssamgangna og sjálfbæra samgönguáætlun á höfuðborgarsvæðinu. Verði þingsályktunartillagan eftir myndi hún skjóta enn sterkari stoðum undir það verkefni.

Virðingarfyllt,

Hrafnkel A. Proppé, svæðisskipulagsstjóri



Nefndasvið Alþingis
Krsitjana Benediktsdóttir
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 30. mars 2015
Tilvisun: 2015030028
GPM/HrH

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

Þingsályktunartillagan fjallar annars vegar um háhraðalest milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins og hins vegar um léttlestarkerfi innan höfuðborgarsvæðisins. Vinna við nýtt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins hefur staðið yfir á síðustu misserum. Í auglýstri tillögu að svæðisskipulagi er gert ráð fyrir að samráðshópur sveitarfélaganna muni á næstu misserum og fyrir lok ársins 2016 vinna ýtarlega áætlun um þróunarása byggðarinnar og fyrir léttlestarkerfi innan svæðisins, Borgarlínu. Niðurstöður þessara áætlana verða forsendur frekari vinnu varðandi uppbyggingu léttlestakerfis innan höfuðborgarsvæðisins.

Uppbygging háhraðalestar milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins er að miklu leyti óháð uppbyggingu léttlestarkerfis innan höfuðborgarsvæðisins. Þó er ljóst að meginstop pistöð háhraðalestar hlýtur alltaf að tengjast stop pistöð léttlestarkerfisins. Eins og fram kemur í greinargerðinni er æskilegt að huga sem fyrst að mögulegri legu háhraðalestar og þó að hún verði líklega að miklu leyti neðan jarðar innan þéttbýlisins þarf að taka frá svæði í skipulagi.

Vegagerðin telur að eðlilegt sé að skipulagsmálin, bæði hvað varðar léttlestarkerfi og háhraðalest, verði unnin mjög ýtarlega áður en farið verður í frekari rannsóknir á kostnaði og hagkvæmni. Búast má við að í lok árs 2016 muni liggja fyrir skipulagstillögur af hálfu sveitarfélaganna, sem verða mikilvægar forsendur fyrir áframhaldandi vinnu á þessu sviði.

Virðingarfyllst,

Hreinn Haraldsson
vegamálastjóri



Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík, 2. júní 2015

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, 101. mál

Öryrkjabandalag Íslands (ÖBÍ) styður við þingsályktunartillögu sem liggur fyrir um athugun á hagkvæmni lestarsamgangna, annars vegar innan höfuðborgarsvæðisins og hins vegar milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkur.

Almenningssamgangnakerfið í Reykjavík er óaðgengilegt stórum hópi fólks sem býr við hreyfihömlun eða aðra skerðingu. Ef rétt er að staðið gæti hraðvagna- eða léttlestakerfi og strætisvagnakerfi sem tengist því aukið ferðafrelsi og bætt lífsskilyrði þessa hóps.

Það á ekki síst við ef slík samgöngubót myndi stuðla að uppbyggingu nýrra hverfa sem byggð eru út frá kröfum byggingarreglugerðar um algilda hönnun. Slíkar fyrirætlanir gætu mögulega dregið úr álagi á ferðapjónustu fatlaðra, þörfina fyrir sérútbúnaðar bifreiðar og þá kvöð að vera upp á aðra kominn.

Ef það samgöngukerfi myndi tengjast hraðlestarkerfi milli borgarinnar og Keflavíkurflugvallar gæti það auðveldað sama fólki að ferðast milli landa.

Í Samningi Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks, sem Ísland undirritaði 2007, er áréttað „að mannréttindi og grundvallarfrelsi eru algild, ódeilanleg, gagnvirk og samtvinnuð og jafnframt er áréttuð nauðsyn þess að fötluðu fólki séu tryggð þessi réttindi og frelsi að fullu án mismununar.“ Jafnframt er viðurkennt að „hugtakið fötlun þróast og að fötlun verður til í samspili fólks með skerðingar og umhverfis og viðhorfa sem hindra fulla og árangursríka samfélagsþátttöku til jafns við aðra.“ Í þessu felst m.a. að fötluðu fólki skuli verða kleift að lifa sjálfstæðu lífi og taka fullan þátt á öllum sviðum lífsins.

Í a-lið 20. greinar samningsins um ferlimál einstaklinga segir:

Aðildarríkin skulu gera skilvirkar ráðstafanir til þess að tryggja að einstaklingum sé gert kleift að fara allra sinna ferða og tryggja sjálfstæði fatlaðs fólks í þeim efnum, eftir því sem frekast er unnt, meðal annars með því: að greiða fyrir því að fatlað fólk geti farið allra sinna ferða með þeim hætti sem það kýs og á þeim tíma sem það velur og gegn viðráðanlegu gjaldi

Öryrkjabandalag Íslands (ÖBÍ) hvetur því stjórnvöld til að gera ítarlega úttekt á hagkvæmni lestarsamgangna samkvæmt þingsályktunartillögu þessari.

Öryrkjabandalag Íslands (ÖBÍ) er reiðubúið að koma að frekari álitsgjöf og endurskoðun þessarar þingsályktunartillögu sé þess óskað.

Ekkert um okkur án okkar.

Með vinsemd og virðingu,



Ellen Calmon
formaður ÖBÍ