



Alþingi - Samgöngunefnd  
Stefán Árni Auðólfsson, nefndarritari

150 REYKJAVÍK

***Umsögn Reykjavíkurborgar um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008, 721. mál***

Vísað er til erindis samgöngunefndar Alþingis dags. 18. apríl 2005, sem barst Reykjavíkurborg þ. 20 apríl þar sem farið er fram á umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008, 721. mál. Þar sem farið er fram á að umsögn berist nefndinni ekki síðar en 26. apríl er eðlilegt að benda nefndinni á að um skamman frest er að ræða. Tillagan hefur þó verið kynnt í Framkvæmdaráði Reykjavíkurborgar og í borgarráði. Þá var hún rædd í borgarstjórn 19. apríl sl. Í tilefni þingsályktunartillögunnar sendi borgarstjóri enn fremur þingmönnum í Reykjavík bréf 6. apríl sl.

Sá samhljómur er í afstöðu allra stjórn málafla í borgarstjórn Reykjavíkur að höfuðborgin fari varhluta af fjármagni til samgöngubóta og fara hér upphafsorð bókana borgarfulltrúa R, D og F-lista í borgarstjórn 19. apríl sl.

„Sjálfstæðisflokkurinn, sem farið hefur með ráðuneyti samgöngumála allt frá 1991, hefur viðhaldið fjársveldi til þjóðvega í þéttbýli allan þann tíma. Einungis 20% framkvæmdafjár hafa runnið til höfuðborgarsvæðisins á þessum tíma.“ (R-listi)

„Borgarfulltrúar Sjálfstæðisflokks leggja áherslu á að framkvæmdafé til samgöngumála í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu verði aukið frá því sem nú er.“ (D-listi)

„F-listinn í borgarstjórn mótmælir því að innan við 10% fjárframlaga ríkisins til vegaf framkvæmda renni til verkefna í Reykjavík.“ (F-listi)

Rétt er að vekja athygli nefndarinnar sérstaklega á tveimur verkefnum í höfuðborginni:

**Mýrargata**

Slíppasvæðið við Vesturhöfnina mun taka stakkaskiptum á næstu árum, en nú liggur fyrir rammaskipulag nýrrar byggðar atvinnu- og íbúðarhúsnæðis. Á Grandanum verður áfram ýmis hafnsæki starfsemi og úti í Örfirisey er vitaskuld olíustöð. Því verða talsverðir þungaflutningar áfram um svæðið, sem gera kröfu til þess að Mýrargatan verði lögð í stökk á um 360 metra kafla. Framkvæmdir við götuna, sem er þjóðvegur í þéttbýli, þurfa vitaskuld að haldast í hendur við aðra uppbyggingu á svæðinu, en reiknað er með að framkvæmdir við Mýrargötu gætu hafist haustið 2007 og verði lokið snemma árs 2009.

Í tillögum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu frá árinu 2002 var gerð tillaga um aðgerðir

á Mýrargötu á árunum 2007-2010. Áætlaður framkvæmdakostnaður hefur nýlega verið endurmetinn og er gerð ráð fyrir að hann kunni að vera 1.000-1.200 mkr. en Reykjavíkurborg hefur lýst sig reiðubúna til að lána fé til framkvæmdanna, sjái fjárveitingarvaldið sér fært að setja brautina á áætlun síðar en uppbyggingaráformin miða að. Mikilvægt er að nauðsynlegar vegabætur á Mýrargötu tefji ekki uppbygginguna. Hún stendur í beinu sambandi við sameiningu hafnanna í Reykjavík, á Akranesi, Grundartanga og í Borgarnesi. Uppbyggingaráform Faxaflóahafna sf. væru því sett í uppnám með því að endurbóta á Mýrargötu er að engu getið í samgönguáætlun 2005-2008.

### **Sundabraut**

Fljótlega er að vænta úrskurðar umhverfisráðherra vegna kæru á mati á umhverfisáhrifum Sundabrautar. Um leið og úrskurður ráðuneytisins liggur fyrir má gera ráð fyrir að niðurstaða fáiist um legu brautarinnar. Matið leiddi í ljós að verulegur kostnaðarmunur er á innri leið og þeirri ytri og er vandséð að aðrar niðurstöður umhverfismatsins réttlæti kostnaðaraukann.

Sundabraut er ekki einungis mikilvæg samgöngubót höfuðborgarbúum, heldur hverjum þeim sem leið á til Reykjavíkur eða frá henni, vestur um eða vesian að. Talsverð umræða hefur verið um Sundabraut og nauðsyn hennar á síðustu árum og skulu þau rök ekki tíunduð frekar, en bent á nýlegar breytingar sem aukið hafa enn frekar á þörf fyrir hana. Fyrst er að nefna að strandflutningar hafa lagst af að miklu leyti og því þurfa vegirnir að taka við flutningi þeirra vara sem áður fóru sjóleiðina sem og framtíðaraukningu þungaflytninga. Stofnun hins nýja samlags Faxaflóahafna hefur ennfremur tvíþætt áhrif í þessu samhengi: Í fyrsta lagi hefur sameining hafnanna aukið þörfina á greiðum samgöngum milli Reykjavíkur og norðurðurstrandar Hvalfjarðar og í öðru lagi hefur víðáttumikið land á Geldinganesi, sem áður var ráðgert að yrði hafnarsvæði, losnað fyrir almenna notkun þ.á.m. íbúðabyggð. Uppbygging þar krefst bættra samgangna yfir Kleppsvíkina.

Hvað umræðu um hugsanlega gjaldtöku af umferð um Sundabraut snertir, hefur viðhorf Reykjavíkurborgar verið að ekki komi til greina að borgarþáttur þurfi að greiða fyrir notkun á samgöngumannvirkjum innan hinnar samfelldu byggðar í borginni. Engin breyting er þar á og því munu borgaryfirvöld beita sér eindregið gegn því að gjaldtaka verði á fyrsta áfanga Sundabrautar.

Það veldur verulegum vonbrigðum að lagning Sundabrautar er ekki tímasett í frumvarpi að samgönguáætlun. Komið hefur fram hjá vegamálastjóra í umræðu síðustu daga að undirbúningur lagningar fyrsta áfanga Sundabrautar taki um tvö ár verði ekki stórfelldar breytingar á niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum í meðförum umhverfisráðherra. Það er eindreginn vilji Reykjavíkurborgar að í samræmi við það verði þess getið í samgönguáætlun að áformað sé að hefja framkvæmdir á árinu 2007, eða eftir tvö ár.

### **Vatnsmýri**

Auk ofangreindra verkefna er rétt að vekja athygli nefndarinnar á því að fyrir dyrum stendur mikil uppbygging í Vatnsmýrinni og í grennd við hana. Skipulagssamkeppni Landspítala-Háskólasjúkrahúss er að fara af stað, mikil uppbygging er væntanleg á Hlíðarendasvæðinu, Háskólinn í Reykjavík hefur ákveðið að byggja sig upp til framtíðar við rætur Öskjuhlíðar, Háskóli Íslands hefur víðað áform um Vísindagarða á landi sínu í Vatnsmýri og síðast en ekki síst er ráðgerð uppbygging samgöngumiðstöðvar. Hver sem niðurstaða verður í viðræðum samgönguyfirvalda og borgaryfirvalda um umfang flugrekstrar í Vatnsmýrinni er ljóst að á svæðinu hafa skapast forsendur mikillar uppbyggingar. Hlíðarfótur frá Hringbraut að samgöngumiðstöð er vitaskuld forsenda byggingar samgöngumiðstöðvar, en í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2005-2008 segir: „Jafnframt verði unnin tillaga um framhald hans til Kringlumýrarbrautar í göngum á tímabili tólf ára samgönguáætlunar 2007–2018. Um er að ræða mjög stórt verkefni sem taka þarf afstöðu til á þessu tímabili.“

Framhald Hlíðarfótar er á Aðalskipulagi Reykjavíkur 2002-2024 og í ljósi þeirrar miklu uppbyggingar sem þegar er fyrirsjáanleg í Vatnsmýri er rétt að kveða skýrar að orði og marka þá stefnu að þessi vegur, sem tengir miðborgina helstu samgönguæðinni suður á bóginn, verði lagður.



Steinunn Valdis Óskarsdóttir

Hjálagt:

Bókun meirihluta borgarráðs 14. apríl sl.

Samantekt á útgjöldum til vegamála 1990-2004

Minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra dags. 11. feb. 2005

Reykjavík, 14. apríl 2005

### ***Tillaga að bókun borgarráðs um samgönguáætlun 2005-2008***

Með áherslum í samgönguáætlun 2005-2008 fer höfuðborgarsvæðið enn á ný verulega varhluta af framkvæmdum ríkisins í samgöngumálum og Reykjavíkurborg sérstaklega. Til framkvæmda í höfuðborginni sjálfri, þar sem búa um 40% landsmanna, renna eingöngu 8-9% framkvæmdafjár.

Á höfuðborgarsvæðinu öllu búa um 63% landsmanna og eru þar skráðar 127.000 bifreiðir, eða um 64% bifreiðaflota landsmanna. Engu að síður fer aðeins fimmta hver króna vegáætlunar til framkvæmda á höfuðborgarsvæðinu. Þetta fjársveldi svæðisins hefur verið langvarandi, því á árunum 1990-2004 hefur hlutfall framlaga til vegamála á höfuðborgarsvæðinu einungis verið 22%. Samgönguráðuneytið hefur verið í höndum Sjálfstæðisflokksins óslitið frá árinu 1991 og ber hann því höfuðábyrgð á fjársveltinu.

Mikilvægasta samgöngubót á svæðinu og væntanlega sú hagkvæmasta á landinu, lagning Sundabrautar, er ótímasett í áætluninni sem er algerlega óviðunandi. Yfirlýst áform ríkisvaldsins um sérstaka fjármögnun brautarinnar eiga ekki að standa í vegi fyrir því að framkvæmdin verði tímasett. Þá er grundvallaratriði að þrátt fyrir að um sérstaka fjármögnun kunni að verða að ræða, feli það ekki í sér að um sérstaka gjaldheimtu verði að ræða af notendum Sundabrautar.

Annað mikið hagsmunamál höfuðborgarinnar er að ráðist verði í endurbætur á Mýrargötu. Mikil uppbygging stendur fyrir dyrum á slíppasvæðinu við Vesturhöfnina, en hún stendur í beinu samhengi við sameiningu hafnanna í Reykjavík, á Akranesi, Grundartanga og í Borgarnesi. Uppbyggingaráform Faxaflóahafna sf. eru því sett í uppnám með því að endurbóta á Mýrargötu er að engu getið í samgönguáætlun 2005-2008, þrátt fyrir að Reykjavíkurborg hafi boðist til að lána fé til framkvæmdarinnar.

Reykjavíkurborg leggur áherslu á að góð vegatenging fylgi uppbyggingu væntanlegrar samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni. Bent er á að í samgönguáætlun segir að jafnframt því að lagt er fé til Hlíðarfótar frá Hringbraut að samgöngumiðstöð „verði unnin tillaga um framhald hans til Kringlumýrarbrautar í göngum á tímabili tólf ára samgönguáætlunar 2007–2018.“ Þessi samgöngubót, sem er að finna á Aðalskipulagi Reykjavíkur, verður því mikilvægari sem útlit er fyrir öflugra uppbyggingu í Vatnsmýri. Mikilvægt er að kanna hvaða áhrif þessi væntanlegu göng úr Fossvogsdal í Vatnsmýri hafa á umferð um aðrar leiðir og þá sérstaklega um hin fjölförnu gatnamót Kringlumýrarbrautar og Miklubrautar.

## Yfirlit yfir fjárveitingar til nýframkvæmda á stofn- og tengivegum.

Allar upphæðirnar eru á febrúar-verðlagi 2005. (7630). \*

### Stofn- og tengivegir

|                                 | 1990  | 1991  | 1992  | 1993  | 1994  | 1995  | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                 | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. | m.kr. |
| <b>Höfuðborgarsvæðið....</b>    | 515   | 482   | 685   | 1160  | 862   | 1665  | 1193  | 1193  | 1126  | 1173  | 1397  | 1389  | 1341  | 2339  | 1320  |
| % af heildarfjárveit.           | 14    | 13    | 16    | 19    | 17    | 33    | 30    | 29    | 30    | 21    | 23    | 25    | 22    | 24    | 20    |
| <b>Framkv. á öllu landinu</b>   | 3569  | 3853  | 4207  | 5972  | 5222  | 5051  | 3978  | 4053  | 3809  | 5551  | 6106  | 5539  | 6156  | 9785  | 6537  |
| <b>Íbúar höfuðb.sv. þús....</b> | 146   | 149   | 152   | 154   | 157   | 159   | 161   | 164   | 168   | 172   | 175   | 178   | 180   | 182   | 184   |
| % af heildarfjölda              | 57    | 58    | 58    | 58    | 59    | 59    | 60    | 60    | 61    | 62    | 62    | 62    | 62    | 63    | 63    |
| <b>Íbúar landsins þús....</b>   | 256   | 260   | 262   | 265   | 267   | 268   | 270   | 272   | 275   | 279   | 283   | 286   | 288   | 291   | 294   |

Fjárveitingar til höfuðborgarsvæðis samtals

17.840 m.kr.

Fjárveitingar í allar nýframkvæmdir á landinu (hbsv. Meðtalið)

79.388 m.kr.

Fjárveitingar á höfuðborgarsvæðið sem hlutfall af landinu öllu, að meðaltali, árin 1990-2004: **22,47%**

Íbúafjöldi á höfuðborgarsvæðinu sem hlutfall af landinu öllu, að meðaltali, árin 1990-2004: **60,27%**

05225021  
667  
Reykjavík 11. febrúar 2005

## Minnisblað borgarstjóra og samgönguráðherra

### Efni: Samgöngumiðstöð í Vatnsmýri og Reykjavíkflugvöllur

Vinnuhópur um samgöngumiðstöð í Reykjavík sem verið hefur að störfum með þátttöku fulltrúa ríkis og Reykjavíkurborgar mun skila af sér niðurstöðu innan tíðar. Horft er til tveggja kosta varðandi staðsetningu samgöngumiðstöðvar, *norðurkosta* eða *hótelskosta*. *Norðurkostur* er á svæði norðan við Hótel Loftleiðir en í *hótelskosti* felst að nýta hluta af núverandi húsnæði Hótel Loftleiða.

Samgönguráðherra og borgarstjóri eru sammála um nauðsyn þess að ná samkomulagi þar sem hagsmunir beggja aðila geta farið saman. Forsendur samkomulags eru eftirfarandi:

1. Samgönguráðherra setji fram í tillögu að þingsályktun um samgönguáætlun 2005-2008 sérstaka tillögu um fjármögnun Hlíðarfótar sem er forgangsverkefni eigi samgöngumiðstöð að vera í Vatnsmýri.
2. Aðilar fari sameiginlega í skipulagsvinnu á svæði samgöngumiðstöðvar. Jafnframt er það sameiginlegur skilningur aðila að núverandi reit á deiliskipulagi, sem hefur verið merktur flugstöð, verði ráðstafað til annarra þarfa eftir nánara samkomulagi aðila.
3. Samgönguyfirvöld loki NA/SV flugbraut á Reykjavíkflugvelli í síðasta lagi í árslok 2005 og við það muni skapast svæði til annarra nota skv. sérstöku samkomulagi aðila þar um. Þau munu þegar hefja viðræður við núverandi notendur brautarinnar og flugvallarstjórnina á Keflavíkflugvelli um aðra kosti svo flugöryggi verði ekki stefnt í hættu, sbr. bókun samgönguráðherra og borgarstjóra frá 1999.
4. Hert verði á framkvæmd þeirrar stefnumörkunar um aðstöðu fyrir æfinga-, kennslu og einkaflug sem sett var fram í 3. t.l. bókunar samgönguráðherra og borgarstjóra frá 1999 vegna Reykjavíkflugvallar.
5. Samgönguráðherra og borgarstjóri eru sammála um að með byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýrinni sé ekki verið að taka afstöðu til framtíðar Reykjavíkflugvallar.
6. Í því skyni að leggja grundvöll að sameiginlegri niðurstöðu um framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýri láti samgönguráðherra, sem yfirmaður samgöngumála, og Reykjavíkurborg, sem ber að annast skipulagsáætlanir í Vatnsmýri, fara fram flugtæknilega, rekstrarlega og skipulagslega úttekt á Reykjavíkflugvelli. Hvor aðili um sig tilnefni tvo fulltrúa til að leggja grunn að úttektinni, sem unnin verði af sjálfstæðum aðilum. Úttektin skal m.a. byggja á samanburði ólíkra valkosta, þ.m.t. einnar-brautarlausn, tveggja-brautalausn og þeim kosti að öll flugstarfsemi hverfi af svæðinu. Tilgangur úttektarinnar er m.a. sá að ná fram mati á lágmarksstærð flugbrauta og athafnasvæðis sem þörf er talin á, eigi flugvöllurinn að þjóna núverandi hlutverki sínu sem miðstöð innanlandsflugsins. Að niðurstöðu fenginni fari fram formlegar viðræður aðila um framtíð flugstarfsemi í Vatnsmýrinni.

Sturla Böðvarsson,  
samgönguráðherra

Steinunn Valdís Óskarsdóttir,  
borgarstjóri