

TAFIR KOSTA MILLJARÐA

UMFERÐARTAFIR Hafa AUKIST VERULEGA

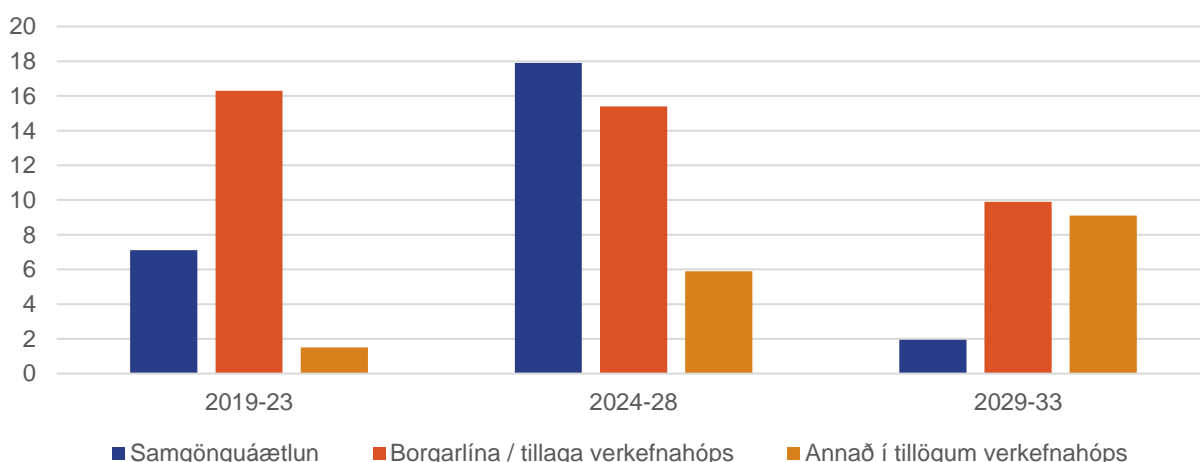
Tafir og slys í umferðinni hafa aukist til muna á síðustu árum. Vöxtur í umferð hefur verið hraður en á sama tíma og viðhaldi í vegamálum hefur verið verulega ábótavant og lítið verið um nýfjárfestingar. Hefur ástandið ekki síst verið slæmt á höfuðborgarsvæðinu en þar eru tafirnar mestar og slysin flest. Þjóðhagslegur kostnaður tafa í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu var í fyrra yfir 15 milljarðar króna. Reikna má með því að kostnaðurinn verði enn meiri í ár en hann hefur vaxið umtalsvert á síðustu árum.

VEGAFRAMKVÆMDIR Í FROSTI Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU FRÁ 2012

Árið 2012 var undirrituð viljayfirlýsing af hálfu innanríkisráðuneytis, fjármálaráðuneytis, Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um framkvæmd 10 ára tilraunaverkefnis til eflingar almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Samkomulagið fól í sér frestun á stórum framkvæmdum í samgöngumannvirkjum á höfuðborgarsvæðinu. Hafa nær engar nýjar samgönguframkvæmdir átt sér stað á stofnæðum höfuðborgarinnar frá undirritun viljayfirlýsingarinnar.

Eitt lykilmarkmið verkefnisins var að hlutdeild almenningsamgangna í öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu færi úr 4% á tíma undirritunar samningsins í 8% 2022. Nú þegar sjö ár eru liðin frá upphafi verkefnisins er niðurstaðan sú að engin aukning hefur orðið í hlutdeild almenningsamgangna, þ.e. hún stendur enn í 4%. Tilraunaverkefnið hefur því ekki skilað tilætluðum árangri.

Framlög til samgöngumála á höfuðborgarsvæðinu
Samgönguáætlun og tillögur verkefnahóps um breytingar á henni, ma.kr.



Stjórnvöld móta nú samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023 þ.e. til fimm ára og síðan fyrir tímabilið 2019-2033. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra f.h. íslenska ríkisins og Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu hafa í þessu sambandi lýst yfir vilja til að hefja viðræður um uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu. Markmið viðræðanna er að gera samkomulag um fjármagnaða áætlun um

fjárfestingar í stofnvegum og kerfi almenningsamgangna á höfuðborgarsvæðinu. Skipaður var verkefnahópur til að leiða þessar viðræður og skilaði hann af sér tillögum nýlega.

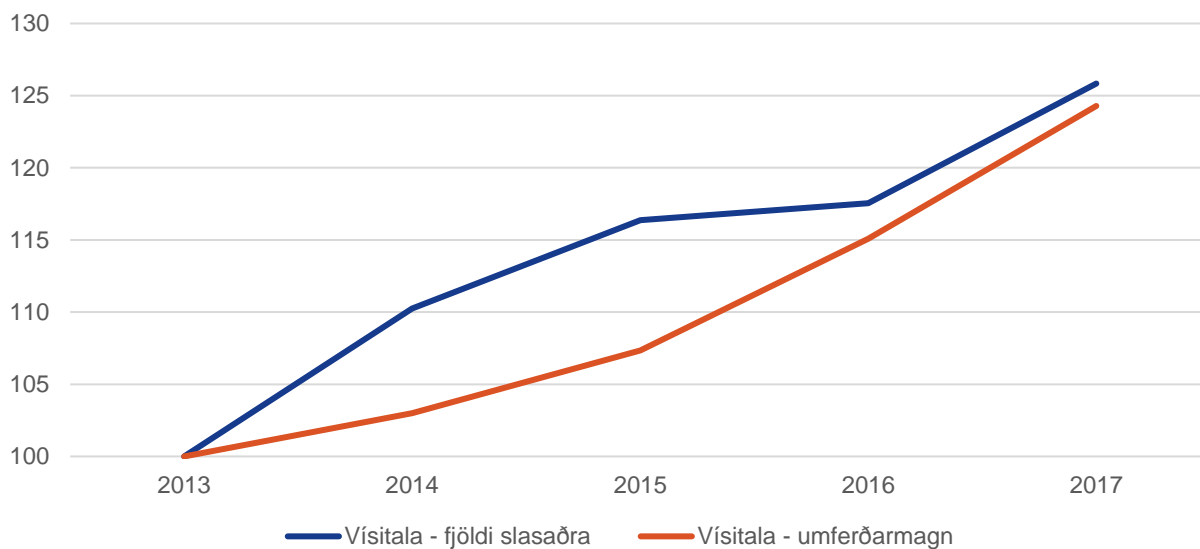
Niðurstaða verkefnahópsins er að það þurfi að setja um 90 milljarða króna í samgöngubætur á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033. Af þeim eru tæplega 40 milljarðar króna í núverandi tillögum stjórnvalda að samgönguáætlun. Hópurinn leggur því til að því til viðbótar sé 50 milljörðum króna varið í samgöngubætur á höfuðborgarsvæðinu og eru þar af tæplega 42 milljarðar króna kostnaður við Borgarlínuna.

Þegar litið er til þess hvað nefndin leggur til í breytingum á fimm ára samgönguáætlun þá er það 16 ma.kr. viðbótarframlag til Borgarlínunnar og 1,5 ma.kr. í hjóla- og göngustíga. Samkvæmt þess mun 71% framlaga til samgöngumála á höfuðborgarsvæðinu fara í þessa tvo þætti á næstu fimm árum og 65% í Borgarlínuna eina.

Það endurspeglar undarlega forgangsröðun að svo stórt hlutfall af heildarframkvæmdafé í samgönguframkvæmdir sem einungis er nú að þjóna 4% umferðar. Ekki síst er það undarlegt í ljósi þeirrar staðreyndar að tilraun til að auka þá hlutdeild, sem staðið hefur síðan 2012, hefur ekki skilað tilætluðum árangri.

Framkvæmdaleyssið á því tímabili sem var ætlað að hvetja til aukinnar notkunar almenningsamgangna, þ.e. frá árinu 2012, hefur hins vegar fylgt mikill þjóðhagslegur kostnaður m.a. í auknum töfum, mengun og slysum. Það er sérstök nálgun að búa til vanda með framkvæmdaleyssi og reyna þannig að auka hlutdeild almenningsamgangna. Raunar leggur verkefnahópurinn til að skattleggja þennan tilbúna vanda með sérstökum tafagjöldum auk veggjalda til að draga úr samkeppnishæfni einkabílsins og hvetja enn frekar til notkunar almenningsamgangna.

Fjöldi slasaðra og umferð á höfuðborgarsvæði - vísitölur



Í samgöngumálum þarf að beita markvissri forgangsröðun útgjalda út frá hagrænum mælikvörðum líkt og tíðkast á Vesturlöndum. Fjárfesting í samgönguinnviðum er fjárfesting í samkeppnishæfni, lífsgæðum og öryggi. Mikilvægt er að vanda vel til verka en Ísland er um margt háðara samgöngum en önnur hagkerfi enda byggir verðmætasköpun að miklu leyti á ríkulegum auðlindum til lands og sjávar.

Fyrirséð er að ef núverandi framlög til vegamála sem finna má í tillögum ríkisstjórnarinnar að samgönguáætlun, auk viðbótanna sem nefndin mælir með, hrekkur skammt á móti uppsöfnuðum vanda í samgöngukerfinu. Ef ekki kemur til aukið fjármagn og betri forgangsröðun munu afleiðingarnar verða umtalsverður þjóðhagslegur kostnaður vegna samgöngukerfis sem ekki mætir þörfum.

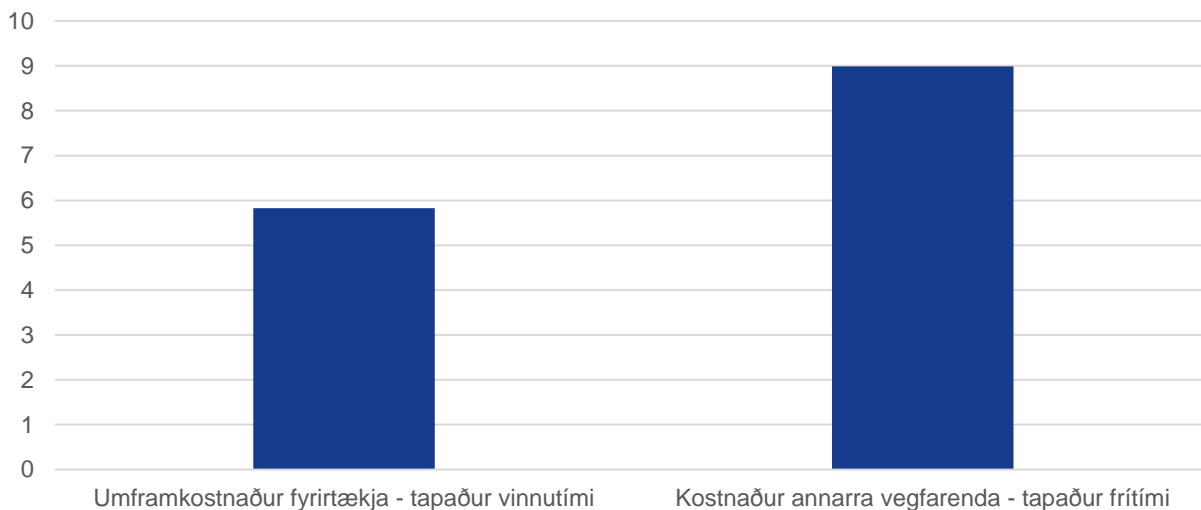
ÞJÓÐHAGSLEGUR KOSTNAÐUR TAFA YFIR 15 MILLJARÐAR ÁRIÐ 2017

Höfuðborgarþéttvangar hafa aldrei sóað eins miklum tíma í umferðartafir og á árinu 2017. Hefur ferðatíminn lengst um helming frá árinu 2007 samkvæmt nýlegri könnun Land-ráðs. Nýlegar ferðatímamælingar benda til að myndin sé jafnvel dekkri en svo á einstökum leggjum innan höfuðborgarinnar. Til dæmis má nefna að íbúi í Grafarvogi getur nú vænst þess að verja 40% lengri tíma á leið heim úr vinnu en árið 2012. Aukninguna í ferðatíma má að mestu leyti skýra með auknum umferðartöfum. Tafirnar skerða lífsgæði borgarþéttvangar til muna og koma niður á framleiðni þjóðarþéttvangsins og verðmætasköpun.

Áætla má að um 19.000 klukkustundum hafi verið sóað í umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu á hverjum virkum degi árið 2017. Gerir það um 6 milljónir klukkustunda á ári miðað við algengar forsendur um meðalfjölda í bíl. Lætur því nærri að hver íbúi höfuðborgarinnar hafi eytt ígildi rúmlega þriggja vinnudaga í umferðartöfum á því ári. Er þar m.a. horft til niðurstaðna úr nýlegu umferðarlíkani VSÓ fyrir höfuðborgarsvæðið. Um er að ræða meðaltal en ljóst er að m.a. íbúar í úthverfum borgarinnar sem vinna miðsvæðis hafa verið að sóa mun meiri tíma í umferðartöfum á götum borgarinnar.

Má áætla að þjóðhagslegur kostnaður af þessari tímasóun í umferð höfuðborgarsvæðisins hafi verið um 15 ma.kr. árið 2017. Þar af hefur atvinnulífið borið um 6 ma.kr. vegna tapaðs vinnutíma og almenningur um 9 ma.kr. vegna tapaðs frítíma. Er þar miðað við tölur um tímavirði sem einatt er notað í samgönguhagfræði.

Umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu árið 2017 - kostnaður samfélagsins - milljarðar króna



Heildarkostnaður samfélagsins í fyrra af þessum umferðartöfum er líklega mun hærri er 15 milljarðar króna þar sem tafirnar valda einnig aukinni orkunotkun, stórauðinni mengun og fleiri slysum. Með ónógum framkvæmdum á þessu sviði eykst þessi kostnaður ár frá ári og er því hærri í ár en í fyrra.

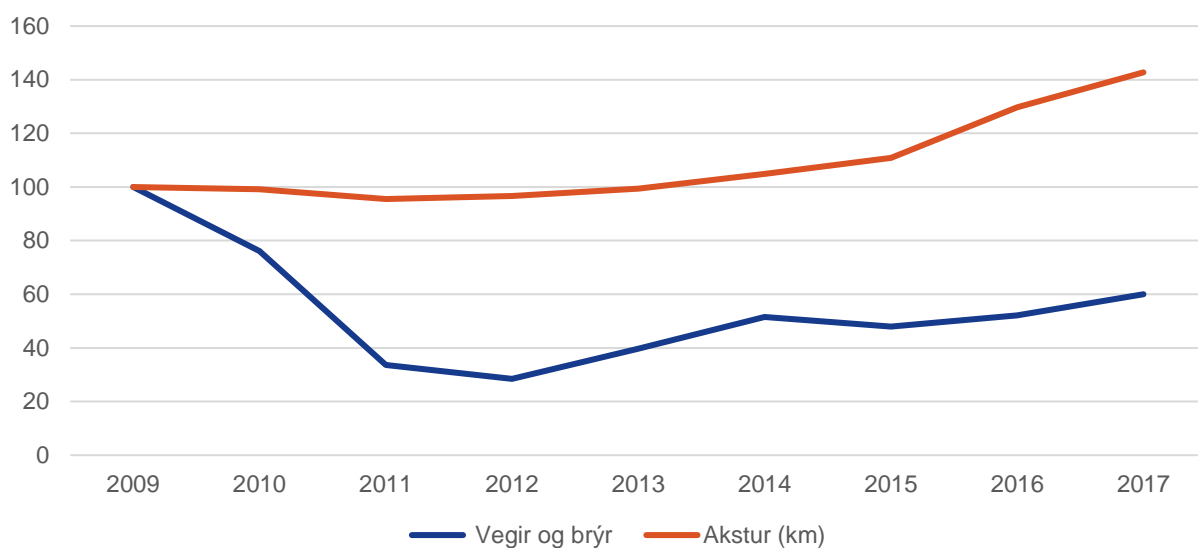
Vegaframkvæmdir sem leysa úr þessum vanda hafa því mikinn þjóðhagslegan ávinning í för með sér. Samgönguáætlun ríkisstjórnarinnar fyrir árin 2019-2033 sem nú er í meðförum Alþingis er áhyggjuefni í þessu ljósi en samkvæmt henni verður aukning í fjárframlögum til vegasamgangna ekki nægjanleg á tímabilinu til að mæta uppsafnaðri viðhaldsþörf og þörf fyrir nýfjárfestingar. Mun þetta koma niður á lífsgæðum, framleiðni og hagvexti.

SKULDABYRÐI NÆSTU KYNSLÓÐA

Lítið hefur verið fjárfest í vegum og brúm á Íslandi frá árinu 2008. Hefur viðhaldi ekki verið sinnt sem skyldi og lítið verið um nýframkvæmdir. Á sama tíma hefur umferð aukist til muna líkt og áður sagði. Segja má að uppsöfnuð þörf fyrir viðhald og nýframkvæmdir sé skuldasöfnun ríkis og sveitarfélaga sem hið opinbera er að velta yfir á komandi kynslóðir. Í þessu felst óábyrg fjármálastjórn að hálfu hins opinbera.

Samtök atvinnulífsins, Samtök iðnaðarins, Samtök fyrirtækja í sjávarútvegi, Samtök verslunar og þjónustu og Samtök ferðaþjónustunnar sendu inn sameiginlega umsögn um samgönguáætlun 2019-2033.¹ Er þar sérstaklega gagnrýnt að ekki skuli vera beitt kerfisbundinni forgangsröðun fjárframlaga í meiri mæli í samgöngum hér á landi líkt og gert er innan flestra ríkja OECD. Forgangsráða þarf verkefnum þannig að ráðist sé fljótt í þau verkefni sem brýnust eru og skila mestum þjóðhagslegum ávinningi. Þannig er tryggt að þeir fjármunir sem fara í viðhald og uppbyggingu kerfisins nýtist sem best til að styrkja þessa mikilvægu innviði samfélagsins.

Fjármunamyndun - vegir og brýr - magnvísitala



Samkeppnishæfni íslenska hagkerfisins byggir meira á samgönguinnviðum en flest önnur hagkerfi sökum strjálbýlis og auðlindadrifinnar verðmætasköpunar. Samgönguinnviðir eru lífæðar samfélagsins og ein meginforsenda öflugs atvinnulífs á Íslandi. Í raun má segja að samgönguinnviðir okkar hafi aldrei verið mikilvægari í gjaldeyrissköpun þjóðarbúsins. Með ábyrgri forgangsröðun m.t.t. þjóðhagslegs ávinnings er tryggt að framkvæmdir á þessu sviði auki framleiðni og verðmætasköpun hagkerfisins. Þannig er best byggt undir stoðir hagvaxtar til framtíðar.

¹ <https://www.si.is/media/eplica-uppsetning/Samgonguuaetlun-umsogn-SA-SI-SVTh-SFS-SAF-2018.pdf>