

Má bjóða þér umferðartafir eða dýra íbúð?

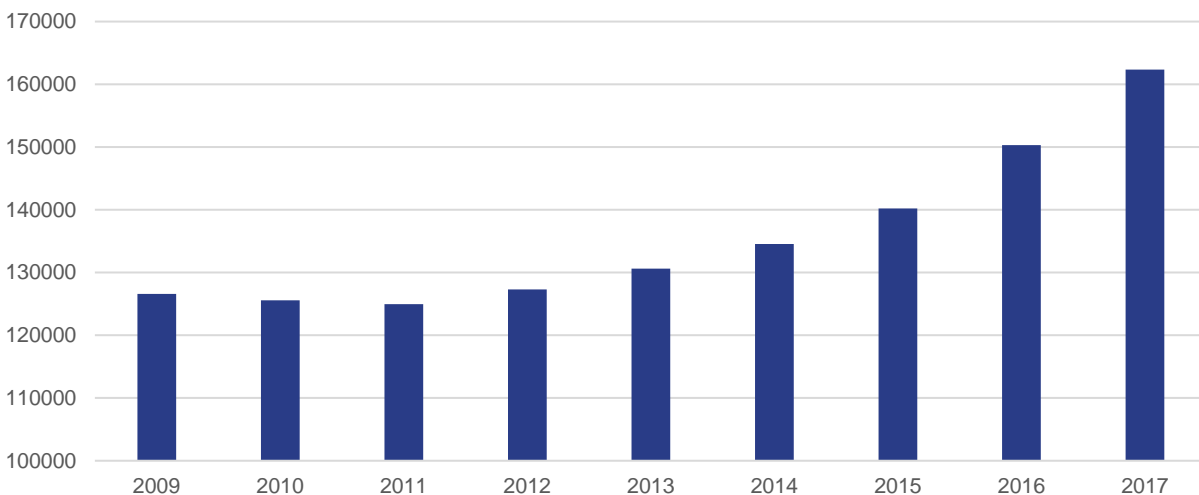
Síðasta ár var metár í bílaumferð og umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu náðu sögulegum hæðum. Umferð hefur aukist samfara efnahagsuppsveiflunni en bifreiðaeign og akstur hefur vaxið með fólksfjölgun og auknum kaupmætti ráðstöfunartekna heimilanna. Þá fara ferðamenn stóran hluta sinna ferða á bifreiðum og hefur hlutur þeirra í umferðinni farið vaxandi á síðustu árum.

Lítið lóðaframboð nær miðju höfuðborgarsvæðisins og tafir í uppbyggingu hefur kallað á vöxt í jöðrum þess til að mæta íbúðþörf borgarbúa. Þetta hefur verið sjálfstæð uppspretta aukinnar umferðar. Aukinni umferð hefur ekki verið mætt með samgöngubótum og afleiðingin er umferðartafir, mengun og allt of háar slysatölur með tilheyrandi kostnaði fyrir fyrirtæki, heimili og samfélagið allt. Tengsl ferðatíma og fasteignaverðs verða æ sýnilegri. Segja má að höfuðborgarbúum standi almennt tvennt til boða þ.e. að búa í dýru húsnæði í miðborg Reykjavíkur eða sitja löngum stundum í umferðartöfum.

Umferð bifreiða á höfuðborgarsvæðinu aldrei meiri

Mikil umferðaraukning var á öllum helstu stofnæðum höfuðborgarinnar á síðastliðnu ári og hefur hún ekki áður mælist meiri í þessari efnahagsuppsveiflu. Var aukningin svo dæmi sé tekið 8% á milli árána 2016 og 2017 á þremur stöðum þ.e. Reykjanesbraut, Hafnarfjarðarvegi og Vesturlandsvegi og hefur aukningin ekki mælist jafn mikil á þessum leiðum áður í þessari efnahagsuppsveiflu. Alls fóru að meðaltali 162 þúsund ökutæki á sólahring um þessar leiðir og hefur umferðin aldrei áður mælist meiri. Jókst dagsumferðin um ríflega 12 þúsund ökutæki á milli ára. Kemur aukningin í kjölfar metvaxtar á árinu 2016 þegar aukningin mældist 7%.

Meðalumferð á dag um mælisniðin þrjú



Umferðin um ofangreindar stofnæðar höfuðborgarsvæðisins hefur vaxið um tæplega 30% í þessari efnahagsuppsveiflu. Er þetta í takti við vöxt bifreiða í eigu borgarbúa en þær voru tæplega 151 þúsund á síðastliðnu ári. Er umferðaraukningin talsvert umfram vöxt fólksfjölda á höfuðborgarsvæðinu sem hefur verið rétt ríflega 9% á tímabilinu en meðalfjöldi íbúa um hverja bifreiða í eigu heimila á svæðinu hefur lækkað og mældist 2 í fyrra. Aukinn kaupmáttur og fjölgun ferðamanna skýrir vöxtinn umferðar að hluta.

Umferðin hefur haldið áfram að vaxa á þessu ári og verður árið því eflaust enn annað metárið í heildarumferð. Vöxturinn í umferð það sem af er þessu ári hefur hins vegar verið nokkuð hægari en á síðastliðnu ári. Tengist það eflaust minni hagvexti og hægari vexti í fjölda ferðamanna.

Umferðartafir aldrei meiri og kosta milljarða

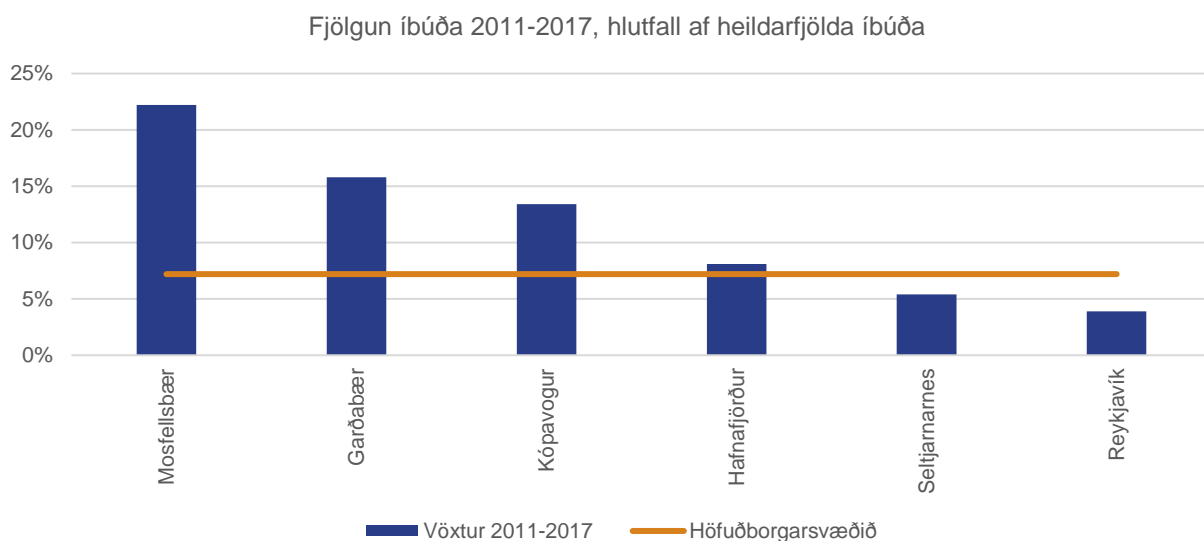
Höfuðborgarbúar hafa aldrei sóað eins miklum tíma í umferðartafir og á árinu 2017. Á einstökum leggjum frá úthverfi inn að miðju á höfuðborgarsvæðinu hefur ferðatíminn aukist til muna frá 2012 skv. nýlegri skýrslu Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Til dæmis má nefna að þeir sem eiga leið í Grafarvogi úr vinnu verða nú að sætta sig við 40% lengri ferðatíma til vinnu en árið 2012.

Út frá nýlegum niðurstöðum umferðarlíkana VSÓ verkfræðistofu fyrir umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu árið 2012 og breytingu í ferðatíma frá þeim tíma má áætla má að um 15 þúsund tímum hafi verið sóað á hverjum degi í umferðartafir á höfuðborgarsvæðinu árið 2017. Það gerir um 25 klukkustundir á hvern höfuðborgarbúa á ársgrundvelli. Ljóst er að þjóðhagslegur kostnaður umferðartafa á höfuðborgarsvæðinu telur tugi milljarða króna vegna tapaðs tíma einstaklinga og fyrirtækja, aukins orkukostnaðar o.fl. þátta.

Unnt væri að greiða úr þessum vandamálum með fjárfestingu í nýjum umferðarmannvirkjum á höfuðborgarsvæði. Þjóðhagsleg arðsemi þess er töluverð. Nær engar nýjar samgönguframkvæmdir hafa átt sér stað á ofangreindum stofnæðum höfuðborgarinnar í núverandi efnahagsuppsveflu þrátt fyrir að umferð hafi aukist verulega. Afleiðing þessa hefur því verið auknar umferðartafir með miklum kostnaðarauka fyrir fyrirtæki og heimili.

Valið stendur á milli umferðartafa eða dýra íbúða

Umferð og íbúðauppbygging eru nátengd. Lítið framboð hefur verið af íbúðarhúsnæði í Reykjavík frá 2009. Áhersla Reykjavíkurborgar hefur verið á þéttingu byggðar en sú íbúðaruppbygging hefur gengið seint og alls ekki fylgt eftir vaxandi þörf vegna fólksfjölgunnar og vaxtar ferðamanna. Eftirspurnin hefur færst til nágrannasveitarfélaga í miklum mæli og framboðið einnig. Þessi þróun er sjálfstæð uppspretta aukinnar umferðar um helstu umferðaræðar borgarinnar.



Samhliða þessari þróun hefur verð íbúða í miðju höfuðborgarinnar hækkað umtalsvert umfram verð íbúða á jöðrum borgarinnar. Áhrif fjarlægðar frá miðju Reykjavíkur á íbúðaverð hefur verið að aukast með vaxandi umferðatöfum. Kostir sem íbúum bjóðast hafa verið í vaxandi mæli að kaupa íbúð á mjög háu verði nær miðju borgarinnar og sleppa við umferðartafir eða kaupa íbúðir á jaðrinum þar sem verðið er lægra en sitja þess í stað fastir í umferðartöfum í lengri tíma. Hvorugur kosturinn er í sjálfu sér góður. Augljóst er að þeir sem eru með minni efni þurfa í þessu samhengi frekar að sitja í umferðarteppu og hinir sem meiri efni hafa á íbúðum á hærra verði geta sloppið við umferðartafir.

Meðalkaup.verð pr.ferm (kr./m²)

