

Veggjöld á höfuðborgarsvæðinu?

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 2. september 2020 | Aðsent efni

Tafagjöld eru óvinsæl, einfaldlega vegna þess að þau þurfa að vera há til þess að ná megintilgangi sínum sem er að draga úr bílaumferð á álagstíma

Veggjöld á höfuðborgarsvæðinu?

Bæði núverandi og fyrrverandi samgönguráðherra telja æskilegt að hefja framkvæmdir við Sundabraut fyrir en seinna. Rætt hefur verið um veggjöld á Sundabraut og einnig um einkaframkvæmd, eins og Hvalfjarðargöng á sínum tíma. Eins og kunnugt er hefur meirihluti borgarstjórnar mjög takmarkaðan áhuga á Sundabraut og hefur á síðustu árum staðið í deilum við ríkisvaldið um legu brautarinnar og tafið þannig fyrir undirbúningi framkvæmda. Nú virðist þó vera að rofa til og aðilar farnir að tala saman í alvöru. Full ástæða er til bjartsýni um að samkomulag náist á næstunni.

Veggjald á Sundabraut

Ætla má að kostnaður við Sundabraut verði um eða yfir 50 milljarðar kr. Á móti sparast kostnaður við mislæg gatnamót o.fl. á Vesturlandsvegi milli Víkurvegjar og Sundabrautar. Nettókostnaður við Sundabraut yrði því e.t.v. ekki meiri en 30-40 milljarðar kr. Þetta er þó það há upphæð að ekki er raunhæft að reikna með að framkvæmdir við Sundabraut komist inn á samgönguáætlun á næstu árum nema .ær verði fjármagnaðar að mestu eða öllu leyti með veggjöldum. Ég tel að þeir sem fengju í staðinn umtalsverða styttingu akstursvegjalengdar myndu flestir sætta sig við að greiða veggjald. Enginn verður tilneyddur til að aka Sundabraut. Allir hafa þann valkost að aka um Vesturlandsveg í gegnum Mosfellsbæ.

Fjármögnun Borgarlínu

Ríkisvaldið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa nýlega samþykkt að leggja til 1,5 milljarð til undirbúnings og fyrstu framkvæmda við Borgarlínuna. Í gildandi samgönguáætlun 2019-2033 er ekki gert ráð fyrir frekari fjárveitingum úr ríkissjóði til framkvæmda við Borgarlínu. Auk þess eru framkvæmdir við Miklubraut í stökk í Hlíðahverfi og

Hafnarfjarðarveg í stökk milli Vífilsstaðavegar og Engidals aðeins að hálfu leyti fjármagnaðar í samgönguáætlun.

Á næstu mánuðum er von á tillögum starfshóps um hvernig megi fjármagna það sem á vantar og hvernig kostnaðurinn skiptist milli sveitarfélaganna og ríkissjóðs. Rætt hefur verið um að hluti af framlögum sveitarfélaganna verði innviðagjöld, sem lögð verði á nýjar íbúðir í grennd við samgönguása Borgarlínunnar. Þau gjöld munu hrökkva skammt til að fjármagna rándýra Borgarlínu. Ljóst er að innheimta verður ný gjöld af umferð innan höfuðborgarsvæðisins, annað hvort í formi veggjalda af tilteknum framkvæmdum, svo sem stökkum og brúm, og/eða í formi notkunargjalda, t.d. svokallaðra tafa- og mengunargjalda sem tekið gætu mið af annatímum, útblæstri ökutækja o.fl.

Tafagjöld eru óvinsæl

Borgarstjóri sagði í umræðunni um fyrirhuguð veggjöld á höfuðborgarsvæðinu að veggjöld væru algeng í borgum erlendis. Það má til sanns vegar færa, ef átt er við veggjöld fyrir akstur um einstök mannvirki í borgum, t.d. dýr veggöng eða vegbrýr. Hins vegar eru tafagjöld (e. congestion charges) sem sett eru í hring(i) um afmarkaða borgarhluta mjög sjaldgæf og í flestum tilvikum hefur þeim aðeins verið komið á í stórborgum. Tafagjöld eru óvinsæl, einfaldlega vegna þess að þau þurfa að vera há til þess að ná megintilgangi sínum sem er að draga úr bílaumferð á álagstíma.

Fyrir nokkrum árum voru í Noregi stofnuð samtök sem eru á móti veggjöldum. Þau buðu fram til borgarstjórnarkosninga í Stavanger og fengu 3 fulltrúa í borgarstjórn. Þegar veggjöld á Stavangersvæðinu voru hækkuð um 100 % á álagstíma umferðar s.l. haust, og þar með sett á tafagjöld, þá kallaði það á hávær mótmæli. Skemmdarverk voru unnin á gjaldtökustöðvum. Núna í september verða kosningar til sveitarstjórna og fylkja í Noregi og þá verður spennandi að sjá framgang þessara samtaka á móti veggjöldum.

Tafagjöld eru óþörf

Hin rándýra Borgarlína mun kosta a.m.k. 100 milljarða kr. Ég hef áður bent á möguleikann á ódýru hraðvagnakerfi sem myndi í mesta lagi kosta um 30 % af kostnaði við Borgarlínu, en myndi þó gera næstum sama gagn. Þannig mætti spara a.m.k. 70 milljarða eða 1 stk nýjan Landspítala. Það er glórulaust að eyða 70+ milljörðum til þess að bílaumferð verði aðeins um 1 % minni en ella. Áætlaður kostnaður við uppbyggingu innviða fyrir Borgarlínu til ársins 2033 er 42 milljarðar. Ef ódýrt hraðvagnakerfi yrði fyrir valinu, þá myndi aðeins vanta um 13 milljarða í fjármögnun Borgarlínu til ársins 2033. Það mætti þá auðveldlega fjármagna ódýra hraðvagnakerfið og ofangreinda vegstokka með annars vegar innviðagjöldum og hins vegar hóflegum veggjöldum á umferð um vegstokkana. Þeir sem ekki myndu vilja greiða gjald fyrir að aka um tiltekinn stökk gætu valið sér aðra leið.

Höfundur er samgönguverkfræðingur.