

## Athugasemdir Stjórnar íbúasamtaka Bústaða- og Fossvogshverfis vegna skipulagstillagna um þéttingu byggðar í Bústaða- og Fossvogshverfi

Ágætu fulltrúar og starfsmenn borgarinnar.

Það er bæði heiður og ánægja þessa félags að taka þátt í umfjöllun um skipulagsmál hverfisins og borgarinnar. Rétt er að taka fram í upphafi að meðsend umsögn varðar þéttingu byggða í Bústaða- og Fossvogshverfi sem og önnur atriði í skipulagsmálum Reykjavíkur sem hafa bein og óbein áhrif á það hverfi. Á kynningarfundum borgarinnar um skipulagstillögur um þéttingu byggðar í Bústaða- og Fossvogshverfi sem haldnir voru 14. og 21. október voru kynntar tillögur borgarinnar um aukið byggingarmagn við Bústaðaveg og 8. desember voru þessar tillögur einnig ræddar á fundi sem íbúasamtölin boðuðu til á fundi í Réttarholtsskóla.

Meðfylgjandi er greinargerð með frekari athugasemdum stjórnar íbúasamtakanna um það sem fram kom á áðurnefndum fundum auk annarra atriða. **Á fyrrgreindum fundum kom almennt fram sú skoðun að aukið byggingarmagn myndi skerða lífsgæði á í hverfinu og voru íbúar þess vegna almennt á móti þessum tillögum.** Í þessu sambandi er einnig stuðst við óformlega skoðanakönnun sem framkvæmd var af íbúa hverfisins sem sýndi ótvírætt að mikill meirihluti íbúa er á móti auknu byggingarmagni við Bústaðaveg af sömu ástæðu.

Í könnuninni kom fram að 72% þeirra sem eru yngri en 60 ára eru á móti tillögunum, 71% þeirra sem búa annarstaðar í hverfinu en við Bústaðaveg eru á móti tillögunum og 82% þeirra sem búa við Bústaðaveg eru á móti tillögunum og 90% þeirra sem búa í blokkunum efst við Bústaðavegin eru á móti tillögunum. Í heildina litið er því mikill meirihluti íbúa Fossvogs og Bústaða á móti tillögum um húsaðir við Bústaðaveg. Nokkur hundruð manns tóku þátt í þeirri könnun. Á heildina litið eru umræddar tillögur borgarinnar heldur ekki nægjanlega vel unnar þar sem inn í þær vantar algerlega umfjöllun um fjölmörg atriði sem auknu byggingarmagni fylgir við Bústaðavegin, m.a. er varðar efnahags- samfélags- og umhverfisatriði og áhrif þessara atriða á íbúa svæðisins.

Það litla landsvæði sem er sitt hvoru megin við Bústaðavegin ber ekki aukið byggingarmagn af fjölmörgum augljósum ástæðum. Svæðið er þegar þéttbyggt og frekara byggingarmagn myndi þröngja verulega að öllum ferðamáta núverandi íbúa, auka umferðarmagn, slyshættu, auka skugga, skerða gróður sitt hvoru megin við Bústaðavegin og margt fleira, en gróður við slíkar götur er mikilvægur til að taka bæði ryk og hávaða.

Til að bæta umhverfi og lífsgæði við Bústaðaveg, ætti þess í stað að auka gróður og byggja undirgöng eða göngubrú yfir Bústaðaveg. Það væri því nær að auka gróður meðfram Bústaðavegi í stað þess að auka steypumagn, hávaða og mengun, ef það er tilgangurinn að bæta lífsgæði á svæðinu. Nánar skýringar og röksemdir má sjá í meðfylgjandi umsögn félagsins. Einnig er bent á fjölmörg önnur atriði í skipulagsmálum í Reykjavík sem hafa bein og óbein neikvæð áhrif á Bústaða og Fossvogshverfi. Tillögur borgarinnar - eru því langt frá því að vera eins ábyrgar og faglegar og almannahagsmunir krefjast til framtíðar í svo stórum framkvæmdum. Slíkar tillögur þarf því að forvinna frá grunni, með hliðsjón af því sem áður sagði.

**Stjórn íbúasamtakanna, endurómar þá skoðun íbúanna að aukið byggingarmagn við Bústaðaveg myndi skerða lífsgæði á margan hátt í hverfinu eins og fjallað hefur verið um og er því alfarið á móti þeim tillögum .**

Fyrir hönd Stjórnar íbúasamtaka Bústaða- og Fossvogshverfis

---

Gísli Kr. Björnsson, formaður

Aðrir í stjórn: Ólafur Elíasson, Baldur Pétursson, Guðjón Pétursson og Íris Davíðsdóttir

Sjá nánar meðfylgjandi athugasemdir stjórnar íbúasamtaka Bústaða- og Fossvogshverfis.

## Greinargerð

### Athugasemdir Stjórnar íbúasamtaka Bústaða- og Fossvogshverfis vegna skipulagstillagna um þéttingu byggðar í Bústaða- og Fossvogshverfi

Það er bæði heiður og ánægja þessa félags að taka þátt í umfjöllun um skipulagsmál hverfisins og borgarinnar, í þessu erindi sem og á undanfönnnum fundum og þakkað fyrir þátttöku, borgarstjóra og annarra úr stjórn borgarinnar, sem og þátttöku embættismanna borgarinnar í umræðum á þessum fundum.

Á þessum fundum hafa farið fram fagleg og málefnaleg skoðanaskipti, í þeim tilgagni að þroska umfjöllun og tillögur þannig að sem flestum íbúum líki og verði sáttir til framtíðar, þar sem skipulagsmál og byggingar munu standa til langs tíma og það er eflaust vilji allra að vel takist til.

Rétt er að taka fram í upphafi að meðsend umsögn varðar þéttingu byggða í Bústaða- og Fossvogshverfi sem og önnur atriði í skipulagsmálum Reykjavíkur sem hafa bein og óbein áhrif á það hverfi.

Að því sögðu er rétt að taka fram að fjölmargt í skipulagsmálum Reykjavíkur er til fyrirmyndar og hefur tekist afar vel, s.s. skipulag hjólréiðabrauta, göngustíga og þétting byggða á ýmsum svæðum þar sem nægt landrými er fyrir hendi og það truflar ekki þá byggð sem fyrir er. Fyrirætlanir um öflugar almenningssamgöngur eru einnig til sóma, þó skiptar skoðanir séu um útfærslu þeirra hugmynda. Fjölmörg önnur atriði mætti nefna til viðbótar sem tekist hafa vel, en það er kannski ekki tilefni þessa erindis.

Þær efnislegu ábendingar sem fram koma í þessum athugasemdum, nýtast vonandi í frekari umræða og þróun í skipulagsmálum borgarinnar í þessu hverfi sem og öðrum. - til að gera gott hverfi og borg enn betri.

Á kynningarfundum borgarinnar um skipulagstillögur um þéttingu byggðar í Bústaða- og Fossvogshverfi sem haldnir voru 14. október og 21. október voru kynntar tillögur borgarinnar um aukið byggingarmagn við Bústaðaveg.

Þessar tillögur voru einnig ræddar á fundi sem íbúasamtölin boðuðu til á fundi í Réttarholtsskóla, þann 8. desember, þar sem borgarstjóri Dagur B. Eggertsson og Eypór Laxdal Arnalds fulltrúi Sjálfstæðisflokksins komu til að svara spurningum íbúa hverfisins. Þar kom fram mikil andstaða íbúa hverfisins vegna tillagna borgarinnar um aukið byggingarmagn.

Meðfylgjandi eru athugasemdir stjórnar íbúasamtakanna um það sem fram kom á áður nefndum fundum. En á fyrrgreindum fundum kom almennt fram sú skoðun að aukið byggingarmagn myndi skerða lífsgæði á mörgum svæðum í hverfinu og voru íbúa almennt á móti þessum tillögum.

Í þessu sambandi er einnig stuðst við óformlega skoðanakönnun sem framkvæmd var af íbúa hverfisins sem sýndi ótvírætt að mikill meirihluti íbúa er á móti auknu byggingarmagni við Bústaðaveg. Nokkur hundruð manns tóku þátt í þeirri könnun. Sjá má hér að neðan línurit um niðurstöðu könnunarinnar.

Eins og sjá má af meðfylgjandi mynd sem er unnin upp úr óformlegri könnun sem Vigdís Fjóra Stefásdóttir íbúi í Fossvogi vann og birt er á Facebook síðunni 108 RVK Hverfagrúbbá.

Þar kemur fram að mikill meirihluti þeirra sem afstöðu tóku eru á móti tillögum Reykjavíkurborgar um húsaraðir við Bústaðaveg.

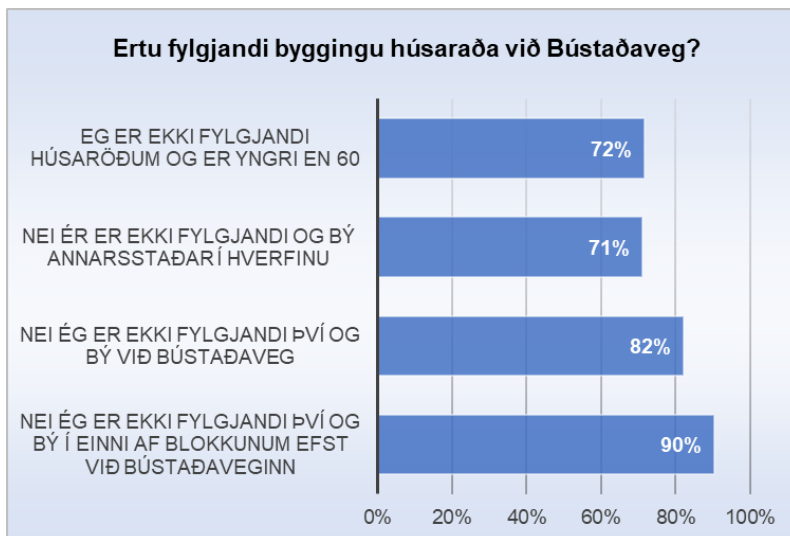
Þarna kemur fram að 72% þeirra sem eru yngri en 60 ára eru á móti tillögnum.

71% þeirra sem búa annarstaðar í hverfinu en við Bústaðaveg eru á móti tillögnum. 82% þeirra sem búa við Bústaðaveg eru á móti tillögnum.

90% þeirra sem búa í blokkunum efst við Bústaðavegin eru á móti tillögnum. Í heildina litið er því mikill meirihluti íbúa Fossvogs og Bústaða á móti tillögnum um húsaðir við Bústaðaveg.

### Ef tillögur borgarinn eru skoðaðar, má m.a. nefna eftirfarandi atriði

Á heildina litið eru umræddar tillögur borgarinnar ekki nægjanlega vel unnar þar sem inn í þær vantar algerlega umfjöllun um fjölmörg atriði sem auknu byggingarmagn fylgir við Bústaðavegin, m.a. er varðar efnahags-, samfélags- og umhverfisatriði og áhrif þessara atriða á íbúa svæðisins.



Umfjöllun um þessi mikilvægu atriði er veigamikil forsenda þess að hægt sé að sjá hvað hefur áhrif á svæðið. Það er afar mikilvægt þar sem í skipulagsmálum og byggingarmálum er verið að breyta umhverfi til langs tíma með aðferðum sem eru óafturkræfar, nema að rífa aftur viðkomandi byggingar.

Það er því afar mikilvægt að áhrif af slíkum framkvæmdum séu skoðuð frá margvíslegum hliðum og horft sé til framtíðar. Engin slík umfjöllun fylgdi þessum tillögum, né öðrum til að mynda við Miklubraut. Hætta er á miklum óþarfa kostnaði og tjóni á fjölmörgum sviðum til framtíðar, fyrir íbúa viðkomandi svæðis, sem og alla íbúa Reykjavíkur og annarra svæða sem slíkar aðgerðir munu hafa áhrif á, s.s. er varðar ferðatíma til og frá vinnu svo eitt dæmi af mörgum sé nefnt.

Mynd: Reykjavíkurborg.

Það litla landsvæði sem er sitt hvoru megin við Bústaðavegin ber ekki auknið byggingarmagn af fjölmörgum ástæðum. Svæðið er þegar þéttbyggt og frekara byggingarmagn myndi þrengja verulega að öllum ferðamáta núverandi íbúa, auka skugga,



skerða gróður sitt hvoru megin við Bústaðavegin verulega en gróður við slíkar götur er mikilvægur til að taka bæði ryk og hávaða. Það væri því nær að auka gróður meðfram Bústaðavegi í stað þess að auka steypumagn, hávaða og mengun, ef það er tilgangurinn að bæta lífsgæði á svæðinu.

Sunnan Bústaðavegar eru tillögur um að byggja þar sem nú eru göturnar Efstaland, Gautland og Hörðaland. Bílastæði íbúa við þessar götur færu undir hús og óljóst er hvað kemur í staðinn. Hitaveitustokkur sem liggur meðfram Bústaðavegi takmarkar pláss fyrir hús, því



miðað við áætlanir væru húsin byggð fyrir innan stokkinn sem setur húsin afar nálægt húsunum sem fyrir eru.

Í tillögum borgarinnar er einnig gert ráð fyrir að koma fyrir bílastæðum meðfram Bústaðavegi fyrir nýju íbúðirnar sem í raun myndi auka slyshættu verulega á Bústaðavegi. Einnig kom fram að lækka ætti umferðarhraða niður í 40 km klst. og jafnvel minna, sem í raun myndi skapa verulega aukna slyshættu í öðrum nærliggjandi götum og valda umferðastíflu, Það myndi hafa mikil áhrif á alla umferð í Reykjavík og valda auknum töfum sem og aukinni mengun þar sem bílar væru fastir í umferðarstíflum í nærliggjandi götum, þegar þeir reyndu að finna nýjar leiðir.



Á kynningarfundum borgarinnar kom almennt fram mikil andstaða hjá íbúum á vinnubrögðum borgarinnar, þar sem tillögurnar voru afar illa undirbúnað og rökstuddar, þar sem meðal annars var stuðst við samráðsfundi í barnaskólum fyrir nokkrum árum (2015-2017) sem ein helstu röksemd fyrir tillögunum.

Nokkur dæmi:

1. Fullyrðing borgarinnar: - aukið byggingarmagn við götur (Bústaðaveg) er til að lækka umferðarhraða.  
Svar: Venjulega eru settar hraðahindranir - eða umferðarhraði lækkaður með reglum, en ekki byggingum. Þessi fullyrðing borgarinnar stenst því ekki.
2. Fullyrðing borgarinnar: Byggingar við Miklubraut eru til að mynda hljóðmúr fyrir hverfið.  
Svar: Ef það er hávaði við umferðargötur - eru byggðir garðar (hljóðmön) til að taka hávaða fyrir íbúðir þar fyrir aftan, en það eru ekki byggðar íbúðir með fólki sem hljóðmön fyrir aðrar íbúðir þar fyrir aftan. Þessi fullyrðing borgarinnar stenst því ekki.
3. Fullyrðing borgarinnar: - stefnt er að grænum svæðum.  
Svar: Á sama tíma er grænum svæðum útrýmt með steypu. Þessi fullyrðing borgarinnar stenst því ekki.
4. Fullyrðing borgarinnar: - allt of mikið er af bílum þar sem þeir menga.  
Svar: Bílar menga sífellt minna, þar sem þeir ganga fyrir rafmagni eða methani. Bílar eru því að verða umhverfisvænni. Þessi fullyrðing borgarinnar stenst því ekki.
5. Borgin ætlar að gera Bústaðaveg öruggari fyrir gangandi vegfarendur.  
Svar: Ef svo væri ætti borgin að byggja undirgöng eða göngubrýr fyrir fólk/nemendur sem þurfa að fara yfir Bústaðaveg. Aukið byggingarmagn alveg við Bústaðaveg með bílastæðum við Bústaðaveg, mun þvert á móti auka slyshættu umtalsvert. Íbúar hafa áður lagt til undirgöngum eða göngubrýr en á það hefur ekki verið hlustað. Þessi fullyrðing borgarinnar stenst því ekki,
6. Borgin segir Miklubraut verði gerð að borgargötu - þó að umferð um Miklubraut verði ofanjarðar - sem mun auka gæði og öryggi.  
Svar: Að gera Miklubraut að borgargötu með samsíða bílastæðum, mun ekki einungis stórauka slyshættu á mestu og stærstu stofnæð borgarinnar – þar sem borgarlína á að koma í miðju umferðar – sem krefst göngubrautar yfir umferðargötur í báða áttir á mörgum stöðum, heldur mun þetta valda algeru umferðaröngþveiti í Reykjavík, þar sem afkastageta Miklubrautar mun minnka um c.a. 30-70%. Þetta á að gera þó að Miklubraut sé ekki komin í stökk.

Þetta á að gera á sama tíma og íbúum Reykjavíkur hefur fjölga umtalsvert og búið er að byggja þúsundir íbúða innan Reykjavíkur með tilheyrandi fjölgun bíla, og vaxandi fjöldi einstaklinga sem býr utan borgarinnar sækir vinnu í borginni m.a. vegna þess að íbúðaverð er hefur hækkað mikið - svo ekki sé minnst aukingu á ferðamönnum sem taka bílaleigubíla og ferðast m.a. um í Reykjavík.

Þessi fullyrðing borgarinnar því stenst því ekki sem auk þess mun líklega valda miklu umferðar- og efnahagsöngþveiti í Reykjavík og auka verulega kerfisáhættu á fjölmörgum sviðum er varðar efnahagsleg-, samfélagsleg- og umhverfisleg atriði.

7. Borgin segir um tillögur um Miklubraut og Bústaðaveg að tilgangurinn sé að hægja á umferð og fækka bílum. Þetta svar borgarinnar var ítrekað gefið á fundi í Réttarholtsskóla.

Svar: Þetta er líklega eitt af fáum svörum borgarinnar þar sem ekki er reynt að fela hlutina með rósamáli eða tala í hringi, þar sem ekki er hægt að skilja svarið. Þessi fullyrðing borgarinnar er rétt - EN mun valda algeru umferðaröngpveiti í Reykjavík og skerða lífsgæði verulega víðsvegar innan og utan Reykjavíkur

Einnig má benda á að komið hafa fram ábendingar um að hávaði við nýbyggð nús við Bústaðaveg þ.e. Furugerði sé alltað 60 desibil þegar leyfður hávaði í slíkum tilvikum sé 50 desibil eða verulega fyrir ofan leyfileg mörk. Svifryk af Bústaðavegi í þessum húsum sem verið er að byggja örfáa metra frá Bústaðavegi verður auk þess umtalsvert sem er heilsuspillandi.

### **Almennt um önnur atriði sem hafa bein og óbein áhrif á Bústaða og Fossvogshverfi sem mikilvægt er að hafa með í umræðunni**

Í tillögum borgarinnar er ekkert fjallað um mikilvæg atriði í skipulagsmálum, sem hafa veigamikil áhrif á hagfræðileg, samfélagsleg og umhverfisleg atriði og um leið lífsgæði á viðkomandi svæðum eins og í Bústaða- og Fossvogshverfi.

Þessi stóru mál er mikilvægt að fjalla einnig um þar sem þau hafa áhrif í skipulagsmálum eins og samgöngum s.s. með Borgarlínu, Miklubraut, Bústaðavegi, Suðurlandsbraut, Sundabraut, umferðarfæði yfir Skerjafjörð og í fleiri aðgerðum og hafa mikil bein og óbein áhrif á önnur hverfi eins og Bústaða og Fossvogshverfi. Þetta stafar t.d. af því að takmarkandi og hamlandi umferð á öðrum stöðum, beinir beint og óbeint aukinni umferð í meira mæli inn á Bústaðavegin.

Áhrifa á slíkum stórum skipulags- og samgöngumannvirkjum hefur einnig áhrif á fyrirtæki, stofnanir og einstaklinga, ekki bara í Reykjavík heldur í nærliggjandi sveitarfélögum og í raun landið allt og þá sem ferðast um Reykjavík. Það er því ekki rétt að miklar þrengingar og takmarkanir á umferð hafa bara áhrif á viðkomandi svæði, áhrifin eru miklu meiri og víðtækari. Þess vegna er mikilvægt að fjalla um þessi mál á heildstæða hátt út frá efnahagslegum-samfélagslegum og umhverfislegum áhrifum á alla aðila innan og utan borgar. Það hefur ekki verið gert, sem þó hefði löngu átt að vera búið og á að vera framkvæmt – áður en komið er með tillögur – þar sem tillögur eiga að byggjast á og taka mið af slíkum atriðum.

Þegar unnið er að stórum framkvæmdum innanlands og erlendis er almennt tekið mið af sjálfbærniatriðum og atriðum er varðar kerfisáhættu viðkomandi framkvæmda og áhrif þeirra könnuð á efnahagsatriði, samfélagsatriði og umhverfisátriði – sem einkonar áhættu-, hagkvæmni- og gæðaprófun fyrir íbúa og atvinnulíf. Þegar slíkar samanburðarrannsóknir og valkostagreining hefur farið fram er hægt að velja bestu leiðir fyrir almannahagsmuni til lengri tíma.

Ekkert af þessu hefur verið gert í þessum tillögur í tillögum um Bústaðaveg og Miklubraut, jafnvel þó að um mjög stórar framkvæmdir sé að ræða eins og þrenging Miklubrautar og áhrif borgarlínu með braut í miðju gatna í stað þess að vera í hliðum gatna eins og nú er á Strætóleiðum. Þessi miklu gallar í undirbúningi tillagna gerir áhættu af þessum tillögum mjög miklar fyrir íbúa og atvinnulíf, sem líklegt er að raungerist, verði áður nefnd valkostagreining ekki framkvæmd í tillögum vegna Borgarlínu, Miklubraut, Bústaðavegi, Suðurlandsbraut, Sundabraut, brú um Skerjafjörð og í fleiri aðgerðum.

Almannahagsmunir innan og utan Reykjavíkur, krefjast slíkra forgangsröðunar í hönnun framkvæmda þar sem slíkar aðgerðir eiga að standa til lengri tíma með hagsmuni allra í huga en ekki þröngs hóps í einangruðum og fáum sviðum. Slíkar framkvæmdir eru ekki bara fyrir suma í ákveðnum hverfum borgarinnar til skamms tíma, heldur alla, innan og utan Reykjavíkur til langs tíma. Þess vegna er hér fjallað stuttlega um nokkur almenn atriði sem hafa bein og óbein áhrif á Bústaða- og Fossvogshverfi.

### **Samráð við íbúa**

Borgin hefur talað um að haft hafi verið samráð um þessar tillögur í Bústaða- og Fossvogshverfi, en þegar það er skoðað, kemur í ljós að lítið samráð hefur verið haft við íbúa við gerð þessarar tillagna. Helsta atriðið sem borgin nefnir um samráð við íbúa er fundur sem haldin var í grunnskóla á svæðinu fyrir mörgum árum (2015-2017) síðan þar sem gert var pappírsmódel af svæðinu eins og það leit út þá. Nær ekkert samráð hefur því verið viðhaft við íbúa hverfisins um þessar tillögur áður en þær voru lagðar fram.

## Græn svæði og svifryk

Á sama tíma og borgin tala um mikilvægi þess að auka græn svæði, er hvert tækifæri nýtt til að fækka grænum svæðum s.s. meðfram Bústaðavegi með steypu og auknu byggingarmagni. Fjölmargar rannsóknir hafa sýnt fram á að græn svæði eru mikilvæg fyrir líkamlegt og andlegt heilsufar borgarbúa og er einnig mikilvægt fyrir lífsgæði og velferð barna. Aukið byggingarmagn hefur einnig minnkað birtumagn í íbúðum sem er skaðlegt fyrir heilsu íbúa. Grænum svæðum í Reykjavík hefur fækkað mikið með þéttingu byggða. Það er því mikilvægt að auka græn svæði og garða í Reykjavík, en ekki ófugt eins og með tillögum um þéttingu byggða við Bústaðaveg og Miklubraut.

Um leið og byggingarmagn er aukið og nýjar byggingar eru færðar nánast við hliðina á umferðargötum eins og ætlunin er á Bústaðavegi og Miklubraut, verður svifryk í þessum nýju íbúðum óhjákvæmilega verulegt frá umferð, en slíkt ryk er hættulegt fyrir einstaklinga og líkleg til að auka líkur á hættulegum lungna- og hjartasjúkdómum síðar meir, skv. rannsóknnum.

## Umferðarflæði og áhrif á efnahagsleg-, samfélagsleg og umhverfisleg atriði

Á undanförmum árum hefur verið þrengt að umferðarflæði í borginni, þrátt fyrir mikla fjölgun, íbúa, ferðamanna og stórauðnum fjölda einstaklinga sem búa utan borgarinnar en sækja vinnu í Reykjavík. Það veldur aftur mikilli aukningu umferðar. Lítið eða ekkert tillit hefur verið tekið til þess að fjöldi íbúa utan borgarinnar sækir vinnu innan borgarinnar þar sem íbúðaverð innanborgarinnar er orðið hátt og þá skiptir flutningsgeta megin stofnæða verulegu máli, s.s. umferðarflæði á Miklubraut sem þarf þá að geta sinn því umferðarflæði með tilheyrandi töfum og teppum, hvað þá að að þrengt sé að slíkum stofnleiðum um 30-70% eins og gert er í nýlegum tillögum.

Anni megin umferðaræðar ekki þessari umferð verður miklu meira álag á nærliggjandi leiðir s.s. um Bústaðaveg. Því er mikilvægt að slíkar stórar stofnæðir geti sinnt auknu umferðarmagni sem um leið myndi þá létta á álagi við Bústaðaveg. Mislæg gatnamót við Bústaðaveg og Reykjanesbraut myndi auka umferðarflæði frá Miklubraut inn á Reykjanesbraut með því að taka í burtu ljós á þeim stað og létta um leið álagi og umferð af Bústaðavegi. Núverandi stefna borgarinnar að þrengja að umferð og fækka akgreinum og lækka umferðarhraða s.s. á Suðurlandsbraut, Miklubraut og á fleiri stöðum mun því auka álag verulega á aðrar leiðir s.s. Bústaðaveg.

Lítið hefur verið fjallað um það hjá borginni og nærliggjandi sveitarfélögum og hjá Betri Samgöngum, hvaða áhrif borgarlína og þrenging gatna og minna umferðarflæði bíla hefur á atriði er varða efnahagsleg, samfélagsleg og umhverfisleg atriði og afleiðingar á minna umferðarflæði.

Dæmi

### Efnahagsleg atriði er t.d.:

**hagsmunir einstaklinga**, umferðartími til og frá vinnu (í bíl eða borgarlínu/strætó), kostnaður af töfum í umferðinni, umferðartími, áhrif á möguleika til að sækja margvíslega þjónustu vegna meiri tafa í umferð, og áhrif þess á að flutninga nemendatil og frá skólum. Greina þyrfti kostnað eða ávinning þeirra sem munu ferðast með borgarlínu sem eru c.a. 15%-20% og hinna 80%-85% sem munu ferðast með bíl og verða fyrir auknum töfum vegna borgarlínu og þrengingar gatna, o.fl. Ferðavenjur fólks eru ekki bara frá A til B þ.e. til og frá vinnu heldur og ekki síður, til og frá vinnu, í ræktina, fara í verslanir, ná í börn í skóla og margt fl. sem ekki er línuleg ferð frá A til B eins og gert er ráð fyrir í borgarlínu. Núverandi strætókerfi með auknum hraðleiðum væri mun líklegra til að geta sinnti slíkum þörfum. Mun fleiri atriði mætti nefna.

**hagsmunir fyrirtækja**, kostnaður fyrirtækja af staðsetningu í Reykjavík, vegna meiri tafa almennt í samgöngum, áhrif á þjónustu, áhrif á innkaup og sendingar og þjónustu með bílum, kostnaður vegna tafa launþega í umferðinni (85% fara með bíl), o.fl.

**hagsmunir stofnana, ríkis og borgar** kostnaður ríkis og borgar að staðsetningu í Reykjavík, vegna meiri tafa almennt í samgöngum, áhrif á þjónustu, áhrif á innkaup og sendingar og þjónustu með bílum, kostnaður vegna tafa launþega í umferðinni (85% fara með bíl), o.fl.

### Samfélagsleg atriði

**Samgöngur**, áhrif á öryggi í samgöngum ef flutningsgeta stofnæða í umferðinni er minnkuð um allt að 50%+, áhrif á öryggi í tilvikum ef íbúar þurfa að yfirgefa hluta eða meira af borginni og flutningsgeta stofnæða hefur verið skorin niður, áhrif þess á aðrar umferðaræðar ef flutningsgeta bílaumferðar á stofnæðum er minnkuð verulega, skerðing á flutningsgetu. Mun fleiri atriði mætti nefna.



## Umhverfisleg atriði

Í megin atriðum varða umhverfisleg atriði, land, vatn og loft. Hvað land varðar er land tekið undir byggingar sem minnkar um leið græn svæði og gróður sem eru mikilvæg hverju umhverfi. Þegar fjallað er um loft varðar það t.d. mengun frá bílum, svifryk, koltvísýring (CO2) o.fl. Gróður og tré t.d. meðfram umferðargötum getur myndað skjól fyrir slíkri mengun. Ef tafir verða í umferð kann það að auka mengun CO2, þar sem bifreiðar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti eru þá lengur að komast áleiðis. Þrif gatna hefur einnig umtalsverð áhrif á svifryk sem er oft umtalsvert þar sem þrif á götum hafa verið ábótavant. Fjölgun íbúa eykur umferð og um leið mengun. Mun fleiri atriði mætti nefna.

## Borgarlína, umferðarflæði og markaðsmál

Í nýlegri könnun á vegum Strætó kom einnig fram að 29,8% svarendur töldu fjölga ætti ferðum strætó, 25% vildu betra leiðakerfi, 21% vildu lækka verð og einungis 1,3% nefndu Borgarlínu.

Í þessu sambandi má einnig nefna að þessi atriði skipta miklu máli – þar sem Strætó verður að þjónusta borgarlínu ef hún á að ganga upp. Kerfi Strætó með auknum hraðleiðum er því jafna mikilvægt og líkleg miklu mikilvægara en fáar leiðir borgarlínu.

Flestar áætlanir um borgarlínu byggja einnig á því að þar verði stóraukin þátttaka almennings, en engar traustar vísbendingar eru í þá átt. Verði það raunin munu hugmyndir um borgarlínu skapa mun meiri óþægindi og kostnað en núverandi kerfi með hraðvögnum.

Umræða um borgarlínu hefur einnig oftast verið einhliða og á afar þröngu sviði – þ.e. nær eingöngu horft á örlítið skemmi ferðatíma farþega borgarlínu sem eru um 15%-20% þeirra sem ferðast, sem einnig væri hægt að ná hugsanlega mun betur með bættu skipulagi á hraðvögnum eða léttri borgarlínu. Nær ekkert hefur verið fjallað um kostnað af seinkun á ferðatíma 80%-85% þeirra sem ferðast með bílum (sem auk þess eru í vaxandi vistvæni). Slíkur samanburður ætti að vera einfaldur þar sem borgarlína mun seinka ferðatíma 80% íbúa vegna þrenginga á umferð s.s. með þrengingum á leiðum fyrir bíla þar sem borgarlína ferðum – s.s. á Suðurlandsbraut, Miklubraut og mörgum fl. – á meðan ávinningur eru fyrir 20%.

Ekkert hefur heldur verið fjallað um mismunandi útfærslur almenningsgangna hvort sem það heitir borgarlína, léttborgarlína eða hraðvagnar. Engar sviðmyndir hafa verið gerðar og samanburðarrannsóknir til að proska umræðu í leið að bestu valkostum – bæði hvað varðar kostnað en ekki síður áhrif á aðra umferð í borginni s.s. umferð bíla.

Umræða um borgarlínu hefur heldur ekki tekið mið að því að, ferðamáti fólks er ekki línulegur, eftir legu borgarlínunnar frá A til B, heldur er hann margvíslegur í margar áttir, of í kappi við tíma s.s. til að koma nemendum í skóla, gera innkaup, fara í líkamsrækt, sem borgarlína getur ekki sinnt ekki sinnt.

Í umræðunni virðist einnig ríkja ákveðin rörsýn á ákveðnum hugtökum s.s. borgarlínu þó einungis sé um að ræða hönnun á almenningsgangum til að koma fólki fljótt og skipulega á milli staða.



# Vilja fleiri ferðir, betra leiðakerfi og lægra verð

● Borgarlína áttunda algengasta svarið en hana nefndu 1,3%

Steinar Ingi Kolbeins  
steinar@mbi.is

Könnunarfyrirtækið Zenter vann í marsmánuði neytendakönnun fyrir Strætó en slíkt er alla jafna gert einu sinni til tvisvar á ári.

Guðmundur Heiðar Helgason, upplýsingafulltrúi Strætó, segir mikið gagn að þessum könnunum fyrir Strætó. „Við erum alltaf með ákveðinn grunn í spurningunum svo hægt sé að herja saman milli ára en svo reynum við einnig að fá svör við ákveðnum málum sem eru í deiglu umni hverju sinni. Til dæmis höfum við kannað viðhorf til næturaksturs og gæluþýra og nú í ár voru það áhrif Covid-19 á starfsemina okkar.“

Í könnuninni er meðal annars spurt hvað Strætó geti gert til þess að einstaklingar séu líklegri til að nýta sér þjónustuna. Þrjú svör standa áberandi upp úr. Flestir

sögu aukna tíðni ferða skipta mestu máli í þessu sambandi. Guðmundur segir aðspurður að aukin tíðni ferða sé að sjálfsgötu hluti af langtíma-áætlunum um almenningsgangöngur á höfuðborgarsvæðinu.

**Þurfi að bíða þangað til 2025**

„Þetta er í rauninni það sem Borgarlína snýst að mestu leyti um,“ svarar hann og bendir á að stefnan sé að tvær stofnaðar Borgarlínu verði teknar í gagnid ári 2025. En líklegt sé að almenningur þurfi að bíða þangað til, hvað varðar tíðari ferðir. Hann segir einnig að ákvörðun um að fjölga ferðum liggja hjá stjórn Strætó og hún sé því í raun pólitísk. „Stjórn Strætó tekur ákvörðun um tíðni ferða og því þyrfti náttúrulega að fylgja fjármagn.“

Næstflestir svörðu á þá leið að „betra leiðakerfi“ væri líklegast til að stuðla að aukinni notkun strætó.

Guðmundur bendir á að afar snúið sé að „besta“ leiðakerfin en hann segir þó að samhliða nýju greiðslukerfi fái Strætó „mjög verðmæt gögn“.

Hingað til hafi einu göm Strætó um ferðavenjur fólks verið svokallaðir innstigsmælar. Nýja greiðslukerfið verði til þess að hægt sé að sjá hvaðan fólk er að ferðast og hvar það skiptir um vagna. „Þetta gerir okkur vonandi kleift að besta enn betur leiðakerfið okkar.“

Í þriðja lagi benti svarendur könnunarinnar á að verð væri of hátt. Guðmundur bendir á að verði á stöku fargjaldi hafi fylgt verðlags-hækkun í landinu frá stofnun Strætó. Nú á þriðjudag breytist verðskrá Strætó og segir Guðmundur. „Þar hækkar verð á suma hápa en lækkar á aðra.“

Borgarlína var áttunda algengasta svarið í þessum hluta könnunarinnar en 1,3% svarenda nefndu hana.

Þannig væri kannski ástæða til að breyta nafni Strætó í borgarlínu og vinna í að auka skilvirkni borgarlínunnar strætó. Þar virðist að margvíslegt megi gera skv. nýlegri könnun – sem hugsanlega skilaði miklum árangri ef umræða snerist um að efla borgarlínuna strætó.

Annar ótrúlega mikill ágalli í slyshættu og kostnaði vegna meiri umferðartafa hönnun borgarlínunnar er sú hugmynd að borgarlína þurfi að vera í miðju akbrauta.

Slíkt krefst mun meira pláss fyrir akbrautir, þrengir að og fækkar akbrautum og hægir auk þess á umferð þar sem bæta þarf við fjölmörgum gagnbrautum til að fólk komist að borgarlínunni – en til þess þarf fólk að fara yfir akbrautir þar sem borgarlína á að vera í miðjunni.

Slíkt fyrirkomulag mun hægja verulega á allri umferð bíla þar sem borgarlínan fer um og valda einnig umtalsvert meiri slyshættu fólks þar sem fólk þarf að fara yfir akbrautir til að komast í borgarlínu – en slíkt er t.d. ekki í tilfelli núverandi hraðbrauta Strætó þar sem slíkar hraðbrautir eru í útjaðri / hliðum akbrauta bifreiða.

Í umræðunni virðist oft koma fram að þung borgarlína sé hin eina rétta leið – fyrir um 15% þeirra sem ferðast til og frá vinnu (aðrir í bíl) – þó augljóst sé að hún mun valda miklum umferðartöfum, vegna fækkunar akreina fyrir bíla og efnahagslegan og samfélagslegan skaða sem borgarlína mun valda vegna tafa á bílaumferð og þeirra 85% sem kjósa að fara með bíl. Engar upplýsingar er að finna um hvað það kostar að lengja ferðatíma 85% þeirra sem ferðast með bílum, og stytta örlítið ferðatíma 15% þeirra sem ferðast með borgarlínu. Ekki eru heldur neinar upplýsingar um aukna slyshættu með fyrirkomulagi borgarlínu í miðju akbrauta.

Engin valkostagreining um þunga borgarlínu, léttu borgarlínu eða hraðvagna Strætó hefur farið fram í almennri umræðu á vegum borgarinnar og mismunandi áhrif valkosta á efnahagsleg-, samfélagsleg- og umhverfisleg atriði og um leið almannahagsmuni til langs tíma.



Engin umræða hefur heldur átt sér stað um hvernig er hægt að efla strætóleiðir með fjölgun hraðleiða. Borgin hefur á sama tíma lítið gert til að fjölga rauðum forgangsléiðum og komið hafa fram afsakanir um að slíkt myndi fækka grænum svæðum – á sama tíma og heilu grænu svæðin eru tekin undir þéttingu byggða. Svo virðist sem ekki megi efla Strætó þar sem það kynni að skaða ávinning af borgarlínu, þar sem Strætó væri þá orðin óhagstæður samanburður við borgarlínu.



Í heildin litið virðist umtalsverð áhætta vera fólgin í þungri borgarlínu, sem felst m.a. í markaðsáhættu þar sem engin trygging er fyrir auknum fjölda með borgarlínu frá því sem nú er í „strætólínu“, sbr. nýlega könnun Strætó. Þessi markaðsáhætta mun auka rekstraráhættu borgarlínu umtalsvert.

Áhættan er heldur ekki einungis bundin við borgarlínu heldur og ekki síður um afleiðingar af þrengingum á götum s.s. Suðurlandsbraut og Miklubraut og afleiðingum þess á þá sem ferðast í bílum eða um 85% fólks. Sú áhætta mun síðan breytast í tafir sem kunna að valda keðjuverkun og margföldum á áhrifum á einstaklinga sem fyrirtæki innan og utan Reykjavíkur, sem kann að valda miklum kostnaði á heimili sem fyrirtæki. Þessa á hættu og sviðsmyndir verður að greina ítarlega áður en lengra er haldið með borgarlínu, þrengingar stofnbrauta og þéttingu byggða. Almennur á rétt á slíkum upplýsingum.

Það er afar mikilvægt þar sem áhrifin að slíkum framkvæmdum verða mikla til lengri tíma, þar sem þolendur slíka framkvæmda eru íbúar innan og utan Reykjavíkur- þar sem skipulagsmál og byggingar eru í mörgum tilfellum óafturkræfar framkvæmdir.

### **Brú yfir Skerjafjörð og Sundabraut mikið hagsmunamál**

Fyrirhugað er að byggja brú yfir Skerjafjörð fyrir almenningsgangur og gangandi og hjólandi vegfarendur. Líklegt er að það séu mikil og kostnaðarsöm mistök að hafa ekki bílaumferð á fyrirhugaðri brú yfir Skerjafjörð með brú yfir á Bessastaðanes / Álftanes sem myndi tengjast Reykjanesbraut, þar sem slík brú myndi minnka mikið umferða á Miklubraut og þar með umferðarálag sem fer á Bústaðavegin, þar sem stór hluti af umferð um Bústaðavegin er vegna þeirra sem sækja vinnu eða ferðast til borgarinnar, en koma frá Kópavogi, Garðabæ, Hafnarfirði eða Reykjanesi. Ef þessir aðilar ættu valkost á að fara um Skerjafjörð / Álftanes til Reykjavíkur, er líklegt að umferð um Bústaðavegin myndi minnka umtalsvert. Af þessum ástæðum ætti að endurhanna og bjóða út að nýju brú yfir Skerjafjörð og bæta við umferð bifreiða.

Í raun er mikill ábyrgðarhluti og undarlegt að þessi valkostur skuli ekki hafa farið í samanburðarrannsókn og valkostagreiningu, þar sem hagsmunir almennings og fyrirtækja eru svo miklir í þessu máli til mjög langs tíma. Sjá einnig [hugmyndir og umfjöllun um brú yfir Skerjafjörð](#) sem gerð var fyrir nokkrum árum.

Svipað má segja um Sundabraut, þar sem slík samgöngubót myndi minnka verulega álag um Miklubraut og umferð um Ártúnsbrekku og í gegnum Mosfellsbæ. Líklegt er að bæði umferð bíla yfir Skerjafjörð og Sundabraut myndi gera undirgöng undir Miklubraut óþörf, með öllu því mikla raski, umferðartöfum og kostnaði sem sem slíkt myndi valda til margra ára í Reykjavík. Skoða ætti einnig valkostagreiningu á að fara innri leið Sundabrautar þ.e. fyrir innan núverandi valkost með brú, þó slíkt myndi kosta breytingu á skipulagi. Mikilvægi slíkra umbóta í samgöngum er því gríðarlegt fyrir alla innan og utan Reykjavíkur og því mikilvægt að hraða slíkum valkostagreiningum og framkvæmdum í framhaldi.

### **Lokaorð**

Svona mætti halda áfram með langan lista um mörg önnur atriði. M.a. má benda á að þessum risa tillögum borgarinnar um breytt skipulag sem gilda á til lengri tíma, fylgja engar efnahagslegar, samfélagslegar eða umhverfislegar greiningar - þar sem lagt er mat á almannahagsmunir út frá þeim greiningum - eins og ætti að vera um slíkar risa framkvæmdir - þegar almannahagsmunir eru í húfi til langrar framtíðar.

Þetta er sérstaklega mikilvægt þegar um byggingarframkvæmdir er að ræða - þar sem slíkar framkvæmdir verða ekki leiðréttar – t.d. vegna mikilla mistaka í upphafi.

Tillögur borgarinnar - eru því langt frá því að vera eins ábyrgar og faglegar og almannahagsmunir krefjast til framtíðar. Slíkar tillögur hvarvetna þarf því að forvinna frá grunni – með hliðsjón af því sem áður sagði.

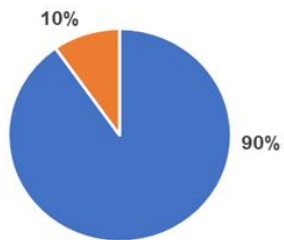
**Stjórn íbúasamtakanna, endurómar þá skoðun íbúanna að aukið byggingarmagn við Bústaðaveg myndi skerða lífsgæði á mörgum sviðum í hverfinu eins og fjallað hefur verið um og er því alfarið á móti þeim tillögum.**

Til að bæta umhverfi og lífsgæði við Bústaðaveg, ætti þess í stað að auka gróður og byggja undirgöng eða göngubrú yfir Bústaðaveg.

Stjórn íbúasamtaka Bústaða- og Fossvogshverfis

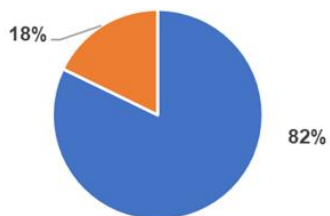
Sjá einnig myndir á næstu síðu. >

Ertu fylgjandi byggingu húsaða við Bústaðaveg



- Nei ég er ekki fylgjandi því og bý í einni af blokkunum efst við Bústaðavegin
- Já ég er fylgjandi og bý í einnig af blokkunum efst við Bústaðaveg

Ertu fylgjandi byggingu húsaða við Bústaðaveg



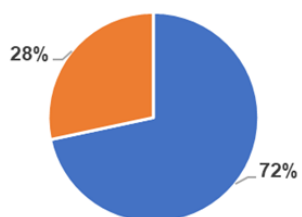
- Nei ég er ekki fylgjandi því og bý við Bústaðaveg
- Já ég er fylgjandi og bý við Bústaðaveg

Ertu fylgjandi byggingu húsaða við Bústaðaveg



- Nei ég er ekki fylgjandi og bý annarsstaðar í hverfinu
- Já ég er fylgjandi og bý annarsstaða í hverfinu

Ertu fylgjandi byggingu húsaða við Bústaðaveg



- Eg er ekki fylgjandi húsaðum og er yngri en 60
- Ég er fylgjandi húsaðum og er yngri en 60