



Verkfræðingafélag Íslands

Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneytið
Sölvhólsögötu 7
101 Reykjavík

Efni: Umsögn Verkfræðingafélags Íslands (VFÍ) um drög að grænbók um samgöngumál – stöðumat og valkostir. Mál nr. 142/2021.

Verkfræðingafélag Íslands (VFÍ) fagnar því að unnin sé heildarstefnumótun um samgöngur á landi, hafi og lofti. Í grænbók um samgöngur er sett fram góð samantekt um málaflokkinn, stöðu hans og framtíðaráskoranir. Það er fengur í að hafa heildaryfirsýn á einum stað eins og hér er gert. Jákvætt er að allar stofnanir sem heyra undir málaflokkinn fái rödd í grænbók og að opið sé fyrir samráð.

VFÍ er sammála helstu niðurstöðum og í meginráttum sammála stöðumati, lykilviðfangsefnum og forgangs röðun. Fyrir liggur að á næstu árum þarf að bregðast við stöðu dagsins í dag sem er lituð af því að skortur hefur verið á fjárveitingum í uppbyggingu í samgöngumannvirkjum, eins og fram kemur í grænbókinni. Til lengri tíma þarf að bregðast við breytingum á samfélaginu, byggðamynstri, atvinnuþróun, samgöngutækni og venjum.

Framtíðarsýn og tækniþróun

Grænbók er grunnur að frekari stefnumótun sem sett verður fram í hvítbók sem verður grunnur að samgönguáætlun, sem unnin er til 15 ára í senn. Núgildandi samgönguáætlun gildir 2020-2034. Ekki er skýrt hversu langt fram í tímann er horft í grænbókinni, hvort unnið sé með sama tímaramma og í samgönguáætlun eða enn lengra. Til að meta framtíðaráskoranir og tækifæri þarf að hafa skýrt hvaða tímaramma er miðað við og því er æskilegt að skýra þetta.

Stöðumat og greining áskorana í grænbók er að mestu byggð á núverandi stöðu og tækni og fyrirsjáanlegri þróun til skamms tíma. Við stöndum á þröskuldi fjórðu iðnbyltingar og við mótun stefnu til framtíðar þarf að huga að hvaða áhrif hún gæti haft. Vissulega er erfitt að spá fyrir slíkt en æskilegt væri að fá mat á stöðunni. Stefnumótun og aðgerðir stjórnvalda þurfa að vera þess eðlis að stjórnvöld séu viðbúin að grípa inn í og fylgja eftir þróuninni. Það er helst í umfjöllun um flug að minnst er á starfræna tækni og tækniþróun til lengri tíma en vert er að huga að því á fleiri sviðum. Það væri í samræmi við stefnumörkun ESB (kafli 3.6.2) og markmið um grænan sáttmála og stafræna þróun sem ætlunin er að ná með því m.a. að styðja og stuðla að orkuskiptum, nýsköpun í samgöngum, innleiðingu stafrænnar tækni og gjaldtöku fyrir losun gróðurhúsalofttegunda. Lítið er fjallað um þessi mál í grænbókinni og mætti fjalla meira um nýsköpun í samgöngum og innleiðingu á stafrænni tækni. Nánar er vikið að loftslagsmálum hér að neðan.

Loftslagsmál

Loftslagsmál er eitt af stærstu viðfangsefnum samtímans og ástæða til að setja þau á oddinn í stefnumótun stjórnvalda. Loftslagsmál þurfa að vera undirliggjandi í öllum viðfangsefnum í áframhaldandi vinnu við stefnumótun og gerð aðgerðaráætlana byggða á grænbók, þannig að aðgerðir taki mið af og stuðli að minni losun gróðurhúsalofttegunda.

Samgöngur á landi, sjó og lofti standa á bak við stóran hluta af losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi. Í grænbók er ágætlega fjallað um aðgerðir til að minnka þá losun og eru þar nefnd orkuskipti, uppbygging innviða fyrir virka ferðamáta, efling almenningsamgangna og aukin rafræn þjónusta sem dregur úr ferðapörf. Umfjöllun um mögulega þróun mætti vera dýpri, sem dæmi þarf að horfa til hvaða innviða er þörf fyrir nýja orkugjafa eins og rafmagn og rafeldsneyti.

Kolefnisspor mannvirkja er stórt og efnisnotkun í innviðagerð umfangsmikil. Full ástæða er til að fjalla um áhrif samgöngumannvirkja á loftslagsmál og auðlindanotkun í víðara samhengi en gert er í grænbók. Horfa þarf á heildarlíftíma mannvirkja, fjalla um innbyggt kolefni mannvirkjanna, hringrásarhagkerfið og aðgerðir til að lágmarka auðlindanotkun. Aðferðir eins og vistferilgreiningar hafa reynst gagnlegar til að ná utan um þessi flóknu mál. Vísað er til verkefnisins „Byggjum grænni framtíð“ og þar má finna upplýsingar og tillögur um aðgerðir sem miða að því að minnka kolefnisspor mannvirkja.

Í kafla 4.3. er sett fram markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Þar hefur gleymst að nefna umferð á vegum og áhrif umferðarmannvirkja. Ástæða er til að leggja fram metnaðarfull markmið um minni losun frá samgöngutækjum, framkvæmdum við samgönguinnviði og að horft verði til innbyggðs kolefnis í samgöngumannvirkjum. Á sama hátt má útfæra og dýpka lykilviðfangsefni nr. 11 í kafla 3.8.

VFÍ getur ekki tekið undir staðhæfingu um að staðbundin umhverfisáhrif skipti íbúa meira máli í daglegu lífi en hnattræn áhrif eins og losun gróðurhúsalofttegunda (Kafli 3.5.5). Áhrif loftslagbreytinga eru þegar komin fram og sýnileg íbúum í daglegu lífi og einstökum viðburðum. Það er aðkallandi að bregðast hratt við og ekki má vanmeta þau áhrif sem loftslagbreytingar hafa og munu hafa á daglegt líf jafnvel þó horft sé stutt fram í tímann, en sérstaklega þegar fjallað er um stefnumótun til langs tíma.

Ein öflugasta mótvægisáðgerðin við hávaða og svifryksmengun er að minnka umferð, m.a. að styðja við almenningsamgöngur og virka ferðamáta, og lagt er til að því verði bætt við í kafla 3.5.5.

Tekið er undir mikilvægi þess að bregðast við umhverfisbreytingum, m.a. vegna loftslagsbreytinga fyrir allar gerðir innviða. Fjalla mætti ítarlegar um rannsóknir og vöktun varðandi umhverfisbreytingar og náttúruvá. Almennt mætti fjalla nánar um rannsóknir, fyrirkomulag rannsóknarsjóða og framtíðarsýn í þeim efnum í grænbók.

Öryggismál

VFÍ er sammála því að mikil uppsöfnuð fjárfestingapörf er á þjóðvegum landsins og rétt sé að leggja áherslu á framkvæmdir sem auka umferðaröryggi, svo sem bundið slitlag í dreifbýli, fækkun einbreiðra brúa og jarðgöng þar sem það á við. Öryggismálum er víða ábótavant og banaslys og alvarleg slys er fórnarkostnaður sem samfélagið getur ekki sætt sig við. Greina þarf orsakir slysa og gera það sem hægt er til að þau endurtaki sig ekki.

Bent er á að í kafla um samgönguöryggi (kafla 3.2.1) gæti ekki samræmis í framsetningu á tölfræði fyrir flugöryggi annars vegar og umferð og siglingar hins vegar. Fyrir flug er eingöngu lagður fram fjöldi flugslysa og alvarlegra flugatvika. Ekki er lögð fram tölfræði um fjölda látinna líkt og fyrir aðra samgöngumáta. Í samantekt um áskoranir og tækifæri er ekki minnst á flug. Æskilegt væri að hafa hér samantekt á hverjar helstu áskoranir eru varðandi flugöryggi og hvernig megi bregðast við þeim.

Umferðaröryggi virkra ferðamáta ætti að fá sérstaka athygli undir áskoranir og tækifæri í kafla um samgönguöryggi. Nærtækt dæmi er notkun rafhlaupahjóla og slys þeim tengd. Með aukinni raf- og reiðhjólanoftkun er einnig nauðsynlegt að þróa hjólreiðameninguna þannig að skýrari reglur um hvar hjólandi eiga réttinn og hvar skuli víkja. Samræma mætti hönnun hjólaleiða, sérstaklega við

gatnamót til að auka öryggi. Einnig mætti leggja áherslu á samfellt hjólanet, því nú er svo komið að margar góðar hjólabrautir enda skyndilega og velja þarf á milli götu og göngustígs í framhaldinu.

Í umfjöllun um börn þarf að leggja áherslu á að þau séu varin með öruggum ferðaleiðum. Ábyrgð á öryggi barna liggur hjá fullorðum og þó fræðsla til barna sé mikilvæg þarf að forgangsráða þannig að innviðir og umferðarmáttar séu þess eðlis að börn geti ferðast með öruggum hætti í sínu nánasta umhverfi.

Í umfjöllun um eftirlit með kröfum um öryggi mannvirkja er vísað til eftirlits Samgöngustofu (kafla 3.2.2). Hér þarf einnig að hnykkja á eftirliti með framkvæmdum sem gjarnan er í höndum þriðja aðila. Til staðar þarf að vera ferli sem tryggir að farið sé eftir kröfum og skilmálum í verklýsingum og útboðskröfum. Kröfur til framkvæmdaaðila um að lágmarka rask á byggð í nágrenni og aðra umferð er einnig áskorun sem mætti tengja við auknar kröfur í skipulagsmálum sem fram kemur á kafla 3.2.8.

Mikilvægt er að gerð sé vönduð áhættugreining við undirbúning og framkvæmd verkefna og við ákvarðanatöku. Við slíka greiningu á áhættu ætti m.a. að meta umhverfisáhrif og samfélagsáhrif m.t.t. stefnumörkunar (Íslands, ESB, SP), alþjóðlegra sáttmála o.s.frv. Meta þarf áhrif aðgerða, verkefna og breytinga við hönnun, framkvæmd og alla ákvarðanatöku.

Stór hluti vega á Íslandi eru malarvegir en í grænbók kemur ekki fram hve stór hluti það er. Vel má vera að ásættanlegt sé að fáfarnari leiðir séu malarvegir og æskilegt væri að sett væri viðmið um hvenær umferðarmagn, umhverfi eða eðli umferðar er þannig að það kalli á fjárfestingu í rykbindingu.

VFÍ telur mikilvægt að hraða uppbyggingu þess sem kallað er farnet (sbr. viðfangsefni nr. 19 í gr. 3.8 *Lykilviðfangsefni næstu ára*). Hröð uppbygging þess er mikilvæg fyrir öryggi vegfarenda og viðbragðsaðila og því ber að flýta þeirri uppbyggingu eins og kostur er en jafnframt að horfa til þróunar og framtíðarþarfa sem gerðar verða til háhraðafarneta.

Fjármögnun innviða

VFÍ er fylgjandi samvinnuverkefnum (PPP) og að einkaaðilar komi að ákveðnum verkefnum. Eins er jákvæð þróun að notendur ákveðinna hluta samgöngukerfisins greiði fyrir nýjar fjárfestingar í stað fjármögnunar sem leggst flatt á skattgreiðendur. Ferðamenn stæðu þannig t.d. beint undir hluta kostnaðar sem til er kominn vegna aukinnar eftirspurnar af þeirra völdum. Meta þarf þó hvar ábyrgð og áhætta liggur í framkvæmdum og móta verklag til að fylgja eftir áætlunum. Tekið er undir athugasemd um að nýta félagshagfræðilegar greiningar, meðal annars við forgangsröðun framkvæmda.

Atvinnuþróun og samfélag

Samgöngumannvirki þurfa að taka mið af atvinnuuppbyggingu og þróun samfélagsins. Tekið er undir að það er áskorun að viðhald og uppbygging innviða haldi í við vöxt í útflutningsgreinum og ferðaþjónustu (kafla 3.2.9). Hér þurfa samgöngur að fylgja eftir þróuninni, frekar en að samfélagið og byggðarlögin lagi sig að samgöngunum. Í inngangi segir að fátt hafi meiri áhrif á þróun byggðar en samgöngur en einnig má horfa á málið frá hinni hliðinni og segja að þróun byggðar hafi áhrif á samgöngur. Í sífellt meira mæli er við skipulagsgerð horft heildstætt á þessa þætti með samgöngumiðuðu skipulagi, þannig að þétting byggðar, blönduð byggð og breyttar samgönguvenjur eru samþættar í skipulagi. Þessi sýn kemur fram í Grænbók að einhverju leyti og mikilvægt er að henni sé haldið á lofti í áframhaldandi vinnu í málaflokknum.

Að lokum er bent á mikilvægi þess að árangursmælikvarðar séu þess eðlis að hægt sé að mæla eða meta árangur, og gæði undirliggjandi gagnasöfnunar sé góð. Endurskoðun mælikvarðanna þarf að

taka mið af meginmarkmiðum sem koma fram í kafla 4 þannig stutt sé við eftirfylgni með markvissum hætti.

Reykjavík, 10. ágúst 2021.

Stjórn Verkfræðingafélags Íslands.