

UMSÖGN VEGNA SAMGÖNGUSÁTTMÁLANS OG BORGARLÍNU.

Þann 29. október s.l. birtist í Morgunblaðinu grein eftir Ragnar Árnason, prófessor emeritus í hagfræði, þar sem hann kemst að þeirra niðurstöðu, að athugun hans á skýrslu COWI og Mannvits sýnir að þjóðhagslegt núvirði fyrsta áfanga borgarlínunnar er verulega neikvætt. Hann bendir réttilega á að á höfuðborgarsvæðinu séu “allmargar framkvæmdir í samgöngumálum sem bæði hafa verulega jákvætt núvirði og tvímælalaust miklu hærra en borgarlínan og munu nýtast öllum vegfarendum”.

Í sveitarstjórnnum á höfuðborgarsvæðinu er pólitísk samstaða um að bæta þjónustu strætó. Undirritaður hefur í fjölmörgum blaðgreinum bent á að það er til margfalt ódýrari lausn sem getur bætt þjónustuna nánast jafnmikið og Borgarlínan.

Samkeppnishæfni strætó gagnvart einkabílum

Það er alþekkt staðreynd að í bílaborgum af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið er samkeppnishæfni strætó gagnvart einkabílum mjög lítil. Nánast allar borgir af þessari stærð í Kanada, BNA, Ástralíu og Nýja-Sjálandi eru bílaborgir. Skýringin er einföld. Þessi lönd byggjast að mestu upp á 19. og 20. öld. Minnstu borgirnar byggjast að mestu leyti upp eftir að einkabíllinn kemur til sögunnar. Í skipulagi borganna hefur því gjarnan verið tekið frá nægilegt rými fyrir einkabílinn. Umferðarástand er því yfirleitt gott, að jafnaði mun betra en hér á höfuðborgarsvæðinu. Ef fjárveitingar til þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu hefðu verið í svipuðum dúr og fjárveitingar til vegaf framkvæmda í erlendum bílaborgum af svipaðri stærð, þá væri umferðarástandið hér gott og umferðaröryggi mun betra.

Reysla frá erlendum bílaborgum

Undirritaður hefur kynnt sér samgönguáætlanir 36 borgarsvæða í BNA og 4 borgarsvæða í Kanada með 200.000 – 300.000 íbúa. Í langflestum tilvikum er áætlað að verja mun meira fé til vegaf framkvæmda en í sérrými fyrir strætó. Skýringin er einföld. Ef umferðarástand er gott, þá er lítil þörf á sérrými fyrir strætó.

Í BNA er ein áberandi undantekning frá meginreglunni, en það er Eugenesvæðið í Oregon í BNA. Íbúafjöldi á svæðinu er um 250.000 og farþegafjöldi í strætó svipaður og hér, þrátt fyrir að þar er hefur verið byggt 28 km hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit, BRT) með svipaða útfærslu og Borgarlínan. Í samgönguáætlun frá 2017 er stefnt að 100 km hraðvagnakerfi. Nýlega var ákveðið eða endurskoða áætlanir um uppbyggingu strætókerfisins. Væntanlega vegna vonbrigða með reynsluna af hraðvagnakerfinu. Fyrsti áfangi þess var tekinn í notkun 2007, annar áfangi 2013 og síðasti áfanginn 2017. Á tímabilinu 2009-2018 fækkaði farþegum í strætó um ca. 10 %, þrátt fyrir að íbúum fjölgaði um 6 %. Eftir á að hyggja hefði það ekki komið á óvart, þar eð umferðarástand á Eugenesvæðinu er gott, efnahagur fólks batnaði eftir fjármálakreppuna og bensín lækkaði í verði. Tilvist 28 km hraðvagnakerfisins leiddi þó til þess að farþegum fækkaði ekki eins mikið og ella hefði orðið. Farþegafjöldinn á hraðvagnaleiðunum jókst. Skýringin er einföld. Ferðatíðni er mun hærri á hraðvagnaleiðunum en á hefðbundnum strætóleiðum. Tilkoma nýra hraðvagnaleiða með góðri ferðatíðni 2013 og 2017 gerði gæfumuninn. Strætókerfið á Eugenesvæðinu er nú í endurskoðun. Megináhersla verður lögð á aukna ferðatíðni. Hraðvagnaleiðum verður fjölgað, en meirihluti nýrra hraðvagnaleiða verður án sérrýmis. Ráðgjafi við endurskoðun leiðakerfis strætó á Eugenesvæðinu er Jarrett Walker, sem er virtur sérfræðingur í almenningssamgöngum.

Ódýrt og hagkvæmt strætókerfi fyrir höfuðborgarsvæðið.

Ofangreindur Jarrett Walker flutti erindi í Salnum í Kópavogi árið 2015. Rauði þráðurinn í erindi hans var mikilvægi þess að auka ferðatíðni strætó. Það skipti mun meira máli en gönguvegjalengd að biðstöð og mætti því fækka strætóleiðum í staðinn til þess að takmarka aukningu á rekstrarkostnaði. Með þessu móti fengist hagkvæmasta lausnin fyrir bætta þjónustu strætó.

Í erindi sínu minntist hann á hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit, BRT) og léttlestakerfi, sem hann kallaði tæknilegar útfærslur. Í því sambandi líkti hann aukinni ferðatíðni við mat, en tæknilegu útfærslunum við umbúðir utan um matinn. Ef samgöngufyrirvöld einblíndu um of á tæknilegu útfærslurnar þá væru þau að borða umbúðirnar en fleygja matnum. Erindið má finna á heimasíðu SSH: <http://ssh.is/utgefing-efni/kynningarefni>

Að mati undirritaðs er alvarlegasti gallinn við ábatagreiningu Cowi og Mannvits sá að ábati Borgarlínunnar er reiknaður miðað við svokallaðan núllkost, þ.e. engar endurbætur á strætókerfinu. Slíkt er fráleitt. Nærtækast hefði verið að reikna þann ábata sem Borgarlínan myndi gefa saman borið við aukningu á ferðatíðni og fækkun leiða í anda Jarrett Walker. Þá hefði niðurstaðan orðið afgerandi neikvæð Borgarlínunni í óhag.

Tillaga

Ég skora á alþingi að sjá til þess að arðsemi Borgarlínunnar verði endurmetin í samanburði við þann valkost að fækka leiðum strætó og auka í staðinn ferðatíðni. Unnt er að stytta ferðatíma strætó með sama hætti og gert hefur verið fram til þessa, þ.e. bæta við akrein hægra megin við akbraut þar sem eru langar biðraðir bíla á álagstímum umferðar. Það er margfalt ódýrara en að gera sérrými í miðeyju gatna eða sérgötur, eins og áætlað er fyrir borgarlínuna. Lauslega áætlaður kostnaður er á bilinu 5-10 milljarðar kr.

Fjármagnið sem sparast, allt að 100 milljarðar kr., mætti nota til að byggja upp samgönguinnviði sem eru margfalt hagkvæmari en Borgarlínan.

Undirritaður er reiðubúinn að mæta fyrir hlutaðeigandi nefndir alþingis til að gera nánari grein fyrir málinu, sé þess óskað.

Kópavogi 11. nóvember 2020, Þórarinn Hjaltason

Austurgerði 5, 200 Kópavogur

umferðarverkfræðingur og fv. bæjarverkfræðingur í Kópavogi