

# Borgarlína í bílaborg

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 28. ágúst 2020 | Aðsent efni

Eins og flestum er kunnugt þá stefna sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu að uppbyggingu svokallaðrar borgarlínu, annað hvort í formi léttlesta eða hágæðastrætisvagna. Áætlaður stofnkostnaður er allt að 200 milljarðar fyrir léttlestakerfi og 70 milljarðar fyrir kerfi með hágæðastrætisvögnum. Það er með ólíkindum að sveitarstjórnir á höfuðborgarsvæðinu hafi látið sér detta í hug, að til greina komi að fjárfesta fyrir allt að 200 milljarða í léttlestakerfi á næstu árum. Þessi upphæð er út úr öllu korti miðað við þær fjárveitingar ríkis og sveitarfélaganna sem hafa verið til ráðstöfunar í uppbyggingu samgangna á höfuðborgarsvæðinu á undanförunum árum og áratugum. Miðað við umræðuna á síðustu mánuðum reikna ég með að endanleg tillaga sveitarfélaganna verði eingöngu um strætó.

## Borgarlína með strætó

Farþegafjöldi í strætó á höfuðborgarsvæðinu er núna rúmlega 40 þúsund á dag. Hluttur strætó í ferðum fólks með vélknúnum farartækjum er nálægt 5,0%. Ef gangandi og hjólandi eru teknir með, þá er hluttur þeirra 20%, hluttur strætó 4 % og hluttur bíla 76 %. Hluttur strætó er lítil miðað við evrópsk borgarsvæði af sömu stærð, en meiri en á bandarískum borgarsvæðum af sömu stærð.

Í skýrslu verkfræðistofunnar Cowi (Progress Report) um borgarlínuna, gefin út í janúar s.l., er áætlað að farþegafjöldi í strætó verði 156.000 og hluttur strætó verði 12 % árið 2040. Jafnframt er gert ráð fyrir að hluttur gangandi og hjólandi aukist úr 20 % í 30 %. Ef þetta gengi eftir myndi hluttur bíla minnka niður í 58 %, eða um 18 prósentustig. Hlutfallsleg minnkun yrði um 24 %.

## Bílaborgin

Að mínu mati er óraunhæft að reikna með að aukning á fjölda gangandi og hjólandi ásamt tilkomu borgarlínu geti minnkað bílaumferð svona mikið. Höfuðborgarsvæðið er bílaborg, gagnstætt því sem gildir um flestar evrópskar borgir. Bílaeign er með því mesta sem gerist í heiminum. Byggðin er dreifð og yfirleitt gott rými til að breikka umferðarmestu þjóðvegina og byggja mislæg gatnamót, þar sem þörf krefur. Það er því tiltölulega auðvelt og ódýrt að leysa umferðarhnúta á svæðinu. Ef þessum 70 milljörðum yrði ráðstafað í uppbyggingu

Þjóðvega á svæðinu til ársins 2040 mætti tryggja að umferðarástand yrði viðunandi fyrir bæði strætó og aðra bílaumferð.

### **Sjálfkeyrandi bílar**

Í ofangreindri skýrslu Cowi er ekki minnst á sjálfkeyrandi bíla og áhrif þeirra á þróun umferðar í framtíðinni. Tilraunir Google, Tesla o.fl. með sjálfkeyrandi bíla hafa gefið góða raun, og má reikna með að slíkir bílar verði komnir á almennan markað eftir örfá ár. Í sambandi við borgarlínuna mun tilkoma sjálfkeyrandi leigubíla skipta mestu máli. Uber, Lyft og fleiri alþjóðleg leigubílafyrirtæki keppast við að verða fyrst með slíka bíla á markaðinn. Ef samakstur í sjálfkeyrandi leigubílum verður vinsæll þá mun það væntanlega leiða til umtalsverðrar minnkunar á bílaeign og umferðarmagni. Sjálfkeyrandi leigubílar munu veita strætó harða samkeppni, þar eð þeir aka beint frá dyrum að áfangastað og verða samkeppnisfærir í verði, ef nokkrir farþegar deila með sér kostnaði. Þessi ferðamáti myndi vera sérlega hentugur fyrir ferðir til og frá vinnu. Áskrift að slíkum ferðum myndi lækka verðið enn frekar.

### **Lokaorð**

Að öllu samanlögðu tel ég að 70 milljarða fjárfesting í borgarlínu verði óhagkvæm. Jafnvel þó að fjárfestingin myndi reynast hagkvæm, þá eru fjárveitingar takmarkaðar og álitlegustu kostirnir í uppbyggingu samgöngumannvirkja eiga að fara fremst í forgangsröðina.

*Höfundur er samgönguverkfræðingur.*