

# Borgarlínan=Nýju fötin keisarins

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 14. maí 2020 | Aðsent efni

**Fróðlegt væri að kanna hvort fólk væri hlynnt fjárfestingu upp á 60-70 milljarða til þess að bílaumferð 2040 verði 1-2 % minni en ella.**

Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu hafa nýlega samþykkt þá breytingu á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040, að tekið var af skarið með það að borgarlínan verður hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit, BRT). Áður hafði verið gert ráð fyrir að borgarlínan yrði annað hvort hraðvagnakerfi eða léttlestakerfi. Það var gersamlega út úr öllu korti að reikna með þeim möguleika að byggja léttlestakerfi upp á allt að 200 milljarða fyrir árið 2040. Það er nógu galið að ætla sér að byggja hraðvagnakerfi upp á 80 milljarða, sem er mun hærri upphæð en hefur farið í uppbyggingu þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu s.l. 20 ár.

## Borgarlínan er óraunhæf

Flestir eru sammála um að gera þurfi gífurlegt átak í viðhaldi og nýbyggingu þjóðvega úti á landi á næstu árum og áratugum. Samhliða því þarf að ráðast í löngu tímabærar endurbætur á þjóðvegakerfinu á höfuðborgarsvæðinu, bæði til að minnka umferðartafir og draga úr slyshættu. Það er því ljóst að ríkissjóður mun ekki veita miklu fé í borgarlínuna í fyrirjábanlegri framtíð. Borgarsjóður er vægast sagt illa staddur og varla aflögufær. Það er því engin innistæða fyrir loforði um Miklubraut í stökk og byggingu 1. áfanga borgarlínunnar á næstu árum. Eins og ég benti á í grein í Mbl í mars s.l. þá mun borgarlínan í besta falli leiða til þess að bílaumferð á höfuðborgarsvæðinu verði um 4 % minni en ella árið 2040. Erlendar reynslutölur benda til þess að líklega verði árangurinn aðeins 2-3 % minni bílaumferð en ella. Til þess að ná þessum takmarkaða árangri þá þarf nánast öll uppbygging á höfuðborgarsvæðinu að vera í formi þéttingar byggðar meðfram samgönguásum borgarlínunnar. Auk þess þarf að setja þröngar takmarkanir á fjölgun bílastæða og taka vegtolla á höfuðborgarsvæðinu. Allt eru þetta vægast sagt mjög umdeildar aðgerðir og ólíklegt að þær gangi allar eftir.

## Bætum þjónustu strætó á hagkvæman hátt

Fram til þessa hafa aðgerðir til að greiða fyrir umferð strætó á höfuðborgarsvæðinu einkum verið fólgnar í að bæta við sérakreinum fyrir strætó hægra megin meðfram umferðarmiklum þjóðvegum, s.s. Miklubraut. Aðgerðir af þessum toga eru mun ódýrari og auðveldari en að umbylta göturými þannig að hraðvagnar fái sérrými vinstra megin í akbraut á kostnað almennrar bílaumferðar eða með því að gera sérgötur fyrir strætó, eins og skipulag borgarlínunnar gerir ráð fyrir. Nægilegt er að hafa sérakreinar þar sem eru langar biðraðir bíla á álagstímum umferðar. Í dag vantar sérakreinar á eystri akbraut Kringlumýrarbrautar og Hafnarfjarðarvegar milli Miklubrautar og Álftanesvegar og á nyrðri akbraut Vesturlandsvegar milli Sæbrautar og Víkurvegar. Það kostar aðeins nokkra milljarða að gera þessar sérakreinar. Það er hægt að ganga skrefinu lengra og taka upp ódýrt hraðvagnakerfi (BRT) svipað og víða hefur verið gert erlendis. Sem dæmi má nefna að á Madisonsvæðinu í Wisconsin, USA, er fyrirhugað að taka upp ódýrt hraðvagnakerfi. Áætlaður kostnaður er 15-20 milljarðar. Það sem þyrfti að gera hér til viðbótar við ofangreindar sérakreinar er að endurbæta biðstöðvar, biðskýli og koma upp miðasöluvélum á biðstöðvum. Ég tel að áætlaður kostnaður við sambærilegt hraðvagnakerfi hér á höfuðborgarsvæðinu verði ekki meiri en 10-20 milljarðar.

### **Hraðvagnakerfi - Samanburður valkosta**

Við skulum nú bera saman áhrif þessara tveggja valkosta á bílaumferð. Borgarlínan sem kostar 80 milljarða myndi leiða til þess að bílaumferð 2040 yrði 2-4 % minni en ella. Ódýra hraðvagnakerfið sem kostar 10-20 milljarða myndi leiða til þess að bílaumferð 2040 yrði 1-2 % minni en ella. Borgarlínan er 60-70 milljörðum dýrari en ódýra hraðvagnakerfið en áhrif hennar til að draga úr aukningu bílaumferðar yrðu aðeins 1-2 prósentustigum meiri. Fróðlegt væri að kanna hvort fólk væri hlynnt fjárfestingu upp á 60-70 milljarða til þess að bílaumferð 2040 verði 1-2 % minni en ella.

### **Lævis áróður**

Málflutningur aðstandenda borgarlínunnar minnir æ meir á ævintýrið um nýju fötin keisarans. Það er sífellt talað um ávinninginn af breyttum ferðavenjum og látið í veðri vaka að borgarlínan sé hryggjarstykkið í breyttum ferðavenjum sem leiði til þess að bílaumferð 2040 verði 20 % (eða jafnvel 24 %) minni en ella. Það þarf ekki mikla stærðfræðisnillinga til að sjá að 2-4 % eru ekki stór hluti af 20 %. Eftir standa 16-18 % sem ætti þá að vera hlutur gangandi og hjólandi í því að bílaumferð 2040 verði 20 % minni en ella. Því fer fjarri að áætluð aukning á hlut gangandi og hjólandi í ferðafjölda úr 20 % upp í 30 % á tímabilinu 2015 - 2040 geti leitt til þess að bílaumferð 2040 verði um 16-18 % minni en ella. Látum það nú liggja á milli hluta og gefum okkur að hlutur gangandi og hjólandi geti aukist það mikið að 20 % markmiðinu verði náð. Flestir ættu að geta verið sammála um að æskilegt sé að ferðavenjur breytist það mikið að bílaumferð verði 20 % minni en ella. Ekki síst í ljósi þess að ef mögulegt er að ná þessu markmiði, þá er það nánast óháð því hvort borgarlínan kemur eða ekki.

*Höfundur er samgönguverkfræðingur.*