

27. mars 2021 | Aðsent efni | 726 orð | 1 mynd

Stefna áhugafólks um samgöngur fyrir alla

Eftir Þórarin Hjaltason

Eftir Þórarin Hjaltason: "Það blasir því við að borgarlínan í óbreyttri mynd er ekki þjóðhagslega hagkvæm og því full ástæða til að skoða fýsileika ódýrara hraðvagnakerfis"

Í Morgunblaðinu 18. mars sl. birtist greinin „Úr sveit í borg“ eftir Hildi Björnsdóttur borgarfulltrúa. Í greininni gagnrýnir hún m.a. stefnu hópsins Áhugafólk um samgöngur fyrir alla (ÁS). Málefnaleg og sanngjörn gagnrýni er af hinu góða og eðlilegur hluti af umræðu um málefni líðandi stundar. Í grein Hildar er hins vegar nokkuð um rangtúlkanir og jafnvel hreinar rangfærslur varðandi stefnu hópsins. Sem talsmanni ÁS er mér bæði ljúft og skylt að upplýsa lesendur Morgunblaðsins um raunverulega stefnu okkar.

Góðar samgöngur fyrir alla

Góðar samgöngur verða bæði að þjóna samfélaginu og vinna um leið með markmiðum í umhverfismálum og kolefnishlutleysi. Frelsi fólks til að velja er hornsteinn góðs samgöngukerfis. ÁS leggur því áherslu á að samgöngur verði greiðar og öruggar fyrir alla ferðamata. Hildur heldur því ranglega fram að stefna ÁS þjóni aðeins samgöngum fyrir suma.

ÁS fagnar þeim mikilvæga áfanga sem náðist með samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Með sáttmálanum sér loksins fyrir endann á þeirri kyrrstöðu sem einkennt hefur samgöngumál svæðisins undanfarna áratugi. Sáttmálinn felur í sér lofsvert átak, þar sem byggja á samgönguinnviði á höfuðborgarsvæðinu á 15 árum sem ella hefði tekið 50 ár. Margt af því sem sátt hefur náðst um eru ótvíræð framfaramál. Því miður verður það ekki sagt um sáttmálann í heild sinni og gerir ÁS m.a. athugasemdir við of litlar fjárfestingar í stofnvegakerfinu, að stokka upp á tugi milljarða og allt of dýrt hraðvagnakerfi.

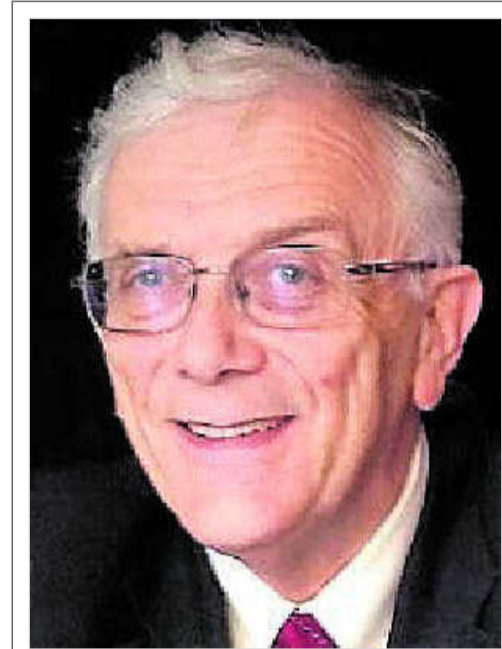
Stofnvegakerfið

Hildur segir í grein sinni að ÁS hefði viljað sjá Fossvogsbraut. Þetta er ekki alls kostar rétt. ÁS er fyrst og fremst að lýsa þeirri skoðun að stofnvegakerfi sem lagður var grunnur að fyrir um sex áratugum hafi verið framsýnt og í meginatriðum staðist tímans tönn. Það eru 20 ár síðan Fossvogsbraut var af umhverfissjónarmiðum felld niður í svæðisskipulagi. Það gerðist með samþykkt svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2001-2024. Í stað Fossvogsbrautar komu svonefnd Kópavogsgöng milli Reykjanesbrautar og Kringlumýrabrautar. Stofnvegakerfið hélst þannig í meginatriðum óbreytt. Með samþykkt svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 voru Kópavogsgöng felld niður, væntanlega vegna mikils kostnaðar. Þess vegna er einsýnt að auka þarf flutningsgetu Miklubrautar umfram það sem hingað til hefur verið ráðgert í skipulagi. Það má gera með mislægum gatnamótum sem eru margfalt ódýrari en stokkar og göng. Tillögur ÁS um breikkanir Hafnarfjarðarveggar og mislæg gatnamót á Kringlumýrabraut eru nánast eins og svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 gerði ráð fyrir. Um það skipulag var þverpólitísk sátt og góð samstaða meðal allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu.

Ódýrt hraðvagnakerfi (BRT-Lite)

Umferðarspár í nýju samgöngulíkani benda eindregið til þess að borgarlínan mun aðeins leiða til þess að bílaumferð verði í besta falli örfáum prósentum minni en ella, sbr. skýrslu um breyttar ferðavenjur á vefsíðu ÁS (www.samgongurfyriralla.com) undir Forsíða/Opinber gögn rýnd. Miðað við kostnaðaráætlun 1. áfanga borgarlínu (um 25 ma. kr. fyrir 14,5 km) má gera ráð fyrir að heildarkostnaður við borgarlínuna verði um 100 ma. kr. fyrir kerfið í heild (60 km). Þetta er svipuð upphæð og hefur verið lögð í uppbyggingu þjóðvegakerfisins á höfuðborgarsvæðinu sl. 50 ár. Auk mikils stofnkostnaðar er megingalli við borgarlínuna að sérrými fyrir hana tekur allt of mikla flutningsgetu frá gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins sem er yfirhlaðið fyrir. Það leiðir til stórauðs tafakostnaðar fólks og fyrirtækja.

Það blasir því við að borgarlínan í óbreyttri mynd er ekki þjóðhagslega hagkvæm og því full ástæða til að skoða fýsileika ódýrara hraðvagnakerfis. ÁS leggur til að sérakreinar verði hægra megin í akbraut á þeim köflum þar sem eru langar biðraðir bíla á álagstímum. Sérakreinar fyrir almenningsvagna verði ekki teknar frá almennri umferð heldur gerðar nýjar akreinar. BRT-Lite mun því ekki auka umferðartafir. Lauslega áætlaður kostnaður við BRT-Lite-kerfið yrði um 20 milljarðar kr. Það er því um 80 milljörðum kr. ódýrara en borgarlínan en gerir nánast sama gagn. Sparnaðinn má nota í mun hagkvæmari framkvæmdir við þjóðvegi á höfuðborgarsvæðinu.



Þórarinn Hjaltason

Reynslan í bílaborgum með 200.000-300.000 íbúa í BNA og Kanada sýnir því miður ótvírætt að ekki er raunhæft að byggja hraðvagnakerfi í sama gæðaflokki og fyrirhuguð borgarlína. Minnihluti þessara borga er með hraðvagnakerfi í samgönguáætlun og þá yfirleitt BRT-Lite. Sem dæmi má nefna borgina Saskatoon í Kanada, en þar er fyrirhugað að byggja 38 km BRT-Lite-kerfi á tímabilinu 2022-2025. Einungis 3,5 km verða með sérrými. Áætlaður stofnkostnaður er um 120 milljónir kanadadollara, eða um 12,5 milljarðar ISK +/- 25%. Samgönguyfirvöld þar eru stolt af fyrirhuguðu hraðvagnakerfi og líta á það sem hryggjarstykkið í nútímalegum almenningsamgöngum borgarinnar. Á vefsíðu ÁS er nánar fjallað um BRT-Lite, sjá hlekk neðarlega á forsíðu.

Höfundur er samgönguverkfræðingur og talsmaður ÁS. thjaltason@gmail.com