



Samgöngur
FYRIR ALLA

Borgarlínusaga

Málstofa Áhugafólks um samgöngur fyrir alla, SFA
(áður ÁS) 9. desember 2021

Elías B Elíasson

Upphaf



Uppruni máls

- Í tíð Ingibjargar Sólrúnar borgarstjóra varð það að samkomulagi innan meirihlutans að byggja ekki fleiri mislæg gatnamót í Reykjavík.
- Jafnframt var ljóst að á móti þyrfti að bæta almenningssamgöngur.
- Horft til léttlestar.
- Kynnisferð farin til borga Evrópu 2003 til '04



Fundur í Freiburg

- Í Freiburg en þar höfðu menn nýlega komið upp léttlest.
- Verkfræðingar þar töldu að við með okkar 5 % hlutdeild almenningssamgangna í ferðum værum allt of snemma í því.
- Þið búið ekki við eftirspurnarvanda sögðu þeir.
- Leggið áherslu á að bæta strætókerfið þar til þið hafið náð 20 % til 30 % hlutdeild



Áhuginn frá léttlest í átt að BRT-kerfi

- Í desember 2004 segir Árni Þór Sigurðsson, formaður samgöngunefndar Reykjavíkur, hugmyndir um léttlestakerfi á höfuðborgarsvæðinu lagðar á hilluna vegna kostnaðar.
- Í Evrópu var á þessum tíma vaxandi áhugi á BRT-tækni til að bæta úr eftirspurnarvanda þegar strætókerfin voru sprungin.
- Þessi tiltölulega nýju tækni gat náð fram hátt í sömu flutningsgetu fyrir þrisvar sinnum lægri kostnað.
- Margir héldu þó enn í hugmyndina um léttlest (spurvagn).



Áhugi á auknum almenningssamgöngum tengist loftslagsvánni.

- Mikil harka var í náttúruverndarumræðu á þessum tíma.
- Kom skýrt fram í baráttunni gegn Kárhnúkavirkjun
- Meðal baráttumála í loftslagsumræðunni voru:
 - Binda endi á „urban sprawl“.
 - Auka notkun almenningssamgangna á kostnað einkabílsins.
 - Minnka umferð, spara vegalagningar.



Höfuðborgarsvæðið 2040 – mat á samgöngusviðsmyndum

I

Mannvit, janúar 2014

- Skýrslan fjallar um mat á þrem samgöngusviðsmyndum sem eru:
 - A. Óbreytt ferðaval íbúa svæðisins og óbreyttur rekstur strætó (4% hlutdeild ferða).
 - B. Breytt ferðaval og hágæða hraðvagnakerfi (12% hlutdeild ferða). **Valin**
 - C. Breytt ferðaval og léttlest (20% hlutdeild ferða)
- Forsendur um ferðaval í A og B eru hvergi rökstuddar en með þeim getur fjárfesting í þeirri tækni sem um ræðir verið réttlætanleg.
- 12% hlutdeild er síðan notuð sem forsenda í öllum skýrslum þar til Samgöngusáttmálinn hefur verið undirritaður.



Höfuðborgarsvæðið 2040 – mat á samgöngusviðsmyndum

II

Mannvit, janúar 2014

- Ein vafasamasta forsenda skýrslunnar er að þeir sem fari að ferðast með almenningsamgöngum selji bíla sína. Þannig sparist mikill félagslegur kostnaður sem ræður úrslitum um að samfélagslegur hreinn ábati myndast í sviðsmynd B umfram sviðsmynd A.
- Síðan er sagt er í skýrslunni: „< ^]pej j bahopÅj appÆpÅi]Ř kc bf]nh~ c Ę]nol]nj] Ęe j kpaj `] o]i cĈj c qganbeo rac j] qgej j]n ĘÁppej c]n ^uc c Ę]n kc ^nauppo o]i cĈj c qganbeo.“
- Þarna er verið að villa um fyrir fólki. Ábatinn ræðst af órökstuddum forsendum um breyttar ferðavenjur og fækkun bíla.



Gleymt umhverfi

- Fræðilega séð er greining skýrslunnar rangt upp sett.
- Horft er fram hjá áhrifum tenginga höfuðborgarsvæðisins við umhverfi sitt.
- Fólki fjölgar annarstaðar, næst höfuðborgarsvæðinu og akstur á milli vex.



Svæðiskipulag samþykkt

- 2015 er svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins staðfest af öllum sveitarfélögum.
- Í kjölfarið hefst áróðursherferð fyrir Borgarlínu.
- Einkum byggt á sviðsmyndagreiningunni.
- Þá var því haldið fram að ekki þýddi að byggja fleiri vegi vegna „induced demand“ sem er rangtúlkun á aðstæðum hér.



Mannvit 2017

Borgarlína - kennisnið og kostnaðarmat

- Skýrslan sem leiddi í ljós hinn mikla kostnað og kostnaðarmuninn á því að hafa sérakreinar Borgarlínu í miðju vegar í stað þess að setja þær hægra megin.
- Þessi atriði leiddu til mótmæla áhugafólks um samgöngur fyrir alla.



Í Borgarlína recommendations screening report

COWI september 2017

- Verkefnið: Endurbætur á almenningsgöngum á höfuðborgarsvæðinu sem annað hvort verði BRT eða léttlest.
- Gerðar eru tillögur um leiðakerfi Borgarlínu.
- 12% hlutdeild í umferð er nóg til að réttlæta BRT, ekki léttlest.
- Teignilíkan út frá þéttingu byggðar styður ekki að 12% náist.
- COWI leggur því til BRT með stuðningsaðgerðum.
 - Þétting byggðar, stuðningskerfi strætó, hjóla- og göngustígar.
- Því er til viðbótar mælt með forgangi BRT á kostnað bílaumferðar, fækkun bílastæða og umferðargjöldum til að fjölga farþegum.



Samningar og fjáröflun



Staðan 2017

- Tilraunaverkefni um eflingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu 2012-2022 hafði staðið í 5 ár og árangur lítill.
- Ljóst að markmið um 12% hlut almenningssamgangna næðust ekki þrátt fyrir Borgarlínu, án þess að hamla umferð einkabíla.
- Hinn 2. desember 2016 höfðu sveitarfélögin undirritað sín á milli samkomulag um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu.
- Kostnaðaráætlanir sem lágu til grundvallar viðræðna við ríkisvaldið byggðu síðan á forsendum um BRT-Gold fyrir 12% markaðshlutdeild þrátt fyrir vafa á að þær forsendur næðust og án þess að reikna kostnað vegna hamlandi aðgerða gegn umferð annarra bíla.



Samgöngusáttmálinn

- Samgöngusáttmálinn var undirritaður, 29 september 2019
- Markmið m. a: „Að stuðla að greiðum, skilvirkum, hagkvæmum og öruggum samgöngum á höfuðborgarsvæðinu með jafnri uppbyggingu innviða allra samgöngumáta.

???

- Verða samgöngur skilvirkar með hamlandi aðgerðum gegn bílum?
- Verður almenningssamgöngukerfi hagkvæmt þegar byggt er á kröfum umfram eðlilegar væntingar um þarfir?



Fyrsta áætlun með umferðarlíkani á farþegafjölda Borgarlínu

- Skýrsla COWI og Mannvits, Borgarlínan, Socioeconomic analysis, kom út í júní 2020, sjö mánuðum eftir undirritun Samgöngusáttmálans.
- Niðurstaða: Markmið um breyttar ferðavenjur standast ekki.
- Ekki reiknað með tölum á umferð bíla af völdum Borgarlínu.
- Ábati vegna breytts leiðakerfis strætó ekki sérgreindur.
- Frumdragaskýrsla Borgarlínu lotu 1 kom út í janúar 2021



Niðurstaða:

Vanunninn undirbúningur

1. Stefnumótun var ákveðin á grunni sviðsmyndagreiningar með vafasömum forsendum og villandi túlkun niðurstaðna.
2. Besta útfærsla valinnar sviðsmyndar var aldrei rannsökuð.
3. Fjárveitinga var aflað án viðunandi hagkvæmniathugunar.
4. Í endanlegri útfærslu lotu 1 virðist markmiðið aðeins að fullnýta fjárveitingar.

\ app] anÆreËqj] j ` e qj ` en^Ðjej c qn or k reË] i egeho
i yhoG



ENDIR

Þakka áheyrn



Helstu sjónarmið umferðahönnunar

- Greið umferð er einn megin þáttur verðmætaskapandi og félagslegra athafnasemi íbúa sérhverrar borgar
- Aðgerðir í umferðamálum skulu stuðla að lækkun samfélagslegs kostnaðar af umferðinni í heild sinni.
- Sérhverja aðgerð varðandi sérhvern þátt umferðarinnar bera að meta með hliðsjón af áhrifum á heildar kerfið.

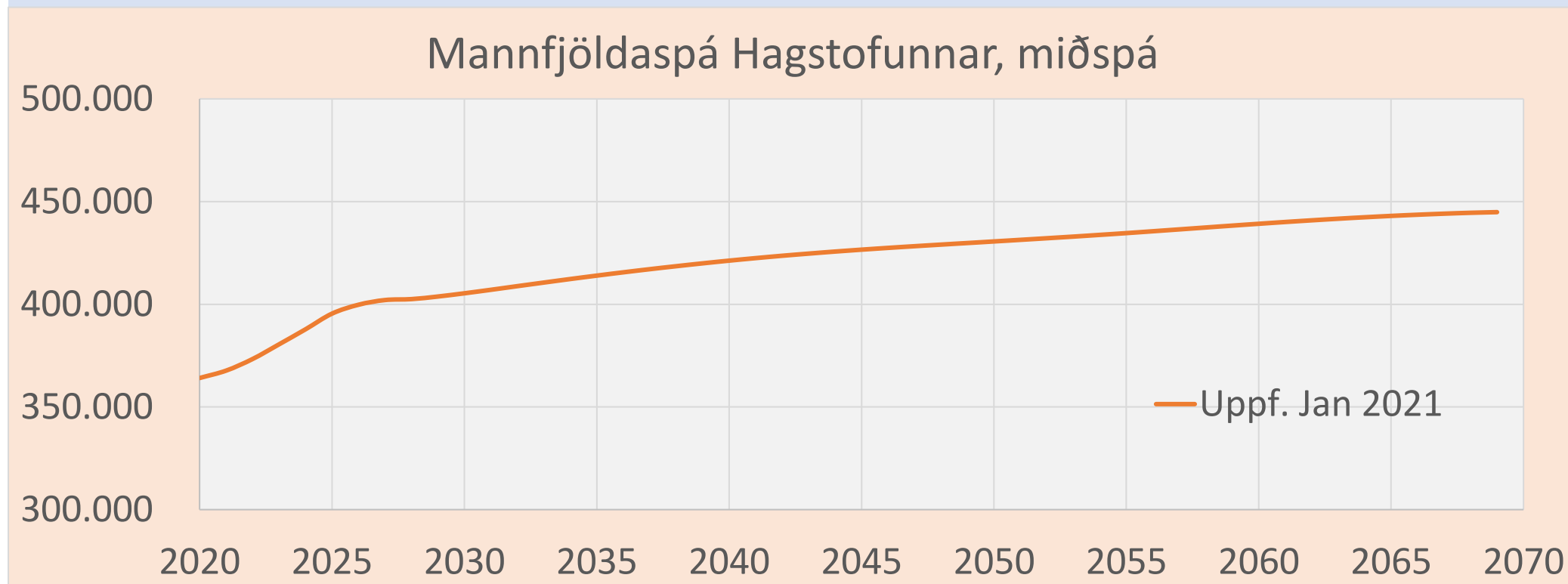


Áhrifamat.
Samgöngusáttmálinn með
þungri eða léttri Borgarlínu



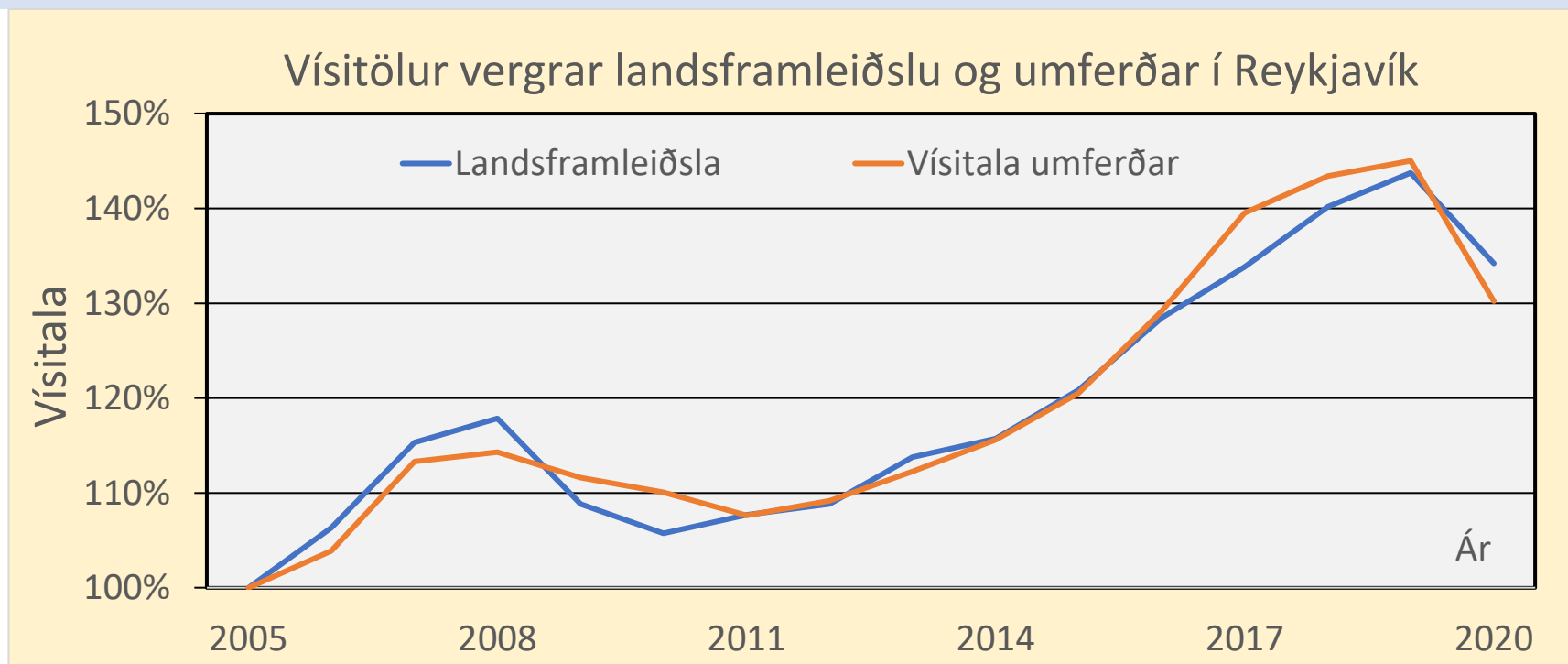
Grunnur umferðar- og tafaspár I

- Hagstofan gerir mannfjöldaspá



Grunnur umferðar- og tafaspár II

- Vegagerðin hefur sýnt fram á fylgni vergrar landsframleiðslu og umferðar

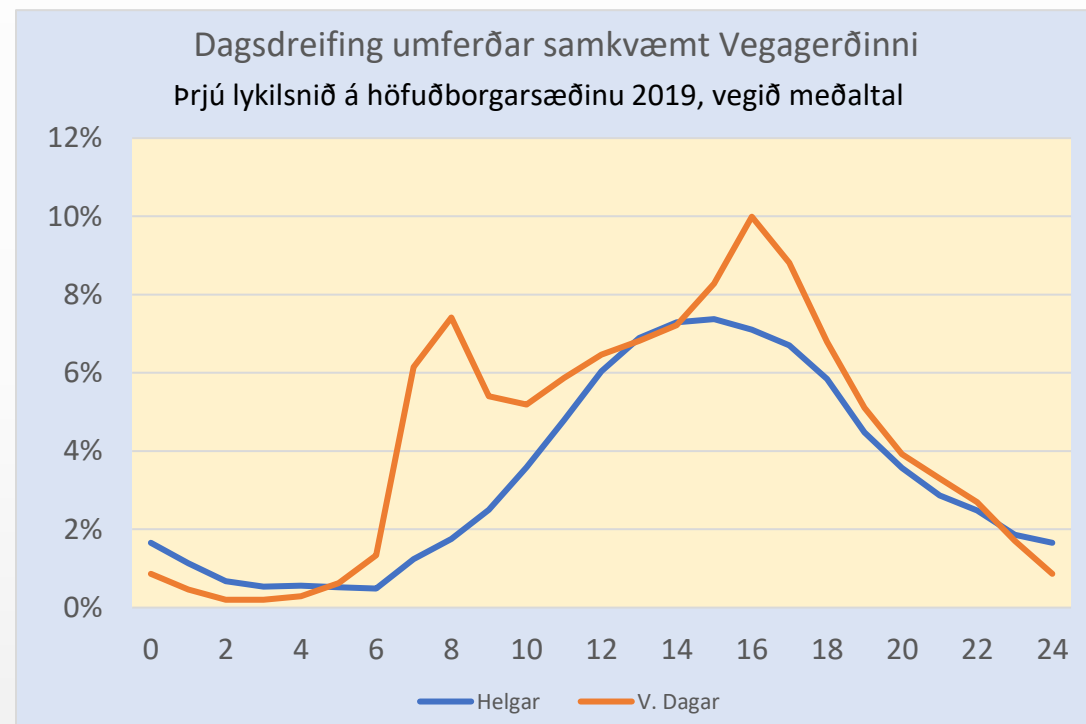
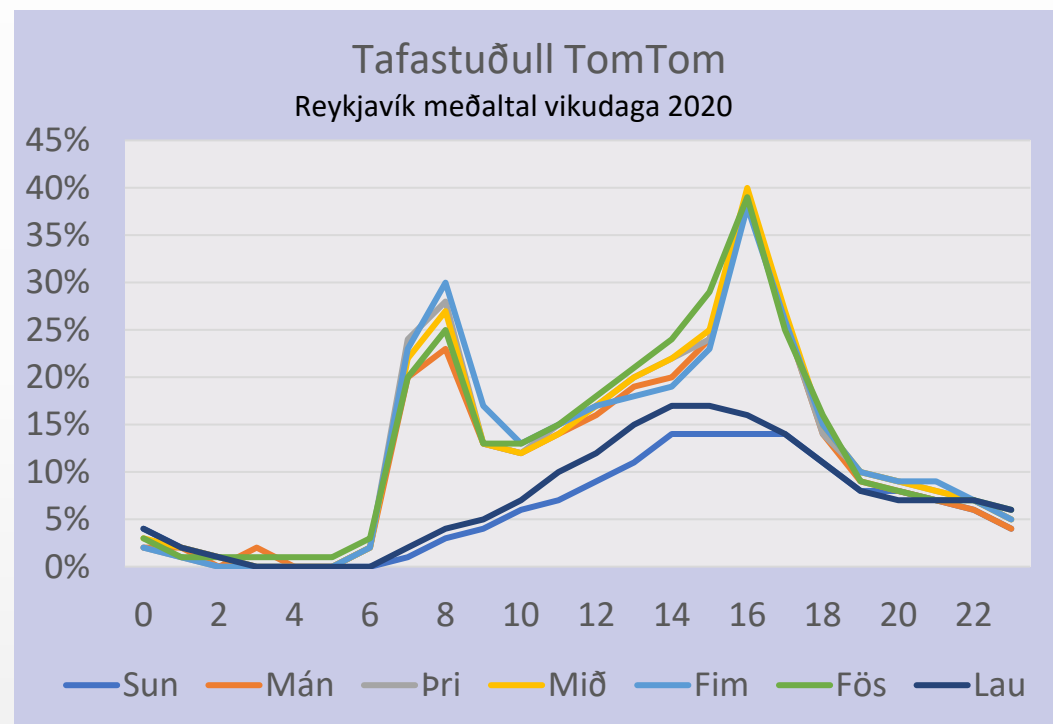


Grunnur umferðar- og tafaspár III

Mælingar sýna fylgni umferðar og tafa

4ki 4ki dabqn i ~hpp]ben

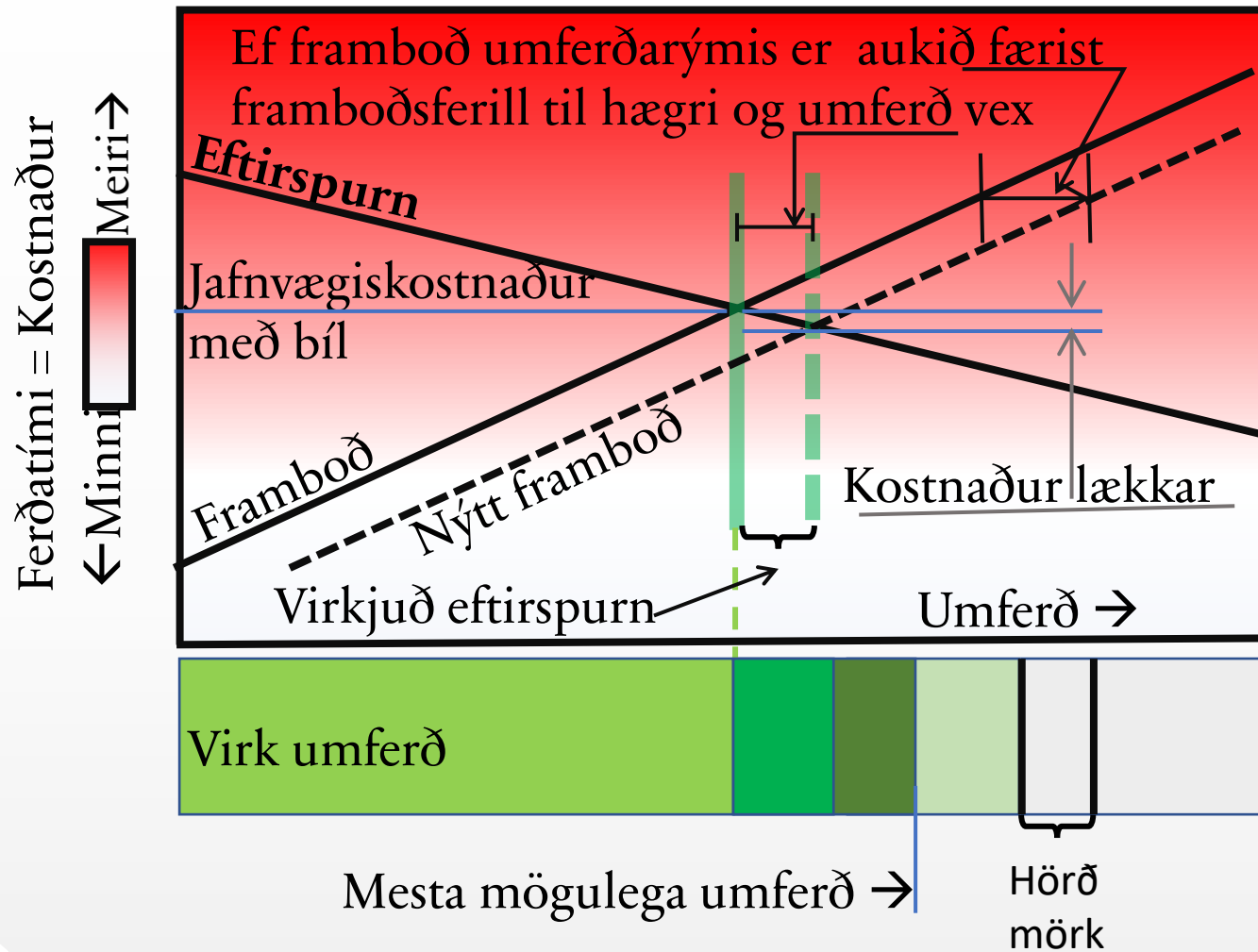
6ac]c anĒej i ~hen qi banĒ



Ákvörðun um ferðamáta



Lögmálið um framboð og eftirspurn



Skýringar

Hörð mörk eru fjöldi skráðra bíla eða fjöldi ökuskráteina, hvort sem lægra er.

Umferðaraukning ómöguleg.

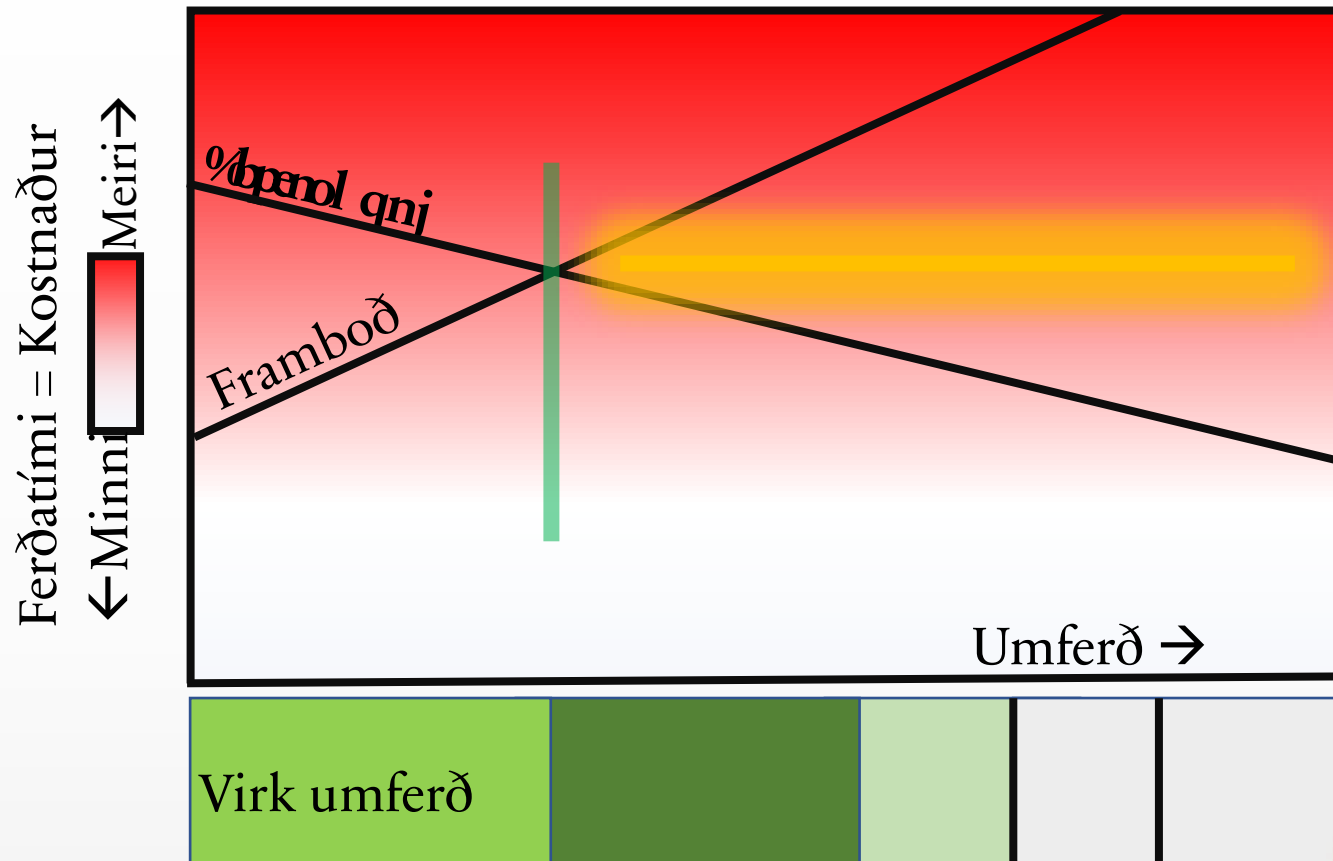
Farartæki í bið án erinda.

Dulin eftirspurn (Latent demand) fer ekki af stað vegna þrengsla.

Virkjuð eftirspurn (Induced demand), þ. e. Aukin nokun vegna nýs vegar eða annarra umferðabóta.

Umferðarástand í erlendum stórborgum Skýringar

Ekkert rými til fyrir nýja vegi



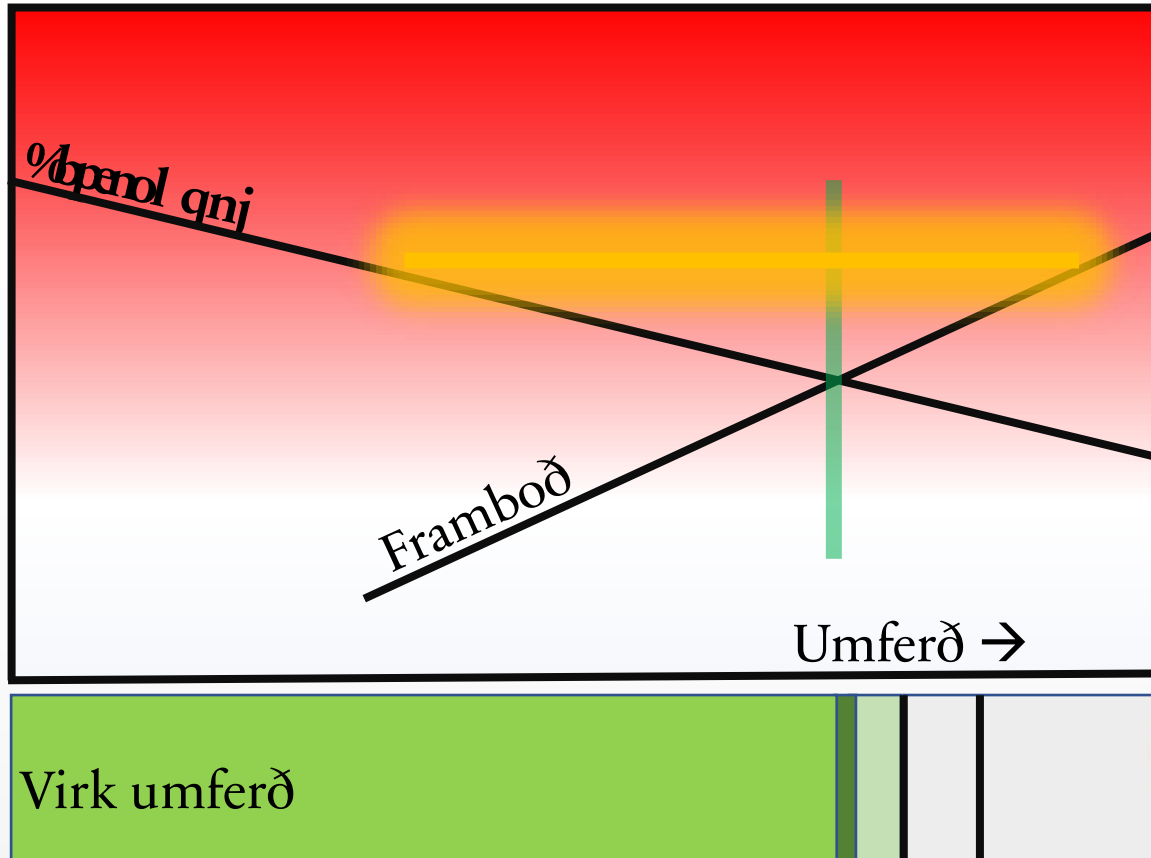
- Hörð mörk: Bílaeign er minni
- Umferðaraukning ómöguleg.
- Mörg farartæki í bið án erinda. Fleiri ferðast með strætó.
- Dulin eftirspurn (Latent demand) er meiri.
- Virkjuð eftirspurn (Induced demand) verður mikil, ef pláss fyrir er fyrir nýjan veg.
- Kostnaður af ferð með strætó.

Möguleg eftirspurn innfelur marga sem ferðast með strætó

Umferðarástand á höfuðborgarsvæðinu

Nóg rým enn fyrir mislæg gatnamót

Ferðatími = Kostnaður
← Minni → Meiri →



Skýringar

- | | Hörð mörk há.
- Umferðaraukning ómöguleg.
- Fá farartæki í bið án erinda.
- Dulín eftirspurn (Latent demand) lítil
- Virkjuð eftirspurn (Induced demand), því alltaf lítil þótt bætt sé við vegi.
- Kostnaður af ferð með strætó langt yfir kostnaði með bíl

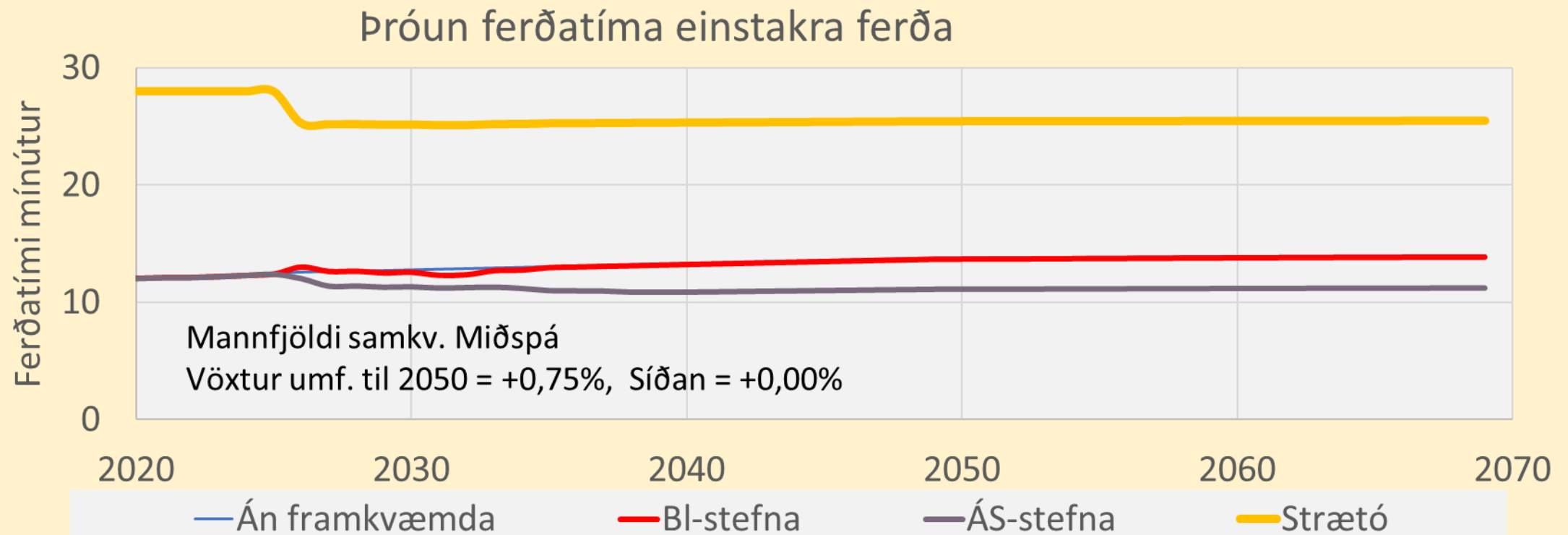
Umferðar- og taflíkan reiknar hve hratt þetta mynstur breytist.

Niðurstaða áhrifamats



Niðurstöður umferðar- og tafalíkans

Umferðamynstur höfuðborgarsvæðisins helst sem næst óbreytt næstu áratugi jafnvel þó þunga Borgarlínan tefji aðra umferð. Það merkir að farþegum Borgarlínu fjölgar lítið.



ENDIR

Þakka áheyrn

