

24. júní 2021 | Aðsent efni | 455 orð | 1 mynd

Knýjandi þörf á endurskoðun samgöngusáttmálans

Eftir Þórarin Hjaltason

Eftir Þórarin Hjaltason: "Það jafngildir því að tilkoma borgarlínu muni aðeins leiða til þess að bílaumferð 2034 verði um 2% minni en ella."

Í Mbl 16.6. sl. skrifar Davíð Þorláksson, framkvæmdastjóri Betri samgangna ohf., grein undir fyrirsögninni „Hágæða almenningssamgöngur“. Hann heldur því fram að ekkert hafi komið fram sem gefur tilefni til að breyta um stefnu varðandi borgarlínu. Þessu er ég algerlega ósammála.

Svæðisskipulag 2015-2040

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 er sett fram háleitt markmið um að hlutur ferða með einkabíl lækki úr 76% niður í 58% á skipulagstímabilinu með því að auka hlut gangandi og hjólandi úr 20% í 30% og hlut ferða með almenningsvögnum úr 4% í 12%. Ef þetta markmið um breyttar ferðavenjur næðist myndi umferð einkabíla verða um 20% minni en í valkosti með óbreyttum ferðavenjum. Þetta var notað sem forsenda í umferðarspám fyrir valkosti, annars vegar með breyttum ferðavenjum og hins vegar með óbreyttum ferðavenjum. Borgarlínan var sögð vera hryggjarstykkið í áætlunum um breytingar á ferðavenjum. Þaulskipulagður áróður hafði þau áhrif að margir fóru að trúa því að ef borgarlínan kæmi ekki yrði umferð einkabíla 20% meiri en ella með tilheyrandi aukningu á umferðartöfum.

Nýtt samgöngulíkan

Nýlega var tekið í notkun nýtt samgöngulíkan, sem spáir ekki aðeins fyrir um fjölda ferða með einkabílum á höfuðborgarsvæðinu heldur einnig fjölda ferða með almenningsvögnum og á reiðhjólum. Hið nýja líkan getur reiknað út breytingar á ferðavenjum miðað við tiltekna forsendur, s.s. aukningu á ferðatíðni almenningsvagna og gerð sérrýmis fyrir hraðvagna. Það þarf því ekki lengur að giska á áhrif bættrar þjónustu almenningsvagna á bílaumferð. Á heimasíðu SSH má finna skýrslu Mannvits og Cowi, útg. í september 2020, þar sem gerð er grein fyrir hinu nýja samgöngulíkani og reiknaðar umferðarspár fyrir árin 2019 (grunnspá), 2024, 2029 og 2034.

Samgöngusáttmálinn nær yfir tímabilið 2019-2034. Fróðlegt er að bera niðurstöður umferðarspár 2034 saman við grunnspána fyrir 2019 og athuga hvernig hlutur (prósentuhlutfall) einstakra ferðamáta af heildarfjölda ferða á höfuðborgarsvæðinu breytist á tímabilinu 2019-2034. Prósentuhlutfallið er ekki gefið upp beint í skýrslu Mannvits og Cowi, auk þess sem áætla þarf hlut gangandi sem ekki eru í líkaninu. Á vefsíðu ÁS, www.samgongurfyriralla.com, má finna útreikninga á því undir greinargerð/gögn. Þar kemur fram að hlutur almenningssamgangna vex aðeins um rúmlega eitt prósentustig á tímabilinu 2019-2034, þrátt fyrir uppbyggingu borgarlínu skv. samgöngusáttmálanum. Það jafngildir því að tilkoma borgarlínu muni aðeins leiða til þess að bílaumferð 2034 verði um 2% minni en ella. Það er innan skekkjumarka í spánni.

Létt borgarlína

Umferðarspár í nýju samgöngulíkani gefa einar og sér fullt tilefni til að endurskoða samgöngusáttmálann. Til viðbótar má nefna fjölmörg rök sem gerð er grein fyrir á vefsíðu ÁS. Þar vegur þyngst svokölluð létt borgarlína (BRT-Lite) sem talin er um fimm sinnum ódýrari en þunga línun og gerir nánast sama gagn. Með því að velja léttu línuna er unnt að ráðstafa meira fé í mjög svo hagkvæma uppbyggingu á þjóðvegakerfi höfuðborgarsvæðisins.

Höfundur er samgönguverkfræðingur. thjaltason@gmail.com



Þórarinn Hjaltason