

Áhrif borgarlínu á einkabíla ofmetin

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 1. febrúar 2020 | Aðsent efni | 724 orð

Samkvæmt skýrslu verkfræðistofunnar Cowi um borgarlínuna (janúar 2017) er skipting á ferðamáta í dag þannig að hlutur ferða með strætó er 4 %, gangandi og hjólandi 20 % og ferðir með einkabíl 76 %. Í sömu skýrslu er áætlað að árið 2040 verði hlutur ferða með strætó 12 %, gangandi og hjólandi 30 % og ferðir með einkabíl 58 %. Ferðir með einkabíl eiga samkvæmt þessu að minnka um 18 prósentustig eða nákvæmlega jafn mikið og áætluð aukning á ferðum gangandi, hjólandi og með strætó.

Áhrif borgarlínu á umferð einkabíla

Það stenst engan veginn að fjölgun ferða með strætó um 8 prósentustig leiði til þess að ferðum með einkabíl fækki um 8 prósentustig. Reynslan sýnir að þegar farþegafjöldi í strætó eykst vegna bættrar þjónustu, þá hefur hluti nýrra farþega hjólað eða gengið áður, eða þá að nýir farþegar hefðu hreinlega ekki ferðast neitt, ef ekki hefði komið til bættr þjónusta strætó. Með öðrum orðum, nýir farþegar eru ekki eingöngu fyrrverandi bílstjórar eða farþegar í einkabíl.

Ef farþegi í einkabíl fer að nota strætó, en bílstjórinn heldur áfram að nota einkabílinn sinn, þá hefur það lítil sem engin áhrif á umferð einkabíla. Bílstjórinn sparar í besta falli krók á leið sinni, í þeim tilvikum sem hann hefði þurft að taka á sig krók til að skutla fyrrverandi farþega á áfangastað. Þetta segir okkur að umferð einkabíla mun ekki minnka jafn mikið og ferðum með einkabíl fækkar. Við getum áætlað áhrif borgarlínu á minnkun einkabílaumferðar út frá annars vegar áætlun um aukningu á hlut strætó í heildarferðafjölda á höfuðborgarsvæðinu og hins vegar áætlun um hversu hátt hlutfall af nýjum farþegum með strætó verða fyrrverandi bílstjórar í einkabíl.

Erlendar reynslutölur

Í Ástralíu hefur verið komið á „borgarlínum“ (Bus Rapid Transit, BRT) í borgunum Adelaide, Sydney og Brisbane. Upplýsingar um fjölgun farþega með strætó eftir

tilkomu „borgarlínanna“ og einnig hve hátt hlutfall af nýjum farþegum höfðu áður verið bílstjórar í einkabíl má finna á þessari slóð:

<http://bic.asn.au/information-for-moving-people/bus-rapid-transit>

Farþegum með strætó fjölgaði að meðaltali um ca. 45 % með tilkomu „borgarlínanna“. Fyrirverandi bílstjórar í einkabíl reyndust vera að meðaltali aðeins 25 % af nýjum farþegum með strætó.

Upplýsingar um fjölgun farþega með tilkomu borgarlína í Los Angeles, Miami, Vancouver, Boston, Leeds og Sheffield má finna á slóðinni:

<https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/BRTBrochure.pdf>

Þetta eru allt stórborgir, þar sem tiltölulega auðvelt er fyrir strætó og lestir að keppa við einkabílinn. Samt er aukning á farþegafjölda með tilkomu „borgarlínanna“ aðeins ca. 60 % að meðaltali. Upplýsingar um hlutfall nýrra farþega sem notuðu einkabíl áður eru tilgreindar fyrir „borgarlínur“ í Boston og Pittsburgh. Í Pittsburgh (West Busway) notaði 1/3 hluti farþega einkabíl áður, en minna en 1/4 hluti nýrra farþega í Boston (Silver Line Phase I) notaði einkabíl áður.

Má styðjast við erlendu reynslutölurnar?

Ef við áætlum aukningu á farþegafjölda strætó með tilkomu borgarlínu út frá þessum erlendu reynslutölum, þá mun hlutur strætó aðeins aukast úr 4 % í rúmlega 6 % af öllum ferðum, eða um rúmlega 2 prósentustig. Umferð einkabíla myndi aðeins minnka um ca. hálf prósent, þar eð fyrirverandi bílstjórar yrðu aðeins um fjórðungur af nýjum farþegum. Þar eð borgirnar eru aðeins 9 er tölfræðileg óvissa mikil, auk þess sem óvíst er hversu vel má yfirfæra erlendar reynslutölur yfir á höfuðborgarsvæðið. Að mínu mati eru þessar tölur þó sterk vísbending og það er sláandi að fjölgun farþega (50 – 60 %) í þessum erlendu borgum er miklu minni en áætluð fjölgun strætófarþega með tilkomu borgarlínunnar (200 %).

Áhrif á uppbyggingu þjóðvega

Rétt er að benda á að fyrirhuguð þétting byggðar mun stuðla að því að hlutur strætó muni aukast með tímanum. Það er hugsanlegt, þó að ég telji það afar ólíklegt, að það markmið náist, að hlutur strætó verði 12 % af öllum ferðum á höfuðborgarsvæðinu árið 2040. Í skýrslu Cowi „Borgarlína Recommendations – Screening Report“, gefin út í september 2017, er nefnt að hugsanlega þurfi að setja vegtolla og hækka bílastæðagjöld til að ná þessu markmiði. Hvort tveggja er pólitískt erfitt. Það gildir sérstaklega um vegtolla, ef þeir yrðu settir á til að draga úr umferð einkabíla. Jafnvel vegtollar sem settir eru á til að standa straum af kostnaði við uppbyggingu vega eru umdeildir.

Ef við leyfum nú borgarlínunni að njóta vafans og ákveðum að vera það bjartsýn að trúa því að hlutur strætó verði 12 % af öllum ferðum árið 2040 og fyrirverandi bílstjórar verði helmingur af nýjum farþegum (rausnarlega áætlað), þá myndi tilkoma

borgarlínu í besta falli leiða til þess að umferð einkabíla yrði um 5 % minni en ella. Það er því deginum ljósara að tilkoma borgarlínu myndi ekki spara neitt að ráði í uppbyggingu þjóðvega á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu 2018 – 2040.

Höfundur er samgönguverkfræðingur.