

Dularfull skýrsla um arðsemi Borgarlínu

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 16. október 2020 | Aðsent efni

Þá vaknar spurningin hvort þessi ábatagreining sé æfingaverkefni sem upphaflega hafi ekki átt að greina frá opinberlega.

Í hádegisfréttum RÚV 9. október s.l. var greint frá skýrslu Mannvits og Cowi um samfélagslega ábatagreiningu fyrir 1. áfanga Borgarlínu. Niðurstaðan var um 26 milljarða kr. ábati og 7 % arðsemi. Í Kjarnanum sama dag var frétt um skýrsluna og m.a. rætt við Lilju G. Karlsdóttur, samgönguverkfræðing hjá Verkefnastofu Borgarlínu. Í fréttinni var hlekkur á skýrsluna. Það vakti furðu mína að í skýrslunni er þess hvergi getið fyrir hvern skýrslan er unnin. Á forsíðu skýrslunnar eru aðeins „logo“ Mannvits og Cowi.

Skýrslan er gefin út 5. júní s.l. Hvers vegna er hún fyrst núna kynnt opinberlega? Líklegast er það hrein tilviljun að skýrslan er birt viku eftir að ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu stofnuðu Betri samgöngur ohf, sem á að sjá um framkvæmdir samgöngusáttmálans, og á meðan alþingi er að ræða fjármálaáætlun 2020-2024. Sama dag og fréttin var á RÚV birtist frétt á heimasíðu Borgarlínunnar (borgarlinan.is) um skýrsluna. Það bendir til þess að Verkefnastofa Borgarlínu sé verkkaupi.

Staða hönnunar og nýtt samgöngulíkan

Að undanfögnu hefur 1. framkvæmdaáfangi Borgarlínu verið kynntur sem leiðirnar Ártún – Hlemmur og Hamraborg-Hlemmur. Áætlað er að framkvæmdum ljúki árið 2023. Þessa dagana er verið að leggja lokahönd á skýrslu, þar sem frumdrög hönnunar verða kynnt, ásamt kostnaðaráætlun. Eðlilegt hefði verið að kynna samfélagslega ábatagreiningu samhliða útgáfu frumdragaskýrslu fyrir 1. áfanga.

Það kemur á óvart að í skýrslu Mannvits og Cowi eru leiðirnar Hamraborg-Lindir og Mjódd-Vogabyggð einnig taldar hluti af 1. áfanga. Reyndar á að taka leiðina Hamraborg-Lindir í notkun 2024 skv. samgöngusáttmála, en skýrsla Mannvits og Cowi reiknar ábatagreiningu fyrir árið 2024. Leiðina Mjódd-BSÍ á að framkvæma 2024-2026, og eflaust unnt að ljúka við Mjódd-Vogabyggð 2024.

Þessi samfélagslega ábatagreining byggir á umferðarspám með nýju samgöngulíkani. Eðlilegt hefði verið að kynna nýja líkanið ásamt fyrstu spám í sérstakri skýrslu, áður en skýrsla um

ábatagreiningu er birt. Reyndar er tekið fram að þegar skýrslan er skrifuð þá sé samgöngulíkanið í þróun. Það er e.t.v. vísbending um að gerð verði ný ábatagreining fyrir 1. áfanga Borgarlínu, þegar líkanið verður tilbúið. Þá vaknar spurningin hvort þessi ábatagreining sé æfingaverkefni sem upphaflega hafi ekki átt að greina frá opinberlega.

Árangur varðandi markmið um breyttar ferðavenjur

Í skýrslunni er greint frá því að árið 2030 eigi að ná markmiðinu um að auka hlutdeild ferða með strætó úr 4% upp í 12 % og hlut gangandi og hjólandi upp í 30 % og lækka hlut ferða með einkabíl niður í 58 %. Fram til þessa hefur verið áætlað að ná þessum markmiðum 2040. Það átti upphaflega að gerast á 25 árum, þ.e. 2015-2040. Núna á þetta að gerast á næstu 10 árum! Þetta hlýtur að vera prentvilla.

Þessi markmið ganga ekki upp talnalega séð. Jafnvel þó markmiðið um 12 % hlut ferða með strætó næðist þá myndi það í besta falli leiða til þess að bílaumferð yrði 4 % minni en ella. Meginskýringin á því er sú að fyrrverandi bílstjórar eru í besta falli helmingur af nýjum farþegum strætó. Þetta sýna erlendar reynslutölur. Aðrir nýir farþegar eru þeir sem áður höfðu gengið eða hjólað eða hefðu hreinlega ekki farið neina ferð, nema vegna þess að þjónusta strætó var bætt. Í skýrslunni kemur fram að samgöngulíkanið tekur þetta a.m.k. að einhverju leyti með í reikninginn. Ferðum hjólandi fækkar, þar eð hluti hjólreiðafólks fer að nota strætó.

Rétt er að undirstrika, að hlutur strætó í ferðum á höfuðborgarsvæðinu hefur fram til þessa verið ofmetinn. Talan 4 % er reiknuð út frá fjölda innstiga í strætó. Rétt tala er um 3 %, vegna þess að um 25 % farþega þarf að skipta um vagn. Í skýrslunni er farið rétt með þessi hugtök.

Í skýrslunni er gert ráð fyrir því að tilkoma 1. áfanga Borgarlínu ásamt bættri þjónustu með nýju leiðakerfi strætó leiði til þess að farþegum í almenningssamgöngum fjölgi um 20 % og umferð einkabíla verði 0,7 % minni en ella. Ef hlutur ferða með einkabíl er 75 % af öllum ferðum, þá minnkar hann aðeins um hálf þúsund prósentustig og verður 74,5 % árið 2024!

Horft til ársins 2040

Hugsanlega munu spár með fullþróðu samgöngulíkani sýna meiri aukningu farþegafjölda árið 2024. Jafnvel þó aukningin yrði tvöfalt meiri, eða 40 %, þá myndi hlutur ferða með einkabíl aðeins minnka um 1 prósentustig. Árið 2024 er reiknað með að teknir hafi verið í notkun 18 km, eða rúm 30 %, af þeim 58 km sem áætlað er að leiðakerfi Borgarlínu verði komið upp í árið 2040. Það er degnum ljósara að Borgarlína mun aðeins leiða til þess að umferð einkabíla verði í besta falli nokkrum prósentum minni en ella.

Til þess að koma hlut ferða með einkabílum niður í 58 % árið 2040 þyrfti að grípa til mjög óvinsælla aðgerða, s.s. koma á háum veggjöldum, hækka bílastæðagjöld verulega og hækka skatta á einkabíla o.fl.. Annars er erfitt að spá svona langt fram í tímann. Sjálfkeyrandi bílar og fjórða iðnbyltingin munu hafa veruleg áhrif á samgöngur og ferðavenjur.

Höfundur er samgönguverkfræðingur.