

Reynsla af borgarlínunum erlendis

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 12. september 2020 | Aðsent efni

Á Eugenesvæðinu fækkaði ferðum með strætó til vinnu um 10 % á tímabilinu, þrátt fyrir töluverða uppbyggingu hraðvagnaleiða og 6 % fjölgun íbúa.

Í umræðum um Borgarlínuna hefur komið fram að ein helsta fyrirmyndin sé fyrirhugað 50 km hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit, BRT) á Stavangersvæðinu, þar sem búa 242.000 manns (2015) og reiknað með fjölgun upp í 300.000 árið 2040.

Hlutur almenningsgangna í Stavanger er 8 % af ferðum og áætlað er að auka hann í 15 % árið 2040. Í Noregi eins og reyndar víðast hvar í Evrópu eru borgir mun eldri en höfuðborgarsvæðið og miðborgirnar gjarnan frá miðöldum. Götur er þröngar og sums staðar varla bíllengd á milli húsa. Einkabílinn rúmast illa í evrópskum miðaldaborgum og þess vegna er eðlilegt að strætó og lestir gegni þar stærra hlutverki heldur en hér á höfuðborgarsvæðinu. Í samræmi við þetta er bílaeign á álíka fjölmönnum borgarsvæðum í Evrópu yfirleitt miklu lægri en á höfuðborgarsvæðinu.

Með tilkomu Borgarlínu er áætlað að auka hlut strætó úr 4 % upp í 12 % af ferðum árið 2040, sem er 200 % hlutfallsleg aukning. Höfuðborgarsvæðið er bílaborg og áratuga hefð fyrir því að fólk noti þá bíla sem það hefur til umráða. Skráð ökutæki á Íslandi eru yfir 1.000 á hverja 1.000 íbúa. Það er því afar hæpið að markmiðið um að þrefalda hlut strætó náist.

Bílaborgir

Trúlega er Reykjavík mesta bílaborg í Evrópu miðað við höfðatölu. Það segir e.t.v. ekki mikið, þar eð lítið er um bílaborgir í Evrópu. Hins vegar eru borgir í BNA, Kanada, Ástralíu og Nýja-Sjálandi, sem eru álíka stórar og höfuðborgarsvæðið, bílaborgir. Hver er skýringin? Þessi lönd eiga það sameiginlegt að þar bjuggu tiltölulega fáir frumbyggjar á miðöldum. Síðan hefst bylgja innflytjenda til þessara landa fyrir 100-200 árum. Vöxtur borgarsvæða með 200.000 – 300.000 íbúa hefur því að mestu átt sér stað eftir að bíllinn kemur til sögunnar. Það sama gildir um höfuðborgarsvæðið, sem taldi aðeins um 10.000 íbúa um aldamótin 1900. Það

er því eðlilegt að höfuðborgarsvæðið sem og borgarsvæði af svipaðri stærð í ofangreindum löndum séu skipulögð sem bílaborgir.

Reynsla af borgarlínu á Eugenesvæðinu í Oregon

Fyrir rúmum tveim árum síðan kannaði ég samgönguáætlanir 36 borgarsvæða í BNA með 200.000 – 300.000 íbúa. Á aðeins tveim þessara borgarsvæða voru hraðvagnakerfi í uppbyggingu. Annað borgarsvæðanna í BNA með 200.000-300.000 íbúa, sem hefur tekið í gagnið hraðvagnakerfi, er Eugenesvæðið í Oregon. Áætlað er að íbúum á svæðinu muni fjölga úr 252.000 upp í 307.000 á tímabilinu 2015-2035.

Fyrsti áfangi kerfisins var tekinn í notkun 2007, þriðji og síðasti áfanginn 2017. Á svæðinu eru komnir um 28 km af BRT-leiðum. Fróðlegt er að skoða hvernig ferðavenjur til vinnu breyttust á tímabilinu 2009-2018. Á Eugenesvæðinu fækkaði ferðum með strætó til vinnu um 10 % á tímabilinu, þrátt fyrir töluverða uppbyggingu hraðvagnaleiða og 6 % fjölgun íbúa. Ferðum með fólksbíl til vinnu, sem voru að jafnaði um 87.000 árið 2009, hafði aftur á móti fjölgað upp í tæp 100.000 árið 2019.

Leiðakerfi strætó á Eugenesvæðinu er í endurskoðun. Væntanlega verður niðurstaðan sú að leiðum verði fækkað og ferðatíðni aukin á þeim leiðum sem eftir verða. Þó farþegum hafi fækkað í kerfinu í heild þá fjölgaði þeim í BRT-hluta kerfisins. Árlegur fjöldi farþega er um 10 milljónir. Til samanburðar er árlegur fjöldi farþega með strætó á höfuðborgarsvæðinu um 12 milljónir.

Reynsla af borgarlínum í stærri bílaborgum

Í BNA, Kanada og Ástralíu er búið að byggja upp nokkrar borgarlínur í meðalstórum og stórum bílaborgum. Reynslan af þeim hefur verið misjöfn. Yfirleitt hefur farþegafjöldi aukist umtalsvert, eða að jafnaði um nokkra tugi prósentu á samgönguásam borgarlínanna. Hins vegar er þó nokkuð breytilegt hve stór hluti nýrra farþega er fyrirverandi bílstjórar. Það þýkir gott ef fyrirverandi bílstjórar eru meir en 20 % af nýjum farþegum og sjaldgæft að hlutur þeirra sé meiri en 50 %. Aðrir nýir farþegar eru þeir sem höfðu áður verið farþegar í fólksbíl, gengið eða hjólað. Eða þá að þeir hefðu hreinlega ekki ferðast nema vegna þess að þjónusta almenningssamgangna var bætt.

Eftir því sem bílaborgir stækka er yfirleitt auðveldara fyrir strætó/lestir að keppa við einkabílinn. Í Los Angeles er hlutur almenningssamgangna um 10 % af öllum ferðum. Í litlum bílaborgum í BNA er hlutur strætó yfirleitt aðeins örfá %.

Ofangreind reynsla frá erlendum bílaborgum gefur ekki tilefni til bjartsýni um að markmiðið um 12 % hlut almenningssamgangna af ferðum á höfuðborgarsvæðinu náist.

Höfundur er samgönguverkfræðingur.