

Létta Borgarlínan – Kynning fyrir skipulagsráði Kópavogs

15 mín glærukynning mun fjalla um eftirfarandi

1. Eru markmið um breyttar ferðavenjur raunhæf?
Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015 – 2040 var ákveðið að velja sviðsmynd B í ofangreindri skýrslu Mannvits. Reiknað er með að hlutur ferða með einkabíl lækki úr 76 % niður í 58 % á skipulagstímabilinu með því að auka hlut gangandi og hjólandi úr 20 % upp í 30 % og hlut ferða með almenningssamgöngum úr 4 % upp í 12 %. Ef þetta markmið um breyttar ferðavenjur næðist, myndi umferð einkabíla verða um 20 % minni en í valkosti með óbreyttum ferðavenjum (sviðsmynd A). 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. Margir fóru að trúa því að ef Borgarlínan kæmi ekki yrði umferð einkabíla 20 % meiri en ella með tilheyrandi aukningu á umferðartöfum.
2. Nýtt samgöngulíkan getur reiknað út breytingar á ferðavenjum miðað við tilteknar forsendur, s.s. þéttleika byggðar, aukningu á ferðatíðni almenningsvagna og gerð sérrýmis fyrir hraðvagna (sjá skýrslu Mannvits og Cowi, „Transport Model for the capital area of Iceland“, útg. í september 2020. Það þarf því ekki lengur að giska á áhrif tiltekinna forsendna á ferðavenjur. Niðurstaða umferðarspár 2034 er 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.
3. Fyrirlestur Jarrett Walker (JW) í Salnum 2015. JW leggur mesta áherslu á aukna ferðatíðni. Góð ferðatíðni gefur strætófarþegum gott aðgengi. Innviðir/tækni eru aukaatriði. Hann líkir aðgenginu við mat og tækninni við umbúðir. Ef menn einblína það mikið á tæknina að það leiðir til þess að hagkvæmasta almenningssamgöngukerfið er ekki valið þá eru menn að borða umbúðirnar og henda matnum. Í viðtali í kastljósi í desember sagði JW að fyrst ætti að auka ferðatíðni og síðan að bæta þjónustuna og fjölga forgangsakreinum þegar farþegafjöldi gæfi tilefni til.
4. Útfærsla léttu Borgarlínunnar almennt
5. Í félagslegri ábatagreiningu fyrir Borgarlínu er rangt að nota óbreytt strætókerfi sem núllkost. Rétt er að nota fyrirbyggjandi tillögu um breytt leiðakerfi Strætó bs sem núllkost. Fyrirhugað er að taka það í notkun samhliða 1. áfanga Borgarlínu. Jafnframt er nauðsynlegt að gera félagslega ábatagreiningu fyrir léttu Borgarlínuna til samanburðar.

Kópavogi 19. apríl 2022, Þórarinn Hjaltason
samgönguverfræðingur og meðlimur
í samgöngum fyrir alla (SFA)