

Gunnar Einarsson, bæjarstjóri
Bæjarskrifstofur Garðabæjar
Garðatorgi 7
210 Garðabær

Bæjarskrifstofur Garðabæjar	
Mótt dags.	07.12.2017
Málalýkill	10.0
Mál nr.	1712078

Við undirritaðir höfum lengi unnið að skipulags og umferðarmálum á höfuðborgarsvæðinu. Fram komnar tillögur um borgarlínu gætu virst nokkuð ljósar, en við nánari athugun sést að margt í tillögnum byggir á veikum grunni, og gæti svo farið að hér sé verið af fara út í mjög vafasamt samgöngukerfi. Við sendum ykkur því nokkra punkta sem geta hjálpað við að varpa nokkru ljósi á málið:

1. Stofnkostnaður við borgarlínu er áætlaður allt að 70 milljarðar. Gert er ráð fyrir að byggja sérakreinar og sérgötur fyrir hraðvagna (Bus Rapid Transit) í tveimur áföngum fyrir árið 2040. Að meðaltali er þetta um 3 milljarðar á ári. Þetta er sambærilegt við árlegar fjárveitingar til nýframkvæmda á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu, ef reiknað er meðaltal síðustu áratuga. Ef aðeins er horft til síðustu 10 ára, þá hefur árleg fjárveiting verið mun minni.
2. Tvöföldun á ferðatíðni strætó þýðir að fjöldi vagna í umferð tvöfaldast. Auk þess er gert ráð fyrir að hraðvagnar verði stærri (liðvagnar). Árlegur rekstrarhalli Strætó mun því að öðru jöfnu meir en tvöfaldast.
3. Farþegafjöldi í strætó á höfuðborgarsvæðinu er núna rúmlega 40 þúsund á dag. Skv. skýrslu verkfræðistofunnar Cowi um borgarlínuna, gefin út í janúar 2017, er skipting á ferðamáta í dag þessi:

- gangandi og hjólandi	20 %
- ferðir með strætó	4 %
- ferðir með einkabíl	76 %

Í sömu skýrslu er áætlað að farþegafjöldi í strætó verði 156.000 árið 2040 og skipting á ferðamáta verði þessi:

- gangandi og hjólandi	30 %
- ferðir með strætó	12 %
- ferðir með einkabíl	58 %

Það kemur undarlega fyrir sjónir að hlutur ferða með einkabíl eigi að minnka um 18 prósentustig og hlutfallslega um 24 %. Í ljósi þess að höfuðborgarsvæðið er bílaborg verður að telja þessa niðurstöðu ótrúverðuga. Í fyrsta lagi er óraunhæft að reikna með að hlutur ferða með strætó þrefaldist frá því sem er í dag, því tilraunir sem gerðar hafa verið til að auka strætóþjónustuna hafa aðeins leitt til lítillar fjölgunar farþega. Í öðru lagi er mjög hæpið að hlutur gangandi og hjólandi aukist um 10 prósentustig eða hlutfallslega um 50 % á tímabilinu 2017 – 2040 því að vegalengdir eru mjög miklar á hbsv, og veðurfarsaðstæður á vetrum geta verið mjög slæmar.

4. Mestu máli skiptir hvaða áhrif breyttar ferðavenjur hafa á umferðarmagn á þeim þjóðvegum þar sem bílaumferðin er mest. Í þessu sambandi skipta ferðir gangandi og hjólandi miklu máli. Ekki hefur verið gerð ítarleg könnun á ferðum gangandi og hjólandi, þar sem skoðuð er lengd og erindi ferðar eftir árstímum. Ljóst má þó vera að ferðir gangandi og hjólandi eru mun styttri að meðaltali heldur en ferðir með einkabíl. Í tilfellum þar sem fólk er að hjóla eða ganga sér til skemmtunar, dregur það lítt úr bílaumferð. Þá er rétt að undirstrika að umferð gangandi og hjólandi er mest á sumrin, þegar bílaumferð er minnst. Jafnvel þó ferðafjöldi gangandi og hjólandi myndi aukast um 10 prósentustig, þá myndi umferðarmagn á umferðarmestu þjóðvegnum í þéttbýli aðeins minnka um örfá prósent.

5. Jafnvel þó að borgarlínan verði að veruleika, þarf að ráðast í nýframkvæmdir á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2040 upp á a.m.k. 70 – 80 milljarða kr., en þessar eru helstar:

- Sundabraut
- Reykjanesbraut í vegstokk milli Lækjargötu og Kaplakrika
- Ofanbyggðavegur milli Kaldárselsvegur og Arnarnesvegur

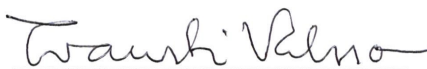
Þveranir yfir Fossvog og Skerjarfjörð hafa líka verið nefndar. Þær gætu létt mjög á umferðinni, einkum á Hafnarfjarðarvegi, Kringlumýrarbraut og Miklubraut.

Borgarlínan mun aðeins geta frestað tiltölulega ódýrum breikkunum á vissum köflum á umferðarmestu þjóðvegum um nokkur ár.

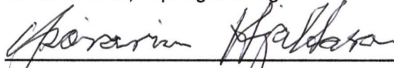
6. Í skýrslu Cowi er ekki minnst á sjálfkeyrandi bíla og áhrif þeirra á þróun umferðar í framtíðinni. Reikna má með að slíkir bílar verði komnir á almennan markað eftir 5 - 10 ár. Í sambandi við borgarlínuna mun tilkoma sjálfkeyrandi leigubíla skipta mestu máli. Þeir munu veita strætó harða samkeppni, þar eð þeir aka beint frá dyrum að áfangastað og þeir verða samkeppnisfærir í verði, ef nokkrir farþegar deila með sér kostnaði. Þessi ferðamáti verður sérlega hentugur fyrir ferðir til og frá vinnu.
7. Þar sem að taka verður tvær akreinar fyrir borgarlínuna - og meira þar sem biðstöðvar með breiðum brautarpalli verða settar á milli akreinnanna - verður að taka þetta pláss frá öðru sem nú er í viðkomandi göturými. Þetta er sérstaklega bagalegt þar sem rýmið er lítið, eins og t.d. á Hringbraut og , Hverfisgötu í Reykjavík, og Borgarholtsbraut í Kópavogi. Á Hringbrautinni vestur í bæ, þyrfti t.d. að fækka bílaakreinum úr 2 + 2 í 1 + 1. Ekki er hægt að bæta það upp með því að taka „bílastæðareinarnar“, því hluti af plássi þeirra, meðfram gangstéttum, fer í beygjureinar. Langsóttur möguleiki er að taka hina mjóu forgarða við Hringbrautina í burtu og flytja gangstéttirnar alveg upp að húsunum.
8. Áformað er að gera stætisvögnum, fótgangandi og fólki á reiðhjólum, auðvelt að komast að biðstöðvunum. Þetta mun í mörgum tilfellum þarfnast lagningar sérstakra akreina eða stiga, sem krefst rýmis og er kostnaðarsamt. Almennt krefst borgarlínan góðra stígakerfa fyrir gangandi og hjól, sem tekur víða pláss, sem hingað til hefur verið t.d. fyrir bíla og bílastæði. Lagning þessara kerfa er stutt á veg kominn í öllum sveitarfélögum, og er mjög kostnaðarsöm. Sá kostnaður allur myndi falla á sveitarfélögin.

Í sáttmála nýju ríkisstjórnarinnar segir: „... stutt verður við borgarlínu í samstarfi við Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu“. Lokatillaga um borgarlínu er ekki komin fram og hefur hvergi verið samþykkt í stjórnun sveitarfélagana. Í ljósi ofanritaðs teljum við að athuga verði málið nánar og taka aðrar lausnir til athugunar.

3. desember 2017



Trausti Valsson, skipulagsfræðingur



Þórarinn Hjaltason, umferðarverkfræðingur

Samrit sent til borgarstjóra og bæjarstjóra á höfuðborgarsvæðinu

