

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu  
B.t. stjórnar  
Hamraborg 9  
200 Kópavogur

Reykjavík, 4. júní 2021

**Efni:** Létt hraðvagnakerfi  
**Málsnúmer ykkar:** 2104003

Vísað er til tölvupósts ykkar dags. 6. maí þar sem erindi frá Áhugafólki um samgöngur fyrir alla (ÁS) var vísað til okkar. Í erindinu er lagt til að farið verði í svokallaða létt hraðvagnakerfi (e. *BRT light*) í stað þess hágæða hraðvagnakerfis sem er nú í undirbúning og er kallað Borgarlínan.

Hugmyndir um létt hraðvagnakerfi eru ekki nýjar af nálinni. Þetta er einn af þeim valkostum sem var skoðaður í aðdraganda þess að svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015 var sett. Þá var niðurstaðan að létt hraðvagnakerfi myndi ekki ná sama árangri og hágæða hraðvagnakerfi og að samfélagslegur kostnaður yrði mun hærri ef ekki væri farið í hágæða hraðvagnakerfi. Ekkert hefur komið fram sem sýnir fram á að forsendur hafi breyst sem ættu að leiða til annarrar niðurstöðu.

Niðurstöður umferðarspáa sem unnar voru í tengslum við svæðisskipulagið sýndu skýrt að það að beina stærstum hluta fjármagns í uppbyggingu stofnvega myndi leiða til tuga prósentu aukningar í vexti bílaumferðar og aukinna tafa. Það að beina stærstum hluta fjármagns í stofnvegaframkvæmdir er því dýrast fyrir samfélagið, hvort sem litið er til tafa, lýðheilsu, útblásturs, slysa eða beins kostnaðar. Það að ná að stoppa línulegan vöxt bílaumferðar er talinn góður árangur í stórum samgönguverkefnum og það að ná að minnka vöxt bílaumferðar er talinn mjög góður árangur. Þessar niðurstöður eru ástæða þess að sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu og ríkið sammæltust um að stefna að uppbyggingu hágæða almenningsamgöngukerfis.

Við mat á gæðum samgöngukerfa er litið til þess hvort við komumst áreiðanlega, án biðar, tímanlega og þægilega á áfangastað og aftur heim. Ljóst er að létt hraðvagnakerfi stendur hágæða hraðvagnakerfi að baki í öllum þessum þáttum og mun því ekki ná sama árangri. Ástæðan fyrir því er að sérakreinar hægra megin í göturými eru í raun forgangsakreinar eins og eru til staðar nú þegar á höfuðborgarsvæðinu. Slíkar forgangsakreinar tryggja ekki áreiðanleika á sama hátt og sérrými því að önnur umferð getur villst inn á forgangsakreinar. Meira er um þveranir annarrar umferðar með slakara umferðaröryggi og lélegra aðgengi, ásamt því að erfiðara

er að veita kerfinu forgang á gatnamótum. Þetta gerir það að verkum að kerfið verður óáreiðanlegt og getur því ekki flokkast sem hágæða almenningssamgöngukerfi.

Vert er að benda á að þau dæmi sem ÁS nefna sem góð dæmi um létt hraðvagnakerfi eru í borgum þar sem nú þegar er til staðar hágæða almenningssamgöngukerfi í formi lesta. Léttu hraðvagnakerfin eru því eingöngu viðbót við kerfi sem fyrir er. Borgarlínan er hins vegar stefna um að búa til hágæða almenningssamgöngukerfi í fyrsta sinn á Íslandi.

Það var niðurstaða sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu að stefna á hágæða almenningssamgöngur með samþykkt svæðisskipulagsins. Ríkið kom svo að því borði með gerð Samgöngusáttmálans í september 2019. Betri samgöngum er ætlað að hrinda Samgöngusáttmálanum í framkvæmd og er bundin af honum. Samgöngusáttmálinn nær til ársins 2033 og gerir ráð fyrir alls um 42 km af sérrými fyrir Borgarlínuna, en ekki 60 km eins og kemur fram í erindi ÁS. Samgöngusáttmálinn gerir ráð fyrir 49,6 milljarða framlagi í innviði Borgarlínunnar eða um 1,2 milljarða króna á km. Hluti Samgöngusáttmálans í fyrsta áfanga Borgarlínunnar er 18,7 milljarðar eða 1,3 milljarðar á hvern km.

Væri það mat Betri samgangna að réttara væri að fara aðrar leiðir en gert er ráð fyrir í Samgöngusáttmálanum myndi fyrirtækið leggja það til við hluthafa sína, ríkið og sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu, sem myndu þurfa að taka endanlega ákvörðun um það. Hönnunarferli Borgarlínunnar er skammt á veg komið. Hönnunarstigin eru þrjú; frumdrög, forhönnun og verkhönnun. Aðeins liggja fyrir frumdrög að fyrstu lotu af sex. Ljóst er að Borgarlínan mun taka breytingum í þessu ferli. Á öllum stigum munu Betri samgöngur tryggja að leitað verði hagkvæmstu leiða, þó þannig að þeim markmiðum sem að er stefnt sé náð.

**Niðurstaðan er því sú að á þessu stigi hafi ekkert komið fram sem kalli á breytingar á þeirri stefnu að fjárfest verði í hágæða hraðvagnakerfi fyrir höfuðborgarsvæðið.**

F.h. stjórnar Betri samgangna ohf.



Davíð Þorláksson  
Framkvæmdastjóri