

Umhverfislegur ávinningur af almenningsamgöngum á Vesturlandi

-ágrip-

Inngangur

Rannsókn þessi er unnin af UMÍS ehf. - Environice í samstarfi við Samtök Sveitarfélaga á Vesturlandi (SSV) og með fjárstuðningi frá Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Meginmarkmið með rannsókninni er að kanna viðhorf fólks á Vesturlandi til breyttra ferðavenja með tilkomu nýs samnings um almenningsamgöngur og leggja mat á umhverfislegan ávinning af breyttu kerfi .

Þann 29. desember 2011 undirrituðu Samtök Sveitarfélaga á Vesturlandi samning við Vegagerðina um yfirtöku á sérleyfum á svæðinu og fólu í kjölfarið Strætó bs. að annast verkefnið. Strætó hóf áætlunarferðir um Vestur- og Norðurland 1. september 2012.

Aðferðir

Rafræn könnun var send til úrtaks íbúa á öllu Vesturlandi auk þess sem henni var dreift á samskiptamiðlinum Facebook. Opið var fyrir þátttöku dagana 11.- 26. júní 2012 og bárust svör frá 369 einstaklingum. Spurt var 27 spurninga um ferðavenjur og viðhorf til breyttra ferðavenja. Í fyrsta hluta könnunarinnar var spurt um núverandi ferðamynstur, og í öðrum hlutanum um viðhorf til ferðavenja í framtíðinni, m.a. um áhrifaþætti er lúta að vali á ferðamáta, líkur á breyttum ferðavenjum og mikilvægi almenningsamgangna m.a. þegar kemur að nýjum tækifærum fyrir fjölskyldur á svæðinu.

Hér er fjallað um ferðir til höfuðborgarsvæðisins frá völdum þéttbýliskjörnum á Vesturlandi, og metið hvort notkun jarðefnaeldsneytis og útblástur muni minnka ef hlutfall þeirra sem hafa áhuga á að nota strætó í tíðar ferðir (4-7 sinnum í viku) til höfuðborgarsvæðisins er hið sama og niðurstöður könnunarinnar segja til um. Umferðartölur Vegagerðarinnar (VDU) á helstu leiðum á svæðinu er notuð til útreikninga¹, og ekki gert ráð fyrir þróun í umferðartölum eða hlutfalli þungaumferðar.

Skoðuð eru ferðalög til höfuðborgarsvæðisins frá eftirtöldum þéttbýliskjörnum: Akranes, Borgarnes, Stykkishólmur, Hellissandur og Búðardalur og borin saman umhverfisáhrif af ferðum á eigin bíl annars vegar og af strætókerfinu hins vegar. Til að meta fjölda ökutækja eru notaðar niðurstöður könnunarinnar um núverandi ferðamáta s.s. um hlutfall þeirra sem ferðast einir á bíl og í samfloti með öðrum.

Þar sem strætóleiðir eru samtengdar eru einungis reiknuð umhverfisáhrif af þeim legg sem bætist við fyrir viðkomandi bæjarfélag og þau borin saman við heildaráhrif af akstri einkabíla frá viðkomandi stað alla leið til höfuðborgarinnar. Ekki er gert ráð fyrir að eyðsla og útblástur strætisvagnanna breytist með auknum farþegafjölda. Hvorki er gert ráð fyrir niðurfellingu ferða né aukaferðum.

Rannsókn þessi byggir á leiðakerfi strætó sem var í gildi frá 1. september – 3. nóvember 2012. Breytingar leiðakerfis sem tóku gildi 4. nóvember eru ekki reiknaðar með, en þær kunna að hafa áhrif á niðurstöður.

¹ Vegagerðin.á.á. Umferðartölur 2011.

² Eldri bílafloti-minna öryggi. Frétt á www.visir.is dags.23.06.2012.

³ www.orkusetur.is. Á.á. Reiknivél fyrir eyðslu- og útblástursgildi. Rannsóknaráðstefna Vegagerðarinnar

Niðurstöður

Núverandi ferðamynstur

Um 66% svarenda höfðu ekki heyrt um fyrirhugaðar breytingar á kerfi almenningssamgangna á Vesturlandi þegar könnunin var lögð fyrir.

Fáir svarendur ferðast oft til höfuðborgarsvæðisins. Aðeins 6% ferðast daglega eða 4-5 sinnum í viku, en um 20% ferðast 1-3svar í viku. Flestir (50%) ferðast til höfuðborgarsvæðisins 1-3svar sinnum í mánuði og um 20% sjaldnar en einu sinni í mánuði. Langflestir nota einkabílinn. Rúm 58% ferðast einir á bíl, og tæp 36% ferðast í samfloti með öðrum. Tæp 6% nota aðra fararmáta s.s. strætó eða rútu. Einungis svarendur búsettir á Akranesi nota strætó eða rútu í ferðalögum til höfuðborgarsvæðisins en þess má geta að Strætó bs. hefur verið með ferðir á Akranes frá árinu 2008.

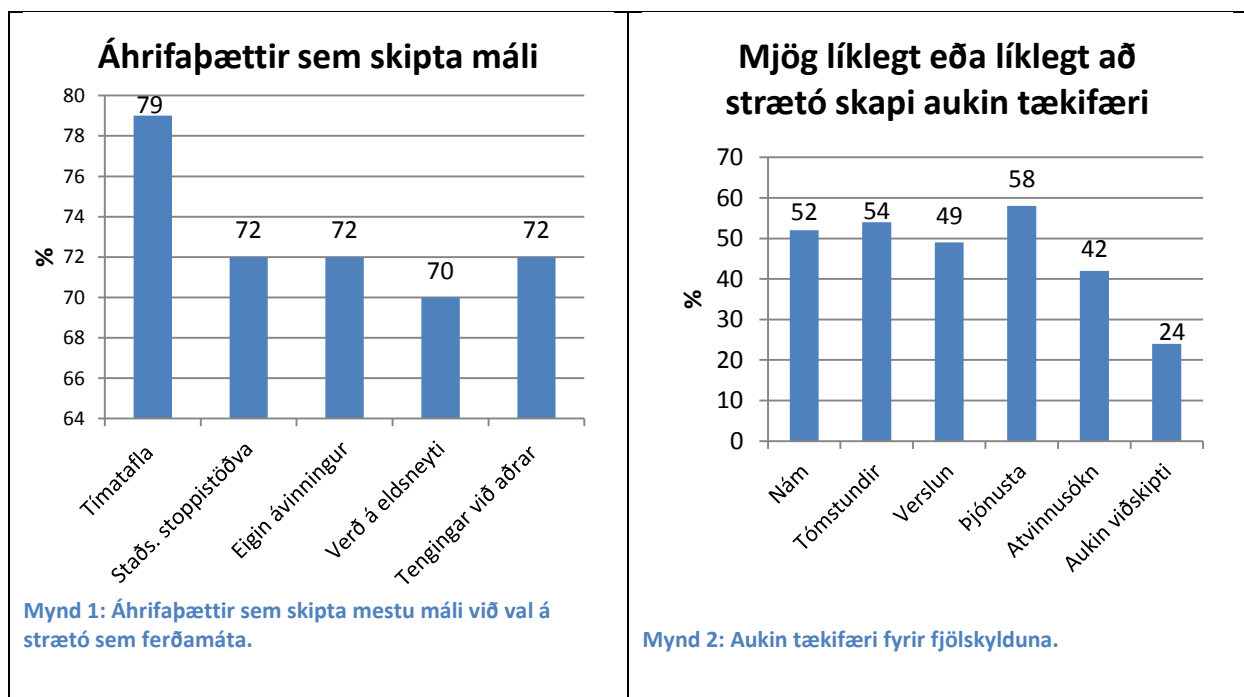
Íbúar svæða næst höfuðborginni, (Akranes og Hvalfjarðarsveit) ferðast oftast þangað en íbúar þeirra sveitarfélaga sem fjær eru borginni (Dalir og Snæfellsnes).

Viðhorf til ferðavenja

Almenningssamgöngur skipta 45% svarenda mjög miklu eða frekar miklu máli þegar kemur að áframhaldandi búsetu á Vesturlandi.

Um 7% myndu vilja nota sér strætóferðir til höfuðborgarsvæðisins daglega eða 4-5 sinnum í viku, 6% myndu vilja nota strætó 1-3svar í viku, 31% myndu nýta slíkar ferðir 1-3svar í mánuði og samtals 56% sjaldnar en einu sinni í mánuði eða aldrei. Þeir sem ferðast oftast til borgarinnar vilja frekar nota strætó heldur en þeir sem ferðast sjaldnar.

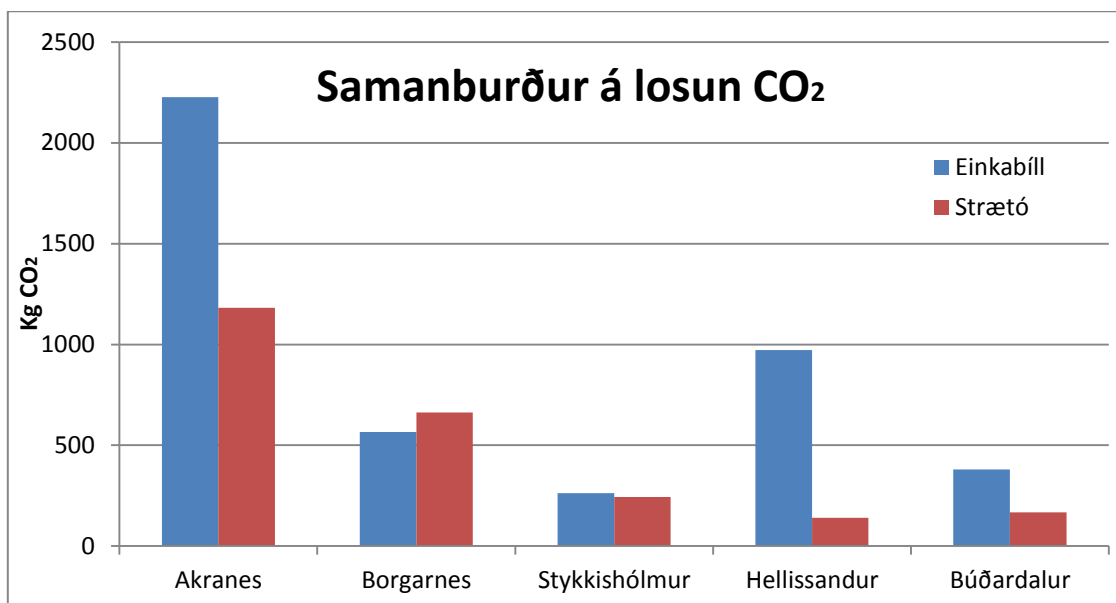
Tímatafla skiptir flesta máli þegar kemur að vali á strætó sem ferðamáta. Sjá má þá áhrifaþætti sem skipta mestu máli fyrir íbúa á Vesturlandi á mynd 1. Um helmingur svarenda töldu að nýtt kerfi almenningssamgangna myndi skapa aukin tækifæri fyrir fjölskylduna (mynd 2).



Umhverfislegur ávinningur

Til að meta líkur á að breytingar á kerfi almenningssamgangna muni draga úr úr brennslu jarðefnaeldsneytis og heildarútblastri gróðurhúsalofttegunda eru bornir saman mikilvægustu áhrifaþættirnir. Talið er að aldur bílaflotans á Íslandi sé um 12 ár² og því er notast við meðaleyðslu og útblástursgildi nýskráðra bíla frá árunum 2000-2012 samkvæmt upplýsingum Orkuseturs³. Ekki er gerður greinarmunur á bensín- og dísilbílum. Í Ársskýrslu Strætó bs. 2011⁴ kemur fram að meðaleyðsla strætisvagna sé 46 ltr./100 km og útblástur er reiknaður skv. stöðlum, lítrafjöldi margfaldaður með 2,7 til að reikna út kg CO₂/lítra. Ekki er reiknað með áhrifum vegna slits á vegum eða farartækjum og ekki er gert ráð fyrir að strætisvagnarnir eyði minna eldsneyti í langakstri. Þá er ekki gert ráð fyrir mismunandi stærðum strætisvagna með mismunandi eldsneytiseyðslu.

Mynd 3 sýnir samanburð á losun koltvísýrings ef væntingar íbúa á Vesturlandi um mögulega notkun á strætóferðum 4-7 sinnum í viku til höfuðborgarsvæðisins ganga eftir.



Mynd 3: Samanburður á losun koltvísýrings á ferðalögum til höfuðborgarsvæðisins ef ferðast er með strætó eða einkabíl.

Ályktanir

Í nær öllum tilvikum mun umhverfislegur ávinningur hljóta af strætóferðum miðað við væntingar íbúa á Vesturlandi til nýtingar á strætó til ferðalaga til höfuðborgarsvæðisins. Gera má ráð fyrir að ávinningurinn verði enn meiri ef skoðuð væri heildarumferð á öllu svæðinu auk þess sem þeir sem vilja nýta ferðir strætó til höfuðborgarsvæðisins sjaldnar en 4-7 sinnum í viku hafa líklega einnig áhrif.

Þessi rannsókn byggir á könnun sem framkvæmd var áður en nýtt strætókerfi tók gildi, og einungis 34% svarenda höfðu heyrt af viðkomandi breytingum þegar könnunin var gerð. Það er því áhugavert og æskilegt framhald af þessari rannsókn að skoða nýtingu á strætó og bera saman við umferðartölur þegar reynsla er komin á hið nýja kerfi og meta þá umhverfislegan ávinning.

² Eldri bílafloti-minna öryggi. Frétt á www.visir.is dags.23.06.2012.

³ www.orkusetur.is. Á.á. Reiknivél fyrir eyðslu- og útblástursgildi.

⁴ Bergdís I. Eggertsdóttir og Ásgeir Þ. Ásgeirsson. 2012. Ársskýrsla umhverfis- og öryggismála. Reykjavík, Umhverfis- og öryggisráð Strætó.