

Er Stavanger góð fyrirmynd fyrir Stætó?

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 23. mars 2020 | Aðsent efni

Í grein Eyjólfss Árna Rafnssonar, verkefnisstjóra við undirbúning borgarlínu, í Morgunblaðinu í des. 2017 kom m.a. fram að fyrirhugað hraðvagnakerfi í Stavanger væri fyrirmynd að skipulagi borgarlínunnar. Íbúafjöldi á Stavangersvæðinu (Nordur-Jæren) er 242.000 (2015) og er reiknað með fjölgun upp í 300.000 árið 2040. Áætlað er að framkvæmdum við hraðvagnakerfi í svipuðum dúr og borgarlínan verði lokið 2023. Hraðvagnaleiðir verða samtals 50 km. Um er að ræða dýra útfærslu á meiri hluta leiðanna, 2 akreina sérgötur fyrir strætó á milli akreina fyrir almenna umferð. Áætlaður stofnkostnaður kerfisins er ca. 10 milljarðar NOK eða 120-130 milljarðar ISK. Norska ríkið greiðir 50 % en einnig er reiknað með að setja veggjöld á umferðina á Stavangersvæðinu til að fjármagna hluta af stofnkostnaðinum. Veggjöldin eru líka hugsuð til að hvetja bíleigendur til að taka frekar strætó.

Markmiðin í Stavanger

Í dag er hlutur almenningsflutninga 8 % af öllum ferðum á Stavangersvæðinu. Reiknað er með að farþegafjöldi í almenningsflutningakerfi (strætó, lestir og ferjur) svæðisins verði 250.000 árið 2040 og hlutur almenningsflutninga 15 %. Markmiðið er að bílaumferð 2040 verði ekki meiri en í dag. Í kynningunni „Superbuss i Rogaland, like bra som bybane?“ kemur fram að áætlað er að erfitt ástand bílaumferðar, þétting byggðar, veggjöld og bílastæðatakmarkanir verði það sem aðallega stuðlar að hækkun hlutdeildar ferða með strætó úr 8 % upp í 15 % (sjá glæru nr. 29 af 31). Þessi kynning er frá 2015 og kostnaðaráætlun upp á 6 milljarða NOK er úrelt.

Er rétt að nota Stavanger sem fyrirmynd?

Umferðarástand í Stavanger er erfitt miðað við íbúafjölda. Ástandið er næstum jafn erfitt og í Osló og erfiðara en í Bergen og Þrándheimi. E39 liggur sem 4 akreina mótorgvegur í gegnum Stavanger og Sandnes. Gróft séð þá mynda Stavanger og Sandnes saman línuborg sem er á nesi. Miðborg Stavanger er utarlega á nesinu. Til að geta byggt eitthvað að ráði meir í

Stavanger þarf að fara að byggja upp í loftið. Áætlað er að þetta byggð. Það er erfitt og dýrt að útvíkka gatnakerfið í Stavanger. Í fljótu bragði sýnist mér það mun erfiðara en á höfuðborgarsvæðinu. Ekki er mögulegt að breikka E39 í 6 akreinar nema endurbyggja vegbrýr. Í fljótu bragði tel ég að í Stavanger séu aðstæður þannig, að hagkvæmara sé að byggja hágæða almenningsflutningakerfi þar en hér á höfuðborgarsvæðinu. Síðast en ekki síst, þá eru fjárveitingar tryggðar! Að öllu samanlögðu finnst mér hæpið að nota Stavanger sem fyrirmynd fyrir endurbætur á strætókerfi höfuðborgarsvæðisins.

Hvaða lærdóm má draga af Stavanger?

Umferðarástandið í Stavanger er miklu verra en hér á höfuðborgarsvæðinu. Eftir því sem ástand bílaumferðar er erfiðara, þeim mun auðveldara er fyrir almenningsflutningakerfi (strætó og lestir) að keppa við einkabílinn. Þess vegna þyrftum við að setja á meira hamlandi aðgerðir til að ná sambærilegri aukningu á farþegafjölda með strætó. Vegtollar og takmarkanir á bílastæðum þurfa því að vera meiri hér en á Stavangersvæðinu. Eða þá meiri þétting byggðar hjá okkur, nema hvort tveggja sé. Hluttur almenningsflutninga í Stavanger er 8 % af ferðum og áætlað er að auka hann í 15 % árið 2040. Það eru 7 prósentustig og hlutfallsleg aukning er 88 %. Í áætlunum um borgarlínu er áætlað að auka hlut strætó úr 4 % upp í 12 % árið 2040, eða um 8 prósentustig. Þetta er 200 % hlutfallsleg aukning. Það er því alveg ljóst að það verður mun erfiðara og þungbærara fyrir íbúa á höfuðborgarsvæðinu að ná markmiðinu um 12 % hlut ferða með strætó heldur en íbúa á Stavangersvæðinu að ná markmiðinu um 15 % hlut ferða í strætó.

Samanburður tveggja möguleika

Til hvers að eyða 70 milljörðum kr. í að bæta gæði þjónustunnar, fyrst að það eitt út af fyrir sig skilar svo litlum hluta af heildarárangrinum? Er ekki miklu skynsamlegra að koma á miklu ódýrara hraðvagnakerfi með áframhaldandi gerð sérakreina fyrir strætó hægra megin akbrautar? Slíkt kerfi kostar lauslega áætlað 10 – 20 milljarða, segjum 15 milljarða. Ég tel að slíkt kerfi gæti eitt og sér aukið hlut strætó úr 4 % upp í 5 % af öllum ferðum, samanborið við að borgarlínan ein og sér gæti aukið hlut strætó upp í 6 %. Þétting byggðar meðfram samgönguásam hraðvagnakerfanna myndi í báðum tilvikum auka hlut strætó um 2 prósentustig til viðbótar. Óvinsælir vegtollar og bílastæðatakmarkanir gætu svo í báðum tilvikum aukið hlut strætó um 4 prósentustig til viðbótar. Samanburðurinn á þessum 2 möguleikum lítur þá svona út: Möguleiki A, hraðvagnakerfi upp á 15 milljarða kr., skilar aukningu á farþegafjölda upp á 7 prósentustig. Möguleiki B, borgarlínan, sem kostar 70 milljarða, skilar aukningu á farþegafjölda upp á 8 prósentustig. Möguleiki A yrði þá um 4 sinnum hagkvæmari en möguleiki B í þeim skilningi að fjölgun farþega fyrir hvern milljarð í stofnkostnaði er um 4 sinnum meiri. Hvers vegna í ósköpunum vilja sumir eyða 55 milljörðum til viðbótar til þess eins að fjölga farþegum um 1 prósentustig umfram farþegafjölgun í möguleika A?

Höfundur er samgönguverkfræðingur.