

Baráttan um flatarmálið

Eftir Elías Elíasson



"Þó svo Borgarlínan fái sérstakar akreinar fyrir sig, sem nýtast auðvitað illa, þá gengur hún ekki mikið hraðar en strætó í dag."

Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðin eru að þjappa saman fólki sínu. Hús skulu nú reist upp í loftið svo fleiri íbúðir rúmist á hverjum hektara og meiri fasteignagjöld streymi í kassann. Fólk á ferð skal einnig taka færri fermetra á vegunum svo því skal þjappað saman í hina stóru vagna Borgarlínu þegar hún kemur en pakkað saman þangað til í biðröðum umferðartafa. Meðan á þessari baráttu stendur má umferðin ganga á hraða snigilsins. Borgarlína bætir lítið. Þó henni séu ætlaðar sér akreinar sem enginn annar má nota flýtir það aðeins för milli þess sem hún stoppar á öðru hverju götuhorni svo hún nær aðeins lágum hraða. Höfuðborgarsvæðið er sett í hægagang og menn spyrja: hvað með kostnaðinn? Fátt er um svör. Mikilvægum upplýsingum um tafakostnað í umferðinni upp á tugi milljarða á ári er leynt.

Skýrsla Mannvits og COWI frá 2020 um félagslega greiningu Borgarlínu vakti, þrátt fyrir vafasamar forsendur, athygli á því að beinan kostnað af umferðartöfum má meta til fjár. Í skýrsluna vantaði hins vegar tölur um heildarumferðartafir á höfuðborgarsvæðinu. Þó svo að þær hafi ótvírætt verið reiknaðar við gerð hennar hafa þær ekki verið birtar, enda óþægilegt fyrir Reykjavíkurborg sem hefur staðið gegn áhrifaríkum aðgerðum til að greiða fyrir umferðinni innan sinna vébanda. Því var svipast um eftir upplýsingum sem gætu gefið til kynna hve miklar tafirnar væru og þær fundust.

Vegagerðin hefur á heimasíðu sinni upplýsingar um umferð á höfuðborgarsvæðinu, magn hennar og dreifingu yfir sólahringinn, til eru alþjóðlegar mælingar og verkfræðistofan VSÓ gerði árið 2017 á vegum SSH umferðarspá fyrir höfuðborgarsvæðið og gekk þá út frá grunnupplýsingum frá árinu 2012. Þessar upplýsingar má setja saman í reiknilíkan og kemur þá í ljós, að það líkan skilar nánast sömu niðurstöðum um umferðartafir grunnárs VSÓ eins og þeirra umferðarlíkan gerði og var í samræmi við þá fyrirbyggjandi umferðarmælingar. Munurinn er innan við 10% og breytir það litlu um heildarmyndina.

Niðurstaðan úr þessum reikningum er sú, með núverandi aðstæðum í umferðinni, að félagslegur kostnaður ársins 2020 vegna umferðartafa hefur legið skammt neðan við 30 milljarða króna eftir að hafa legið þar yfir í þrjú ár samfleytt vegna meiri umferðar. Þessi kostnaður mun síðan vaxa upp í nærri 50 milljarða árið 2030. Tímakostnaður tekur mið af launum fólks á millitekjum en væri hærri ef flutningabílar og aðrir vinnubílar væru teknir með í reikninginn. Þetta eru mun hærri tölur en áður hafa sést. Til dæmis gaf Samband iðnrekenda út töluna 15 milljarða árið 2017 og þótti nóg um. Þarna er um að ræða beinan samfélagslegan kostnað umferðartafa en við hann má bæta auknum eldsneytiskostnaði sem gæti hækkað fyrrnefndar tölur í grennd við 10%.

Hinn beini tafakostnaður er þó ekki allt. Umferðartafir eru afar óreglulegt fyrirbrigði og gerir það bæði einstaklingum og fyrirtækjum erfitt um vik við áætlunargerð. Af þessum sökum verður til töluvert af dauðum tíma sem erlendar rannsóknir benda til að geti orðið um 65% af beinu töfunum. Þeir erfiðleikar koma t.d. fram í auknum kostnaði við framkvæmdir og má sem dæmi nefna byggingu nýrra íbúða og vega á byggðum svæðum, að ekki sé talað um framkvæmdir eins og nýja háskólasjúkrahúsið við Landspítalann. Hér er ekki verið að tala um þann kostnað sem verður vegna þrengsla á framkvæmdasvæðum, aðeins dauðan tíma vegna erfiðleika í áætlunargerð og tafir á aðföngum.

Heildarmyndin er því sú að kostnaður sem umferðartafir valda getur nú þegar verið kominn upp í stærðargráðuna 50 milljarðar króna á ári og verði ekkert að gert vex sú tala í 80 milljarða eða meir á næstu 10 árum. Það munar um minna sagði einhver en viðbrögðin eru jafnan þau að „Borgarlínan reddar þessu“. Það er af og frá, hún bætir í tafirnar og kostnaðinn þar með.

Þó svo Borgarlínan fái sérstakar akreinar fyrir sig, sem nýtast auðvitað illa, þá gengur hún ekki mikið hraðar en strætó í dag stoppandi á öðru hverju götuhorni. Fólk er ekki farið að flýja úr einkabílum enn yfir í strætó og vafasamt að sérakreinar Borgarlínu flýti svo för að hlutur hennar í umferðinni fari langt yfir 5% ferða. Fólk flykkist ekki í Borgarlínuna fyrr en hún sparar umtalsverðan tíma á við einkabílinn, slíkir eru yfirburðir hans þegar kemur að þægindum, sveigjanleik og flutningi farangurs.

Fyrirliggjandi gögn gefa mjög sterka vísbendingu um að kostnaður vegna umferðartafa á höfuðborgarsvæðinu sé kominn langt yfir öll ásættanleg mörk. Það er alveg óskiljanlegt hvernig hægt er að hella yfir almenning hverjum auglýsingabæklingnum á fætur öðrum og hverri sérfræðiskýrslunni af annarri án þess að gerð sé grein fyrir því hver kostnaðurinn af töfunum er og allri þessari baráttu um flatarmálið yfirleitt. Það er deginum ljósara að tafirnar hafa verið reiknaðar en niðurstöður ekki birtar, enda er kostnaður sem gæti legið á bilinu 50 til 80 milljarðar króna á næsta áratug of hár til að horfa fram hjá honum. Það eru stjórnámálameðmenn sem ráða þessari leynd og tími kominn til að þeir bæti ráð sitt.

Höfundur er verkfræðingur.