

Hágæða fólksflutningskerfi fyrir höfuðborgarsvæðið

Elías Elíasson verkfræðingur skrifar um samgöngumál á höfuðborgarsvæðinu og segir meðal annars að við ákvarðanatöku undanfarinna ára hafi verið stuðst við ófullkomnar greiningar.

Hópurinn telur einsýnt að við undirbúning Borgarlínu hafi ekki verið horft til hagrænna áhrifa verkefnisins á þjóðarbúið eins og vera ber. Á höfuðborgarsvæðinu búa yfir 60% þjóðarinnar og þau áhrif sem efnahagslífið verður fyrir vegna verkefna af þeirri stærðargráðu sem Borgarlína er og ekki síður vegna þeirra áhrifa sem breytt umferð á svæðinu hefur á hagkerfið munu snerta alla landsbúa.

Svæðisskipulag 2015 til 2040 og Borgarlína

Árið 2015 var samþykkt nýtt svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðis og skyldi hryggjarstykki þess vera nýtt afkastamikið fólksflutningskerfi, nefnt Borgarlína. Enn hafði þá ekki verið ákveðið hvort þar yrði um að ræða nýtt léttlestarkerfi eða kerfi þar sem strætó fengi forgang á sérakreinum og liðkað fyrir inn og útgöngu farþega. Það er því líklega misskilningur sem segir í bréfi Bs að það sem þar er nefnt létt hraðvagnakerfi hafi verið athugað og afskrifað í samanburði við aðra kosti fyrir 2015. Að minnsta kosti hafa arðsemissjónarmið ekki haft áhrif á það val.

Undirbúningur svæðisskipulagsins frá 2015 leið fyrir það að þá voru enn ekki fyrir hendi nauðsynleg tæki og reiknigeta til að gera viðunandi úttekt á þjóðhagslegum áhrifum þeirra ákvarðana sem verið var að taka.

Forsendur ákvörðunar

Ákvörðunin um skipulagið var byggð á samanburði milli þriggja sviðsmynda um höfuðborgarsvæði 2040 þar sem gert var ráð fyrir mismunandi þéttri byggð og einnig því, að ef byggð væri þéttari mundu fleiri nota ferðamátann almenningssamgöngur og gefnar voru upp fyrir það prósentutölur. Þær tölur

virðast hafa verið hrein ágiskun og ekki studdar niðurstöðum neinna rannsókna, enda hefur ekki tekist að sýna fram á samband byggðabéttleika og notkun á almenningsgangum sé til. Spá hagstofunnar um mannfjölda lá fyrir og á grunni hennar var gerð umferðarspá en báðar hafa spárnar lækkað síðan. Í skýrslu um umferðarspána voru sýndar niðurstöður umferðarlíkans um hve mikið umferðartafir minnkuðu ef ferðamátar breyttust. Þeir reikningar segja ekkert um það hvort réttar prósentutölur um ferðamáta voru valdar, enda það umferðalíkan ekki til þess ætlað.

Sviðsmyndir eru oft notaðar til greiningar á þeim áhættuþáttum framtíðar sem fyrirtæki þurfa að vera undirbúin að takast á við og rannsóknarspurningin þá í samræmi við það. Í sviðsmyndagreiningunni fyrir svæðisskipulagið 2015 virðist rannsóknarspurningin hafa verið þessi: Hvernig borg eigum við að byggja og með hvernig samgöngukerfi. Sú ófullkomna greining sem að framan er lýst er ekki nægur undirbúningur fyrir slíka ákvörðun. Hér var ákveðið fyrst, útreikningum hefur enn ekki verið lokið.

Betri aðferðafræði við greiningar

Árið 2005 kom út skýrsla Hagfræðistofnunar, „Forgangsröðun í samgöngum“ unnin samkvæmt samningi hennar við Vegagerðina, Siglingastofnun og Flugmálastjórn. Þar eru settar fram tillögur um að félagsleg greining skuli vera hluti undirbúnings veigamikilla fjárfestinga í samgöngum og lýst þeim kröfum sem gera þarf til slíkrar greiningar, m. a. sú að greiningin skuli ná til alls landsins. Í samræmi við það hefði þurft að vinna slíka greiningu fyrir samgönguhluta svæðisskipulagsins og hafa undir að minnsta kost allt SV-land frá Borgarfirði til Árnessýslu. Slíka félagslega greiningu var hins vegar ekki hægt að gera hér fyrir 2015 vegna skorts á reiknigetu.

Að lokinni félagslegri greiningu tekur við pólitískt mat og ákvarðanir um fjármagn.

Ný tækni til greiningar

Nú hefur nokkuð verið bætt úr þessum skorti á reiknigetu. Vegagerðin hefur fengið umferðarlíkan sem getur reiknað umferðatafir og hermt eftir vali íbúanna á ferðamáta og ferðaleiðum þannig að ferð hvers og eins taki minnstan tíma. Stillingu þessa líkans átti að ljúka nú í apríl síðast liðin. Stillingin er þó erfið þar sem engar mælingar hafa verið gerðar á

umferðatöfum hér á landi sem hægt er að nota til viðmiðunar. Á grundvelli niðurstaðna úr þessu líkani þarf að gera félagslega greiningu eins og Hagfræðistofnun lagði til og bera þá saman fleiri en einn valkost um útfærslu Borgarlínu fyrir hverja þá sviðsmynd svæðisskipulagsins sem rannsaka þarf. Önnur fyrirmynd slíkra greininga er félagsfræðileg greining Mannvits og COWI sem finna má á vef SSH en þar er aðeins reiknuð ein útfærsla Borgarlínu fyrir eina sviðsmynd. Þeir reikningar gefa til kynna, að árið 2034 muni hlutdeild Borgarlínu í fólksflutningum hafa vaxið um aðeins eitt prósentustig frá því sem Strætó bs hefur í dag.

Þessi nýja tækni gerir kleift að framkvæma það faglega hagræna mat á valkostum sem ekki var hægt að gera 2015 og hefur ekki enn verið gert. Samgöngusáttmálann ber því að taka til endurmats.

Bakgrunnur bréfs Betri samgangna

Það hefur því enn ekki unnist tími til að vinna þær upplýsingar sem Bs þurfa að berast áður en fyrirtækið getur ráðlagt eigendum sínum um endurskoðun samgöngusáttmálanum þó sterkar vísbendingar hafi komið fram. Enda er hlutverk fyrirtækisins aðeins eitt, eins og kemur fram í umræddu bréfi þess: „Betri samgöngum er ætlað að hrinda Samgöngusáttmálanum í framkvæmd og er bundin af honum.“ Mögulega gætu slíkar upplýsingar orðið tilbúnar eftir fáa mánuði og Bs gæti þá sent tillögur um tiltekna breytingar á sáttmálanum. Bs getur þangað til aðeins rifjað upp eldri rök eigenda eins og gert er í bréfinu.

Tillögur ÁS

ÁS hefur sett fram tillögur að léttri Borgarlínu með margfalt lægri stofnkostnaði en sú þunga sem er lýst í frumdragaskýrslu 1. lotu. Létta Borgarlínan mun gera næstum sama gagn og sú þunga. ÁS telur einnig að létta Borgarlínan sé hágæða fólksflutningakerfi eins og sambærileg kerfi eru talin vera í borgum erlendis. Megin tillaga ÁS er að gera skuli upp á milli þessara útfærslna með félagslegri greiningu samkvæmt tillögu Hagfræðistofnunar eins og gert er í góðri stjórnsýslu víða, líka hér á landi. Góð vinnubrögð eru að greina núverandi strætókerfi með endurskoðuðu leiðakerfi og telja allan ábata umfram þann hágæða almenningssamgöngukerfinu til tekna. Slíkir útreikningar hafa ekki sést enn, t.d. ekki í frumdragaskýrslu Borgarlínu.

Lokaorð

Í góðri stjórnsýslu eru ákvarðanir teknar á réttum tíma. Umferðaslys og miklar umferðatafir valda miklum félagslegum kostnaði sem taka ber tillit til, en það var ekki fyrr en á ný liðnum ártug að tafirnar urðu svo mikla að þær voru farnar að hafa veruleg áhrif á rekstrakostnað fyrirtækja, kostnað við framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu og tefja ferðir fólks í þeim mæli að geta ógnað þjóðarhag. Það kann að vera ein af ástæðum þess að enn hefur ekki náðst að beita viðunandi aðferðafræði til að undirbyggja þær ákvarðanir sem hér um ræðir, en tími vandaðrar ákvörðunartöku er nú kominn.

Höfundur er verkfræðingur