

Umferðavandinn og samgöngusáttmálinn

Eftir Þórarinn Hjaltason

Morgunblaðið | 27. Nóvember 2019 | Aðsent efni

Af þessu má ráða að umferðarástandið í bandarískum borgum af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið er að jafnaði mun betra en hér

Umferðarvandinn á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist hratt á síðustu árum. Umferðartafir á hvern bíl eru orðnar svipaðar og á borgarsvæðum með 1-2 milljón íbúa.

Mælingar á umferðartöfum

Fyrirtækið TomTom framleiðir GPS-leiðsögutæki og safnar upplýsingum um umferðarástand víða um heim frá 550 milljón tækjum. Með því að gúgla með leitarorðunum „TomTom traffic index“ getur lesandinn fundið hvernig TomTom raðar 403 borgum eftir umferðarástandi. Reykjavík (höfuðborgarsvæðið) er nýkomin á listann hjá TomTom og er nr. 309 í röðinni með tafastuðulinn 18 %. Það þýðir að ökuferðir sem taka 10 mínútur í frjálssu flæði umferðar taka að meðaltali $10 \times 1,18 = 11,8$ mínútur. Ef tafastuðullinn er reiknaður sérstaklega fyrir álagstíma umferðar, þá er hann 41 % fyrir álagstíma árdegis og 45 % fyrir álagstíma síðdegis. Sömu ökuferðir taka að því að meðaltali $10 \times 1,45 = 14,5$ mínútur á álagstíma síðdegis.

Samanburður við aðrar borgir

Meginreglan er að umferðarástand versnar eftir því sem borgir stækka. Mumbai á Indlandi er efst á listanum hjá TomTom með tafastuðulinn 65 %. Íbúafjöldi Mumbaisvæðisins er um 20 milljónir. Íbúafjöldi Los Angelessvæðisins er um 12 milljónir og tafastuðullinn 41 % (80 % ef einungis er reiknað fyrir álagstíma síðdegis). Neðarlega á TomTomlistanum eru 10 bandarískar bílaborgir með tafastuðul á bilinu 9-12 %. Íbúafjöldi þessara borgarsvæða er á bilinu 600 þúsund – 2 milljónir.

Af þessu má ráða að umferðarástandið í bandarískum borgum af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið er að jafnaði mun betra en hér. Hvers vegna er það svo? Jú, skýringin er einföld. Þjóðvegirnir á höfuðborgarsvæðinu eru burðarásinn í gatnakerfinu og að mestu fjármagnaðir af ríkinu. Við búum í mjög strjálbýlu landi, sem hefur ekki haft efni á því að koma vegakerfinu í jafn gott horf og þau lönd sem við viljum bera okkur saman við. Þess

vegna hafa fjárveitingar til vegagerðar á höfuðborgarsvæðinu verið af skornum skammti. Þrátt fyrir að mestum hluta fjárveitinga til nýbyggingar þjóðvega hafi á síðustu áratugum verið varið til vegagerðar utan höfuðborgarsvæðisins, þá hefur það hvergi dugað til. Til skamms tíma vorum við í hópi þjóða með fæst dauðaslys miðað við höfðatölu, en síðustu árin höfum við dregist hratt aftur úr. Vegna sívaxandi umferðar, m.a. vegna aukins ferðamannastraums, er fyrirséð að næstu áratugina þarf að veita áfram miklu fé í endurbætur þjóðvega á landsbyggðinni. Auk þess er líklegt að fjárveitingar til jarðgangnagerðar á landsbyggðinni verði af stærðargráðunni 10 milljarðar á ári í fyrirsjáanlegri framtíð.

Samgöngusáttmálinn

Í sáttmálanum, sem nú bíður afgreiðslu alþingis, er gert ráð fyrir að uppbygging samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu, sem í sögulegu samhengi séð hefði dreifst á 50 ár, verði lokið á 15 árum. Auk þess er stefnt að samkomulagi um legu Sundabrautar, en óvissa ríkir um tímasetningu framkvæmda. Hugur samgönguráðherra stendur til þess að lokið verði við Sundabraut fyrir 2030. Ef það verður niðurstaðan þá erum við að tala um nálægt 200 milljarða kr. í uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu til ársins 2033. Það yrði auðvitað fagnaðarefni, en segir ekki alla söguna. Svona miklum fjármunum verður að forgangsraða eftir hagkvæmni.

Snjallvæðing umferðarljósa og aðrar tiltölulega ódýrar framkvæmdir sem bæta umferðarflæðið eru langhagkvæmasti hluti sáttmálans. Fjárveiting upp á nokkra milljarða kr. mun skila sér margfalt til baka í formi tímasparnaðar vegfarenda, minni eldsneytiskostnaði og síðast en ekki síst minni mengun. Þessar ódýru aðgerðir duga því miður ekki til að leysa umferðarvandann, sérstaklega ekki til lengri tíma litið, auk þess sem huga þarf að fleiri þáttum, s.s. umferðaröryggi, umhverfisáhrifum bílaumferðar o.fl. Að mínum dómi tekur samgöngusáttmálinn vel á þessum þáttum, með þremur undantekningum. Í fyrsta lagi er mikilvægt að tryggja að framkvæmdum við Sundabraut verði lokið sem fyrst. Í öðru lagi er áætluð fjárveiting til innviða hraðvagnakerfis (Borgarlína) upp á 50 milljarða kr. til ársins 2033 langt frá því að vera nægilega hagkvæm fjárfesting. Áætlaður kostnaður við fullgerða Borgarlínu er 70 milljarðar kr. Ódýrt hraðvagnakerfi upp á 15-25 milljarða kr. myndi gera nánast sama gagn og valda mun minni umferðartöfum á framkvæmdatíma. Í samgönguáætlunum fyrir borgarsvæði af svipaðri stærð og höfuðborgarsvæðið er sjaldgæft að gert sé ráð fyrir umfangsmiklu sérrými fyrir hraðvagna (Bus Rapid Transit, BRT). Yfirleitt er ekki gert ráð fyrir neinu hraðvagnakerfi eða þá að gert er ráð fyrir ódýru kerfi (BRT-Lite). Í þriðja lagi hefði mátt spara um 10 milljarða kr. með því að láta Miklubraut í um helmingi styttri stökk, þ.e. milli Rauðarárstígs og Stakkahlíðar. Auk þess myndu framkvæmdir taka styttri tíma og valda minna raski fyrir íbúa í grenndinni og umferðartafir á framkvæmdatíma yrðu miklu minni.

Að lokum vil ég hvetja alþingismenn til að fara vel yfir samgöngusáttmálann, áður en hann verður afgreiddur frá alþingi.

Höfundur er samgönguverkfræðingur.