

Forskjellene Metrobuss (tidligere Superbuss) og Bussveien

Oppsummering

Metrobuss blir av noen fremholdt som et eksempel på hvordan du kan lage et bussveisystem billigere enn Bussveien. Totalt skal Metrobuss bygge ca. 3 kilometer med nye bussfelt. Midlene blir i hovedsak brukt til å bygge nye holdeplasser, omstigningspunkt og endeholdeplasser, kun 15% blir i fase 1 brukt til å bygge ny veg. For Bussveien er denne andelen på 60%. Metrobuss er ikke et helhetlig bussveisystem, og er derfor ikke sammenlignbart med Bussveien.

Metrobuss har også vesentlig lavere kostnader til grunnerverv, oppgitt til 20 millioner kroner mens disse for Bussveien utgjør om lag 3,2 – 4,3 milliarder kroner (30-40 %) av totalkostnaden. Grunnen til denne forskjellen er at Trondheim benytter eksisterende vegareal da de i det vesentlige allerede har fire-felts veger, både i og utenfor sentrum

Hva er forskjellene?

Tabellarisk kan forskjellene oppsummeres slik:

	Bussveien	Metrobuss	Kommentar
Kostnad	10,8 mrd. kroner	2,8 mrd. kroner	
Lengde	50 kilometer	45 kilometer	8 km ferdig utbygget på Bussveien
Egne bussfelt	40 kilometer (80%)	6-9 kilometer (15- 20%)	
Blandet trafikk	10 kilometer (20 %)	36 - 39 kilometer (75 - 80%)	
Nye bussfelt	32 kilometer	2-3 kilometer	Deler av de 3 km. finansieres på annet budsjett.
Bruk av eksisterende veg	4-5 kilometer	4-6 kilometer	Omskifting (fra bil til buss, eller bruk av eksisterende kollektivfelt.
Ny sykkelveg	40 kilometer	0 kilometer	
Grunnervervskostnader	3,2 - 4,3 milliarder kroner	20 millioner kroner	

Metrobuss skal bygge 3 kilometer med nye bussfelt. I tillegg skal noen veger der det er fire felt for bil skiltes om slik at to av feltene gjøres om til bussfelt. Dette er gjort på noen veger allerede, og skal gjøres på ytterligere 2-3 kilometer. Metrobuss går således i all hovedsak i blandet trafikk.

Blandet trafikk gjør at Metrobuss omtrent ikke kan gi reisetidsgaranti til kundene. Kollektivreisende på Nord-Jæren vektlegger punktlighet som den viktigste enkeltfaktoren i beslutningskjeden for hvorvidt det skal reises kollektivt, eller benyttes andre reisealternativ (bil). Faktoren er så viktig at den blir vektet ¹seks ganger høyere enn reisehastighet. Punktlighet er avgjørende for at Bussveien skal lykkes. Bussveien bygges slik at bussen har garantert reisetid. Dette krever i hovedsak egen trase. På delstrekninger med lite trafikk velges løsninger med blandet trafikk.

Hva gjelder gående og syklende har Metrobuss kun ansvar for å tilrettelegge for gangtrafikk til holdeplassen, samt at det etableres fem bøyler til å låse fast sykkel i per holdeplass. Dersom det skal foretas annen tilrettelegging for gående og syklende blir dette finansiert av andre poster i Miljøpakken. Bussveien har derimot gjennom Byvekstavtalen et krav om at vi i hovedsak skal bygge et tosidig gang- og sykkeltilbud langs traseen. Dette øker kostnadene, men sikrer også statlig medfinansiering til denne satsningen, og gjør Bussveien til det største sykkelprosjektet i Bymiljøpakken.

¹ Urbanet Analyse – rapport 46/2014

Mer om Metrobuss

Metrobuss er delt i to faser. Fase 1 er infrastrukturtiltak utenfor sentrum, og har en kostnadsramme på cirka 750 millioner kroner. Fase 2 er fire sentrumsgater og har en kostnadsramme på cirka 2,1 milliarder kroner (50 % usikkerhet). Fase 1 er i hovedsak utbygging av nye holdeplasser, omstigningspunkter og endeholdeplasser kombinert med punkttiltak for bussen i enkelte kryss.

Fase 1 hadde et opprinnelig kostnadsestimat på 420 millioner kroner. Under planleggingen av fase 1 ble det identifisert kostnadsbehov for 1,2 milliarder kroner. Det ble da gjennomført en prosess med kostnadsreducerende tiltak hvor politisk ledelse ble fremlagt fire ulike alternativ med kostnadsramme fra 440 millioner kroner til 750 millioner kroner. I hovedsak ble det kuttet på utforming av holdeplass, samt at noen delprosjekt ble tatt ut av prosjektet. Av kostnadene på 750 millioner kroner brukes 112 millioner kroner på vegtiltak, de resterende 638 millioner kroner brukes på holdeplasser, omstigningspunkt og endeholdeplasser.

Fase 2 er under planlegging, og det er per nå meldt inn behov som overgår 4 milliarder kroner (budsjett 2,1 milliarder kroner), og Miljøpakken er i gang med å se på kostnadsreducerende tiltak.