

7. nóvember 2020 | Aðsent efni | 364 orð | 1 mynd

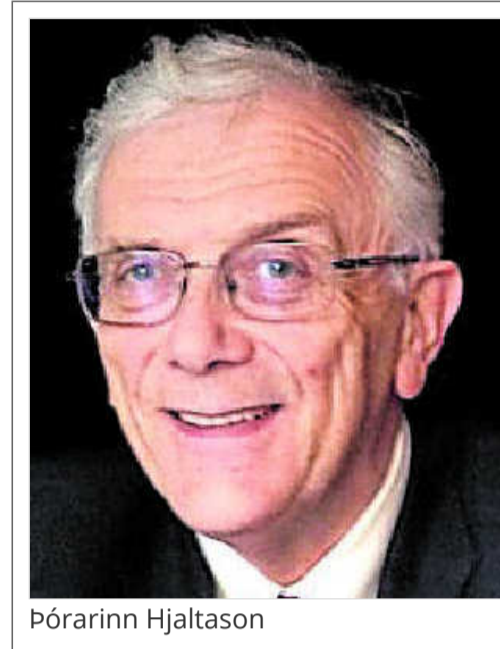
# Aukum ferðatíðni strætó

## Eftir Þórarín Hjaltason

Eftir Þórarín Hjaltason: "Beinast liggur við að skoða þann valkost að fækka leiðum strætó og auka í staðinn ferðatíðni."

Í Morgunblaðinu birtist nýlega grein eftir Ragnar Árnason, prófessor emeritus í hagfræði, þar sem hann kemst að þeirri niðurstöðu, að athugun hans á skýrslu COWI og Mannvits sýni að þjóðhagslegt núvirði fyrsta áfanga borgarlínunnar er verulega neikvætt. Hann bendir réttilega á að á höfuðborgarsvæðinu séu „allmargar framkvæmdir í samgöngumálum sem bæði hafa verulega jákvætt núvirði og tvímælalaust miklu hærra en borgarlínan og munu nýtast öllum vegfarendum“.

Í sveitarstjórnnum á höfuðborgarsvæðinu er pólitísk samstaða um að bæta þjónustu almenningsvagna. Þá vaknar spurningin hvort ekki sé fyrir hendi hagkvæmari kostur en borgarlínan til að ná því markmiði.



Þórarín Hjaltason

## Ferðatíðni

Árið 2015 flutti Jarrett Walker, sem er virtur sérfræðingur í almenningsamgöngum, erindi í Salnum í Kópavogi. Rauði þráðurinn í erindi hans var mikilvægi þess að auka ferðatíðni strætó. Það skipti mun meira máli en gönguvegalengd að biðstöð og mætti því fækka strætóleiðum í staðinn til þess að takmarka aukningu á rekstrarkostnaði. Með þessu móti fengist hagkvæmasta lausnin fyrir bættu þjónustu strætó.

Í erindi sínu minntist hann á hraðvagnakerfi (Bus Rapid Transit, BRT) og léttlestakerfi, sem hann kallaði tæknilegar útfærslur. Í því sambandi líkti hann aukinni ferðatíðni við mat, en tæknilegu útfærslunum við umbúðir utan um matinn. Ef samgönguyfirvöld einblíndu um of á tæknilegu útfærslurnar væru þau að borða umbúðirnar en fleygja matnum. Erindið má finna á heimasíðu SSH: <http://ssh.is/utgefih-efni/kynningarefni>

## Tillaga

Ég skora á samgönguyfirvöld á höfuðborgarsvæðinu að endurskoða áætlanir um uppbyggingu borgarlínunnar. Beinast liggur við að skoða þann valkost að fækka leiðum strætó og auka í staðinn ferðatíðni. Unnt er að stytta ferðatíma strætó með sama hætti og gert hefur verið fram til þessa, þ.e. bæta við akrein hægra megin við akbraut þar sem eru langar biðraðir bíla á álagstímum umferðar. Það er margfalt ódýrara en að gera sérrými í miðeyju gatna eða sérgötur, eins og áætlað er fyrir borgarlínuna.

Fyrir fram er ekki unnt að segja til um hvort þessi valkostur geti einn og sér skilað samfélagslegum ábata. Sjálfsagt er að rannsaka það með ábatagreiningu. Hins vegar er ljóst að þjónustu strætó má stórbæta með tiltölulega litlum tilkostnaði. Síðast en ekki síst mætti nota fjármagnið sem sparast til að byggja upp samgönguinnviði sem eru margfalt arðsamari en borgarlínan.

Höfundur er umferðarverkfræðingur og fyrrverandi bæjarverkfræðingur í Kópavogi. [thjaltason@gmail.com](mailto:thjaltason@gmail.com)