

12. apríl 2022 | Aðsent efni | 625 orð | 2 myndir

Fyrirlestur í anda léttu borgarlínunnar

Eftir Þórarin Hjaltason

Eftir Þórarin Hjaltason: "Í bílaborgum á stærð við höfuðborgarsvæðið er óþekkt að byggja eigi umfangsmikil hraðvagnakerfi með svipaða tæknilega útfærslu og borgarlínan."

Jarrett Walker (JW) er þekktur og virtur sérfræðingur í skipulagi almenningsamgangna. Hann kom að undirbúningi borgarlínu og flutti m.a. fyrirlestur í Salnum í Kópavogi 22. september 2015, sem er vistaður á heimasíðu SSH (<http://ssh.is/utgefih-efni/kynningarefni>). Áhugaverðasti hlutinn af fyrirlestri hans eru síðustu sex mínúturnar, þ.e. milli 46. og 52. mínútu. Þar segir hann m.a. að almenningsamgöngur snúist ekki um innviði. Aðalmálið sé bætt aðgengi, þar sem aukning á ferðatíðni skiptir mestu máli.

Ekki borða umbúðirnar og henda matnum

JW líkir bættu aðgengi við mat, og tæknilegri útfærslu innviða (e. technology) líkir hann við umbúðir utan um matinn. Umbúðirnar eru aukaatriði. Ef menn einblíni það mikið á tæknilega útfærslu innviða að það leiði til þess að hagkvæmasta almenningsamgöngukerfið verði ekki fyrir valinu, þá séu menn að borða umbúðirnar en henda matnum. Á meðfylgjandi mynd, sem er skjáskot af fyrirlestri JW, kemur skýrt fram hvað hann átti við með umbúðum (e. wrapper). Myndin sýnir hraðvagna og lestarvagna.

Viðtal í Kastljósi

Þegar JW var hér á landi voru tekin viðtöl við hann og fjallað um hann í fjölmiðlum. Hann kom fram í kastljósi RÚV, og á heimasíðu SSH má finna umfjöllun Þóru Arnórsdóttur um hann. Þar segir m.a.:

„... Ekki liggi á að byggja umfangsmikið lestakerfi, heldur þurfi fyrst að fjölga ferðum á stofnleiðum og þannig farþegum ...“

„... Aðalatriðið sé það frelsi sem felst í aðgengi að mismunandi hverfum borgarsvæðisins með tíðum ferðum og eftir því sem farþegafjöldinn eykst verði hægt að auka þjónustuna, fjölga forgangsakreinum og jafnvel leggja teina, skapist forsendur fyrir því ...“

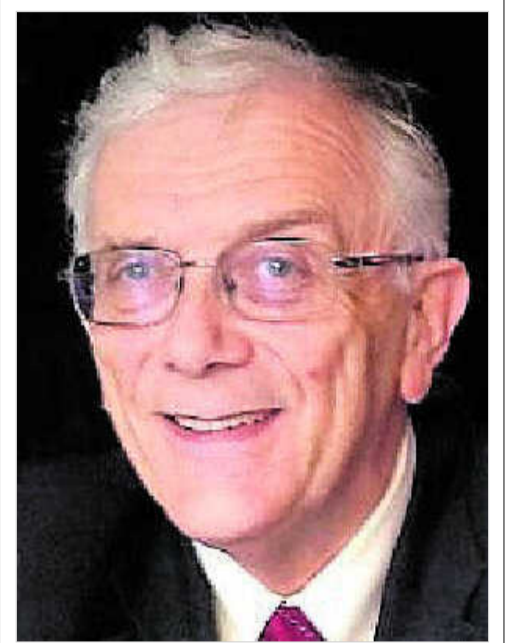
Þetta er sérstaklega athyglisvert í ljósi þess að þegar JW mætir til leiks hér á landi lá fyrir samþykkt svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 þar sem gert er ráð fyrir léttlesta- eða hraðvagnakerfi. Þrátt fyrir það leggur hann áherslu á að menn sníði sér stakk eftir vexti og byggja almenningsamgöngukerfið upp í hagkvæmum áföngum í ljósi reynslunnar. Við hjá samtökunum Samgöngur fyrir alla (SFA) tökum undir það og höfum þess vegna lagt fram tillögur um svokallaða léttu borgarlínu.

Létta borgarlínan

Megininntakið í boðskap JW er að fá sem mest þjónustugæði fyrir sem minnstan kostnað, eða m.ö.o. að hagkvæmasta almenningsamgöngukerfið sé valið. Reynslan sýnir að þar sem bílaeign er mjög mikil er erfitt fyrir almenningsamgöngur að keppa við einkabílinn. Í bílaborgum á stærð við höfuðborgarsvæðið er óþekkt að byggja eigi umfangsmikil hraðvagnakerfi með svipaða tæknilega útfærslu og borgarlínan. Það er mjög dýrt að byggja sérgötur fyrir hraðvagna, hvort sem þær eru hafðar til hliðar við hefðbundna götu eða í miðju götuþversniði. Á nokkrum fjögurra akreina götum er reiknað með að fækka akreinum fyrir almenna umferð til þess að skapa rými fyrir slíkar sérgötur. Dæmi um slíkt eru umferðarmiklar götur eins og Suðurlandsbraut og Laugavegur. Afleiðingin yrði stórauknar umferðartafir, sem eru feikilega dýrar og algerlega andstæðar þeim tilgangi borgarlínunnar að bæta umferðarflæði.

Margfalt ódýrara er að byggja sérakreinar fyrir hraðvagna hægra megin í götuþversniði eins og sérakreinar fyrir strætó eru í dag. Þær kosta miklu minna á hvern lengdarmetra, auk þess sem nægilegt er að sérakreinar séu álíka langar og biðraðir bíla á álagstímum. Framkvæmdin er líka einfaldari og tekur mun styttri tíma. Umferðartafir á framkvæmdatíma verða mun minni. Þessi útfærsla er algeng erlendis og er stundum kölluð BRT-Lite. Þannig er nafnið „létta borgarlínan“ til komið.

Nú eru liðin meira en sex ár síðan Jarrett Walker sagði í Kastljósi að fyrst þyrfti að fjölga ferðum á stofnleiðum strætó. Talið um borgarlínu er orðið nógu langt. Nú þarf að gera eitthvað ef menn meina eitthvað með því. Létta borgarlínan er fín byrjun. Miðjubrautir má gera síðar, ef og þegar þörf krefur. Hvað varðar hagkvæmni er þunga línan langneðst á listanum yfir framkvæmdir



Þórarinn Hjaltason



[Smellið til að sjá stærri mynd]

innan samgöngusáttmálans og ætti því að vera öftust í forgangs röðinni. En léttu línun er ódýr, hana má framkvæma jafnhliða öðrum framkvæmdum sáttmálans.

Höfundur er samgönguverkfræðingur. thjaltason@gmail.com