

22. apríl 2022 | Aðsent efni | 550 orð | 1 mynd

Veljum hagkvæmasta hraðvagnakerfið

Eftir Þórarin Hjaltason

Eftir Þórarin Hjaltason: "Eina svarið sem við höfum fengið er að léttu borgarlínan sé ekki hágæðaalmennings-samgöngur og komi því ekki til greina. Það er auðvitað hrein firra."

Í grein minni „Fyrirlestur í anda léttu borgarlínunnar“, sem birtist hér í Mbl. 12. apríl sl., fjallaði ég um ráðleggingar Jarretts Walkers (JW) varðandi borgarlínuna. Hann sagði í Kastljósi síðla árs 2015 að fyrst ætti að auka ferðatíðni á stofnleiðum strætó og fjölga þannig farþegum. Eftir því sem farþegum fjölgaði mætti bæta þjónustuna og fjölga sérakreinum fyrir strætó. Í fyrirlestri í Salnum í september 2015 lagði hann áherslu á að hagkvæmasta almennings-samgöngukerfið yrði valið. Því miður er ekki ætlun samgönguyfirvalda að fara að þessum ráðum JW, þrátt fyrir að SSH hafi fengið hann til aðstoðar við undirbúning að útfærslu borgarlínunnar.

Fyrsti áfangi borgarlínu

Ef farið hefði verið að ráðum JW hefðu við hönnun 1. áfanga borgarlínu verið skoðaðir fleiri valkostir fyrir tegundir og umfang sérrýma og gerður hagkvæmnissamanburður á þeim. Þess í stað var ákveðið fyrir fram að hraðvagnaleiðin (e. Bus Rapid Transit, BRT) yrði BRT-Gold, þ.e. í hæsta gæðaflokki eins og alþjóðastofnunin ITDP (Institute for Transport and Development Policy) metur hraðvagnaleiðir. Aðrir gæðaflokkar eru Silver, Bronze og Basic. Víða um heim hafa verið byggðar (eða er áætlað að byggja) hraðvagnaleiðir sem ITDP viðurkennir ekki sem slíkar, en viðkomandi rekstraraðilar kalla engu að síður BRT-leiðir. Stundum eru slíkar leiðir kallaðar BRT-Lite.

Skilgreining ITDP á hraðvagnaleið er mjög ströng. T.d. viðurkennir stofnunin engar af þeim hraðvagnaleiðum sem hún hefur gert úttekt á í Svíþjóð. Þetta má sannreyna á vefsíðu Global BRT Data: <https://brtdata.org/location/europe/sweden> þar sem hraðvagnaleiðirnar í Svíþjóð fá einkunnina „not BRT“. Til að uppfylla kröfur ITDP þarf sérrými yfirleitt að vera annaðhvort miðjusettt í götupversniði eða sérgata. Hvort tveggja er mjög dýrt, mun dýrara en hin hefðbundna lausn fyrir almenningsvagna sem er sérakreinar hægra megin í götupversniði.

Cowi og Mannvit gerðu svokallaða félagslega ábatagreiningu fyrir 1. áfanga borgarlínu. Það var aðeins gert fyrir útfærslu sem reiknað er með að ITDP viðurkenni. Í samræmi við ráð Jarretts Walkers hefði verið rétt að gera einnig slíka greiningu fyrir BRT-Lite-útfærslu og velja hana, ef niðurstaðan hefði orðið sú að hún væri hagkvæmari kostur. Við hjá samtökunum Samgöngur fyrir alla (SFA) höfum ítrekað bent aðstandendum borgarlínu á þetta. Eina svarið sem við höfum fengið er að léttu borgarlínan sé ekki hágæðaalmennings-samgöngur og komi því ekki til greina. Það er auðvitað hrein firra.

Dæmi frá Kanada um hagkvæma léttu borgarlínu

Í borginni Saskatoon í Kanada er áætlað að taka í notkun á árinu 2026 um 38 km af hraðvagnakerfi þar sem aðeins um 3 km eru í sérrými. Það uppfyllir því engan veginn kröfur ITDP, en borgaryfirvöld kalla það engu að síður BRT og lýsa því sem nútímalegu hryggjarstykki almennings-samgangna í borginni. Áætlaður framkvæmdakostnaður er aðeins 12,5 milljarðar kr., eða um 330 milljón kr. á hvern km.

Talið er að núvirtur félagslegur ábati af hraðvagnakerfinu verði á bilinu 1,7-2,5 sinnum hærra en kostnaður miðað við að reiknivextir séu á bilinu 3-8%, sem telst góð hagkvæmni. Hér er krækja á ábatagreininguna:

https://www.tac-atc.ca/sites/default/files/conf_papers/schulzc-saskatoon_brt.pdf

Íbúafjöldi Saskatoon-svæðisins er tæplega 340.000 og reiknað með að hann verði um hálf milljón eftir 25-40 ár. Af kanadískum borgum vex Saskatoon einna hraðast, enda aðdráttarafl hennar mikið. Borgin er efnahagsleg og menningarleg miðstöð í ríkinu Saskatchewan. Borgaryfirvöld telja nauðsynlegt að auka hlut almennings-samgangna til þess að bregðast við væntanlegri aukningu á bílaumferð. Markmiðið er að hlutur almennings-samgangna í Saskatoon vaxi úr 4% upp í 8% á næstu 30 árum.

Höfundur er samgönguverkfræðingur. thjaltason@gmail.com



Þórarinn Hjaltason