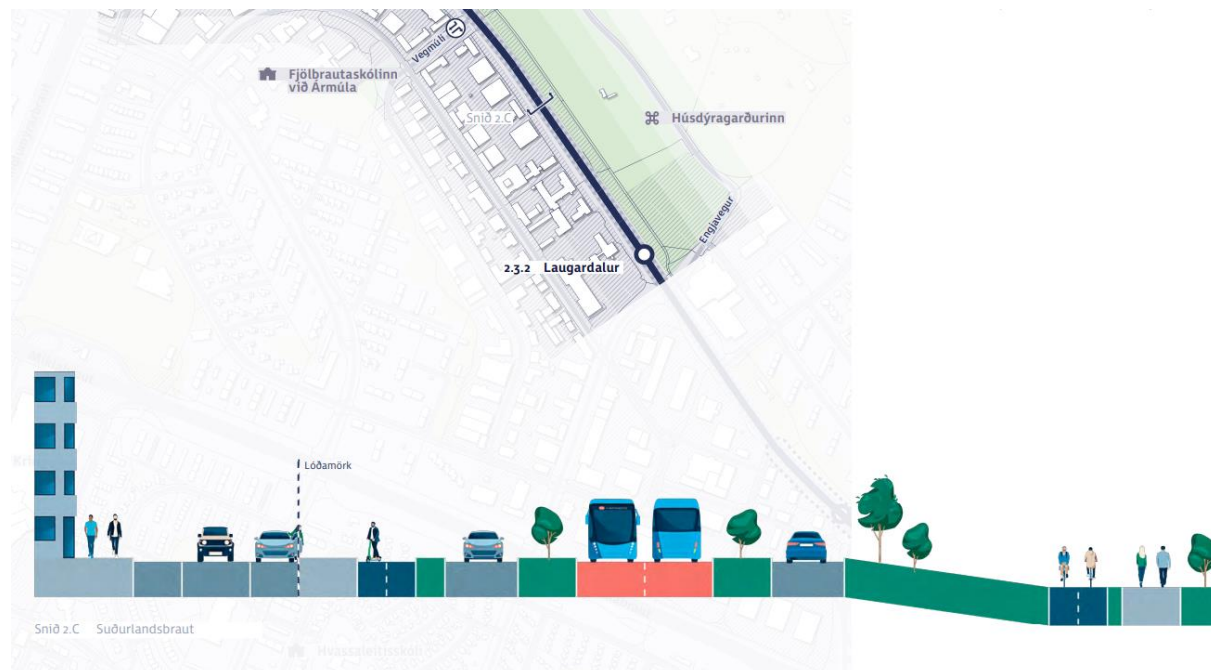


ÓDÝRT HRAÐVAGNAKERFI – BRT-Lite

Umferðarspár í nýju samgöngulíkani benda eindregið til þess að Borgarlínan mun aðeins leiða til þess að bílaumferð verði í besta falli örfáum prósentum minni en ella, sbr. skýrslu um breyttar ferðavenjur á vefsíðu Áhugafólks um samgöngur fyrir alla (ÁS):

www.samgongurfyriralla.com undir *Forsíða/Opinber gögn rýnd*.

Auk mikils stofnkostnaðar er megingalli við Borgarlínuna að sérrými fyrir hana tekur allt of mikla umferðarrým frá gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins sem er yfirhlaðið fyrir. Það leiðir til stórauðs tafakostnaðar fólks og fyrirtækja, sbr. greinargerðina „Borgarlínan – hugmyndir og veruleiki“ á vefsíðu ÁS undir *Forsíða/hvers konar borgarlína?*



Þversnið af fyrirhuguðum breytingum á Suðurlandsbraut milli Vegmúla og Grensásvegjar

Heimild: Borgarlínan – 1. lota forsendur og frumdrög – Verkefnastofa Borgarlínu, jan 2021, bls. 130

Vegna ofangreindra galla Borgarlínunnar er full ástæða til að skoða fýsileika ódýrari hraðvagnakerfa (BRT-lite). ÁS leggur til að gert verði ráð fyrir fjárveitingum til BRT-Lite verði 20 milljarðar kr. í stað 50 milljarða kr. á tímabilinu 2019-2033. Ef vilji stendur til þess er auðveldlega unnt að ljúka framkvæmdum við kerfið á 3 – 5 árum. Miðað við kostnaðaráætlun 1. áfanga Borgarlínu (um 25 mia. kr. fyrir 14,5 km) má gera ráð fyrir að heildarkostnaður við Borgarlínuna verði um 100 mia. kr. fyrir kerfið í heild (60 km).

ÁHUGAFÓLK UM SAMGÖNGUR FYRIR ALLA

Í tillögu ÁS er gert ráð fyrir að sérakreinar verði hægra megin í akbraut á þeim vegköflum þar sem eru langar biðraðir bíla á álagstímum. Sérakreinar fyrir almenningsvagna verði ekki teknar frá almennri umferð heldur gerðar nýjar akreinar. BRT-Lite mun því ekki auka umferðartafir. Lauslega áætlaður kostnaður við BRT-Lite kerfið yrði á bilinu 15-25 mia. kr. Það er því allt að 80 mia. kr. ódýrara en Borgarlínan en gerir nánast sama gagn. Sparnaðinn má nota í mun hagkvæmari framkvæmdir við þjóðvegi á höfuðborgarsvæðinu.

Á næstu árum er ekki fyrirsjáanleg þörf á að vagnar séu lengri en 12 - 15 m, þannig að nýta má að miklu leyti núverandi biðstöðvar óbreyttar eða lítið breyttar um tíma. Það eru líklega ekki mörg ár í að sjálfkeyrandi almenningsvagnar verði teknir í notkun á höfuðborgarsvæðinu. Þá þarf ekki að hafa langa liðvagna. Meginrök fyrir notkun liðvagna í dag er sparnaður á vagnstjóraalaunum. Með tilkomu sjálfkeyrandi almenningsvagna liggur beint við að hafa minni vagna og aukna ferðatíðni, þess vegna á öllum strætóleiðum allan daginn. Biðstöðvar við hraðvagnaleiðir má síðan endurbæta í áföngum, þegar lokið er við að gera sérakreinar fyrir strætó.

BRT-Lite kerfi eru algeng víða um heim, m.a. í Bandaríkjunum. Nokkur erlend dæmi:

- RapidRide og Swift í Seattle, sbr þessa frétt frá árinu 2013:

<https://gwwash.org/view/32756/notes-from-seattle-bus-rapid-transit-lite>

Í fréttinni kemur fram að kostnaður við innviði, s.s. biðstöðvar og sérrými, er á bilinu 2-4 milljón \$ á hverja mílu leiðar, eða 150 – 300 milljón ISK á hvern km leiðar. Aðeins um 20 % leiðanna eru með sérakreinar/sérrými fyrir strætó, og er það væntanlega meginástæðan fyrir því hvers vegna þessi hraðvagnakerfi eru margfalt ódýrari en BRT í hæsta gæðaflokki. Þegar fréttin er skrifuð hafði farþegafjöldi á 4 BRT-Lite leiðum aukist um 56 % umfram það sem hann var á sömu leiðum áður.

Metro Rapid um 700 km kerfi af BRT-Lite á Los Angeles svæðinu. Í þessari grein kemur vel fram hve kerfið kemur vel út í samanburði við önnur almenningsamgöngukerfi á svæðinu, m.a. BRT:

<https://scholarcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1048&context=jpt>

Þessi mynd á bls. 76 lýsir samanburðinum vel:

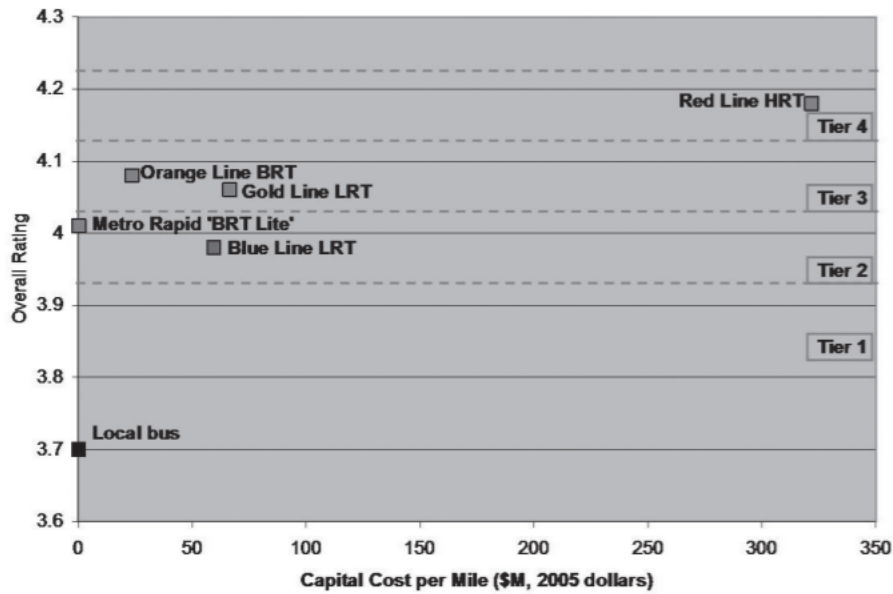


Figure 3. Overall rating of each transit mode versus capital cost per mile

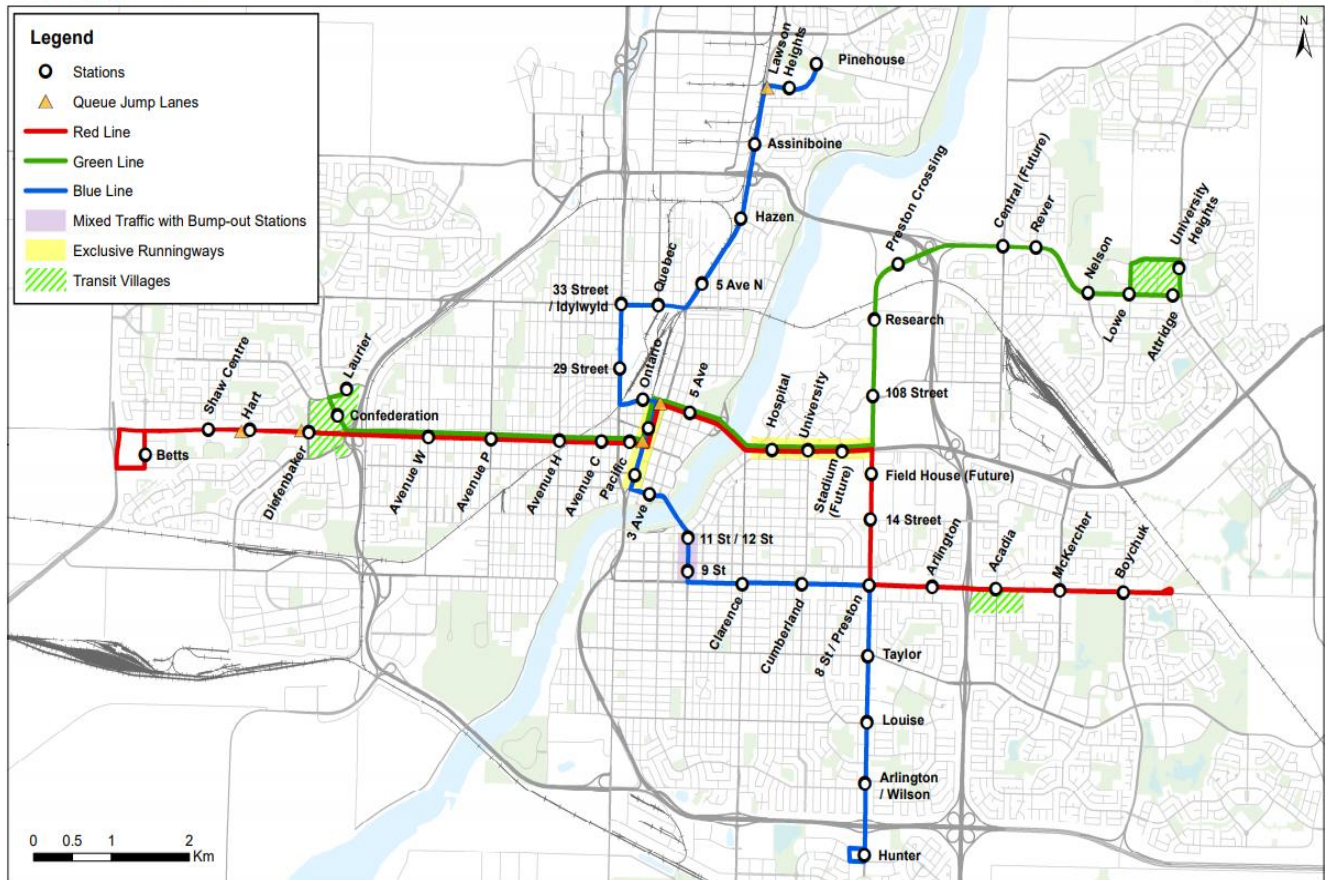
Myndin sýnir að Metro Rapid fær svipaða einkunn hjá farþegum og hraðvagnaleiðin Orange Line BRT og léttlestaleiðirnar Gold Line LRT og Blue Line LRT, þrátt fyrir margfalt lægri stofnkostnað. Þátttakendur í könnuninni voru aðeins þeir farþegar, sem höfðu bæði aðgang að einkabíl og almenningssamgöngum.

Í Saskatoon í Kanada (íbúafjöldi svæðis rúmlega 300.000) er fyrirhuga að byggja 38 km BRT-Lite kerfi á næstu árum. Einungis 3,5 km, eða um 10 % af kerfinu, verða með sérrými. Hér má sjá kort yfir leiðarnar:

ÁHUGAFÓLK UM SAMGÖNGUR FYRIR ALLA

Saskatoon BRT

Approved 2019 April 29



Leiðakortið er sótt á þessa slóð:

https://www.saskatoon.ca/sites/default/files/documents/community-services/planning-development/integrated-growth-plan/growing-fwd/routing_map_april_2019.pdf

Nánari upplýsingar má finna hér:

https://www.saskatoon.ca/sites/default/files/documents/community-services/planning-development/integrated-growth-plan/growing-fwd/brt_overall_summary.pdf

Áætlaður stofnkostnaður er um 120 milljón Can\$, eða um 12,5 milljarðar ISK +/- 25 %.