

Almenningssamgöngur – Hraðvagnakerfi

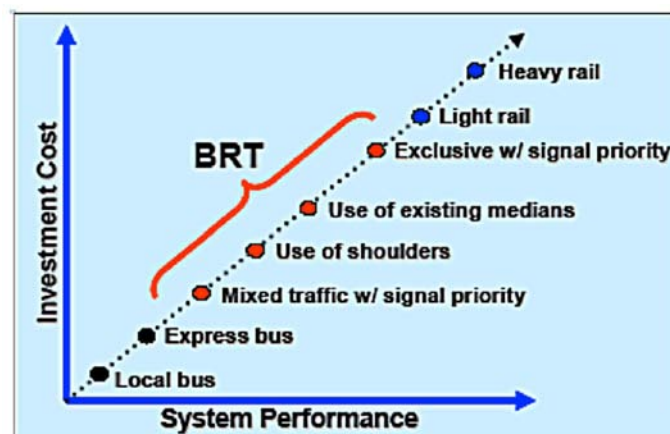
Rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar 2012 – Ágrip af erindi

Þorsteinn R. Hermannsson – Mannvit
th@mannvit.is

Skýrsluna *Almenningssamgöngur-Hraðvagnakerfi* frá mars 2012 er hægt að nálgast á vefslóðinni:
[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Alm_samg-hradvagnak/\\$file/Almenningssamg-Hradvagnakerfi.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Alm_samg-hradvagnak/$file/Almenningssamg-Hradvagnakerfi.pdf)

Hraðvagnakerfi (e. *Bus Rapid Transit, BRT* eða *Busway*) er nokkurs konar millistig milli hefðbundinna strætisvagnakerfa og lestarkerfa og hefur stundum verið lýst sem léttlest á gúmmíhjólum. Kerfi sem gjarnan eru með einkennandi strætisvögnum sem ná háum meðalhraða, afköstum og tíðni, sérreinum fyrir vagnanna og vönduðum biðstöðvum.

Fjöldi rannsókna sýnir betri frammistöðu hraðvagnakerfa en léttlestarkerfa þrátt fyrir minni kostnað. Samanborið við hefðbundin strætisvagnakerfi þá sýna reynslutölur frá Bandaríkjunum að ferðatími er um **25-50% styttri**. Þótt rannsóknir hafi sýnt að lestarkerfi laði að sér fleiri notendur en hefðbundin strætisvagnakerfi er til takmarkað magn af upplýsingum um samanburð lestarkerfa og hraðvagnakerfa í þessum efnum. Þær rannsóknir sem fyrirfinnast benda hins vegar til að hraðvagnakerfi geti laðað að sér svipaðan fjölda notenda og léttlestarkerfi, ef eiginleikar þjónustunnar eru samþæringarlegir.



Mynd 1 – Útskýring á hugtakinu hraðvagnakerfi

Mörg dæmi eru um hraðvagnakerfi í borgum af sömu stærðargráðu og höfuðborgarsvæðið. Meginmarkmið þessa verkefnis er að kynna hraðvagnakerfi sem valkost í almenningssamgöngum og áætla kostnað fyrsta áfanga í uppbyggingu hraðvagnakerfis á höfuðborgarsvæðinu. Meginniðurstaðan er sú að stofnkostnaður hraðvagnaleiðar er um helmingur þess sem það kostar að koma upp léttlest á sambærilegri leið á milli sömu áfangastaða.

Miðað við gefnar forsendur er áætlað að stofnkostnaður **11,4 km** langrar hraðvagnaleiðar milli almenningssamgöngumiðstöðvar í Vatnsmýri (BSÍ) og verslunarmiðstöðvarinnar Fjarðar í Hafnarfirði sé á bilinu **6.000 til 7.000 milljónir kr.** Áætlunin er miðuð við gengi gjaldmiðla haustið 2011 og innifelur sérreinar og aðrar forgangsáðgerðir, biðstöðvar og vagna.



Mynd 2 Dæmi um akstursleið hraðvagnaleiðar milli miðbæja Hafnarfjarðar og Reykjavíkur

Í samræmi við reynslu í erlendum borgum eru allar líkur á að vandlega skipulagt og vel útfært hraðvagnakerfi, sem að hluta kemur í staðinn fyrir núverandi strætisvagnakerfi á höfuðborgarsvæðinu, muni skila umtalsverðri aukningu í farþegafjölda og tilheyrandi samdrætti í vexti umferðar einkabíla. Sem dæmi má nefna að við opnun fyrstu hraðvagnaleiðar Eugene borgar í Bandaríkjunum árið 2007 var farþegafjöldinn nánast sá sami og núverandi farþegafjöldi leiðar 1 í leiðakerfi Strætó bs. Tæplega fimm árum síðar hafði farþegafjöldinn meira en tvöfaldast.

Í leiðarvísi Evrópusambandsins frá 2009 um uppbyggingu hágæða almenningssamgangna fyrir litlar og millistórar borgir er eftirfarandi ráðlegging sett fram: *Hugsa lest, nota strætó.*

Að mati skýrsluhöfunda er hraðvagnakerfi eðlilegt og skynsamlegt millistig milli hefðbundins strætisvagnakerfis og léttlestarkerfis við uppbyggingu almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar. Hraðvagnakerfi er mun ódýrari lausn sem myndar ákveðinn grunn að léttlestarkerfi og hægt er að skipta út í áföngum fyrir léttlestarkerfi þegar farþegafjöldi og aðstæður krefjast þess í framtíðinni. Fjárfesting í hraðvagnakerfi getur auðveldlega nýst áfram þegar kemur að uppbyggingu léttlestarkerfis.

Meginmarkmið tíu ára tilraunaverkefnis Vegagerðarinnar og Samtaka sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um eflingu almenningssamgangna er a.m.k. að tvöfalda hlutdeild almenningssamgangna í öllum ferðum sem farnar eru á höfuðborgarsvæðinu. Til að þetta meginmarkmið náist er skynsamlegt og jafnvel nauðsynlegt að á tímabilinu þróist hluti af hefðbundnu strætisvagnakerfi höfuðborgarsvæðisins yfir í hraðvagnakerfi.