

Borgarlínan

– hágæðakerfi almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu



SSH

Kynnisferð SSH og ríkisins - ferðaágrip

Hrafnkell Á. Proppé
Svæðisskipulagsstjóri höfuðborgarsvæðisins

Samhengið – horft um öxl

2013 - 2014

- Sveitarfélögin vinna að nýju svæðisskipulagi með aðkomu Vegagerðarinnar.

2015

- Höfuðborgarsvæðið 2040 – svæðisskipulag 2015-2040 samþykkt.
- Samkomulag við Vegagerðina, fyrir hönd ríkisins, um næstu skref í greiningu á almenningssamgöngum - Borgarlínuverkefnið.
- Vinnustofa sveitarfélaganna um almenningssamgöngur með Jarrett Walker.

2016

- Málþing um almenningssamgöngur í Hafnarhúsinu
- Verkefnisstjóri Borgarlínu ráðinn inn fyrir hönd SSH
- Kynniferð SSH og ríkisins til Kaupmannahafnar, Strasbourg og Vancouver.

70.000

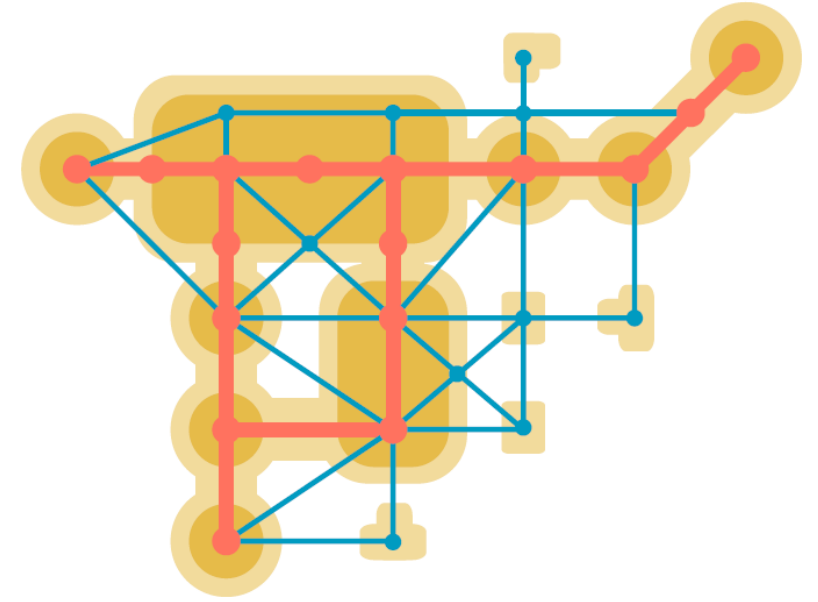


Höfðborgarsvæðið 2040

LEIÐARLJÓŠ 2



Skilvirkar samgöngur og nú tímalegt samgöngukerfi



- Samgöngu- og þróunarás er hryggjarstykkið í svæðisskipulaginu – Borgarlínan.
- Uppbyggingu beint á miðkjarna og samgöngumiðuðum þróunarsvæðum.
- Fólksfjölgun verður mætt án þess að álag á stofnvegakerfið aukist í sama hlutfalli.
- **Hlutdeild bílferða fari úr 76% í 58%. Hlutdeild almenningssamganga hækki úr 4% í a.m.k. 12%**

Borgarlínan

Nýtt hágæðakerfi almenningssamgangna, sem flytur **fjölda fólks á milli helstu kjarna og valinna þróunarsvæða.**

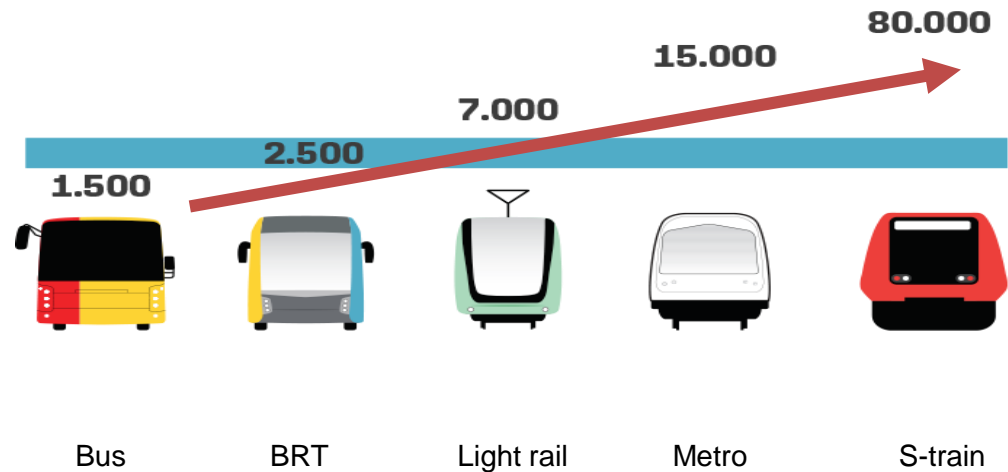
Borgarlína verður annað hvort BRT (Bus Rapid Transit / hraðvagnakerfi) eða LRT (Light Rail Transit / léttlestarkerfi)



Einkenni hágæðakerfis



App. maximum capacity of different modes of transport - Per hour in each direction



Kynnisferð – Kaupmannahöfn, Strasbourg og Vancouver

Fulltrúar sveitarfélaganna, Strætó, Vegagerðarinnar og innanríkisráðuneytisins.

Tilgangur:

Stuðla að sameiginlegum skilningi á eðli viðfangsefnisins, fræðast um hvernig aðrar borgir/lönd hafa tekist á við sambærileg langtímaverkefni, leita bestu leiða og sjá hvernig skal haga fjármögnun, rekstri og skipulagi almenningsamgangna. Undirbyggja val á milli kerfa, hraðvagnakerfi (BRT) eða léttlestarkerfi (LRT).

Helstu viðmælendur:

Borgarstjóri Gladsaxe

Lykilfólk Metroselskabet

Lykilfólk Movia

Borgarstjóri Strasbourg

Borgarstjóri Hoenheim

Lykilfólk Strasbourg

Lykilfólk Alstom & NTL

Borgarstjóri Port Coquitlam

Lykilfólk TransLink

Lykilfólk Metro Vancouver

Lykilfólk Vancouverborgar

Lykilfólk Partnership BC

Kaupmannahöfn – helstu punktar

Með öflugu metrókerfi kom mikill kraftur í atvinnulíf og uppbyggingu í Kaupmannahöfn. Sveitarfélögin í jaðrinum eru að byggja léttlestarkerfi til að bæta sína samkeppnishæfni. Verkefni hafa krafist djarfra ákvarðana sem hingað til hafa skilað góðum árangri.

Umfangsmikil verkefni sem þurfa langan undirbúning. Stofnuð hafa verið opinber félög um bæði verkefni.

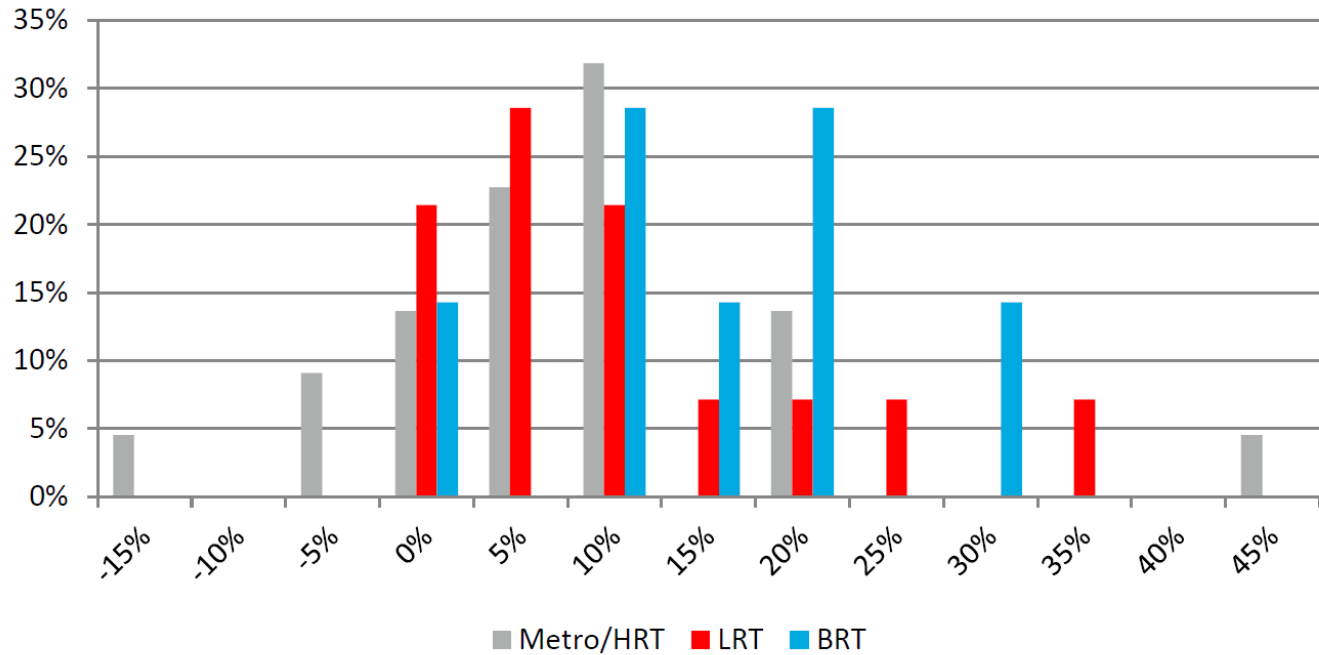
Fjármagn frá opinberum aðilum. Sveitarfélögin innheimta gjald af uppbyggingaraðilum.

- Metroselskapet – ríkið 41,7% / Kaupmannahöfn 50% / Frederiksberg 8,3%
- Hovedstadens letbane – ríkið 40% / regionin 26% / 11 sveitarfélög 34%

Ríkið hefur verið að minnka sinn hlut í þessum verkefnum. Innviðagjöld á uppbyggingu meðfram línunum er vaxandi þáttur í fjármögnun.

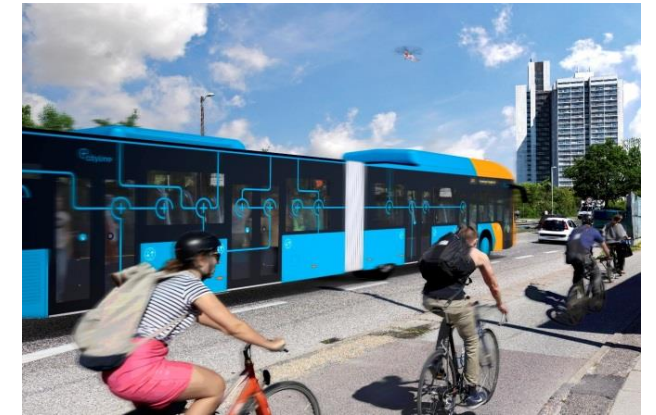
Hágæða almenningssamgöngur hafa jákvæð áhrif á byggðapróun og auka verðmæti eigna.

Figur 3-3 Oversigt over ændring i ejendomspriser for udvalgte systemer (Kilde: se referencer, side 49)



Conclusion: All modes can support growth and urban development

	Metro	LRT	BRT
App. Konstruktion costs (mio. €/km.)	130	30	10-15



Strasbourg – helstu punktar

Með öflugu léttlestarkerfi tókst að lækka hlutdeild einkabílsins verulega.

Samstarfið í kringum almenningssamgöngur hefur styrkt einingu milli sveitarfélaga. Lítil sveitarfélög í jaðrinum geta boðið uppá spennandi uppbyggingarsvæði sem hafa sambærileg gæði og miðborgin.

Sveitarfélögin og ríkið fjármagna stofnkostnað, hlutdeild ríkisins er 10%. Til viðbótar er sér skattur á fyrirtæki notaður til að fjármagna almenningssamgöngur.

Ný BRT lína 5 km löng var opnuð 2013. Framkvæmdin tók eitt ár og var kostnaður um 8 mio € á km. Léttlestir á gúmmíhjólum og einu spori í miðju kosta 70% af því sem tveggja spora lestir kosta. Þar sem aðeins eitt spor er í miðju gæti verið hægt að uppfæra BRT leið með einfaldari hætti en ef leggja þarf tvö spor í hjólförin.

Með léttlestunum hefur orðið mikil breyting á borgarumhverfinu.

Transformation of urban spaces for trams

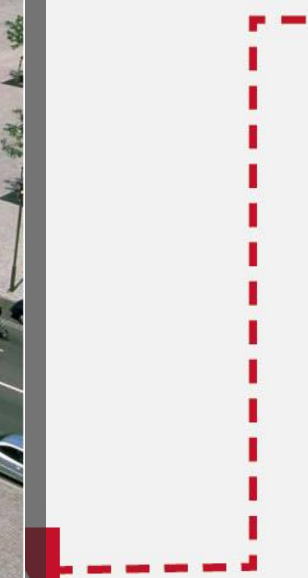


AFTER



BEFORE

L'Esplanade



Vancouver – helstu punktar

Fjármögnun byggir að hluta til á innviðagjöldum þar sem uppbyggingaraðilar fá aukið byggingarmagn í grennd við lestarstöðvar en greiða á móti stofnkostnað.

Umgjörðin skiptir máli þegar tekist er á við svona umfangsmikil verkefni – TransLink heldur utan um öll sameiginleg samgöngukerfi sveitarfélaga og ríkisins.

Sveitarfélögin, ríkið og TransLink fjármagna uppbygginguna. TransLink eru tryggðar fastar tekjur með hlutdeild í bensínskatti og fasteignagjöldum.

Á háannatíma flytur hágæðakerfið þeirra samsvarandi fjölda og fer um 6 stofnvegareinar og brýr sem annars þyrfti að fjárfesta í.

Canada Line, PPP verkefni, stóðst allar áætlanir. Í eigu TransLink frá fyrsta degi.

Gjörbylting hefur orðið í samgöngumynstri. Árið 2009 voru 2,5 bílar á hvert heimili en 1,5 árið 2015.

Gríðarleg uppbygging er í kringum stöðvar og á ásnum meðfram hágæða kerfinu.

CAMBIE CORRIDOR – PHASE 3 UNDERWAY (2015-2017)



Lykilatriði

Sameiginlegt verkefni sveitarfélaganna í nánun samstarfi við ríkið og eftir atvikum einkaaðila.

Val á kerfum er byggt á afkastagetu. Viðmiðin ólík milli landa.

Miklar líkur eru á að BRT/hraðvagnakerfi eigi að geta svarað afkastapörf á höfuðborgarsvæðinu á næstu árum. Mikilvægt er að haga leiðarvali og uppbyggingu þannig að hægt sé að uppfæra kerfið í léttlestarkerfi verði þörf á því (sama aðferðafræði og Vegagerðin notar við hönnun og framkvæmdir á 2+1 vegum).

Til að standa undir rekstri hágæðakerfis skiptir öllu máli að farþegagrunnurinn sé nægjanlegur og/eða að hægt sé að bæta hann með þéttri uppbyggingu á þróunarásum.

Mikilvægt er að gott samspili sé á milli grænna samgöngukerfa.

Verðmæti eigna við hágæðakerfi eykst mikið óháð LRT eða BRT. Mikilvægt er að hluti ágóða uppbyggingaraðla skili sér til almenningssamgangna sem er forsendan fyrir honum.

Aðgerðir framundan

Okt 2016	Samantekt SSH og Vegagerðarinnar um niðurstöður kynnisferðarinnar
Okt 2016	Pólítískt samkomulag sveitarfélaganna um verkefnið
Okt 2016	Viðræður sveitarfélaganna og ríkisins um framhald málsins og næstu skref
Okt 2016	Endurmat á uppbyggingarmöguleikum meðfram Borgarlínunni
16. nóv 2016	Málstofa um Borgarlínu og útfærslu hennar
17&18.nóv 16	Vinnustofa með COWI. Tillögur að leiðarkerfi mótaðar með lykilstarfsfólki sveitarfélaga, Strætó og Vegagerðarinnar.
Des 2016	Líkanakeyrslur VSÓ og Strætó – spá um farþegagrunn mismunandi leiða, mat á tímalengd ferða.
Jan 2017	Ákvörðun um tegund kerfis – BRT eða LRT
Feb 2017	Lokatillaga að leið og stöðvum tilbúin til innleiðingar í aðalskipulag sveitarfélaga
Mar 2017	Stofnun félags um uppbyggingu Borgarlínu.