

SUPERBUSS I ISTANBUL

20 millioner mennesker trenger transport

Istanbul er en by med nær 15 millioner*) innbyggere offisielt – i virkeligheten regner man med en befolkning rundt 20 millioner. Det man vet sikkert er at befolkningsveksten er på 100.000 innbyggere i måneden, og at stadig flere anskaffer bil. Dette krever effektive transportløsninger for å klare de forflytningene det er behov for, og å demme opp for veksten i privat bil bruk. BRT er blitt en viktig del av løsningen.

EGEN TRASE. De midterste feltene på motorveien er helt enkelt gjort om til rent kollektivfelt – avgrenset fra all annen trafikk.

BRT Istanbul

Istanbul's første BRT-linje ble planlagt i fire byggetrinn, hvorav tre er fullført.

1. trinn

Åpning: 17.09. 2007
Lengde: 18,3 km
Stasjoner: 14
Passasjertall: 300.000 pr. dag
1246 minibusser fjernes fra korridoren

2. trinn

Åpning: 08.09.2008
Lengde: 29 km
Stasjoner: 25
Passasjertall: 550.000 pr. dag
Målt passasjertilfredshet: 93 % fornøyd

3. trinn

Åpning: 04.04.2009
Lengde: 11,2 km ny linje

4. trinn

Skal bygges i nær framtid.

Komplett planlagt busslinje

Lengde: 50 km
Stasjoner: 42
Kjøretøyer: 350
Passasjertall: 865.000 pr. dag

Kilde:
SUM Türkiye - Senter for bærekraftig transport

*) 12,9 millioner etter folketelling i 2007, kompensert for registrert befolkningsvekst på 100.000 pr. mnd. Man regner også at det er minimum fem millioner uregistrerte personer som bor hos slekt og venner.

Tekst & foto: Marit Grøttheim

Nylig vant Metrobussprosjektet i Istanbul en pris i USA for bærekraftig transportløsning.

I begrunnelsen fremhevet juryen at Istanbul har spilt en pionerrolle i forhold til andre sammenlignbare byer med sitt Bus Rapid Transit (BRT) konsept, det vi i norsk terminologi kaller Superbuss. Bussene kjører på en egen trasé, uavhengig av annen trafikk.

Miljø og vegkapasitet

Stadig flere av byens innbyggere skaffer seg bil, og det var et sterkt behov for å bremse denne utviklingen. Byens største trafikkelskap, IETT, utredet både tog og bussløsninger.

– Vi arbeidet lenge med å utvikle et

pendeltog, men da vi så at kostnadene for et BRT-system var en tiendel av hva tog ville koste, var valget enkelt, sier Mehmet Öztürk, direktør i IETT, til det svenske fagbladet Trafikforum.

I dag frakter BRT-sysemten over 530.000 passasjerer daglig. Det har gitt mellom 70-80.000 færre individuelle reiser i den tette trafikken i denne storbyen i Tyrkia. De fleste bussene som trafikkerer linjen er modellen CapaCity fra Mercedes Benz. De har Euro-4 og Euro-5 motorer, og bruker 0,3-0,4 liter drivstoff pr. 100 kilometer pr. passasjer, noe som betyr en vesentlig reduksjon av CO2-utslippene mot at de skulle anvendt personbil.

Det går i dag 250 Mercedes-benz CapaCity busser og 36 av modellen APTS-Phileas på linjen. CapaCity kan ta 200 passasjerer, og de kjører med en frekvens på



Plan for bygging av BRT-linjen. De tre første byggetrinnene er gjennomført.



HØY FREKVENNS OG SIKKER ADKOMST. Frekvensen for bussene skal være maksimalt 45 sekunder. De kjører mot normal trafikkretning for å kunne bruke standardbusser og få avstigning mot en midtperrong.

maksimalt 45 sekunder. Bussene holder en gjennomsnittsfart på 44 km/t. Dette har gitt en stor reduksjon i reisetid. Med bil vil man i rushtiden bruke rundt to timer på strekningen, mens bussreisen går på 38 minutter.

Binder sammen Europa og Asia

BRT linjen går langs en av hovedinnfartsårene til Istanbul. Første trinn, som åpnet i 2007, var en 17 kilometer lang strekning fra forstaden Avcılar nord-vest i byen til Topkapı i sentrum. Etter bare ett år ble den forlenget over Gyldne Horn til Zincirlikuyu, så total lengden ble 29 km.

I april 2009 åpnet tredje strekning over Bosphoros-stredet, og med det fikk man en effektiv veibasert kollektivforbindelse mellom den europeiske og den asiatiske delen av byen. Og i nær framtid skal fjerde og siste byggetrinn fullføres, til en total lengde på 50 kilometer. Det er da planlagt å ha 350 busser i drift, og med mål om et passasjertall på 865.000 per dag

Anlagt på rekordtid

Første trinn av BRT-linjen åpnet for trafikk etter en intensiv utbygging. Myndighetene hadde liten tro på realismen i de planene som forelå, og bidro bare med 11 prosent av utbyggingskostnadene. Det tok kun ett år å anlegge busslinjen, slik planen var, mye takket være muligheten for å ta i bruk midtfeltene på eksisterende motorvei, noe som også ga lave byggekostnader. De største investeringene var å lage mo-



REDUSERT BILTRAFIKK. Biltrafikken på strekningen er redusert med to prosent siden BRT-linjen ble satt i drift.

torvern langs linjen, og bygge holdeplasser med tilførsel. Perrongene ligger i midten med av og påstigning for begge retninger. Billetteringen er elektronisk og registreringer skjer når passasjerene kommer inn på perrongen. Dette gir kort av- og påstigningstid på bussene.

Det er laget gangbroer eller tunneler som tilførsel til busslinjen der dette er nødvendig. En analyse laget av «SUM Türkiye – Senter for bærekraftig transport» oppsummerer at bruk av gangbroer og underganger som fører til holdeplassene fungerer godt, men at tilgjengelighet for funksjonshemmede bør forbedres – bare åtte holdeplasser har god nok tilgjengelighet. De påpeker forøvrig at løsningene er lite plasskrevende, og dermed fordrer få ekspropriasjoner, noe som er fordelaktig i en storby.

Videre utvikling

I rapporten fra SUM Türkiye beskriver de også at det er planer for ytterligere ni hovedkorridorer for kollektivtransport i Istanbul, hvorav tre har høy prioritet. Av fremstillingen kan man anta at det er BRT-løsninger som er planlagt.

Historisk

Istanbul har lenge vært en storby med et stort transportbehov, og har vært tidlig ute med moderne transportløsninger.



KVELDSOL OVER GYLDNE HORN. Gamle båter på teknisk museum.

Ferge

Fra 1837 har det vært mekanisert fergedrift på Bosphorosstredet og langs fjordarmen Gyldne Horn som begge skjærer gjennom byen. Seks hjulbåter ble satt inn i 1853, etter opprettelse av et fergeselskap ved dekret fra Sultanen.

Kabelbane

Tünel ble åpnet i 1871, som verdens nest eldste tunnelbane etter London underground. Det er en kort, men bratt kabelbane som i starten ble anvendt til frakting av varer og dyr. I januar 1875 ble den etter en testperiode åpnet for persontransport. Den er fortsatt i drift.

Trikk

Første trikkelinje ble åpnet i 1871 med vogner trukket av hester. Trikkelinjene ble elektrifisert i 1914.

Undergrunn

En undergrunnsbane ble bygget på europeisk side av byen i 1872, fulgt av en tilsvarende på asiatiske side i 1873.

Tog

Orientekspressen ble åpnet i 1883 og var en forbindelse fra Paris med endestasjon i Konstantinopel som byen het da.

Buss

Første busslinje startet i 1926, med fire Renault-Scania-busser.



KOMFORT FOR SULTANEN. I sin private jernbanevogn dro han på gjesting til alle Europas kongehus.