



Bilberoendet är stort i Miami, vilket framgår av denna bild, tagen under lågtrafiktid, liksom övriga bilder i artikeln.

Miami – kollektivtrafik med tvekan:

Staden är byggd för bilar

Leif Stolt for till USA och besökte Miami, en stad byggd för bilar. Utan bil klarar man sig dåligt, trots att viss kollektivtrafik finns. En del äldre medborgare borde av hälsoskäl kanske inte fortsätta att köra bil, men konsekvensen

skulle bli isolering och ett innehållslöst liv. Höjda havsnivåer, en följd av global uppvärmning på grund av koldioxidutsläpp från bland annat omfattande biltrafik, kan på sikt hota den låglänta staden.

Av Leif Stolt

Miami är en stad som de flesta har någon vision av. Det kan gälla den centrala stranden, stadsbilden och alla TV-serier. Det är nog få som förknippar Miami med kollektivtrafik, vilket inte är konstigt.

Staden Miami ingår i Miami-Dade County, ett område med 2,7 miljoner invånare

på en yta av 4900 kvadratkilometer, att jämföra med Stockholms län som har ca 2,2 miljoner invånare på en yta av 6488 kvadratkilometer. I Miami ansvarar Miami-Dade Transit (MDT) för områdets kollektivtrafik. Trafiken är såväl spår- som vägbaserad, men är inte speciellt omfattande jämfört med svenska förhållanden.

Metrorail, ett högbanesystem med vagnar av tunnelbanetyp, har endast 23 stationer och eftersom tågen är korta med fyra vagnar liknande Stockholms äldre vagnar, är kapaciteten inte speciellt hög. En turist lär dock uppskatta banan då utsikten på en del ställen är fantastisk.

Det andra ”spårssystemet”, Downtown



Miami Beach är välkänt långt utanför Miamis gränser och är en lunga för stadsborna. De kan här komma utanför skyskrapornas skugga och få ljus och eventuellt simma i Atlanten. Frågan är dock om kustlinjen i framtiden kommer att ligga inne bland husen. Som syns av kranen i bakgrunden är man optimist och bygger nytt nära vattnet.



En av Miamis cirka 800 bussar på en körväg omgiven av vatten på två sidor. Det finns inte mycket marginal för en höjning av vattenytan. Bussen medtar en cykel, något som möjliggjorts av de lokala myndigheternas krav på detta. Detta är inte unikt för Miami utan är mycket vanligt i USA. Det är nog säkrare att transportera sin cykel på bussen än att vara bland bilarna.

Metromover, är intressant från trafikteknisk synpunkt eftersom dess små vagnar går i tre slingor i centrala Miami och har nolltaxa (fantastiskt i USA!).

Dess uppgift är att underlätta rörligheten i centrum, men andelen av den totala trafiken är marginell.

Dessutom finns runt 800 bussar som trafikerar omkring 90 linjer.

Detta verkar inte mycket med tanke på befolkningens mängd, men MDT är det femtonde största trafiksystemet i USA. En siffra som säger en hel del om USA och dess kollektivtrafik.

Vidare finns det ett lokaltågssystem, Tri-Rail, som till största delen går utanför Miami-Dade och därför inte är en del av MDT.

Tågen når inte Miamis centrum vilket i kombination med den glesa turlistan (oftast ett tåg i timmen) gör att tågen har en begränsad betydelse.

För dem som gillar tåg är de dock intressanta på grund av dieseldriften och eftersom de korta tågen med dubbeldäckade vagnar ljudsignalerar vid varje väggkorsning (de är många), trots att korsningarna är signalreglerade.

MDT har 336 000 resenärer på vardagar, vilket innebär att 15 procent av alla resor sker kollektivt. Resten är med bil, vilket märks.

Ett exempel på trafiksituationen är ön Dodge Island som ligger i inloppet till Miami och har en broförbindelse direkt till stadens centrum. Här finns kryssningsterminaler och containerhamnar. Det är således många arbetsplatser här och fem miljoner passagerare reser till och från varje år. Ön har dock ingen kollektivtrafik alls!

Söker man resor på trafikbolagets hemsida hänvisas man till att