



Varje dag går 140 000 passagerare in på tunnelbanestationen vid Oxford Circus. Uppgiften är från 2014 och antalet är betydligt högre nu. En eftermiddag mot slutet av 2015 såg det ut så här utanför stationens huvudentré i det bruna huset. I korsningen Oxford Street/Regent Street, vid trafiksignalerna, finns det fyra nedgångar med smala, trånga trappor. Trängseln börjar på gatan, och lyckas men komma ned till plattformarna blir allt värre.

Trängselproblem i London:

Hur man undviker passagerare

Trängsel i kollektivtrafiken är ett vanligt fenomen världen över. I takt med inflyttning till städerna kommer den att öka framöver. I London är det extra besvärligt,

vilket lett till en del märkliga åtgärder, rapporterar Leif Stolt, som även påpekar att liknande passagerarfientliga åtgärder kan noteras i Stockholm.

Av Leif Stolt

Kollektivtrafiken i London har blivit mer och mer belastad under senare år. I tidningarna finns berättelser som den om mannen som hade lyckats komma in i en stadskrubb på sitt fullsatta lokaltåg och reser där (att han avslöjar sin exklusiva sittplats för andra!).

En annan man har hittat en sittplats (!) på toaletten och reser där, utan någon hänsyn till medtrafikanterna.

Man försöker att minska överbelastningen i det befintliga systemet med olika metoder.

I december 2015 försökte man att öka rulltrappornas kapacitet vid några centrala

tunnelbanestationer – genom att förbjuda gående i dem!

Alla skulle stå stilla eftersom forskare kommit fram till att gående tar en hel del extra utrymme. Försöket övervakades av personal och blev inte populärt (milt uttryckt). Experimentet har nu avslutats, men något resultat har ännu inte publicerats.



En gammal jultradition i London är att ha en stor julkubba på Trafalgar Square. Förutom Jesusbarn finns det alltid en åsna. Med tanke på att den är snabbare än bussarna i stadstrafiken kan man undra över vad den ska arbeta med när julen är över.



Ett första steg för att reglera stationernas kapacitet är att enkelrikta trafikantströmmarna. Här en bild från Oxford Circus. Den som försöker smita in får skylla sig själv.

Andra forskare har kommit fram till att man kan minska trängseln genom att låta tågen köra långsammare i förorterna. Man uppnår då att spårbindelserna blir mindre populära och därför mindre belastade. Dessutom blir det mindre trafik runt stationerna och en lättare parkeringssituation. Tyvärr tar dessa teoretiker inte upp problemet med vad som händer med dem som väljer att inte ta tåget och den trafiksituation som följer då. Problemlösning är enklare om man inte studerar alla konsekvenser.

Överbelastning

Den största orsaken till förseningar på tunnelbanan är överbelastningen som gör systemet trögare och dessa förseningar har fördubblats jämfört med två år tidigare.

En central station som Oxford Circus har tvingas att tillfälligt stänga 113 gånger under det senaste året, således var tredje dag. Dessutom har stationen ofta stängts för inpassering, men detta finns ej med i statistiken.

Naturligtvis blir trafikanterna mer och mer frustrerade, något som visade sig nu i februari när ett tåg på District Line måste tas ur trafik på grund av ett vagnfel (föraren fick ingen klarsignal från dörrarna) och då måste evakueras.

Vägrade gå av

Passagerarna vägrade lämna tåget, vilket medförde att en del av banan blockerades med tågvändningar som följd samt även stäng-