

Stadsbussen blir inte snabbare trots busskörfält

Har du någonsin åkt stadsbuss och funderat över hur länge du ska behöva vänta vid trafiksignalen eller åkt bil och frågat dig om det verkligen går snabbare för bussen att färdas i busskörfältet? Svaret är faktiskt inte helt självklart.

Vikten av att resa kollektivt kommer att fortsätta att öka i framtiden i takt med att städer förtätas. Förtätningen ställer krav på yteffektiva transportlösningar, såsom kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Flertalet städer i Sverige har implementerat, eller ligger i startgroparna för att implementera, BRT-inspirerade stadsbusslinjer. BRT kommer ursprungligen från Sydamerika och kan liknas vid en spårväg, men som trafikeras av bussar istället. En fördel med detta är bland annat bussystemets lägre investeringskostnad jämfört med spårvägssystemets. Malmö är en av de svenska städer som har satsat på att skapa BRT-inspirerade lösningar, staden har idag en linje i drift och flertalet som ligger i startgroparna. Frågan är om BRT är effektivt ur ett svenskt perspektiv, då endast vissa delar av ett fullfjädrat BRT-system har implementerats i de så kallade BRT-inspirerade linjerna.

För att undersöka detta genomfördes en studie i Malmö, där effekten av olika åtgärder analyserades och olika fördröjningspunkters påverkan studerades. Två busslinjer i Malmö studerades, en BRT-inspirerad linje: MalmöExpressen och en traditionell stadsbusslinje: linje 7. Resultatet visar att skillnaden mellan linjerna inte är särskilt stor, den BRT-inspirerade linjen är med andra ord inte snabbare än den traditionella busslinjen. Orsakerna till detta är framför allt det stora antalet trafiksignaler på MalmöExpressen. I genomsnitt fördröjer alla trafiksignaler

sammanlagt cirka 7 minuter längs en sträcka som tar cirka en halvtimme att åka. Signalprioriteringen fungerar inte optimalt längs sträckan. Det är främst ett problem när busshållplatserna ligger i anslutning till en signalreglerad korsning, då är avståndet för kort och bussen hinner inte detekteras utan måste stanna i korsningen. Det är viktigt att busshållplatser förläggs på platser som möjliggör för signalprioritering.

Ungefär hälften av MalmöExpressens sträckning består av busskörfält. Resultatet från studien visade att busskörfälten har en positiv effekt på majoriteten av sträckorna. De är mest fördelaktiga när mycket trafik ska samsas på en liten yta och har mindre effekt när det finns gott om utrymme för samtliga trafikslag. Det är lättare att implementera busskörfält där gott om utrymme redan finns men det är inte här de behövs som mest, att anlägga busskörfält här kan främst ses som en symbolisk åtgärd. Andra åtgärder som har implementerats på MalmöExpressen har enligt studien inte gett någon positiv effekt på restiden, såsom biljettvalidering med QR-kod, av- och påstigning i flertalet dörrar samt dörrar som passagerarna öppnar själva.

Resultatet av arbetet kan användas som underlag vid planering av framtida BRT-inspirerade linjer i stadsmiljö. Sammanfattningsvis är det viktigt att noggrann planering av den BRT-inspirerade busslinjen görs innan byggnation för att få ut så stor effekt som möjligt av åtgärderna. Om målet är att skapa en snabb buss måste bussen prioriteras och då ofta genom avkall på bilens framkomlighet. Gatuutrymmet i staden är begränsat och detta måste fördelas på det mest effektiva sättet.