

Att förstå svensk BRT

- Jämförelse av bussprojekt genomförda 2014–2023 med inspiration från Bus Rapid Transit

Bus rapid transit kan beskrivas som ett högkvalitativt bussystem med hög kapacitet, separerade körfält, signalprioritering och stationsliknande hållplatser. Det finns idag ingen tydlig definition vad svensk BRT är. Ett fenomen som är lätt att identifiera då alla svenska BRT-koncept skiljer sig markant åt mellan varandra. Men frågan är, vilken kvalitet håller svensk BRT och hur skiljer den sig mot internationellt erkända stråk?

Många städer står inför utmaningen att minska antalet personbilar till fördel för hållbara transporter. Med en växande urban befolkning ökar det samlade transportbehovet betydligt, vilket kräver hög kapacitet och effektiv användning av stadens yta. En lösning för att minska bilanvändningen i städerna är att satsa på högkvalitativ kollektivtrafik där bus rapid transit (BRT) kan spela en stor roll. BRT som koncept har använts framgångsrikt i bland annat Sydamerika där transportsättet kännetecknas av bussar som kör i helt separerade körfält från övrig trafik. Konceptet är intressant även i en mer småskalig, svensk kontext, men behöver anpassas till den skalan.

Det har därför i olika omgångar skapats ett antal planeringsdokument för att besvara frågan gällande vad som definierar svensk BRT. Först ut var *Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT* (2015) som sedan följdes av *Bedömningsverktyg för svensk BRT* (2018) och nu slutligen en uppdaterad version av den senare i form av *Planeringsverktyg för Bus Rapid Transit (BRT) i Sverige* (2024).

Den metod som använts för examensarbetet har varit att genomföra en jämförelsestudie. Syftet var att bidra med kunskap till den fortsatta utvecklingen av svensk BRT genom att ta lärdomar av genomförda projekt. Jämförelsestudien genomfördes i fyra olika

steg. Första steget var att identifiera relevanta busslinjer att poängbedöma. Andra steget var att samla in kartdata genom diverse kartverktyg som ligger till grund för den poängbedömning som genomfördes. Tredje steget var att genomföra intervjuer med relevanta kommuner och regioner för att komplettera den kartdata som samlats in. I sista steget identifierades goda exempel.

Från det resultat som examensarbetet har kommit fram till kan tre slutsatser dras. Första slutsatsen är att samtliga utvalda svenska BRT-koncept uppnår BRT-status genom enstjärnig BRT. Hur betygsnivån för varje linje har uppnåtts skiljer sig åt markant mellan varandra vilket är tydligt i linjernas utformning. Busskörfälten är punktvisa insatser i centrum, alltså saknas större sammanhängande stråk. Det finns även en problematik kring variationen i busskörfältens placering.

Andra slutsatsen, för att uppnå en högre betygsnivå än enstjärnig BRT krävs ett större infrastrukturfokus. Något som är tydligt när utvalda internationellt erkända BRT-koncept har poängbedömts. De utvalda internationella koncepten har ett tydligare fokus på enhetlighet. Majoriteten av busskörfälten är mittplacerade samt fysiskt separerade, antingen genom alléer eller refuger men oftast genom kantsten. Det medför att bussen prioriteras i hela stråket och inte bara i några hundra meter åt gången, något som sannolikt minskar restiden och förbättrar punktligheten.

Den tredje slutsatsen är att framtida svenska BRT-projekt bör inspireras av de identifierade goda exemplen för att dra lärdom av tidigare genomförda BRT-koncept.

Författare: Edvin Ramberg

Titel: Att förstå svensk BRT – Jämförelse av bussprojekt genomförda 2014–2023 med inspiration från Bus Rapid Transit.

Examensarbete vid Lunds universitet, LTH, Institutionen för Trafik och samhälle. Trafik och väg 2024. Thesis 319