



# Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

## Bättre busstrafik

Jonas Eliasson

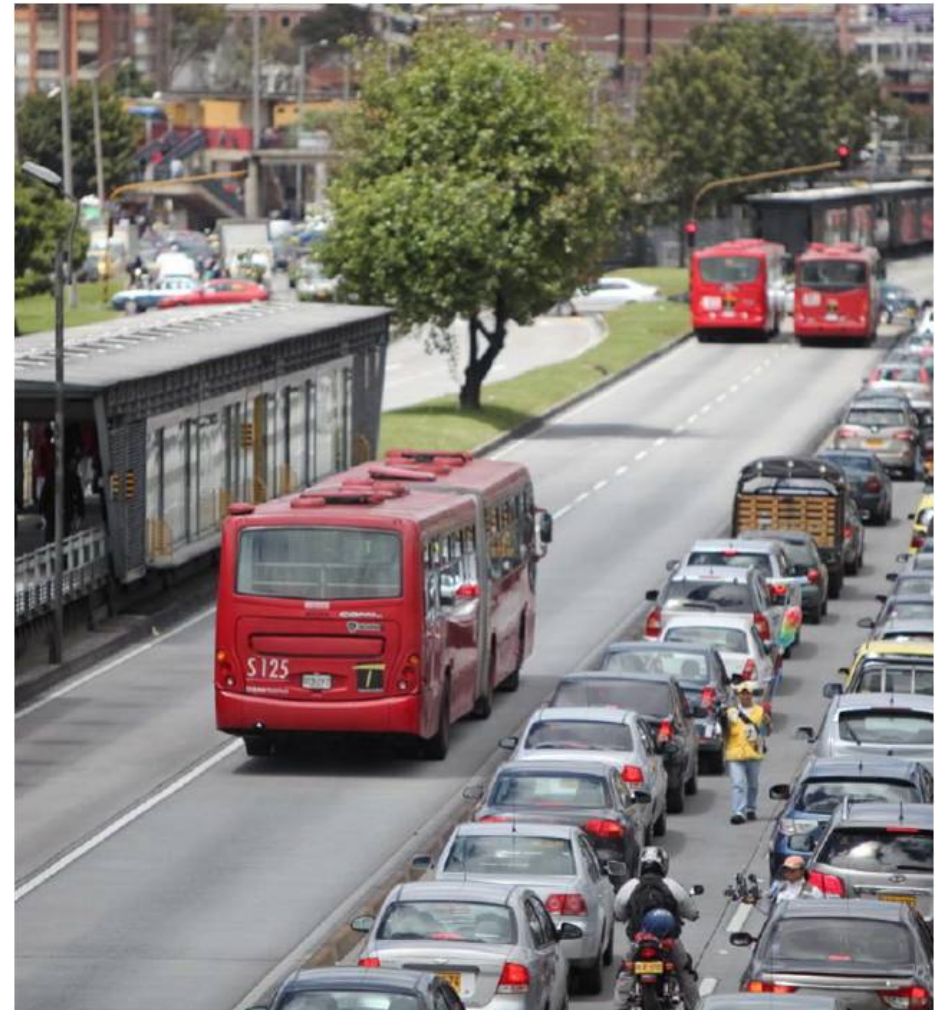
Professor Transportsystemanalys

Föreståndare Centrum för Transportstudier



## Attraktiv kollektivtrafik

- Lätt att använda och förstå
- Snabb
- Hög turtäthet
- Pålitlig och punktlig
- Kort avstånd till och från station
- Bekväm
- Prisvärd



## Lätt att använda

- Synlighet i stadsrummet



Bus-only lanes in the center of the road are now commonplace in Seoul.  
/ Courtesy of Association of Korea Bus Transport Companies



- Synlighet i stadsrummet
- Bra kartor – överallt



## Lätt att använda

- Synlighet i stadsrummet
- Bra kartor – överallt
- Lätt betala – även för sällanresenärer



## Lätt att använda

- Synlighet i stadsrummet
- Bra kartor – överallt
- Lätt betala – även för sällanresenärer
- Korrekt och begriplig restidsinformation



## Snabb

- Prioritet i trafiken – signalprioritet, egna körfält osv
- Optimala hållplatsavstånd
  - Avvägning hastighet – total restid



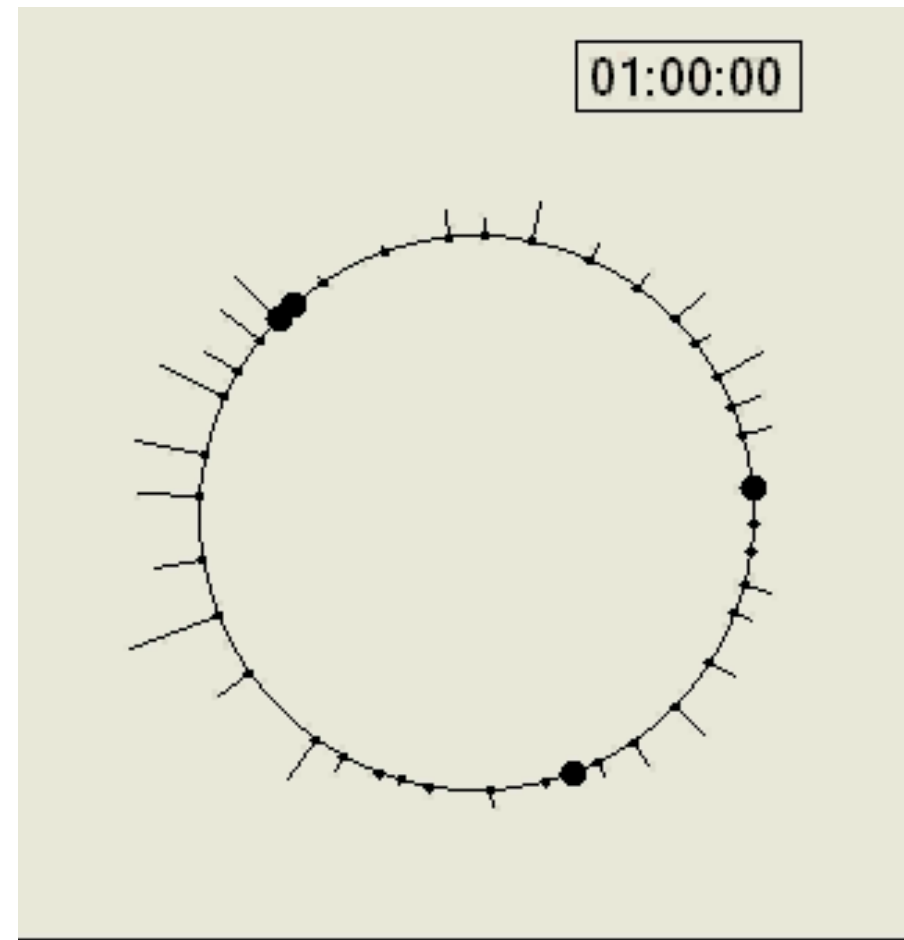
- Snabbare påstigning
  - "Station" i stället för "hållplats"
  - Konduktör
  - Betala själv + kontrollör
  - Gratis!?





## Pålitlig

- Kolonnkörning oundvikligt
- Förhindras med bättre styrsystem
- Tänk en "töjbar fjäder" mellan varje buss
- Varje chaufför kör individuellt – krävs ingen komplicerad trafikledning



## Bekvämt (1)

- Bra styrsystem =>
- Mindre trängsel (jämnare beläggning)
- Kortare och mer förutsägbara väntetider
  
- Kan ha högre turtäthet => Kortare väntetider & mindre trängsel

## Bekvämt (2)

- Fordonsstandard
- Hur kör förarna?
  - Testa, utvärdera, följ upp!



## BRT?

### Glidande skala

BRT ⇔ "vanlig buss"

Gatuprioritet

- + hög turtäthet
- + synlighet
- + stora fordon
- + effektiva stationer
- = BRT



Man kan ta alla delar eller de som passar, och i olika hög grad!

## Dagens busstrafik är tämligen usel

Det vore tämligen lätt att göra den mycket bättre

Det är svårt att förklara varför det inte redan gjorts utan att bli antingen elak eller konspiratorisk

## Buss eller spårväg?

### Fördelar som bägge *kan* ha:

*(oberoende av hjulmaterial)*

- Synlig, lättanvänd
- Prioritet på vägen
- Effektiv påstigning
- Bra styrsystem
- Långa hållplatsavstånd
- Bekväm

### Fördelar med spårväg:

- Högre maxkapacitet
  - Spelar bara roll vid turtäthet 2-4 min
- Går jämnare (?)

### Fördelar med buss:

- Mycket lägre kostnad
- Stannar en så stannar inte alla
- Flexibelt – om man vill
  - Vägarbeten, om-/nybyggnader
- Långa linjer kan vara hybrider
  - ”BRT som övergår i buss”

## ”Spårfaktor”?

- Spårfaktorn uppkommer i trafikprognosmodeller och fångar allt som inte är restid/väntetid – komfort, information, osäkra restider, trängsel, synlighet...
- Representerar allt det som skiljer t ex Tvärbanan eller 12:an från en genomsnittsbuss
- Alltså ingen naturlag!
- Man kan ofta få samma fördelar med buss – om man *vill*
- ”Den politiska spårfaktorn”
  
- Spår representerar ett ”commitment” – man binder sig vid masten
- Kan göra ”commitment” även med gummihjul genom investeringar