

Mall för bedömning av BRT vs spårväg

Per Kågeson
Almedalen 2011

Definiera ungefärlig nisch

- Underlag i maxtimmen?
- Förväntad tillväxt av trafikunderlaget?
- Trängsel i befintligt nät – alternativa åtgärder
- Gissning:
 - Minst 2 500 pax i maxtimmen för BRT
 - Minst 4 000 pax i maxtimmen för spårväg

Likvärdig jämförelse

- Egen bana eller eget körfält
- Skillnader i bredd och/eller underbyggnad?
- Acceptabel kurvradie – vändningsmöjligheter
- Förekomst av höga gradienter?
- Stationer, viseringssystem samma?
- Vägyta av betong eller asfalt?
- Elektrifiering?
- Byggtid

Energi

- Totalvikt
- Nyttoviktsandel
- Rullmotstånd
- Luftmotstånd
- Typ av drivmedel (inkl. el)

Trafikeringskostnader

- Drift- och underhållskostnad infrastruktur
- Fordon (livslängd, underhållskostnad)
- Personal (även sett över tid)

Flexibilitet

- Störningskänslighet (is, snö, löv, olyckor, spår- eller vägarbeten)
- Behov av omläggning vid större väg/spårarbeten (inkl. revinvesteringar)
- Service av fordonsparken – var?
- Möjlighet att vända fordon innan sluthållplats?

Komfort och säkerhet

- Skakningar
- Buller
- Antal korsningspunkter i plan
- Avskärmning och val av hastighet
- Oskyddade trafikanter

Spårfaktor?

- Skilja på lokaltrafik och annan trafik
- Skillnad för vana och ovana resenärer
- Tydlighet i information ger bra överblick (se Västtrafiks Göteborgskarta)
- Egen banvall och eventuell kontaktledning ger struktur
- Positiv effekt på stadsmiljön? Alternativa åtgärder/användning av medel?