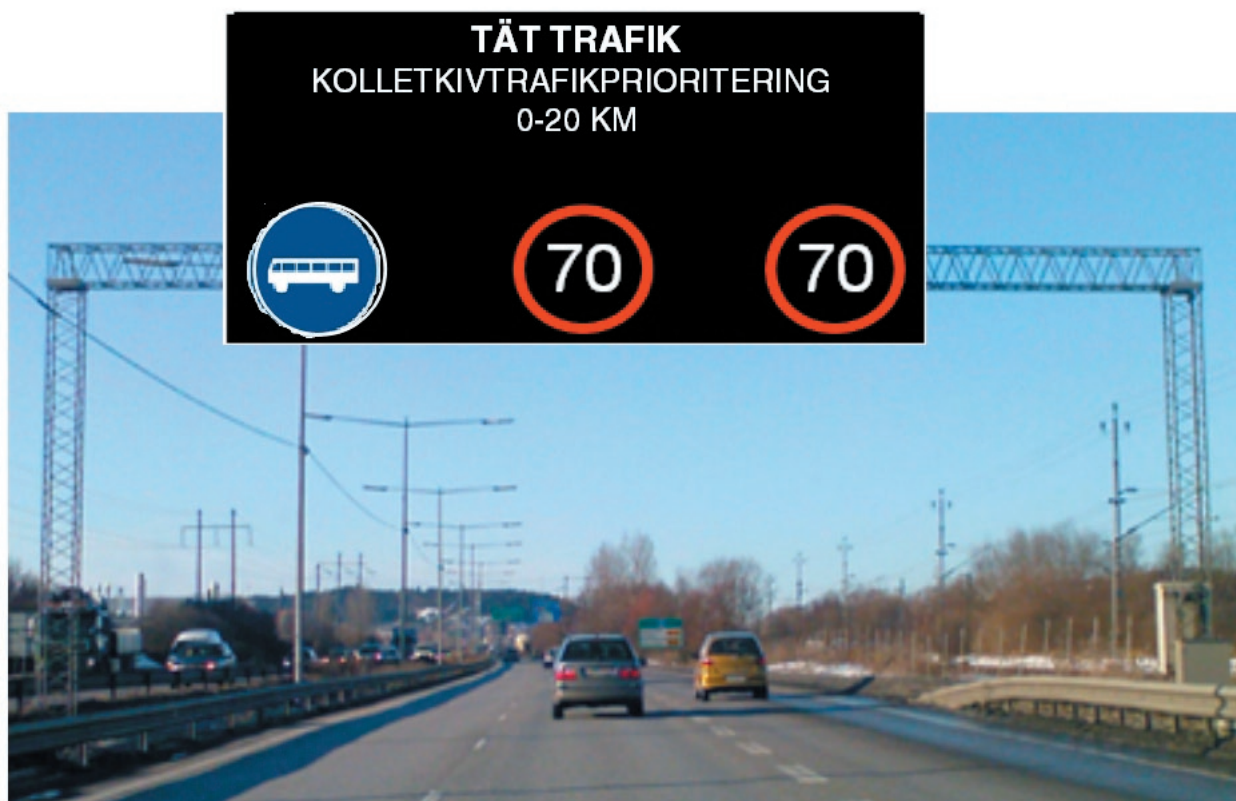


GRÄDDFIL FÖR BUSSEN

En enkel och ekonomisk lösning för trafiken mellan Lund och Malmö



Varför bygga nytt när det inte behövs?

Gräddfil för buss i stället för motorvägsavfarter

Såväl i Trafikverkets nationella investeringsplan som i Lunds kommuns budget finns ett anslag för att göra fler motorvägsavfarter på E22 i Lund. Vi förordar att dessa planer skrinläggs och att kommunen tillsammans med Trafikverket ger busstrafiken mellan Malmö och Lund en gräddfil som kan användas när det är trängsel i vägsystemet mellan våra städer.

Med moderna intelligenta transportsystem, ITS, är det möjligt att effektivisera användningen av vägutrymmet och utnyttja kollektivtrafikens fulla potential. En gräddfil på E22 mellan Lund och Malmö möjliggör en optimal restid för bussresenärer och främjar med enkla medel en hållbar resandeutvecklingistället för att göra kostsamma nyinvesteringar som mest gynnar biltrafiken.

Välj 2000-talets lösningar framför 1900-talets

Trafikverket har i den så kallade kapacitetsutredningen föreslagit en rad åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i trafiksystemen. En viktig slutsats i denna utredning är att existerande infrastruktur kan användas med betydligt bättre effektivitet och en åtgärd som föreslås för att uppnå detta är att förbättra framkomligheten för bussar. Mer om principerna bakom detta nedan.

Samtidigt sker en förstudie av en femte motorvägsavfart från E22 i Lunds kommun. Brunshög och Ideon expanderar i Lund och idag är trafikplats Lund Norra överbelastad i rusningstrafik. För att fortsätta utvecklingen av Ideon och samtidigt avlasta Lund Norra utreder Trafikverket en trafikplats mellan trafikplatserna Gastelyckan och Lund Norra. Dagens E22 drabbas ofta av köbildning under rusningstrafik på sträckan mellan trafikplats Gastelyckan och trafikplats Lund Norra. Köbildning uppstår i norrgående körfält. Trafiken på motorvägen som ska köra av i befintlig trafikplats Lund Norra är idag väldigt hög i rusningstrafik och ligger nära kapacitetsgränsen. För att lösa situationen kommer olika alternativ att analyseras så att mindre köbildning kan uppstå.

Vi anser att Trafikverket bör analysera snabba busskörfält som ett alternativ till att göra nya motorvägsavfarter eller andra åtgärder som vidgar arealer för biltrafik. Kombinationen spårvagnslinjer, busskörfält och ett nät av snabbcykelvägar är de framtidsinriktade infrastrukturlösningarna i storstadsområden som kombinerar yteffektivitet, energieffektivitet, ekonomi och kvalitet i transportsystemet.

För att bussen ska vara tillräckligt snabb och attraktiv måste den ha prioritet i körfält och signalsystem. Vi förordar att man testat modern körhänvisningsteknik som gör att inga framförvarande bilar ska hindra bussen från att hålla en lämplig hastighet mellan Malmö och Lund. Enkelt beskrivet så kan man säga att signaler frigör körbanan framför bussen som får en gräddfil och kan hålla ett jämt tempo. Mellan bussarna kan alla fordon använda körbanan, vilket ger bättre flexibilitet än ett busskörfält markerat med färgad asfalt.

Det finns olika tekniska lösningar som bör undersökas. En möjlighet är en dynamisk skylt för ett körfält som växlar mellan buss och bil enligt ett tidstyrt schema. Detta är ett lite mindre intelligent och billigare system. En mer flexibel lösning är att styra hela vägbanan utifrån vilka förutsättningar som råder, med prioritet för kollektivtrafik, sänkta hastigheter för bil eller andra parametrar.

Vi förordar att Trafikverket utformar provar modern ITS-teknik mellan våra städer. Det skulle kunna vara ett steg i riktningen mot att Malmö-Lund blir en testarena för nya hållbara lösningar, där

intressenter från övriga Sverige och utlandet kan komma till vår region för att se framtidens lösningar med allt vad det innebär i form av spårvagnssystem, cykelhighway och attraktiva busslösningar. Ett kollektivtrafiksystem värdigt en dynamisk kunskapsregion med teknologikutveckling som ekonomisk motor.

Åtgärder i Lund påverkar trafiken i Malmö

Lund och Malmö växer samman allt mer i betydelsen att våra invånare använder som tvillingstäderna som en. Vi delar arbetsmarknad och har stor pendling åt båda hållen. Detta gör att åtgärder kring arbetspendling i Lund påverkar trafiken i Malmö väldigt mycket. Vi vet att framkomlighet runt arbetsplaster är avgörande för trafikval. Om det blir nya motorvägsavfarter och stora parkeringsytor vid arbetsplatser i Lund får det en trafikalstrande effekt som motverkar de mål som finns för Malmös och Skånes utveckling. Städerna måste arbeta gemensamt med frågor kring gemensamma trafikflöden.

Detta bör motverkas, samtidigt som kollektivtrafiken får bättre villkor. Den nya buss 170 som startat med målgrupp bilpendlare tar 45 minuter hela sträckan Scheeleparken – Hyllie. Det är lång restid som kan kortas med en gräddfil för buss.

Kapacitet och effektivitet

I Trafikverkets kapacitetsutredning finns analys och förslag till åtgärder som ligger väl i linje tanken på gräddfil för buss. Trafikanalys har identifierat brister för arbetspendlare i storstadsregionerna, i första hand i väg- och järnvägsnäten där kollektivtrafikkörfält ingår. Bristerna i transportsystemet leder idag till förseningar som beräknas kosta samhället 8,5 miljarder kronor årligen och till miljökostnader på cirka 3 miljarder kronor. Transportbehovet kommer att öka med ökad befolkning i storstadsregionerna. Med tanke på kapacitet och hållbarhet konstaterar utredningen att kollektivtrafiken bör ta hand om huvuddelen av de ökade persontransporterna. För att det ska vara möjligt krävs såväl utökad kapacitet som styrmedel för att stimulera resenärerna att åka kollektivt, cykla eller gå. En smart kombination av sådana åtgärder bör ge betydande bidrag till att lösa kapacitetsproblem och bidra till att nå klimat- och miljömålen.

Regeringen har i sitt uppdrag till Trafikverket särskilt lyft fram att fyrstegsprincipen ska tillämpas. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:

Steg 1 – Tänk om: åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt, för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2 – Optimera: åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur – omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information, drift och underhåll, riktade till transportsystemets komponenter för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3 – Bygg om: begränsade ombyggnadsåtgärder – omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur, till exempel trimningsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4 – Bygg nytt: nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder – omfattar om- och nybyggnad som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya väg- eller bansträckningar.

Kapacitetsutredningen trycker på att tillväxten i storstadsregionerna bör hanteras genom en kraftigt ökad andel av resor som görs med kollektivtrafik, till fots och med cykel. För det krävs både styrmedel och utveckling av transportsystemet.

Exempel på åtgärder:

- effektivare användning av transportinfrastrukturen, till exempel trafikeringssupplägg, trimningsåtgärder, prioriteringar för effektiv användning av gatuutrymmet och ITS-lösningar
- busskörfält
- reversibla körfält
- ökad spårtrafik
- snabb och kapacitetsstark busstrafik, s k Bus Rapid Transit (BRT)

Busskörfält är effektiva lösningar

Lundalänken anlades 2003 enligt konceptet tänk spår kör buss. Den har mestadels ett eget körfält och är prioriterad i ljussignalerna. Lundalänken kan sägas vara Sveriges första BusRapidTransit och har blivit mycket populär bland resenärerna. Systemet med snabba bussar längs Lundalänken har inspirerat många andra kommuner till liknande arrangemang. Nu har emellertid Lundalänken vuxit ur i sin kostym det är dags att uppgradera till spårvagnslinje.

Framkomlighetsåtgärder på infartssträckor har där de provats visat sig fungera bra. Busskörfältet på Stockholmsvägen vid Malmös norra infart har tillsammans med åtgärder på Värnhemstorget har gett mycket tydlig effekt i kortare restid. Nästa steg bör vara åtgärder på hela E22 från Lunds norra infart till busskörfältet på Stockholmsvägen.

Drottninggatan och Bergsgatan är två problemsträckor i Malmö där det bör även undersökas om signaler kan öka framkomligheten för buss på ett sätt som inte stör övrig trafik mer än nödvändigt. Det skulle bland annat förbättra för bussarna 171, 130 och 131 mellan Lund och Malmö.

Gräddfil genom ITS blir på detta sätt ett komplement till busskörfält, två metoder som tillsammans ger optimal styrning och framkomlighet för samtliga trafikslag.

Reversibla körfält förbättrar busstrafikens konkurrenskraft

Reversibla körfält är en annan lösning som gör det bättre för bussresenärer. Reversibla körfält innebär att man byter riktning på ett eller flera körfält beroende på trafikens riktning. Denna modell används framför allt för trafikreglering på trefilig väg där mittfältets körriktning varierar. Reversibla körfält finns idag på ett flertal platser runt om i världen där trafiken har utpräglade toppar vid vissa tillfällen. Det är inte ovanligt att det används på motorvägsbroar och infartsleder.

Men det finns också på sträckor med mycket turisttrafik och vid större idrottsarenor. Det innebär en markant förbättring av kapacitetsutnyttjandet i rusningstid och därmed ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. I framförallt storstadsområden, med stora trafikflöden in mot staden under morgontimmarna och stora flöden ut under eftermiddagen, kan reversibla körfält vara effektiva.

Den första sträcka i Sverige som fick ett reversibelt körfält var en 1,5 km lång sträcka på Värmdö utanför Stockholm. Väg 222 mellan Mölnvik och Ålstäket på Värmdö har länge haft stora fram-

komlighetsproblem, framförallt under sommaren när trafiken ökar från 18 000 till 28 000 fordon per dygn. Som lösning på det akuta trafikproblemet så breddades vägen 2006 till tre smala körfält med ett reversibelt körfält i mitten. På morgonen när trafiken västerut mot Stockholm är som störst så används mittkörfältet för trafik in mot staden. På eftermiddagen är det mest trafik i riktning österut som då får använda mittkörfältet. Från att ha varit ett manuellt system så gjordes systemet automatiskt hösten 2008. Med hjälp av mekaniska bommar, variabel skyltning och möjlighet till fjärrstyrning och övervakning kan körriktningen i mittkörfältet växlas om på distans. Bommarna och skyltarna styrs från en trafikledningscentral. En utvärdering har visat att införande av det reversibla körfältet haft en gynnsam effekt på framkomligheten. Tidigare köer har försvunnit och kollektivtrafiken fungerar bättre.

Sedan augusti 2011 har Tornavägen i Lund på sträckan mellan Dalbyvägen och Tunavägen ett reversibelt körfält. Investeringen kostade totalt 9 miljoner och har gett tidsvärden motsvarande 4,3 miljoner tillbaka utöver ett stort antal andra positiva effekter. Denna åtgärd har stärkt kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen och är ett mycket yteffektiv metod för att öka vägsystemets transportkapacitet.

Internationella erfarenheter av reversibla körfält

Det finns mycket lärdom att ta del från olika delar av världen. Sydney Harbour Bridge har åtta körfält varav tre är reversibla. I morgonrusningen är sex körfält reserverade för den dominerande riktningen och på eftermiddagen går fem körfält i huvudriktningen.

I England har Aston Expressway, A38(M), reversibla körfält. Det är en motorväg som leder trafik till och från Birmingham. Den är ca tre kilometer lång. På morgonen används fyra av sex körfält för trafik i riktning mot Birmingham och på eftermiddagen råder det motsatta förhållandet.

Golden Gate-bron i San Fransisco är ett exempel på reversibla körfält i USA. Redan 1963 infördes reversibla körfält på bron. I rusningstrafik är fyra av sex körfält reserverade för trafik i huvudriktningen. I USA är reversibla körfält mycket vanliga och det finns exempel från många delstater. morgonen används fyra av sex körfält för trafik i riktning mot Birmingham och på eftermiddagen råder det motsatta förhållandet.

Med klimat och jämställdhet i fokus

Skifte från bil till kollektivtrafik en förutsättning för att nå klimatmålen

Klimatförändringarna är vår tids största utmaning. Under 1900-talet byggdes ett samhälle som är mycket beroende av fossila bränslen och med stor klimatpåverkan. Det svenska transportsystemet drivs till 94 % med olja. Städer och samhällsstrukturer bygger på stor energiförbrukning och fossila bränslen. Det beror inte på slumpen eller på en ödesmättad utveckling för ökat fossilberoende utan på medveten planering. Det nuvarande transport mönstren är det väsentligaste hindret för att nå klimat- och övriga miljömål. Det är extra tydligt i Skåne där transporterna enligt länsstyrelsens aktuella redovisning ensamma står för 44 % av klimatpåverkan.

Luftkvalitet, hälsa och trafiksäkerhet talar för att resa tillsammans

Skånetrafiken har en ambitiös infasning av biogas i busstrafiken. Detta medför att busstrafik leder till minskade luftföroreningar och att miljö kvalitetsnormerna kan klaras. Barn borde ha rätt att kunna växa upp i städer utan att exponeras för hälsovådliga diesel- och bensinavgaser.

Det är hälsosammare med kollektivtrafik även med tanke på att den som åker kollektivt går och cyklar i snitt mer än den som hämtar bilen i garaget. Kollektivtrafikresenären rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil. För dem som åker kollektivt är risken att dödas i trafiken väsentligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Skaderisken är åtta gånger större för bilister i jämförelse med kollektivresenärer.

Ökad kollektivtrafikandel minskar trängseln

Trängseln på vägarna i storstadsområdena hämmar utveckling och välbefinnande. Att kontinuerligt bygga ny infrastruktur är viktigt, men det är ofta dyrt och komplicerat. I många fall uppstår problem när trafiken ökar och kapaciteten på vägen är begränsad med liten eller ingen möjlighet att bygga ytterligare körfält. Då är det av största vikt att prioritera de yteffektiva transportslagen.

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska bli locka över bilister är den tid det tar att åka kollektivt i jämförelse med bil. Framgångsfaktorn är att ha en så låg restidskvot som möjligt. Det handlar också om att ha tät trafik med många avgångar. Med avgångar var tionde minut blir kollektivtrafiken ett potentiellt alternativ till bilen. Detta är särskilt tydligt om subventioner av parkering fasas ut till förmån för en marknadsmässig prissättning av bilparkeringen.

Medelhastighet (2009) för stadsbusstrafiken 15,6 km/h i centrala Malmö och 24,7 km/h utanför centrum för regionbusstrafiken 16,5 km/h i centrala Malmö och 28,0 km/h utanför centrum. Det är får lågt, men kan förbättras med framkomlighetsåtgärder. Bussarna har störst problem inne i Malmö men det är också där det är svårast att lösa. Insatser vid infarterna är enklare och har visat sig effektiva. Även i Lund håller busstrafiken lägre genomsnittshastigheter är det som eftersträvas enligt målen i LundaMaTs- planen för miljöanpassning av transportsystemet i Lund.

Kollektivtrafikprioritering underlättar för ett jämställt transportsystem

75 procent av alla bilar är registrerade på män. Män står för merparten av allt bilkörande i Sverige och kvinnor utgör merparten av alla hushåll som saknar bil/körkort. En mycket liten grupp – tio procent av alla bilförare, som är primärt män – står för 60 procent av allt bilkörande och därmed förorenande utsläpp och miljöpåverkan i Sverige.

Jämställda transporter kan ge positiva sidoeffekter som klargjorts i en studie som konsultföretaget Trivector genomfört med Malmö som utgångspunkt. Ytor motsvarande ca 200 Möllevångstorg skulle kunna frigöras om män i Malmö genomsnittligt transporterade sig på samma sätt som kvinnor i Malmö genomsnittligt gör. De ytor som skulle bli lediga genom förändrade resmönster ger möjlighet åt både mera grönska och nytt bostadsbyggande utan att dessa två önskemål behöver komma i konflikt med varandra.

Vi vågar prioritera klimatsmart

Satsning på buss är en liten investeringskostnad jämfört med att öka utrymmet för biltrafik. Minskad klimatpåverkan är det övergripande målet och därför borde inte en krona till investeras i nya vägar som ökar kapaciteten för ökad biltrafik. Vi prioriterar investeringar för klimatsmart infrastruktur, som kollektivtrafik, cykling och gång. Vägarna och gatorna bussen behöver finns ju redan. Om politiken menar allvar i klimatdebatten borde bussen gynnas framför bilen och få gräddfiler överallt där det blir trångt i förhållande till biltrafiken.

Malmö och Lund 19 mars 2012

Karin Svensson Smith (mp) 2:e vice ordförande Tekniska nämnden Lund

Karolina Skog (mp) kommunalråd med ansvar för framtidens trafik i Malmö

Rasmus Lind (mp) ledamot regionala tillväxtnämnden Region Skåne