

## **Motion till kommunfullmäktige: Busskörfält och förbättrad framkomlighet för busstrafik**

Hur många som åker kollektivtrafik beror till stor del på om restiderna är attraktiva. Lund har en väl utbyggd kollektivtrafik med bra turutbud, men busstrafikens medelhastighet är på många sträckor för låg för att vara tillräckligt konkurrenskraftig mot bil. Bättre framkomlighet för bussarna innebär många fördelar förutom kortare genomsnittliga åktider:

- Bättre framkomlighet förbättrar punktligheten och gör bussen till ett pålitligare resalternativ.
- Genom kortare åktider och rättidiga bussar behövs färre fordon för att upprätthålla en given turtäthet. De frigjorda resurserna och större biljettintäkterna när resandet ökar kan användas för att öka turutbudet, t ex under lågtrafiktid.
- Kollektivtrafikens status och rykte förbättras när busstrafiken blir snabbare och trafiken stämmer med tidtabellerna. T ex minskar risken att missa anslutande turer i omstigningspunkter vid korta bytestider.

### **Busskörfält förbättrar restiderna**

Många gator är 4-fältiga in mot centrala Lund, vilket inte är lämpligt när biltrafikflödena ska minska. På dessa gator är ofta busstrafiken tät. Genom att göra om två av de fyra körfälten till busskörfält kan busstrafikens framkomlighet och prioritet i korsningarna förbättras till en låg kostnad. Exempel på sträckor där busskörfält på detta sätt bör kunna anläggas är:

- Dalbyvägen mellan motorvägen och Tornavägen
- Malmövägen mellan Södra vägen och Stattenavägen
- Getingevägen mellan Baravägen och Scheelevägen
- Fjeliävägen mellan Mobiliarondellen och Måsvägen

Det finns även sträckor där busskörvägar kan anläggas för att öka attraktiviteten. Det kan t ex handla om vissa sträckor för högfrekventa linje 4.

Förutsättningarna för busskörfält i Lunds tätort bör kartläggas och kostnadsberäknas. En prioriterad åtgärdslista bör vara en del av det gemensamma arbetet för en kollektivtrafikvision som Lunds kommun och Skånetrafiken utformar tillsammans.

### **Vägbump sänkar busstrafiken**

Motiven för att vidta åtgärder för att den motorburna trafiken inte ska överskrida skyltad hastighet är starka. Det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Vid påkörning av en oskyddad trafikant i 30 km/h dör en av tio. Om hastigheten är 50 km/h dör ca hälften. Hastighetsefterlevnaden är sämst på gator med hastighetsbegränsning 40 kilometer i timmen där enligt Väg- och transportforskningsinstitutets undersökning endast 53 procent av trafiken håller hastighetsgränsen. Därför installerar de flesta kommuner vägbump för att få ner hastigheterna. Men vägbump påverkar yrkestrafiken mer än privatbilismen eftersom ett tungt fordon i regel behöver sänka hastigheten till 15 km/h för att undvika skador på

chaufförerna. Detta sänkar allvarligt busstrafiken och leder till en ryckig körning som gör bussfärden mindre komfortabel för passagerarna. Därför bör vägbump bytas mot hastighetsdämpande åtgärder som inte begränsar framkomlighet för kollektivtrafik, bil och cykel som håller skyltad hastighet. En möjlighet är att installera aktiva farthinder, som endast aktiveras när farten är för hög. Fordon som närmar sig farthindret med för hög hastighet kommer att mötas av en nedsänkning i vägbanan. Till skillnad från vanliga upphöjda bump är det alltså bara den som kör för fort som märker farthindret. Malmö, Uppsala, Linköping, Helsingborg, Öresundsbron, städer i Australien m fl använder aktiva farthinder med gott resultat. Gatukontoret i Malmö har utvärderat sina tre första installationer och några av deras slutsatser är:

- För busstrafik och ambulanstransporter/-utryckning blir det stora komfort- och framkomlighetsvinster, minskat slitage på fordon och bättre arbetsmiljö för förare.
- Topphastigheterna har sjunkit.
- Ju mer vana bilisterna blev, desto fler körde lagligt - så att luckan inte alls fälldes ut.
- Allmänheten är övervägande positiv.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige i Lund att

- 1) ge tekniska nämnden i uppdrag att i samarbete med Skånetrafiken utarbeta förslag på busskörfält där det är trafikmässigt motiverat och praktiskt genomförbart
- 2) ge tekniska nämnden i uppdrag att utarbeta en plan för att byta vägbump mot aktiv hastighetsdämpning där det utifrån busstrafikens framkomlighet är motiverat

Lund den 18 juni 2020

Karin Svensson Smith,  
kommunfullmäktigeledamot MP