



En av de redan färdigställda sträckorna med bussbana i centrala Lyon: Cours Lafayette, en hårt trafikbelastad genomfartsgata där busstrafiken var ytterst långsam och oregelbunden. Efter att bussbanan har anlagts, trottoarer breddats och cykelbanor tillkommit återstår på många avsnitt endast ett körfält för biltrafiken.

Nytt BRT-projekt i Lyon:

Här får också bussar ta plats i staden

Den som i dessa dagar försöker ta sig fram på den viktiga huvudgatan Cours Lafayette i Lyon tror nog att där pågår ett spårvägsbygge. Men de omfattande gatuarbetena har som syfte att på en sträcka av 5,5 kilometer skapa

egen färdväg för bussarna som tidigare fastnade i den täta biltrafiken. Nya buss- och cykelbanor, jämte breddade trottoarer, gör att det inte blir så mycket plats kvar för biltrafiken; oftast endast ett körfält i ena riktningen.

Av Thomas Johansson

Lyon pågår sedan halvtannat år arbete med ett mycket stort projekt som syftar till att på en innersträcka om 5,5 kilometer skapa en dubbelriktad bussbana på några tidigare mycket hårt trafikbelastade gator.

Den aktuella sträckan, Pont Lafayette–Laurent Bonnevey, utgör den centrala delen av trådbusslinje C3, som går i öst-västlig riktning mellan stationen Saint-Paul och förorten Vaulx-en-Velin, via bland annat de viktiga knutpunkterna Part Dieu Jules Favre och Laurent Bonnevey.

Linje C3 är totalt 12 kilometer lång och hade innan ombyggnaderna startade 34 hållplatser. Den körs dagtid i sexminuters-

intervall, åtminstone teoretiskt. Medelhastigheten var låg: sträckan tillryggalades i sämsta fall på 59 minuter, vilket betyder blygsamma 12,2 km/h.

Till bilden hör att linjen är mycket hårt belastad: dagligen noteras 55 000 påstiggande, men de flesta åker tämligen korta sträckor. Viktigaste hållplatser är Laurent Bonnevey och Part Dieu Jules Favre.

Låg medelhastighet och många passage-rare medförde, här som i andra städer, att bussarna i konvojer anlände till hållplatserna. Hållplatstiderna var inte uppseendeväckande långa; på- och avstigning är på denna stomlinje tillåten i alla dörrar.

Trafikhuvudman i Lyon med omgivning

är Sytral (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) som således ansvarar för kollektivtrafiken, under marknadsnamnet TCL (Transports en commun lyonnais). Trafikoperatör är Keolis, dotterföretag till franska statsjärnvägen SNCF.

Linje C3 invigdes 2007 genom att tidigare trådbusslinje 1 (Gare Saint-Paul–Laurent Bonnevey) och dieselbusslinje 51 (Laurent Bonnevey–Vaulx-en-Velin) förenades, efter att sträckan för den senare först hade elektrifierats.

Kundnöjdheten hos passagerarna på linje C3 har successivt sjunkit och ligger under genomsnittet för övriga linjer i Lyon. Sär-



Nästan som om det hade byggts för spårväg; omfattande omläggningar av ledningar och rör har föregått bussbanan, som här i korsningen Cours Lafayette-Avenue du Maréchal de Saxe börjar ta form.

skilt klagas på oregelbunden och långsam trafik.

Alltså måste något göras. Ett tidigare projekt avsåg vissa nya kollektivtrafikkörfält och förbättrad prioritet i trafiksignaler. Projektet fick läggas på is eftersom finansiering inte kunde säkerställas.

Ett väsentligt större projekt initierades och genomgick sedvanlig process med motsvarande utställning och samråd under maj och juni 2015 innan det kunde fastställas av prefekturen i september samma år.

I detta projekt, som således nu håller på att förverkligas, byggs en dubbelriktad bussbana på delsträckan mellan Pont Lafayette och Laurent Bonnevey. Sträckan är som nämnts 5,5 kilometer och hela projektet har en budget på 55 miljoner euro, således tio miljoner euro per kilometer "dubbelspårig" bana, inklusive kontaktledning.

Delsträckan Laurent Bonnevey-Vaulx-en-Velin har inga nämnvärda framkomlighetsproblem eftersom den till stor

del framgår i eget körfält som anlades i samband med elektrifieringen och sammanläggningen av linjerna 51 och 1 vilket som nämnts skapade linje C3.

Mellan pont Lafayette och Saint Paul finns inte heller allvarliga framkomlighetsproblem; en stor del framgår på trafikavlysta Rue de la République och den prestige-fyllda platsen Terreaux, med Lyons rådhus som imponerande byggnad.

Efter några visserligen mycket smala gator, och passage på bro över Saône, nås snart ändhållplatsen vid gare Saint-Paul.

Ett viktigt mål är således att förbättra framkomligheten för linje C3 för att därmed öka kapaciteten och regulariteten på linjen. Sytral räknar med att kunna förkorta körtiden till i sämsta fall 50 minuter (14,4 km/h) och i bästa fall till 45 minuter (16 km/h).

En av de första arbetsuppgifterna blev att såga ned sammanlagt 86 mycket höga plantaner utmed Cours Lafayette, vilket naturligtvis ledde till protester. Men Sytral försäkrade att 54 träd kunde bevaras, och att sammanlagt 216 nya kommer att planteras i samband med den stadsmiljöomvandling som bussbanebygget kommer att medföra.

Sedan 2015 har linje C3 för övrigt trafikerats med dieseldrivna ledbussar med anledning av stora vägarbeten på Cours Lafayette, då dock inte med anledning av den kommande bussbanan.

Med beslut om att förverkliga bussbanan följer även att trådbussarna inte kan återkomma förrän 2019, när projektet ska vara helt klart. Därmed har det varit möjligt att



On-board system



Rälssmörjning



Smörjfetter



Smörjautomater

RINGDAHL MASKINER AB

www.ringdahl-maskiner.se

Tel: 08-140275



Vi har det som behövs inom smörjteknik!





Trådbusslinje C3 körs sedan drygt ett år med dieselledbussar på grund av alla gatuombyggnader. Framkomligheten är ett problem.

demontera all kontaktledning på sträckan mellan Thiers-Part Dieu och Laurent Bonnevey. Mellan Part Dieu Jules Favre och korsningen Saxe-Lafayette har den till stora delar demonterats. Därmed underlättas alla stora markarbeten. Men från Saxe-Lafayette och vidare västerut finns kontaktledningen kvar för trådbusslinjerna C4 och C14.

Helt ny kontaktledning kommer att monteras eftersom den dels måste placeras över de nya bussbanorna, dels eftersom den delvis var tämligen ålderstigen. Arbetet har upphandlats och kommer att utföras av tjeckiska Electrolin, med schweiziska Kummeler+Matter på tre särskilt komplicerade platser: korsningarna Saxe-Lafayette, Part Dieu Jules Favre och Tiers Part Dieu. Vid de båda sistnämnda finns även spårvägstrafik.

Eftersom bussbanan delvis byggs i betong kommer det att bli svårt med åtkomst till alla rör och ledningar under körbanorna. Alltså måste allt detta flyttas, som om man hade byggt en spårväg. Och som vid franska spårvägsbyggen omdanas hela gaturummet mellan husfasaderna; exempelvis blir all markbeläggning helt ny. Arbetena är därmed mycket omfattande.

Hittills har sträckans smalaste passage, Molière, nära Pont Lafayette färdigställt, med de båda busskörbanorna och breddade gångbanor. Cykelbanor anläggs också, på vissa sträckor intill bussbanorna, på andra integrerade i dessa.

Antalet hållplatser minskar från 18 till 12 på den aktuella sträckan. Alla kommer att vara fullt handikappanpassade med förhöjda sträckstenskanter så att nivåskillnad till nedsänkt buss blir godkänd. Alla hållplatser får också väderskydd och annan sedvanlig utrustning. Realtidsinformation fanns sedan tidigare.

Intressant är att bussbanan anläggs på gatans ena sida, i regel den norra. På flera avsnitt lämnas endast ett körfält kvar för övrigt trafik, således i endast en riktning. På andra avsnitt blir det ett körfält för vardera riktningen.

Det övervägdes att placera bussbanorna utmed respektive trottoarkant, men detta förkastades av trafiksäkerhetsskäl.

Motriktad busstrafik är förvisso ett osäkerhetsmoment och särskilt riskfyllt vid svängande trafik. Trots detta finns i Lyon en del sträckor med motriktad busstrafik, vilket man som främmande bilist finner tämligen läskigt! Riskfyllda situationer uppkommer vid båda utförandena, dock mest för fotgängare vid övergångsställen.

Eftersom arbetet är så omfattande är även tidsplanen utdragen. Projektet beräknas inte kunna avslutas förrän under 2019, så ännu återstår lång tid med stora arbeten och omlagd trafik.

Givetvis fanns, och finns alltjämt, synpunkten att linje C3 borde

Butikerna har öppet, försäkras denna skylt invid bussbanebygget i Lyon. Detta är normalt ett problem när spårvägar byggs: omsättning för affärsidkare utmed blivande spårvägsstråk riskerar att minska, när det blir svårt med framkomlighet på grund av all byggverksamhet.



Klassik gatubild från Lyon med mycket höga plataner som ger skugga och svalka varma sommardagar, men som stjäl mycket ljus övriga årstider. Bilden är från Avenue du Maréchal de Saxe, men även nu aktuella Cours Lafayette hade ett stort antal ståtliga plataner, nu nedsågade.

