



Bussvändning på Oxford Street den 2 april 2017. Framdörren är öppen eftersom föraren gick av då och då för att se bussens position. Han fick ingen hjälp av något trafikbefäl eller motsvarande.

**London:**

# Om att vända bussar på fel sätt

**Leif Stolt återvände till sin favoritstad London och förvånades denna gång över hur föga passagerarvänligt kollektivtrafiken ibland fungerar. Att vända lokaltåg långt före ändstation är inte**

**ovanligt; ibland utan förvarning, liksom att hoppa över stationer. Att vända bussar mitt på gator som är nästan lika breda som bussarna är långa tycks inte heller vara något att tveka inför.**

**Av Leif Stolt**

**L**ondon är alltid en intressant stad för den kollektivtrafikintresserade. Det finns mycket att lära, och även en hel del som man kan förskräckas över.

Ett exempel är lokaltågstrafiken till och från London. Man har där kommit på ett bra sätt att komma i tid vid förseningar: köra förbi stationer med (alltför) kort varsel! Det görs på order av trafikledningen när tågen är i rörelse.

Enligt tidningarna har ibland fler än sex stationer, där uppehåll skulle ha skett, pas-

serats så att tågen skulle komma i tid. Passagerarna, som var ombord när beslutet om förbikörning fattades, har uppenbarligen inte varit glada.

Principen tycks vara att tidtabellen är viktigare än resenärernas behov av att komma hem. En intressant princip, men varför körs då inte med tomta tåg?

Man får hoppas att den typen av tidtabellshållning inte sprider sig till Sverige.

Det finns dock fall när trafikikanternas synpunkter väger över trafikplanernas behov.

För ett år sedan studerade Traffic for London, TfL, om det gick att öka rulltrappornas kapacitet genom att inte tillåta att trafikanterna går i rulltrapporna; alla skulle stå. Se **Modern Stadstrafik** nr 2-2016.

Försöket pågick under sex månader vid den centrala och hårt belastade Holbornstationen och gav ett för lekmanen förbluffande resultat: Med den urgamla principen "gå till vänster och stå till höger" var rulltrappans kapacitet 115 resenärer per minut och med enbart stående uppmättes 151 resenärer per minut.



Gatuarbetet som gjorde att bussarna tvingades vända.

Detta innebar att kapaciteten ökade med 30 procent utan ombyggnader eller andra investeringar (förutom skyltning), något som tilltalade planerare och ekonomer.

Resenärerna var inte lika positiva eftersom de som valde att gå kom upp snabbare; eventuellt köande för att komma fram till rulltrappan bortsågs ifrån. Det gällde tradition och känslor.

Efter moget övervägande beslöt TfL att inte försöka lära gamla hundar att sitta och försöket avslutades under tystnad. Undersökande press fick fram resultatet enbart genom att kräva fram detta, enligt den brittiska lagstiftningen om offentlig information. Resenärerna vann, i alla fall moraliskt, och TfL ville tydligen ligga lågt.

Även på bussidan händer saker som ter sig underliga för en utomstående, speciellt för en som har haft busskort i snart 50 år.

Den första april (!) försökte en buss på linje 21 vända på en gata nära Bank. Problemet var att bussen var längre än gatan var bred så att dess överhäng fastnade på trottoaren.

Bussen blev stående vinkelrätt mot gatan och blockerade allt. Det framgår inte av pressrapporterna hur länge den blev stående på detta sätt då pressens rapportörer tröttnade och gick därifrån.

Informationen om 21:ans vändningsförsök medförde dock inte att man redan nästa dag lät 98:an vända på/över Oxford Street under hela söndagen. Detta på grund av ett gatuarbete som helt stängde av gatan nära Bond Street.

Oxford Street är inte mycket bredare än bussens längd och under vändningen måste föraren gå av då och då för att se var busshörnen befann sig. Bortsett från några kantstötta papperskorgar gick vändningarna bra, förarna var kompetenta.

Man undrar dock "varför?" eftersom det ett par tvärgator bort finns etablerade körvägar för bussvändning runt kvarter.

Under min aktiva tid i Stockholm skulle inte denna typ av regul-

jär vändning ha tillåtits, och jag betvivlar att det får ske i dag.

Normer och regler skiljer sig mellan London och Stockholm, och jag håller på våra.

Författaren Samuel Johnson (1709–84) skrev: "Den som är trött på London är trött på livet". Kanske motsvarande gäller Londons kollektivtrafik; den är alltid intressant. □



Plattformarna för de lokaltåg som utgår från Charing Cross ligger på en bro över Themsen. Bild tagen från utsiktståningen på konstmuseets Tate Moderns nybyggnad. Om man inte är konstintresserad bör man ändå gå hit för utsiktens skull (och det är ingen entréavgift!).