



Staden Miami har ett eget bussnät, Miacor, helt utan avgifter. Det trafikerar tio linjer i hela staden i 20- till 30-minuterstrafik. Fordonen kan lätt förväxlas med de rundtursbussar, "trolleys", som är vanliga i många andra amerikanska städer.

Miami:

Bilstaden med avgiftsfri kollektivtrafik

Leif Stolt besökte Miami och förundrades över den förhållandevis goda kollektivtrafiken i den utpräglade bilstaden. Det finns flera trafiksystem som körs utan avgift,

vilket man kanske inte förväntar sig i USA. På flygplatsen beställde han med en knapptryckning transport på en automatbana, som vid en hiss.

Av Leif Stolt

Ett populärt debattämne är införande av nolltaxa i kollektivtrafiken, trots att man snarare borde kalla det helt skattefinansierad kollektivtrafik.

Nolltaxa ger för några bilden av att ingen betalar för en service, vilket kanske ibland avses.

I bilstaden Miami finns det intressanta exempel på hur skattefinansierad kollektivtrafik blandas med den avgiftsbelagda som komplettering och i viss mån även konkur-

rerar med denna. Det är något som inte är det första man tänker på beträffande amerikansk kollektivtrafik.

Staden Miami har ca 450 000 invånare medan regionen, Miami-Dade County, har omkring 2,7 miljoner.

Regionen svarar för större delen av områdets kollektivtrafik, huvudsakligen i form av busstrafik, Metrobus, som omfattar 95 linjer och disponerar omkring 800 bussar.

Busslinjerna trafikerar i var 20:e till var 30:e minut – även i högtrafiktid.

Miami-Dade har även en högbana, Metrorail, med 40 km dubbelspår som trafikerar av 136 över 30 år gamla vagnar. I dagarna sätts dock nya i trafik.

Vidare finns en sju kilometer lång automatbana i centrum, Metromover.

Det finns även en gles trafikerad persontågstrafik, Tri-Rail, i denna del av Florida. Tri-Rail trafikerar även regioner norr om Miami-Dade.

Större delen av områdets kollektivtrafik har en konventionell taxestruktur, men det



Miami är en bilstad, vilket tydligt märks genom den rikliga förekomsten av motorvägslänkande snabba vägförbindelser i stadsmiljön.

finns några inressanta undantag där avgift inte tas ut.

Framst gäller detta högbanan, Metro-mover, som med förarlösa tåg i tät trafik trafikerar en ring i Miamis centrum och även har en gren norrut och en söderut.

Fram till år 2002 var biljettpriset 25 cent. Då konstaterades att avgifterna motsvarade kostnaderna för avgiftsupptagningen. Nolltaxa infördes eftersom det inte kostade

mer. Detta antogs bidra till att utveckla Miamis centrum genom att göra det lättillgängligt. Ett intressant resonemang, speciellt i USA.

Staden Miami har ett eget bussnät, Miacor, helt utan avgifter. Det trafikerar tio linjer i hela staden i 20–30-minuterstrafik.

Ett uttalat syfte med denna trafik är att erbjuda bra kollektivtrafik i hela staden. Linjerna trafikerar såväl centrum som områ-

den utan vanlig kollektivtrafik, exempelvis ön med såväl kryssnings- som containerhamnar.

Utsocknes kan ha problem med denna trafik då den använder minibussar som liknar gamla spårvagnar, ofta kallade trolley buses, ett uttryck som lätt kan förväxlas med det för trådbuss, trolley coach.

Utseendet gör att de också lätt kan förväxlas med rundtursbussar av den typ som



I regionen finns högbanan MIA Mover, ett trafiksystem utan avgifter som går mellan den internationella flygplatsen (som kallas MIA) och terminalen för bussar, tåg, Metrorail och hyrbilar som ligger en bit från flygplatsen.



Miami-Dade har även en högbanan, Metrorail, med 40 km dubbelspår som trafikerar av 136 stycken över 30 år gamla vagnar. I dagarna sätts dock nya i trafik. Här ankommer ett tåg på Metrorail till ändstationen nära flygplatsen



Regionen svarar för större delen av områdets kollektivtrafik, huvudsakligen i form av busstrafik, Metrobus, som omfattar 95 linjer och disponerar omkring 800 bussar, här en av dem i Fort Lauderdale.



Högbanan Metromover körs avgiftsfritt med förarlösa tåg i tät trafik i en ring i Miamis centrum och har även en gren norrut och en söderut.

Karta över busslinjenätet Miacor, som körs med midibussar som liknar gamla spårvagnar och kallas trolley buses, ej att förväxla med trådbussar (trolley coaches).

är vanliga i många andra amerikanska städer. De handikappanpassade bussarna stannar vid hållplatser med en hållplatskylt med en palm, från Miamis vapen, men ofta utan annan information.

Bra information finns dock på stadens hemsida med såväl kartor som tidtabeller. Trafiknätet är så anonymt att det vid många sökningar inte kommer upp någon information via Miami-Dades reseplanerare.

I regionen finns även ett tredje system utan avgifter: automatbanan MIA Mover, som går mellan den internationella flygplatsen (som kodas MIA) och terminalen för buss, tåg, Metrorail och hyrbilar som ligger ett stycke från flygplatsen.

Man kan diskutera om detta är kollektivtrafik eller ej, men eftersom banan går utanför flygplatsområdet bör den nämnas.

Sammanfattningsvis kan konstateras att Miami erbjuder en intressant och fungerande blandning av kollektivtrafik, med och utan avgifter. □



På natten kan man på flygplatsen med en knapptryckning beställa transport med MIA Mover; som vid hisstransport.

Till vänster: Linjekarta från Miami-Dades Metromover.