



Volvo Bussar AB

Pressinformation

European Bus System of the Future Framtidens buss testas i Göteborg

Enklare ombordstigning, kortare restid och en bekvämare resa. När framtidens stadsbuss nu testas i Göteborg står passagerarnas önskemål i centrum.

Kollektivtrafiken har en avgörande roll för att lösa städernas problem med trängsel och luftföroreningar. Men hur ska man få fler att ställa bilen och åka kollektivt istället? Ett smakprov på vad som ska locka framtidens passagerare rullar från och med nu och tre månader framåt på Göteborgs mest trafikerade busslinje, nr 16.

Inom ramen för det europeiska forskningsprogrammet European Bus System of the Future (EBSF) arbetar forskare, företag och myndigheter för att skapa nya lösningar för morgondagens bussbaserade kollektivtrafik.

Ett av delprojekten sker i Göteborg, genom ett samarbete mellan Volvo Bussar, Chalmers tekniska högskola, Västtrafik och Veolia. Målet är att utveckla och testa en buss med egenskaper som kan attrahera fler passagerare och samtidigt ge förutsättningar för en kostnadseffektiv trafik.

Fokus på passagerarna

– En optimal stadsbuss ska vara inbjudande och säker att åka med, det ska vara enkelt att stiga på och av och resan ska gå snabbt. Det är framför allt det vi fokuserat på i arbetet med den nya bussen som vi nu testar i trafik, säger Peter Danielsson, projektansvarig på Volvo Bussar.

Utgångspunkten för utformningen av den nya bussen är en beteendevetenskaplig studie och simuleringar, där forskare vid Chalmers undersökt hur passagerare agerar i olika situationer under resan. Forskarna har också intervjuat 300 passagerare som kontinuerligt åker buss på linje 16 om vad de tycker om att resa kollektivt. Resultatet är en ledbuss som på flera sätt skiljer sig från de fordon som vanligtvis går i trafik i Göteborg.

Restiden kortas

För att göra det enklare att stiga på och av är dörröppningen i bussens främre del mycket bredare än normalt och placerad bakom föraren, så att man direkt kliver rakt in i bussen. Dörrarna är utåtgående för att inte inkräkta på passagerarutrymmet och öppnas och stängs genom en snabb sidorörelse, ungefär som på en tunnelbanevagn.

Entréhöjden kommer närmare marknivån vid hållplatserna för att underlätta för rörelsehindrade och passagerare med barnvagn.

– Med de här lösningarna kan vi snabba upp passagerarflödet och minska stopptiden vid hållplatserna med upp till 25 procent. Det betyder att vi också förkortar den totala restiden, vilket är en av de faktorer som vi vet betyder mest för passagerarna, säger Peter Danielsson.

Att ge bussen en välkomnande interiör har också varit viktigt i designarbetet. Till exempel är leddelen, det så kallade dragspelet i mitten, tillverkat av ett genomskinligt material som ger ett bra ljusinsläpp. Samtidigt ger den invändiga utformningen också plats för 20 procent fler resenärer än en vanlig ledbuss.

– Genom att vi placerat framaxeln så långt fram som möjligt tar hjulhusen ingen plats i passagerarutrymmet. Och för att fler stående passagerare ska rymmas ombord under högt trafik är sätena i bussens främre del fällbara och kan låsas elektroniskt i uppfällt läge av föraren, säger Peter Danielsson.

Den mest iögonfallande skillnaden mot en vanlig buss är den centrerade förarplatsen, som ger föraren bättre sikt runt om och därmed också förbättrar trafiksäkerheten. Den främre delen av bussen är designad för att ge ett modernt intryck.

Förarutbildning i skonsam körning

– En viktig del i projektet är också att testa och följa upp hur förändringar av förarnas körstil kan bidra till att ge resenärerna en behagligare resa, till exempel genom mjuka inbromsningar och accelerationer. Inom projektet har vi därför utrustat alla bussar på linje 16 med utrustning som hjälper förarna att köra skonsamt. Alla förare på linjen har också tränats i att angöra hållplatserna så att resenärernas av- och påstigning underlättas, säger Magnus Lorentzon, projektledare på Västtrafik.

Uppföljning under våren

Både förarnas och resenärernas upplevelser kommer att följas upp av Chalmers under projektets gång.

– Vi startar bland annat en fokusgrupp med passagerare som kommer att träffas regelbundet för att lämna synpunkter. Dessutom kommer vi också att genomföra ett stort antal intervjuer med resenärer i februari, berättar MariAnne Karlsson, forskare på Chalmers.

Resultatet av undersökningarna presenteras under våren 2012 och kommer att ge en fingervisning om framtidens buss är här för att stanna.

Fakta EBSF

Delprojektet i Göteborg ingår i forskningsprogrammet European Bus System of the Future som stöds av EU. I forskningsprogrammet ingår 47 partners, bland dem de fem största busstillverkarna i Europa. Den totala budgeten är 26 miljoner Euro. Mer information finns på ebsf.eu

[Ladda ner bilder.](#)

2011-12-02

*För ytterligare information, vänligen kontakta Christina Fjellman, informationschef,
+46 70 2696010, christina.fjellman@volvo.com*