

PM 2016:156 RVII (Dnr 110-1009/2016)

Redovisning av Transportstyrelsens uppdrag att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik

Remiss från Näringsdepartementet
Remisstid den 23 september 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Redovisning av Transportstyrelsens uppdrag att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har remitterat Transportstyrelsens utredning om möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik till Stockholms stad. Enligt Transportstyrelsens bedömning finns goda erfarenheter av trafik med längre ledbussar upp till en hastighet av 60 km/h och föreslår därför att den högsta tillåtna hastigheten begränsas till 60 km/h.

Enligt Transportstyrelsen finns inga risker att trafiksäkerheten skulle påverkas negativt av att tillåta bussar med tillkopplad släpvagn för personbefordran.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att trafikförordningen ändras så att det finns möjlighet att tillåta längre och mer kapacitetsstarka fordonstyper inom kollektivtrafiken.

Trafiknämnden anser att det är vällovligt att trafikförordningen ändras så att det finns möjlighet att tillåta längre och mer kapacitetsstarka fordonstyper inom kollektivtrafiken och menar att en fordonstyp med mer än en led kan vara aktuell att använda både för kapacitetshöjning på befintligt linjenät och i ett utbyggt BRT-system (Bus Rapid Transit).

Mina synpunkter

Det är med glädje jag läser att Transportstyrelsen bedömer att det inte finns några trafiksäkerhetsrisker med att tillåta bussar med mer än en led och bussar med tillkopplad släpvagn.

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste andelen resor som görs med personbil minska och andelen kollektivtrafik öka. Trängsel i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är redan idag ett problem vid vissa tider längs vissa stråk. Ett ökat resande med kollektivtrafik kommer kräva utökad kapacitet i kollektivtrafiken.

Att använda mer kapacitetsstarka bussar är ett bra alternativ till att sätta in fler bussar som kan leda till ökad trängsel i gatumiljön och vid hållplatser.

Fordonstyp med mer än en led kan vara aktuell att använda både för kapacitetshöjning på befintligt linjenät och i ett utbyggt BRT-system. Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Redovisning av Transportstyrelsens uppdrag att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 15 september 2016

DANIEL HELLDEN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Näringsdepartementet har remitterat Transportstyrelsens utredning om möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik till Stockholms stad. Enligt Transportstyrelsens bedömning finns goda erfarenheter av trafik med längre ledbussar upp till en hastighet av 60 km/h och föreslår därför att den högsta tillåtna hastigheten begränsas till 60 km/h.

Enligt Transportstyrelsen finns inga risker att trafiksäkerheten skulle påverkas negativt av att tillåta bussar med tillkopplad släpvagn för personbefordran. De erfarenheter som finns från dessa fordonståg med största längd av 24 meter, visar att fordonen tar sig fram i befintlig infrastruktur utan några större ombyggnader eller höjda trafiksäkerhetsrisker.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att trafikförordningen ändras så att det finns möjlighet att tillåta längre och mer kapacitetsstarka fordonstyper inom kollektivtrafiken.

Trängsel i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är redan idag ett problem längs vissa stråk. Ett ökat resande med kollektivtrafik i regionen i enlighet med stadens strategier kommer kräva utökad kapacitet i kollektivtrafiken där användandet av mer kapacitetstarka bussar är ett bra alternativ till att sätta in fler antal bussar som istället ökar trängseln i gatumiljön och vid hållplatser. Bussar med mer än en led kan således vara en framtida möjlighet för såväl kapacitetshöjning på befintligt linjenät som i ett utbyggt BRT-system.

I övrigt hänvisas till trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Som svar på remissen ”Redovisning av Transportstyrelsens uppdrag att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2016 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att det är vällovligt att trafikförordningen ändras så att det finns möjlighet att tillåta längre och mer kapacitetstarka fordonstyper inom kollektivtrafiken.

Tillväxten i Stockholms län är stark och utvecklingen pekar på en kraftigt ökad befolkning i hela länet. Regionens och stadens befolkningstillväxt är så kraftig att det trots stora investeringar i nya vägar och spår ändå kommer att finnas kapacitetsbrister. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste andelen resor som görs med personbil minska och andelen kollektivtrafik öka. Trängsel i kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är redan idag ett problem vid vissa tider längs vissa stråk. Ett ökat resande med kollektivtrafik kommer kräva utökad kapacitet i kollektivtrafiken. Att använda mer kapacitetsstarka bussar är ett bra alternativ till att sätta in fler bussar som kan leda till ökad trängsel i gatumiljön och vid hållplatser.

Fordonstyp med mer än en led kan vara aktuell att använda både för kapacitetshöjning på befintligt linjenät och i ett utbyggt BRT-system (Bus Rapid Transit). BRT-stråken kan exempelvis sammankoppla kranskommuner till och igenom Stockholms innerstad. För att dessa busslinjer ska vara attraktiva och konkurrenskraftiga mot biltrafiken förutsätts en god framkomlighet och hög medelhastighet.

Trafikkontoret anser att tekniska krav på fordon med mer än en led ska ställas så att en högsta tillåtna hastighet om 80 km/h kan tillåtas. För fordon som inte uppfyller kraven begränsas högsta tillåtna hastighet till 60 km/h.

Fordonstypen bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran bedöms vara mest aktuell att användas inom tätorter varför en begräsning av högsta tillåtna hastighet till 60 km/h är godtagbar.

I Stockholms stad finns längdbegränsning på de flesta gator hur långa fordon får vara. Grundregeln är att fordon inte får vara längre än 12 meter, men undantag finns för buss med 2 axlar som får vara högst 12,99 meter lång och en boggibuss med styrbar bakre axel som får vara högst 13,99 meter lång. De ledbussar, med en längd på max 18,75 meter, som går på stomlinje idag och som gjort det under många år, får dispens ett år i taget för att köra på de gator som tillhör viss linje. Vid en ändring i trafikförordningen så att 24 meters ledbussar tillåts, har trafikkontoret möjlighet att ge dispens från längdbegränsningen på de färdvägar som är utvärderade och där det inte bedöms olämpligt att köra med 24 meters ledbussar.. Vidare kan trafikkontoret också neka dispens för de färdvägar som av kontoret inte är utvärderade och godkända för ledbussar med fler än en led. Även eventuell påverkan på buller och vibrationer måste beaktas