



Kontaktpersoner

Mats Fager

Gatuavdelningen

Telefon: 08-508 26 298

mats.fager@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-06-21

Göran Westberg

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 273 61

goran.westberg@tk.stockholm.se

Förslag om ändrad högsta tillåtna längd för bussar.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag om ändring av största tillåtna busslängd från 12,0 meter till 13,99 meter under förutsättning att buss har en bakre styrbar axel i en boggi och i övrigt uppfyller EU-direktiven.
2. Trafiknämnden uppdrar åt kontoret att utfärda lokal trafikföreskrift i frågan

Per Aronson

Bertil Strid
tjf.

Anette Scheibe

Sammanfattning

Bussbranschens Riksförbund har till följd av gällande EU-direktiv om bussars längd begärt att staden följer direktivet. Efter Sveriges EU-anpassning gäller för buss största tillåtna fordonslängd om 13,5 meter för 2-axlad buss, 15,0 för 3-axlad buss och 18,75 för ledbuss.

Inom staden råder ett generellt förbud för bussar överstigande 12 meters längd att färdas på stadens vägnät. Undantag från förbudet finns för vägar som är särskilt uppräknade i en färdvägsförteckning A, bilaga 1 till

föreskrifterna. Motivet för stadens längdbegränsning har varit att vägnätet inte är anpassat till längre fordon. Den tekniska utvecklingen av bussarna samt kraven på tillgänglighet (långt golv och miljövänligare motorer) har inneburit både längre, tyngre och högre bussar. Av flera skäl har tillverkarna därför valt att utrusta flera busstyper med 3-axlat utförande, 1 framaxel och 2 bakaxlar (boggi). Kontoret har i utredningsarbetet biståtts av konsult (Ramböll). Detta utvisar att med styrbar boggi på en 14- buss kan köregenskaperna i huvudsak jämföras med en konventionell 12-meters buss. Det är dock inte möjligt att tillåta 15-meters bussar med boggi av framkomlighets- och trafiksäkerhetsskäl.

Kontoret föreslår en justering av högsta tillåtna busslängd från 12,0 till 13,99 meter om buss över 12 meter är utrustad med en styrbar bakre axel i en boggi. Nämnden föreslås även ge kontoret i uppdrag att utfärda lokal trafikföreskrift om förändringen. Trafikkommittén har vid samrådsöverläggningar ställt sig bakom kontorets förslag.

En utveckling med ett ökat antal bussar med 3-axligt utförande är av godo ur drift och underhållssynpunkt då en fördelning av vikten på treaxlar medför mindre slitage på vägbana och vägkropp. Kontoret bedömer att den utökade högsta tillåtna längden inte kommer att medföra några särskilda trafiksäkerhetsproblem.

Bakgrund

I ett flertal skrivelser till staden från Bussbranschens Riksförbund, senast 2003-02-22, har branschen föreslagit att stadens bestämmelse om största tillåtna längd för buss i trafik på stadens gatunät justeras från 12,0 meter till 13,85 meter. Till stöd för framställningen åberopas EU:s direktiv 2002/7/EG om att bussars högsta tillåtna dimensioner skall harmonieras inom EU. Senast gatu- och fastighetsnämnden behandlade frågan om ändrad tillåtna busslängd var 2003-04-01. Vid detta tillfälle beslöt nämnden att inte bifalla en gemensam framställning från Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Hotell och Restaurangföretagare och Stockholm Visitor Board. I samma ärende besvaras en skrivelse från Mats Rosén (kd) 2003-02-01 med samma begäran. Skälet till avslag var främst att gatunätet inte är anpassat till längre fordon än 12 meter.

Den tekniska utvecklingen av bussarna samt kraven på tillgänglighet (långt golv och miljövänligare motorer) har inneburit både längre, tyngre och högre bussar. Av flera skäl har tillverkarna därför valt att utrusta flera busstyper med 3-axlat utförande, 1 framaxel och 2 bakaxlar (boggi). Motiven för denna utveckling är att bussentreprenörerna vill sänka sina kostnader genom fler passagerare och bättre lastförmåga samtidigt som bättre vägegenskaper fås med ett 3-axlat fordon. Framkomlighetsaspekter har därtill styrts

utvecklingen mot styrbar bakre axel i boggin. Axeltrycksbegränsningar har även medfört att boggi väljs i högre utsträckning.

Från Bussbranschens sida hävdas att bussar med styrbar bakre axel uppnås i huvudsak samma manövreringsegenskaper för en buss med 14-15 meters längd som med en tillåten konventionell buss med 12,0 meters längd. Kontoret har efter utredning kunnat konstatera att en buss med styrbar boggi och högst 13,99 meters längd har i stort de egenskaper som en 12,0 meter lång buss besitter.

Gällande bestämmelser för buss om högsta tillåtna längd.

EU-direktivet som åberopas av bussbranschen har implementerats i den svenska trafiklagstiftningen. I direktivet sägs även att lokala avvikelser får tillåtas med hänsyn till de förutsättningar som råder i respektive land. Flera städer i unionen har längdbestämmelser ned till 8 meter i bl.a. äldre stadskärnor.

I trafikförordningen anges efter EU-anpassningen för buss största tillåtna fordonslängd om 13,5 meter för 2-axlad buss, 15,0 för 3-axlad buss och 18,75 för ledbuss. Längdbestämmelserna är villkorade av bussarna uppfyller krav på manöverbarhet (svängradie och svepytor). Kortfattat kan dessa uttydas så att fordonet skall klara att köra runt 360 grader inom en cirkel med radien 12,5 meter.

I Stockholm stad gäller ett generellt förbud för fordon eller fordonståg längre än 12 meter. (lokal allmän trafikföreskrift för Stockholms stad § 10). För buss finns en utökad längdföreskrift innebärande att en bagagebox med högst 40 centimeters djup får sättas på baktill på bussen (§ 11). Undantag från förbudet finns för vägar som är särskilt uppräknade i en färdvägsförteckning A, bilaga 1 till föreskrifterna. Denna förteckning upptar ca 430 vägar eller vägavsnitt i staden. Undantagna vägar finns främst utanför tullarna.

Kontorets förnyade utredning om ändrad busslängd.

Stadens gator och vägar har utformats under lång tid och med olika förutsättningar. Framkomlighetsproblem för långa fordon finns främst i stadskärnan där stadsplaneringen inte utgått från de trafikförhållanden som råder idag. Mot denna bakgrund har därför en högsta tillåtna längd införts på merparten av stadens gator och vägar.

För att klara ut frågan om en ny eventuell största tillåtna längd för bussar har kontoret samarbetat med vägverket, SL, polisen och busstillverkarna Scania, Volvo och den holländska tillverkaren Bova. Representanter för bussföretagen har bistått med tekniskt underlag för företagens olika bussmodeller. Detta material har sedan granskats och utvärderats av kontorets konsult Ramböll. I arbetet har framkommit att med styrbar bakre

axel i en boggi uppnås i huvudsak samma manövreringsegenskaper för buss med 13,99 meter längd som för en konventionell 2-axlad buss med 12,0 meter längd. Vid de körspårsundersökningar som konsulten utfört har det framkommit att det utan större olägenheter går att framföra en 13,99 meter lång buss på det inne trafikområdets huvudgator (innanför tullarna). För ytterstaden förutsätts samma framkomlighetsmöjligheter föreligga. I Gamla stan och inom en del andra områden finns gatuavsnitt där det inte ens är möjligt att framföra fordon med en största längd om 12,0 meter beroende på gatubredd- och stigning och kurvradier.

I innerstadens huvudgatunätet skulle det egentligen krävas ombyggnad på ett flertal platser för att få god framkomlighet för en normal 12-meters buss eller en 13,99 meters buss med styrbar boggi. Någon omfattande ombyggnad av gatuavsnitt för att tillgodose framkomlighet för fordon på 12 meter och längre är inte realistiskt av bl.a. kostnads och stadsbildsskäl.

Bussbranschen har vid de diskussioner som föregått förslaget till ändrad busslängd understrukt vikten av att bussarna har professionella och välutbildade förare som i förväg tar reda på de färdvägar som det går att framföra fordonet på. Med dessa förutsättningar föreslår kontoret ett rekommenderat vägnät för bussar som i princip består av huvudgatunätet jämte de i Färdvägsförteckning A upptagna vägarna. Det skall dock understrykas att det ankommer på den enskilde bussföraren att undersöka förutsättningarna för att ta sig fram till viss önskad destination.

Samråd

Kontoret har efter avslutad utredning presenterat förslaget till ändrad högsta tillåtna busslängd inom staden för Trafikkommittén, som vid möte 2005-04-28 ställt sig bakom förslaget till ny högsta tillåtna busslängd.

Trafikkontorets förslag och synpunkter

Förslag

Kontoret föreslår med ledning av vad ovan anförts att nämnden fattar beslut om ändring av allmän lokal trafikföreskrift med följande innehåll.

Fordon som registrerats som buss får om denna har en längd överstigande 12,0 meter men inte över 13,99 färdas på samma villkor som gäller för buss med högst 12,0 meters längd och i övrigt uppfyller EU-direktiven. Detta under förutsättning att ifrågavarande buss är utrustad med styrbar bakre axel i en boggi. Kontoret föreslås även få i uppdrag att justera och utfärda lokal trafikföreskrift om den utökade busslängden.

Analys och konsekvenser

Inom Sverige är det endast Stockholm stad som har särskild föreskrift som avviker från trafikförordningen när det gäller högsta tillåtna längd för

bussar. Här kan nämnas att Köpenhamn har en längdbegränsning till 13,85 meter. Kontoret är inte berett att helt föreslå en avveckling av föreskriften om högsta tillåtna längd för bussar då vägnätet inom staden inte är anpassat till att tillåta 15.0 meter långa bussar även om dessa är försedda med styrbar boggi. Av de spårmallsstudier som genomförts framgår att det skulle uppstå besvärande framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem på en mycket stor del av vägnätet främst inom det inre trafikområdet.

Med den föreslagna förändringen uppnås en bättre anpassning till utvecklingen i bussbranschen där ekonomi och komfort för nya bussar är betydelsefull på många sätt. Från bussbranschens sida har hävdats att utbudet av 12-metersbussar kommer att minska som följd av EU- direktiv om längre bussar. Mot bakgrund av att Stockholmsområdet är en stor målpunkt för den långväga busstrafiken kan det antas att när beslut har fattats om största tillåtna busslängd inom staden kommer det att medföra en förnyelse av bussparken till nytta inte bara för trafiksäkerhet utan också för miljön genom bättre avgasrening på de nya bussarna.

Det skall framhållas att ur viktsynpunkt finns fördelar med boggiutförande på bussar, som fördelar axeltrycket på fler axlar. För en stor del av gatunätet gäller ett högsta axeltryck om 10 ton/axel (Bk. 2). Ökad lastbils- och busstrafik med 2-axlade fordon orsakar vid full last ökade skador på vägar och dess underbyggnad. Under senare år noterats ökande skador som följd av tyngre trafik. Slitage på vägkroppen är i princip proportionellt mot fjärde potensen av axeltrycket vilket ger att fordon med Bk.1 axeltryck 50 % orsakar mer slitage än ett Bk. 2 axeltryck. Om 2-axliga tyngre fordon ersätts med 3-axliga fordon minskar därför kostnaderna för vägunderhållet.

Som anförts ovan bedömer kontoret att förändringen inte kommer att medföra några särskilda trafiksäkerhetsproblem eftersom svepareorna vid manövrering är likartade för en 2- axlad 12,0 metersbuss som en 3 axlad 13,99 metersbuss med styrbar boggi.

Genom en anpassning till utvecklingen i landet i övrigt med längre bussar skapas ett ökat kollektivresande med buss till och från stockholmsregionen, vilket i sig ger ökade arbetstillfällen.

SLUT