



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-06-17

**Möjlighet för bussar i beställningstrafik och vissa
”varutransporter” att utnyttja kollektivtrafikkörfält.
Uppdrag från Kommunfullmäktige m.fl.**

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att komplettera skyltning och reglering på befintliga kollektivtrafikkörfält enligt tjänsteutlåtandet.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Tjänsteutlåtandet redovisar en översyn av stadens kollektivtrafikkörfält som har utförts som en del av uppdraget från kommunfullmäktige, samt i skrivelse från Mikael Söderlund m.fl. att arbeta fram förslag som möjliggör försöksverksamhet för vissa varutransporter, taxi och bussar i beställningstrafik att köra i kollektivtrafikkörfält. Syftet med översynen var att tillförsäkra att gällande policy tillämpas för vilka kollektivtrafikkörfält som får nyttjas även av taxi och bussar i beställningstrafik samt att utreda möjliga lägen för att genomföra ett försök med varutransporter i kollektivtrafikkörfält.



Vid översynen hittades ett antal platser där nu gällande policy för vilka kollektivtrafikkörfält som får trafikeras av taxi och bussar i beställningstrafik inte har tillämpats. För dessa rekommenderar kontoret en ändring av de lokala trafikföreskrifterna.

Genomgången av stadens kollektivtrafikkörfält visar att försök med varutransporter i ett befintligt kollektivtrafikkörfält riskerar att försämra framkomligheten för stombusstrafik, framkomligheten för annan trafik eller trafiksäkerhet. Svårigheter med att definiera varutransporter bidrar också till att kontoret avråder från detta.

Bakgrund

Kontoret har fått i uppdrag av kommunfullmäktige i budget att arbeta fram förslag som möjliggör försöksverksamhet för vissa varutransporter, taxi och bussar i beställningstrafik att köra i kollektivtrafikkörfält. Kontoret har dessutom fått i uppdrag av Trafik- och renhållningsnämnden att göra en översyn av kollektivtrafikkörfälten för att tillförsäkra att den gällande policy för beställningstrafik tillämpas samt att hitta en lämplig plats att genomföra ett försök med ”varutransporter”. Uppdraget gavs i samband med att nämnden behandlade en skrivelse från Mikael Söderlund (m) m.fl. om möjligheten för bussar i beställningstrafik att köra i kollektivtrafikkörfält, *Dnr. T2007-410-04628*. Nämnden efterfrågar större flexibilitet vid nyttjande av kollektivtrafikkörfälten. Ledande för bedömningen om kollektivtrafikkörfälten kan användas av andra trafikslag än bussar i linje- och beställningstrafik ska vara turtäthet för lokaltrafiken, vägsträckans belastning och framkomlighet.

Gällande policy för bussar och taxi

Gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott beslutade 2002-04-18 om en policy för att definiera vilka kollektivtrafikkörfält som skulle få användas av taxi och bussar i beställningstrafik.

Policyn ändrades 2003-02-04 av dåvarande Gatu- och Fastighetsnämnden till följande:

1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera:

- a. reserverade mittkörfält.
- b. reserverade körfält med bussprioritering i signaler.

2. Taxi och buss får trafikera:

- a. reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler.
- b. bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler.
- c. reserverade körfält på infartsleder.

Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet

Trafikkontorets synpunkter

Översyn av stadens kollektivtrafikkörfält och gällande policy

För att tillförsäkra att gällande policy för kollektivtrafikkörfält tillämpas på ett konsekvent sätt och att skyltningen motsvarar detta har kontoret gjort en översyn. Resultatet av översynen bifogas som bilaga. Det finns åtta platser där skyltningen inte är utförd i enlighet med policyn. Två av dessa har tilläggs skyltning för taxi, men saknar skylt för buss. Det är:

- Drottningholmsvägen (Nockebybron-Brommaplan);
- Södertäljevägen/Liljeholmsbron,

För följande fem saknas tilläggs skyltning:

- Katarinavägen;
- Lilla Västerbron;
- Munkbroleden;
- Nynäsvägen;
- Torsgatan.

Dessa fall undersöks ingående för att tillförsäkra att det inte finns särskilda grunder till undantag med utgångspunkt i trafiksäkerhet och framkomlighet. Om sådana aspekter saknas eller är försumbara anser kontoret att omskytning bör ske enligt gällande policy.

Det finns även en plats, mittkörfältet på Strömbrobron, där bussar och taxi enligt policyn normalt inte skulle tillåtas. Undantag görs här för att taxi och bussar skall kunna nå Kungsträdgårdsgatan, där de är tillåtna.

Försök med varustransporter i kollektivtrafikkörfält

För att undersöka möjligheten att genomföra försök med varustransporter i kollektivtrafikkörfält har följande aspekter granskats: stombustrafikens framkomlighet, framkomlighet och säkerhet i övriga kollektivtrafikkörfält samt möjligheten att definiera varustransporter.

Definition av varustransport

Det finns en svårlöst definitionsfråga om vad som utgör en ”varustransport”. För att kollektivtrafikkörfältet ska upprätthålla sin funktion och bidra till att förbättra framkomligheten för bussar, taxi och varustransporter är det av yttersta vikt att reglerna efterlevs och övervakningen fungerar. Det finns till exempel inte någon



möjlighet att särskilja yrkestrafik från privata ärenden. Utan en bra definition är det omöjligt att skylta för och övervaka reglerna. Kontoret anser att den enda praktiska definitionen är efter fordonets vikt, men detta är svårt att kontrollera i rörlig trafik. Övervakning av kollektivtrafikkörfält är en uppgift för polisen. På längre sikt kan det vara intressant att studera möjligheten till en kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält och andra trafikregler. I London fotograferas t ex hindrande trafik med hjälp av en kamera i bussens front.

Stombusstrafik

Stombussarna har hög turtäthet och ett stort antal passagerare, t.ex. har linje 4 cirka 60 000 passagerare varje vardag. Kontoret följer utvecklingen av stombusstrafikens framkomlighet noga. Deras medelhastighet används som en av indikatorerna för kommunfullmäktiges verksamhetsmål om att öka den regionala framkomligheten. Kontoret konstaterar att redan idag finns vissa problem med stombussarnas framkomlighet. Ytterligare trafikslag i kollektivtrafikkörfält riskerar att försämra framkomligheten för busstrafiken. Kontoret avråder därför från försök med varutransporter i kollektivtrafikkörfält med stombusstrafik.

Övriga kollektivtrafikkörfält

En lämplig försöksplats skulle vara ett kollektivtrafikkörfält där andra fordon än bussar i linjetrafik tillåts enligt policyn, och där det inte går stombusstrafik. Det finns tre sådana platser:

Körfält	Längd (m)	Bussar	Bussar per timme: dag/maxtimme	Trafikflöde vardags-medeldygn okt-07
Huddingevägen	600	144	4/6	43 327
Liljeholmsbron/Södertäljevägen	840	77, 151, 153, 745, 746, 747	0/30	30,784
Ulvsundavägen	620	110, 112	2/4	35 299

Huddingevägen

Huddingevägen är den kortaste av de tre sträckorna. Syftet är att leda bussen förbi den kö som uppstår vid signalen vid Östbergavägen och in i den korta bussgatan direkt till Sockenvägen. Körfältet trafikeras av en busslinje, 144 från Gullmarsplan till Älsvjö och Fruängen, en tvärförbindelse via ett flertal områden med flerfamiljshus och utan spårtrafikförsörjning. Kollektivtrafikkörfältet leder direkt in i en bussgata, som inte är dimensionerad för annan trafik. Om kollektivtrafikkörfältet skulle användas av flera fordonsslag skulle dessa behöva lämna kollektivtrafikkörfältet där bussgatan börjar, och ta sig in i det första allmänna körfältet. Konsekvensen är köbildning vid denna punkt, och försämrad

framkomlighet för norrgående trafik. Kontoret anser därför inte att Huddingevägen är en lämplig försöksplats.

Ulv sundavägen

Syftet med kollektivtrafikkörfältet på Ulv sundavägen är att leda bussar förbi den kö som bildas mot signalerna vid Ulv sundaplan. Kollektivtrafikkörfältet trafikeras av två busslinjer, 110 Bromma Flygplats – Alvik och 112 Spånga och Sundby till Alvik, områden utan spårtrafik. SL ska studera turtätheten på linje 110 för att bättre betjäna handelsplatsen Bromma Center. Körfältet har idag en dålig efterlevnadsnivå som försämrar bussarnas framkomlighet. Fler fordon i kollektivtrafikkörfältet riskerar ytterligare köbildning utanför högtrafik vid den punkt där det permanenta kollektivtrafikkörfältet tar slut, 80 meter från Ulv sundaplan. Ett försök här är tänkbart men skulle kräva en betydligt bättre lösning för övervakningen, till exempel genom kameraövervakning, något som idag inte tillåts. I dagsläget anser därför kontoret inte att Ulv sundavägen är en lämplig försöksplats.

Liljeholmsbron/Södertäljevägen

Körfältet på Liljeholmsbron och den nordligaste delen av Södertäljevägen är till för att leda bussarna förbi den kö som kan uppstå vid signalerna vid Horstull. Busstrafiken har en hög turtäthet under högtrafiktid, med linje 77 från Liljeholmen till Karolinska Sjukhuset och direktbussar från Bredäng, Norsborg, Huddinge, Salem och Tumba. Utanför högtrafik går inga SL-bussar i linjetrafik.

Kollektivtrafikkörfältet har högersvängsförbud mot Hornsgatan. Taxi är tillåtna i detta körfält och redan idag uppstår det problem med taxi som trots förbudet svänger höger från kollektivtrafikkörfältet och blir då stående för att vänta in den stora gångtrafikströmmen som skall korsa Hornsgatan. I dessa situationer blockeras bakomvarande bussar som skall rakt fram mot Långholmsgatan.

Hornstull är en komplex och hårt belastad knutpunkt för såväl biltrafiken, kollektivtrafiken och cykeltrafiken. En upprustning av den idag delvis bristfälliga stadsmiljön kommer att ske de närmaste åren, i samband nya exploateringar. Arbetet påbörjas redan under hösten 2008 med ett nytt bostadshus på tomten i hörnet av Hornsgatan mot Liljeholmsbron. Angöring till platsen under byggtiden kommer att ske från kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron, under lågtrafiktid när det inte går SL-bussar i linjetrafik. Arbetet fortsätter sedan norrut på östra sidan Långholmsgatan, men en inglasning av bottenvåningen i kv. Släggan 3 (tunnelbaneentrén & Apoteket). En konsekvens av inglasningen är att cykelbanan måste permanent flyttas utanför busshållplatsen. Arbetet med detaljutformningen av den slutliga trafiklösningen pågår, men det blir svårt att åstadkomma en lösning där fordon kan ta sig från kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron in i



den norrgående allmäntrafikkörfält på Långholmsgatan utan att framkomligheten och trafiksäkerheten försämras för alla trafikanter. Kontoret anser därför inte att Liljeholmsbron är en lämplig försöksplats.

Nynäsvägen, som nämnts tidigare som en tänkbar försöksplats är för närvarande inte lämplig. Förutom stombusslinjerna går här ersättningstrafik för tunnelbanans Farstagen under reparationerna.

Sammanfattande synpunkter

Kontoret anser att det är angeläget att hitta flexibla lösningar, och att näringslivets transporter måste ske på ett smidigt sätt. Slutsatsen från översynen av stadens kollektivtrafikkörfält är dock att ett försök med varutransporter i ett befintligt körfält är svårt att åstadkomma utan att riskera framkomligheten för stombustrafik, framkomligheten för annan trafik eller trafiksäkerhet. Därutöver gör avsaknaden av en definition av varutransporter att regelefterlevnad och övervakning kan riskera framkomligheten. Det finns också en betydande risk att ju fler fordonsslag som tillåts i ett kollektivtrafikkörfält ju sämre efterlevnad.

På längre sikt finns andra mer flexibla möjligheter, främst för ny bussprioritet, som kan studeras. Till exempel försöket med Intermittent Bus Lanes i Lissabon, en slags "rullande busskörfält" som "slås på" bara när bussen passerar. I bland annat Newcastle-upon-Tyne har införts s.k. "no car lanes", i Norska Trondheim finns buss- och samåkningskörfält medan London har låtit utreda s.k. "bus and toll lanes". Kontoret anser att en studie av sådana lösningar, tillsammans med SL, är intressant för att utreda lämpligheten i Stockholm.

Trafikkontorets förslag

Kontoret förslår att nämnden godkänner kontorets redovisning samt ger kontoret i uppdrag att komplettera skyltning och reglering på befintliga kollektivtrafikkörfält enligt tjänsteutlåtandet.

Slut