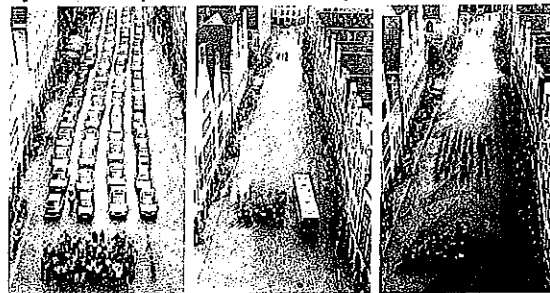


Motion angående bättre busstrafik och Tyresö som föregångare för BRT (Bus Rapid Transit)

Det finns flera skäl att försöka förbättra busstrafiken i Stockholmsregionen och Tyresö.

Trängseln gör idag att SL inte klarar att leva upp till sittplatsgarantin. De dåliga tvärkommunikationerna gör att ungdomar väljer bort studier som de annars skulle ha valt. Rörligheten på arbetsmarknaden begränsas och tillväxten hämmas. Dagen trafik präglas alltså av stora brister och det finns utöver miljö- och framkomlighetsskäl exempelvis starka tillväxt- och säkerhetsskäl för att förstärka busstrafiken..

space required to transport 60 people



car

bus

bicycle

(Picture by City of Münster Planning Office, August 2001) Credit: Press Office City of Münster, Germany

Kortsiktigt är bristerna ofta resultatet av uteblivna investeringar. Det är ett objektivt faktum att de senaste årens investeringar i spårvagnar i Stockholm centrum begränsat möjligheten att göra nödvändiga investeringar i exempelvis busstrafiken. För detta har den moderata landstingsledningen ett stort ansvar.

Långsiktigt är de ett resultat av en dålig beredskap att planera för busstrafik. Mycket av diskussionerna om kollektivtrafikens framtid nu handlar om spårbunden trafik. Inget ont i det - Stockholmsregionen behöver i många delar en utbyggd tunnelbana.

Samtidigt måste man se begränsningarna i detta. Tunnelbanan är precis som spårvagnen investeringstung och låst till var det är möjligt att anlägga spår. Båda kräver stora befolkningskoncentrationer (eller busstrafik som matar fram resenärer). Långa avstånd till stationer eller behov av byten riskerar leda till ökad andel privatbilism. I många kommuner är därför direktbussar mot framför allt Stockholm city att föredra.

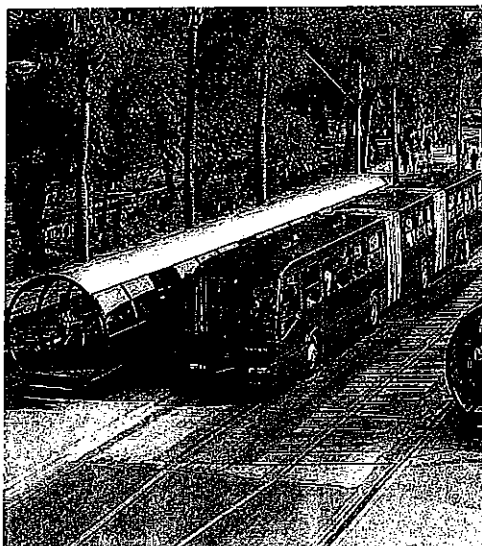


Men dessa bussar fastnar ofta i köer och har därför inte den framkomlighet som man kan önska. Som ett svar på dessa problem har man i många länder jobbat med det som kallas Bus Rapid Transit. Det innebär att man systematiskt jobbar med snabbbussar som ges förutsättningar att, genom en fungerande infrastruktur, kombinera bussarnas flexibilitet med spårtrafikens snabbhet och framkomlighet.

Viktiga delar i detta system är exempelvis:

- Stationer i stället för hållplatser och fler breda dörrar på bussarna. Genom att kontrollera biljetter när man går in i stationen i stället för på bussen gör man stoppen mindre långa.
- Egna körfält och/eller prioriterad framkomlighet. Exempelvis genom bussfält (hela vägen in till stan) eller trafikljusreglering som släpper fram bussar.
- Större och längre bussar (vilket blir möjligt med rakare sträckningar och egna fält) som trafikeras ofta under rusningstid.
- Infartsparkeringar med tillräcklig kapacitet.

Många storstäder jobbar redan med systemet globalt. Ännu fler planerar för det. Det finns dock inga långt framskridna planer i Stockholm även om studier utförda såväl vid KTH som miljökonsultföretaget WSP visar på stora effektkvitetsvinster.



Vi anser därför att Tyresö kommun bör verka för att SL och Stockholms läns landsting initierar ett projekt för att utveckla BRT i Tyresö.

Kommunstyrelsen bör ges i uppdrag att ta upp överläggningar med landstingsledningen i frågan. Parallellt med detta bör Tyresö initiera en översyn

om vilka konsekvenser en sådan satsning bör få för det kommande planarbetet.

Med anledning av ovanstående föreslår vi att kommunfullmäktige beslutar

Att uppdra åt kommunstyrelsen att uppta förhandlingar med landstingsledningen om en förbättrad busstrafik i Tyresö kommun.

Att i dessa överläggningar verka för en satsning på BRT för att öka framkomligheten i busstrafiken.

Att när busstrafiken har utökats enligt ovan utreda förutsättningarna för att införa en tidsgaranti för bussresor in mot stan.

Martin Nilsson

Anita Mattsson