



Kontaktperson  
Göran Westberg  
Avdelningen för trafikplanering  
Telefon: 08-508 273 61  
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till  
Trafiknämnden 2006-08-29

## Låt lastbilar köra i kollektivtrafikkörfält. Skrivelse från vice ordföranden Sten Nordin (m)

### Förslag till beslut

1. Nämnden beslutar att som svar på skrivelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande

Göran Gahm  
tf

Anette Scheibe

### Sammanfattning

I en skrivelse till nämnden 2006-05-16 föreslår Sten Nordin (m) att vissa varutransporter till staden ska få köra i kollektivkörfälten. Gatu- och fastighetskontoret utredde 1998 frågan om lastbilstrafik i kollektivkörfält och fann då att det endast skulle medföra marginellt förkortade körtider för lastbilstrafiken, samtidigt som smärre fördröjningar skulle uppkomma för busstrafiken. Kontoret konstaterar att det är svårt att peka ut lämpliga varutransportslag och att det krävs administrativa resurser för att hantera tillståndsfrågorna. Liljeholmsbron är av miljö- och trafiksäkerhetsskäl inte lämplig för en försöksverksamhet.

### Skrivelsen

I skrivelsen till trafiknämnden 2006-05-16 anför Sten Nordin (m) att det är en ansenlig mängd med varutransporter som varje dag passerar in mot Stockholm. Det finns flera olika möjliga lösningar för att underlätta trafikflödet för dessa transporter. Genom att låta vissa typer av varutransporter (t.ex. utifrån storleks- och miljöklassning) få använda de större infarternas kollektivtrafikkörfält skulle inte bara varutransporterna kunna ske effektivare, utan en utveckling mot mer miljövänliga fordon skulle dessutom kunna påskyndas. En lämplig infart för att genomföra en

försöksverksamhet skulle vara Liljeholmsbron. Mot denna bakgrund föreslår Sten Nordin att ett förslag presenteras med försöksverksamhet för vissa varutransporter att köra i kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron, för att underlätta varutransporter in till Stockholms innerstad.

### **Kontorets synpunkter**

Kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron inrättades 2001-12-03. Motivet för åtgärden var dels att öka framkomligheten för bussar, dels att begränsa trafikflödet till Södermalm via Hornsgatan.

Frågan om att tillåta lastbilstrafik eller varudistributionsbilar över 3.5 ton att färdas i kollektivtrafikkörfälten har utretts av dåvarande gatu- och fastighetskontoret. Ärendet redovisades i gatu- och fastighetsnämnden 1998-12-01. I den utredning som då genomfördes analyserades fem busskörfältssträckor med en sammantagen längd om fem kilometer. Slutsatserna av denna utredning var att vinsten för lastbilstrafiken skulle bli marginellt förkortade körtider under morgonens rusningstimme, samtidigt som smärre fördröjningar skulle uppkomma för busstrafiken.

Sten Nordins förslag är avgränsat till vissa typer av varutransporter med miljöklassade fordon. Kontoret konstaterar att det är svårt att på ett tydligt sätt avgränsa och peka ut de transportslag som är lämpliga för att få tillåtelse att köra i kollektivtrafikkörfälten. Att koppla ett sådant tillstånd till ett visst fordon kommer att kräva betydande administrativa resurser. Beträffande miljöklassade fordon kan konstateras att det redan idag finns restriktioner för tunga fordon i stadens miljözon. Att ur denna kategori peka ut fordon som får köra i kollektivtrafikkörfält innebär specialföreskrifter, som kan bli svåra att tolka ur övervakningssynpunkt. Mot bakgrund av polisens begränsade övervakningsresurser kan dessutom efterlevnaden av tillåtna varutransporter i kollektivtrafikkörfälten bli alltför låg för att syftet med körfälten ska nås.

För Liljeholmsbron finns även trafiksäkerhetsaspekter att väga in vid en bedömning av kollektivtrafikkörfältet som ett lämpligt försöksobjekt. Bron har en valvkonstruktion som begränsar sikten framåt i alla körfält på bron. Upphinnandeolyckor är därför vanliga. Om en viss kategori varubilar tillåts att köra i kollektivtrafikkörfältet, ökar risken vid köbildning att allt fler bilar bryter sig ut ur köerna och kör i kollektivtrafikkörfälten. Den begränsade sikten framåt på bron ökar risken för olyckor vid körfältsbyten.

### **Kontorets förslag till beslut**

För att tillgodose kollektivtrafikens framkomlighet bör en restriktiv linje gälla för annan trafik än kollektivtrafik. Kollektivtrafikkörfält ökar framkomligheten för kollektivtrafiken och minskar kapaciteten för biltrafik på bron, vilket i förlängningen minskar inflödet av trafik på Hornsgatan. Mindre trafik på Hornsgatan leder till minskade luftföroreningar. Försök med annan trafik än busstrafik på infartsledernas kollektivtrafikkörfält skulle



kunna övervägas på annan infartsled, t.ex. Stadsgårdsleden. Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar att som svar på Sten Nordins skrivelse överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

**SLUT**