

2016-08-31

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2016/542

Natur- och trafiknämnden

Remiss avseende införande av buss med fler leder samt buss med tillkopplad släpvagn, båda 24 m långa.

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att som svar på remissen översända trafikenshetens förslag till yttrande.

Sammanfattning

Regeringen/Näringsdepartementet har begärt av Transportstyrelsen att utreda om busskollektivtrafikens möjligheter att tillåtas använda bussar med totallängd av 24 m. Denna typ av buss ger stora vinster, både för miljöpåverkan och att den ger stor kapacitetsökning. Transportstyrelsen föreslår att regelverket bör ändras så dessa fordon kan användas utan nuvarande dispenskrav. Nacka kommun ser positivt på förändringen. Omfattande åtgärder kommer dock krävas i infrastrukturen, främst att förlänga busshållplatserna, om dessa fordon löpande skall användas i Nacka vilket innebär att det krävs en samsyn mellan kommunen och landstingets trafikförvaltning om var denna typ av fordon ska användas.

Ärendet

Regeringen/Näringsdepartementet har genom Transportstyrelsens försorg utrett frågan om man i Sverige skall tillåta buss med två leder med maximal längd av 24 meter (bild B och C) samt buss med tillkopplad släpvagn med totallängd av 24 m (bild D). Idag krävs ett relativt omfattande dispensgivande för att dessa kombinationer skall få trafikera det svenska vägnätet. Man föreslår en maximalhastighet på 60 km/tim för båda kombinationerna.

Ett fungerande transportsystem är en förutsättning för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling i Sverige. Trängsel i städerna och i tätorternas transportsystem skapar långa restider och leder till en negativ hälso- och miljöpåverkan. För att ställa om till en mer hållbar mobilitet med yt- och energieffektiva transporter är en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik en nyckelfråga. Stadsplanering och trafiksystem utgår i allt högre grad utifrån gående, cyklister och kollektivtrafik. Bussar har stor potential att bidra till en miljöeffektiv

och flexibel kollektivtrafik till förhållandevis små kostnader avseende investering i infrastruktur. Kommuner och landsting påverkas utifrån respektive ansvar för kollektivtrafiken. Att tillåta bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran innebär att tillgängligheten inom kollektivtrafiken ökar som i sin tur medför minskad köbildning av bussar vid hållplatserna. Vid lågtrafik kan släpet kopplas av. Föreslagen möjliggör ett mer effektivt nyttjande av kollektivtrafiken. De båda nya föreslagna busstyperna skall kunna trafikera dagens väg- och gatunät utan ombyggnad. Dagens utbyggda busshållplatser i Nacka är givetvis för korta och måste förlängas, där dessa bussar skall användas.

Transportstyrelsens förslag avseende fordon med fler än en tillkopplad led (Bild B+C) samt med tillkopplad släpvagn, (Bild D) avsedd för personbefordran, är i korta drag följande: Trafikförordningen ändras så att största tillåtna längd för buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran, inte får överstiga 24 meter.

När en sådan typ av buss används är det viktigt att trafikhuvudmannen överväger att tillåta påstigning genom alla dörrar på bussarna vilket avsevärt minskar tiden för påstigning vid högbelastade hållplatser samt och upplevs mer tillgängligt för resenärerna.

Trafikförordningen ändras så att högsta tillåtna hastighet på bussar med fler leder än en, samt buss med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran, begränsas till 60 kilometer i timmen

Fordonsförordningen ändras så att lämplighetsbesiktning inte krävs för att ett fordon som har kopplats till en buss ska få användas för personbefordran.

Den ansvarige myndigheten för kollektivtrafiken i Stockholms län är Landstingets Trafikförvaltning. När och om Transportstyrelsen beslutar om ändringar i trafikförordningen som godkänner dessa förlängda busskombinationer får Trafikförvaltningen komma med förslag till kommunerna i länet, var dessa nya busstyper bäst gör nytta. I Nacka kommun är Natur- och Trafiknämnden (NTN) trafikhuvudman, både för kommunens trafikregelverk och för infrastrukturella väg/gatuåtgärder. Eftersom de flesta statliga och kommunala väghållare i Stockholms län följer alla nuvarande buss- och busshållplatsstandardutbyggnader redovisade som krav från Trafikförvaltningen i standardhänvisningen ”RIBUSS 2016” och att vi och de andra kommunerna, har under de senaste åren har byggt om de flesta busshållplatserna för att vara bra anpassade för bra tillgänglighet för rörelsehindrade och synskadade. Kommunen och Trafikförvaltningen får komma överens om var och när de nya busstyperna skall användas och hur den ekonomiska delen skall fördelas.

Bild A (Ordinarie idag godkänd Ledbuss) 18 m lång



Bild B (Ledbuss med två leder) 24 m lång



Bild C (modern drivning på ledbuss med två leder) 24 m lång



Bild D Buss med tillkopplad släpvagn) 24 m lång



Ekonomiska konsekvenser

När dessa busskombinationer skall användas, så förutom Trafikförvaltningens investering för att köpa bussar, utbilda chaufförer, så måste alla busshållplatser som skall trafikeras av dessa fordon, kontrolleras och i de allra flesta fall förlängas. Många busshållplatser är dock ”inträngda” i befintlig gatu/vägsmiljö och kan vara besvärliga att förlänga från 18,5 till 24 meter. Det finns idag inga färdiga planer från trafikförvaltningen var denna typ av buss ska användas.

Konsekvenser för barn

Inga direkta konsekvenser för barn kan bedömas uppstå. Möjligtvis kan bättre plats ges för barnvagnar i dessa förlängda bussar.



Bilagor

Bifogas bilaga 1, Transportstyrelsens utredning.

Bifogas bilaga 2, RIBUSS 2016, Trafikförvaltningens kravspecifikation för busstrafik.

Bifogas bilaga 3, Yttrande

Mikael Ranhagen
Enhetschef
Trafikenheten

Ivan Ericson
Trafikingenjör
Trafikenheten