



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

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Möjlighet för bussar i beställningstrafik och vissa varutransporter att utnyttja kollektivtrafikkörfält. Svar på skrivelse från Mikael Söderlund (m) m.fl. samt redovisning av uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ger kontoret i uppdrag att utföra 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.
3. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att överlämna samt återopa tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Mats Fager
Enhetschef

Sammanfattning

I kommunfullmäktiges budget 2007 fick trafikkontoret i uppdrag att arbeta fram ett förslag som möjliggör försöksverksamhet för vissa varutransporter, taxi och färdtjänst att köra i kollektivtrafikkörfält.



En liknande fråga behandlas i en skrivelse (2007-05-15) från Mikael Söderlund (m) m.fl. (se bilaga) med inriktning att tillåta all yrkemässig busstrafik, inte bara bussar i linjetrafik, använda kollektivtrafikkörfält. Skribenterna föreslår vidare att organisationer som representerar buss, taxi och nyttotrafik bör få vara med i högre grad i planeringsprocessen för angöringslösningar för t.ex. hotell, nöjesplatser och dylikt.

Taxi, färdtjänst och bussar som inte kör i linjetrafik är redan tillåtna i de flesta kollektivtrafikkörfält enligt en policy som togs fram av f.d. gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott i 2002. Där sådana fordon inte är tillåtna är detta på grund av trafiksäkerheten eller för att skydda bussens framkomlighet. Kontoret anser att en översyn av alla kollektivtrafikkörfält bör ske för att försäkra att denna policy har tillämpats.

Bussframkomligheten särskilt i innerstaden borde enligt trafikkontorets uppfattning förbättras. När buss-stomnätet i innerstaden skapades var ett av målen enligt beslut i dåvarande gatunämnden respektive SL:s styrelse att medelhastigheten skulle öka till 18 km/tim inklusive hållplatsuppehåll. Detta mål är ännu ej nått, till stor del beroende på för dålig framkomlighet och till viss del på grund av för långa hållplatsuppehåll. Successivt har genom olika beslut i nämnden fler fordonskategorier givits tillåtelse att trafikera kollektivkörfälten. Kontoret anser att det är svårt att nå målen om bättre framkomlighet för busstrafiken när fler fordon får använda kollektivtrafikkörfälten. I ytterstaden växer busstrafikens betydelse och därmed användning av kollektivtrafikkörfält och signalprioritet. En försöksverksamhet med varutransporter i kollektivtrafikkörfält kan övervägas på en infartsled men måste utformas och utvärderas mycket noggrant för att se till att busstrafikens framkomlighet behållas eller förbättras. Kontoret rekommenderar att en lämplig plats för ett möjligt försök hittas i samband med ovannämnda översyn av stadens kollektivtrafikkörfält och att ett förslag till försök utarbetas.

Bakgrund / Remissen

I kommunfullmäktiges budget 2007 fick trafikkontoret i uppdrag att arbeta fram förslag som möjliggör försöksverksamhet för vissa varutransporter, taxi och färdtjänst att köra i kollektivtrafikkörfält. En liknande fråga tas upp i en skrivelse 2007-05-15 från Mikael Söderlund (m) m.fl. Skribenterna anser att eftersom det är fler än bara SL:s bussar som egentligen kör i 'linjetrafik' (t.ex. långväga bussar som kör enligt tidtabell eller ersättningsbussar för spårtrafiken) kan det vara svårt att skilja dessa från beställningstrafik (t.ex. turistbussar och andra förhyrda bussar). De menar därför att alla stadens kollektivtrafikkörfält bör skyltas om för att tillåta trafikering med all yrkesmässig busstrafik.

I samma skrivelse föreslås att organisationer som representerar buss, taxi och nyttotrafik bör få en större roll i de trafiklösningar och projekt som drivs i Stockholm. Föreningarna bör få delta i större utsträckning vid planering av angoringslösningar vid hotell, teatrar, sevärdheter, evenangspatser m.m. Exempel på problem med angöringslösningar som nämns är vid Clarion Hotell och uppställningsplatser för turistbussar vid Stadshuset. Skribenterna menar att en årlig översyn av uppställningsplatser för bussar bör göras i samarbete med bussbranschföreningar och att en arbetsgrupp där bland annat polisen och nyttotrafikföreningar ingår bör kunna förebygga problem med framkomlighet och angöringsmöjligheter.

Kollektivkörfält

Frågan om en bredare användning av stadens kollektivtrafikkörfält har i olika omfattningar behandlats av trafik och renhållningsnämnden (tidigare gatu- och fastighetsnämnden) ett antal gånger de senaste åren.

Kollektivtrafikkörfält märks med vägmärket D10 *Påbjudet körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl.*, se nedan.



Körfälten som är märkta med denna skylt får användas av fordon i linjetrafik samt, om körfältet är beläget till höger i färdriktningen (dvs. inte utgör ett s.k. 'mittkörfält'), av cykel och moped i klass II. I sammanhanget definieras linjetrafik som *"yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten."*

Beställningstrafik

Definitionen ovan inkluderar både långväga bussar och bussar som ersätter spårtrafiken, men inte bussar i beställningstrafik, taxi eller färdtjänst. Dessa får däremot använda körfält med tilläggsskylten 'gäller även buss och taxi'. Gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott beslutade 2002-04-18 en policy för att definiera vilka körfält skulle få ett sådant tillägg:



1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera:
 - a. Reserverade körfält reglerade med kollektivtrafiksignaler
 - b. Reserverade mittkörfält
 - c. Reserverade körfält med bussprioritering i trafiksignaler
2. Alla bussar (inklusive bussar i beställningstrafik), taxi samt färdtjänst får trafikera:
 - a. Reserverade kantstenskörfält utan bussprioriteringar
 - b. Bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
 - c. Reserverade körfält på infartsleder
3. Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet.

Framför allt är mittkörfält med mitthållplatser inte tillåtna för andra fordonstyper av trafiksäkerhetsskäl. I innerstaden finns cirka 13 kilometer kollektivtrafikkörfält (av totalt cirka 30 kilometer) i mittkörfält, inklusive de 4,5 kilometer som delas med Djurgårdslinjens spårområde. Sådana körfält utgör en viss trafiksäkerhetsrisk eftersom trafikmiljön är komplex.

Stockholm har ett sofistikerat system för bussprioritet i trafiksignaler, framtagen i samband med stomlinjenätets upprätthållande i 1990-talet. Många av SL:s bussar i innerstaden får särskild teknisk utrustning (dataradio och dator) för begäran av bussprioritering i trafiksignaler. Även i ytterstaden kommer sådan utrustning att användas i bussar för att uppfylla resenärers krav på bättre tvärförbindelser. Denna utrustning finns inte i andra bussar, taxi och fordon i färdtjänst.

Den 4 februari 2003 var frågan om andra fordons rätt att trafikera kollektivfälten ånyo uppe i Gatu- och fastighetsnämnden. Med anledning av ändring i VMF beslöts att policyn för när buss och taxi får trafikera kollektivkörfält skulle ändras till följande :

1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera:
 - a. reserverade mittkörfält
 - b. reserverade körfält med bussprioritering i signaler
2. Tax och buss får trafikera
 - a. reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler
 - b. bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
 - c. reserverade körfält på infartsleder

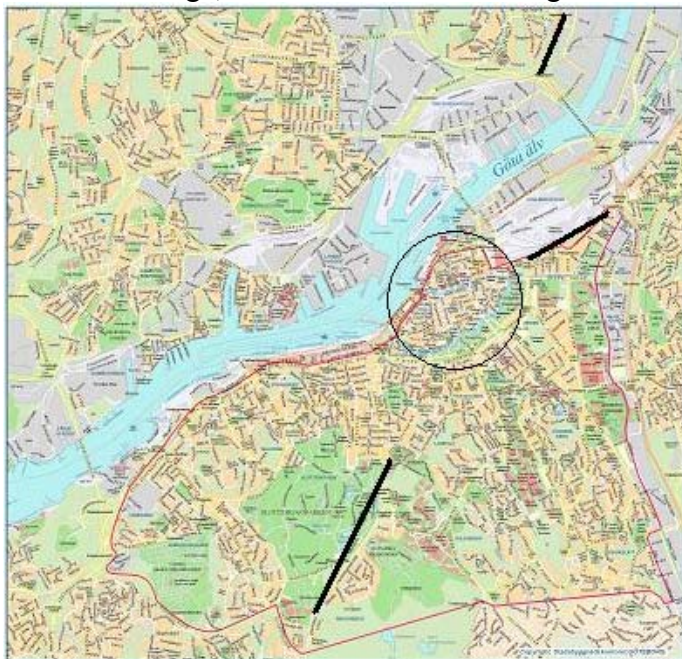
Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet.

I samband med behandlingen av småföretagardelegationens rapport kring tillväxt i Stockholm behandlades frågan om utökning av antal fordonskategorier med rätt att trafikera kollektivkörfälten ånyo i Gatu- och fastighetsnämnden. Beslutet 4 maj 2004 innebär att policyn från 2003 skulle kvarstå.

Med hänvisning till avtal mellan landstinget och staden 2004-12-17 begärde landstinget år 2005 att alla kollektivtrafikkörfält inom staden även skulle upplåtas för färdtjänstens profilerade specialfordon. Efter diskussioner med kontoret undantogs ett antal mittkörfält från landstingets begäran. Trafiknämnden beslutade 2006-06-13 att kollektivkörfält enligt landstingets begäran upplåts för trafik med färdtjänstens profilerade specialfordon.

Varutransporter

Ett projekt i Göteborg har sedan 2004 testat att låta varutransporter använda vissa kollektivtrafikkörfält på infartsleder, om fordonen kunde uppfylla miljökrav och öka lastgraden. Huvudsyftet med projektet i Göteborg var att effektivisera godstransporterna genom att öka lastgraden. Tillgången till tre kollektivtrafikkörfält, samt till bättre lastnings-/lossningsplatser i innerstaden var menade som incitament hellre än som en del av själva effektiviseringen. Att hitta lämpliga körfält för projektet var svårt. Systemet för att kontrollera lastgraden är krångligt och trafikkontoret i Göteborg kommer att omdefiniera projektet 2008. En möjlighet är att alla lastbilar som uppfylla miljökraven får använda vissa av kollektivtrafikkörfälten. De körfält som ingår i projektet ligger på infarterna i ett halvcentralt läge, utanför centrala Göteborg.



De kollektivtrafikkörfält som ingår i varutransportsförsöket i Göteborg

Ett liknande försök föreslogs i Stockholm 2005 (*Starta ett försök med varubilar i bussfilerna. Skrivelse från Björn Nyström (kd)*, DNR 04-331-1091:1, Gatu- och fastighetsnämnden 2005-03-31). Ett samråd i trafikkommittén visade att åkerierna ansåg att deras lastningsgrad redan var hög för att maximera transporternas effektivitet. Även i Köpenhamn avslutades ett liknande förslag efter att antalet fordon samt lastgraden blev oförändrade.

Andra kollektivtrafikregleringar

Utöver reserverade körfält finns en del trafikregleringar som inte gäller för bussar i linjetrafik, till exempel vänstersvängs- och genomfartsförbud. En del sådana regleringar har tagits bort som en del i den pågående försök med avregleringar innerstaden (se tjänsteutlåtande *Förändringar av gaturegleringar i innerstaden. Försök*, Dnr T2006-300-02863:2, Trafik & renhållningsnämnden 2007-08-28).

Exempel på sådana är:

- Linnégatan tvärs över Narvavägen till Banérgatan;
- Karlavägen och Narvavägen mot Karlaplan;
- Sibyllegatan vid Karlavägen och Valhallavägen (bommen i uppfällt läge).
- Hallandsgatan mellan Helgagatan och Tjurbergsgatan.

En uppföljning av försöket pågår och ska redovisas för trafik- och renhållningsnämnden 2008.

Samråd kring angörings- samt uppställningsplatser i ny projekt

Stockholms stads Trafikkommitté har permanent representation från Brandförsvaret, Cykelfrämjandet, Miljöförvaltningen, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Nyttotrafikkommittén, Pensionärernas Riksorganisation (PRO), Polisen, Stockholms Handelskammare, Stockholms Läns Bussbranschförbundet, Storstockholms Lokaltrafik, Svenska Taxiförbund och trafikkontoret. I vissa fall kan även andra väghållare eller intressenter medverka.

Trafikkommitténs viktigaste funktioner är dels att vara en informationskanal så att de som verkar i trafiken lättare ska kunna planera sin verksamhet, men också att vara ett forum för samråd inför beslut i Trafik och renhållningsnämnden. För frågor rörande trafikanläggningar och lokala trafikföreskrifter på gatunätet finns sedan länge trafikkommittén som forum för förberedande samråd, diskussion och information. För vissa frågor har det visat sig lämpligt med samråd på platsen med polisen, trafikkontoret och eventuella andra intressenter. Inför utfärdande av lokala trafikföreskrifter finns dessutom ett lagstadgat samråd med polismyndigheten.

Kommunfullmäktige uppdrog i budget för 2007 att utreda bättre lösningar för turistbusstrafiken. En studie av möjligheterna till förbättring för bussturisterna på kort och lång sikt delrapporterades i nämnden 12 juni 2007. Kontoret återkommer

med förslag till genomförandebeslut i vissa frågor som kräver större investeringar, bl.a. bussparkeringen vid Stadshuset.

Bristen på angöringsmöjligheter och parkering på Clarion Hotel på Ringvägen 98 påtalades från kontorets sida under planeringsskedet. Hotellets läge, ovanpå en trafikled, mellan befintlig bebyggelse och Skansbrogatan innebär att det finns en snäv yta för angöringen. Det finns en last- påstignings och avstigningszon med en längd av 30 meter utanför hotellets entré och reservplats för angöring finns på andra sidan Skansbrogatan västerut på Ringvägen. Varuförsörjning sker från Skansbrogatan. Denna lösning presenterades för bl.a. Trafikkommittén innan projektet startades. Att den 30 meter långa zonen ofta inte räcker till har två orsaker. Dels står ofta taxibilar olagligt parkerade i hopp om kunder och dels varuförsörjs kontorshuset, Ringvägen 100, från zonen trots att den rätta angöringen även till den adressen är från Skansbrogatan. Punktinsatser från parkeringsövervakarnas sida brukar förbättra situationen.

Den lastnings- och lossningsgrupp (LaLo) som förr fanns är avskaffad då det inte längre ingår i kommunens uppgifter att granska lastnings- och lossningsmöjligheten. Ansvaret ligger nu hos byggherren, (plan och bygglagen från 1995).

Trafikkontorets synpunkter

Beställningstrafik

Trafikkontoret anser att nu gällande policy för bussar i beställningstrafik, taxi och färdtjänst kollektivtrafikkörfält bör behållas men att en översyn av kollektivtrafikkörfälten bör utföras för att tillförsäkra att policyn har tillämpats på ett logiskt och konsekvent sätt och att tillåta de andra trafikslag på alla platser där detta är möjligt och lämpligt.

Varutransporter

De kollektivtrafikkörfält och andra bussprioriteringar som finns är framtagna för att ge god framkomlighet för SL:s bussar, i huvudsak längs stombusslinjerna. Nätverket är relativt begränsat; bara en fjärdedel av stombussnätet har reserverat körfält. Men trots kollektivtrafikkörfälten har busstrafiken i rusningstrafik idag en förhållandevis dålig framkomlighet. SL och gatu- och fastighetsnämnden satte 1992, då genomförande beslut om inrättande av stomlinjenätet togs, som mål att stombusslinjerna skulle få en medelhastighet i rusningstrafik kring 18 km/timmen (inklusive hållplatstiden). Medelhastigheten i rusningstrafik på de fyra stomlinjerna är idag mellan 12 och 14 km/t. SL:s redovisningar sker numera oftast exklusive hållplatstid, som i tabellen nedan.

Infartssträcka	Våren 2005		Våren 2006		Differens	
	körtid min	hastighet km/timme	körtid min	hastighet km/timme	körtid min	hastighet km/timme
Linje 1						
Essingetorget – Frihamnen	37,3	16	38,2	16	0,9	0
Frihamnen – Essingetorget	33,0	18	34,4	18	1,4	0
Linje 2						
Sveaplan – Barnängen	27,4	17	27,2	17	-0,2	0
Barnängen – Sveaplan	28,6	16	30,0	15	1,4	-1
Linje 3						
Karolinska sjukhuset – Södersjukhuset	31,7	18	31,2	19	-0,5	1
Södersjukhuset – Karolinska sjukhuset	34,0	16	33,8	17	-0,2	1
Linje 4						
Radiohuset – Gullmarsplan	38,7	19	38,1	19	-0,6	0
Gullmarsplan – Radiohuset	40,7	17	41,4	17	0,7	0

Körtider och medelhastighet, exklusive hållplatstid, för stombusslinjerna i innerstaden, kl 07:30 – 08:30. Källa: SL:s insatser i Stockholmsförsöket, 2006.

En merutnyttjande av kollektivtrafikkörfälten av andra trafikslag riskerar enligt kontorets uppfattning att ytterligare reducera framkomligheten. Kontoret anser därför att det inte är lämpligt att tillåta varutransporter trafikera kollektivtrafikkörfält i innerstaden.

Varudistributionen koncentreras enligt kontorets uppfattning till förmiddagen där trängseln i innerstaden är relativt begränsad. Det är däremot ofta relativt dålig framkomlighet på infartslederna mot innerstaden och ett eventuellt prov med varutransporter i kollektivtrafikkörfält borde ske på någon eller några infartsleder. En sådan verksamhet måste utformas så att en optimal avvägning sker mellan ökad framkomlighet för näringslivet och att förbättra (eller åtminstone behålla) framkomligheten för bussar.

En tänkbar möjlighet till försöksobjekt är Nynäsvägen, där ett nytt tillfälligt kollektivtrafikkörfält ska återskapas 2008 i samband med sommarens reparationer av nord-syd axeln. Fördelen med ett försök på ett nytt körfält är att bussens befintliga framkomlighet kommer att förbättras även med delat utnyttjande. Det som talar emot är att det blir svårt att tillämpa slutsatserna på befintliga kollektivtrafikkörfält och att busstrafiken på sträckan kommer att öka nästa sommar på grund av ersättningstrafiken under reparationen av tunnelbanan. Samråd med SL och polisen, för att säkra en förbättrad övervakning, måste ske. Andra lämpliga försöksplatser kan undersökas i samband med den översyn av stadens kollektivtrafikkörfält som föreslås ovan.

Samråd kring angörings- samt uppställningsplatser i ny projekt

Kontoret anser att trafikkommittén fungerar bra som rådgivande organ, men att en diskussion om hur kommittén eller dess medlemmar kan ges bättre möjligheter att

medverka i planeringsprocessen ska ske i samråd med kommittén samt med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Trafikkontorets förslag / Remissmaterialet

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets redovisning, och ger kontoret i uppdrag att utföra 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.

Kontoret föreslår vidare att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar samt återopar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.

Slut