

Hemställan om ändring i trafikförordningen för att tillåta 25 m långa dubbelledbussar

Nedanstående parter (nedan benämnt "parterna") begär härmed att regeringen skyndsamt ändrar i trafikförordningen så att största tillåten längd för bussar med mer än en ledad sektion ökas från nuvarande 24 meter till 25,25 meter vilket fram till 30 november 2023 var största tillåtna längd för lastbilsekipage. Nuvarande regelverk är konkurrenshämmande och omöjliggör i praktiken upphandling av trafik med dubbelledbussar, såvida inte dispens beviljas i enskilda fall.

Parterna är:

- Region Stockholm
- Västra Götalandsregionen
- Region Skåne
- Svensk Kollektivtrafik
- Sveriges Bussföretag

Parterna arbetar aktivt och långsiktigt för en effektiv och hållbar kollektivtrafik. Jämfört med resande i privatbil ger kollektivtrafiken redan idag en lägre miljö- och klimatpåverkan samt ett effektivare utnyttjande av markytor i städer. Kollektivtrafiken med buss i stadstrafik ställs nu om till eldrift vilket innebär ytterligare lägre klimat- och miljöpåverkan samt energianvändning per resenär.

Bakgrund

I Sveriges större städer har länge funnits ett behov att öka transportkapaciteten längs trafikintensiva stråk. I många fall är såväl gatuutrymme som hållplats- och terminalutrymme maximalt utnyttjat.

För att öka kapaciteten i dessa stråk är det därför nödvändigt att öka bussarnas passagerarkapacitet utan att öka antalet fordonsrörelser. För att åstadkomma en sådan effektivisering krävs längre fordon med plats för fler passagerare.

Utredningen Buss på lång sikt

Transportstyrelsen fick 2015 i uppdrag av regeringen att lämna förslag till de författningsändringar som är nödvändiga för att längre bussar ska kunna användas.

Utredningen Buss på lång sikt presenterades av Transportstyrelsen 2016 och låg till grund för en ändring av trafikförordningen år 2019 vilken innebär att bussar med mer än en ledad sektion får vara högst 24 meter långa.

Utredningen uttrycker väl parternas ståndpunkter i fråga om behovet av längre bussar för att öka kollektivtrafikens samhällsnytta.

Utredningen beskriver även att man inte ser risker för att trafiksäkerheten skulle påverkas negativt med att tillåta längre bussar med mer än en led. Vidare anges att de erfarenheter som finns beträffande bussar med mer än en led, och som är högst 24 meter, visar att fordonen tar sig fram bra i befintlig infrastruktur och inga förhöjda trafiksäkerhetsrisker varken för medtrafikanter eller för passagerare.

Fortsatt nämns att år 2006 inleddes trafik med 24 meter långa bussar i Göteborg med stöd av föreskrifter enligt trafikförordningen 4 kap. 17 b §. I Malmö påbörjades trafik med 24 meters bussar 2014. Föreskrifterna för Göteborg begränsade bussarna till en längd av 25 meter och i Malmö till 24 meter.

I utredningens avsnitt 8.2.1 beskrivs problemet och anledningen till regleringen:

Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet är otillräcklig i våra större städer. Idag körs vissa linjer med maximal turtäthet och ändå täcks inte behovet. Tidsåtgången för på- och avstigning gör att fler bussar inte löser problemet, eftersom det då uppstår köbildning av bussar vid hållplatserna.

Vidare beskrivs vad som kan uppnås om längre bussar tillåts:

Ett fungerande transportsystem är en förutsättning för en långsiktig hållbar utveckling av Sverige. För att möta framtidens samhällsutmaningar och för att få en förbättrad stadsmiljö är en fungerande kollektivtrafik en prioriterad politisk fråga. Målet är att få en effektivare kollektivtrafik, genom att tillåta förändring av bussar med mer än en led. Detta uppnås genom att tillåta att få föra bussar med mer än en led utan att det meddelas föreskrifter, med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen. Detta sker inom de ramar som direktiv 96/53/EG medger. Eftersom det inte är möjligt att köra med fler bussar så ska det uppnås att storleken på bussarna ökar och därigenom med bibehållen turtäthet öka kapaciteten.

I avsnittet beskrivs också effekterna av om ingenting görs:

Effekten av om en reglering inte kommer till stånd är att det inte kan bli generellt tillåtet att föra längre ledbussar. Därmed kan heller inte de fördelar som större längder medger komma samhället till godo. Möjligheterna att förbättra kollektivtrafikens kapacitet minskar.

Utredningens motivering till att begränsa tillåten längd till 24 meter

Utredningen från 2016 motiverar max 24 meter med att det inte är testat i Sverige och endast i begränsad omfattning i andra EU-länder. Dessutom anges att längder över 24 meter sannolikt skulle innebära större kostnader för utbyggnad av infrastruktur.

Utveckling efter ändringen av trafikförordningen 2019

Ändringen av trafikförordningen 2019 har visserligen inneburit att större bussar tillåts och att kapaciteten längs vissa linjer därmed kan ökas. I praktiken innebär dock största tillåten längd 24 meter en konkurrensbegränsning vilket har inneburit att exempelvis Västtrafik i senare upphandlingar har fått avstå från möjligheten att använda ledbussar med mer än en led.

Det finns en handfull tillverkare av eldrivna högkapacitetsbussar upp till ca 25 meters längd men såvitt vi kunnat utröna finns endast en leverantör av 24 meters bussar som för närvarande är största tillåten längd enligt trafikförordningen. Detta innebär en kraftig konkurrensbegränsning vid inköp av bussar och upphandling av kollektivtrafik.

På grund av denna konkurrensbegränsning har inte de effekter som beskrivs i utredningen kunnat uppnås. För att uppnå utredningens önskade effekter att möjliggöra en effektivare kollektivtrafik krävs därför att största tillåten längd utökas till 25,25 meter.

Under de 7 år som gått sedan utredningen presenterades har bussar som är längre än 24 meter införts i trafik i många städer inom EU, exempelvis Ålborg, Liege, Prag, Nantes, Aachen, Hamburg och Utrecht.

Parterna menar därför att den marginella förlängning som en tillåten längd om 25,25 meter innebär numera får anses vara väl beprövad och att ingen ytterligare utredning behövs för att införa en sådan ändring i trafikförordningen.

I utredningen Buss på lång sikt förs inget resonemang kring stabilitet eller sk bakåtförstärkning utan utredningens rekommendation grundas i detta avseende på erfarenheter från 24-metersbussar i Malmö och Göteborg.

Parterna föreslår att samma resonemang tillämpas vid en ökning av största tillåtna längd till 25,25 meter, baserat på erfarenheter inom övriga EU och att trafikförordningen begränsar högsta hastighet till 60 km/h för bussar längre än 18,75 meter.

Parterna menar att 25,25 meters längd inte innebär ökade kostnader för infrastruktur så länge bussarna uppfyller de värdningskrav som Transportstyrelsen föreskriver. Dessutom anpassar upphandlande myndigheter och enheter i varje upphandling busstorlek till befintlig infrastruktur, alternativt anpassar infrastrukturen tillsammans med berörd väghållare.

Effekter av föreslagen ändring

En ändring av största tillåten längd till 25,25 meter skulle alltså innebära följande fördelar:

- Fler möjliga leverantörer av eldrivna högkapacitetsbussar vilket innebär sunda konkurrensförhållanden vid upphandling av sådana fordon eller trafik med sådana fordon
- Högre transportkapacitet utan att antalet fordonsrörelser ökas
- Effektivare energi- och markutnyttjande
- Snabbare omställning till elektrifierad stadstrafik med buss vilket i sin tur underlättar målen om minskad klimatpåverkan och energianvändning samt minskat buller i stadsmiljö
- Genom ovanstående effekter uppnås en högre samhällsnytta

Hemställan

Parterna begär därför att regeringen skyndsamt ändrar i trafikförordningen (1998:1276) 4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon 17 a § enligt följande textrad:

....

Ledbuss med fler än en ledad sektion ~~24-meter~~ **25,25** meter

Ändringen behöver genomföras under 2024 eftersom det är en förutsättning för kommande trafikupphandlingar med trafikstart under andra halvan av 2020-talet. En upphandling påbörjas minst 3 år före trafikstart men i fallet med bussar med två ledade sektioner ingår dessa i större projekt med delvis ny infrastruktur och nya trafikupplägg som redan nu är under utredning.

Vänliga hälsningar

Region Stockholm

Västra Götalandsregionen

Region Skåne

Svensk Kollektivtrafik

Sveriges Bussföretag

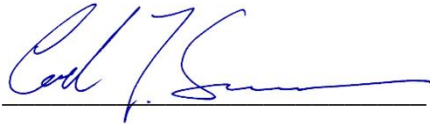
Parternas signaturer på följande sidor:



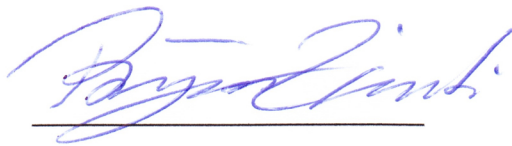
Anton Fendert (MP)
Trafikregionråd
Region Stockholm



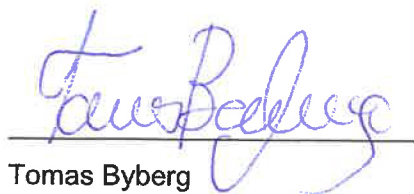
Louise Jeppsson (V)
Ordförande i Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden
Västra Götalandsregionen



Carl Johan Sonesson (M)
Ordförande i Regionstyrelsen
Region Skåne



Bijan Zainali (S)
Ordförande
Svensk Kollektivtrafik



Tomas Byberg
Ordförande
Sveriges Bussföretag