



Stockholms läns landsting

registrator.trf@sll.se

Stockholm 2017-10-24

TRN 2017-0052

Remissyttrande angående Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Härmed lämnas ett gemensamt yttrande från Sveriges Bussföretag och Stockholms läns Bussbranschförening.

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Stockholms läns Bussbranschförening är en regional förening inom Sveriges Bussföretag och som företräder bussföretagen i Stockholms län.

Sveriges Bussföretag tycker att planförslaget ger ett gott intryck. Planen är översiktlig till sin karaktär, vilket är naturligt med tanke på dess tidsperspektiv. Vissa frågor och aspekter hade dock förtjänat att uppmärksammas mer i planen.

På flera platser i planen redovisas att det är viktigt att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Det måste dock observeras att det inte sällan leder till ”konflikter” mellan de nämnda trafikslagen. Dessa ”konflikter” innebär ofta att kollektivtrafiken med buss får sämre framkomlighet. Utvecklingen i Stockholm är ett exempel på det. Stockholms stad säger också att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Samtidigt konstaterar vi att det i Stockholm byggts och breddats cykelbanor samt gångbanor och att det tillgängliga vägutrymmet för busstrafiken därmed minskats. Bussar är som bekant stora, breda fordon och behöver tillräckligt utrymme för att kunna ta sig fram. I Stockholms stads förslag till Trafik- och gatumiljöplan för City som nyligen varit ute på remiss presenteras 26 idéförslag som nästan alla innebär att det tillgängliga vägutrymmet för motordrivna fordon krymper ytterligare till följd av utbyggnad av breda cykelbanor och gångytor. Några av förslagen innebär även att kollektivtrafikkörfält tas bort. Med detta vill vi säga att det helt nödvändigt att åtgärder vidtas för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken med buss och inte tvärtom som redan skett i Stockholm och planeras ske i ökad omfattning i framtiden. Sveriges Bussföretag tycker att detta måste beaktas i större utsträckning av Stockholms läns landsting. Om de mål som anges i planen beträffande ökat kollektivt resande ska nås måste framkomligheten för busstrafiken förbättras och inte försämrats. Det är dessvärre fallet i Stockholm för närvarande, och även framledes om de planer som staden redovisar realiserar.



Det är således inte säkert att ett ökat gående bidrar till mindre trängsel på vägarna vilket redovisas i avsnittet "Gångtrafik" på sid 182 i planen. Det blir inte fallet om gångytorna ökar på bekostnad av ytorna för den motoriserade trafik i sådan utsträckning av det blir så trångt för den motoriserade trafiken, inklusive busstrafiken, att den knappast tar sig fram.

I planen redovisas att det är angeläget med ökad kapacitet och framkomlighet i "ytanätet" i transportinfrastrukturen. Det redovisas även att det är viktigt att kapacitetsstarka och utrymmeseffektiva transportmedel prioriteras. I avsnittet med rubriken "Vägtransportsystemet behöver effektiviseras och efterfrågan balanseras" på sid 190 redovisas att "Trängseln på de centrala delarna av vägnätet kan inte byggas bort genom fler väginvesteringar." Det är enligt Sveriges Bussföretags uppfattning inte korrekt. I Stockholms kommun har t.ex. i princip hela det kommunala vägnätet begränsad bärighet. Det är inte full bärighet utan det är bärighetsklass II (BK II) som gäller. Vissa för den tunga trafiken strategiskt viktiga broar har ändå sämre bärighet. För t.ex. Vasabron gäller max bruttovikt 12 ton. Det innebär mycket stora kapacitetsbegränsningar för den tunga trafiken och medför ett ineffektivt fordonsutnyttjande. Istället för "fullstora" tunga fordon måste mindre fordon, i större antal utnyttjas. Det leder också till att "fullstora" tunga fordon måste köra omvägar, vilket leder till ökad trängsel samt miljö- och klimatpåverkan. Bussar som t.ex. kör i upphandlad linjetrafik i Stockholm får alltså egentligen inte trafikera flertalet gator i Stockholm stad, men har hittills fått dispens för att göra det. Den kapacitetsbegränsning som finns för "fullstora" bussar och lastbilar i Stockholms kommun måste enligt Sveriges Bussföretags uppfattning åtgärdas snarast. Denna fråga har dessvärre inte Stockholms stad tagit tag i, trots påpekanden från bl.a. Sveriges Bussföretag under decennier.

Sveriges Bussföretag saknar en utförligare redovisning av turism- och besöksnäringens betydelse för Stockholms län och hur denna näring beaktas i planen. För närvarande är beskrivningen ytterst knapphändig och den stora mängden turister som årligen ankommer med kryssningsfartyg till Stockholms hamnar nämns i princip inte alls. Dessa kryssningsresenärer vill kunna genomföra en rundtur med buss för att besöka sevärdheter i Stockholmsområdet. Länet och Stockholm är ju mycket populära att besöka. Många turister och besökare reser också till Stockholm och länet med buss. Det är viktigt att detta kollektiva resande med buss har goda förutsättningar bland annat avseende framkomlighet, parkeringsmöjligheter och angöringsmöjligheter till hotell m.m.

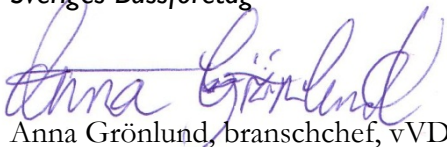
I planen redovisas att det är angeläget att transporter minskar. Ett avsnitt har rubriken "Utveckla transportsnåla system och intermodala transporter". Det är ett felaktigt resonemang om att det är viktigt med "transportsnåla system" och det är ett olyckligt ordval. Transporter, rörlighet och tillgänglighet är något positivt. Det är inte transporter som ska minska utan transporternas klimat- och miljöpåverkan.

Frågan om uppställningsplatser för tunga fordon, såväl bussar som lastbilar i Storstockholm och i hela länet bör uppmärksammas mer av Stockholms läns landsting. Det är en stor brist på uppställningsplatser för närvarande och bristen kommer att öka, om inte åtgärder vidtas. Kommunerna i länet tar inte tag i frågan och Trafikverket prioriterar inte heller frågan tillräckligt högt. Som tidigare nämnts är det många personer som vill besöka och turista i Stockholms län och många ankommer med buss. Det är även omfattande godstransporter som ankommer till länet, ofta med lastbil. Länet är ju

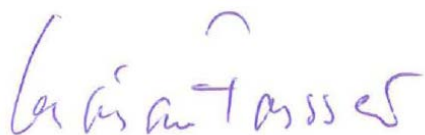
ett stort underskottsområde, bl.a. när det gäller livsmedel. Dessa bussar och lastbilar måste ha "någonstans att ta vägen" och kunna ställas upp på ett vettigt sätt.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

A handwritten signature in purple ink that reads "Anna Grönlund". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

Anna Grönlund, branschchef, vVD

A handwritten signature in purple ink that reads "Göran Forssén". The signature is written in a cursive style with a prominent arch over the 'ö'.

Göran Forssén, sekreterare Stockholms läns Bussbranschförening