

## Remissyttrande:

### Förslag till hastighetsgränser på nationella vägar i Stockholms län

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) och Stockholms läns bussbranschförening (SBF) har tagit del av underlaget och vill avge följande synpunkter.

#### ***Övergripande kommentarer***

BR: s och SBF: s övergripande syn på framtida hastighetsgränser är att förändringar skall i största möjliga mån leda till ökad konkurrenskraft för kollektivtrafik på väg. En ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken skulle bidra till att samhället enklare och effektivare når transportpolitiska delmål, miljömål samt nollvisionen. Framtida hastighetsgränser ska även sättas så att acceptansen hos trafikanter ökar, vilket dynamiska hastighetsgränser på många vägsträckor i Stockholms län skulle bidra till. Vi menar att en ökad förståelse och acceptans hos trafikanter är grunden för att nå det övergripande syftet med nya hastighetsgränser, det vill säga att rädda liv.

#### ***Övergripande förslag***

- BR och SBF menar att utredningen bör kompletteras med förslag på införande av dynamiska hastighetsgränser för vissa vägsträckor, exempelvis E 18 Roslagstull och norrut samt E 4 S Liljeholmen - Södertälje
- BR och SBF föreslår att Vägverket tillsammans med näringen utreder och konsekvensbeskriver en höjning av maximal hastighet till 100 km/h för vissa bussar på vissa vägar.
- BR och SBF anser att utredningen bör kompletteras vad gäller konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafiken i synnerhet.
- BR anser att Vägverket ska komplettera utredningen med en konsekvensanalys kring hur kollektivtrafiken påverkas och hur den bör göras mer attraktiv vad gäller tidsskillnad i olika resrelationer, såväl pendlingsresor som långväga resor, kontra bilen.

#### ***Dynamiska hastighetsgränser***

BR och SBF förordar att Vägverket överväger införa dynamiska hastighetsgränser på vissa av de nationella vägarna i Stockholms län, exempelvis E 18 Roslagstull och norrut samt E 4 S Liljeholmen - Södertälje. Detta för att trafikanternas acceptans och förståelse för hastighetsgränser ska öka. Vi vill även återropa forskning som visar att om föreskriven maximal hastighet skyltas i kombination med varför hastigheten är sänkt (exempelvis varning för bilkö, halt väglag etc.) från normalt gällande gräns så minskar medelhastigheten ytterligare. Ett av syftena med tiostegssystemet är att just skapa ökad förståelse och acceptans för gällande hastighetsgräns. Vi menar att en ökad förståelse och acceptans är grunden för att nå uppfulla det övergripande syftet, det vill säga att rädda liv.

### ***Ökad maximal tillåten hastighet för bussar på förbindelser med behov av höga reshastigheter***

Med hänsyn till fordons standardutveckling och infrastrukturförbättringar anser BR och SBF att det nu är hög tid att Vägverket tillsammans med näringen utreder möjligheten att öka bussars maximala tillåtna hastighet för specifika bussar från 90 km/h till 100 km/h.

BR och SBF föreslår att bussar av klass III och B kan komma i fråga för att kunna få framföras i 100 km/h. Det innebär att endast sittande resenärer tillåts.

De områden/vägar BR och SBF anser att dessa bussar ska kunna få framföras i 100 km/h sammanfaller väl med Vägverkets beskrivning av stödskriterier kring vägförbindelser med behov av höga reshastigheter, som i regel är sådana:

- Som har stor betydelse för arbetspendling och där restiden med de högre hastigheterna kan begränsas till 30 – 45 minuter
- Där de högre hastigheterna kan medföra utökade lokala arbetsmarknader eller arbetsmarknadsregioner eller utökad samverkan mellan sådana regioner
- Som har stor mängd långväga trafik
- Som innebär långa transportavstånd i glesbygd.

### ***Vägverkets ansvar för kollektivtrafiken***

Vägverket är sektorsansvarig för utvecklingen av kollektivtrafiken på väg. Detta beskriver Vägverket att de kan göra genom sina olika roller:

*som sektorsansvarig:*

- driva på samverkan för att få en mer tillgänglig kollektivtrafik, rätt kvalitet på hela resan samt samhällsplanering som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft.
- bygga upp kunskaperna om möjligheterna att påverka attityder och beteende och om kundernas behov kopplade till inriktningen av infrastrukturinvesteringar samt informera och utbilda, både utanför och inom Vägverket.
- initiera forskning och utveckling om samhällsbetalda resor och en mer tillgänglig kollektivtrafik, informationssystem, attraktiv kollektivtrafik på väg samt precisering av samband mellan kollektivtrafik och samhällsmål.

*som myndighet:*

- följa upp samhällsstödet till kollektivtrafiken och anpassa regelverket efter nya krav och behov.

*som statlig väghållare:*

- bygga trafiksäkra och tillgängliga bytespunkter och anslutningsvägar.  
genomföra åtgärder för att minska restiden i kollektivtrafiken.  
säkerställa god driftstandard.

*BR och SBF menar mot bakgrund av detta att Vägverket brustit i utredningen avseende konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafik i synnerhet och vi anser därför att utredningen måste kompletteras i detta avseende.*

### ***Vägverkets ansvar för hållbart resande***

Vägverket har i rapporten ”Program för hållbart resande” till regeringen redovisat inriktning och avsikter för Vägverkets arbete med hållbart resande år 2004-2015. Detta arbete bidrar till flera av Vägverkets strategiska mål: tillgängligheten till vägtransportsystemet skall öka, tillgängligheten för medborgare och näringsliv till målpunkter i vägtransportsystemet ska förbättras, antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken ska minska och åtgärder ska leda

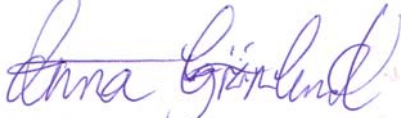
till minskade utsläpp av klimatgaser och bättre luftkvalitet. Syftet för Vägverket med att arbeta med angreppssättet Hållbart Resande är att åstadkomma:

- *Minskad efterfrågan på persontransporter* - Genom samhällsplanering och bättre organisation av verksamheter eller andra smarta lösningar, t ex att arbeta hemma, läsa på nätet, tele- eller videokonferens.
- *Förbättrad tillgänglighet* - Genom bättre villkor för gång-, cykel- och kollektivresande genom fysiska åtgärder, information och ändringar i lagstiftningen samt en ökad etablering av bilpooler.
- *Ökad andel miljöanpassade resor* - I första hand resor med gång, cykel, kollektivtrafik – ibland i kombination med bilresa.
- *Ökad trafiksäkerhet* - Genom åtgärder inom gång, cykling, kring busshållplatser och i trafikmiljön.
- *Ökad effektivitet* - Genom samåkning och bildelning Vägverkets olika aktiviteter spannar över ett brett område.

*BR och SBF menar mot bakgrund av detta att Vägverket brustit i utredningen avseende konsekvensanalyser för kollektivtrafiken i allmänhet och busstrafik i synnerhet och vi anser därför att utredningen måste kompletteras i detta avseende.*

Avslutningsvis så välkomnar BR och SBF en översyn av hastighetssystemet och vi medverkar gärna i kommande utredningar, samråds- och informationsaktiviteter.

Svenska Bussbranschens Riksförbund



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör

Stockholms läns Bussbranschförening

Johan Ekman  
Ordförande