Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

INFORMATIONSÄRENDE
2019-05-14

Trafiknämnden
2019-06-18, punkt 25

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om Stombussbokslut 2018

Ärendebeskrivning

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. 2017 tillsattes en framkomlighetskommission i syfte att öka fokus på framkomlighetsfrågorna och genomförande av framkomlighetsåtgärder. Region Stockholm samarbetar med kommunerna för att söka lösningar på dagens trängselproblem i busstrafiken och säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen. Detta ärende är information om Stombussbokslut 2018. Stombussbokslutet syftar till att ge en samlad bild av stombussnätets utveckling i länet genom att följa upp framkomligheten i stombussnätet och vilka åtgärder som görs för att uppnå stomnätsplanens målbild och synliggör på så sätt stombusstrafikens betydelse och potential.

Bakgrund

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i samverkan med berörda kommuner tagit fram en stomnätsplan vilken inkluderar spårtrafik samt stombusstrafik. Stomnätsplanen gick på remiss till länets kommuner och antogs av Trafiknämnden i februari 2014. Planen syftar till att fastställa principer för stomtrafik och identifiera lämpliga stråk för ny stomtrafik i hela Stockholms län.

Stomnätsplanen utgör en analys av utvecklingsbehoven i stomlinjenätet fram till år 2030. Planen behandlar såväl spår som stombussar, och redovisar bland annat de 11 länssammanbindande stombusslinjer utanför Stockholms innerstad, vilka binder samman viktiga knutpunkter och kompletterar länets spårförbindelser.

Varje dag görs nästan 300 000 resor med stombussarna. Det är nästan lika många resor som sker i hela pendeltågssystemet och betydligt fler än alla resor med spårvägar och lokalbanor tillsammans.

Merparten av länets kommuner berörs antingen direkt genom att stombusslinjerna trafikerar genom kommunen eller indirekt genom att kommunens invånare i betydande utsträckning nyttjar en stombusslinje i en annan kommun.

Framkomligheten varierar mycket mellan olika sträckor och på vissa håll krävs att ny infrastruktur byggs för att garantera busstrafikens framkomlighet.

Trafikförvaltningen och Trafikverket har gemensamt tagit initiativ till genomförandet av Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet för att förbättra framkomligheten och möjliggöra genomförande av stombusslinjerna. Det övergripande syftet med åtgärderna som föreslås i åtgärdsvalsstudien är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. Förutom stombusslinjenätet ingår även att föreslå åtgärder i stråk på nationella stamvägnät där stort resande med direktbussar finns.

Region Stockholm och Trafikverket har med stöd av kommunerna i Stockholms län gått ihop i en gemensam satsning för att ge Stockholms stombussar god framkomlighet. Satsningen har getts namnet Grönt ljus stombuss för att kommunicera en sammanhållen satsning. Grönt ljus stombuss omfattar utöver Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet även Gemensam handlingsplan för framkomlighet 2017 – 2021, där förvaltningen tillsammans med Trafikverket, Stockholms stad och övriga berörda kommuner arbetar med trimning av befintliga stombusslinjer samt olika projekt och åtgärdsvalsstudier.

Underlag

Detta informationsärende samt nedanstående underlag:

- Rapport: Stombussbokslut 2018

Sammanfattning och slutsatser från Stombussbokslut 2018

Behovet av att utveckla stombussnätet är stort. Stombussarna är en viktig del av SL-trafiken och ett genomförande av det planerade stombussnätet till år 2030 är en förutsättning för den kapacitet och tillgänglighet som en utveckling i enlighet med målen i RUFS 2050 kräver.

Totalt sett har resandet ökat på stombusslinjerna i innerstaden jämfört med 2017. Till viss del kan minskningen på linje 2 och 4 förklaras genom en överflyttning till linje 6. Med den nya stombusslinje 6 inräknad, har resandet på stombusslinjerna i innerstaden ökat med 6 % i högtrafik och med 4 % under dygnet. För de regionala stombusslinjerna har det skett en liten ökning av det totala resandet, ökningen uppgår totalt till 1 % både under högtrafik och hela trafikdygnet.

Stombussbokslutet 2018 är det andra som tas fram och syftet är att följa upp genomförandet av ett utvecklat stombussnät enligt Stomnätsplanen. Stombussbokslutet visar även i år att behoven av framkomlighetåtgärder för stombuss är stora, endast 43 % av stombussnätet har god standard avseende framkomlighet och situationen är lite sämre än förra året då 44 % av stombussnätet hade god standard. Sämst är situationen för innerstadens stombussar, som endast längs korta sträckor når upp till målstandard för medelhastighet enligt stomnätsplanen. Jämfört med 2018 så har andelen av innerstadens stombusslinjer som uppnår målhastighet eller ligger inom 10 % av målhastighet ökat marginellt. Situationen är generellt sett något bättre för de regionala stombussarna och generellt bättre ju längre ut från den regionala kärnan som linjen går. Utvecklingen av framkomligheten jämfört med 2018 är dock tudelad och andelen av en linje som uppnår målhastighet både ökar och minskar beroende av stombusslinje. De delar av stomnätet som har god framkomlighet återfinns främst på motorvägar och landsvägar med låg grad av trängsel i högtrafik och långa hållplatsavstånd.

Framkomlighetsproblemen bedöms generellt fortsatt vara tydligt trängselrelaterade och uppkommer till stor del på grund av bristen av prioritering och reserverat utrymme för stombussarna. Flertal gatuarbeten medför en sämre framkomlighet och kan leda till tillfälliga linjeomläggningar till gator som inte är anpassade för busstrafik.

En annan identifierad brist är de korta hållplatsavstånden längs stora delar av stombussnätet, vilket också är en bidragande orsak till de låga medelhastigheterna. För innerstadens stombussar ligger det genomsnittliga hållplatsavståndet på ca 400 meter, vilket är långt under målstandarden på 500 meter. För de regionala stombussarna varierar hållplatsavståndet beroende på trafikmiljö, men generellt ligger hållplatserna för nära varandra, framförallt längs de tvärgående stombusslinjerna. Det korta hållplatsavståndet i innerstaden bidrar till att stombussarna spenderar mellan 20-25 % av tiden i trafik vid hållplats.

Turutbudet längs stombusslinjerna är generellt högt och ligger väl i linje med målstandard för rekommenderad turtäthet. Innerstadens stombussar trafikeras mellan var 4:e och 8:e minut i högtrafik. Turutbudet på de regionala stombussarna varierar i huvudsak mellan 5 och 10 minuters trafik i huvudriktningen under högtrafik. Det är endast stombusslinje 677 mellan Norrtälje och Uppsala som särskiljer sig med lägre turutbud, men turutbudet följer dock målstandarden enligt stomnätsplanen. Ett högt turutbud innebär även att fördröjningen som framkomlighetsproblemen medför får stora ekonomiska konsekvenser för driftsekonomin och antalet fordon som krävs för att trafikera en linje.

Stombussbokslutet visar att framkomlighetsåtgärder har utretts längs nästan en tredjedel av det utvecklade stomlinjenätet (10 av 33 stråk), vilket är i linje med genomförandeplanen för Grönt ljus stombuss. De 10 utredda stråken har resulterat i att 60 åtgärder för förbättrad framkomlighet har identifierats. Under 2018 har 5 åtgärder genomförts till en kostnad av 29,9 miljoner kronor och totalt har 7 av 60 identifierade åtgärder nu genomförts. Ytterligare 13 åtgärder finns just nu planerade och budgeterade för genomförande under de kommande åren och under 2019 förväntas länets kommuner och Trafikverket genomföra framkomlighetshöjande åtgärder för 40 miljoner kr. De utredda stråken omfattar ytterstadens stombussar, vilket motsvarar stomlinjerna i Stomnätsplanens etapp 2. Där finns föreslagna åtgärder där framkomlighetsproblemen är som störst och som skulle ge stora effekter för framkomligheten på de sträckorna.

Inte helt förvånande är behovet och nyttan av framkomlighetåtgärder oftast som störst där utrymmet är som minst, vilket ger konsekvenser i form av anspråk på andra trafikslags framkomlighet, höga investeringskostnader eller

intrång i befintliga fastigheter. Samtidigt finns en enighet om att hög prioritet för stombusstrafik är enda vägen fram för att öka kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar.

Helhetssyn och paketering av åtgärder i stråk tillsammans med principer eller modeller för finansieringslösningar är förslag på åtgärder som lyfts fram av kommunernas representanter för att skynda på genomförandet.

Det är av största vikt att länets kommuner ökar genomförandetakten av de identifierade framkomlighetsåtgärderna. För tillfället befinner sig många av åtgärderna hos kommunerna för vidare beredning och fördjupade analyser innan ett genomförande kan bli aktuellt. Allt eftersom det beredningsarbetet slutförs kommer också fler framkomlighetsåtgärder att bli genomförda och gynna kollektivtrafikens framkomlighet. Det är samtidigt av stor vikt att se över stombusstrafikens hållplatsuppehåll, både att försöka effektivisera tiden vid hållplats men även att arbeta mot att stombusslinjerna ska nå sin målstandard för hållplatsavstånd.

Ekonomiska konsekvenser
Genom att satsa på långa, sammanhängande och kapacitetsstarka linjer med hög framkomlighet skapas förutsättningar för effektiv kollektivtrafikförsörjning med stort resande. I kombination med god framkomlighet och hög medelhastighet ger detta förutsättningar för en bra driftsekonomi. Om däremot inte nödvändig framkomlighet och medelhastighet kan åstadkommas medför detta negativa konsekvenser för driftsekonomin. 2011 bedömdes brister kopplat till framkomlighet belasta driftsekonomin med 300 miljoner kr årligen.

Konsekvenser för miljön
En mer konkurrenskraftig kollektivtrafik lockar fler resenärer och bidrar till minskade emissioner från biltrafiken. Vidare ger ett utvecklat stomnät möjlighet för kollektivtrafiken att ta emot fler kollektivtrafikresenärer.

Sociala konsekvenser
Att utveckla ett stomnät med hög framkomlighet, täta förbindelser och strategiska bytespunkter ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och förbättrar möjligheten för fler resenärer att använda kollektivtrafiken.

Fortsatt arbete

Arbetet med att genomföra stombussatsningen enligt stomnätsplanen berör många aktörer. För att stombussnätets betydande nyttor ska förverkligas krävs att alla aktörer bidrar med sina respektive delar. Detta ställer krav på en sammanhållen utrednings- och genomförandeprocess som präglas av helhetstänk, uthållighet och ett samordnat genomförande. I syfte att ge bättre förutsättningar för ett samordnat genomförande tas en genomförandeplan för Grönt ljus stombuss fram årligen, vilken innefattar en utredningsplan samt en sammanställning av hittills identifierade åtgärder. Nästa genomförandeplan för Grönt ljus stombuss tas fram i slutet av 2019. Under våren 2019 utreds även hur effektivare hållplatsstopp kan åstadkommas för att minska tiden som stombussarna står vid hållplats samt kapacitetsstarka fordon, 21-metersbussar.

För att stombussatsningen ska bli lyckosam krävs ett helhetsperspektiv på trafiken som inte bara handlar om framkomlighet och restider, utan även ställer krav på att fordon, information och kringtjänster utvecklas och förbättras. Det krävs också att man finner helhetslösningar där stombusskonceptet integreras i stadsbyggandet och att de föreslagna framkomlighetsåtgärderna möjliggör goda lösningar även för övriga trafikslag. Dessa frågor behöver adresseras i det fortsatta arbetet.

En särskild utmaning för att säkerställa ett samlat genomförande av stombussatsningen är att ansvaret för vissa framkomlighetsåtgärder ligger på en kommun samtidigt som nyttorna av åtgärderna i betydande grad tillfaller invånare i andra kommuner. I dessa fall kan det vara svårt för ansvarig väghållare/kommun att i budget prioritera åtgärden framför andra behov. För att säkerställa ett genomförande av dessa åtgärder är det nödvändigt att ta fram regionala principer för hur sådana åtgärder ska finansieras.

Sedan stomnätsplanen antogs 2014 har vissa planeringsförutsättningar förändrats och inom ramen för trafikförvaltningens arbete med kollektivtrafikplan 2050 kommer det därför att göras analyser för att säkerställa att stomnätet är aktuellt och motsvarar de behov som finns.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2019-05-14

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling