Trafikavdelningen

Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrik.cavalli-bjorkman@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-01-12

Trafiknämnden
2018-02-20, punkt 9

Ärende
TN 2017-1518

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till yttrande över motion 2017:48 av Malin Karlsson (MP) om effektivisering av busslinje 4

Ärendebeskrivning

Miljöpartiet i Stockholms läns landsting (MP) har inkommit med motion (LS 2017-1161) avseende effektiviseringar av busslinje 4.

I motionen föreslås att landstingsfullmäktige ska besluta följande:

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att närmare utreda nya effektiviseringsåtgärder i linje med vad som beskrivs i motionen för busslinje 4

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att på försök införa biljettvisering innan bussen kommer och att försöket sker på busslinje 4

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att ta fram en jämförande investeringskalkyl som inkluderar samhällsekonomiska vinster med dubbelledade, 24-meters och snabbladdade elbussar och jämför med kostnaden för konvertering till spårväg

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att utreda installation av sensorer vid barnvagnsplatser på busslinje 4

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att förbättra sitt arbete med trafikinformation om vad som gäller innan en åtgärd sätts in

- att ge Trafiknämnden i uppdrag att fortsatt utreda konvertering av busslinje 4 till spårväg

Ärendet avser yttrande över motionen.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 12 januari 2018 samt motion 2017:48 av Malin Karlsson (MP) m.fl. om effektivisering av busslinje 4 (LS 2017-1161).

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna föreliggande förslag till yttrande samt översända detsamma till landstingsstyrelsens förvaltning.

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Motionen

I motionen föreslår Miljöpartiet ett antal åtgärder som syftar till att effektivisera busslinje 4 och därmed minska trängsel och skapa tidsvinster

Trafikförvaltningens kommentar

Biljettvisering innan påstigning

Då många hållplatser på linje 4 (gäller framförallt de hållplatser som har stora resenärsströmmar) delas med andra busslinjer så är normalläget idag att bussen som kommer in som nummer två stannar och släpper av och på samtidigt som den första bussen. Skulle man införa köfållor skulle varje buss vara tvingad att ”vänta på sin tur” vilket tordes äta upp den tidsvinst som ett sådant upplägg skulle medföra. Vid dessa hållplatser, där tidsvinsten alltså skulle göras, finns redan trafikvärdar som vid bakre dörren viserar resenärerna.

Köfållor skulle även innebära logistiska problem. Skulle de vara fasta så skulle det innebära problem för renhållning, snöröjning mm. Skulle de vara mobila så skulle de kräva extra personal för att sätta upp och ta ned samt att de även behöver förvaras någonstans när de ej används. De skulle i vissa fall även riskera försämra tillgänglighet för t.ex. rullstolsburna, resande med barnvagn osv.

För att ta del av tidsvinsterna med förvisering måste stora infrastrukturändringar införas – och då med egna hållplatser för linje 4. En sådan utredning kan vara intressant, men då krävs hjälp av Stockholms stad.

Dubbelledade, 24-meters och snabbladdade elbussar

Trafikförvaltningen utredde under 2013 möjligheterna att trafikera med dubbelledbuss. De analyser som då gjordes visade att det inte ansågs möjligt. Den främsta anledningen var att det saknades depåplatser för den typen av fordon. Eftersom dubbelledbussar inte kan backas kan de befintliga depåerna inte användas med mindre än att stora ombyggnationer genomförs. Andra problematiska faktorer var kostnaden för ombyggnader av hållplatser (som måste förlängas och möjliggöra rak inkörning) samt förändringar vid vissa korsningar och gator. Även vid omläggningar av trafik, såväl tillfälliga som planerade, så uppstår problem med de dubbelledade bussarna.

När det gäller ombyggnation av infrastruktur har inte så mycket hänt sedan utredningen. Dock har det kommit en ny busstyp, en längre ledbuss, som anses intressant för att öka kapaciteten utan att behöva göra så stora ändringar i infrastrukturen. En ledbuss får enligt EU-reglementet inte vara längre än 18,75 meter men bl.a. Mercedes har tagit fram en 21 meters ledbuss som nu går på test på flera platser i EU och många andra tillverkare är beredda att ta upp produktion av samma typ av buss när den blivit godkänd. Svensk kollektivtrafik, tillsammans med Sveriges bussföretag, har bett Transportstyrelsen att se på ett undantag för test även i Sverige. Beräknat svarsdatum från Transportstyrelsen är sommaren 2018.

Om det ges möjlighet att testa denna busstyp skulle det leda till en 20-procentig ökning i kapacitet givet nuvarande tidtabell, eller en reducering av antalet dimensionerande fordon vilket borde leda till bättre möjlighet till regularitet. Fördelen med denna längre ledbuss är framförallt att den går att backa och därför går att få in i befintliga depåer. Trafikförvaltningen, tillsammans med

Trafikkontoret, kommer dock fortfarande behöva se över vissa hållplatser, korsningar och gator. En inventering av hinder i trafikmiljöer är påbörjad med nuvarande trafikutövare för linje 4.

När det gäller snabbladdade elbussar pågår det redan en utredning för att se på elektrifiering av innerstaden (beslutades av TN 2016-08-23). Utredningen ska komma med sin första inriktningsrapport under hösten 2018. En brasklapp vad gäller elbussar (bussar med batterier) är att deras tyngd kommer kräva dispenser i Stockholms innerstad. Detta då större delen av gatunätet i innerstaden är, vad gäller bruttovikter för fordon, klassade som BK2 vad gäller bärighet.

Installera sensorer vid barnvagnsplatserna

I den nya Informationssystemslösningen ombord och kring fordon, som Trafiknämnden godkände genomförandebeslut för 2016-04-19, kommer det kravställas på passagerarräkningssystem på alla bussar i realtid, vilket kommer att leda till att Trafikförvaltningen kommer att få bättre kontroll på belastningen i bussarna. Denna realtidsinformation skulle med viss vidareutveckling också kunna visas för resenärerna. Kravställningen för det nya Informationssystemet realiseras nu i de nya trafikavtalen E31 och E32, med trafikstart 2019, för att sedan förhoppningsvis fortsätta i andra befintliga avtal alternativt vid nya upphandlingar.

Vid kravställningen av passagerarräkningssystemet så kom önskemål upp om att kunna särskilja barnvagnar, rullatorer och rullstolar, men denna kravställning togs bort av kostnadsskäl och för att projektet inte kunde säkerställa att en sådan produkt ens existerar på marknaden idag. Frågor rörande integritet, där t ex datainspektionen kan ha synpunkter, togs också upp eftersom det för att särskilja en viss typ av hjälpmedel behöver användas kamerabilder i realtid.

Det är inte heller bara barnvagnar, rullatorer och rullstolar som använder sig av de s k flexområdena utan även väskor och annat bagage nyttjar detta område. Detta medför att information om platstillgången troligen ändå inte kommer att stämma överens med verkligheten.

Förarbyte vid ändhållplatserna

Idag sker förarbyten för linje 4 vid bl a Fridhemsplan eftersom detta utgör trafikentreprenörens mest optimala lösning. De använder sig av de platser som är mest effektivt för deras tjänstepaket. Förarnas tider är reglerade av kollektivavtalet och de måste ha paus och rast efter en viss körtid.

Fridhemsplan är också relativt nära Hornsbergsdepån vilket gör att det är lättare - och därmed också effektivare - att få ut en ny förare eller buss vid sjukdom och/eller trasiga bussar etc just där istället för vid ändhållplatserna. Att ha förarbyten vid en knutpunkt medför också stordriftsfördelar, det är inte bara linje 4 som byter förare vid Fridhemsplan utan även flera andra linjer. Det gör att det inte bara är ett förarbyte på platsen utan det också är där som förarna har sina arbetsledare, det är där det finns rastlokal, matsal etc. Detta förfarande innebär även att det inte behöver ställas upp bussar i onödan eftersom avlösande förare fortsätter med den aktuella bussen. Föraren som blir avlöst tar sin rast och löser sedan av på en ny buss.

Om Trafikförvaltningen önskar flytta förarbyten till andra platser än det som är optimalt för trafikutövaren uppstår behov för att kompensera trafikutövaren för minskad effektivitet. Ju färre platser trafikutövaren kan göra förarbyten på desto mindre effektiva tjänster kan de skapa. Förarnas körtider är strikt reglerade av kollektivavtalet och de måste ha paus och rast efter en viss körtid.

Att kunna placera pauser och raster vid flera platser längs med körsträckan innebär bättre och mer effektiva tjänster.

Trafikinformation om vad som gäller innan en åtgärd sätts in

Trafikentreprenören ska informera resenärerna om det aktuella läget i trafiken. När en åtgärd är planerad i förväg finns det större möjligheter att nå ut med information via samtliga kanaler som idag är tillgängliga för trafikinformation - och därigenom nå ut till fler resenärer än när det uppstår akuta åtgärder

Konvertering till spårväg

Trafikförvaltningen uppdrogs att utreda spårvägskonvertering av stombusslinje 4 i trafiknämnden 2014. I landstingets budget 2015 flyttades utredningsresurserna till utredningar inför Sverigeförhandlingen och utredningen pausades.

Trafikförvaltningen har i resandeprognoser i RUFS, Sverigeförhandlingen och Stomnätsplanen studerat att ge innerstadens stomlinjer spårvägsmässig framkomlighet vilket då ger kortare restider. Prognoserna visar att med en spårvägsmässig framkomlighet ökar resandet på linje 4. Resandeökningen kräver i sin tur ökad kapacitet som exempelvis en spårvägskonvertering kan erbjuda. Det ökade resandet beror på att det ytgående stomnätet blir attraktivt för lokala resor och tvärresor i innerstaden. På så sätt avlastas tunnelbanan och pendeltågen i innerstaden och mer plats kan erbjudas för lite mer långväga resor i de trafikslagen.

Vid en investering i spårväg är det viktigt att säkerställa hög prioritet i gaturummet som ger god framkomlighet. Genom att spårväg körs med större enheter kan frekvensen hållas lite lägre än vad som krävs med motsvarande busstrafik. Den lägre frekvensen med större enheter ökar möjligheterna att ge kollektivtrafiken hög prioritet utan att ge alltför stora negativa konsekvenser för andra trafikantgruppers framkomlighet.

Således kan det vara intressant att fortsätta utreda förbättrad framkomlighet och ökad kapacitet på stomlinje 4. Val av trafikslag behöver ta hänsyn till en rad olika parametrar såsom resande, systemeffekter, kostnader och nyttor. Oavsett spårvägskonvertering eller särskild bussinfrastruktur krävs ett aktivt medverkande från berörd kommun.

Trafikförvaltningen tar tillsammans med Stockholms stad fram gemensamma handlingsplaner för framkomlighet. För att ytterligare stärka genomförandet av framkomlighetsåtgärderna bildas under 2018 även en trängsel- och framkomlighetskommission.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef Trafikavdelningen

miljöpartiet de gröna

2017-09-12

Ankom
Stockholms läns landsting
2017 -09- 12
Dnr. LS 2017-1161

Motion av Malin Karlsson (MP) om effektivisering av busslinje 4 2017:48

Busslinje 4 är den mest trafikerade busslinjen i Sverige. Bussen har över 60 000 påstigande resenärer varje dag. I och med att Citybanan har öppnat vid Odenplan tillkommer desto fler resenärer på busslinje 4 och ökar trängseln. Det finns flera effektiviseringsåtgärder som tillsammans kan minska trängseln och skapa tidsvinster. Minskad trängsel vid påstigning och att bussen kommer snabbare fram gör det enkelt och smidigt för resenärerna, men också busschaufförerna.

Den enklaste effektiviseringsåtgärden som kan ske redan idag är att möjliggöra biljettvisering innan påstigning på bussen. Vid rusningstid då man tillåter påstigning bak med handscanner, ska passagerare scannas av redan innan bussen kommer. Exempelvis kan tillfälliga köfällor placeras ut vid hållplatserna vid rusningstid, vilket säkrar köordningen och kontrollerade resenärer. Detta sparar flera minuter och eftersom kontrollpersonal redan finns på plats behövs ingen ytterligare personalutökning.

Dubbelledade, 24-meters och snabbladdade elbussar är ett annat förslag på effektivisering av busslinje 4. Ett exempel, förutom MalmöExpressen, är den franska staden Nantes som nyligen har upphandlat sådana bussar till en BRT-linje som det görs drygt 40 000 dagliga resor med. Varje buss kan ta 150 passagerare. För att minimera hållplatsuppehållen har bussarna fem dörrar och naturligtvis på- och avstigning genom samtliga dörrar. En satsning på dubbelledade, batteridrivna 24-metersbussar kan innebära en markant kapacitetsökning på den hårt belastade busslinjen 4.

En ytterligare satsning i framkant, men till en förhållandevis mindre kostnad, vore att installera sensorer vid barnvagnsplatserna som känner av om utrymmet är fullt eller om det finns plats för fler barnvagnar, rullatorer eller rullstolar. Sensorerna skickar sedan information till nästa hållplats. Där kan resenärer med barnvagnar, rullatorer eller rullstolar se på en skärm redan innan bussen kommer om - och var - ledig plats finns. Det är en tidsbesparing att slippa springa utanför bussen och leta, men minskar också stressen för bland annat småbarnsföräldrar och personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken.

Vidare kan förarbytena effektiviseras på busslinje 4. Det kan innebära en tidsbesparing att ha förarbyten vid ändhållplatserna istället för vid Fridhemsplan.

Gällande alla ovan åtgärder är det av ytterst vikt att kommunikationen med resenären prioriteras. Tidigare satsningar har ofta inte haft full effekt på grund av att resenären inte har varit tydligt informerat i förväg om vad det är som gäller. Resenären vill göra rätt i kollektivtrafiken och behöver få rätt förutsättningar för att göra det. Tydlig samt tidig trafikinformation är A och O för att få ett bättre trafikflöde och skapa en positiv resenärsupplevelse.

MOTION
2017-09-12

Miljöpartiet uppmuntrar naturligtvis även en fortsatt aktiv dialog med kommunen angående gatuåtgärder för en bättre framkomlighet.

Trots satsningar på bättre framkomlighet och mindre trängsel på bussen så är busslinjen hårt belastad och en stressig arbetsmiljö för bussföraren. Effektiviseringsåtgärder på busslinje 4 kanske inte kommer räcka hela vägen. Miljöpartiet anser att det behövs en fortsatt utredning om vilka nyttor en konvertering till spårväg skulle kunna ge.

Landstingsfullmäktige föreslås besluta

att ge Trafiknämnden i uppdrag att närmare utreda nya effektiviseringsåtgärder i linje med ovan nämnda för busslinje 4

att ge Trafiknämnden i uppdrag att på försök införa biljettvisering innan bussen kommer och att försöket sker på busslinje 4

att ge Trafiknämnden i uppdrag att ta fram en jämförande investeringskalkyl som inkluderar samhällsekonomiska vinster med dubbelledade, 24-meters och snabbladdade elbussar och jämför med kostnaden för konvertering till spårväg

att ge Trafiknämnden i uppdrag att utreda installation av sensorer vid barnvagnsplatser på busslinje 4

att ge Trafiknämnden i uppdrag att förbättra sitt arbete med trafikinformation om vad som gäller innan en åtgärd sätts in

att ge Trafiknämnden i uppdrag att fortsatt utreda konvertering av busslinje 4 till spårväg

Malin Karlsson

Shadi Larsson

Viviane Gunnarsson

Petra Schajerhake