Region Stockholm

Miljö- och kollektivtrafikregionråd
*Tomas Eriksson (MP)*

**INTERPELLATIONSSVAR**

2020-05-05 RS 2020-0313

# Svar på interpellation 2020:15 av Maria Mustonen (V) om framkomlighetsarbetet för busstrafiken och BRT-linjer

Maria Mustonen (V) har ställt följande frågor till mig om framkomlighetsarbetet för busstrafiken och BRT-linjer:

1) Framkomlighetsarbetet är formaliserat med Stockholms stad och trafikverket. Hur ser framkomlighetsarbetet med länets andra kommuner ut?

2) Hur driver du på frågan om sammanhängande system av busskörfält och -gator mot regionens kommuner och trafikverket?

3) Kommer trafiknämnden få ta del av information och fatta beslut om BRT-linjerna som nu planeras?

4) Hur planeras de behövda och omfattande investeringarna på infrastruktur och fordon för BRT-linjerna fördelas mellan regionen och de berörda kommunerna?

Som svar vill jag anföra följande:

Varje dag sker 325 000 resor med stombussarna i Stockholms län. Det är nästan lika många resor som sker i hela pendeltågssystemet och betydligt fler än alla resor med spårvägar och lokalbanor tillsammans. När det är trångt på vägarna drabbas bussarna som har svårt att komma fram. Orsakerna är flera, däribland stora bygg- och infrastrukturprojekt och att bussarna tvingas samsas med bilarna om utrymmet. En satsning på stomnätet generellt och stombussar speciellt är centralt för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som binder samman regionen på ett effektivt sätt.

När bussarna prioriteras i trafiken med bland annat egna körfält och signalprioritering förbättras framkomligheten betydligt. Stockholm växer med två SL-bussar om dagen och tillväxten sker i alla regionens delar. Satsningar på stombussarna är en viktig del i att utveckla kollektivtrafiken i en snabbt växande Stockholmsregion.

Region Stockholm samarbetar med Trafikverket, länets 26 kommuner och berörda trafikoperatörer för att förbättra framkomlighet och punktlighet för länets stombussar och på så sätt göra trafiken mer attraktiv. Ett av dessa arbeten kallar vi med ett samlat namn Grönt ljus stombuss och det bedrivs i form av en åtgärdsvalsstudie. Arbetet inkluderar åtgärder såsom bussgator, busskörfält, signalprioritering, hållplatsens utformning, attraktiva bytespunkter och smidig på- och avstigning. Trafiknämnden följer upp detta arbete årligen genom Stombussbokslutet.

Det pågår även arbete för att utveckla nya stombusslinjer som ska binda samman regionen bättre, exempelvis införandet av stomlinje 6 och utredningen av stomlinje Söderort-Nacka.

Sedan 2012 har regionen arbetat tillsammans med Stockholms stad med en gemensam handlingsplan för stombussarnas framkomlighet i Stockholm. Den senaste handlingsplanen för åren 2017-2021 har fokus på 170-linjerna i Järfälla, Danderyd, Sollentuna, Huddinge, Botkyrka, Ekerö och Stockholm. Parallellt fortsätter arbetet med att förbättra för innerstadens stombusslinjer, 1, 2, 3, 4 och 6.

Till grund för arbetet med förbättrad stombusstrafik ligger den politiskt beslutade Stomnätsplanen för Stockholms län. Den är en långsiktig plan för utveckling av kollektivtrafikens stomtrafik, som ska ersättas av Kollektivtrafikplanen år 2021. Det pågående arbetet med framtagande av Kollektivtrafikplanen är därför en avgörande plattform för att driva prioritering av stombusstrafiken, där frågan om sammanhängande system av busskörfält och -gator ingår.

Ytterligare ett exempel på framkomlighetsarbetet som Region Stockholm bedriver är samarbetet inom StorSTHLM. Syftet är att förenkla genomförande och finansiering av stomnätsplanen samt höja status för bussframkomlighet i länet genom att förankra och synliggöra frågan på högsta nivå hos parterna.

Ovan nämnda arbeten med länets kommuner och Trafikverket är lika formaliserade och viktiga som den på senare tid inrättade Framkomlighetskommissionen med Stockholms stad. Framkomlighetskommissionen ska snarare ses som ett komplement till det redan etablerade framkomlighetsarbetet med syfte att hantera dagens trängselproblem i busstrafiken samt säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen för Stockholms län.

När Framkomlighetskommissionen kom till för snart tre så sedan var inriktningen att arbetet över tid skulle inkludera fler frågor och aktörer, vilket även skett. Från att enbart ha fokuserad på Stockholms innerstad tillsammans med Stockholms stad till att idag ta ett större grepp om flertalet frågor samt inkludera Trafikverket Region Stockholm. Min avsikt som ansvarigt regionråd är att fortsatt utveckla Framkomlighetskommissionen för att möta busstrafikens utmaningar och behov.

Därtill bör det förtydligas att stombussarna åker igenom flera kommuner vilket innebär att framkomlighetsproblem i en kommun drabbar en annan, exempelvis kan ett infrastrukturprojekt i Stockholms stad påverka busstrafiken i Upplands Väsbys kommun eller Solna stad och tvärtom. Med andra ord gynnar framkomlighetsåtgärder i en kommun i regel flera kommuner.

Regionen driver frågor, såsom busskörfält- och bussgator, redan på samhällsplaneringsstadiet genom att delta i andras uppdrag och besvara remisser, främst kommunernas och Trafikverkets. På så vis arbetar vi med kommuner i tidiga planeringsskeden för att ge goda förutsättningar för kollektivtrafiken och hållbart resande.

Trafikförvaltningen har fått i uppdrag att under 2020 studera förbättrad framkomlighet för stomlinje 4 där förvaltningen ska utgå från bedömningsverktyget för svensk BRT-standard. Beslut kopplade till detta som ligger utanför upprättad budget kommer naturligtvis att beslutas via de formella kanalerna. Vilka investeringar som krävs och dess finansiering kommer att presenteras när det är klargjort. Utredningen av buss 4 pågår i skrivande stund. När det gäller BRT-linjen mellan Barkarbystaden - Akalla har Trafiknämnden redan informerats i ett informationsärende i november 2019. Information kring linjens finns också med i årets remissutskick för Trafikförändringar 2021.

Att bussresenärerna ska komma snabbare fram är mitt viktigaste uppdrag som Miljö- och kollektivtrafikregionråd med ansvar för framkomligheten. Åtgärder som prioriterar

kollektivtrafiken är nödvändiga för att göra stombussnätet attraktivt så att vi ökar kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna. Det är viktigt för resenärerna och avgörande för Stockholmsregionens resa mot en klimatneutral region.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 5 maj 2020

Tomas Eriksson