Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-05-27

Ärende
SL 2017-0499

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2021-06-15, punkt 19

Information om trafikutvecklingsprojekt Modern Mobilitet i Barkarbystaden

Ärendebeskrivning

Ärendet syftar till att ge en beskrivning av genomförda åtgärder och dess effekter från utvecklingsprojekt i Barkarbystaden, Järfälla kommun. Avsikten är att detta är en slutrapport för de insatser som genomförts som separat projekt.

Bakgrund

I juni 2018 signerades en avsiktsförklaring om tre-parts samverkan mellan Region Stockholm, Järfälla kommun och Nobina (upphandlad trafikoperatör i området) gällande utvecklingsinsatser i Barkarbystaden. Barkarbystaden var då det största stadsutvecklingsprojekt som fanns i norra Europa. Ambitionen var mångsidig och beskrivs bäst av punkterna i avsiktsförklaringen. Historiken att kollektivtrafiken ofta etableras en tid efter inflyttning, vilket gjort att de boende redan skaffat sig andra vanor för resandet var en del som skulle försöka påverkas. Att vara med och påverka stadsbyggnationen så att det skapades goda möjligheter att köra buss i området var också en faktor.

Underlag

Förvaltningschefens informationsärende samt nedanstående underlag:

- Bilaga 1 – Avsiktsförklaring Barkarbystaden
- Bilaga 2 – Slutrapport Barkarbystaden
- Bilaga 3 – Presentation slutrapport Barkarbystaden

Området
Barkarbystaden ska bli stad med 18 000 nya bostäder med plats för 40 000 invånare, 140 kvarter och 10 000 nya arbetsplatser samt skolor, idrott, kultur och service. Området byggs tätt och med mycket låga P-tal, i snitt 0,3 parkeringar per bostad.

Avsiktsförklaring och projektmål
Projektets övergripande uppdrag vid start var:

- Fortsätta utveckling av busslinjenätet för att förbättra och förenkla reserelationer inom Järfälla kommun
- Snabb och attraktiv busstrafik, med infrastruktur enligt BRT-standard mellan Barkarby station, Barkarbystaden och Akalla, som skapar upplevelsen och effekten av tunnelbana redan från år 2020
- Vidareutveckling av BRT-stråket efter tunnelbanans öppnande för att stärka de regionala reserelationerna och nyttan
- Elektrifiering av busstrafiken för en modern, tyst och emissionsfri kollektivtrafik i hela Järfälla kommun
- Etablera autonom kollektivtrafik som växer och utvecklas med Barkarbystaden och som från start erbjuder lokala resor inom stadsdelen
- Etablera autonoma stadsbussar längs befintligt BRT-stråk
- Mobilitetstjänst med pilot av digital SL-biljett
- Mobility management-program för att genom mjuka åtgärder öka det hållbara resandet och minska behovet av egen bil
- Demonstration av modern mobilitet i Barkarbystaden för kollektivtrafikens världskongress UITP 2019

Projektets mål och indikatorer vilka skulle följas upp som effekter:

- Ökning av kollektivtrafikresor snabbare än befolkningsutvecklingen
- Ökning av bilresor lägre än befolkningsutvecklingen
- Ökad andel kollektivtrafikresor av totalt antal motoriserade resor
- Minskat antal privata personbilar per hushåll
- Etablerad BRT-linje med restid <6 minuter
- Kundnöjdhet med kollektivtrafiken >80%
- Medborgarnöjdhet med trafiksituationen i Barkarbystaden >70%
- Hög kännedom om hållbara resmöjligheter

I stort sett samtliga punkter är genomförda eller uppnådda.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-05-27

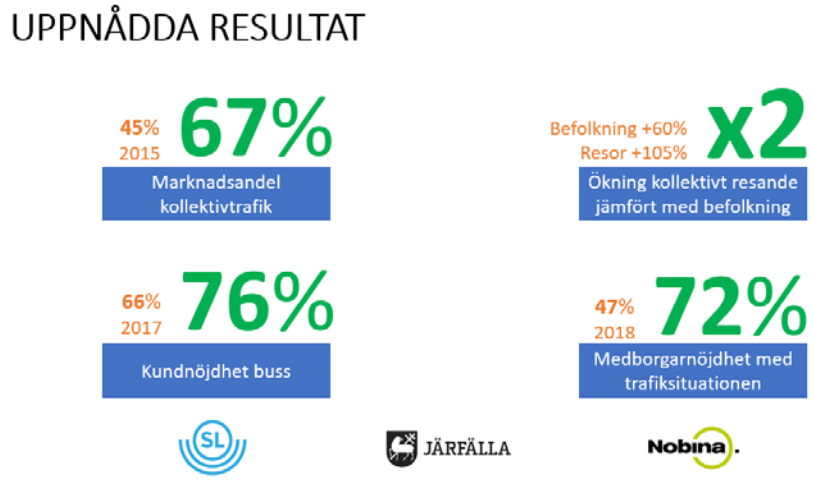
Ärende
SL 2017-0499

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Samverkan
Projektet bemannades med deltagande från alla tre parter i samtliga delar, styrgrupp, projektledning och i delprojektens grupper. Projektorganisationens tre-parts samverkan är den enskilt mest avgörande faktorn för projektets framgång. Projektets arbetssätt samt tydligheten i mål för projektet i kombination med att alla tre parter genomförde det som beslutats gjorde att mycket hann genomföras under jämförelsevis kort tid, dessutom med mycket bra resultat. Projektets mål och deltagande tre parters övergripande mål har till stor del uppfyllts.

Finansiering
Som utgångspunkt i avsiktsförklaringen finansierades projektet genom att kostnader som uppkom föll på respektive ansvarig part. För infrastrukturåtgärder primärt Järfälla kommun, för depå-, fordons- och trafikeringskostnader av kollektivtrafiken primärt SLL Trafikförvaltningen och Nobina. Medfinansiering söktes och beviljades från stadsmiljöavtal, el-buss premie samt via Vinnova.

Resultat
Några av målen som följs upp:



Samtliga resultat i form av grönfärgade siffror i ovan bild är baserade på undersökningar i slutet på 2019 med samma eller motsvarande metoder som de orangefärgade siffrorna som anger före värdet. Effekterna av genomfört projekt får anses som mycket bra. Under Covid-pandemin har flera delar inte kunnat följas upp men avsikten är att fortsätta uppföljningen flera år framåt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-05-27

Ärende
SL 2017-0499

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Mycket intressant är också att undersökningen i Barkarbystaden december 2020 rapporterar mycket nöjda ungdomar (15-24 år), högst nivå av alla åldersgrupper. Normalt är den gruppen den mest kritiska till kollektivtrafiken. Projektet vill gärna tillskriva detta effekten av uppmärksamheten i media som varit stor genom aktivt arbete från delprojekt kommunikation samt de nya tekniska lösningar som introducerats.

Forskning
Parallellt med projektet har olika forskningsuppdrag pågått från KTH, VTI och K2. Olika delar har tittat på den utveckling som skett, enskilda tjänster som autonoma fordon och kombinerad mobilitet men de har också följt arbetet och samarbetsformen i sig.

Fortsatt arbete
Fortsatt arbete i Barkarbystaden utökat till hela avtalsområdet Järfälla och Upplands-Bro sker nu inom arbete med trafikutvecklingsplan där redovisat arbete och lärdomar tas vidare. Två delar, kombinerad mobilitet och autonoma fordon hanteras vidare i de separata projekt som finns för detta inom trafikförvaltningen.

Projektet avser att sprida denna kunskap och erfarenhet så att lärdomarna från detta projekts effekter och samarbetsform tas tillvara. Detta har redan påbörjats genom alla de besök till området från representanter för olika städer och länder som hanterats samt via redovisning på olika seminarier.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

AVSIKTSFÖRKLARING

mellan

Järfälla kommun, SLL Trafikförvaltningen och Nobina Sverige AB

***Barkarbystaden** – en unik möjlighet att integrera ny teknik, kollektivtrafik och infrastruktur för en modern och hållbar stadsutveckling som möter människors behov av tillgänglighet, både idag och i framtiden.*

Syfte

Avsiktsförklaringen syftar till att genom samverkan och samordnade aktiviteter och åtgärder öka andelen hållbart resande i Järfälla kommun och implementera moderna kollektivtrafiklösningar för att stötta stadsutvecklingen i Barkarbystaden.

Åtgärderna syftar ytterst till att bidra till uppfyllelsen av målbilderna i Järfälla kommuns översiktsplan, landstingets trafikförsörjningsprogram respektive Nobinas uppdragsavtal i Järfälla.

Bakgrund

SLL Trafikförvaltningen ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län och Nobina är upphandlad operatör av busstrafiken i Järfälla kommun till år 2026. Sedan 2016 har Trafikförvaltningen och Nobina gemensamt genomfört stora satsningar på kollektivtrafiken i Järfälla kommun med flera utbudsökningar och utveckling av linjenätet, samt investerat i nya bussar med fritt Wifi, USB och digitala informationsskärmar ombord. Till tidtabell 2019 finns ytterligare satsningar föreslagna, bland annat en busslinje på sträckan Jakobsberg C – Viksjö – Barkarbystaden – Kista.

Järfälla kommun bygger Barkarbystaden som är det största utbyggnadsområdet i norra Europa just nu. Här byggs en levande stad med 18.000 nya bostäder, 140 kvarter och 10.000 nya arbetsplatser. I Barkarbystaden kommer det att finnas bostäder, arbetsplatser, skolor, kultur och service. Barkarbystaden blir en stad med låg energiförbrukning och goda förutsättningar för en hållbar utveckling. Samtidigt innebär utvecklingen en unik möjlighet att integrera kollektivtrafiken i stadsutvecklingen. En möjlighet att göra rätt från början, där infrastrukturen kopplar samman bostäder med kollektivtrafiken, arbetsplatser och behovet av god och fungerande tillgänglighet.

Till 2025 beräknas tunnelbanan starta trafiken till de nya tunnelbanestationerna Barkarbystaden och Barkarby station. Fram till tunnelbanans öppnande kommer en extra insats för busstrafiken i Barkarbystaden krävas för att tillgodose de ökande mobilitetsbehoven. Men även under och efter tunnelbanans öppnande kommer busstrafiken behöva utvecklingsinsatser för att möta invånarnas behov av transport. Framtida resmönster och behov av bil sätts ofta i samband med inflyttning, därför behöver kollektivtrafiken finnas etablerad när inflyttning sker.

Parallellt pågår stora teknikskiften inom kollektivtrafiken, både elektrifiering, autonoma fordon och digitalisering skapar helt nya möjligheter att utveckla ett kollektivtrafiksystem som svarar upp mot de övergripande målbilderna.

Parternas avsikt

Parterna vill genom avsiktsförklaringen uttrycka den gemensamma viljan att uppnå nedan målbilder och att etablera samverkansformer för samordning av aktiviteter som leder mot målbildernas uppfyllnad.

- Fortsätta utveckling av busslinjenätet för att förbättra och förenkla reserelationer inom Järfälla kommun
- Snabb och attraktiv busstrafik, med infrastruktur enligt BRT-standard mellan Barkarby station, Barkarbystaden och Akalla, som skapar upplevelsen och effekten av tunnelbana redan från 2020
- Vidareutveckling av BRT-stråket efter tunnelbanans öppnande för att stärka de regionala reserelationerna och nyttan
- Elektrifiering av busstrafiken för en modern, tyst och emissionsfri kollektivtrafik i hela Järfälla kommun
- Etablera autonom kollektivtrafik som växer och utvecklas med Barkarbystaden och som från start erbjuder lokala resor inom stadsdelen
- Etablera autonoma stadsbussar längs befintligt BRT-stråk
- Mobilitetstjänst med pilot av digital SL-biljett
- Mobility management-program för att genom mjuka åtgärder öka det hållbara resandet och minska behovet av egen bil
- Demonstration av modern mobilitet i Barkarbystaden för kollektivtrafikens världskongress UITP 2019

Finansiering

Parterna är också överens att kostnader som uppkommer faller på respektive ansvarige part, för infrastrukturåtgärder primärt Järfälla kommun, för depå-, fordons- och trafikeringskostnader av kollektivtrafiken primärt SLL Trafikförvaltningen och Nobina. Kostnadsfördelning mellan SLL Trafikförvaltningen och Nobina regleras enligt upphandlat trafikeringsavtal.

En gemensam utredning av infrastrukturens förutsättningar ske genomföras för att tydliggöra och konkretisera både möjligheter, förväntningar och kostnader inför genomförandebeslut.

Partnerna ska gemensamt bidra till och agera för att erhålla extern medfinansiering till beskrivna åtgärder, exempel på lämpliga finansiärer är Trafikverkets stadsmiljöavtal, Vinnovas innovationsprogram, Energimyndigheten för elbusspremien eller Naturvårdsverkets Klimatklivet.

Barkarby den 11 juni 2018

Claes Thunblad, Kommunstyrelsens ordförande
Järfälla kommun

Henrik Dagnäs, vVD Marknadsdirektör
Nobina Sverige AB

Kristoffer Tamsons, Trafiklandstingsråd, Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Håkan Karlsson
08-686 1430
hakan.karlsson@sll.se

Barkarbystaden

SLUTRAPPORT

Framtagen:

2021-03-04 Håkan Karlsson
Datum Projektledare

Datum	Utgåva	Orsak till revidering	Upprättad av
2021-03-04	0.1	Skapande av dokument	Håkan Karlsson
2021-04-16	0.9	Uppdatering och justeringar	Håkan Karlsson
2021-04-23	1.0	Klar för lansering och presentation	Håkan Karlsson

Sammanfattning

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Barkarbystaden

Detta dokument beskriver trafikutvecklingsprojekt Barkarbystaden eller Modern Mobilitet i Barkarby som var projektnamnet.

Dokumentet ger en beskrivning av bakgrund till projektet och anledningar till att det genomfördes just i Barkarbystaden. Det beskriver också avsikter, mål, ansvarsfördelning, uppföljning och resultat för projektet. Medfinansiering användes och beskrivs också.

Projektet innehöll ett nytt arbetssätt där projektet gemensamt leddes av tre parter vilka samtliga var huvudparterna i genomförandet. Erfarenheter och lärdomar från detta beskrivs även det i detta dokument.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Barkarbystaden

Innehållsförteckning

1 Projektbeskrivning....4
2 Projektvärde (uppnått jämfört med förväntat) 8
3 Projektresultat jämfört med projektmål....9
3.1 Ekonomi....13
4 Erfarenheter och förbättringsförslag....14
4.1 Projektets styrande funktion 14
4.2 Projektledningsfunktion....14
4.3 Projektets operativa funktion 15
5 Övrigt 16
6 Referenser....17

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Barkarbystaden

1 Projektbeskrivning

Projektet syftade till att genom samverkan och med samordnade aktiviteter och åtgärder öka andelen hållbart resande i Järfälla kommun. Projektet har handlat mycket om att implementera moderna kollektivtrafiklösningar för att stötta stadsutvecklingen i Barkarbystaden.

Området som projektet fokuserade på var Järfälla kommuns byggnation av Barkarbystaden som vid genomförandet var det största utbyggnadsområdet i norra Europa. Det skapades en levande stad med 18 000 nya bostäder med plats för 40 000 invånare, 140 kvarter och 10 000 nya arbetsplatser samt skolor, idrott, kultur och service. Att tidigt vara med i planeringen innebär en unik möjlighet att integrera gång-, cykel- och kollektivtrafiken i stadsutvecklingen. Barkarbystaden byggs också med låga P-tal, i snitt bara en parkering för var tredje bostad vilket ställer krav på bra alternativa lösningar. Framtida resmönster och behov av bil sätts ofta i samband med inflyttning, därför behöver kollektivtrafiken finnas etablerad när inflyttning sker.

Till 2026 beräknas tunnelbanan starta trafiken till de nya tunnelbanestationerna Barkarbystaden och Barkarby station. Fram till tunnelbanans öppnande kommer en extra insats för busstrafiken i Barkarbystaden krävas för att tillgodose de ökande mobilitetsbehoven. Men även under och efter tunnelbanans öppnande kommer busstrafiken behöva utvecklingsinsatser för att möta invånarnas behov av transport.

Parallellt pågick stora teknikskiften inom kollektivtrafiken, både elektrifiering, autonoma fordon och digitalisering som skapade helt nya möjligheter att utveckla ett kollektivtrafiksystem som svarar upp mot de övergripande målbilderna.

Projektets övergripande uppdrag vid start var:

- Fortsätta utveckling av busslinjenätet för att förbättra och förenkla reserelationer inom Järfälla kommun
- Snabb och attraktiv busstrafik, med infrastruktur enligt BRT-standard mellan Barkarby station, Barkarbystaden och Akalla, som skapar upplevelsen och effekten av tunnelbana redan från 2020
- Vidareutveckling av BRT-stråket efter tunnelbanans öppnande för att stärka de regionala reserelationerna och nyttan

- Elektrifiering av busstrafiken för en modern, tyst och emissionsfri kollektivtrafik i hela Järfälla kommun
- Etablera autonom kollektivtrafik som växer och utvecklas med Barkarbystaden och som från start erbjuder lokala resor inom stadsdelen
- Etablera autonoma stadsbussar längs befintligt BRT-stråk
- Mobilitetstjänst med pilot av digital SL-biljett
- Mobility management-program för att genom mjuka åtgärder öka det hållbara resandet och minska behovet av egen bil
- Demonstration av modern mobilitet i Barkarbystaden för kollektivtrafikens världskongress UITP 2019

Projektets mål och indikatorer vilka skulle följas upp som effekter:

- Ökning av kollektivtrafikresor snabbare än befolkningsutvecklingen
- Ökning av bilresor lägre än befolkningsutvecklingen
- Ökad andel kollektivtrafikresor av totalt antal motoriserade resor
- Minskat antal privata personbilar per hushåll
- Etablerad BRT-linje med restid <6 minuter
- Kundnöjdhet med kollektivtrafiken >80%
- Medborgarnöjdhet med trafiksituationen i Barkarbysteden >70%
- Hög kännedom om hållbara resmöjligheter

Projektet skulle finansieras genom ansökningar av olika medfinansierande bidrag samt fördelas enligt överenskommelsen att kostnader som uppkommer faller på respektive ansvarige part. För infrastrukturåtgärder därmed primärt Järfälla kommun, för depå-, fordons- och trafikeringskostnader av kollektivtrafiken primärt SLL Trafikförvaltningen och Nobina. Exempel på lämpliga finansiärer var Trafikverkets stadsmiljöavtal, Vinnovas innovationsprogram, Energimyndigheten för elbusspremien och Naturvårdsverkets Klimatklivet.

Förhoppningen var även att Barkarbystaden skulle kunna användas som ett bra exempel för andra kommuner och regioner att lyckas i sitt mobilitets- och hållbarhetsarbete.

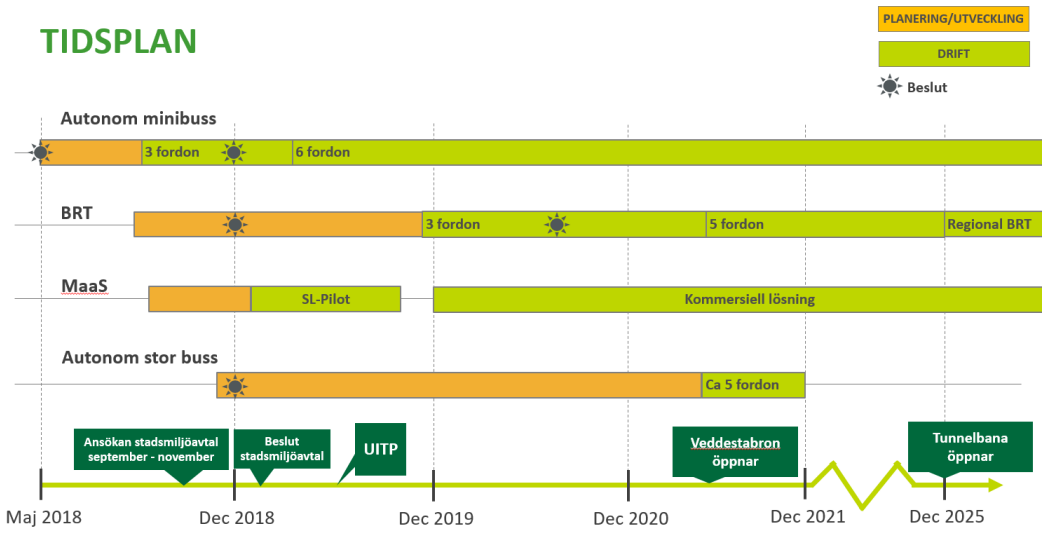
Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

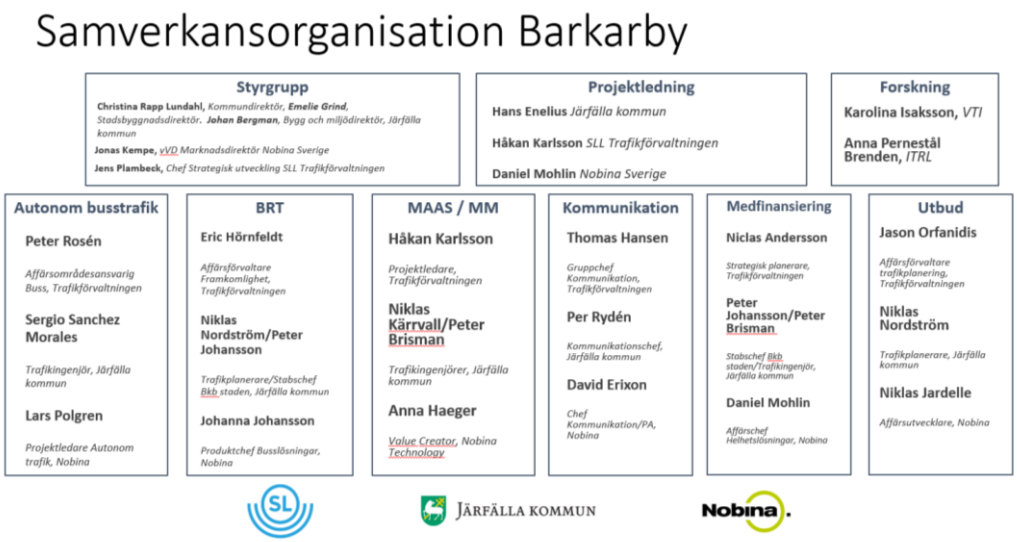
Barkarbystaden



Tidplan enligt projektbeskrivningen

Sammanfattning av större projekthändelser med datum för verkligt införande:

- Avsiktsförklaring offentliggörs - 11 juni 2018
- Självkörande liten buss startar som linje 549 – september 2018
- Ansökan stadsmiljöavtal för nytt vägavsnitt godkänd – mars 2019
- Demonstrationer för besökare till UITPs världskongress – juni 2019
- Kombinerade mobilitetstjänsten Travis lanseras – oktober 2019
- Utveckling av linjenät vid respektive tidtabellsskiften 2019 och 2020
- Byggnation av vägavsnitt för BRT – 2019-20
- BRT-linje med helt elektriska bussar startar som linje 175 – augusti 2020



Projektet bemannades med deltagande från alla tre parter i samtliga delar, styrgrupp, projektledning och i delprojektens grupper. Projektledningen hade avstämningsmöten varje vecka där aktuell status och utmaningar diskuterades. Styrgruppen träffades med ungefär 2 månaders mellanrum för statusgenomgång och nödvändiga beslut. Projektgrupperna träffades i olika omfattning beroende på gruppens uppgifter i olika stadier av projektet.

Projektorganisationen, dess arbetssätt samt tydligheten i mål för projektet i kombination med att alla tre parter genomförde det som beslutats gjorde att mycket hann genomföras under jämförelsevis kort tid, dessutom med mycket bra resultat. Projektets mål och deltagande tre parters övergripande mål har till stor del uppfyllts.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Barkarbystaden

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Projektvärde (uppnått jämfört med förväntat)

Projektet genomfördes för att se om det gick att påverka val av färdmedel genom att göra tidiga insatser i ett nybygg område. Detta genom praktiska åtgärder i infrastruktur, trafik och utbud. Genom kommunikation via media och direkt mot resenärer skulle även ambitionen vara att påverka attityder.

Trafikförvaltningens övergripande mål att öka andelen resor med kollektivtrafik av de motoriserade resorna var ett av målen som också fick mycket gott resultat. Dessa effekter redovisas mer detaljerat senare i detta dokument. Kommunikation och projektets olika leveranser gav som resultat en positivare attityd till kollektivtrafik, främsta skillnaden bland unga som annars brukar ha en negativare attityd. Medial uppmärksamhet summerades av delprojekt kommunikation till 108 artiklar i nationell och internationella media under 2019, samtliga med en positiv vinkling på kollektivtrafik.

Samlade effekter i form av genomförande och utfall uppnår förväntat eller överträffar förväntat resultat. Trafikförvaltningen bör ta tillvara erfarenheten att punktinsatser likt denna i gott samarbete med andra berörda parter ger stora effekter på attityd och resande med kollektivtrafik. Motsvarande insatser bör gå att göra utifrån dessa lärdomar och ge bra effekt både i andra nybyggnadsområden och rimligen även i etablerade områden.

3 Projektresultat jämfört med projektmål

En summering av aktiviteterna i avsiktsförklaringen som låg till grund för projektet visar på följande resultat.

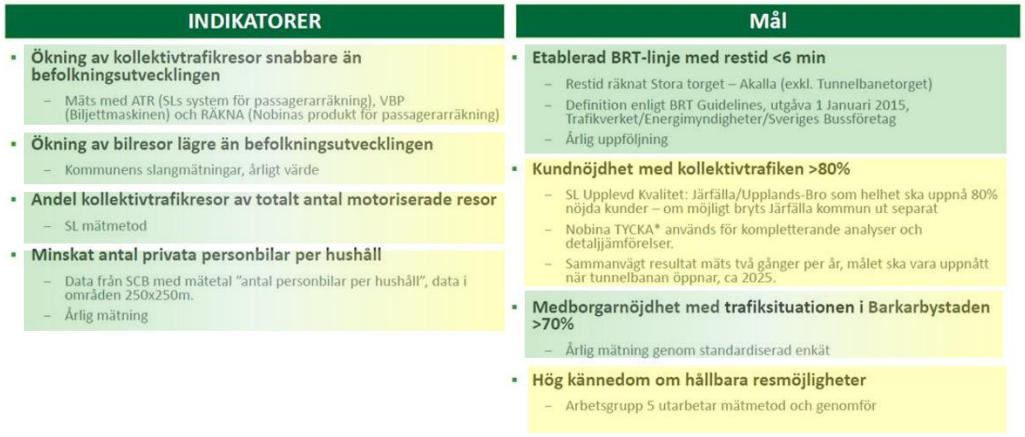
- Fortsätta utveckling av busslinjenätet för att förbättra och förenkla reserelationer inom Järfälla kommun
- Snabb och attraktiv busstrafik, med infrastruktur enligt BRT-standard mellan Barkarby station, Barkarbystaden och Akalla, som skapar upplevelsen och effekten av tunnelbana redan från 2020
- Vidareutveckling av BRT-stråket efter tunnelbanans öppnande för att stärka de regionala reserelationerna och nyttan
- Elektrifiering av busstrafiken för en modern, tyst och emissionsfri kollektivtrafik i hela Järfälla kommun
- Etablera autonom kollektivtrafik som växer och utvecklas med Barkarbystaden och som från start erbjuder lokala resor inom stadsdelen
- Etablera autonoma stadsbussar längs befintligt BRT-stråk
- Mobilitetstjänst med pilot av digital SL-biljett
- Mobility management-program för att genom mjuka åtgärder öka det hållbara resandet och minska behovet av egen bil
- Demonstration av modern mobilitet i Barkarbystaden för kollektivtrafikens världskongress UITP 2019

Grönt markerar avklarat, gult pågående och rött inte genomfört.

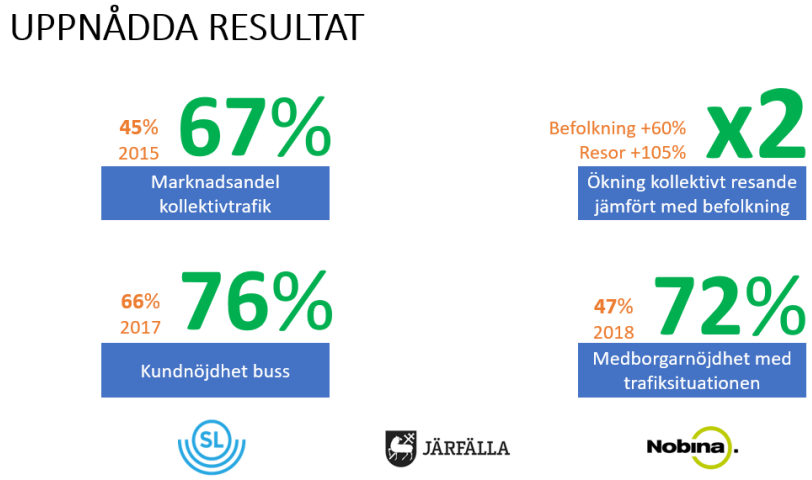
Utveckling av linjenätet är genomfört i två steg men kommer också att fortgå vartefter området byggs ut ytterligare. BRT-linjen är startad men har en del av planerad sträckning kvar att trafikera vilken är beroende av en ny bro som öppnas under 2021. Vidareutveckling av BRT-stråket ligger sedan långt fram i tiden, efter tunnelbanans trafikstart 2026 till området. Elektrifiering är påbörjad med t.ex. de autonoma bussarna och BRT-bussarna, men ska fortgå vartefter fordon byts ut.

Autonom kollektivtrafik är etablerad med små bussar i linjetrafik sedan 2018. Teknikutvecklingen har inte gått så långt som förhoppningen var 2018 vilket innebär att stora stadsbussar inte finns att varken testa eller etablera. Mobilitetstjänst under namnet Travis är lanserad med bra utfall. Kommunikation inom mobility management har genomförts till boende lokalt vid evenemang och via utskick samt till företag. Demonstration av genomförande och planer visades upp för många besökare som gjorde ett besök till Barkarbystaden i samband med UITPs världskongress i Älvsjö juni 2019. Besök från hela världen har hanterats löpande och tidvis rätt frekvent.

Projektets mål redovisas på följande sätt med samma färgmarkering som tidigare bild.



Samtliga indikatorer har uppnåtts med mycket goda resultat, se nedan bild. Dessa ska dock fortsätta följas upp över flera år. Målen har också uppnåtts men två av dem har varit svåra att fortsätta följa upp eller jämföra under 2020 parallellt med Covid-pandemin.



Samtliga resultat i form av grönfärgade siffror i ovan bild är baserade på undersökningar i slutet på 2019 med samma eller motsvarande metoder som de orangefärgade siffrorna som anger före värdet. Effekterna av genomfört projekt får anses som mycket bra.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2021-04-23
Version
1.0

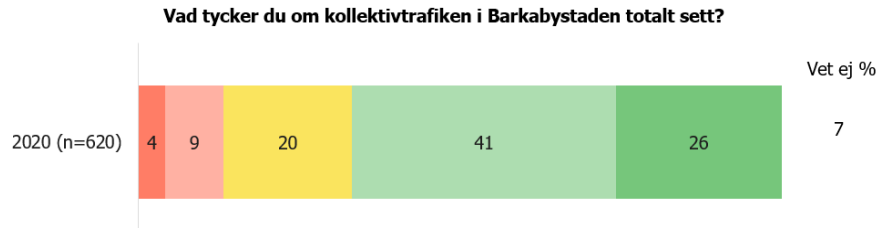
Ärende/Dok. id.
SL 2017-0499
Referens id.

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

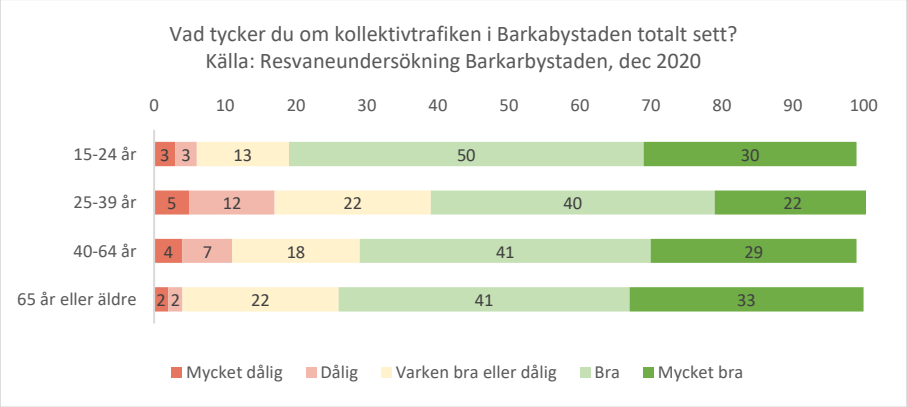
Barkarbystaden

Effekterna under Covid-pandemin kan indikativt jämföras med att mätningarna i Barkarbystaden (våren 2019 och december 2020) visar att de som reser har minskat användning av kollektivtrafik som färdmedel med 18%. Motsvarande mätningar i övriga områden visar över 35% i minskat resande med kollektivtrafik. Frågorna är inte direkt jämförbara men ger en indikation av hur relativ utveckling i Barkarbystaden varit.

Inställningen till kollektivtrafik i Barkarbystaden är mycket positiv utifrån senaste kundundersökningen i december 2020. Siffrorna visa på en stigande trend från tidigare undersökningar främst för andelen mycket nöjda.



Mycket intressant är också att undersökningen i Barkarbystaden december 2020 rapporterar nöjda ungdomar (15-24).



Normalt är den gruppen den mest kritiska till kollektivtrafiken. Projektet vill gärna tillskriva detta effekten av uppmärksamheten i media som varit stor genom aktivt arbete från delprojekt kommunikation. En del hänger ihop med att det varit nya lösningar som i en del fall kommunicerats. Att visa på öppenhet och ta till sig nya lösningar gynnar främst uppfattningen hos yngre.

Påverkan på intresset, behovet och möjligheten att äga bil verkar också vara tydlig. I en jämförelse med övriga delar av Järfälla kommun är bilinnehavet per hushåll klart lägre och tanken på en andra bil till hushållet i princip borta.

Typ av mått	Barkarbystaden	Järfälla kommun
Antal bilar	1 018	25 181
Antal bilar per 1 000 invånare	220	321
Andel hushåll med bil	41,1	59,1
Andel hushåll med mer än en bil	2,4	14,6

Genomförda aktiviteter har uppmärksammats i Barkarbystaden. För de nya lösningarna undersöktes kännedom i kundundersökningen i december 2020. En tredjedel känner till Nobinas mobilitetstjänst Travis och en tiondel har använt den. För en majoritet har tjänsten inte påverkat resandet i kollektivtrafiken men för en fjärdedel har resandet med kollektivtrafik ökat. Under hösten och vintern 2020-21 såldes ungefär 50 000 enkelbiljetter i månaden till kollektivtrafiken via Travis vilket är mer än i de liknande tjänster vi tagit del av information från.

Nio av tio i Barkarbystaden känner till den nya BRT-bussen som går mellan Akalla och Barkarbystaden. Hälften har åkt med bussen och av dessa är nio av tio nöjda, sju av tio är mycket nöjda och ytterst få är missnöjda. Resandet under hösten och vintern 2020-21 var trots pågående pandemi snitt 1 000 per dag vilket var över internt satta mål så tidigt. Beräkningar visar att 29% av dessa resenärer var nya till kollektivtrafiken.

Tidplanen för projektet hölls till stora delar. Endast en större avvikelse kan noteras då gällande BRT-buss där trafikstarten senarelades med 8 månader jämfört med ursprungsplan. Detta beroende på en avvägning gällande tid och pengar för byggande av en ny vägsträcka som krävdes för att kunna köra enligt mål på tid och BRT-standard.

Att genomföra ett projekt av denna omfattning med så många olika berörda parter har normalt sina utmaningar. Tre parter som har rätt olika mål och organisatorisk uppbyggnad. Dessutom grenar varje projektdel ut i flera delar internt i de olika organisationerna vilket allt tillsammans skapade komplexitet. Trots det har mycket genomförts på jämförelsevis kort tid. Projektledningen anser att det mycket har att göra med en tydlig avsiktsförklaring som högste ansvarig för re-

spektive tre parter stod bakom och kommunicerade vikten av inom sina organisationer. Som projektledning är komplexitet hanterbart när man har tydliga mål som dessutom följs upp. Alla deltagares engagemang är så klart också viktigt.

3.1 Ekonomi

Projektet finansierades med utgångspunkt i formuleringen från avsiktsförklaringen: kostnader som uppkommer faller på respektive ansvarig part.

Trafikförvaltningens delar blir därmed dessa:

- Ökad driftkostnad självkörande t.o.m. 2024 50 mkr
- Ökad driftkostnad BRT linje t.o.m. 2024 20 mkr
- Utvecklingskostnader biljetter till mobilitetsapp (inkl.timmar) 4 mkr
- Finansiering Vinnova -2 mkr

Intern arbetstid för möten, utveckling m.m. har uppgått till totalt 3497 timmar varav 1553 timmar avser IT-delar med skapande av tekniska miljöer och program för att ge möjligheten att sälja SL-biljetter digitalt.

4 Erfarenheter och förbättringsförslag

De erfarenheter projektet vill lägga tyngd vid att ta med för framtida arbeten är främst mötesformen med alla tre berörda parter delaktiga på alla möten, oavsett fråga och nivå. Det skapar förståelse, har gett effektivitet och ibland ny syn på lösningar då även den part som inte direkt berörs av aktuell fråga faktiskt kan sitta på lösningen. Detta ihop med tydliga mål som alla inledningsvis accepterade och gemensamt arbetade för gör det möjligt att jämförelsevis snabbt få önskade åtgärder genomförda och därmed nå effekterna av dem.

Strukturen med styrgrupp, projektledning och delprojekt gjorde också att det fanns ett tydligt sätt att eskalera frågor som behövde mer tyngd i beslut eller för avvägning mellan olika projektdelar.

Om liknande projekt genomförs i framtiden ska man ha med sig att tidigt kolla på om det finns parter utanför de som gjort upp om samarbetet som berörs. I detta projekt t.ex. berördes grannkommunen Stockholms stad i en liten del av BRT-sträckningen. Detta uppmärksammades lite sent och skapade onödigt extrajobb. Liknande part som bara berörs lite perifert rekommenderas inte vara med i hela överenskommelsen och projektarbetet men delprojekten bör tidigt fånga upp om sådana berörda parter finns och ta nödvändiga möten med dem.

Trafikförvaltningens deltagare i projektet har fått möjlighet att lära och förstå mer om de andra parternas förutsättningar vid olika åtgärder. Något som givit en bättre kunskap i sig men också en större förståelse för att det kan finnas ett annat sätt att se på frågan än trafikförvaltningens syn.

4.1 Projektets styrande funktion

Styrgruppen bestod av deltagare från samtliga tre parter med personer i ledande position och beslutsmandat för sina organisationer. Deltagare med bra engagemang och kunskap för projektets framdrift.

4.2 Projektledningsfunktion

Projektledningen bestod av deltagare från samtliga tre parter med personer i olika roller som passade respektive parts deltagande i projektet. Projektledningen vara sammanhållande för de olika delprojekten och föredragande vid

styrgruppen. Kollektivtrafikoperatören Nobinas deltagare tog på sig att vara sammankallande till möten. Projektledningen hade fast möte en gång i veckan och ibland avstämningar eller deltog på andra möten däremellan.

4.3 Projektets operativa funktion

Delprojekten bestod av deltagare från samtliga tre parter med personer i olika roller som passade respektive parts deltagande i projektet. Delprojekten hade en utsedd kontaktperson per part för att underlätta kommunikation mellan parterna. Respektive delprojekt tog sedan med sig nödvändiga kunskaper och personer från alla tre parter vid möten och i sitt genomförande. Nobinas deltagare tog på sig att vara sammankallande till möten. Delprojekten hade möten med olika frekvens beroende på delprojektets omfattning och kunde variera över projektets hela tid.

5 Övrigt

Delar av projektet har delfinansierats genom stadsmiljöavtal men också av statens innovationsmyndighet Vinnova. Vid slutrapporteringen till Vinnova i början av 2021 blev responsen mycket positiv och uppmuntrande över att så mycket genomförts och gett så goda resultat.

Parallellt med projektet har olika forskningsuppdrag pågått från KTH, VTI och K2. Olika delar som tittat på den utveckling som gjorts, enskilda tjänster men också samarbetsformen i sig. Rapporterna finns att tillgå på respektive organisations sida, se referenser senare i detta dokument.

Projektet avlutas under 2021 som separat sammanhållande projekt. Några kvarvarande punkter hanteras inom ordinarie driftverksamhet i respektive organisation. Två delar fortsätter som projekt, autonom trafik och kombinerad mobilitetstjänster, men för trafikförvaltningen är dessa redan separata projekt som inte enbart fokuserar på Barkarbystaden.

Projektledningen föreslog till styrgruppen utifrån tidigare redovisad status på genomförda åtgärder att avveckla projektet under 2021. Risken att alla lärdomar och nyttor med samarbetet skulle gå förlorade med minskat intresse varefter kvarvarande frågor minskade i antal och omfattning ansågs stor. Projektledningen föreslog därför en kontrollerad avveckling där kvarvarande punkter överlämnades till drift tillsammans med ett stöd i införande av ett nytt arbetssätt där lärdomarna från detta projekts samarbetsform tas tillvara.

6 Referenser

Forskningsrapporter:

- KTH, Kelsey Oldbury: Public transport meets smart mobility, Roles and relationships shaping driverless shuttles and MaaS
- K2, Claus Hedegaard: Kollektivtrafikmyndigheter och smart mobilitet
- KTH, Yusak Susilo: Modern Mobility in Barkarby

Kundundersökningar:

- Trafikförvaltningen/Origo: Rapport Resvaneundersökning Barkarbystaden 20210204
- Trafikförvaltningen/Origo: Trafikförvaltningen Resvaneundersökning Barkarbystaden 2019 Rapport

Redovisning trafikutvecklingsprojekt Barkarbystaden

Modern mobilitet i Barkarbystaden
Håkan Karlsson, Trafikförvaltningen







Barkarby 15km nordväst om Stockholm city i Järfälla kommun

Barkarbystaden är ett område under uppbyggnad 2017-2036 och som växer med ca. 1000 lägenheter/år

När det är färdigt finns ca. 40 000 boende, 10 000 arbetsplatser, skolor, affärer, idrott och kultur på en yta av 2 km^2



Varför alla dessa insatser i Barkarbystaden

- Försök att ändra traditionen att kollektivtrafiken kommer en tid efter de boende har flytta in
  - Med konsekvensen att behöva få dem att byta till kollektivtrafik när de redan vant sig med andra sätt att åka
- Intresserad kommun och bussoperatör i området
- Ökad andel kollektivtrafik ökar värdet av investeringen i tunnelbanan när den öppnar 2026

Avsiktsförklaring mellan 3 parter

Regionen/Trafikförvaltningen, Järfälla kommun och Nobina

- 3 punkter som syftar till att förse området med en bra kollektivtrafik innan och efter tunnelbanans öppnande
- 3 punkter som syftar till att prova ny teknik
- 3 punkter som syftar till att marknadsföra mot boende och visa upp för andra intressenter



Organisation av projektet



6st olika delprojekt samt deltagande från forskning.

Varje blå ruta hade deltagande från alla tre parter. 3-parts samarbetet och tydliga mål som aktivt följdes upp anses som främsta skälet till framgång på relativt kort tid.

Självkörande bussar

- Körs sedan oktober 2018 som traditionell busslinje
- Värd ombord och vanlig SL-biljett gäller
- Bra sätt att se acceptans för självkörande fordon
- Anropsstyrning börjar testas under 2021
- Användas på gator där stora bussar inte kan köra eller glesbygd?







Snabbuss – BRT

lanserad augusti 2020

- 65p av 100 eller 2 stjärnor av 3 på bedömningsskalan för BRT
  - Klart högst i Sverige
- Tidtabell anpassad till tunnelbanan i Akalla

- BYD helelektrisk 18 m ledbuss
- 4 dörrpar
- Kapacitet 90 passagerare
  - (36 sittande, 53 stående och tillgänglighetsplats)
- Nattladdning i bussdepån Kallhäll
- Batteripaket 522 kWh



Utvändigt lite avvikande för att skilja sig från blå-buss men ändå kännas igen som buss/blå-buss
Invändigt gjort för att likna C30 invändigt med tanke på att detta i nuläget också är förlängning av tunnelbanan



Enkel/billig variant av separerade busskörfält testas, finns möjlighet att köra förbi hinder, finansierat med stadsmiljöavtal



Avstånd för avkänning av buss trimmas in så att det inte ska bli ett stopp. Förlängning till Barkarby station när ny bro öppnas.

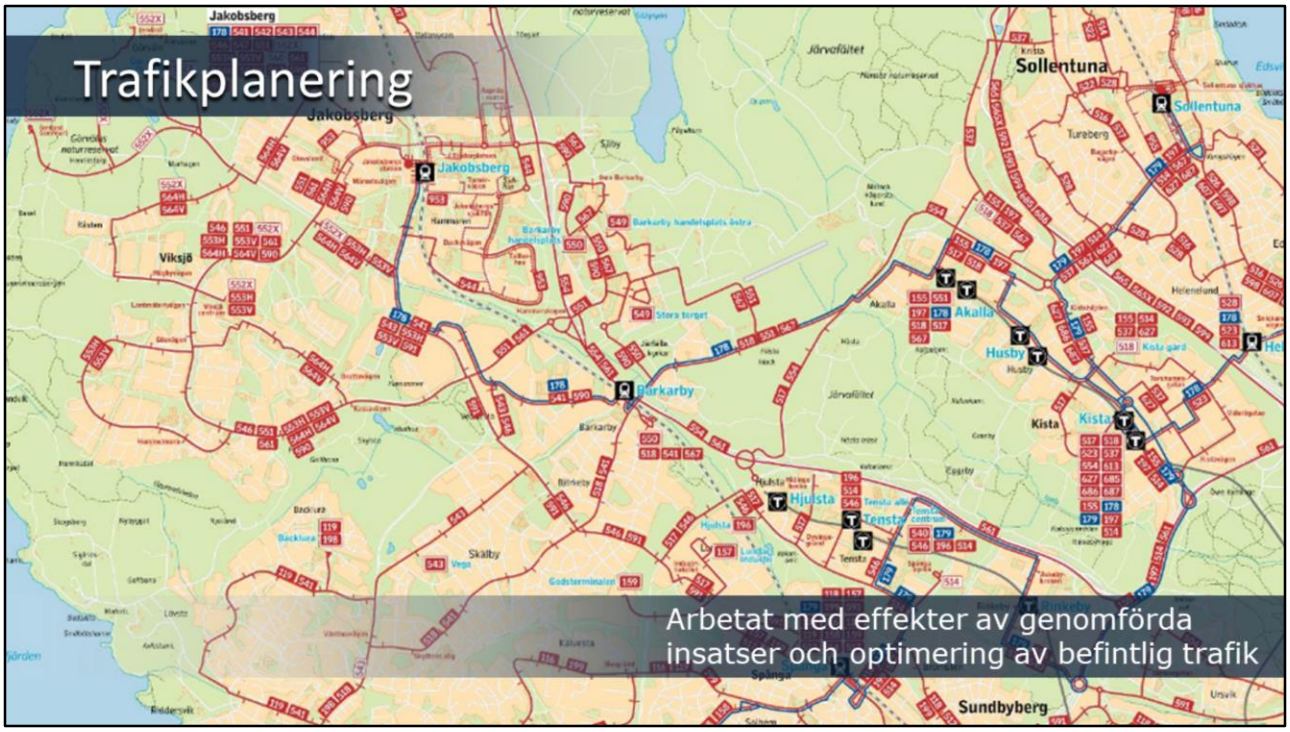
Kombinerad mobilitet



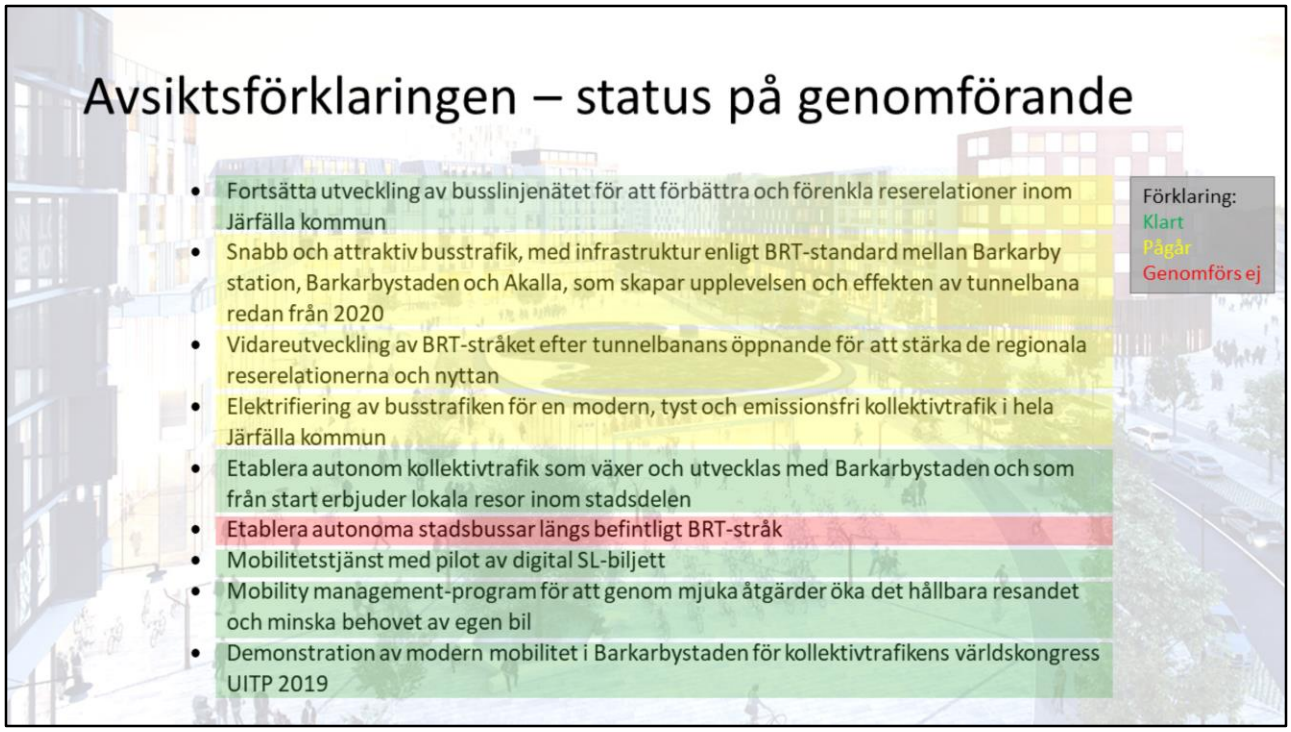
- Tjänsten Travis lanserad september 2019
- Reseplanerare som visar möjliga transporter, tid, kostnad, kaloriåtgång
- Innehåller kollektivtrafik, elektrisk billpool, cyklar i olika former, taxi och gång
- Drygt 60 000 SL-biljetter sålda per månad via Travis i inledningen av 2021


Kommunikation
Tidtabellen på plats – nu kan du åka utan chaufför
Nobina och Scania i banbrytande samarbete om självkörande fullängdsbussar i Sverige
Stora torget
Världen första självkörande linje
Stort nationellt och internationellt intresse
108 artiklar under 2019, nästan helt positiva!

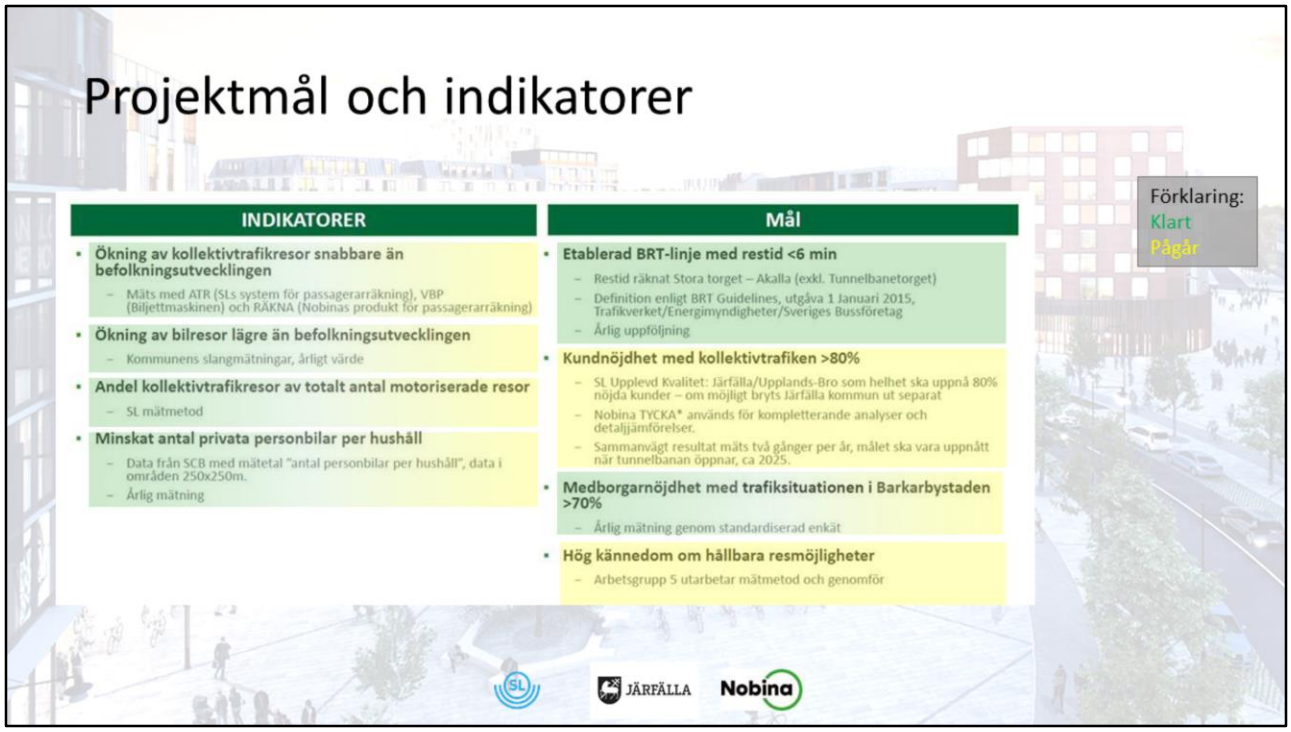

Medfinansiering
Ansökningar till Vinnova, Energimyndigheten och Stadsmiljöavtal har bidragit med ca. 60 miljoner kronor
Vad som går att söka pengar för varierar över tid


Trafikplanering
Arbetat med effekter av genomförda insatser och optimering av befintlig trafik
Jakobsberg
Järvafältet
Sollentuna
Viksjö
Akalla
Husby
Kista
Barkarby
Hjulsta
Tensta
Skälby
Backura
Sundbyberg

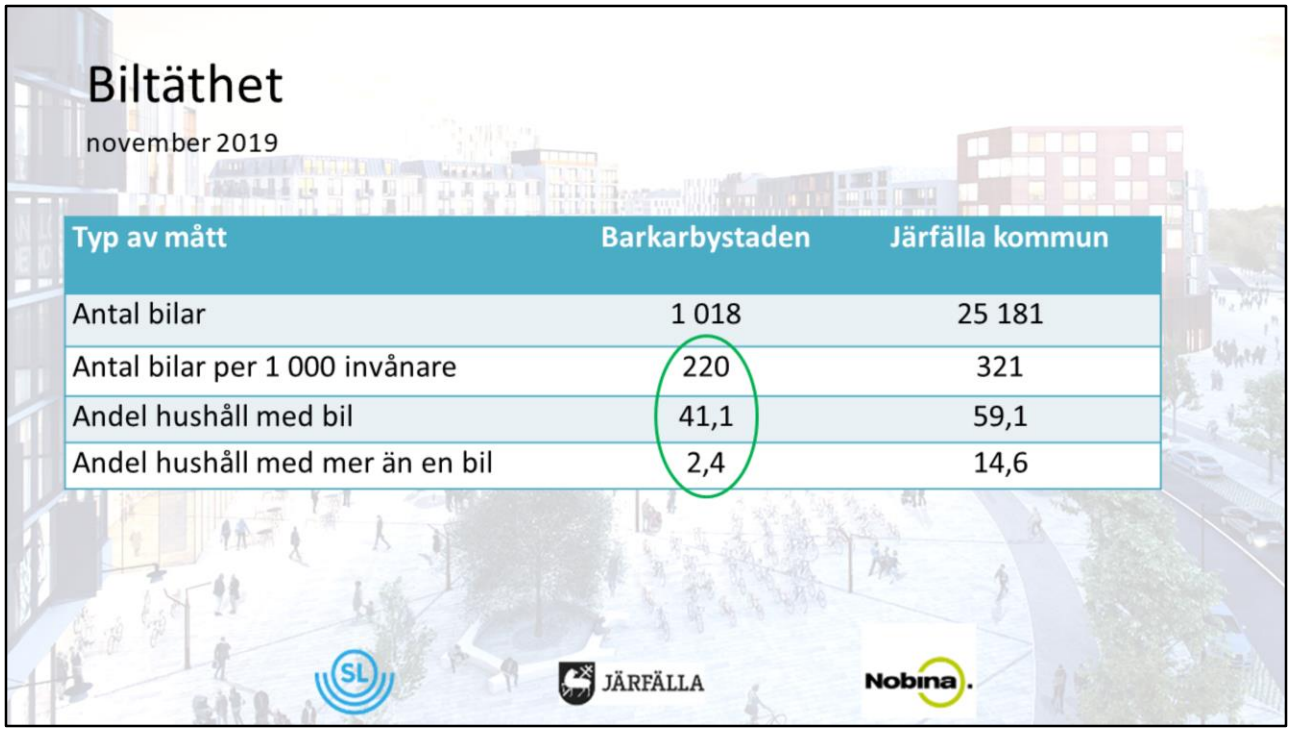

Mål och utvärdering
Uppföljning sker löpande med slutmål ca. 2028
• Ökning av kollektivtrafikresandet snabbare än befolkningsökningen
• Ökning av bilresor lägre än befolkningsökningen
• Etablera BRT-linje
• Kundnöjdhet med kollektivtrafiken
• Medborgarnöjdhet med trafiksituationen
• Hög kännedom om hållbara resmöjligheter



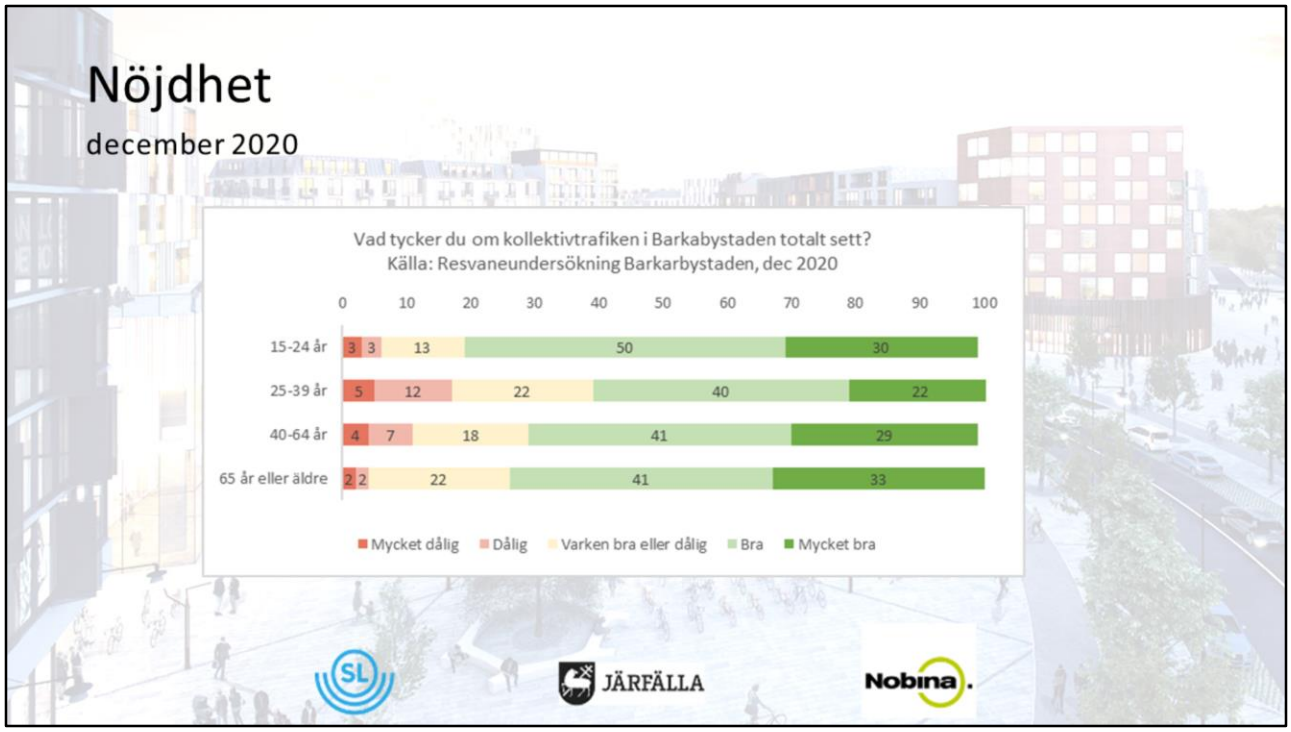
Gulmarkerade lever vidare inom normal trafikförändringsprocess samt framtida avtal
Stor autonom buss hann inte utvecklas av busstillverkarna, den får återkomma i ett annat projekt



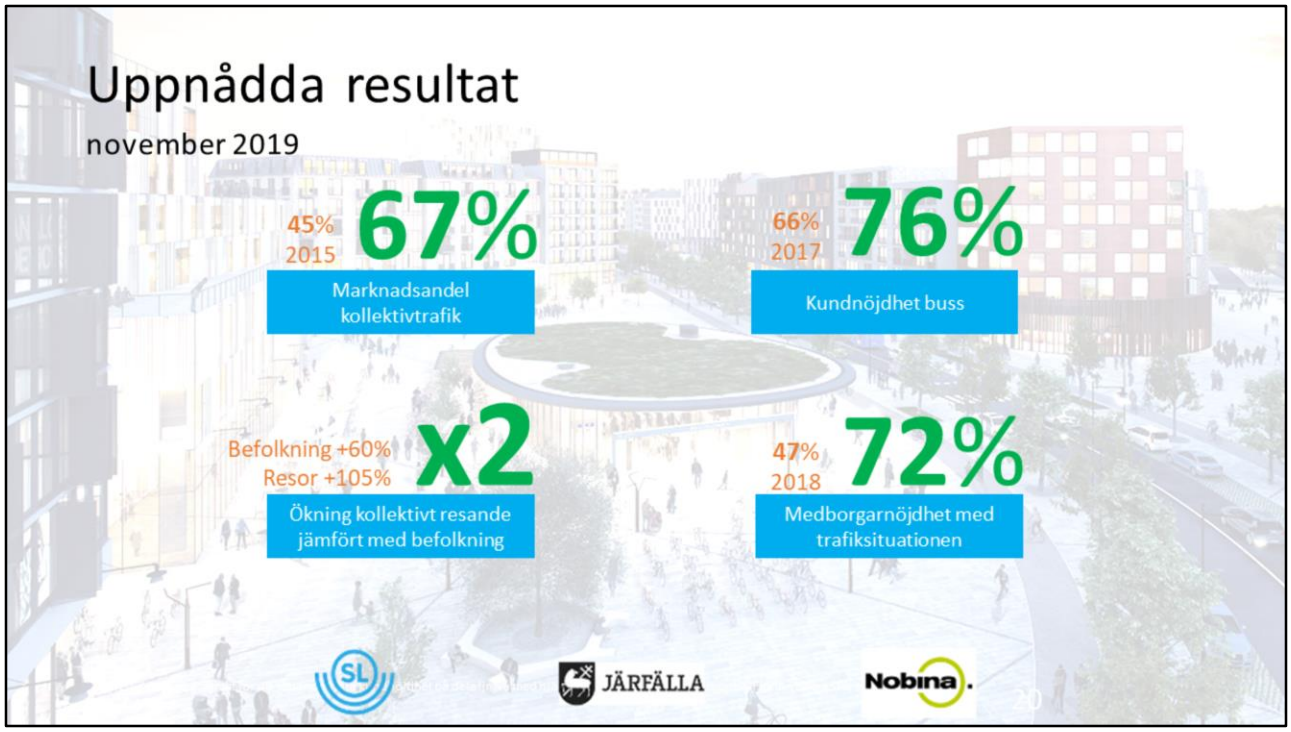
Punkterna Kundnöjdhet och Hög kännedom visade bra resultat i undersökningarna innan Covid pandemin men sedan blev de svåra att följa upp under tider av restriktioner. Övriga gröna och gula punkter är uppnådda men ska fortsätta följas upp flera år.



Ägandet av en andra bil har i princip utraderats, även första bil är lägre än omkringliggande och andra jämförbara områden.



Bra värden generellt men extra kul att unga är mest positiva, brukar vara tvärt om. Projektet vill gärna tillskriva detta effekten av uppmärksamheten i media som varit stor genom aktivt arbete från delprojekt kommunikation och presentationen av nya lösningar. Öppenhet och ny teknik gynnar nog främst uppfattningen hos yngre.



Gröna siffror redovisar resultat från undersökningar 2019 med samma metod som redovisas som tidigare mätning
Befolkning +60%, kollektivtrafikresande +105%