Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-08-18

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-12 33 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2021-08-31, punkt 20

Information om Stombussbokslut 2020

Ärendebeskrivning

Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. För att söka lösningar på dagens trängselproblem i busstrafiken och säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen samarbetar Region Stockholm med Trafikverket och länets kommuner. Detta ärende är information om Stombussbokslut för år 2020.

Bakgrund

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i samverkan med berörda kommuner tagit fram en stomnätsplan. Planen 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. En viktig planeringsprincip för stomtrafiken är att linjenätet ska vara robust och sällan förändras. I syfte att synliggöra stombusstrafikens särskilda egenskaper och betydelse har stombussarna idag en särskiljande färg från övrig busstrafik (blå istället för röd).

I stomnätsplanen preciseras även målstandarder för stombusstrafiken avseende exempelvis hastighet, hållplatsavstånd och turtäthet. Syftet med målstandarderna är att säkerställa att trafiken erbjuder attraktiva och effektiva resmöjligheter för dagens och framtida resenärer.

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. 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 ett genomförande av stombusslinjerna. Det övergripande syftet med åtgärderna som föreslås i studien och dess olika delutredningar är att skapa förutsättningar för ett större och sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard avseende turtäthet och restider.

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 trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket, Stockholms stad och övriga berörda kommuner arbetar med trimning av befintliga stombusslinjer samt olika projekt och åtgärdsvalsstudier.

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. På så sätt ska stombusstrafikens betydelse och potential tydliggöras.

Underlag

Detta informationsärende samt nedanstående underlag:

- Rapport: Stombussbokslut 2020

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-08-18

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sammanfattning av Stombussbokslut 2020

Ett utvecklat stombussnät med god framkomlighet har stor potential och kan bidra till måluppfyllelse inom flera områden. Det ökar kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar samt bidrar till att öka kollektivtrafikens marknadsandel, stärka tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna och avlasta de hårt belastade centrala delarna av spårnätet. Bättre framkomlighet ger även minskade trafikeringskostnader.

Går vi mot målen?

Det är fjärde gången som ett stombussbokslut tas fram i syfte att följa upp genomförandet av ett utvecklat stombussnät enligt stomnätsplanen. Det gör det möjligt att allt tydligare identifiera trender i genomförandet av framkomlighetsåtgärder och i utvecklingen av stomlinjernas framkomlighet.

Resandet med stombussarna har minskat kraftigt under 2020 på grund av den pågående coronapandemin. Jämfört med 2019 minskade resandet med 28 procent år 2020, vilket motsvarar cirka 90.000 färre påstigande per dygn. Resandeminskningen har framförallt skett i högtrafik, vilket tydligt kopplar till rekommendationerna att inte resa i rusningstrafik.

Resandet med stombusslinjerna har minskat ungefär lika mycket som resandet med övrig busstrafik, medan tunnelbana har minskat ännu mer, med över 40 procent. Generellt har innerstadsbussarna minskat mer än övrig busstrafik: Resandet med innerstadsstomlinjerna har minskat med 32 procent och de regionala stomlinjerna med 22 procent.

Turutbudet på stombusslinjerna är högt, framförallt under hög- och mellantrafik. Däremot finns det flera stombusslinjer som inte når upp till målstandarden för turtäthet under kvällar och tidig morgon.

Framkomligheten i stombussnätet uppvisar på övergripande nivå en liten förbättring år 2020 jämfört med år 2019, men det finns lokala skillnader. Förbättringen kan bero på mindre trängsel i vägnätet under pandemin, inte minst i morgonrusningen.

Framkomligheten för innerstadens stomlinjer 1, 3 och 4 har förbättrats mellan 2019 och 2020. Även stomlinje 471, 670 och 875 har fått något förbättrad

framkomlighet, medan framkomligheten har försämrats för främst stomlinje 173. Stombusslinjer med bäst framkomlighet är fortsatt linje 676 och 677.

I innerstaden står stombussen stilla under cirka en fjärdedel av den totala körtiden, antingen i trafik eller vid hållplats. Under 2020 har hållplatstiden minskat med cirka 2 procent, detta på grund av färre påstigande.

För de regionala stombusslinjerna har stomlinje 471 störst minskning av hållplatstiden med 2,5 procent kortare hållplatstid än 2019.

Under coronapandemin har det rapporterats om trängsel tidvis på vissa busslinjer, bland annat linje 4 och vissa 170-linjer. Oro för smitta upplevs marginellt starkare på buss än i spårtrafiken, vilket kan bero på mindre fordon och mindre plats att röra sig på.

Under pandemin har ett ökat fuskåkande uppmärksammats och det antas vara större på bussar än i spårtrafiken, beroende på att framdörrarna var stängda under en längre period, vilket fått konsekvenser för biljettviseringen på bussarna. Detta kan också påverka hållplatstiden, vilken som nämnts alltså har förbättrats något under 2020.

Stombussbokslutet visar på att behovet av framkomlighetsåtgärder är stort. Drygt hälften av sträckorna på stombussnätet uppfyller eller nästan uppfyller målstandard för hastighet, medan medelhastigheten ligger långt under målstandard för cirka en tredjedel av stombussnätet.

Än så länge har endast ett fåtal av de mer omfattande framkomlighetsåtgärder som identifierats i arbetet med ÅVS stombuss hunnit genomföras. Där lite större åtgärder har genomförts kan lokala förbättringar av framkomligheten i stombussnätet identifieras. Platser som fått bättre medelhastighet är exempelvis längs E18 förbi Danderyd och Täby samt längs Roslagsvägen mellan Frescati och Bergshamra.

I innerstaden har små förbättringar i medelhastighet under 2020 skett längs Hantverkargatan, Birger Jarlsgatan, Värtavägen och Tegeluddsvägen. Skanstullbron, Götgatan, Ringvägen, Hornsgatan och Södra Fiskartorpsvägen har däremot fått sämre medelhastighet.

Det finns ett tydligt samband mellan hållplatsavstånd och medelhastighet. De stombusslinjer med ett genomsnittligt hållplatsavstånd som inte når upp till målstandarden för hållplatsavstånd har också svårt att nå upp till målstandarden för medelhastighet. Det är framförallt i innerstaden som hållplatsavståndet är för kort men även på platser som ligger längre ut i länet, i bland annat Ekerö, Vaxholm och Värmdö.

Sker genomförandet i rätt takt?
Stråkstudierna som identifierar åtgärder för att förbättra framkomligheten i respektive stråk sker i takt med tidplanen. Under 2020 har en ny stråkstudie och tre sträckningsstudier startats upp och tre sträckningsstudier har slutförts.

Under 2020 har inga åtgärder som identifierats inom åtgärdsvalsstudien genomförts, samt att flertalet åtgärder har lagts till från stråk 12, 14 och Gudöbroleden vilket innebär att 16 procent av de identifierade åtgärderna nu har genomförts. Antalet budgeterade åtgärder för genomförande under kommande år har ökat med ytterligare 16 stycken.

Den ökade genomförandetakten illustreras även genom ökade medel för investeringar i förbättrad framkomlighet för planerade investeringar under 2021.

Tidigare år är det framförallt kommunerna som kraftigt ökat sina investeringar och budgeterade medel. Men för planerade investeringar 2021 halveras kommunernas budgeterade medel, medan Trafikverket har en betydligt större summa budgeterad än tidigare.

Ett utvecklat stombussnät i enlighet med Stomnätsplanen omfattar cirka 400 km väg, vilket utgör cirka 2 procent av regionens vägar. För att uppnå en god framkomlighet för stombusslinjerna längs dessa vägar har det totala investeringsbehovet för framkomlighetsförbättrande åtgärder bedömts till storleksordningen 2,5 miljarder kronor. Den totala samhällsnyttan av investeringen bedöms vara ännu större, i storleksordningen 15 miljarder.

Hittills har cirka 208 miljoner investerats och ytterligare 89 miljoner finns budgeterade för investeringar under 2021, vilket tillsammans utgör cirka 10 procent av det bedömda behovet av investeringar för ett stombussnät med god framkomlighet.

Inom trafikförvaltningen pågår ett arbete med återtagande av resenärer efter pandemin, där olika åtgärder identifieras, exempelvis åtgärder för minskad risk för trängsel och minskad smittorisk, översyn av biljettsortiment, information och utvecklade försäljningskanaler med mera.

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.

Konsekvenser för miljön
En mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik lockar fler resenärer och bidrar till minskade emissioner från biltrafiken. Ett utvecklat stomnät ger 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

Den pågående åtgärdsvalsstudien för förbättrad framkomlighet i stombussnätet, där trafikförvaltningen tillsammans med länets kommuner och trafikverket identifierar framkomlighetsåtgärder som alla parter kan ställa sig bakom, är en väl upparbetad process. Som stombussbokslutet visar har projektet lyckats ta fram en gedigen åtgärdslista på över 80 framkomlighetsåtgärder. Åtgärdsvalsstudien fungerar väl för detta ändamål.

Efter avslutad åtgärdsvalsstudie behöver ett arbete ta vid att genomföra de identifierade framkomlighetsåtgärderna. Detta är ett komplext arbete som berör många aktörer och det finns behov att utveckla denna del av arbetet ytterligare.

En viktig del av genomförandet är åtgärdernas finansiering. Detta kan ske helt eller delvis via statlig finansiering i länsplan och nationell plan. Länsplanen kan stödja ny- eller ombyggnation av trafiksignaler/bussprioritet, kollektivtrafikkörfält och förbättrade hållplatser och bytespunkter samt omdisponering i gaturummet och korsningar på det regionala och kommunala vägnätet. Framkomlighetsförbättrande åtgärder för kollektivtrafiken är prioriterade åtgärder i länsplanen.

Utrymmet i länsplanen är dock samtidigt begränsat, vilket betyder att konkurrensen om medlen i planen är hård. Det innebär att det därför är riskabelt att villkora ett genomförande av framkomlighetsåtgärderna i stombussnätet med statlig medfinansiering via länsplanen.

För att stombussatsningen ska bli lyckosam krävs också 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 vidare att man finner helhetslösningar där stombusskonceptet integreras i stadsbyggandet och att de föreslagna framkomlighetsåtgärderna möjliggör goda lösningar även för övriga trafikslag. Även dessa frågor behöver adresseras i arbetet efter avslutad åtgärdsvalsstudie.

Sedan stomnätsplanen antogs 2014 har vissa planeringsförutsättningar förändrats. Inom ramen för trafikförvaltningens pågående arbete med kollektivtrafikplan 2050 genomförs därför analyser för att säkerställa att stomnätet är aktuellt och utreda vilka ytterligare utvecklingsbehov av stomnätet som finns till 2030 och 2050.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE
2021-08-18

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

STOMBUSSBOKSLUT 2020

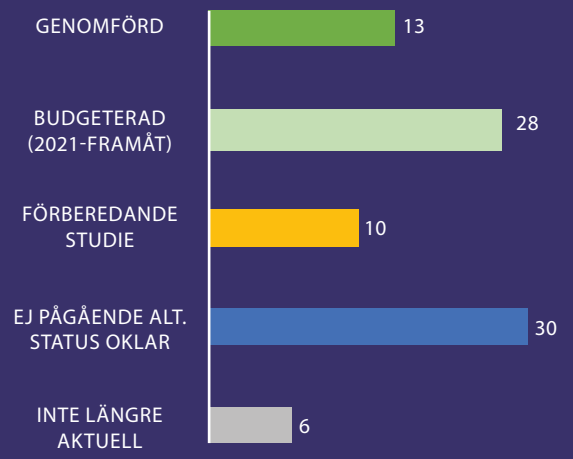


Region Stockholm

TRAFIKVERKET

SAMMANFATTNING

ÅTGÄRDER



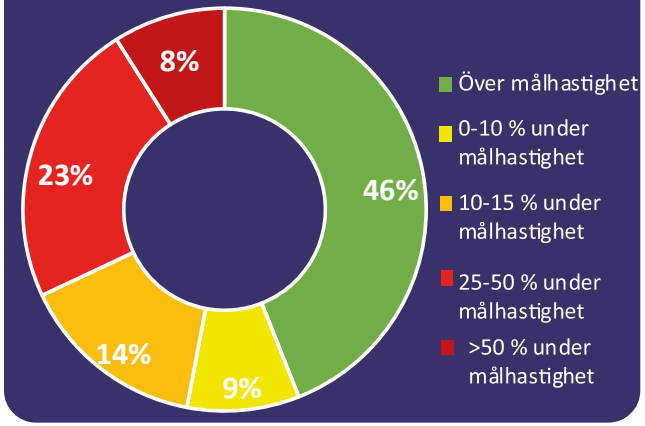
UPPLEVD NÖJDHET

78 % ÄR NÖJDA MED BUSSTRAFIKEN, DETTA KAN JÄMFÖRAS MED KUNDNÖJDHETEN FÖR TUNNELBANETRAFIKEN, SOM ÄR 80 %. BÅDA ANDELARNA ÄR PÅ SAMMA NIVÅ SOM DET VAR 2019.



FRAMKOMLIGHET

55 % AV STOMBUSSNÄTET UPPFYLLER HELT ELLER NÄSTAN HELT MÅLHASTIGHET.



RESANDE

VARJE DAG GJORDES INNAN PANDEMIN CIRKA 325 000 RESOR MED STOMBUSS, AV DESSA GJORDES 56 % AV RESORNA MED INNERSTADENS STOMBUSSAR. ÅR 2020 VAR SIFFRAN 234 000 RESOR OCH AV DESSA GJORDES 53 % MED INNERSTADENS STOMBUSSAR



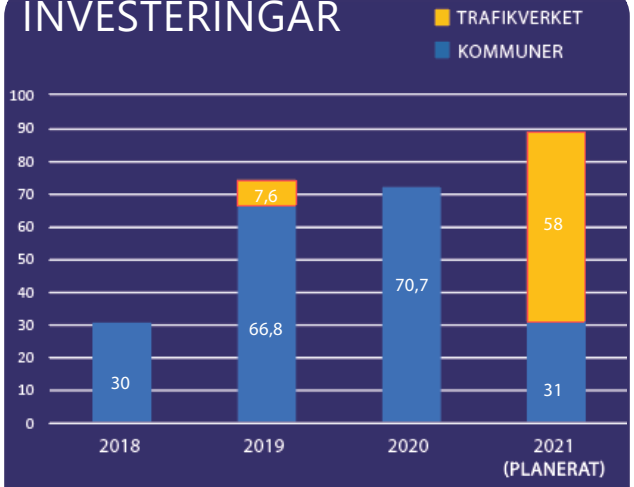
- 28 %

PÅSTIGANDE PER DYGN SEDAN 2019

- 37 %

PÅSTIGANDE I HÖGTRAFIK SEDAN 2019

INVESTERINGAR



KOMMUNERNAS INVESTERINGAR HAR ÖKAT MED 6 % MELLAN 2019 OCH 2020

FÖRANKRING & SAMVERKAN

STOMNÄTSPLANEN BEAKTAS I KOMMUNERNAS PLANER I ÖVER 86 % AV KOMMUNERNA SOM HAR BESVARAT ENKÄTSTUDIEN FÖR 2020.

SAMARBETEN FÖR BUSSFRÄMJANDE ÅTGÄRDER SKER MELLAN 82 % AV KOMMUNERNA SOM HAR BESVARAT ENKÄTSTUDIEN FÖR 2020.

FÖRORD

Det är fjärde gången som ett stombussbokslut tas fram i syfte att följa upp genomförandet av ett utvecklat stombussnät enligt Stomnätsplanen. Stombussbokslutet ger en samlad bild av stombussnätets utveckling i länet och är en viktig grund för kommande planering. Stombussbokslutet har även en viktig roll i att lyfta fram stombusstrafikens betydelse och dess potential för länets utveckling.

År 2020 var ett speciellt år sett till den pågående coronapandemin som påverkat resandet med kollektivtrafiken i stor utsträckning. Detta syns också tydligt i årets statistik. Trafikförvaltningen har även publicerat en rapport som ger en överblick hur coronapandemin och restriktionerna som införts har påverkat kollektivtrafiken och resvanorna i Region Stockholm.

Före pandemin genomfördes cirka 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. Under 2020 var denna siffra cirka 234 000 resor. Stombussarna ska kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet. De kompletterar spårsystemet och skapar tvärkopplingar som binder samman regionen på ett effektivt sätt.

För att höja kvaliteten i stombussnätet antogs år 2014 Stomnätsplan för Stockholms län av Trafiknämnden vid Region Stockholm efter remiss till länets kommuner. Planen innehåller förslag på ett utvecklat stomnät för hela länet, med såväl spårinvesteringar som nya och justerade stombusslinjer. Grundläggande för det utvecklade stomnätet är de målstandarder och planeringsprinciper som föreslås.

Dessa innebär att den framtida stomtrafiken måste planeras för en hög framkomlighet och prioritet i trafiksystemet för att målen ska uppnås. Trafikförvaltningen och Trafikverket har gemensamt tagit initiativ till genomförandet av Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet för att förbättra framkomligheten och möjliggöra genomförande av ett utvecklat stombussnät. De samlade insatserna för förbättrad framkomlighet benämns - Grönt ljus stombuss.

Ett utvecklat stombussnät med god framkomlighet har stor potential och kan bidra till måluppfyllelse inom flera områden. Det ökar kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar, bidrar till att öka kollektivtrafikens marknadsandel, stärker tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna och avlastar de hårt belastade centrala delarna av spårnätet.

Stombussbokslutet har tagits fram i samarbete mellan Trafikförvaltningen i Region Stockholm och Trafikverket Region Stockholm tillsammans med länets kommuner som har bidragit till stombussbokslutet genom faktainsamling och genom att svara på en enkätundersökning.

INNEHÅLL

1. INLEDNING 5

2. STOMBUSSBOKSLUT 2020 6

2.1 Utredda stråk 7

2.2 Åtgärder i stombussnätet 2020 10

2.3 Medelhastighet och hållplatsavstånd 15

2.4 Utveckling av trafikeringen 22

2.5 Utveckling av resandet 24

2.6 Upplevd nöjdhet 26

2.7 Förankring och samverkan 27

3. ANALYS OCH SUMMERING 28

1.INLEDNING

Trafikförvaltningen i Region Stockholm har i samverkan med berörda kommuner tagit fram en stomnätsplan vilken inkluderar spårtrafik samt stombussnätet. Stomnätsplanen gick på remiss till länets kommuner och antogs av Trafiknämnden i februari 2014 och syftar till att fastställa principer för stomtrafik och identifiera lämpliga stråk för ny stomtrafik i hela Stockholms län till år 2030. En viktig planeringsprincip för stomtrafiken är att linjenätet ska vara robust och sällan förändras. I syfte att synliggöra stombusstrafikens särskilda egenskaper och betydelse har stombussarna idag en särskiljande färg från övrig busstrafik (blå istället för röd).

BAKGRUND & SYFTE

Varje dag gjordes innan pandemin nästan 325 000 resor med stombussarna på ett vägnät som utgör 350 km. Det är nästan lika många resor som sker i hela pendeltågssystemet och betydligt fler än alla resor med spårvägar och lokalbanor tillsammans. Under 2020 har färre resor gjorts i kollektivtrafiken i länet men stombusstrafiken står fortfarande för en stor del av resandet. 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. Arbetet med stombussnätet ligger helt i linje med genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet och RUFS 2050.

Trafikförvaltningen och Trafikverket har gemensamt tagit initiativ till genomförandet av *Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet*. 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. För att följa genomförandet av ett utvecklat stombussnät tas ett årligt stombussbokslut fram. Stombussbokslutet fyller en viktig funktion för återkoppling och uppföljning. Det utgör även ett viktigt underlag för kommande planering. Stombussbokslutet syftar till att:

- Följa upp framkomligheten i stombussnätet
- Följa upp att tillräckligt många åtgärder genomförs för att uppnå stomnätsplanens målbild
- Lyfta stombusstrafikens betydelse och dess potential

KORT OM GRÖNT LJUS STOMBUSS

Region Stockholm och Trafikverket med stöd av kommunerna i Stockholms län, har 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. Utöver arbetet med åtgärdsvalsstudien för förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet genomförs andra insatser för att förbättra framkomligheten inom *Gemensam handlingsplan för framkomlighet 2017 - 2021* (befintliga linjer) och andra projekt och åtgärdsvalsstudier i Trafikverkets och Trafikförvaltningens regi.

METODBESKRIVNING

Stombussbokslutet baseras främst på uttag från Trafikförvaltningens databas RUST samt en enkätundersökning om åtgärder, investeringar och förankring av stombussnätet där svar samlats in från Trafikverket, Trafikförvaltningen och länets kommuner.

Redovisning i bokslutet	Källa för inhämtning av data
Åtgärder	Enkät till alla kommuner ,Trafikförvaltningen och Trafikverket
Infrastrukturprojekt som påverkar stombussnätet	Enkät till alla kommuner i länet och Trafikverket
Investering i stombussnätet	Enkät till alla kommuner i länet och Trafikverket
Medelhastighet	RUST
Körtid, trafikståtid, hållplatstid	RUST
Hållplatsavstånd	RUST
Trafikutbud (turtäthet)	RUST
Resenärsmängder (antal påstigande)	RUST
Stöd bland länets kommuner	Enkät till alla kommuner i länet och Trafikverket
Samverkan mellan kommuner	Enkät till alla kommuner i länet och Trafikverket

2. STOMBUSSBOKSLUT 2020



2.1 UTREDDA STRÅK

Inom åtgärdsvalsstudien för förbättrad framkomlighet i stombussnätet utreds stråken utanför innerstaden samt att det finns en handlingsplan för åtgärder, bland annat i innerstaden och för 170-linjerna.

I stomnätsplanen finns 11 stombusslinjer utanför Stockholms innerstad. De 11 linjerna har delats in i stråk utifrån strategiska noder i stomlinjenätet och i viss mån efter geografisk utbredning. Uppdelningen i stråk har skett för att förenkla utredningsarbetet och har ingen annan praktisk betydelse. För stråk med identifierade framkomlighetsproblem genomförs stråkstudier enligt ÅVS-metodiken där möjliga framkomlighetsförbättrande åtgärder identifieras.

UTREDDA STRÅK INOM ÅVS FÖRBÄTTRAD FRAMKOMLIGHET I STOMLINJENÄTET

Fram till år 2020 har 12 stråk utretts inom åtgärdsvalsstudien för förbättrad framkomlighet i stombussnätet. Därutöver har en förenklad stråkstudie genomförts. För närvarande (våren 2021) pågår två stråkstudier, stråk 12 som påbörjades år 2019 och stråk 17 som startade under 2020. Under 2020 slutfördes stråk 14. Se utredda stråk på sida 9. I utredningsplanen återstår 8 stråk.

Vid sidan om stråkstudierna där framkomlighetsåtgärder identifieras, genomförs sträckningsstudier där sträckningen för framtida stombusslinjer studeras och fastställs. Under 2020 startade 3 sträckningsstudier, varav 2 också avslutades under 2020, dessutom avslutades under året en sträckningsstudie som startade 2019.

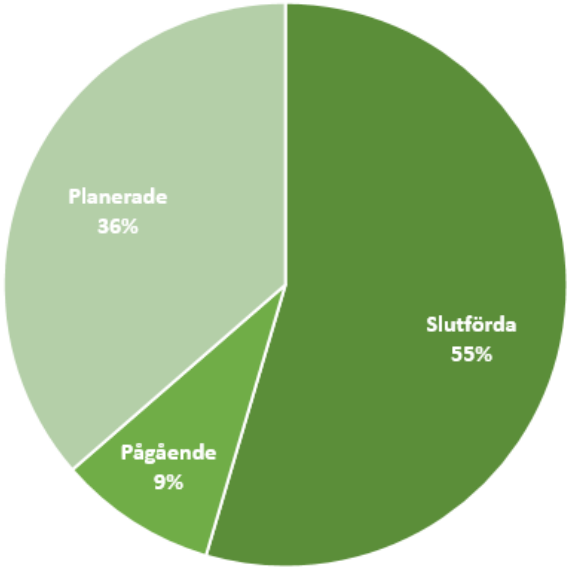
Slutförda sträckningsstudier under 2020:

- Linje E. Sträckan Solna – Vällingby
- Linje N. Sträckan Norsborg – Masmo
- Linje H. Sträckan Upplands Väsby (väg 268 – rondellen på Mälarvägen)

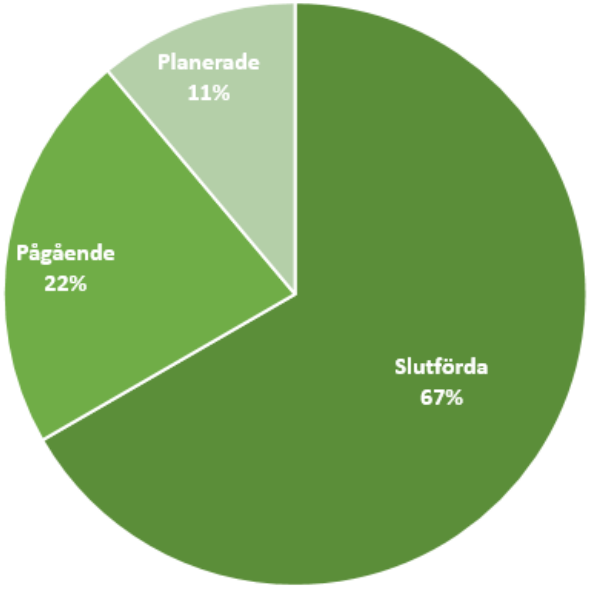
Pågående sträckningsstudier 2020:

- Linje J. Sträckan Sollentuna C – Täby C/Arninge
- Linje K. Sträckan Vällingby/Johannelund och Helenelund.

I utredningsplanen återstår en sträckningsstudie (Nykvarn - Östertälje) som har påbörjats 2021.



Figur 1. Fördelning av utförda, pågående och planerade stråkstudier år 2020.



Figur 2. Fördelning av utförda, pågående och planerade sträckningsstudier år 2020.

UTREDDA STRÅK INOM GEMENSAM HANDLINGS-PLAN STOMBUSS 2017 - 2021

Gemensam handlingsplan stombuss syftar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombusslinjer och 170-linjerna. Åtgärderna utförs i samverkan mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket, berörda kommuner och bussentreprenörer. Gemensam handlingsplan har ett kortare tidsperspektiv än stråkstudierna och tanken är att åtgärderna ska kunna genomföras inom ett år och få effekt snabbt.

Åtgärderna i handlingsplanen syftar till att:

- Minska restiden
- Minska körtidsvariationen och öka restidens förutsägbarhet
- Minska variationen i väntetid vid hållplats genom förbättrad regularitet
- Öka kollektivtrafikens attraktivitet

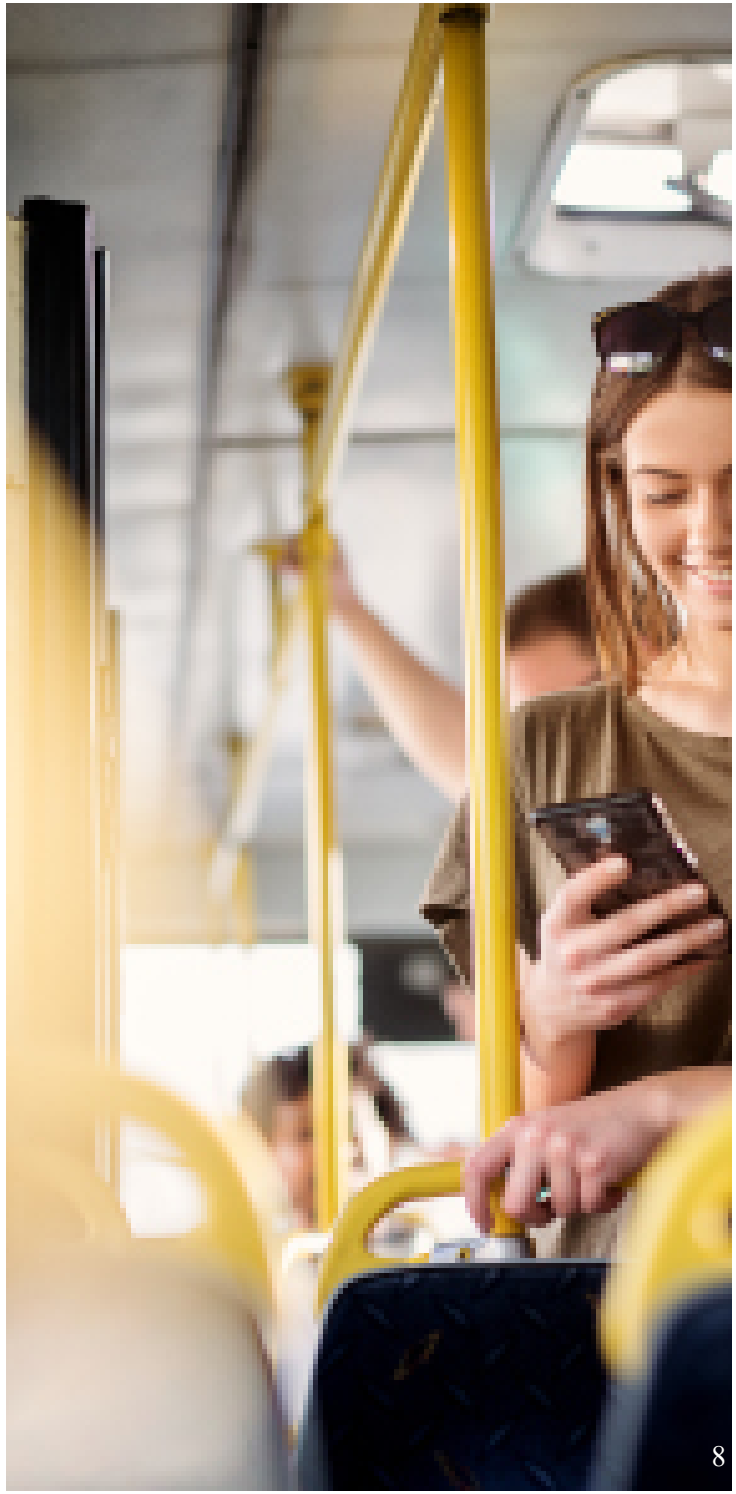
Stombusslinje 1 och 4
För linje 4 har ett försök med framkomlighetsåtgärder på Hornsgatan och Odengatan påbörjats under 2020. Försöken fortsätter under 2021. Under året genomfördes också en utredning av linje 4 som en renodlad BRT-linje på hela dess linjesträckning, utanför ramen för handlingsplanen.

Stombusslinje 2 och 3
På grund av rådande läge med coronapandemin kommer linjerna 2 och 3 inte att utredas inom ramen för handlingsplanens tidsplan. Däremot utreds linjerna utanför handlingsplanen i ett samarbete med trafikförvaltningen och bussoperatörer där åtgärder projekteras och med påbörjat genomförande under 2022.

Stombusslinje 172 och 173
Trimningsåtgärderna som genomfördes under 2019 har följts upp och sammanställts till en slutrapport under våren 2020.

Stombusslinje 176 och 177
Rapport med förslag på trimningsåtgärder färdigställdes under hösten 2020 för implementering under 2021-2022. På grund av rådande läge är det något osäkert när eftermätning och slutrapport kan färdigställas. Det kommer också med stor sannolikhet ske utanför ramen för handlingsplanen då projektet avslutas i slutet av 2021.

Stombusslinje 178 och 179
Under 2020 har ingen utredning skett inom ramen för handlingsplanen.



Stråk 1, 2 & 3: Norra Sköndal – Gullmarsplan, Nacka C – Slussen, Gullmarsplan – Solna C
Föreslagna åtgärder: 14 st
Investering: cirka 140 - 200 Mkr
Beräknad restidsvinst: 17 respektive 18 minuter per riktning i morgonens högtrafik

Stråk 4: Flemingsberg – Skarpnäck
Föreslagna åtgärder: 11 st
Investering: cirka 34 Mkr
Beräknad restidsvinst: 11 - 12 minuter per riktning i morgonens högtrafik

Stråk 5: Nacka trafikplats – Hemmesta vägskäl
Föreslagna åtgärder: 7 st
Investering: cirka 59 Mkr
Beräknad restidsvinst: 8 - 9 minuter per riktning i morgonens högtrafik

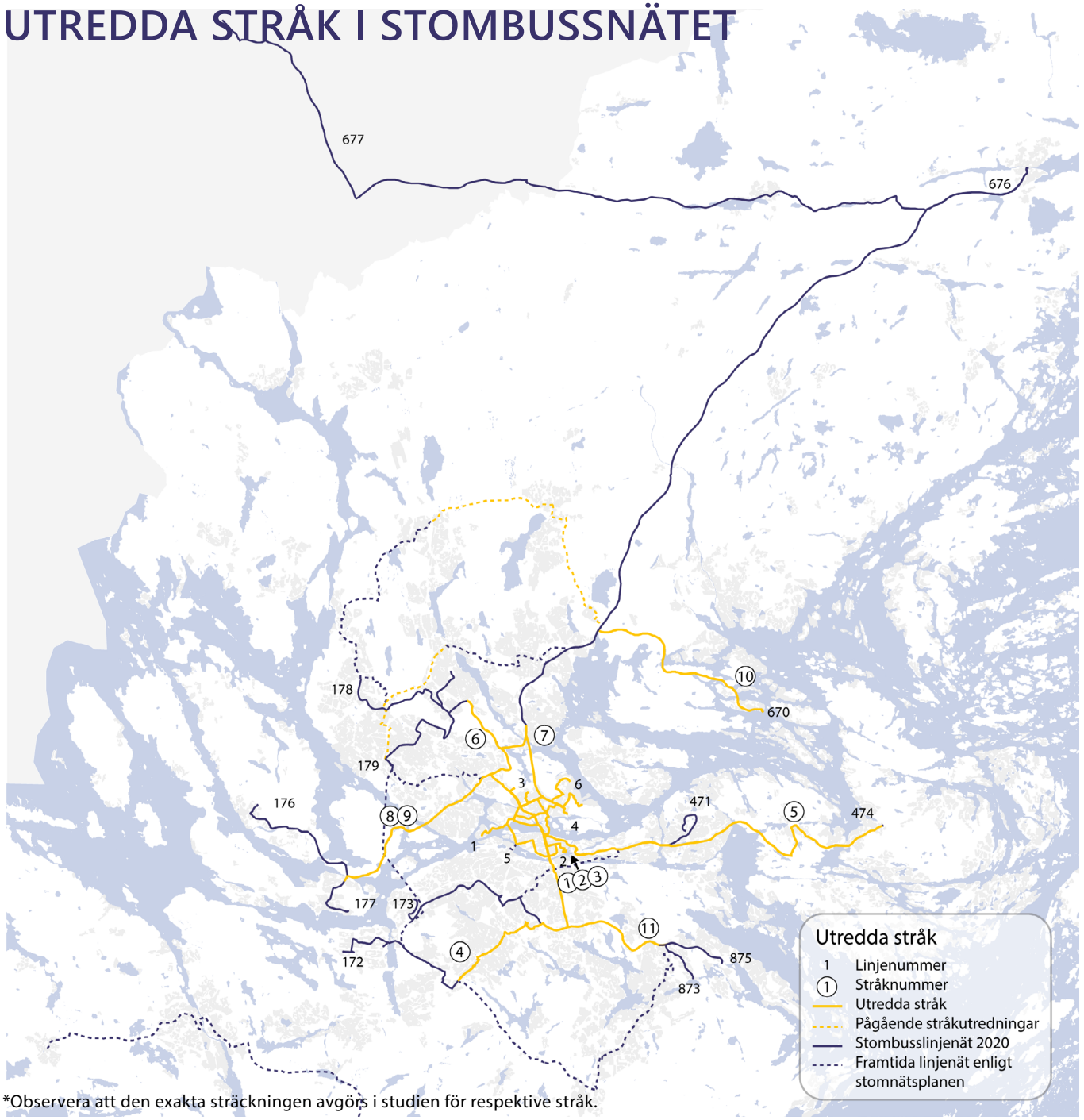
Stråk 6 & 7: Helenelund/Solna centrum - Danderyds sjukhus, Danderyds sjukhus - Tekniska högskolan
Föreslagna åtgärder: 12 st
Investering: cirka 126 - 129 Mkr
Beräknad restidsvinst: 2 - 3 minuter per riktning i morgonens högtrafik

Stråk 8 & 9: Solna C – Brommaplan – Trappström
Föreslagna åtgärder: 7 st
Investering: cirka 127 Mkr
Beräknad restidsvinst: 8 respektive 10 minuter per riktning i morgonens högtrafik

Stråk 10: Arninge - Vaxholm
Föreslagna åtgärder: 5 st
Investering: cirka 11,4 Mkr
Beräknad restidsvinst: 1 respektive 3 minuter per riktning i morgonens högtrafik

Stråk 11: Tyresö C - Skarpnäck - N Sköndal
Föreslagna åtgärder: 4 st
Investering: cirka 18,9 Mkr
Beräknad restidsvinst: 4 minuter per riktning i morgonens högtrafik

UTREDDA STRÅK I STOMBUSSNÄTET



*Observera att den exakta sträckningen avgörs i studien för respektive stråk.

2.2 ÅTGÄRDER I STOMBUSSNÄTET 2020

Varje år följs statusen för åtgärderna inom ÅVS-arbetet upp. Uppföljningen inkluderar både åtgärder som identifierats inom ramen för ÅVS-arbetet och därefter genomförts, andra åtgärder som genomförts av Trafikverket och länets kommuner samt infrastrukturprojekt som främjar stombusstrafiken.

16 %

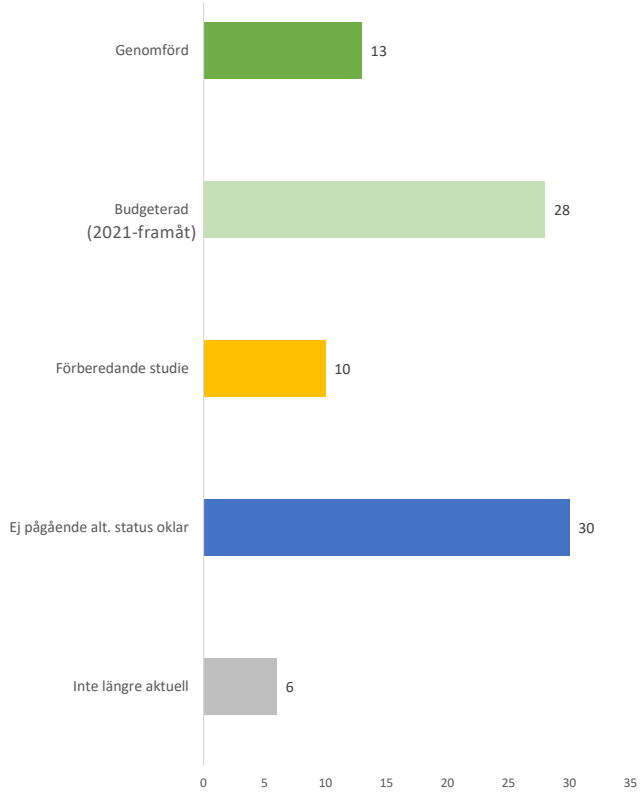
AV DE HITTILLS IDENTIFIERADE ÅTGÄRDERNA HAR GENOMFÖRTS

ÅTGÄRDER INOM ÅVS-ARBETET

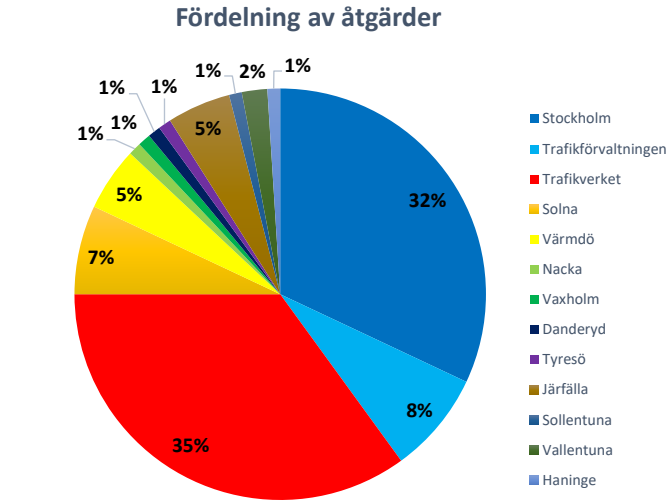
Under 2020 genomfördes inga åtgärder, men ytterligare 5 av de åtgärder som har identifierats inom åtgärdsvalsstudien har budgeterats. Antalet åtgärder har ökat eftersom 11 åtgärder har tillkommit från Gudöbroleden och stråk 12 som är budgeterade, samt 9 åtgärder för stråk 14 som har status ej pågående. Det innebär att det i december 2020 sammanlagt har genomförts 13 åtgärder och 28 åtgärder finns planerade och budgeterade, se Figur 3 och Tabell 1.

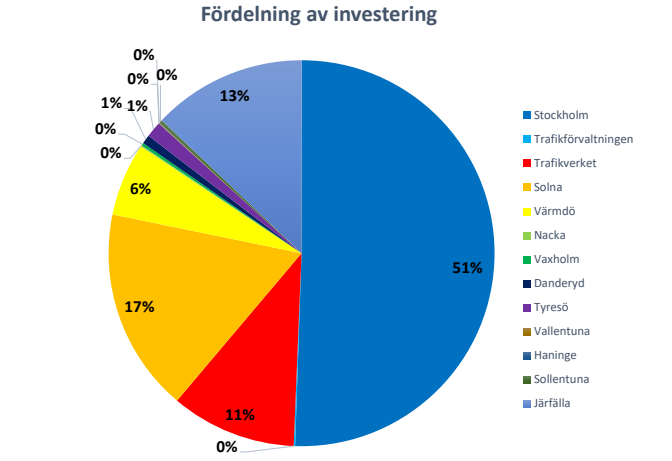
Totalt har 81 åtgärder identifierats inom åtgärdsvalstudien för förbättrad framkomliget i stombussnätet, om man tar bort de som inte längre bedöms som aktuella.

Åtgärderna som hittills har genomförts inom åtgärdsvalstudien har genomförts av Trafikverket, Trafikförvaltningen och Stockholms stad. Stockholms stad och Trafikverket är de väghållare som ansvarar för flest åtgärder, samt att Stockholm ansvarar för 50 % av identifierade investeringskostnader. Även Solna, Värmdö och Järfälla ansvarar för flera av de hittills identifierade åtgärderna och över en tredjedel av identifierade investeringskostnader.



Figur 3. Sammanställning av åtgärder inom ÅVS - förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, status december 2020.





Figur 4 och 5. Fördelning av de åtgärder som identifierats inom stråkstudierna uppdelat per kommun (ovan) samt investeringskostnad (under).

Nedanstående åtgärder har genomförts under 2020 som en del i att utveckla busstrafiken i länet.

ÅTGÄRDER INOM GEMENSAM HANDLINGSPLAN STOMBUSS 2017 - 2021

Stombusslinje 1 och 4

Flertalet åtgärder har genomförts under 2020:

- Förlängning av hållplats Mariebergsgatan
- Överbrett kollektivtrafikkörfält och sammanslagning av hållplatser, Fleminggatan
- Framkomlighetsåtgärder vid Skanstull
- Kollektivtrafikkörfält på Gjörwellsgatan på sträckan Fyrverkarbacken – Rålambsvägen

Det har även påbörjats ett försök med framkomlighetsåtgärder under 2020 på Hornsgatan och del av Odengatan. Inom ett annat projekt har följande åtgärder genomförts;

- Londonviadukten - förlängt dubbelhållplatsläge in mot stan
- Hamngatan/Norrlandsgatan - refugjustering
- Stureplan - klackjustering och bytt plats på taxiplatser och utryckningsplats
- Sturegatan - busskörfält norrgående
- Fleminggatan - förlängning av hållplats

Stombusslinje 2 och 3

Under 2020 har inga åtgärder för dessa linjer genomförts inom ramen för handlingsplanen. På grund av rådande pandemi, som gjorde det svårt att utvärdera stombusslinjerna på ett rättvist sätt, kommer ej linjerna 2 och 3 utredas inom ramen för handlingsplanen under 2021.

Stombusslinje 172 och 173

Trimningsåtgärder som genomfördes under 2019 har följts upp, utvärderats och sammanställts till en slutrapport under våren 2020.

Stombusslinje 176 och 177

Rapport med förslag på trimningsåtgärder färdigställdes under hösten 2020 för implementering under 2021-2022. På grund av rådande pandemi är det något osäkert när eftermätning och slutrapport kan färdigställas. Det kommer också med stor sannolikhet ske utanför ramen för handlingsplanen då projektet avslutas vid årsskiftet.

Stombusslinje 178 och 179

Under 2020 har inga åtgärder genomförts inom ramen för handlingsplanen.

ANDRA BUSSFRÄMJANDE ÅTGÄRDER OCH AKTIVITETER

Nacka kommun

Ny gång-och cykelväg på Mensättravägen från Skarpövägen till Orminge centrum som får positiv inverkan på stombussnätet genom separation av trafikslag.

Täby kommun/Vaxholms kommun

Byggnation av Arninge station/trafikplats pågår och förväntas tas i drift i slutet av 2021. Befintliga stombussar kommer angöra stationen samt framtida stombusslinje H. Utbyggnad av kollektivtrafikkörfält på E18 pågår. Sträckan från centrum till Lahällsviadukten är klar, och på övrig sträckning fortgår utbyggnaden.

Solna stad

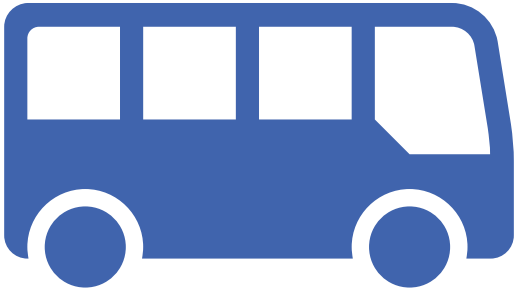
Kommunen arbetar tillsammans med Stockholm stad för att planera genomförande av kollektivtrafikkörfält längs med Huvudstabron för båda riktningar. Kommunen arbetar också tillsammans med Trafikverket vid projektering och genomförande av kollektivtrafikkörfält och flyttning av busshållplatsen vid Trafikplats Järva krog. Samplanering pågår för genomförande av kollektivtrafikkörfält vid avfarten till Frösundaleden från E4.

Järfälla kommun

Under 2020 har en större kollektivtrafiksatsning inom exploateringsområdet Barkarbystaden färdigställts. Infrastruktur som möjliggör för linje 175 att trafikera mellan Stora Torget och Akalla har färdigställts. Åtgärderna innefattar bland annat två cirkulationsplatser där bussen får företräde gentemot annan trafik och kollektivtrafikkörfält på den del av sträckan som kommer ligga kvar efter att framtida Barkarbyvägen är utbyggd (även den med kollektivkörfält). En av dessa korsningspunkter är med Norrviksvägen vilket då resulterar i konflikter gentemot buss 178 som får ytterligare en korsning utefter sin linjedragning.

Trafikförvaltningen

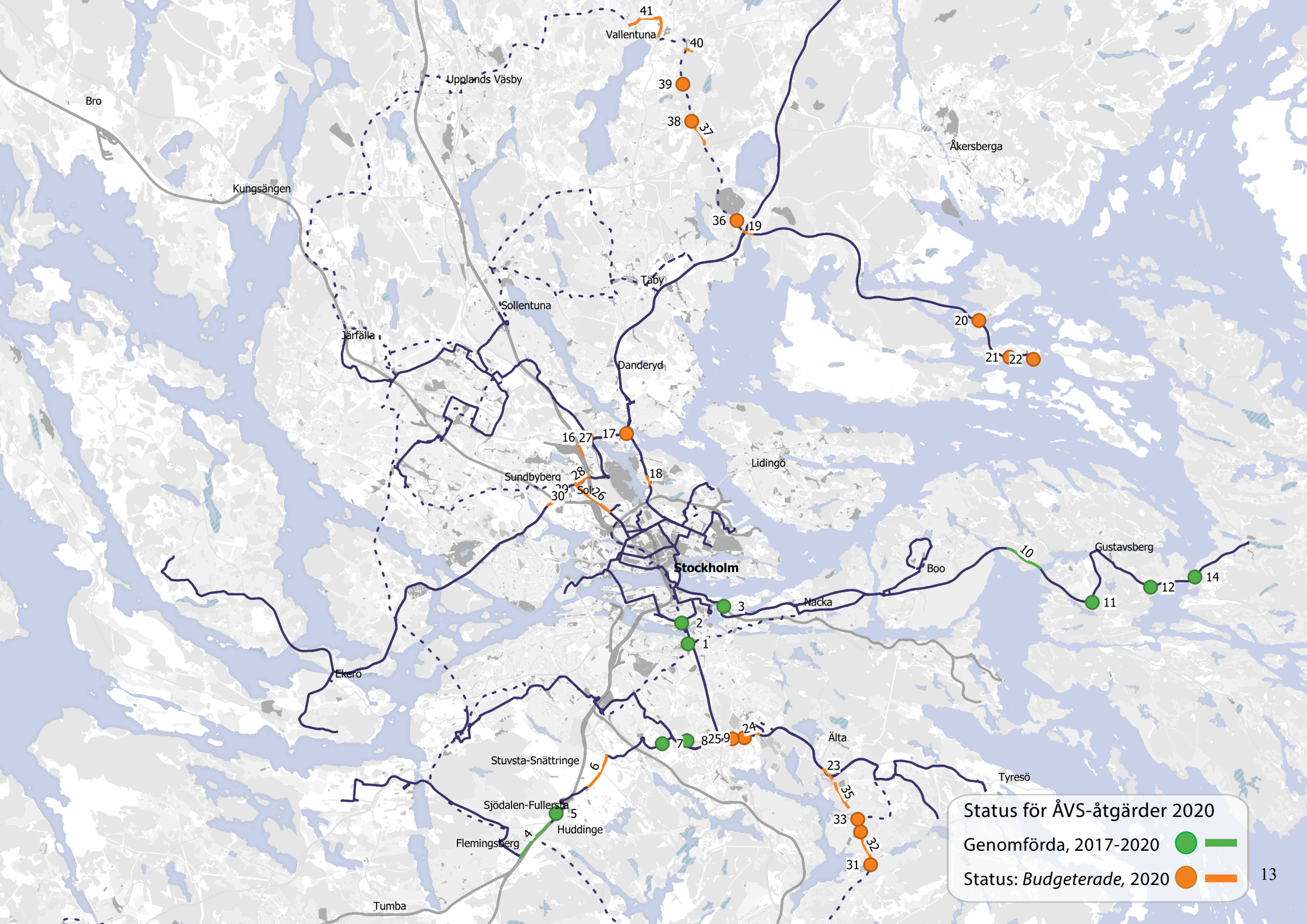
Har påbörjat ett arbete med en ny lösning för trafiksignalprio för busstrafiken. Det är en viktig åtgärd för framkomlighet och det pågår ett arbete för en ny IT-tjänst som ska ersätta den befintliga lösningen. Systemet är även tänkt att möjliggöra för väghållare att lättare ansluta sig och nya korsningar till tjänsten. Fördelarna är att det inte krävs någon fysisk utrustning vilket gör att samtliga bussar kan ansluta sig, det går att göra snabbare och enklare justeringar samt att det går att göra dynamiska anpassningar efter exempelvis vissa tider på dygnet, specifika linjer eller tillfälliga omläggningar.
En upphandling är startad och förväntat genomförande är 2021-2022.



Tabell 1. Genomförda och planerade åtgärder inom ÅVS - förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet, status december 2020.

Linje	Stråkstudie	Åtgärd	Väghållare	Status 2020	Åtgärdsnummer
I	Stråk 1. Norra Sköndal-Gullmarsplan	Ny in- och utfart till Gullmarsplan för södergående trafik	Stockholm	Genomförd	1
I	Stråk 3. Gullmarsplan-Solna C	Trafikreglering i påfart Skanstull (Söderledstunneln)	Stockholm	Genomförd	2
G	Stråk 2. Nacka C-Slussen	Hållplats Henriksdal, förlängt hållplatsläge	Stockholm	Genomförd	3
N	Stråk 4 Flemingsberg - Skarpnäck	Busskörfält, Flemingsberg - Glömstavägen.	Trafikverket	Genomförd	4
N	Stråk 4 Flemingsberg - Skarpnäck	Rampåtgärder, Huddingevägen – Storängsleden	Trafikverket	Genomförd	5
N	Stråk 4 Flemingsberg - Skarpnäck	Busskörfält mellan Björknäsvägen – Rågsvedsvägen	Trafikverket/ Stockholm	Budgeterad	6
N	Stråk 4 Flemingsberg - Skarpnäck	Tillåten vänstersväng i Högdalens industri-område, borttagning av hållplats, nytt hållplatsläge och kortare linjesträckning	Trafikförvaltningen/ Stockholm	Genomförd	7
N	Stråk 4 Flemingsberg - Skarpnäck	Kortare linjesträckning, Örbyleden istället för Majrosvägen, borttagning av hållplatser.	Trafikförvaltningen/ Stockholm	Genomförd	8
N, I	Stråk 1. Norra Sköndal-Gullmarsplan	Ny hållplats Norra Sköndal.	Trafikverket	Budgeterad	9
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Busskörfält på väg 222 genom trafikplats Insjön till Farstabron	Trafikverket	Genomförd	10
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Fri högersväng vid avfartsrampen från väg 222 till Ingarövägen	Trafikverket	Genomförd	11
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Fri högersväng för buss vid Mölnviksrondellen	Trafikverket	Genomförd	12
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Justering av hållplatser	Trafikförvaltningen	Genomförd	13
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Borttagning av hållplats Viks central (norrut)	Trafikförvaltningen	Genomförd	14
G	Stråk 5 Nacka Tpl - Hemmesta Vägskäl	Stombussar utrustas med signalprio	Trafikförvaltningen	Genomförd	15
K, L	Stråk 6 Helenelund - Danderyds sjukhus	Busskörfält längs avfartsramp vid Järva Krog	Trafikverket	Budgeterad	16
K, L	Stråk 6 Helenelund/Solna centrum - Danderyds sjukhus	Busskörfält vid trafikplats Bergshamra	Trafikverket	Budgeterad	17
I	Stråk 7 Danderyds sjukhus – Tekniska högskolan	Kollektivtrafikkörfält vid Frescati	Trafikverket	Budgeterad	18
I	Stråk 10 Arninge - Vaxholm	Buss-sluss och busskörfält vid trafikplats Arninge	Trafikverket	Budgeterad	19
I	Stråk 10 Arninge - Vaxholm	Nytt hållplatsläge vid Engarns planerade cirkulationsplats	Trafikverket	Budgeterad	20
I	Stråk 10 Arninge - Vaxholm	Signalprioritet vid övergångsställen på Vaxön	Trafikverket	Budgeterad	21
I	Stråk 10 Arninge - Vaxholm	Fri högersväng vid Vaxholms färjeterminal	Trafikverket / Vaxholms stad	Budgeterad	22
N, I	Stråk 11 Tyresö - Skarpnäck - N Sköndal	Kollektivtrafikkörfält påramperna vid Trafikplats Skrubba	Trafikverket	Budgeterad	23
N, I	Stråk 11 Tyresö - Skarpnäck - N Sköndal	Kollektivtrafikkörfält mot hållplats vid Norra Sköndal	Trafikverket	Budgeterad	24
N, I	Stråk 1. Norra Sköndal-Gullmarsplan	Åtgärdande av GC-passage i plan över Tyresövägen	Trafikverket/ Stockholm	Budgeterad	25
I, G	Stråk 3. Gullmarsplan-Solna C	Kollektivtrafikkörfält längs Solnavägen och bussprio i korsning	Solna	Budgeterad	26
L	Stråk 6 Helenelund/Solna centrum - Danderyds sjukhus	Busskörfält längs Kolonnvägen och ny ramp mot Enköpingsvägen	Solna	Budgeterad	27
L	Stråk 6 Helenelund/Solna centrum - Danderyds sjukhus	Busskörfält längs Frösundaleden (Solnavägen - Kolonnvägen) inkl korsningsutformningar vid Solnavägen och Kolonnvägen.	Solna	Budgeterad	28
L	Stråk 8 & 9 Brommaplan – Solna centrum	Nya busskörfält på Frösundaleden	Solna	Budgeterad *	29
L	Stråk 8 & 9 Brommaplan – Solna centrum	Busskörfält på Huvudstaleden	Solna/Stockholm	Budgeterad *	30
J	Gudöbroleden förenklad stråkstudie	Modevillan/Tutviksvägen, alt 1; ny korsnings-utformning	Trafikverket	Budgeterad	31
J	Gudöbroleden förenklad stråkstudie	Modevillan-Vendelsövägen, alt 2; Sammanhängande busskörfält samt ny korsningsutformning	Trafikverket	Budgeterad	32
J	Gudöbroleden förenklad stråkstudie	Skogsängsvägen; bussprio samt justerad signal	Trafikverket	Budgeterad	33
J	Gudöbroleden förenklad stråkstudie	Trollbäcken; ny utformning av cirkulation	Trafikverket	Budgeterad	34
J	Gudöbroleden förenklad stråkstudie	Tpl Bollmora-Skrubba Malmväg; busskörfält södergående riktning	Trafikverket	Budgeterad	35
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Permanent hastighets-sänkning till 50 km/h vid hållplats Arningerondellen	Trafikverket	Budgeterad	36
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Busskörfält vid trafikplats Mossen	Trafikverket	Budgeterad	37
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Jarlabankes Väg, Förlängning utkörnings-sträckor och flytt av håll-platsläge, hastighets-sänkning.	Trafikverket	Budgeterad	38
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Bällstabergsvägen Hållplats Skogsbrynet. Förlängning av utkörningssträcka södergående hållplats. Hastighetssänkning (båda riktningar)	Trafikverket	Budgeterad	39
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Breddning Okvistavägen	Vallentuna	Budgeterad	40
H	Stråk 12 Arninge - Vallentuna	Sträckan genom Vallentuna, stombuss kör ej via Rosendalsvägen och trafikerar inte samtliga hållplatser	Vallentuna	Budgeterad	41

* *Avser endast del av åtgärden, resten är ej budgeterad*


Vallentuna
Upplands Väsby
Bro
Kungsängen
Åkersberga
Täby
Sollentuna
Järfälla
Danderyd
Lidingö
Sundbyberg
Stockholm
Boo
Nacka
Gustavsberg
Ekerö
Stuvsta-Snättringe
Sjödalen-Fullersta
Huddinge
Flemingsberg
Tumba
Älta
Tyresö
41
40
39
38
37
36
19
20
21
22
16
27
17
18
28
29
30
26
10
14
12
11
3
2
1
7
8
25
9
24
6
5
4
23
35
33
32
31
Status för ÅVS-åtgärder 2020
Genomförda, 2017-2020
Status: *Budgeterade*, 2020

KOMMUNERNAS INVESTERINGAR ÅR 2020

Kommunerna i Stockholm har totalt investerat 70,7 miljoner kronor i åtgärder som främjar stombusstrafiken år 2020. Under 2020 har 4 kommuner gjort investeringar i stombussnätet enligt följande fördelning:

- Ekerö - 250 000 kronor
- Danderyd - 400 000 kronor
- Stockholm - 15 000 000 kronor
- Järfälla - 55 000 000 kronor

Järfälla har investerat 55 miljoner kronor i en ny väg genom arbetsområdet Projekt Barkarbyvägen, inklusive två cirkulationsplatser. Infrastrukturen är främst för linje 175 som är ett försteg till förlängningen av tunnelbanans blå linje.

TRAFIKVERKETS INVESTERINGAR ÅR 2020

Flertalet åtgärder har varit pågående under 2020 och färdigställs först under 2021 eller senare. Investeringskostnaden kommer att redovisas först då åtgärden är färdigställd. Trafikverkets medel kommer från den nationella respektive länsspecifika planen för transportsystemet.

KOMMUNERNAS PLANERADE INVESTERINGAR FÖR ÅR 2021

Totalt har cirka 31 miljoner kronor budgeterats i kommunerna för bussfrämjande åtgärder i stomnätet 2021. Detta är ungefär hälften av föregående års investeringar. Utöver detta kan det dock tillkomma investeringar som inte varit öronmärkta samt åtgärder som ännu inte fått godkänd finansiering.

TRAFIKVERKETS PLANERADE INVESTERINGAR ÅR 2021

Trafikverket har planerade investeringar på 58 miljoner kronor för åtgärder i stombussnätet under 2021.

Summan som redovisas för Trafikverket i detta arbete gäller endast specifika åtgärder inom ÅVS Stombuss. Det finns investeringar i namngivna objekt som också bidrar till ökad framkomlighet för stombussar och ingår i Trafikverkets finansiering.

EKONOMISKT STÖD

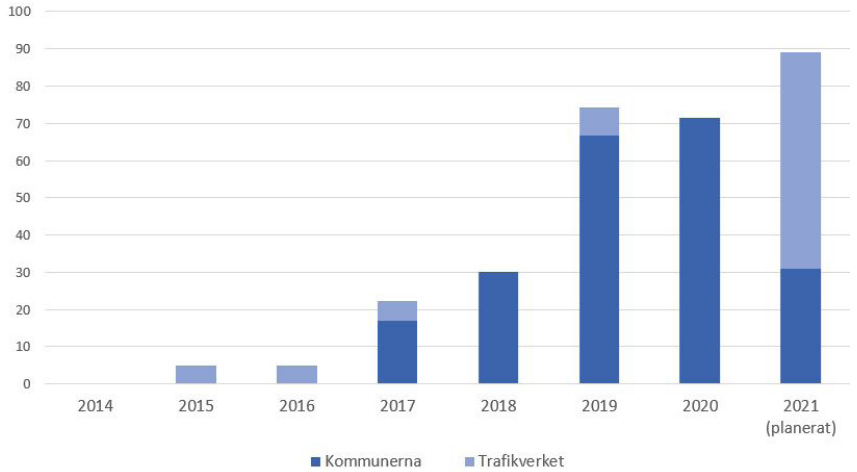
Kommunerna har möjlighet att söka statlig medfinansiering för bussfrämjande åtgärder genom stadsmiljöavtal och länstransportplanen. I länstransportplanen för Region Stockholm fanns 43 miljoner kronor inom åtgärdsområdet kollektivtrafik år 2020. Av de kommuner som svarat på enkäten har Stockholm och Järfälla uppgett att de har beviljats statlig medfinansiering för bussfrämjande åtgärder i stomnätet år 2020. Stockholm har beviljats 4,4 miljoner kronor och Järfälla 25,4 miljoner kronor.

INVESTERINGSBEHOV

Det totala investeringsbehovet för åtgärder i stombussnätet har översiktligt bedömts till storleksordningen 2,5 miljarder kronor. Av detta bedöms en större del beröra det kommunala vägnätet. Den tidigare siffran har uppdaterats inför framtagandet av den nya länsplanen och har ökat med cirka 0,4 miljarder. Ökningen beror på att ytterligare 3 stråk, jämfört med tidigare sammanställning, ska utredas kring behov av förbättrad framkomlighet.

TRAFIKFÖRVALTNINGENS PLANERADE INVESTERINGAR FÖR ÅR 2021

Investeringarna i stombusstrafiken 2020 uppgick till cirka 1,83 miljoner och för 2021 har cirka 5,8 miljoner budgeterats.



Figur 6. Investeringar i stombussnätet mellan 2014 - 2020 samt planerade investeringar för 2021.

KOMMUNERNAS INVESTERINGAR I STOMBUSSNÄTET HAR ÖKAT MED 6 % MELLAN 2019 OCH 2020

70,7 MILJONER KRONOR HAR TOTALT INVESTERATS I ÅTGÄRDER SOM FRÄMJAR STOMBUSSTRAFIKEN 2020. DETTA MOTSVARAR CIRKA 204 000 KRONOR PER KILOMETER STOMBUSSNÄTVÄGNÄT

89 MILJONER KRONOR HAR TOTALT BUDGETERATS FÖR ÅTGÄRDER SOM FRÄMJAR STOMBUSSTRAFIKEN 2021.

2,5 MILJARDER KRONOR UPPGÅR DET BEDÖMDA INVESTERINGSBEHOVET TILL FÖR ÅTGÄRDER I STOMBUSSNÄTET.

2.3 MEDELHASTIGHET OCH HÅLLPLATSAVSTÅND

Framkomligheten påverkar stombussarnas attraktivitet. Målet är att stomlinjerna ska ha en så hög framkomlighet att de ej drabbas av hastighetsnedsättningar på grund av trängsel. Det innebär i många fall att stombusstrafiken måste ges eget utrymme. För att utvärdera framkomligheten görs en uppföljning av medelhastighet, hållplatsavstånd och trafikstörningar under 2020.

*På grund av ändringar i trafikeringen i oktober 2020 skiljer sig uttagsdatumen. Tidsperioder som används:
Linje 1, 2, 3, 4 och 6: från 24 september till 23 oktober
Övriga linjer**: från 26 september till 25 oktober
**Undantag är linje 176/177 som har tidsperiod från 18 oktober till 17 november

Tabell 2. Målstandard för minsta medelhastighet och hållplatsavstånd beroende på skyltad hastighet

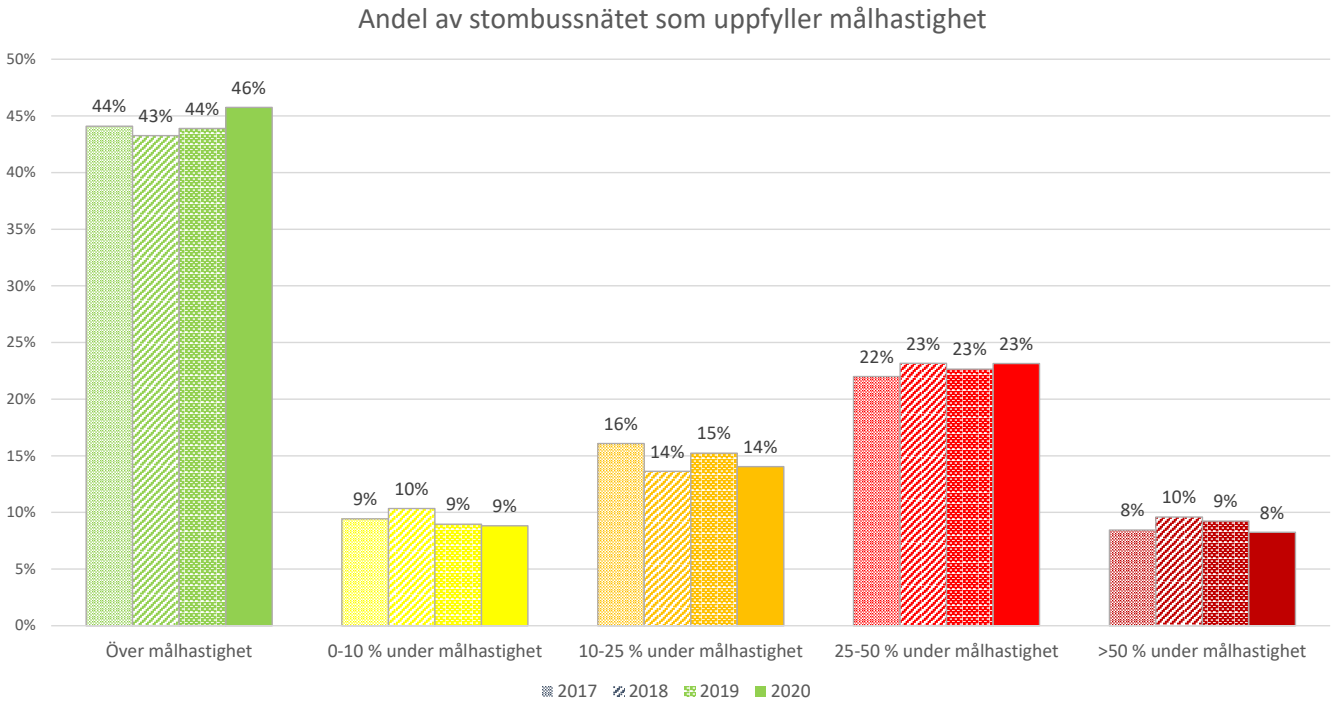
Typ av väg och bebyggelsestruktur	Skyltad hastighet	Minsta medelhastighet inkl. hållplatstid	Minsta hållplatsavstånd i medeltal
Innerstad/ tät stadsstruktur	30 km/h	20 km/h	500 m
Huvudgata/tättbebyggt område	40 km/h	25 km/h	700 m
Huvudgata/tättbebyggt område	50 km/h	30 km/h	1000 m
Genomfartsled	60 km/h	40 km/h	1400 m
Genomfartsled	70 km/h	45 km/h	1700 m
Genomfartsled	80 km/h	55 km/h	2500 m
Motorväg	90-110 km/h	65 km/h	5000 m

Medelhastigheten för stombusstrafiken beror av främst två faktorer; körhastighet och hållplatstid. Hållplatstiden kan minskas genom ett effektivare på- och avstigande men även genom ett ökat hållplatsavstånd. Körhastigheten för stomtrafiken påverkas av sträckans utformning, vilken prioritet som ges samt av vilken trafikbelastning som råder. En målstandard har tagits fram i stomnätsplanen för lägsta medelhastighet inklusive hållplatsstopp och minsta hållplatsavstånd beroende av skyltad hastighet, se Tabell 2.

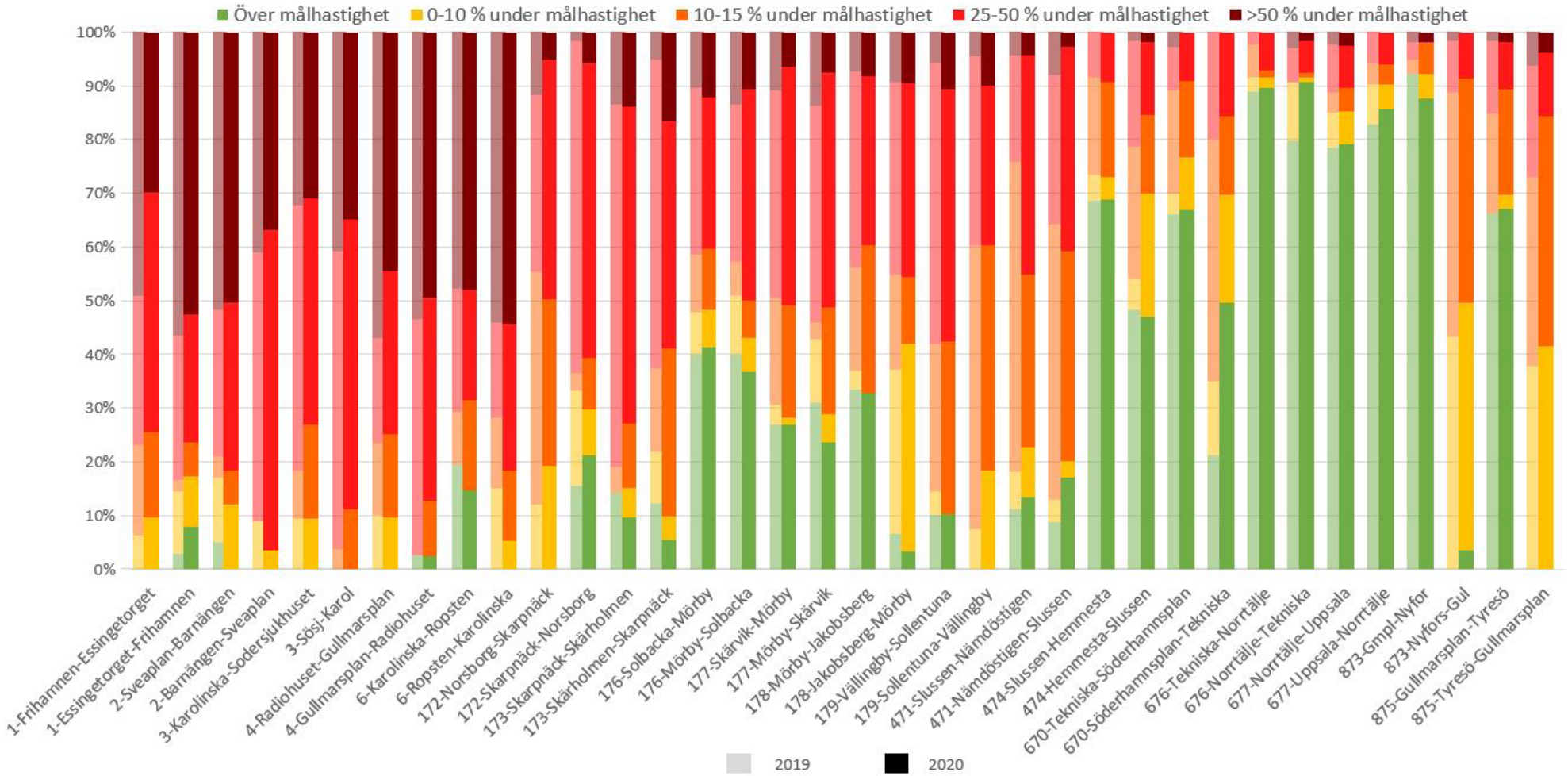
MEDELHASTIGHET

Den genomsnittliga hastigheten för stombusslinjerna har studerats för oktober* månad. En jämförelse görs mellan genomsnittlig hastighet mellan varje hållplats inklusive hållplatstid jämfört med målhastighet. Totalt sett i hela stombussnätet har andelen sträckor som uppnår målhastighet ökat med 2 % sedan 2019. Den förbättrade målhastigheten kan bero på mindre trängsel i vägnätet under främst morgonrusning till följd av förändrade resmönster i och med coronapandemin.

55 % AV STOMBUSSNÄTET UPPFYLLER ELLER UPPFYLLER NÄSTAN MÅLHASTIGHET.



Figur 7. Andel (antal km) av stombussnätet som uppfyller målhastighet. Uttag har gjorts av den genomsnittliga hastigheten i oktober* månad kl. 6 - 9 för år 2017, 2018, 2019 och 2020.



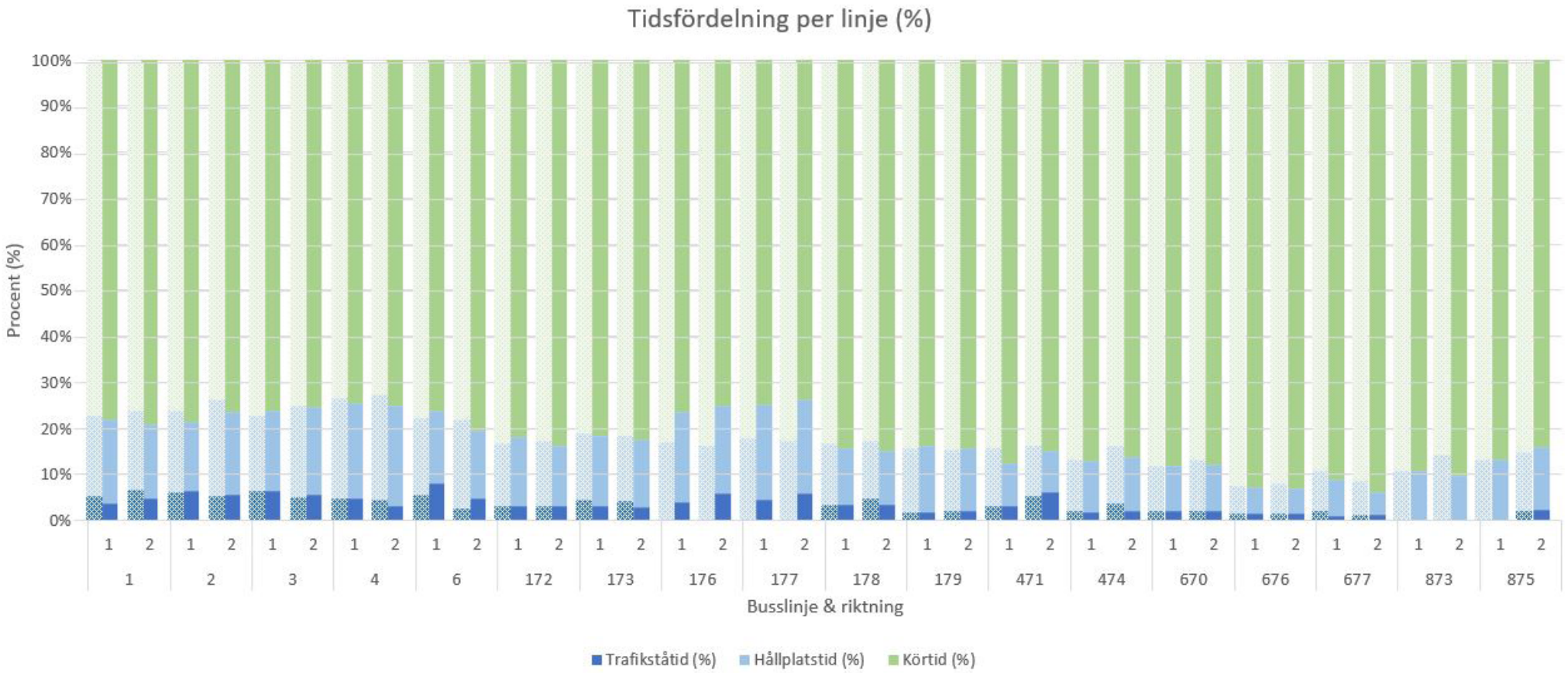
Figur 8. Andel (antal km) som uppfyller målhastighet per linje och riktning för 2019 och 2020, där ljus stapel till vänster är data för 2019 och mörk stapel till höger är data för 2020.

Likt föregående år kan man urskilja ett mönster där medelhastigheten ligger under målstandard på stombusslinjerna i innerstaden och över målhastigheten på stora delar av flera av de regionala stombusslinjerna, se kartan på sida 18. I innerstaden delas gaturummet med många andra trafikanter vilket påverkar stombussarnas framkomlighet. En annan faktor som kan förklara den lägre medelhastigheten i innerstaden är hållplatstiden som påverkas av att stombusslinjerna i innerstaden har ett stort antal påstigande och korta avstånd mellan hållplatserna.

Jämförelsen av medelhastighet mellan 2019 och 2020 visar att framkomligheten har ökat främst för innerstadslinje 1, men även för linje 3 och 4. För de regionala stombussarna har medelhastigheten ökat främst på linje 471 i riktning mot Slussen, 670 mot Tekniska Högskolan och 875 mot Gullmarsplan jämfört med föregående år. Linje 173 och 176/177 har något försämrad medelhastighet, för linje 176/177 kan det bero på vägarbeten på väg 261. För resterande linjer är måluppfyllelsen ungefär densamma.

I kartan på sidan 18 går det att utläsa att medelhastigheten har förbättrats främst längs E18 förbi Danderyd och Täby samt längs Roslagsvägen mellan Frescati och Bergshamra. Även Glömstavägen har fått bra medelhastighet.

I innerstaden har små förbättringar i medelhastighet skett längs Hantverkargatan, Birger Jarlsgatan, Värtavägen och Tegeluddsvägen. Skanstullbron, Götgatan, Ringvägen, Hornsgatan och Södra Fiskartorpsvägen har fått sämre medelhastighet under 2020.



Figur 9. Andelen körtid, trafikståtid, och hållplatstid per linje och riktning för 2019 (skrafferad) och 2020 (helfärgad). Uttaget visar genomsnittet för oktober* månad kl. 6 - 9.

I innerstaden utgör hållplatstiden normalt sett cirka en femtedel av den totala körtiden, under 2020 har hållplatstiden minskat med 2 % på grund av färre påstigande (Figur 9). Hållplatstiden har minskat mest för linje 6 och 2, i snitt 3 % vardera.

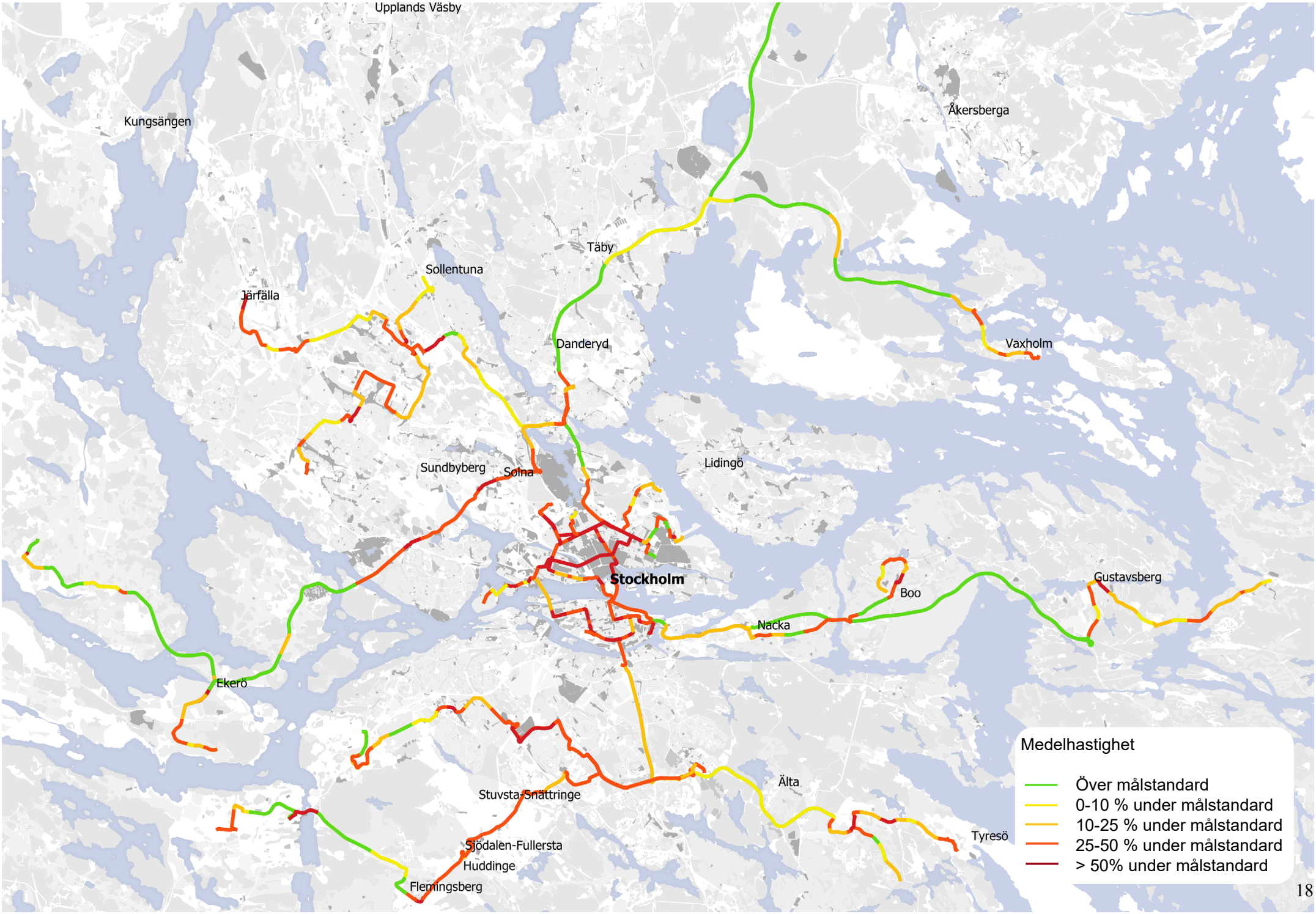
Andelen körtid har ökat med cirka 1,5 % under 2020 och utgör i snitt 77 % för innerstadslinjerna. Trafikståtiden har ökat för linje 2, 3 och 6. Störst ökning har linje 6 där trafikståtiden har ökat från 4% av den totala tidsfördelningen till att utgöra 6,4 %.

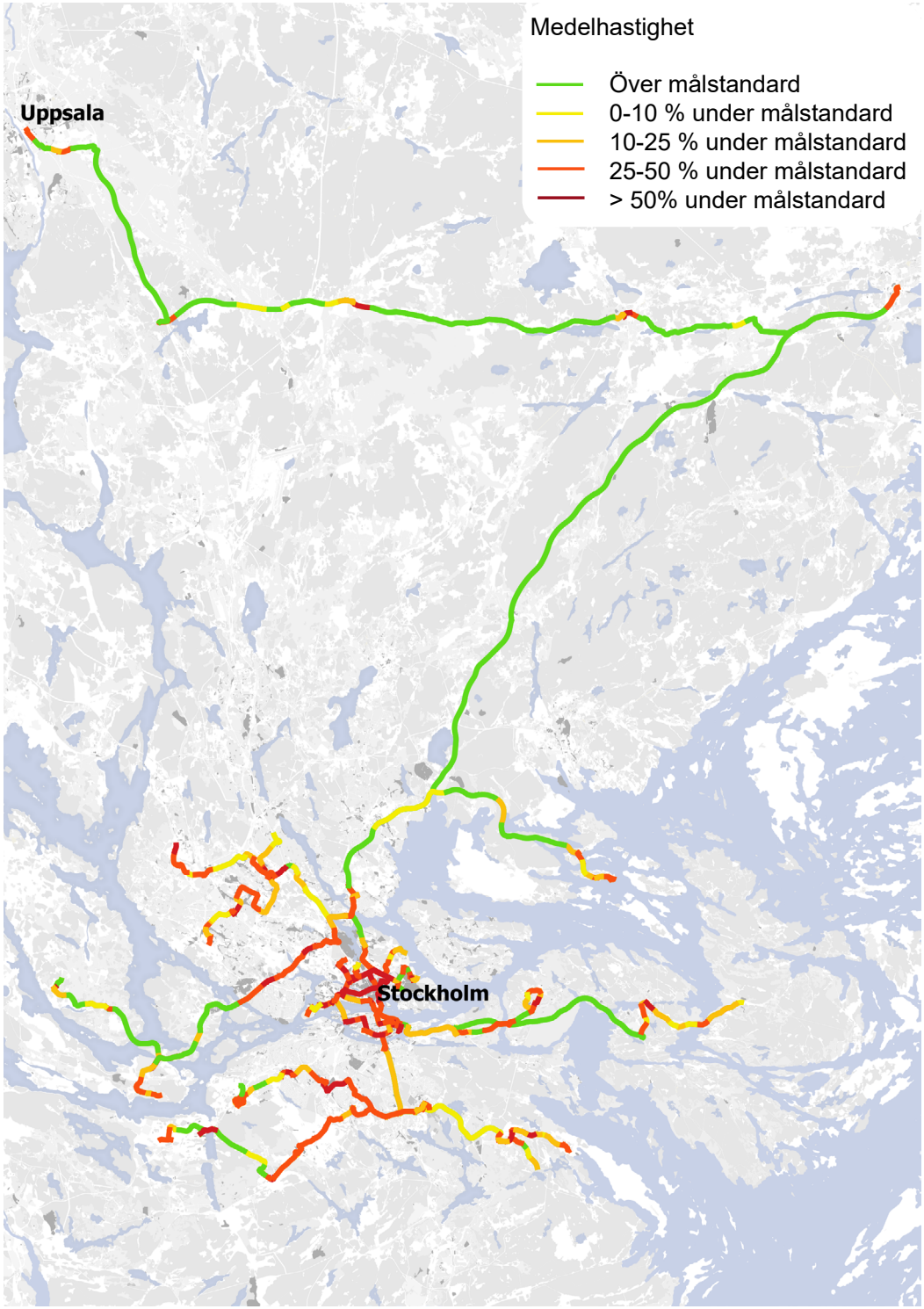
Linje 6 hade dock störst minskning av hållplatstiden, vilket gör att andelen körtid är ungefär samma. Linje 1 har störst minskning med 1,8 % kortare trafikståtid. Totalt sett har linje 3 och 6 längst trafikståtid med strax över 6 % av den totala tidsfördelningen.

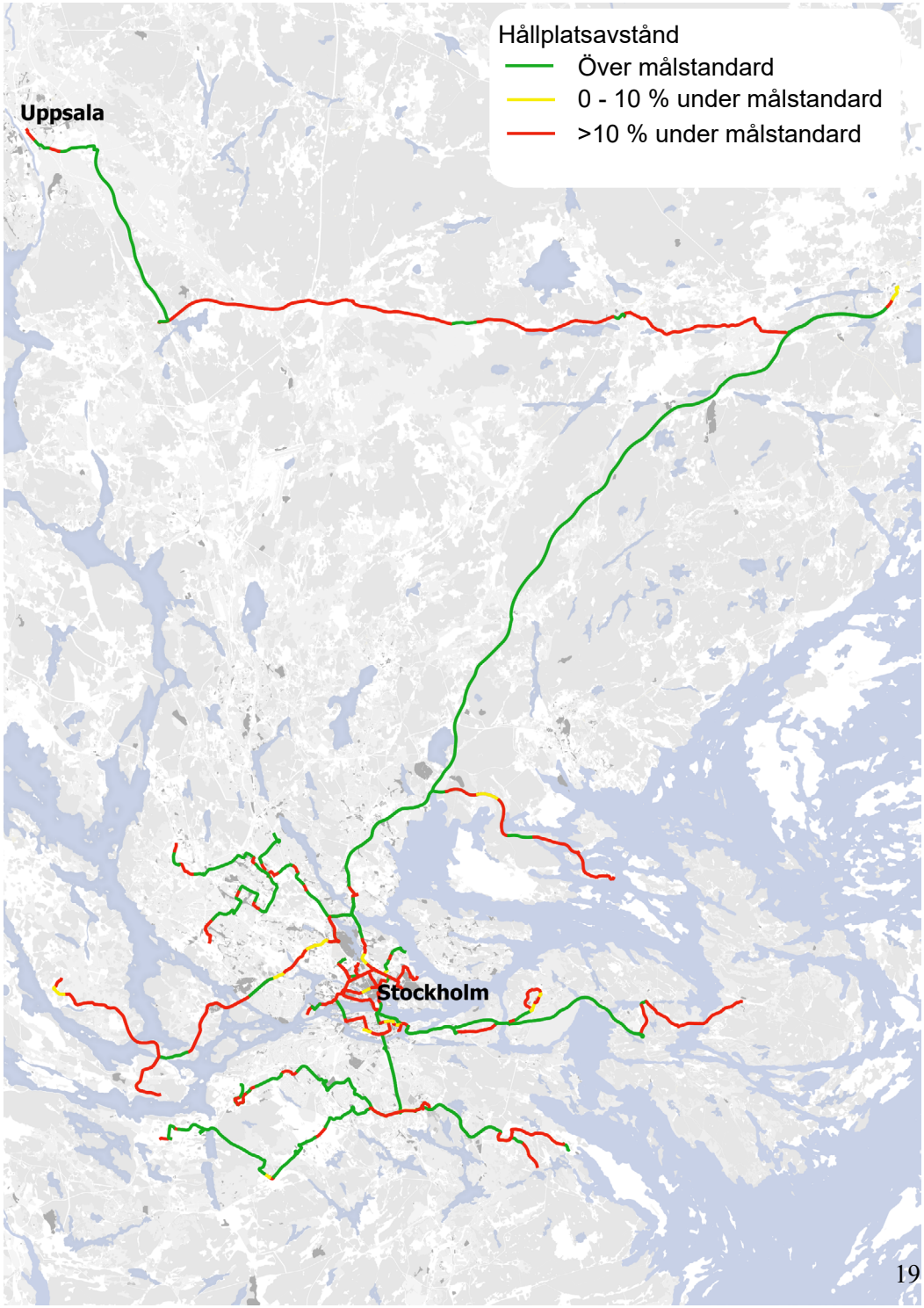
För de regionala linjerna är fördelningen mellan trafikståtid, hållplatstid och körtid i snitt oförändrad. Andelen körtid för de regionala linjerna är i snitt 85 %, jämfört med innerstadslinjernas 77 %.

Av de regionala linjerna har linje 176 och 177 betydligt längre hållplatstid, omkring 20 %, än övriga regionala linjer. Endast linje 4 har längre hållplatstid med 21,3 %. Hållplatstidens andel av den totala tidsfördelningen för linje 176 och 177 har ökat med cirka 3 % sedan 2019. Linje 471 har störst minskning av hållplatstiden med 2,5% kortare hållplatstid än 2019.

Linje 176, 177 och 471 har längst trafikståtid, omkring 5 % av den totala tidsfördelningen. Inga större förändringar i trafikståtid kan ses från föregående år.


Upplands Väsby
Kungsängen
Åkersberga
Täby
Sollentuna
Järfälla
Danderyd
Vaxholm
Sundbyberg
Solna
Lidingö
Stockholm
Gustavsberg
Boo
Nacka
Ekerö
Älta
Stuvsta-Snättringe
Tyresö
Sjödalen-Fullersta
Huddinge
Flemingsberg
Medelhastighet
Över målstandard
0-10 % under målstandard
10-25 % under målstandard
25-50 % under målstandard
> 50% under målstandard


Medelhastighet
Över målstandard
0-10 % under målstandard
10-25 % under målstandard
25-50 % under målstandard
> 50% under målstandard
Uppsala
Stockholm

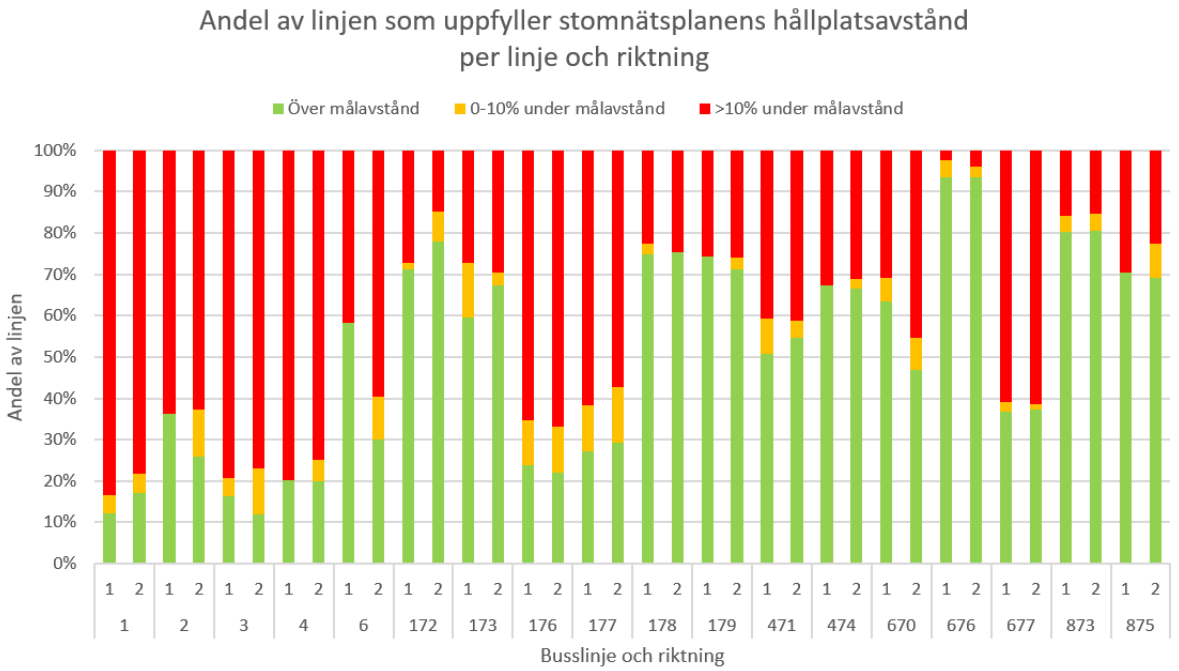

Hållplatsavstånd
Över målstandard
0 - 10 % under målstandard
>10 % under målstandard
Uppsala
Stockholm

HÅLLPLATSAVSTÅND

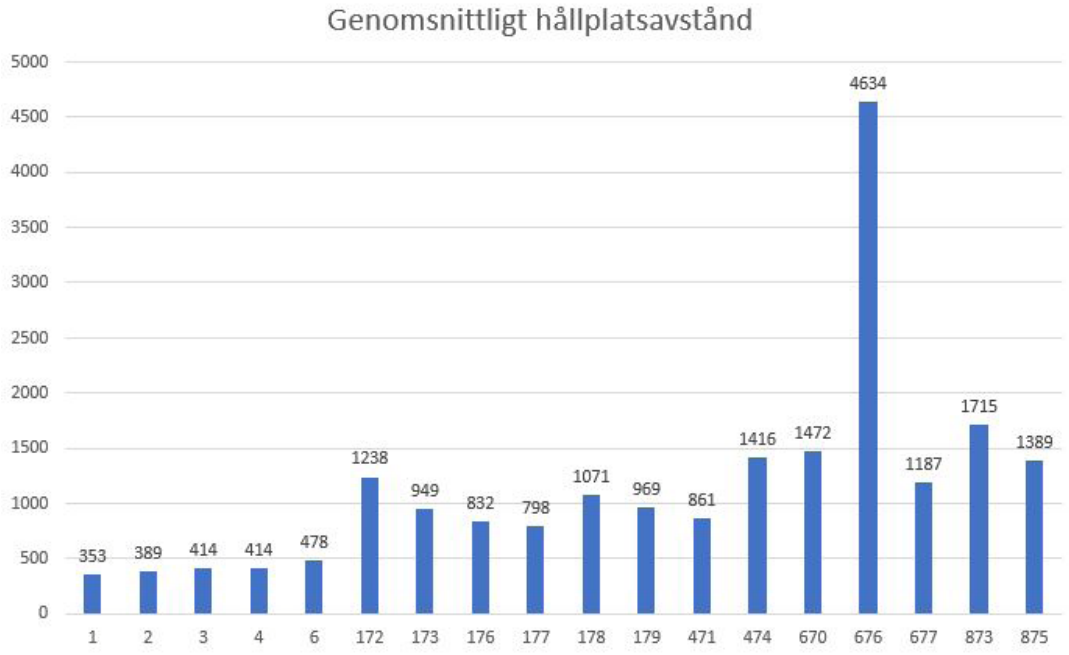
För att uppnå en hög medelhastighet och en kort restid för resenärerna behöver avståndet mellan hållplatserna vara längre än för övrig busstrafik. Hållplatsavståndet behöver också anpassas efter bebyggelsetyp och lokala förhållanden så att hållplatserna placeras tätare där det finns ett stort resande och glesare där det finns få resenärer.

På flera stombusslinjer är avståndet mellan hållplatserna kort jämfört med målstandard, se Figur 10. Det är framförallt i innerstaden som hållplatsavståndet är för kort men även på platser som ligger längre ut i länet, i bland annat Ekerö, Vaxholm och Värmdö, se karta på nästa sida.

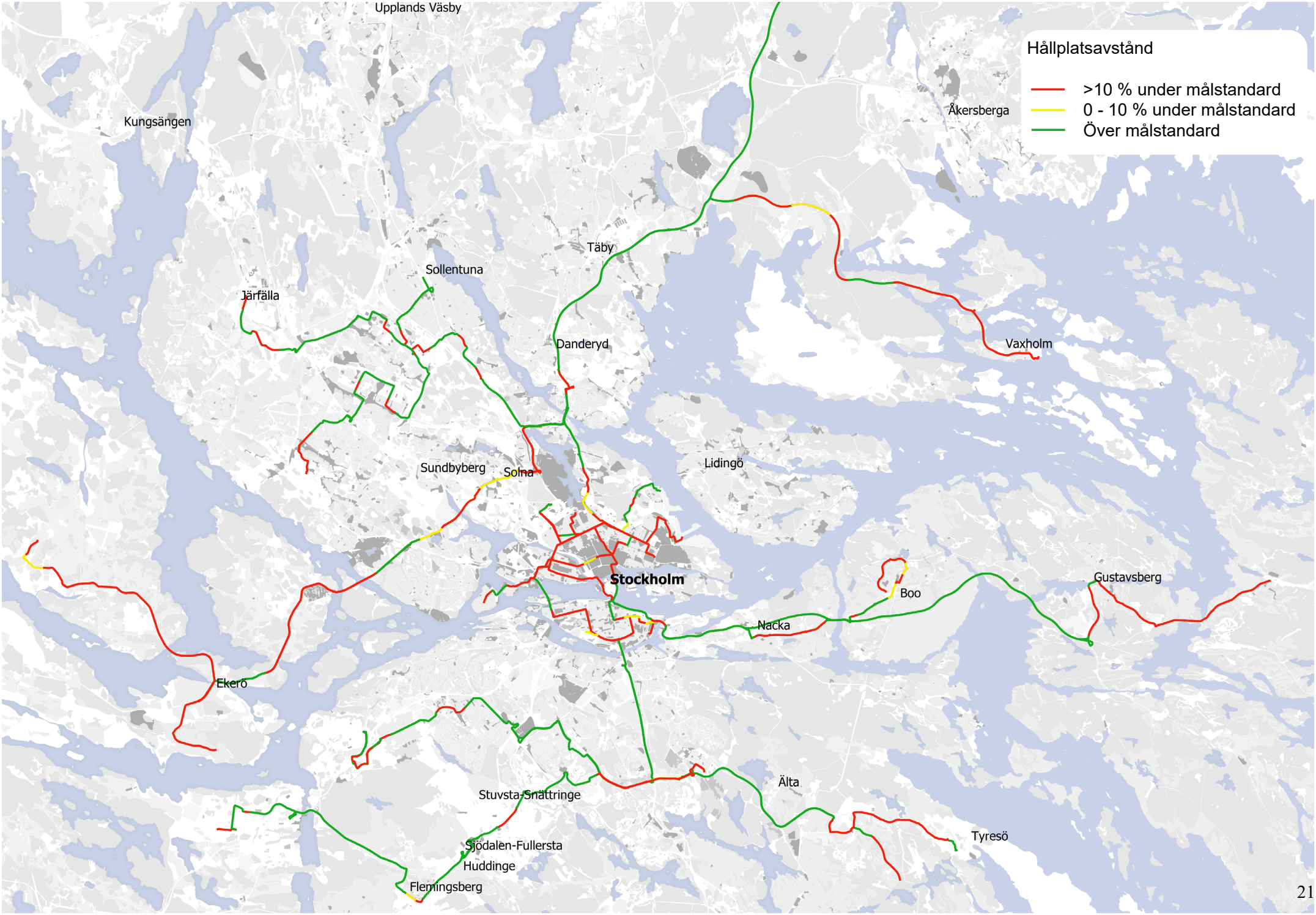
Jämfört med 2019 har endast ett fåtal förändringar i hållplatsavstånd skett. Längs Ekerövägen har hållplatsavståndet förbättrats samt längs en del av Vaxholmsvägen. Längs Ekerövägen beror det på ändringar i antal hållplatser och dess position.



Figur 10. Andel av stombussnätet som uppfyller målstandard för hållplatsavstånd per linje.



Figur 11. Genomsnittligt hållplatsavstånd i meter per linje.


Hållplatsavstånd
>10 % under målstandard
0 - 10 % under målstandard
Över målstandard
Upplands Väsby
Kungsängen
Åkersberga
Täby
Sollentuna
Järfälla
Danderyd
Vaxholm
Sundbyberg
Solna
Lidingö
Stockholm
Boo
Gustavsberg
Nacka
Ekerö
Älta
Stuvsta-Snättringe
Tyresö
Sjödalen-Fullersta
Huddinge
Flemingsberg

2.4 UTVECKLING AV TRAFIKERINGEN

Totalt trafikeras stombussnätet av 13 regionala stombusslinjer och av fem stombusslinjer i innerstaden.

Stomnätet ska planeras och utformas för att locka fler resenärer och skapa möjlighet och kapacitet att öka andelen som reser kollektivt. För att uppnå detta krävs snabba linjer med hög turtäthet i relationer med hög efterfrågan på resor. Stomlinjerna ska ha en turtäthet om lägst 10 minuter i högtrafik, med undantag för ett fåtal relationer långt ut i länet.



TURTÄTHET

Innerstad

Samtliga innerstadslinjer uppnår målstandard i högtrafik. Linje 1, 2, 3 och 4 klarar målstandard för turtäthet i mellantrafik. Linje 1 och 2 uppnår inte målet på 15-minuterstrafik på kvällstid, dock ligger de endast 1 minut över målstandarden (16 minuter). Linje 6 når målstandard i högtrafik, men inte för mellan- och kvällstrafik.

Ytterstad, tvärgående

Flera linjer uppnår målstandard under en eller två trafikeringsperioder i hög- och/eller mellantrafik. Linje 176 och 177 har en gemensam sträckning på större delen av linjen och uppnår därför målstandard i hög- och mellantrafik om dessa kombineras. Linje 178 är nära att klara målstandard för hög- och mellantrafik med en genomsnittlig turtäthet på 11 respektive 16 minuter. Ingen linje klarar målstandard i kvällstrafik.

Ytterstad, radiell

Alla de radiella stombusslinjerna klarar målstandard under varje trafikeringsperiod förutom linje 670 i kvällstrafik. Linje 873 och 875 har en gemensam sträckning på större delen av linjen och uppnår därför målstandard om de kombineras.

Utanför Stockholm

Linje 677 klarar inte målstandard för hög- och kvällstrafik. Senast linje 677 klarade målstandard i högtrafik var 2018. Under 2020 var den genomsnittliga turtätheten i högtrafik 37 minuter, mellantrafik 58 minuter och kvällstrafik 97 minuter.

Tabell 3. Stombusslinjernas måluppfyllelse av turtäthet i hög-, mellan- och kvällstrafik.

	Högtrafik	Mellantrafik	Kvällstrafik
Stockholm innerstad	Målstandard: < 7,5 minuter Linjer inom målstandard: 1, 2, 3, 4 & 6	Målstandard: < 10 minuter Linjer inom målstandard: 1, 2, 3 & 4 Linjer med turer som inte når målståndard: 6	Målstandard: < 15 minuter Linjer inom målstandard: 3 & 4 Linjer med turer som inte når målståndard: 1, 2 & 6
Stockholms ytterstad – Tvärgående	Målstandard: < 10 minuter Linjer inom målstandard: 172, 173, 176/177 & 179 Linjer med turer som inte når målståndard: 178 (nära)	Målstandard: < 15 minuter Linjer inom målstandard: 172, 173, 176/177 & 179 Linjer med turer som inte når målståndard: 178 (nära)	Målstandard: < 15 minuter Linjer inom målstandard: Ingen klarar Linjer med turer som inte når målstandard: 172, 173, 176, 177, 178 & 179
Stockholms ytterstad – Radiell	Målstandard: < 15 minuter Linjer inom målstandard: 471 ,474, 670, 676, 873 & 875	Målstandard: < 20 minuter Linjer inom målstandard: 471, 474, 670, 676, 873 & 875	Målstandard: < 30 minuter Linjer inom målstandard: 471, 474, 676, 873 & 875 Linjer med turer som inte når målstandard: 670
Utanför Stockholm	Målstandard: < 30 minuter Linjer med turer som inte når målståndard: 677 (nådde standard 2018)	Målstandard: < 60 minuter Linjer inom målstandard: 677	Målstandard: < 60 minuter Linjer med turer som inte når målstandard: 677

Högtrafik: vardag 6-9, 15-18 Mellantrafik: vardag 9-15, Lördag 9-15, Söndag 9-15 Kvällstrafik: övrig tid.

2.5 UTVECKLING AV RESANDET

På grund av den rådande coronapandemin har resandet med kollektivtrafiken minskat drastiskt. Före pandemin hade stombusstrafiken en positiv utveckling och resandet med stombusstrafiken ökade för varje år.

Före pandemin genomfördes cirka 325 000 resor med stombussarna varje dag, vilket motsvarar cirka 14 % av det totala resandet med SL-trafiken (2019 års siffror). Påstigandet för 2020 var 234 000 resor med stombussarna varje dag.

Resandet i oktober 2020 var cirka 30 procent lägre jämfört med 2019, vilket även motsvarar den genomsnittliga resandeminskningen under hela 2020 jämfört med 2019.

Under coronapandemin har påstigande skett via bakdörrarna, vilket ger en något större osäkerhet i ATR-data för buss.

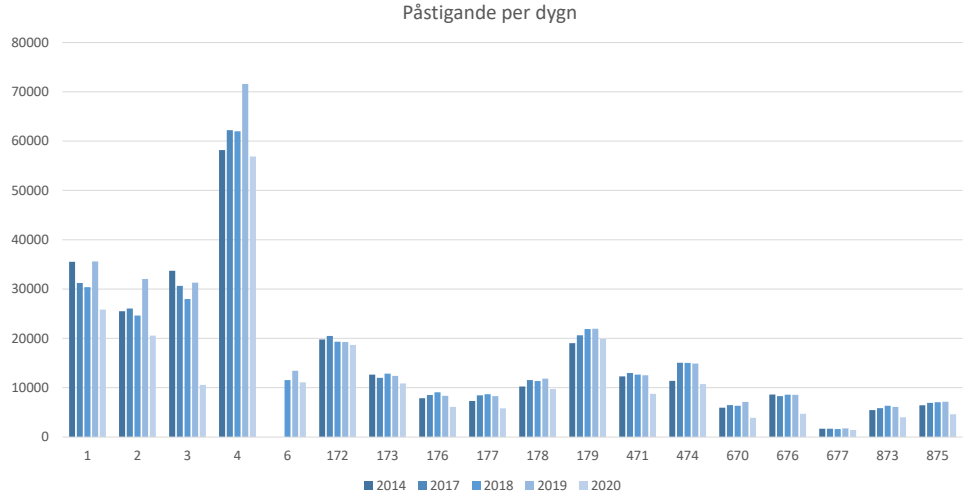
*På grund av ändringar i trafikeringen i oktober 2020 skiljer sig uttagsdatumen.
Tidsperioder som används:
Linje 1, 2, 3, 4 och 6: från 24 september till 23 oktober
Övriga linjer**: från 26 september till 25 oktober
**Undantag är linje 176/177 som har ett uppräknat värde för oktober 2020.



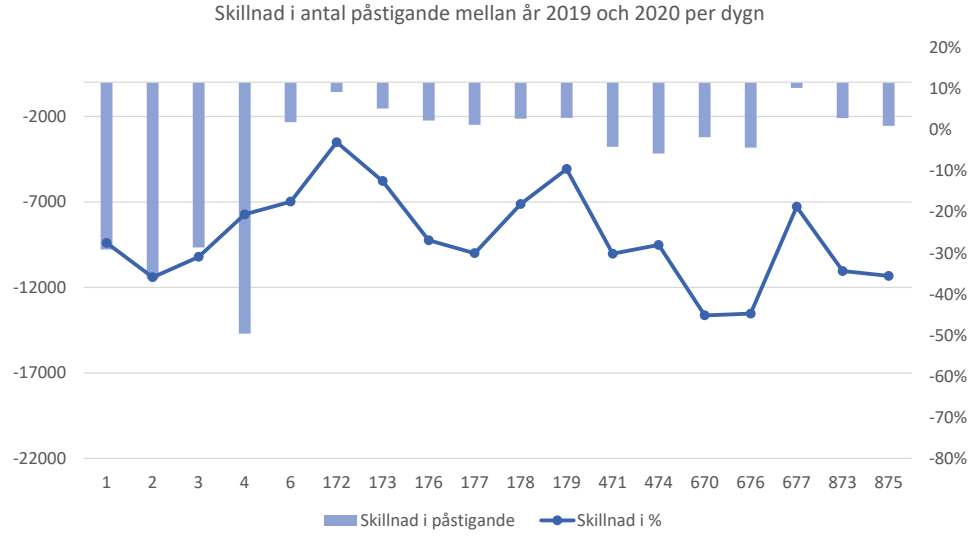
RESENÄRSMÄNGDER

En jämförelse av genomsnittligt antal påstigande på stombusslinjerna under oktober* månad har gjorts för år 2014, 2017, 2018, 2019 och 2020. Tidperioderna som studerats är dels morgonrusningen kl. 06.00-08.59 och hela dygnet.

För linje 176 och 177 har data inte kunnat tas ut på samma sätt som för övriga linjer. För linje 176 och 177 är statistiken ett uppräknat värde för hela området Ekerö och andelen per linje har använts för att räkna ut påstigande per linje i oktober 2020.



Figur 12. Genomsnittligt antal påstigande per dygn och stombusslinje i oktober* 2014, 2017, 2018, 2019 och 2020.



Figur 13. Skillnad i antal påstigande per dygn och stombusslinje i oktober* 2019 och 2020.



- 90 000
PÅSTIGANDE PER DYGN SEDAN 2019

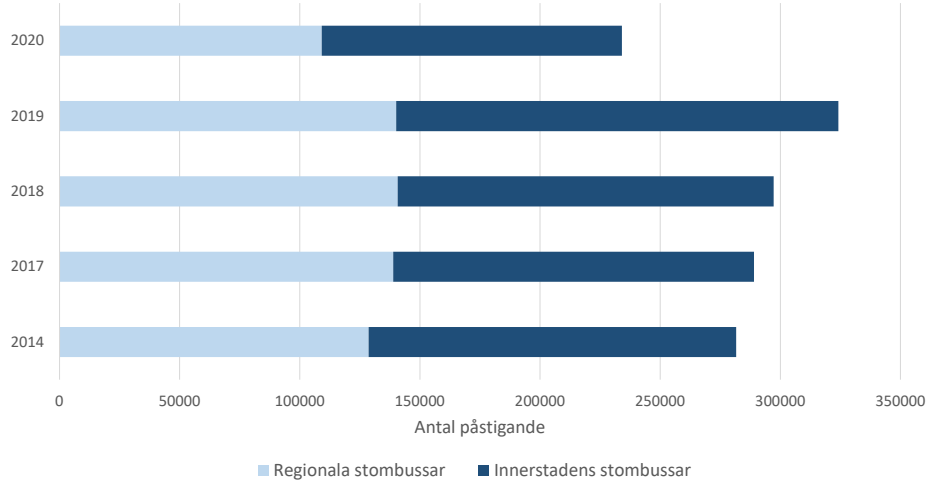
- 28 %
PÅSTIGANDE PER DYGN SEDAN 2019

- 47 500
PÅSTIGANDE PER DYGN SEDAN 2014

På de regionala stombusslinjerna har resandet över dygnet minskat med 22 % jämfört med 2019. I högtrafik har resandet minskat med 36 % jämfört med 2019. Linje 670 och 676 sticker ut, med ett minskat resande i högtrafik på 50 % respektive 54 %. Sett till hela dygnet har resandet på linje 670 och 676 minskat med 45 % vardera. Bäst har linje 172 klarat sig med ett minskat resande på enbart 3 % per dygn och 5 % i högtrafik. De tvärgående stombussarna har klarat sig bäst, sett till tappat antal påstigande, och i synnerhet i högtrafik.

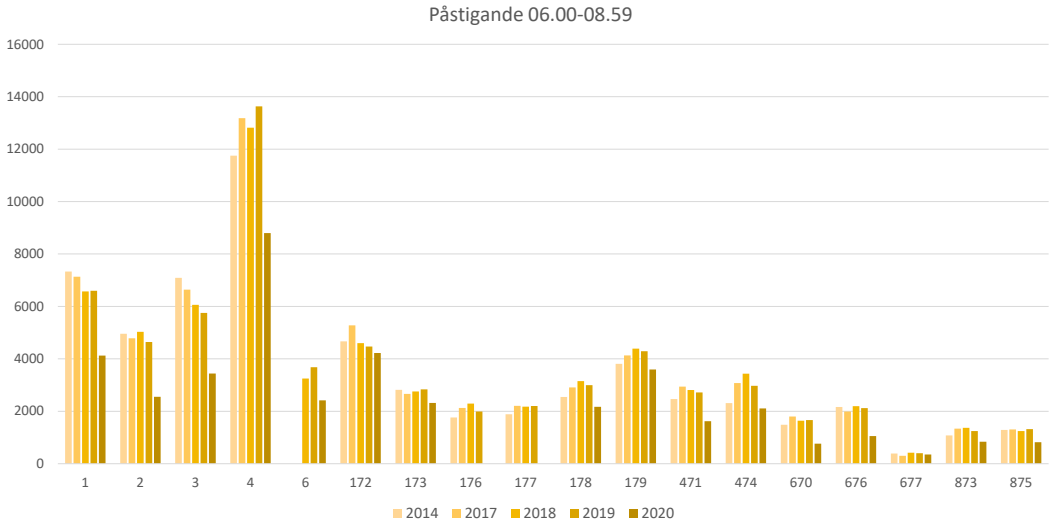
På innerstadens stombusslinjer har det skett en ännu större minskning i antalet resande, där antalet påstigande har minskat med cirka 32 % per dygn och 38 % i högtrafik jämfört med föregående år. Linje 3 har tappat mest resande, 66 %, per dygn och linje 6 har tappat minst antal resande med 17 % per dygn.

Totalt sett har resandet per dygn minskat med 28 % och resandet i högtrafik har minskat med 37 % jämfört med föregående års stombussbokslut.

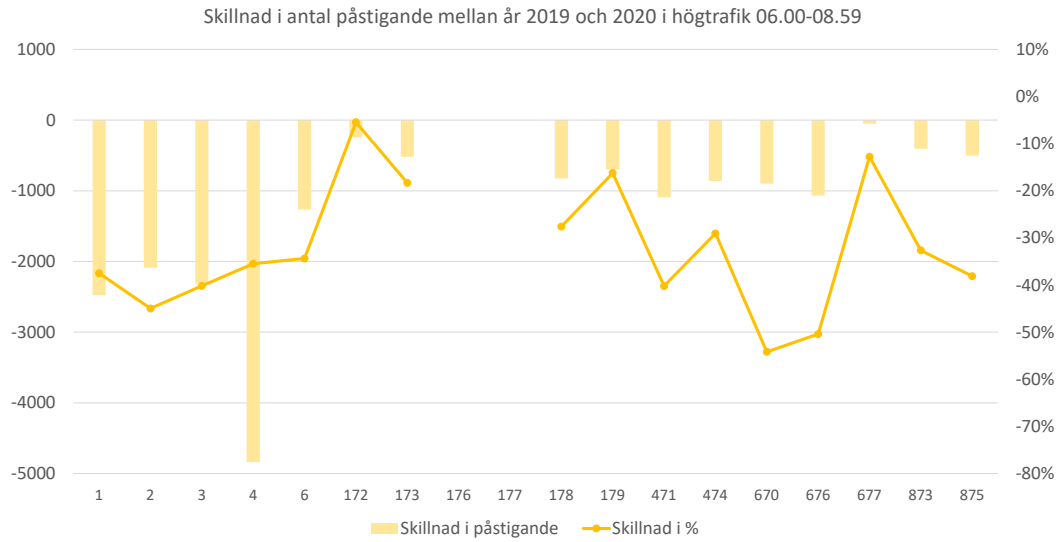


Figur 14. Totalt antal påstigande på stombusslinjerna i oktober* 2014, 2017, 2018, 2019 och 2020.

År 2020 genomfördes cirka 234 000 resor per dag och 53 % var med innerstadens stombussar. Det totala resandet med stombuss har minskat med cirka 90 000 resor per dag sedan 2019



Figur 15. Genomsnittligt antal påstigande i högtrafik per stombusslinje i oktober* 2014, 2017, 2018, 2019 och 2020.



Figur 16. Skillnad i antal påstigande i högtrafik per stombusslinje i oktober* 2019 och 2020.
*Data för linje 176 och 177 kan inte presenteras på ett kvalitetsäkrat sätt och tas därför ej med.

2.6 UPPLEVD NÖJDHET

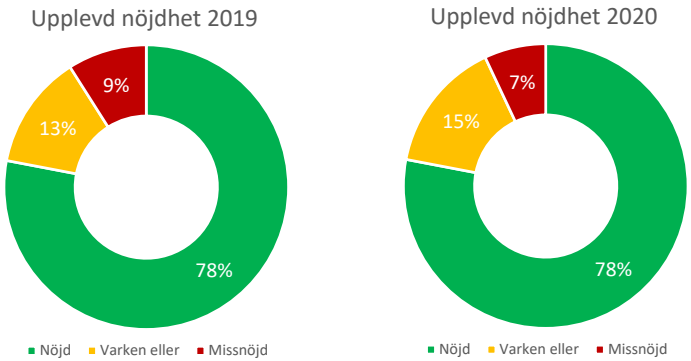
Trafikförvaltningen genomför normalt sett ombordundersökningar regelbundet för att samla in data om resenärernas nöjdhet. Enkäter delas ut och samlas in ombord på ett urval av fordon i SL-trafiken.

På grund av coronapandemin under 2020 har inte ombordundersökningarna kunnat genomföras och de siffror som presenteras i årets bokslut baseras istället på data från Kollektivtrafikbarometern. I Kollektivtrafikbarometern specificeras inte stombuss, därav är årets siffror baserat på all busstrafik vilket betyder att resultaten inte är helt jämförbara med föregående års bokslut. För att kunna dra några slutsatser om förändringen i upplevd nöjdhet presenteras siffror även för 2019 från Kollektvitrafikbarometern.

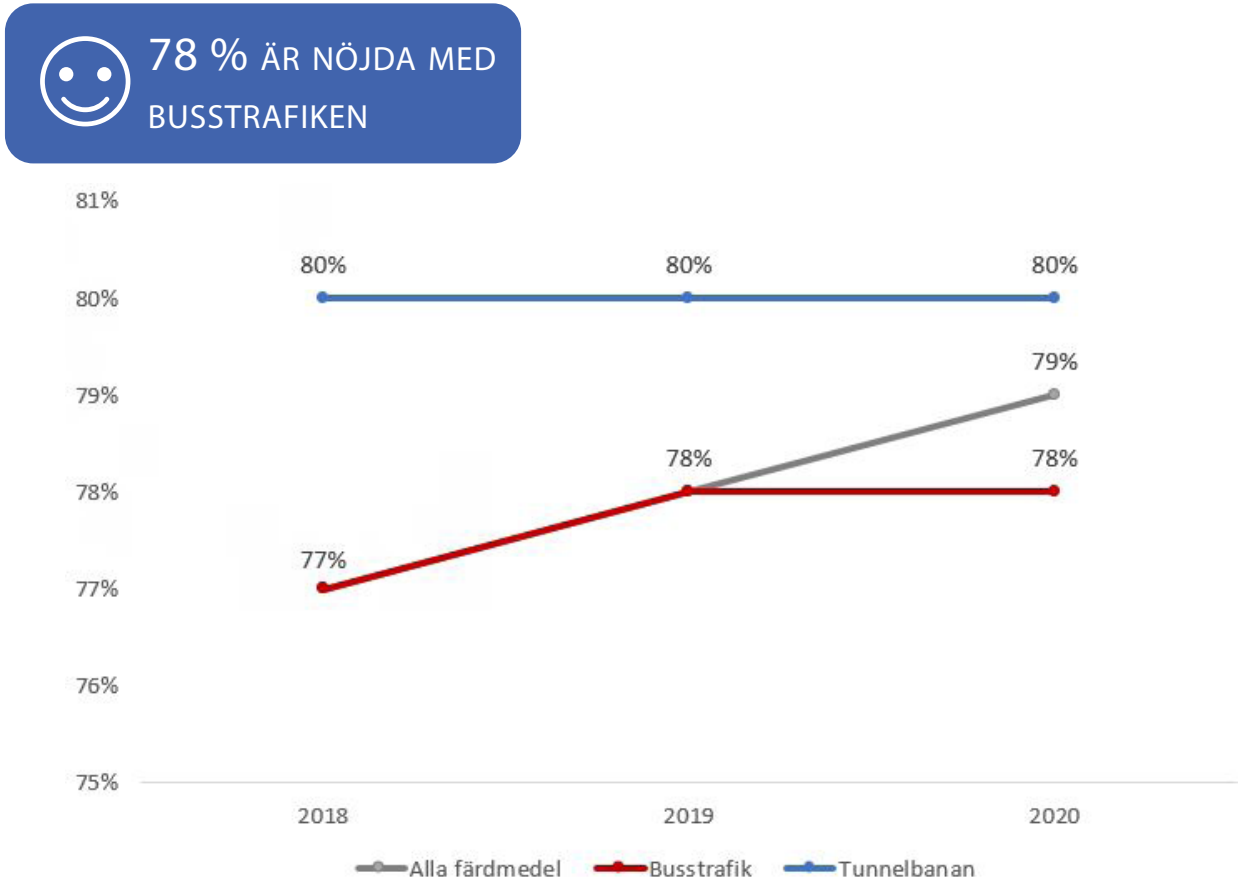
Förändringen i datakälla gör även att det inte går att presentera nöjdheten per linje.

Den upplevda nöjdheten för busstrafiken är relativt hög, 78 % år 2020, vilket nästan är i nivå med tunnelbanan där 80 % av alla tillfrågade kunder uppger att de är nöjda. Nöjdheten för samtliga trafikslag var 2020 79 %.

Totalt sett är nöjdheten för busstrafiken på samma nivå som 2019, men andelen missnöjda har minskat med 2 procentenheter.



Figur 18. Jämförelse av resenärernas nöjdhet med busstrafiken 2019 och 2020.



Figur 17. Resenärernas nöjdhet per färdmedel med SL. I busstrafik ingår samtliga busslinjer.

2.7 FÖRANKRING OCH SAMVERKAN

Stombusslinjerna sträcker sig genom flera kommuner och nyttan finns inte alltid i samma kommun som åtgärderna. Förankring och samverkan är därför viktigt för att kunna genomföra framkomlighethöjande åtgärder i stombussnätet som är resultatet av de sträcknings- och stråkstudier som kommunerna deltar i.

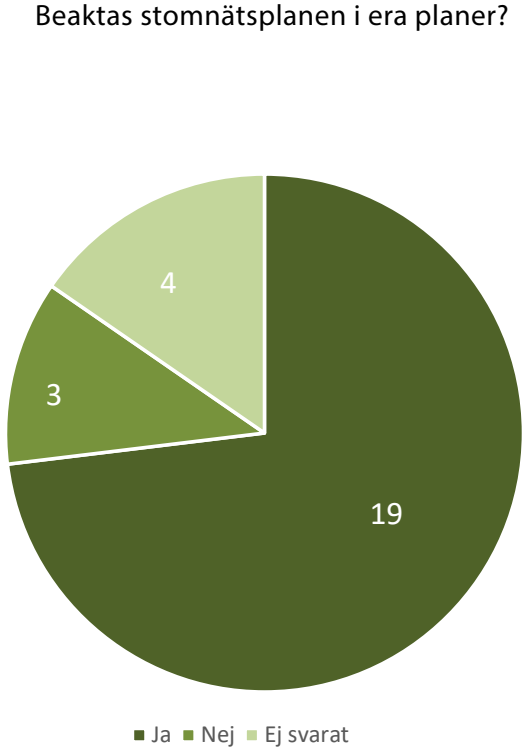
Enkätstudien för 2020 års stombussbokslut besvarades av 22 av 26 kommuner. De kommuner som inte är en del av stombussnätet har inte fått enkäten.



FÖRANKRING HOS LÄNETS KOMMUNER

För att undersöka stödet för stombussnätet bland länets kommuner har kommunerna tillfrågats om stomnätsplanen beaktas i deras planer. 86 % av länets kommuner som besvarade enkäten uppgav att stomnätsplanen eller stombussnätet beaktas i en eller flera planer.

Förankringen finns främst i kommunernas översiktsplaner men även i flera trafikstrategier samt i framkomlighetstrategier, kollektivtrafikplaner och trafikplaner. I vissa kommuner omnämns stombussnätet i planprogram och fördjupade översiktsplaner för specifika områden i kommunen.

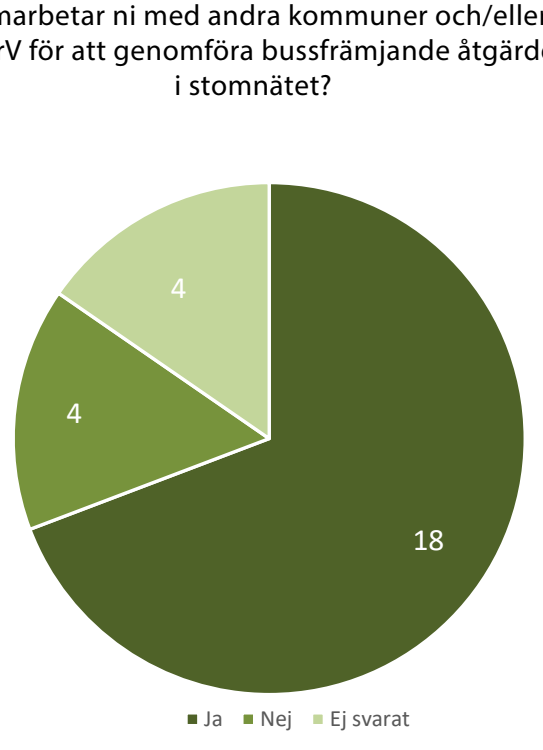


Figur 19. Stöd för stomnätsplanen enligt kommuneras svar i enkätstudien.

SAMVERKAN MELLAN KOMMUNER

Samtliga kommuner i Stockholms län deltar i ÅVS-arbetet tillsammans med Trafikförvaltningen och Trafikverket som en gemensam satsning för att ge Stockholms stombussar god framkomlighet. Utöver att de deltar i ÅVS-arbetet anger 82 % av kommunerna som svarat på enkäten att de samarbetar med andra kommuner för att genomföra bussfrämjande åtgärder i stombussnätet.

Enkätstudien visar att samarbeten till stor del är geografiskt kopplade där samarbeten sker mellan kommuner som angränsar till varandra. Stockholms stad, Trafikförvaltningen och Trafikverket ingår i flera samarbeten vilket är naturligt då de har en koppling till många av stombusslinjerna.



Figur 20. Samverkan mellan kommuner enligt svar i enkätstudien.



3. ANALYS OCH SUMMERING

Ett utvecklat stombussnät med god framkomlighet har stor potential och kan bidra till måluppfyllelse inom flera områden. Det ökar kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar, bidrar till att öka kollektivtrafikens marknadsandel, stärker tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna och avlastar de hårt belastade centrala delarna av spårnätet. Bättre framkomlighet ger även minskade trafikeringskostnader.

GÅR VI MOT MÅLEN?

Det är fjärde gången som ett stombussbokslut tas fram i syfte att följa upp genomförandet av ett utvecklat stombussnät enligt stomnätsplanen. Det gör det möjligt att allt tydligare identifiera trender i genomförandet av framkomlighetsåtgärder och i utvecklingen av stomlinjernas framkomlighet.

Resandet med stombussarna har minskat kraftigt under 2020 på grund av den pågående coronapandemin. Jämfört med 2019 har resandet minskat med 28 % vilket motsvarar cirka 90 000 färre påstigande per dygn. Det är framförallt resandet med innerstadens stombussar som minskat mest. Det kan även konstateras att resandeminskningen framförallt sker i högtrafik, vilket tydligt kopplar till rekommendationerna att inte resa i rusningstrafik.

Stombusslinjerna har minskat ungefär lika mycket som övrig busstrafik, medan tunnelbana har minskat ännu mer, med över 40 %. Generellt har innerstadsbussarna minskat mer än övrig busstrafik, vilket också går att se i resultaten för stombussarna där minskningen är 32 % för innerstadsstomlinjerna och 22 % för de regionala stomlinjerna.

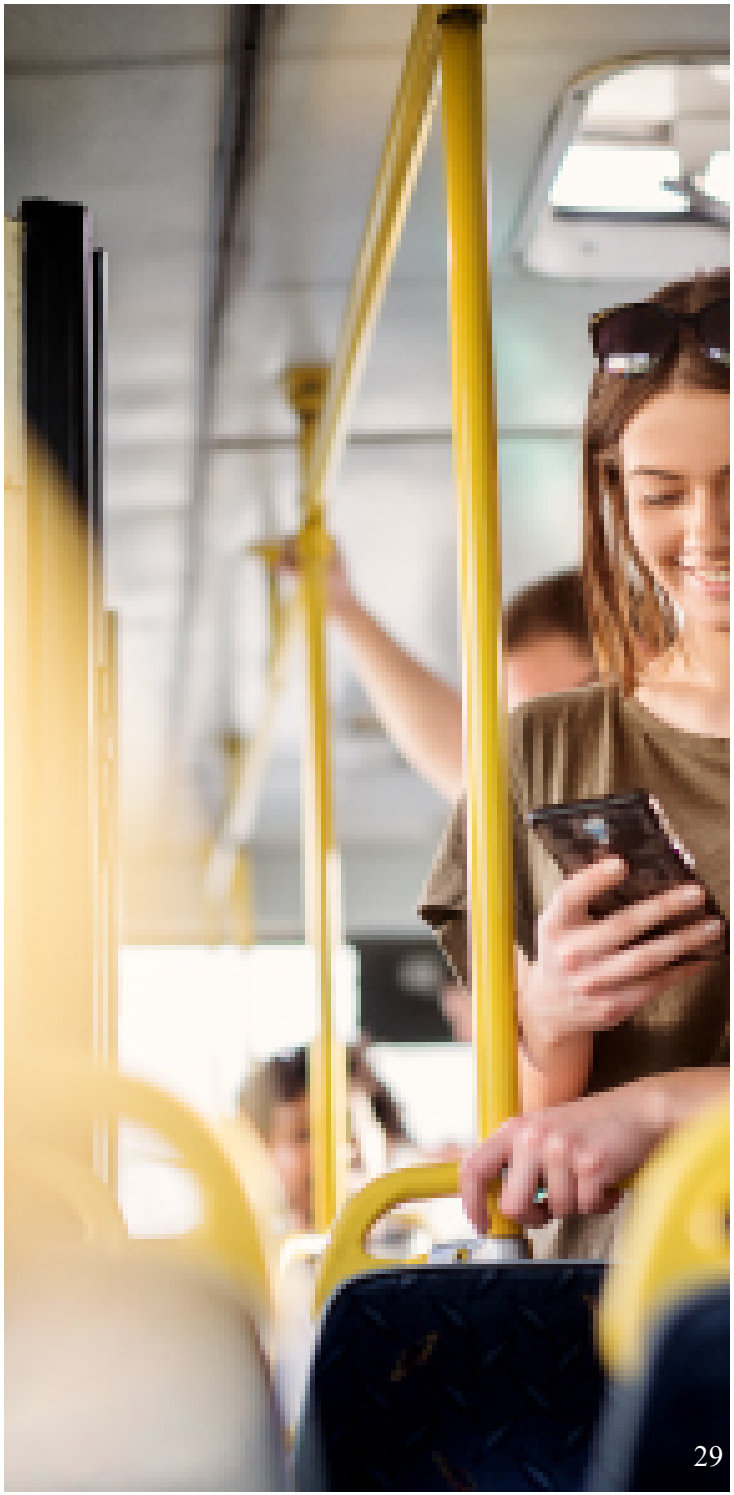
Turutbudet på stombusslinjerna är högt, framförallt under hög- och mellantrafik. Däremot finns det flera stombusslinjer som ej når upp till målstandarden för turtäthet under kvällar och tidig morgon. Det bedöms finnas behov av att utveckla trafikeringen utanför hög- och mellantrafik i linje med målstandard för att bättre kunna fånga upp det ökade fritidsresandet.

Uppföljningen visar på en liten förbättring av framkomligheten i stombussnätet på övergripande nivå år 2020 jämfört med år 2019, men det finns lokala skillnader. Detta kan bero på mindre trängsel i vägnätet under pandemin och då främst i morgonrusningen. Jämförelsen visar att framkomligheten för innerstadens stomlinje 1, 3 och 4 har förbättrats. Även stomlinje 471, 670 och 875 har fått något förbättrad framkomlighet jämfört med 2019, medan framkomligheten har försämrats för främst stomlinje 173 i båda riktningarna. För linje 873 och 875 är framkomligheten i riktning mot Gullmarsplan betydligt sämre än i riktning mot Tyresö. Stombusslinjer med bäst framkomlighet är fortsatt linje 676 och 677.

I innerstaden står stombussen stilla under cirka en fjärdedel av den totala körtiden, antingen i trafik eller vid hållplats. Under 2020 har hållplatstiden minskat med cirka 2 % på grund av färre påstigande. Andelen körtid har ökat med cirka 1,5 % och utgör i snitt 77 % för innerstadslinjerna.

För de regionala stombusslinjerna står bussarna stilla under mindre än 20 % av den totala körtiden och för stomlinje 676 och 677 står bussen endast stilla under mindre än 10 % av den totala körtiden. Stomlinje 471 har störst minskning av hållplatstiden med 2,5% kortare hållplatstid än 2019. I övrigt är förändringarna jämförelsevis små.

Framkomligheten påverkar stomlinjernas attraktivitet och framkomlighetsåtgärder för stombussarna kan även gynna andra linjer. Framkomligheten påverkas i sin tur av både körhastighet och hållplatstid.



Under coronapandemin har det rapporterats om trängsel tidvis på vissa busslinjer, bland annat linje 4 och vissa 170-linjer. Oro för smitta upplevs marginellt starkare på buss än i spårtrafiken, vilket kan bero på mindre fordon och mindre plats att röra sig på. Under pandemin har ett ökat fuskåkande uppmärksammats och det antas vara större på bussar än i spårtrafiken, beroende på att framdörrarna var stänga under en längre period. Detta kan också påverka hållplatstiden som har blivit bättre under 2020.

Stombussbokslutet visar på att behovet av framkomlighetsåtgärder är stort. Det är drygt hälften av sträckorna av stombussnätet som uppfyller eller nästan uppfyller målstandard för hastighet medan medelhastigheten ligger långt under målstandard för cirka en tredjedel av stombussnätet.

Ännu har få av de mer omfattande framkomlighetsåtgärderna som identifierats i arbetet med ÅVS stombuss hunnit genomföras, men där lite större åtgärder har genomförts kan även lokala förbättringar av framkomligheten i stombussnätet identifieras. Platser som fått bättre medelhastighet är exempelvis väg 259 vid Glömstadalen, längs E18 förbi Danderyd och Täby samt längs Roslagsvägen mellan Frescati och Bergshamra. Längs väg 226 mellan Ågestavägen och Huddinge gymnasium pågick vägarbeten under 2020 vilket kan ha medverkat till försämringen av medelhastigheten på den sträckan.

I innerstaden har små förbättringar i medelhastighet skett längs Hantverkargatan, Birger Jarlsgatan, Värtavägen och Tegeluddsvägen. Skanstullbron, Götgatan, Ringvägen, Hornsgatan och Södra Fiskartorpsvägen har däremot fått sämre medelhastighet under 2020.

Det finns ett tydligt samband mellan hållplatsavstånd och medelhastighet. De stombusslinjer med ett genomsnittligt hållplatsavstånd som ej når upp till målstandarden för hållplatsavstånd har också svårt att nå upp till målstandarden för medelhastighet. Det är framförallt i innerstaden som hållplatsavståndet är för kort men även på platser som ligger längre ut i länet, i bland annat Ekerö, Vaxholm och Värmdö.

SKER GENOMFÖRANDET I RÄTT TAKT?

Stråkstudierna som identifierar åtgärder för att förbättra framkomligheten i respektive stråk sker i takt med tidplanen. Under 2020 har en ny stråkstudie och tre sträckningsstudier startats upp. Tre sträckningsstudier har slutförts.

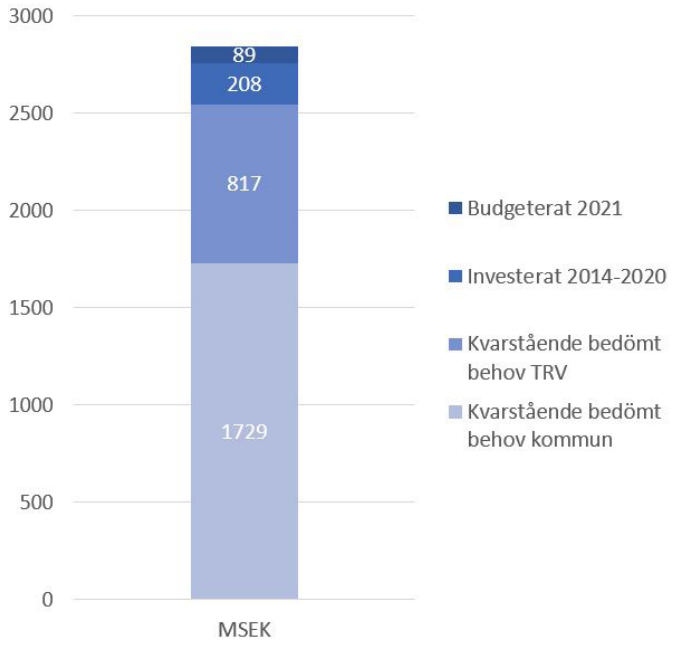
Under 2020 har inga åtgärder som identifierats inom åtgärdsvalsstudien genomförts, samt att flertalet åtgärder har lagts till från stråk 12, 14 och Gudöbroleden. Vilket innebär att 16 % av de identifierade åtgärderna nu har genomförts. Antalet budgeterade åtgärder för genomförande under kommande år har ökat med ytterligare 16 stycken.

Den ökade genomförandetakten illustreras även genom ökade medel för investeringar i förbättrad framkomlighet för planerade investeringar under 2021. Tidigare år är det framförallt kommunerna som kraftigt ökat sina investeringar och budgeterade medel. Men för planerade investeringar 2021 halveras kommunernas budgeterade medel, medan Trafikverket har en betydligt större summa budgeterad än tidigare.

Ett utvecklat stombussnät i enlighet med Stomnätsplanen omfattar cirka 400 km väg, vilket utgör cirka 2 % av regionens vägar. För att uppnå en god framkomlighet för stombusslinjerna längs dessa vägar har det totala investeringsbehovet för framkomlighetsförbättrande åtgärder bedömts till storleksordningen 2,5 miljarder kronor. Den totala samhällsnyttan av investeringen bedöms vara ännu större, i storleksordningen 15 miljarder. Det är därför positivt att se hur investeringstakten ökar så att identifierade restidsvinster och andra samhällsnyttor kan realiseras.

Hittills har cirka 208 miljoner investerats och ytterligare 89 miljoner finns budgeterade för investeringar under 2021, vilket tillsammans utgör cirka 10 % av det bedömda behovet av investeringar för ett stombussnät med god framkomlighet.

Inom Trafikförvaltningen pågår ett arbete med återtagande av resenärer efter pandemin, där olika åtgärder identifieras, exempelvis åtgärder för minskad risk för trängsel och minskad smittorisk, översyn av biljettsortiment, information och utvecklade försäljningskanaler med mera.



Figur 22. Bedömt investeringsbehov jämför med genomförda investeringar.

KONTAKTUPPGIFTER

- Ola Karlsson, Trafikförvaltningen.
  E-post: ola.karlsson@sll.se

- Mårten Johansson, Trafikverket.
  E-post: marten.b.johansson@trafikverket.se

Region Stockholm

TRAFIKVERKET

