Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-15

Ärende
TN 2019-1136

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2020-02-18, punkt 15

Svar på skrivelse angående det strategiska framkomlighetsarbetet

Ärendebeskrivning

Svar på skrivelse från Vänsterpartiet (V) med anledning av Strategiskt framkomlighetsarbete.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt TN 2019-1136 Skrivelse från Vänsterpartiet (V) med anledning av Strategiskt framkomlighetsarbete.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Vänsterpartiet skriver att framkomlighetsarbetet är fundamentalt för att det antagna målet att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka och kopplingen till de nationella klimatmålen. För att konkurrera med bilismen och öka sin andel av de motoriserade resorna måste kollektivtrafikens framkomlighet kraftigt prioriteras med sammanhängande system av reserverade körfält och gator. Vänsterpartiet betonar också att snitthastigheten

och kapaciteten påverkas. Vidare lyfts att den förbättrade framkomligheten för kollektivtrafiken, kompletterat med ökad framkomlighet för cyklister och gångtrafikanter, även medför en mer begränsad framkomlighet för privatbilismen vilket ytterligare stärker de klimatsmarta alternativens konkurrensfördelar.

Trafikförvaltningen instämmer i vikten av en kraftigt förbättrad framkomlighet för busstrafiken, såväl för attraktiviteten och mål om en hållbar utveckling som för effektiviteten. Givetvis vore det önskvärt med ett sammanhängande nät av kollektivtrafikkörfält för stombusstrafiken men den frågan har tyvärr inte trafikförvaltningen rådighet över. Därför behöver framkomlighetsarbetet innebära en tät dialog med väghållarna som har möjlighet att göra denna viktiga prioritering. I det arbetet kan trafikförvaltningen bidra med kunskap och argument för att kollektivtrafiken måste prioriteras för att nå de nationella målen om ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Nedan ges svar på frågorna i Vänsterpartiets skrivelse.

1. Vilka direktiv och mål för arbetet med framkomligheten har förvaltningen fått?

   Direktiven för framkomlighetskommissionen kommer från Regions Stockholms budget 2019:

   Trängseln är en av Stockholmsregionens växande utmaningar. Medelhastigheten för busstrafiken i innerstaden är låg och framkomligheten i hela länet ofta påtagligt begränsad. Orsakerna är flera, däribland stora bygg- och infrastrukturprojekt. Trafiknämnden och Stockholms stad har inrättat en Framkomlighetskommission i syfte att hantera dagens trängselproblem i busstrafiken samt säkerställa ett samlat och kraftfullt genomförande av stomnätsplanen. Det stombussbokslut som tagit fram visar att endast 44 procent av stombussnätet har god standard avseende framkomlighet. Trafiknämnden ska ha som mål att öka denna procentsats i samverkan med Stockholmsregionens kommuner. Framkomlighetskommissionens arbete ska trappas upp under 2019. Kommissionen ska utreda och föreslå ett paket av åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Stomnätsplanen består av en del

för Stockholms innerstad och en för Stockholmsregionen i övrigt, vilket kommissionen ska beakta. Samarbetet ska identifiera knutar som måste lösas och lyfta dessa i arbetet. En årlig handlingsplan som inkluderar såväl kortsiktiga som långsiktiga mål bör upprättas. Förslagen bör kunna omfatta kommunala, statliga och regionalt initierade åtgärder. Åtgärderna som Framkomlighetskommissionen ska utreda och föreslå ska omfatta, men inte begränsas till, fler busskörfält, ökad signalljusprioritering, koordinerad planering vid vägarbeten och prioritering av kollektivtrafiken i vägrummet. Bättre strukturer och system ska skapas för att kommunicera och koordinera planeringen kring vägarbeten när det gäller allt från snöskottning till byggarbeten och ersättningstrafik. Trafiknämnden ska vara pådrivande gentemot staten för att skapa rättsliga möjligheter att sätta upp kameror på bussar i syfte att bistå polis och väghållare i att bötfälla bilar som stannar eller kör i busskörfält och cykelbanor. Viktiga underliggande mål med Framkomlighetskommissionens arbete ska vara att möjliggöra Bus Rapid Transit-lösningar och ökad busstrafik på tvären samt snabbare innerstadstrafik.

2. Har förvaltningen fått i uppdrag att arbeta för att stombusslinjerna ska få sammanhängande (system av) reserverade/separerade körfält?

Vad gäller arbetet i Grönt ljus stombuss har förvaltningen i uppdrag att se till att medelhastigheten för stombussarna i Stockholms län har möjlighet att nå de målstandarder som finns i Stomnätsplanen. Förvaltningen utreder busstråk tillsammans med Trafikverket och berörda kommuner. Vilka åtgärder som förespråkas för att nå målhastigheterna varierar i utredningsarbetet beroende på vilka konsekvenser som de får för övrig trafik (inklusive annan kollektivtrafik).
BRT-linjen mellan Barkarbystaden och Akalla som är ett trepartssamarbete mellan Region Stockholm, Järfälla kommun och bussoperatören Nobina är ett arbete som pågår och linjen planeras att starta i augusti 2020 då väginfrastrukturen ska stå färdig.
Förvaltningen har fått i uppdrag att under 2020 studera förbättrad framkomlighet för stomlinje 4 där förvaltningen ska utgå från bedömningsverktyget för svensk BRT-standard. Arbetet kommer att genomföras i samverkan med Stockholms stad.

3. Hur arbetar förvaltningen med dessa frågor?

Framkomlighetsarbetet är, och behöver vara, ett med väghållarna gemensamt arbete och är av naturliga skäl väldigt brett och uppdelat på flera olika delprocesser beroende på vilken del av framkomlighetsarbetet som avses. Grönt ljus stombuss drivs fram i enlighet med den genomförandeplan som årligen tas fram och revideras. Genomförandeplanen och arbetet med Grönt ljus stombuss är en efterföljande process till Stomnätsplanen av avser ett genomförande av den. Arbetet består utöver det även av utredningar och processer i syfte att förbättra framkomligheten för buss. Däribland beskrivs några exempel nedan:

Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021
Inom den med Stockholms stad gemensamma handlingsplan med syfte att förbättra framkomligheten och öka pålitligheten genomförs mindre trimningsåtgärder längs befintliga stombusslinjer i som går helt eller delvis genom Stockholms kommun. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. Erfarenheterna från genomförda projekt visar att en förutsättning för att nå tydliga resultat är att genomföra större åtgärdspaket med ett flertal olika åtgärder, enstaka åtgärder kan lätt drunkna i allmänna framkomlighetsproblem och trafikstörningar. Körfält som är reserverade för busstrafiken ökar förutsättningarna för att hålla en jämn hastighet utan onödiga inbromsningar eller sidoförflyttningar. Aktiv prioritering av bussar i trafiksignaler är också ett effektivt sätt att öka bussarnas medelhastighet.

Under perioden 2017-2021 genomförs åtgärdspaket för linje 172, 173, 176, 177, 178 och 179 samt fortsatt arbete med innerstadens stombusslinjer. Målet är att korta restiden och öka pålitligheten.

ÅVS framkomlighet stombuss
Region Stockholm Trafikförvaltningen och Trafikverket Region Stockholm genomför tillsammans med länets kommuner en åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i kollektivtrafikens stomlinjenät. Arbetet utgår ifrån den av Trafikförvaltningen framtagna stomnätsplanen. Fokus ligger på utpekade stomlinjer i hela Stockholms län, med undantag från rena innerstadslinjer. Även viktiga stråk för direktbusstrafik berörs av arbetet. Syftet är att skapa ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet utifrån landstingets mål. På så sätt skapas en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik, en mer

tillgänglig och sammanhållen region och ett mer resurseffektivt transportsystem.

Arbetet genomförs i två huvudsakliga faser. Den första delen av arbetet genomförs gemensamt för hela länet där en gemensam förståelse och målbild etableras. Sedan genomförs stråkstudier där berörda kommuner deltar. I den första fasen ska en mål- och bristanalys och en prioriteringsmodell tas fram (genomfört). Det efterföljande stråkstudiearbetet ska resultera i avsiktsförklaringar kring genomförande av åtgärder som i studien bedömts som samhällsekonomiskt lämpliga.

Sträckningsstudier
Sträckningsstudierna utreds inom ramen för Grönt ljus stombuss. Aktuella sträckningsstudier är:

- Sträckning 1 Vällingby – Sollentuna C och 2 Barkarby – Kallhäll är avslutade
- Sträckning 4 Tyresö – Handen är i slutskede och sträckning vald
- Sträckning 3 Sollentuna – Täby/Arninge pågår och väntas vara klar i början av november
- Sträckning 5 Vällingby – Solna är påbörjad

Studier och trafikkoncept

- Effektivare hållplatsstopp
- Kapacitetsstarka fordon – utredning av 21 m-buss
- BRT Barkarby
- Ökad framkomlighet för stomlinje 4
- Framtidens koncept för kollektivtrafiken

Framställan om lagändring för kameraövervakning
Under 2012 lämnade staden och trafikförvaltningen in en gemensam framställan till Näringsdepartementet rörande kameraövervakning av kollektivtrafikkörfält. Ytterligare underlag skickades till departementet 2015, och en påminnelse under 2018. Förslaget kräver ett flertal lagändringar för att möjliggöra mer effektiva övervakningsmetoder.

Stombussbokslut
Stombussbokslutet syftar till att ge en samlad bild av stombussnätets utveckling i länet genom att följa upp framkomligheten i stombussnätet och vilka åtgärder

som görs för att uppnå stomnätsplanens målbild och synliggör på så sätt stombusstrafikens betydelse och potential.

4. Vilka frågor driver Region Stockholm inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen?

Förvaltningen driver inom ramen frågorna om ett kraftfullt genomförande av det utökade stombussnätet; bland annat ökad framkomlighet för stomlinje 4, en förlängning av stomlinje 6 samt förbättrad framkomlighet för de övriga existerande stombusslinjerna i innerstaden. Förvaltningen samverkar med väghållare om fler busskörfält, ökad trimning av trafiksignaler som gynnar bussarna och förbättrad samordning av trafikstörande arbeten för att minska de olägenheter dessa medför för kollektivtrafikresenärerna. Dialog pågår med staten för att få möjlighet att utrusta bussar med kameror som kan bistå polis i att bötfälla bilar som stannar eller kör i busskörfält och på cykelbanor.

5. Hur bedrivs arbetet inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen?

Trängsel- och framkomlighetskommissionens leds av representanter från Region Stockholm (politik och tjänstepersoner), Stockholms stad (politik och tjänstepersoner) och Trafikverket region Stockholm. Dessa är:

- Framkomlighetsregionråd, Region Stockholm
- Förvaltningschef, Trafikförvaltningen, Region Stockholm
- Trafikborgarråd, Stockholm stad
- Förvaltningschef, Trafikkontoret, Stockholm stad
- Regional direktör, region Stockholm, Trafikverket
- Tjänsteperson för respektive part som respektive part utser

Alla deltagare i kommissionen ansvarar för att gemensamt diskutera och samordna åtgärder för bästa effekt för busstrafikens framkomlighet. Bättre strukturer och system ska skapas för att mellan parterna kommunicera och koordinera planeringen av aktiviteter som påverkar trängsel- och framkomlighet. Kommissionens uppdrag är att samordna och prioritera. Beslut fattas därefter inom respektive organisation. Varje aktör ansvarar för förankring inom respektive organisation.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-15

Ärende
TN 2019-1136

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Sara Catoni
Tf Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-15

Ärende
TN 2019-1136

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-10-01

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Med anledning av ”Strategiskt framkomlighetsarbete”

Vänsterpartiet tackar för informationen om strategiskt framkomlighetsarbete som beskrivs på sidan 18 i Trafiknämndens delårsrapport augusti 2019. Framkomlighetsarbetet är fundamentalt för att det antagna målet att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter, eller 10 procentenheter som vi i Vänsterpartiet har som mål. Vilket självklart är en viktig del i Regionens bidrag i arbetet för att nå de nationella klimatmålen.

Utifrån informationen i delårsrapporten ställer vi oss frågande till den till synes låga ambitionsnivån i framkomlighetsarbetet som bedrivs. Inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen verkar det dominerande vara olika ”trimminingsåtgärder”, samt mildra effekterna av trafikstörande arbeten samt driva på för de lagändringar som krävs för kameraövervakning av busskörfält. Bra åtgärder i sig, men räcker det? I dagsläget går utvecklingen åt fel håll med sjunkande medelhastighet för busstrafiken.

För att konkurrera med bilismen och öka sin andel av de motoriserade resorna måste kollektivtrafikens framkomlighet kraftigt prioriteras med sammanhängande system av reserverade körfält och gator. Genom att öka snitthastigheten och därmed kapaciteten skapas en för resenärerna mer attraktiv kollektivtrafik då de kommer fram snabbare under mindre trängsel. Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken, kompletterat med ökad framkomlighet för cyklister och gångtrafikanter, medför även en mer begränsad framkomlighet för privatbilismen vilket ytterligare stärker de klimatsmarta alternativens konkurrensfördelar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-01-15

Ärende
TN 2019-1136

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Vi i Vänsterpartiet hoppas att det strategiska framkomlighetsarbetet är mer ambitiöst än vad som framträder i den korta beskrivningen i delårsrapporten, och skulle vilja få mer information om hur arbetet bedrivs.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande fem frågor:

1. Vilka direktiv och mål för arbetet med framkomligheten har förvaltningen fått?

2. Har förvaltningen fått i uppdrag att arbeta för att stombusslinjerna ska få sammanhängande (system av) reserverade/separerade körfält?

3. Hur arbetar förvaltningen med dessa frågor?

4. Vilka frågor driver Region Stockholm inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen?

5. Hur bedrivs arbetet inom ramen för trängsel- och framkomlighetskommissionen?