Strategisk utveckling

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

INFORMATIONSÄRENDE
2018-09-10

Trafiknämnden
2018-09-25, punkt 17

Ärende
SL 2013-5828

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Information om Stombussbokslut 2017

Ärendebeskrivning

Ärendet är information om Stombussbokslut 2017. 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.

Bakgrund

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting har i samverkan med berörda kommuner tagit fram en stomnätsplan vilken 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. Planen visar på vikten av att skapa en attraktiv stomtrafik genom tydlighet i design och identitet på körbana, hållplatser och fordon. Den blå färgen på stombussarna är vald för att skapa samma igenkänning för stombussarna som för den spårbundna stomtrafiken t ex tunnelbanan och tvärbanan.

Stomnätsplanen utgör en analys av utvecklingsbehoven i stomlinjenätet fram till år 2030. Planen behandlar såväl spår som stombussar, och redovisar bland annat de 11 länssammanbindande stombusslinjer utanför Stockholms innerstad, vilka binder samman viktiga knutpunkter och kompletterar länets spårförbindelser.

Varje dag görs nästan 300 000 resor med stombussarna. Det är nästan lika många resor som sker i hela pendeltågssystemet och betydligt fler än alla resor med spårvägar och lokalbanor tillsammans.

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 och 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 genomförande av stombusslinjerna. 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. Förutom stombusslinjenätet ingår även att föreslå åtgärder i stråk på nationella stamvägnät där stort resande med direktbussar finns.

Stockholms läns landsting 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 stomlinje-nätet även Gemensam handlingsplan för framkomlighet 2017 - 2021 där man arbetar med trimning av befintliga stombusslinjer samt olika projekt och åtgärdsvalsstudier i Trafikverkets regi.

Underlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag:

- Rapport: Stombussbokslut 2017

Sammanfattning och slutsatser från Stombussbokslut 2017

Behovet av att utveckla stombussnätet är stort. Stombussarna är en viktig del av SL-trafiken och ett genomförande av det planerade stombussnätet till år 2030

är en förutsättning för den kapacitet och tillgänglighet som en utveckling i enlighet med målen i RUFS 2050 kräver.

Stombussbokslutet visar på ett ökat resande med de regionala stombussarna som står för 46 procent av resorna men 82 procent av reseträckan (personkilometer) med stombuss. Sett till antalet resor med stombuss står de regionala stombussarna för ungefär hälften av resandet. Men sett till antalet personkilometer så gör de regionala stombussarna en betydligt större uppgift än innerstadens stombussar på grund av längre resor. Mellan åren 2014 och 2017 har resandet med de regionala stombussarna ökat med 8 procent. Trenden är inte lika positiv för innerstadens stombussar, där resandet har minskat något under samma period.

Det är första gången som ett stombussbokslut tas fram i syfte att följa upp genomförandet av ett utvecklat stombussnät enligt Stomnätsplanen. Det medför att det ännu inte är möjligt att jämföra resultaten med tidigare år och få en analys av utvecklingen i länet. Stombussbokslutet visar emellertid att behoven av framkomlighetåtgärder för stombuss är stora, endast 44 procent av stombussnätet har god standard avseende framkomlighet. Sämst är situationen för innerstadens stombussar, som endast längs korta sträckor når upp till önskad målhastighet. Situationen är något bättre för de regionala stombussarna och generellt bättre ju längre ut från den regionala kärnan som linjen går.

Framkomlighetsproblemen bedöms generellt vara tydligt trängselrelaterade och uppkommer till stor del på grund av bristen på reserverat utrymme för stombussen.

En annan identifierad brist är de korta hållplatsavstånden längs stora delar av stombussnätet, vilket också är en bidragande orsak till de låga medelhastigheterna. För innerstadens stombussar ligger det genomsnittliga hållplatsavståndet på mellan 349 och 423 meter, vilket är långt under målstandarden på 500 meter. För de regionala stombussarna varierar hållplatsavståndet beroende på trafikmiljö, men generellt ligger hållplatserna för nära varandra, framförallt längs de tvärgående stombusslinjerna.

Turutbudet längs stombusslinjerna är generellt högt och ligger väl i linje med målstandarden för rekommenderad turtäthet. Innerstadens stombussar trafikeras mellan var 4:e och 8:e minut i högtrafik. Turutbudet på de regionala stombussarna varierar i huvudsak mellan 5 och 10 minuters trafik i huvudriktningen under högtrafik. Det är endast stombusslinje 677 mellan

Norrtälje och Uppsala som särskiljer sig med lägre turutbud. Det höga turutbudet innebär även att fördröjningen som framkomlighetsproblemen medför får stora ekonomiska konsekvenser för driftsekonomin.

Stombussbokslutet visar att framkomlighetsåtgärder har utretts längs nästan en tredjedel av det utvecklade stomlinjenätet (9 av 33 stråk), vilket är i linje med nyligen framtagen genomförandeplan. Det innebär även att det finns en diger bank av åtgärder för att förbättra framkomligheten längs stomnätet. Hittills har genomförandet av åtgärder varit begränsat med två genomförda åtgärder under 2017 och sju planerade och budgeterade åtgärder under de närmsta åren.

De kommunala investeringarna under 2017 var sammantaget cirka 17 miljoner kronor och trafikverkets investeringar var cirka 5 miljoner kronor. Bedömningen är att investeringstakten är för låg sett till det totala investeringsbehovet. Glädjande är att investeringstakten tycks öka och under 2018 uppgår kommunernas budgeterade investeringar till cirka 40 miljoner kronor. Kommuner och landsting kan söka statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. År 2017 erhöll kommunerna genom ansökan via landstinget stöd om fem miljoner kronor för framkomlighetsåtgärder utmed stombusslinjerna 1, 4, 6, 178 och 179. I länstransportplanen fanns 50 miljoner kronor budgeterat för bussfrämjande åtgärder under år 2017, medel som alltså inte fullt ut kunnat nyttjas. Förankringen av stombussplanen och stödet för ett utvecklat stombussnät bedöms som stort. I minst 73 procent av kommunerna omnämns Stomnätsplanen eller stombussnätet i strategiska dokument. Samtidigt bedöms det finnas kontinuerligt behov av förankring och samverkan för att öka genomförandetakten av identifierade framkomlighetsåtgärder.

Inte helt förvånande är behovet och nyttan av framkomlighetåtgärder oftast som störst där utrymmet är som minst, vilket ger konsekvenser i form av anspråk på andra trafikslags framkomlighet, höga investeringskostnader eller intrång i befintliga fastigheter. Samtidigt finns en enighet om att hög prioritet för stombusstrafik är enda vägen fram för att öka kapaciteten för personresor längs flera av länets hårdast trafikerade gator och vägar.

Helhetssyn och paketering av åtgärder i stråk tillsammans med principer eller modeller för finansieringslösningar är förslag på åtgärder som lyfts fram av kommunernas representanter för att skynda på genomförandet.

Stombusslinje 6 invigdes i december 2017 och ersatte delvis gamla busslinje 73. Nya siffror visar att införandet, tillsammans med framkomlighetsåtgärder och en ökad turtäthet, nästan har fördubblat resandet på sträckan. Detta visar tydligt på att man med god framkomlighet och hög turtäthet i stråk där många vill resa kan uppnå en snabb och positiv resandeutveckling även med relativt små investeringar.

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 konkurrenskraftig kollektivtrafik lockar fler resenärer och bidrar till minskade emissioner från biltrafiken. Vidare ger ett utvecklat stomnät 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

Arbetet med att genomföra stombussatsningen enligt stomnätsplanen berör många aktörer. För att stombussnätets betydande nyttor ska förverkligas krävs att alla aktörer bidrar med sina respektive delar. Detta ställer krav på en sammanhållen utrednings- och genomförandeprocess som präglas av helhetstänk, uthållighet och ett samordnat genomförande. I syfte att ge bättre förutsättningar för ett samordnat genomförande tas en genomförandeplan fram årligen, vilken innefattar en utredningsplan samt en sammanställning av hittills identifierade åtgärder. Nästa genomförandeplan kommer att tas fram i slutet av 2018.

För att stombussatsningen ska bli lyckosam krävs 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 också att man finner helhetslösningar där stombusskonceptet integreras i stadsbyggandet och att de föreslagna framkomlighetsåtgärderna möjliggör goda lösningar även för övriga trafikslag. Dessa frågor behöver adresseras i det fortsatta arbetet.

En särskild utmaning för att säkerställa ett samlat genomförande av stombussatsningen är att ansvaret för vissa framkomlighetsåtgärder ligger på en kommun samtidigt som nyttorna av åtgärderna i betydande grad tillfaller invånare i andra kommuner. I dessa fall kan det vara svårt för ansvarig väghållare/kommun att i budget prioritera åtgärden framför andra behov. För att säkerställa ett genomförande av dessa åtgärder är det nödvändigt att ta fram regionala principer för hur sådana åtgärder ska finansieras.

Sedan stomnätsplanen antogs 2014 har vissa planeringsförutsättningar förändrats och inom ramen för arbete med kommande trafikplan kommer det därför att göras analyser för att säkerställa att stomnätet är aktuellt och motsvarar de behov som finns.

I SLL Mål och budget 2018 anges att trafiknämnden ska utse en trängsel- och framkomlighetskommission i syfte att ta ett helhetsgrepp kring framkomligheten och korta restiderna med buss. Den ska utreda och föreslå åtgärder som ökar framkomligheten och kortar restiderna med buss samt redovisa konsekvenser av och kostnader för dessa. Uppdraget säger att förslagen bör kunna omfatta både kommunala, statliga och landstingsinitierade åtgärder. Arbetet med kommissionen påbörjades under 2017 i samverkan med andra berörda aktörer. En framgång i arbetet är att aktörerna gemensamt tar fram ändamålsenliga arbetsformer, rutiner och riktlinjer för hur identifiering och genomförande av åtgärder för ökad framkomlighet i stombusslinjenätet ska ske.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling