

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-24

Ärende  
TN 2016-0992

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

Trafiknämnden  
2016-11-29, punkt 8

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Slutredovisning av gemensam "Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016" och beslut om ny "Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021".**

### **Ärendebeskrivning**

2012 antog Stockholms stads Trafik- och renhållningsnämnd och landstingets trafiknämnd arbetet med en gemensam handlingsplan "Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016". Planen sträckte sig över perioden 2012-2016 och syftade till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar. Arbetet inom ramen för handlingsplanen avslutas i och med 2016 års utgång och ska därför slutredovisas. Samtidigt har ett nytt förslag på handlingsplan för de kommande åren tagits fram i samarbete mellan ansvariga förvaltningar i landstinget och Stockholms stad.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Slutrapport Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016, inklusive bilaga
- Bilaga till Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016
- Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-24

Ärende  
TN 2016-0992

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att* godkänna slutredovisningen av handlingsplanen för förbättrad framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016
- att* godkänna förslaget till en ny gemensam handlingsplan med Stockholms stad för stombusstrafiken avseende åren 2017-2021.

## Förslag och motivering

### Sammanfattning

Stockholms stad och landstinget har, med utgångspunkt i den av trafiknämnden antagna stomnätplanen och stadens framkomlighetsprogram, arbetat systematiskt under åren 2012-2016 för att förbättra framkomligheten för innerstadens stomlinjer. Arbetet har utförts inom ramen för ett tidsbegränsat handlingsprogram som nu avslutas. Erfarenheterna och resultaten från arbetet och arbetsformen är positiva, och Stockholms stads trafikkontor och landstingets trafikförvaltning har därför utarbetat ett nytt förslag på handlingsplan för åren 2017-2021. Inriktningen i detta förslag är att fortsätta arbetet med att förbättra stomlinjerna utanför innerstaden.

### Bakgrund

I juni 2012 antog Stockholms stads Trafik- och renhållningsnämnd och landstingets trafiknämnd arbetet med en gemensam handlingsplan för innerstadens stomlinjer. Planen sträckte sig över perioden 2012-2016 och syftade till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar. Arbetet inom ramen för handlingsplanen avslutas i och med 2016 års utgång och ska därför slutredovisas. Samtidigt har ett nytt förslag på handlingsplan för de kommande åren tagits fram i samarbete mellan ansvariga förvaltningar i landstinget och Stockholms stad.

### *Slutredovisning av Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016*

Arbetet med genomförandet av den gemensamma handlingsplanen påbörjades under andra halvan av 2012. Handlingsplanen hade pekat ut ett antal

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-24

Ärende  
TN 2016-0992

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

förbättringsområden inom vilka åtgärder skulle utredas och genomföras för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten i stombusstrafiken.

Ett antal olika utredningar har genomförts inom handlingsplansarbetet:

- Framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinje 1–4
- Förslag till indragning av hållplatser på linje 1–4
- Trafik med dubbelledbuss i Stockholms stad innan utgången av år 2016
- Långa bussar på linje 4
- Utredning - Påstigning i flera dörrar
- Parkeringsövervakning med motorcykel
- Stombusslinje 6 genomförandeplan
- Extra brett busskörfält för buss och cykel på Fleminggatan
- Regularitetsprojekt
- Kameraövervakning från buss av reserverade körfält
- Förbättringsarbete med bussprioritering

Under perioden 2013-2016 har åtgärdspaket med åtgärder inom upptagna förbättringsområden genomförts på alla stomlinjer i innerstaden. I arbete med genomförandet av åtgärdspaketen på respektive linje har också trafikförvaltningens upphandlade bussentreprenör Keolis deltagit. Arbetet har skett i samverkan mellan alla tre parter där respektive organisation ansvarat för olika områden. Denna arbetsform har medfört ett aktivt deltagande från alla parter vilket skapat korta beslutvägar och snabba genomföranden. Uppföljning av genomförda åtgärder visar effekt på ökad framkomlighet, minskad restid och ökad pålitlighet.

#### Pilotprojekt för linje 4

Under våren 2014 genomfördes ett pilotprojekt för stombusslinje 4. Projektet innehöll ett antal gatuåtgärder, bland annat 3,5 km nya reserverade körfält, nya cykelfält, förbud att svänga i vissa korsningar och väjningsplikt för annan trafik. Utrustningen för signalprioritering sågs över och aktiva insatser gjordes för att förbättra regulariteten. Påstigning tilläts i flera dörrar med hjälp av trafikvärdar. Fyra hållplatser med få resenärer och korta gångavstånd till de intilliggande hållplatserna trafikerades inte.

Åtgärderna minskade den totala restiden i båda körriktningar, både under förmiddagsrusningen (kl. 07.00–09.00) och under eftermiddagsrusningen (kl. 15.00–18.00). I riktning mot Gullmarsplan minskade restiden med tre och en halv minut under förmiddagen och fyra och

en halv minut under eftermiddagen. I riktning mot Radiohuset minskade restiden med fem och en halv minut under förmiddagen, under eftermiddagen minskade restiden med drygt tre minuter. Analysen av regulariteten visade att den som gör en normalresa i genomsnitt har kunnat minska sin restid med över två minuter (motsvarande 11 procent).

#### Framkomlighetsåtgärder för linje 1

Med erfarenhet från pilotprojektet för linje 4 genomfördes ett antal åtgärder för linje 1 under 2015. Sammanfattningsvis innebar förslagen att knappt 800 meter nya busskörfält, permanenta och tidsbegränsade, inrättades, 100 meter omfördelades och 120 meter fick utökade tider. Väjningsplikt infördes på ett flertal anslutande gator och 4 övergångsställen togs bort. Ca 40 parkeringsplatser utgick till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik.

I den uppföljning som gjordes våren 2016 visas att projektets mål delvis uppnåddes. Antalet resenärer ökade något i körriktning mot Frihamnen men minskade med nästan lika många i den andra riktningen. Bussarnas belastning blev något jämnare under eftermiddagarna och spridningen mellan bussarna har minskat något under eftermiddagarna. Körtiden minskade med två till två och en halv minut i körriktning mot Frihamnen men var i stort sett oförändrad i andra riktningen.

#### Framkomlighetsåtgärder för linje 2 och 3

För stomlinje 2 och 3 planeras ett liknande åtgärdspaket som det som genomfördes på stomlinje 1 och 4. Åtgärderna genomförs under hösten 2016. Sammanfattningsvis innebär förslagen för linje 2 att knappt 500 meter nya busskörfält inrättas och att väjningsplikt från vissa anslutande gator införs. Ett antal parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Två hållplatser slås ihop till ett hållplatsläge längs Kungsträdgårdsgatan. Förslagen för linje 3 innebär sammanfattningsvis att 275 meter nya, permanenta och tidsbegränsade busskörfält inrättas. Väjningsplikt införs på ett flertal anslutande gator, framförallt längs Hantverkargatan. Elva parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Projektet kommer att följas upp under 2017.

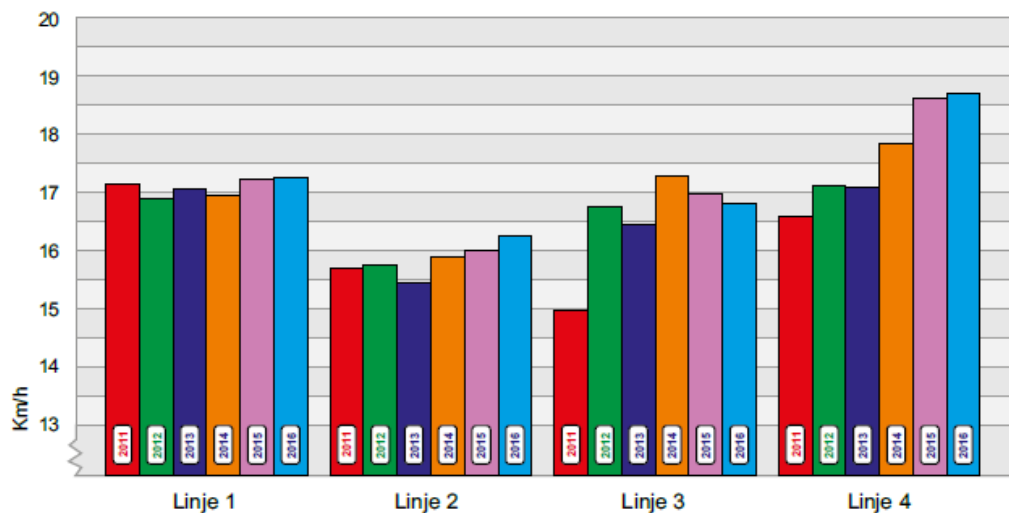
#### Sammanfattande resultat och slutsats

Uppföljning av genomförda åtgärder för att förbättra stombussarnas framkomlighet visar att flertalet åtgärder haft effekt i form av ökad medelhastighet. I vissa fall behövs endast enkla och förhållandevis billiga medel för att undvika att

bussarna hindras medan det i andra fall kan vara betydligt mer komplicerat. Utöver hastighetsökningarna har regularitetsprojekten bidragit till att bussarna ankommit med jämnare intervaller, vilket inneburit kortare väntetider för resenärerna och en jämnare belastning på bussarna.

Uppföljning av körhastigheter visar på ökade snitthastigheter (exklusive hållplatstid) mellan 2011 och 2016 för alla linjer.

- Hastighetsökningen för linje 4 var störst. Linjen ökade snitthastigheten från 16,6 km/h år 2011 till 18,7 km/h våren 2016. En ökning på ca 13 %.
- För linje 2 var ökningen ca 4 %, från 15,7 km/h till 16,3 km/h.
- För linje 3 ökade hastigheten med ca 12 %, från 15,0 km/h till 16,8 km/h.
- Linje 1 ökade snitthastigheten med ca 1 %, från 17,1 km/h till 17,2 km/h.



#### *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021*

En gemensam översiktlig handlingsplan omfattande framkomlighetsförbättrande åtgärder i det befintliga stomlinjenätet har tagits fram i samverkan mellan Stockholms stads trafikkontor och trafikförvaltningen. Arbetet är en fortsättning på den handlingsplan som genomförts under perioden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärds paket i likhet med vad som genomförts på alla stomlinjer i innerstaden. Handlingsplanen gäller för åren 2017-2021, och den huvudsakliga inriktningen är att fokusera på stomlinjer inom Stockholms stad men utanför innerstaden, dvs de så kallade "170-linjerna". Arbetet omfattar två delar, utredningar och genomförande av åtgärder för ökad framkomlighet.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-24

Ärende  
TN 2016-0992

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Åtgärder som i första hand är aktuella för att förbättra framkomligheten:

- Bättre prioritering i gaturummet
- Bättre prioritering i trafiksignaler
- Se över hållplatsutformning och lägen
- Bättre övervakning av felparkerade fordon
- Förbättrad regularitet i trafiken
- Förbättrat trafikantutbyte, korta hållplatstiden

Utöver detta avser arbetet inom handlingsplanen att genomföra ett antal sidoutredningar för att se över vilka ytterligare mål som kan användas för att mäta stombussframkomlighet (utöver medelhastighet) samt att se över möjligheten till mer kapacitetsstarka fordon (exempelvis dubbelledbussar).

### **Överväganden och motivering**

Erfarenheterna från det genomförda arbetet visar att det går att med små medel skapa förbättringar för ett stort antal av kollektivtrafikens resenärer. Arbetsformen med samarbete mellan landsting, kommun och trafikoperatörer för förbättrad framkomlighet är av avgörande betydelse för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

De direkta ekonomiska konsekvenserna av beslutet är att trafikförvaltningen medverkar till finansieringen av projektledning och utredningsuppdrag inom ramen för handlingsplanen, med en bedömd omfattning om ca 500 000 kr årligen under 2017-2021. Ytterligare konsekvenser i form av kostnader för trafikförvaltningen består i eventuella förbättringsåtgärder som identifieras och som åläggs trafikförvaltningen. Detta bedöms främst bestå i mindre investeringar i tekniska system i fordon för att förbättra regularitet på liknande sätt som skett för innerstadens stombussar.

En långsiktig ekonomisk konsekvens av beslutet är att en bättre framkomlighet leder till kortare körtider vilket även medför att färre fordon behövs för trafiken vilket i sin tur ger driftsekonomiska fördelar.

#### *Riskbedömning*

De risker som bedöms föreligga i arbetet består i att säkerställa att de åtgärder som gemensamt tas fram är tillräckligt ambitiösa för att skapa märkbara förbättringar för resenärerna.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2016-10-24

Ärende  
TN 2016-0992

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

*Konsekvenser för miljön*

Beslutet i sig medför inga konsekvenser för miljön. Arbetet med handlingsplanen syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft vilket har en positiv miljöeffekt och är linje med landstingets mål för kollektivtrafiken.

*Sociala konsekvenser*

Beslutet att inleda arbetet med handlingsplanen bedöms inte i sig medföra några sociala konsekvenser. Arbetets inriktning att skapa en bättre kollektivtrafik utanför innerstaden och en bättre tillgänglighet för boende och till arbetsplatsområden utanför de centrala delarna bidrar till positiva sociala effekter i regionen.

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling