

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-05
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2013-5828

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
+46 8 686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2015-06-04, punkt 7

Beslut om fortsatt arbete med behovsanalys och åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomnätet samt information om det pågående arbetet

Ärendebeskrivning

Beslut om fortsatt arbete med pågående åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomnätet. Projektet syftar till att utifrån den framtagna stomnätsplanen ta fram lösningar för att förbättra förutsättningarna för en effektiv stombusstrafik i Stockholms län utanför innerstaden.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2015-05-05, dnr SL 2013-5828

Stomnätsplan för Stockholms län: Etapp 1 och 2 – status, prioriteringar och vidare arbete 2014-01-12, dnr TN 1211-0263.

Behovsanalys och åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stomnätet, delrapport 1 – Brister i framkomligheten och mål för åtgärderna 2014-09-16, dnr SL 2013-5828.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att förlänga i detta ärende redovisat projekt till utgången av år 2016 i syfte att kunna utreda ytterligare stråk för åtgärder för ett framtida genomförande

att ge trafikförvaltningen i uppdrag att utifrån de behov och förväntningar som uppkommer i arbetet se över trafikeringen av stomlinjerna i de stråk som studeras med avsikt att stärka stomlinjernas strukturerande effekt och långsiktighet samt att återkomma till trafiknämnden med förslag till åtgärder.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-05
VersionÄrende/Dok. id.
SL 2013-5828Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Som ett led i planeringen av genomförandet av åtgärder i linje med den antagna stornätsplanen bedriver trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket och i nära samverkan med berörda kommuner en åtgärdsvalsstudie avseende förbättrad framkomlighet i stornätet utanför innerstaden. Syftet med arbetet är att identifiera problem med framkomligheten som påverkar befintliga och framtida stombusslinjer och viktiga direktbusslinjer med stora resenärflöden. Arbetet syftar även till att ta fram kostnadseffektiva åtgärder för att lösa framkomlighetsproblem och att genom avsiktsförklaringar mellan Trafikverket, kommuner och trafikförvaltningen skapa förutsättningar för att genomföra dessa åtgärder.

Projektet startade i april 2014 och i oktober 2014 avrapporterades till trafiknämnden en första fas av arbetet (dnr SL 2013-5828) som innehöll en övergripande inventering av brister, en metodik för det vidare arbetet samt en prioriteringsordning.

Nu pågår mer detaljerade analyser för fem stråk och vissa resultat finns framme. Resultaten från arbetet visar att det är möjligt att åstadkomma restidsvinster och nå den framkomlighet som satts som mål för busstrafiken relativt biltrafikens restid.

Bakgrund

I februari 2014 antog trafiknämnden stornätsplanen för Stockholms län. Denna utgör en långsiktig plan för utveckling av kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet i enlighet med de i trafikförsörjningsprogrammet uppsatta målen. Stornätsplanen omfattar kollektivtrafikens stomtrafik, d v s spårtrafik och blåbussar. Den innefattar dels vilka kvaliteter och principer som ska föreligga vad gäller restider, framkomlighet, komfort etc, dels vilka viktiga stråk som behöver trafikeras med stomtrafik.

Genomförandet av stornätsplanen och utvecklingen av ett förbättrat stombusslinjenät är en viktig del i att skapa en attraktivare och effektivare kollektivtrafik och en mer tillgänglig region.

Överväganden

Analysarbete pågår av framkomlighetsåtgärder för följande stråk:

Stråk 1 Norra Sköndal – Gullmarsplan

Stråk 2 Nacka C – Solna C

Stråk 3 Gullmarsplan – Solna C

Stråk 4 Nacka C – Hemmesta

Stråk 5 Norra Sköndal - Flemingsberg

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-05
VersionÄrende/Dok. id.
SL 2013-5828Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bristanalyserna för de studerade stråken visar på behov av restidsförbättringar för kollektivtrafiken för att den ska nå målet om en restidskvot på 1,5 jämfört med biltrafikens restid (restid max 50 procent högre med kollektivtrafik än med bil).

För de fem pågående stråken har orsakerna till dagens framkomlighetsbrister identifierats och för huvuddelen av dessa har även lämpliga avhjälpande åtgärder identifierats.

De åtgärder som hittills identifierats och föreslagits inom ramen för studien är en blandning av större och mindre åtgärder, exempelvis förlängning av befintliga och/eller anläggande av nya busskörfält, påfartsstyrning av biltrafik på större vägar, signalprioritering för busstrafiken i korsningar eller ombyggnad av dessa, anläggande av nya ramper för busstrafiken samt införande av förbud mot korsande vänstertrafik etc. Arbetet har redan renderat ett antal konkreta åtgärder på Nynäsvägen, Stadsgårdsleden samt Torsplan/Solnavägen för vilka den kommunala väghållaren Stockholms stad ansökt om statsbidrag för genomförande under innevarande år.

Det hittillsvarande arbetet indikerar att det går att finna lämpliga åtgärder som svarar mot målen för restidsminskning för stombusstrafiken.

Vissa preliminära effekt- och konsekvensbedömningar av de framtagna framkomlighetsåtgärderna har tagits fram. De bedömningar som tas fram beskriver både restidseffekterna för kollektivtrafiken och för biltrafiken. Bedömningarna inkluderar även en analys om var effekterna uppstår.

Efter avslutade utredningar per stråk kommer beroende på åtgärdernas omfattning beslut eller information tas i trafiknämnden. Därefter föreslås avsiktsförklaringar tecknas mellan berörda väghållare, Trafikverket och Trafikförvaltningen.

För trafikförvaltningens del kommer innehållet i avsiktsförklaringarna till stor del att handla om åtgärder som väghållare ansvarar för och som har potential att både ge väsentligt förbättrade driftskostnader och förbättrad prestanda i kollektivtrafiken. Det kommer emellertid även att finnas förväntningar på ökad eller ny trafikering i vissa stråk om en god framkomlighet säkras, vilket i många fall får anses vara en rimlig motprestation och ett sätt att långsiktigt stärka stomlinjernas funktion i kollektivtrafiknätet. Trafikökningarna måste balanseras inom gällande trafikavtal och budget. Hos länets kommuner uttrycks i arbetet ett behov av tydlighet rörande den långsiktiga utvecklingen av stomlinjenätet för att motivera åtgärder för att kraftigt förbättra framkomligheten för dessa.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-05
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2013-5828
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Resultaten från arbetet i åtgärdsvalsstudien går i linje med regelverket för de nya stadsmiljöavtalen, vilka utgör en ny finansieringsmöjlighet för kommunerna som väghållare för de framkomlighetsförbättrande åtgärderna. Detta kommer att utgöra ett viktigt instrument för att driva arbetet vidare till konkreta åtgärder. Utöver detta finns även statliga medfinansieringsmedel avsatta i länsplan och nationell plan för åtgärder av den typ som tas fram inom ramen för projektet.

Fortsatt arbete

Under innevarande år avses påbörjade stråk att avslutas samt ytterligare stråk påbörjas utredas. Målet är även att nå avsiktförklaringar kring de påbörjade stråken för att börja planera för åtgärders genomförande redan under 2016.

Inom ramen för projektet ska även en process för ansökningar om stadsmiljöavtal tas fram, och trafikförvaltningen har för avsikt att i samarbete med berörda kommuner arbeta fram ett pilotprojekt bland de studerade stråken där en särskild satsning ska göras för att nå motsvarande Bus Rapid Transit (BRT)-standard.

Det föreslås dessutom att projektet fortsätter även under 2016 så att åtgärder för fler stråk kan tas fram för ett framtida genomförande, detta mot bakgrund av att arbetet bedöms som angeläget samt att det använda arbetssättet är väl fungerande. Projektet genomförs och finansieras tillsammans med Trafikverket och har från början haft en bestämd tidplan med slutdatum i slutet av 2015. Projektet föreslås i och med detta förlängas för att det ska kunna omfatta ytterligare delar av länet som ännu inte hunnit analyseras.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Genom att satsa på långa, sammanhängande och kapacitetsstarka linjer med hög framkomlighet skapas förutsättningar för effektiv kollektivtrafikförsörjning med stort resande. I stort sett samtliga föreslagna linjer har ett resandeunderlag som medför att de behöver tätare trafikering än minimistandard för stomtrafik. I kombination med den höga framkomligheten med god medelhastighet ger detta förutsättningar för en bra driftsekonomi.

Genom att nya, snabbare resvägar skapas med möjlighet för tvärresor längre ut i kollektivtrafiksystemet avlastas flertalet belastade snitt och bytespunkter. Detta innebär att det föreslagna stornätet bidrar till att klara kapaciteten i dessa snitt och punkter genom att fler resenärer kan välja alternativa resvägar.

Föreslagna åtgärder ska balanseras med budget.

Sociala konsekvenser av beslutet

Att utveckla ett stornät med hög framkomlighet, täta förbindelser och strategiska bytespunkter minskar behovet av att göra byten i kollektivtrafiken och förbättrar därmed möjligheten för fler resenärer att nyttja kollektivtrafiken.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-05-05
Version

Ärende/Dok. id.
SL 2013-5828
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Konsekvenser för miljön

En mer konkurrenskraftig kollektivtrafik lockar fler resenärer och bidrar till minskade emissioner från biltrafiken. Vidare ger ett utvecklat stornät möjlighet för kollektivtrafiken att ta emot fler kollektivtrafikresenärer.

Stomtrafiken omfattas av samma mål som övrig kollektivtrafik, där inriktningen är att 100 % av energin som används år 2030 ska vara förnybar.

Ragna Forslund
Tf förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling