

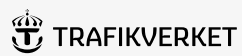


SS1A

Grönt ljus stombuss.

Vår gemensamma resa mot en attraktiv storstadsregion.

Ett samarbete mellan



Dags att ge grönt ljus för stombussar.

Stockholm växer med två SL-bussar om dagen och tillväxten sker i alla regionens delar. År 2030 beräknas vårt län ha cirka 2,6 miljoner invånare. Staden förtätas och nya stadsdelar växer fram, även i regionens ytterområden. Nya knutpunkter, för såväl spår som vägtrafik, byggs. Allt fler ska bo, arbeta och verka på en och samma yta.

För att skapa en attraktiv storstadsregion med bättre arbetsmarknad, fler bostäder och kortare restider behöver vi knyta ihop regionen. Kollektivtrafiken måste bli effektivare med högre kapacitet, större utbud och snabbare resor. Genom att förbättra tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet skapar vi också

förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Vi gör nu en gemensam satsning på Stockholms stombussar - Grönt ljus stombuss. Tillsammans med spårtrafiken kommer Grönt ljus stombuss att snabbt och kostnadseffektivt binda samman Stockholmsregionen. Därmed ökar livskvalitén för alla som bor och verkar här. Nu kör vi!

Stombuss – vad är det?

En blå buss som trafikerar kollektivtrafikens stommät. Trafiken ska kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet.

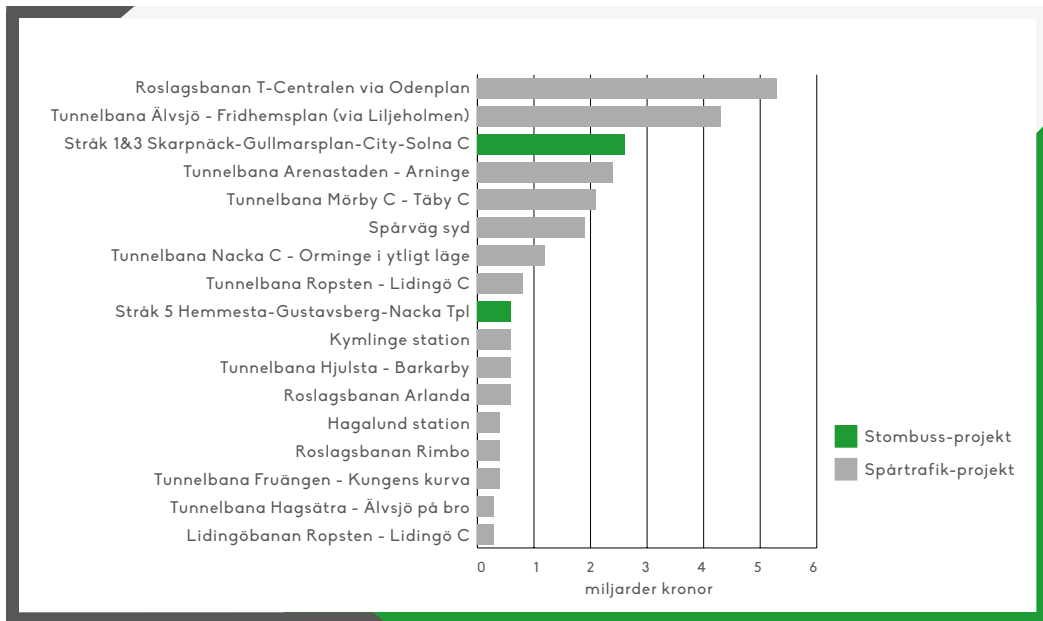
Stombussprojekt ger stor nytta per satsad krona.

Stombussatsningarna ger stora nyttor, jämförbara med flera av de spårprojekt som diskuteras och planeras i Stockholms län. Restids- och miljönyttorna uppgår till flera miljarder baserat på en kalkylperiod på 60 år. Samtidigt är kostnaderna för stombussatsningarna i sammanhanget mycket blygsamma. Kostnaden för samtliga åtgärder längs stråket Skarpnäck-Gullmarsplan-City-Solna är lägre än kostnaden för en ny markförlagd tunnelbanestation. Hela det prioriterade stombussnätet skulle kunna genom-

föras till en lägre kostnad än vad kostnaden är för varje enskilt spårprojekt. Till höger finns en sammanställning av planerade projekt inom kollektivtrafiken. Till varje projekt finns en stapel som visar nyttan med projektet utifrån bedömda restids- och miljönyttor. Nyttan är uttryckt i miljarder kronor beräknat för en kalkylperiod på 60 år. Stombussprojektet kompletterar spårsystemet och skapar tillsammans med spårsatsningarna ett starkare och mer tillgängligt Stockholm.

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

Stombuss vs spårtrafik.



En attraktiv kollektivtrafik kräver god framkomlighet.

Allt fler människor måste ta sig fram i ett transportsystem som redan är drabbat av trängsel. Det leder till ökad trängsel på vägnätet och i kollektivtrafiken. Vi behöver prioritera färdssätt som kan transportera flest människor på minst yta.

Trängseln i vägsystemet skapar problem med framkomligheten för busstrafiken. Vi måste därför förbättra framkomligheten i stombussnätet genom en tydlig prioritering av kollektivtrafiken på våra vägar. Det är en förutsättning för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft gentemot biltrafiken.

De flesta stombusslinjer har idag för låg medelhastighet för att vara konkurrenskraftiga, oftast inte högre än 20–25 km/h och ännu lägre i innerstaden. Ett annat problem är att dragningarna är krokiga. Att se till att stomlinjerna får raka och direkta dragningar är en viktig åtgärd

för att korta restiderna och särskilja stomtrafiken från de övriga linjerna.

Stomnätet – ryggraden i kollektivtrafiksystemet

Nästan 300 000 resor per dag görs med stombussar i Stockholms län. Det är fler resor än vad som sker i hela pendeltågssystemet och dubbelt så många som på alla spårvägar och lokalbanor tillsammans. En satsning på stomnätet generellt och stombussar speciellt är centralt för att skapa en attraktiv kollektivtrafik som binder samman regionen på ett effektivt sätt.

Snabbfakta – nuläge

75 % av kollektivresorna sker i stornätet, en stor del med buss

Trängseln på vägarna leder till minskad framkomlighet för bussar

Resenärerna får upp mot 30 procent längre restid på grund av att bussarna drabbas av trängsel



Förbättrad framkomlighet ger:

**vinster för resenären,
samhället och miljön**

**en mer attraktiv och
effektiv kollektivtrafik**

**ett effektivt
använt vägnät**

Beprovade effektiva lösningar finns redan.

För att identifiera åtgärder som effektiviserar busstrafiken genomför Trafikverket, Trafikförvaltningen och länets kommuner analyser av regionala stombusstråk.

I arbetet utgår vi från Fyrstegsprincipen, som innebär att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn i ett tidigt skede av planeringen. På så sätt kan vi hitta bästa möjliga åtgärder för att lösa problem eller brister i transportsystemet.

Att utöka stombussnätet och främja framkomligheten för stombussarna förbättrar tillgängligheten för resenärerna. Det är också ett mer kostnadseffektivt sätt att möta regionens stora utmaningar – befolkningstillväxten och ett mer klimatsmart transportsystem.

1) Tänk om

överväg åtgärder som kan påverka behovet av resor.

3) Bygg om

genomför begränsade ombyggnationer.

2) Optimera

använd den befintliga infrastrukturen mer effektivt.

4) Bygg nytt

nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder om åtgärder i steg 1–3 inte räckt.

Åtgärdsförslag: Utveckla framtidens stornät nu.

Ett utvecklat stombussnät skapar, tillsammans med kompletteringar i spårsystemet, ett kollektivtrafiksystm som binder samman regionen och minskar restiderna väsentligt.

Linjerna knyter samman strategiska knutpunkter i regionen. Stråken har delats in mellan strategiska knutpunkter i stornätet, men även efter geografisk spridning. De sträckor där resandet redan idag är högt och kan förväntas öka har prioriterats att utredas. Åtgärderna kan

genomföras i närtid och befintlig stombuss- och direktbusstrafik kan dra nytta av genomförda åtgärder. Några av dessa sträckor har vi redan studerat. Resultaten visar restidsvinster på upp till 18 minuter.

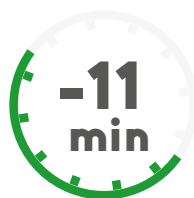
Förändringar i körtid jämfört idag enligt genomförda studier:



Hemmesta
→
Slussen



Tyresö
→
City



Solna C
→
City






Tyresö
→
Solna

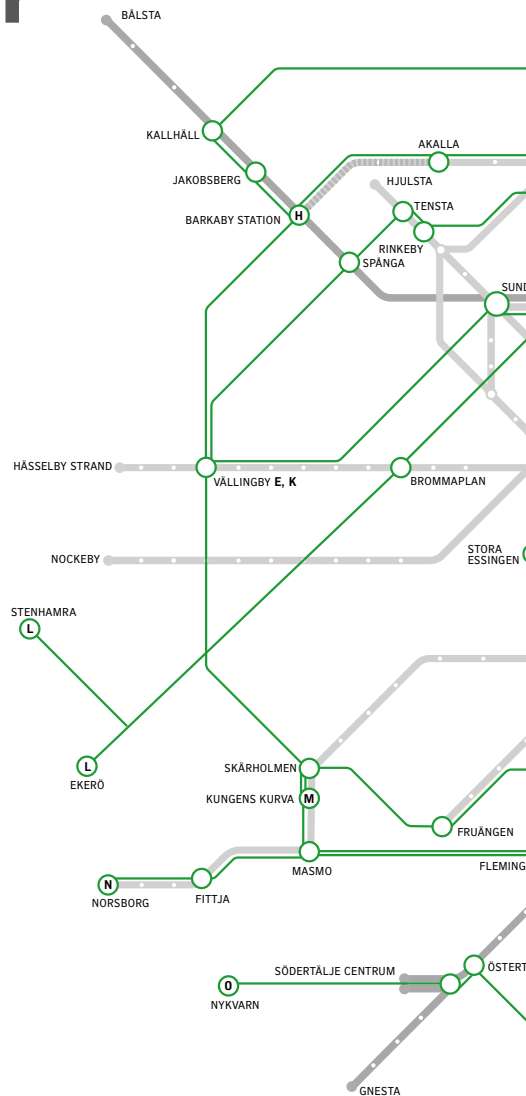
Stomnätskarta för framtiden.

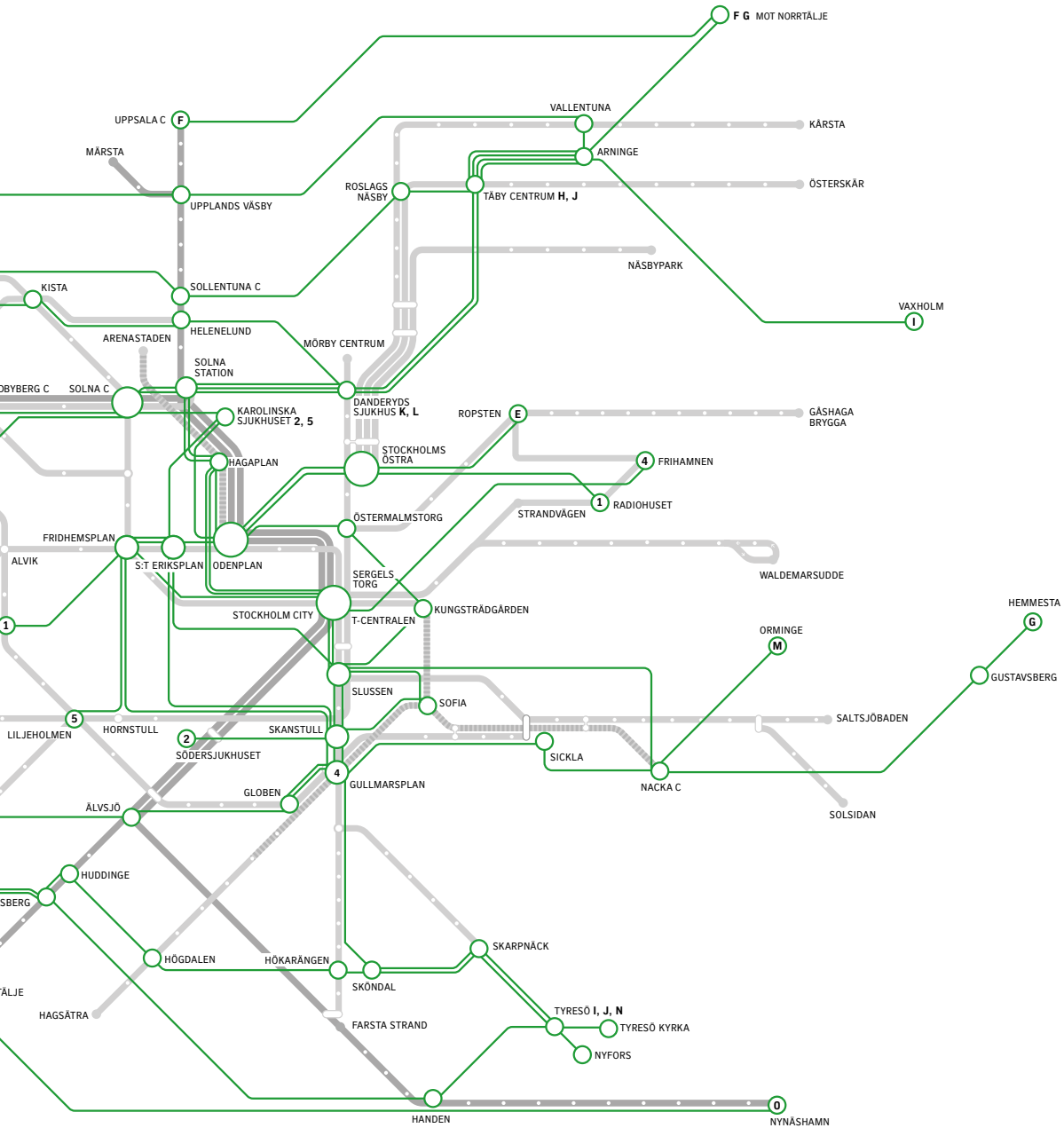
Kartan visar hur Stockholms stomnät med spårtrafik och bussar kan se ut omkring år 2030.

Alla linjer i denna karta baserar sig på beslutade och föreslagna ändringar för såväl spår- som busstrafiken enligt Stomnätsplanen.

-  Stombusslinje
-  Spårtrafik (tvärbana, lokalbana, tunnelbana och pendeltåg). Vita markeringar är stationer.
-  Bytespunkt mellan spårtrafik och stombusslinje.

1-5, E-O Linjenamn för stombusslinjer enligt Stomnätsplanen.





Åtgärdsförslag: Effektivisera befintliga stombusslinjer.

Att ge kollektivtrafiken prioritet framför övrig fordonstrafik handlar inte bara om att skapa en snabb och pålitlig busstrafik. Det handlar också om att öka kapaciteten på hårt trafikerade gator och vägar.

Framkomligheten är ofta begränsad när bussarna måste samsas med bilarna om utrymmet. Åtgärder som prioriterar kollektivtrafiken är nödvändiga för att göra stombussnätet attraktivt. Vi har studerat och analyserat några framgångsrika åtgärder:

Bussgator reserverade för bussar ger snabbare, mer pålitliga och kortare körvägar än biltrafiken.

Busskörfält är effektivt längs sträckor med risk för köbildning och ger snabbare passage genom korsningar.

Signalprioritering – 70–80 procent av alla förseningar beror på väntetid vid trafiksignaler.

Att ge bussen grönt ljus snabbare kan minska bussens ståtid med 10–20 procent.

Hållplatsens utformning har inverkan på hastigheten. Vid busskörfält bör den vara enkel, rak och utan särskild ficka. Finns parkerade bilar på sträckan rekommenderas en klackhållplats för en rak inkörning.

Attraktiva bytespunkter

Bytet ska upplevas snabbt, enkelt och tryggt. För att minska den upplevda tidsförlust som ett byte innebär är det också viktigt att det finns bra service i anslutning till bytespunkterna.

Smidig på- och avstigning

Hållplatstiden har stor inverkan på restiden. Om föraren ska kontrollera biljetter måste alla resenärer passera samma dörr, vilket tar tid. Istället kan till exempel:

- resenären själv visa biljett i en automat eller för personal på stationen

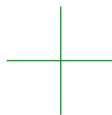
- automatiska betalningssystem på bussen införs
- en konduktör ombord ta upp betalning
- systematiska biljettkontroller införs

Åtgärderna ovan kan med fördel kombineras för bästa effekt!

Effekter – en helt ny reseupplevelse!

Pålitligt – bussar som kommer i tid och ofta.

Snabbt – restidvinster på 10–20 minuter.



Bekvämt – bussar som undviker vägtrafikens köer.

Miljö- och klimatsmart – fordon med senaste teknik och effektivt utnyttjande av vägnätet.

Nu kör vi!

De föreslagna åtgärderna ger direkta effekter för dagens resenärer. De är enkla och beprövade, kan införas snabbt och är kostnadseffektiva. De förbättrar befintligt kollektivtrafiksystem och förstärker nyttan av trängselskatten och andra styrmedel. Samtidigt ger de ett effektivt utnyttjande av vägnätet så att fler får en bra resa. Regionens aktörer står enade bakom priori-

teringen av bättre bussframkomlighet. Den stöds av länets stamnätsplan, Trafikverkets framkomlighetsprogram och Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Behoven finns redan nu och växer ständigt. Vi är redo att ta nästa steg framåt. Vi ser fram emot ett samarbete kring satsningen med kommuner och andra viktiga samarbetspartners.

Tillsammans når vi målen.

Ett gott samarbete kring prioriteringen av kollektivtrafiken mellan alla aktörer är viktigt för att vi framgångsrikt ska kunna planera för kollektivtrafik och bebyggelse. Framtidens stamnät bygger vi tillsammans!

Samarbetet mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket och länets kommuner kring förbättringar av stamnätet är mycket positivt. Det finns ett stort engagemang bland kommunerna att, tillsammans med landstinget, planera för en effektivare kollektivtrafik. Detta är sin tur är avgörande för att nå de mål som Stockholms läns landsting satt upp för kollektivtrafiken i det regionala trafikförsörjningsprogrammet: Attraktiva resor, tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan.

Det är viktigt att vi ser till att nå dessa mål och vår vision ”Europas mest attraktiva storstadsregion” genom att prioritera och säkerställa finansieringen av ”Grönt Ljus stombuss”. Allas insatser behövs och vi behöver öka farten!

Investeringen betalar sig efter 5 år!

5

*Bygger på studier av hittills utredda busstråk

Vad händer efter 2030?

Alla prognoser talar för att den kraftiga tillväxten till länet fortsätter. Efterfrågan på kollektivtrafiken kommer alltså att öka. Därför behöver vi vara förberedda även för perioden efter 2030.

Behovet av ett kapacitetsstarkt stornät som ger ett effektivt resande såväl radiellt som på tvären kommer att öka. Det kommer att finnas behov av ytterligare förstärkningar för spårtrafiken men också ökande behov av effektiva samman-

bindande stombusslinjer. Åtgärder som görs i närtid i syfte att prioritera effektiv busstrafik kommer att göra nytta och ha stor betydelse även efter 2030.

Turutbudet kan utökas med över

25%

**från Gustavsberg till Slussen
med samma antal bussar.**

**Tillgänglig och
sammanhållen region.**

**Attraktiva resor och effektiva
resor med låg miljöpåverkan.**

Med Grönt Ljus stombuss får vi:

**Ökad kapacitet
– tar hand om cirka**

40%

fler resenärer.

**Konkurrenskraftig busstrafik
lockar fler att ställa bilen.**

**Mer attraktiva resor
– restiden minskar
med upp till**

10–20

minuter.*

**Skapar en
tillgänglig och
sammanhållen
region.**

**Varje
satsad krona
ger cirka
5 kronor
tillbaka.***

5 kr

*Bygger på studier av hittills utredda busstråk

Ordlista.

Bytespunkt

En knutpunkt där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag.

Framkomlighet

Hur lätt man kan ta sig fram i ett gatunät i en kombination av restid, medelhastighet och restidspålitlighet.

Kapacitet

Hur många tåg, fordon eller resenärer ett system klarar under en viss tid och i ett visst snitt, t ex mellan två hållplatser.

Klackhållplats

En hållplats utbyggd i gatan. Finns bara ett körfält i vardera riktning, stoppas normalt trafiken bakom bussen när den står vid hållplatsen.

Kollektivtrafikandel

Andelen som reser kollektivt istället för med bil under högrafiktid.

Linje

Bestämd sträcka trafikerad av kollektivtrafik som stannar vid hållplatser/stationer längs sträckan.

Maxtimme

Den timme under ett dygn då flest reser. Normalt förmiddag kl 7.30–8.30.

Påstigande

Antal resenärer som stiger ombord på en linje eller ett trafikslag under en viss tidsrymd.

Radiell

I riktning till och från centrala Stockholm.

Restidskvot

Restiden med kollektivtrafik jämfört med bil.

Stomlinje

Linje i kollektivtrafiken som utgör del av stomnätet. Särskiljs från övrig kollektivtrafik genom högre framkomlighet, tydligare profil i fordonsutformning och linjekartor.

Stomnät

Ett grovmaskigt nät av spår- (pendeltåg, tunnelbana, tvärbana och lokalbana) och stombusslinjer som täcker hela länet. Knyter samman regionen med en tydlig, pålitlig och bestående struktur för såväl radiellt resande som tvärresor.

Stomtrafik

Den kollektivtrafik, bestående av pendeltåg, tunnelbana, tvärbana, lokalbanor och bussar (oftast blå) som trafikerar kollektivtrafikens stomnät. Trafiken ska kännetecknas av hög turtäthet, snabbhet, tydlighet och pålitlighet.

Stomnätsplanen

Trafikförvaltningens plan för att utveckla stomnätet i samarbete med kommunerna i Stockholms län.

Upplevd restid

Sammanvägd restid för kollektivtrafikresor, dvs gångtid, väntetid, bytestid och åktid. Bytestid och väntetid viktas högre än åktid.

Vill du veta mer?.

Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen

08-686 16 00

registrator.tf@sll.se

www.sll.se

Trafikverket

0771-921 921

www.trafikverket.se

Ett samarbete mellan