

2015-05-11

Handläggare
Erik Lokka Hollander
08-508 260 10**Till**
Trafiknämnden
2015-06-11

Handlingsplan för stombusslinjenät i innerstaden. Planerat arbete under 2015

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med ”Handlingsplan för stombussnätet i innerstaden” under 2015 enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med en rapportering över möjliga framkomlighetsförbättrande åtgärder för linje 1.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCamilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 10
Växel 08-508 272 00
erik.hollander@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Tillväxten i Stockholms län är stark och befolkningsutvecklingen pekar på en kraftigt ökad befolkning i hela länet. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av resor som görs med personbil minska. Fler måste gå, cykla och åka kollektivt. För att regionen ska utvecklas i

önskvärd riktning har ett antal planer och strategier tagits fram exempelvis framkomlighetsstrategin och stomnätsplanen, med målar 2030. Framkomlighetsstrategin ger bland annat en grundinriktning för prioriteringar mellan trafikslag som kommer att behöva göras inom staden. Budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt. Stomnätsplanen utgår ifrån resenärsbehoven och hur ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken kan skapas i länets olika geografiska delar och i olika stadsbyggnadsmiljöer. Strategin syftar till att höja stomtrafikens status och prioritet samt att peka ut viktiga stråk för förbättrad eller ny stomtrafik.

Att förbättra framkomligheten och pålitligheten för stombussarna är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. I samband med att trafikbelastningen i innerstaden minskar, exempelvis efter öppnandet av Norra Länken och höjd trängselskatt, kan mer gatuutrymme reserveras för kollektivtrafiken. Staden och trafikförvaltningen har en gemensam ”Handlingsplan för stombusslinje 1-4”. Planen sträcker sig över tiden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar och som på kort sikt kan bidra till att närma sig målet i Stomnätsstrategin om en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp av 20 km/h.

I trafiknämndens budgetuppdrag för 2015 har satsningar på att öka framkomligheten för stombusstrafiken tydligt utpekats. Där anges bl a följande: arbetet med att förbättra framkomligheten och pålitligheten längs stombusslinjer i innerstaden prioriteras och skyndas på. Kontoret avser mot bakgrund av uppdraget att påbörja och genomföra ett flertal framkomlighetsfrämjande projekt under 2015. Projekten kommer att genomföras i samverkan med trafikförvaltningen och Keolis. Erfarenheterna som erhållits från pilotförsöket för linje 4 kommer att användas i det fortsatta arbetet.

Delprojekt som föreslås under 2015 är:

Framkomlighetsåtgärder linje 1, 2 och 3

För linje 1, 2 och 3 ska i första hand liknande åtgärds paket som genomförts på linje 4 utföras i samverkan med trafikförvaltningen och Keolis. Målet är att korta restiden och öka pålitlighet på samma sätt som resultatet från pilotförsöket har visat. Arbetet med att utreda och genomföra åtgärder på linje 1 föreslås starta under 2015.

Framkomlighetsåtgärder linje 4 - uppföljning

Ytterligare ett antal åtgärder för att öka framkomligheten för linje 4 har genomförts efter att pilotprojektet avslutats. En uppföljning av vilka effekter dessa åtgärder har haft på framkomligheten och punktligheten för linje 4 kommer att genomföras.

Sträckning- och trafikeringsutredning för stombusslinje 6

Stombusslinje 6 finns upptagen i staden och trafikförvaltningens gemensamma stomnätsplan. Trafikkontoret och trafikförvaltningen avser att tillsammans med trafikoperatören Keolis ta fram en sträckning- och trafikeringsutredning för införandet av stombusslinje 6. Utredningen syftar till att fastställa förutsättningar för när trafikstart för denna linje kan vara aktuell och vilka åtgärder som behöver genomföras inför en trafikstart.

Indragning av stombusshållplatser

Utmed stomlinjerna i innerstaden ligger hållplatserna i flera fall tätare än rekommenderade 500 meter. Under pilotprojektets försöksperiod trafikerades inte fyra av linje 4:as hållplatser med syfte att se vilken effekt på restid detta medförde. Försöket visade att det finns god potential att korta restiderna genom att minska antalet hållplatsstopp och öka hållplatsavstånden mot de mål som finns i stomnätsplanen. Ett arbete med en översyn av vilka hållplatser som kan dras in kommer att fortsätta tillsammans med trafikförvaltningen och Keolis. Ett förslag till indragna hållplatser kommer att redovisas i trafikförvaltningens trafikförsörjningsplan för 2016

Bakgrund

Tillväxten i Stockholms län är stark och befolkningsutvecklingen pekar på en kraftigt ökad befolkning i hela länet. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. En stor andel av regionens resor görs i Stockholm och drygt en halv miljon personer har sin arbetsplats där. Regionens och stadens befolkningstillväxt är så kraftig att det trots stora investeringar i nya vägar och spår ändå kommer att finnas kvar stora kapacitetsbrister för trafiken. För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt måste den andel av resor som görs med personbil minska. Fler måste gå, cykla och åka kollektivt. Gatumiljön måste få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser och bättre förutsättningar för de gående.

För att regionen ska utvecklas i önskvärd riktning har ett antal planer och strategier tagits fram exempelvis framkomlighetsstrategin och stommätsplanen, med mål år 2030.

I trafiknämndens budgetuppdrag för 2015 har satsningar på att öka framkomligheten för stombusstrafiken tydligt pekats ut. Vidare anges att biltrafiken behöver minska för att klara framkomlighet och miljömål. Nämnden ska bidra till fler busskörfält, bättre trafikövervakning och trafikstyrning. Åtgärderna ska syfta till att fler resande kommer fram på kortare tid med en lägre miljöpåverkan än idag.

Utöver de åtgärder som staden vidtar finns trängselskatterna vars syfte är ökad framkomlighet och bättre miljö. För att stärka detta kommer avgifterna för trängselskatten höjas samt införas på Essingeleden från och med den 1 januari 2016. Detta förväntas minska biltrafiken i innerstaden och därmed även underlätta en prioritering av framkomligheten för stombussarna.

Framkomlighetsstrategin

För att kunna säkerställa en bra framkomlighet inom Stockholms stad med hänsyn till den kraftiga befolkningsökningen i regionen har trafikkontoret tagit fram en trafikstrategi, framkomlighetsstrategin. Strategin ger bland annat en grundinriktning för prioriteringar mellan trafikslag som kommer att behöva göras inom staden. Budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt. Med all sannolikhet kommer efterfrågan på resor att vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet, även med hänsyn till redan planerade investeringar i nya vägar och spår. Därför är prioriteringen utifrån mängden resenärer viktig.

Strategin omfattar fyra övergripande planeringsinriktningar som alla bedöms vara lika viktiga:

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, d.v.s. kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka hastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i staden.

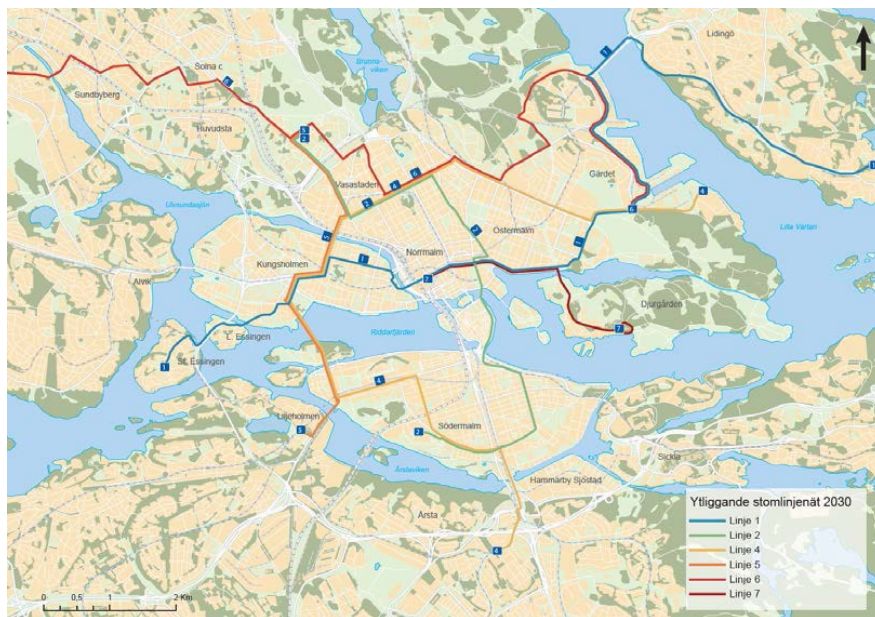
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta

Stomnätsplan

Med utgångspunkt från den regionala utvecklingsplanen (RUFSS 2010) har Landstinget och Stockholms stad gemensamt tagit fram en stomnätsplan. En första etapp omfattar stomlinjenätet i regionens centrala delar med inriktning på år 2030. Stomnätsplanen utgår ifrån resenärsbehoven och hur ett attraktivt och konkurrenskraftigt stomnät för kollektivtrafiken kan skapas i länets olika geografiska delar och i olika stadsbyggnadsmiljöer. Strategin syftar till att höja stomtrafikens status och prioritet samt att peka ut viktiga stråk för förbättrad eller ny stomtrafik. Planen ska möta regionens starka tillväxt och bidra till det gemensamma målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till biltrafiken. Det förutsätter en attraktiv och konkurrenskraftig stomtrafik som har hög prioritet i viktiga stråk. Stomnätsplanen ska också vara ett underlag för den framtida fysiska planeringen och för kollektivtrafikens utveckling.

Stomtrafiken är basen i SL-trafikens linjenät. Ett grovmaskigt nät av spår och stombusslinjer täcker hela länet med radiella linjer och tvärförbindelser. Stomnätet binder samman länets kommuner med Stockholms stad och inom staden förbinder stomnätet de olika stadsdelarna och viktiga knutpunkter.

I stomnätsplanens första etapp konstateras att den befintliga stombusstrafiken har en väsentligt lägre framkomlighet än den målstandard som tagits fram om en medelhastighet på 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Det konstateras även att det finns stomtrafikmässiga stråk med stort resandeunderlag som idag inte trafikeras av något ytliggande stomnät. Därför föreslås innerstadens stomnät att kompletteras med två ytterligare linjer, linje 5 och 6. Vidare konstateras att resandet in från ostsektorn och Nacka långsiktigt behöver utvecklas med tunnelbanetrafikering som vid en dragning via östra Södermalm ersätter befintlig linje 2 på östra Södermalm.



Innerstadens ytliggande stornät enligt justerat förslag

Planen har satt upp ett antal kriterier för stomtrafiken:

- Den ska ha en hög framkomlighet med målet att medelhastigheten inklusive hållplatsstopp ska vara 20 km/h
- Den ska prioriteras i vissa stråk på bilens bekostnad och ges eget utrymme i gatan
- I stadsmiljön ska hållplatsavstånden vara cirka 500 meter
- Resandeunderlaget ska vara minst 500 resenärer på den mest belastade delsträckan under maxtimmen
- Turtätheten ska vara mellan 2 och 7,5 minuter
- Linjenätet ska vara robust och strukturerande utan att förändras i onödan

Hastighetsmål för stombusstrafiken

Hastighetsmålet i framkomlighetstrategin och stornätsplanen för stombusstrafiken är 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Målet är högt satt och kräver ett långsiktigt arbete och kraftfulla åtgärder för att vara möjligt att nå. Som jämförelse är exempel på medelhastigheter för spårbunden trafik i Stockholm:

- Spårväg City ca 17 km/h
- Tvärbanan ca 33 km/h
- Tunnelbanan ca 31-43 km/h

Dessa färdmedel går helt eller till stora delar i egna reserverade utrymnen.

Medelhastigheten för stombussarna är i dag ca 13-14 km/h beroende på linje och riktning. För att kunna nå det långsiktiga målet behöver alla ”tidstjuvar” som finns längs linjerna elimineras. Det betyder exempelvis fler busskörfält, färre antal hållplatser eller

tillåten påstigning i ytterligare dörrpar. Dessutom måste tiden när bussar fastnar i köer eller vid trafiksignaler minskas avsevärt.

Handlingsplan stombusslinje 1-4

I arbetet med framtagandet av stornätsstrategin etapp 1 identifierades en stor resandepotential i det ytliggande stornätet i innerstaden, som i dagsläget inte utnyttjas fullt ut främst på grund av bristande framkomlighet och låga medelhastigheter. En förbättring av standarden och framkomligheten innebär därför stora möjligheter till ett ökat kollektivresande och en avlastning av tunnelbanans mest belastade snitt.

Att förbättra framkomligheten och pålitligheten för stombussarna är ett långsiktigt arbete som kommer att pågå under flera år. I samband med att trafikbelastningen i innerstaden minskar, exempelvis efter öppnandet av Norra Länken och höjd trängselskatt, kan mer gatuutrymme reserveras för kollektivtrafiken.

Staden och trafikförvaltningen har en gemensam ”Handlingsplan för stombusslinje 1-4”. Planen sträcker sig över tiden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar och som på kort sikt kan bidra till att närma sig målet i Stornätsstrategin om en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp av 20 km/h.

I en första etapp kommer framkomligheten längs linje 1-4 att ses över och snabbt genomförbara åtgärder som ger märkbara förbättringar i framkomlighet och pålitlighet för respektive linje kommer genomföras.

Arbetet med genomförandet av den gemensamma handlingsplanen påbörjades under andra halvan av 2012. Handlingsplanen har pekat ut ett antal förbättringsområden inom vilka åtgärder ska utredas och genomföras för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten i stombusstrafiken. En del av åtgärderna är specifika för de punkter där de införs och förutsätter i vissa fall fysiska förbättringar i gaturummet. Andra åtgärder är mer generella, exempelvis förbättringar av trafikantutbytet på bussfordonen och vissa åtgärder för att övervaka felparkerade bilar och framkomligheten i befintliga kollektivtrafikkörfält. Handlingsplanen tar upp följande förbättringsområden:

Förbättrat trafikantutbyte med påstigning i alla dörrar

Ett förbättrat trafikantutbyte vid hållplatser är en viktig del i att höja medelhastigheten för stombusslinjerna. Ett sätt att åstadkomma

kortare hållplatstider är att tillåta påstigning i ytterligare dörrar, exempelvis genom att visering sker på hållplatsen.

Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält

Övervakning av obehörig trafik i kollektivkörfält ska intensifieras. På sikt krävs en lagändring för att möjliggöra mer effektiva övervakningsmetoder och staden ska, i samarbete med andra intressenter, verka för en sådan ändring.

Bättre övervakning av felparkerade fordon

Felparkerade bilar utgör ett stort hinder för framkomligheten. Flera stamnätlinjer har haft extra intensifierad parkeringsövervakning. Övervakningen prioriteras alltid och styrs bl.a. till stombusslinjenätet. Metoder för att ytterligare utveckla samverkan mellan bussförare och övervakning ska utredas.

Förbättrad regularitet i trafiken

Tekniska system som kan minska problemen med kolonnkörning vid tät busstrafik och därmed skapa bättre tillförlitlighet, pålitlighet och ett jämnare kapacitetsutnyttjande än vid tidtabellskörning ska utredas.

Bättre prioritering i gaturummet

Om bussarnas framkomlighet ska förbättras behöver åtgärder som prioriterar bussarnas framkomlighet genomföras. Det betyder att fler kollektivkörfält behöver anordnas och hinder som påverkar bussens framkomlighet tas bort.

Bättre prioritering i trafiksignaler

Prioritering i trafiksignaler finns redan för stamnätstrafiken på många platser. Det går att öka prioriteringen för bussarna, på andra trafikantkategoriers bekostnad. Fördelarna med signalprioritering är bl.a. bättre tillförlitlighet samt restidsvinster för bussresenärer.

Se över hållplatsutformning och lägen

Vid en uppgradering av standarden i stombusstrafiken är det nödvändigt att se över hållplatsernas utformning, antal och lägen för att optimera resenärsflödena. Ett ökat hållplatsavstånd och sammanslagning av hållplatser kan ge positiva resenärseffekter.

Pilotprojekt linje 4

Under 2013/2014 genomfördes ett pilotprojekt med en komplett åtgärdsinsats på linje 4. Projektet syftade till att genomföra flertalet av de åtgärder som finns upptagna i handlingsplanen för att ge linje

4 en så god framkomlighet som möjligt, korta hållplatstiden samt förbättra pålitligheten.

Åtgärder inom följande områden genomfördes:

- Påstigning i ytterligare dörrpar
- Förbättrad regularitet
- Förbättrad övervakning av felparkerade fordon
- Ej trafikering av vissa hållplatser
- Ökad prioritering i gaturummet
- Ökad prioritering i trafiksignaler

Exempel på åtgärder som genomfördes under försöket är att 3500 meter nya kollektivkörfält inrättades. Ett antal mindre åtgärder genomfördes på Rosenlundsgatan, såsom införande av väjningsplikt från tvärgator. Under försöket trafikerades inte följande fyra hållplatser av linje 4; Banérgatan, Stadion, Ansgariegatan och Wollmar Yxkullsgatan. Under projektet tilläts påstigning i ytterligare ett dörrpar på linje 4 vardagar mellan kl 07-19, och viseringen utfördes av personal på bussen under dessa tider.

Projektet visade att det finns goda möjligheter att korta restiden och förbättra pålitligheten genom att genomföra de åtgärder som finns upptagna i handlingsplanen. Totalt minskade restiden som mest med knappt sex minuter. Analys av regularitet visar att den som gör en normalresa i genomsnitt har kunnat minska sin restid med över två minuter tack vare kortare körtid och minskad väntetid vid hållplats. Flera av de genomförda åtgärderna har haft en god effekt på att korta körtiderna samtidigt som påverkan på biltrafikens framkomlighet varit begränsad. Erfarenheterna från projektet på linje 4 visar att en förutsättning för att nå tydliga resultat är att genomföra större åtgärds paket 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 sidoflyttningar. Aktiv prioritering av bussar i trafiksignaler är ett effektivt sätt att öka bussarnas medelhastighet. Det är således av vikt att prioriteringssystemet fungerar optimalt.

Fortsatt arbete med handlingsplanen

Mot bakgrund av kontorets uppdrag i budget för 2015 – och de erfarenheter som erhållits från pilotförsöket på linje 4 – föreslår kontoret att arbetet med att förbättra framkomligheten och pålitligheten längs stombusslinjer i innerstaden prioriteras och

skyndas på. Ett flertal projekt kommer påbörjas och genomföras under 2015.

Framkomlighetsåtgärder linje 1, 2 och 3

För linje 1, 2 och 3 ska i första hand liknande åtgärds paket som genomfördes på linje 4 utföras i samverkan med trafikförvaltningen och Keolis. Målet är att korta restiden och öka pålitlighet vilket resultat från pilotförsöket visade.

Genomförande

För respektive stombusslinje ska åtgärder inom de utpekade åtgärdsområdena tas fram. Projekten inleds med att en gemensam problembild skapas. Detta kan exempelvis göras i en workshop och analys av data om bussarnas körtider, hållplatstider med mera. Därefter påbörjas arbetet med att ta fram åtgärdsförslag inom respektive åtgärdsområde.

Åtgärdsområden som är aktuella är:

- Förbättrad regularitet
- Förbättrad övervakning av felparkerade fordon
- Översyn av servicevärdar på hållplatser
- Ökad prioritering i gaturummet
- Prioritering i trafiksignaler

Förbättrad regularitet

Sedan hösten 2014 trafikeras alla stombusslinjer i innerstaden med regularitet, dvs jämna avstånd mellan bussarna istället för att försöka följa en tidtabell. Ett arbete pågår där erfarenheter från pilotprojektet ligger till grund för att genomföra ytterligare åtgärder som ökar regulariteten och minskar antalet tillfällen med ”hopklumpade” bussar. Resultatet från detta arbete föreslås implementeras i detta projekt. Exempel på åtgärder kan vara ytterligare utökad trafikledning eller att ta bort den begränsningen i signalprioriteringen som idag finns, där bussar som ligger mer än 2 minuter före tidtabell inte får någon prioritering i trafiksignalen. Denna begränsning saknar relevans när bussarna trafikerar med regularitet eftersom det inte längre finns någon koppling till en tidtabell.

Förbättrad övervakning av felparkerade fordon

Riktad parkeringsövervakning med bland annat parkeringsvakter på motorcykel finns sedan ett antal år längs stomlinjerna i innerstaden. Utökad övervakning på de sträckor som fått begränsad angöring eller nya kollektivkörfält kommer att prioriteras längs respektive stomlinje.

Översyn av servicevärdar på hållplatser

En översyn genomförs av hur servicevärdarna på ett antal av hållplatserna längs aktuell linje kan användas så effektivt som möjligt. Underlag för vilka hållplatser som har stort resenärsantal och under vilka tider det är stort tryck och potential av att kunna korta hållplatstiderna tas fram. Resultatet kan leda till att en utökning av antal värdar föreslås.

Ökad prioritering i gaturummet

Åtgärder för ökad prioritet i gaturummet kommer till största delen handla om omfördelning av befintligt gatuutrymme, exempelvis genom ommålning och begränsning av angöring. Kollektivkörfält ska om möjligt skapas på sträckor där bussen riskerar att fastna i köer. Andra typer av åtgärder kan vara förändrade trafikföreskrifter såsom väjningsplikt och minska antalet obebakade övergångsställen.

Prioritering i trafiksignaler

Nästan alla trafiksignaler utmed stomlinjerna i innerstaden är utrustade med bussprioritering. En teknik- och funktionsgenomgång har genomförts under 2012/2013. De anläggningar som idag saknar utrustning för bussprioritering ska inom varje projekt om möjligt förses med bussprioritering. Inom respektive projekt genomförs mindre justeringar i korsningar som upplevts problematiska av Keolis. Omfördelning av gröntid i enstaka korsningar kan bli aktuell för att förbättra framkomligheten för bussen.

Uppföljning

En uppföljning av effekterna på restidsminskningen och den förbättrade regulariteten som uppnås på respektive linje till följd av åtgärdspaketet kommer att genomföras. Lämplig tremånadersperiod efter genomförande jämförs med samma period från föregående år.

Framkomlighetsåtgärder linje 4 - uppföljning

Ytterligare ett antal åtgärder för att öka framkomligheten för linje 4 har genomförts efter att pilotprojektet avslutats, exempelvis ytterligare busskörfält på Valhallavägen. Under våren 2015 kommer åtgärder vid Fridhemsplan och korsningen S:t Eriksgatan /Fleminggatan att färdigställas vilka bedöms leda till att restiden kortas ytterligare.

För att veta vilken effekt dessa åtgärder får på framkomligheten och punktligheten för linje 4 kommer data för körtider, hållplatstider och regularitet med mera att samlas in för samma period, mars-juni,

som under pilotförsöket 2014. Perioderna jämförs och analyseras, och effekter sammanställs i en rapport.

Sträckning- och trafikeringsutredning för stombusslinje 6

Stombusslinje 6 finns upptagen i stadens och trafikförvaltningens gemensamma stornätsplan. En fördjupad studie av linjesträckning för stombusslinje 6 mellan de nya exploateringsområdena i Värtan och Hagastaden är genomförd och ett förslag till linjesträckning finns framtagen.

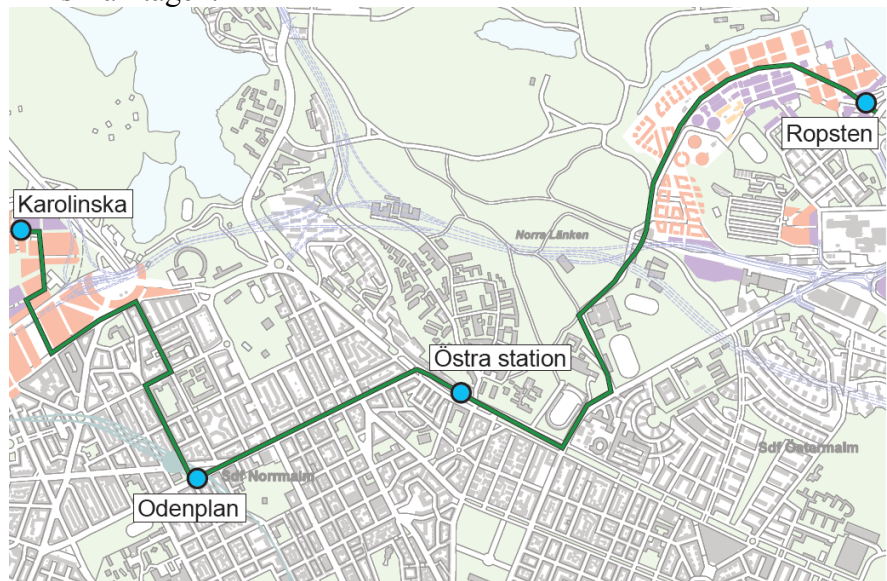


Bild 1: Förslag till linjesträckning för stombusslinje 6

Trafikkontoret och trafikförvaltningen avser att tillsammans med trafikoperatören Keolis ta fram en sträckning- och trafikeringsutredning för införandet av stombusslinje 6. Utredningen syftar till att fastställa förutsättningar för när trafikstart för denna linje kan vara aktuell och vilka åtgärder som behöver genomföras inför en trafikstart. Exempel på frågor som behöver fastläggas är linjesträckning, utbyggnadsordning i exploateringsområdena Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden, fordon och bussdepå samt avtalsfrågor mellan trafikförvaltningen och Keolis.

En avsiktsförklaring för införandet av stombusslinje 6 innehållande åtagande inför en trafikstart, tidplan med mera föreslås tas fram och undertecknas av alla parter.

Indragning av stombusshållplatser

Trafikkontoret och trafikförvaltningen gjorde under hösten 2012 en gemensam översyn av hållplatsplaceringar. Syftet med översynen har varit att glesa ut hållplatserna för att närma sig målet i

stomnätsplanen om ett hållplatsavstånd om 500 meter, och på så sätt öka reshastigheten.

Under pilotprojektets försöksperiod trafikerades inte fyra hållplatser med syfte att se vilken effekt på restid detta medförde. Försöket visade att det finns god potential att korta restiderna genom att minska antalet hållplatsstopp och öka hållplatsavstånden mot de mål som finns i stomnätsplanen. Tidsvinsten för en indragen hållplats är ungefär en halv minut. Tidigare genomförd bedömning av den totala tidsvinst som alla resenärer gör och förlusten i tid för dem som inte längre kan välja sin närmaste hållplats visar att den sammanvägda vinsten blir positiv när restiden kan minskas med mer än 25 sekunder.

Arbetet med översynen av vilka hållplatser som skulle kunna dras in eller flyttas, har påbörjats tillsammans med trafikförvaltningen och Keolis. Ett förslag till indragna hållplatser kommer att redovisas i trafikförvaltningens trafikförsörjningsplan för 2016. Efter godkänt beslut gällande trafikförvaltningens utbudsplan påbörjas ett arbete med utredning och projektering gällande ombyggnadsåtgärder för de hållplatser som påverkas.

Tidplan

Arbetet med ovan beskrivna delprojekt kommer pågå under hela 2015 och 2016. Detaljerade tidplaner kommer att tas fram under respektive delprojekt. Följande hålltider uppskattas för respektive delprojekt.

Framkomlighetsåtgärder linje 1

Projektet påbörjades i januari med målsättning att alla åtgärder ska vara införda under hösten 2015 med en efterföljande utvärderingsperiod om ca tre månader under våren 2016. Kontoret avser att återkomma till nämnden med en rapportering över möjliga åtgärder.

Framkomlighetsåtgärder linje 2

Ett projekt med en inventering av framkomlighetsproblem samt tillhörande utredning och åtgärdsförslag skulle kunna påbörjas under hösten 2015 för att kunna genomföra åtgärder under våren 2016.

Framkomlighetsåtgärder linje 3

För linje 3 påbörjas en inventering av framkomlighetsproblem samt tillhörande utredning och åtgärdsförslag under våren 2016, för att kunna genomföra åtgärder under hösten 2016.

Uppföljning av framkomlighetsåtgärder linje 4

Åtgärder har genomförts och pågår fram till våren 2015. En uppföljning av effekter genomförs för perioden mars-juni och ett resultat redovisas under september 2015.

Sträckning- och trafikeringsutredning för stombusslinje 6

Arbetet påbörjades under februari med målsättningen att en avsiktsförklaring ska vara klar till hösten 2015.

Indragning av stombusshållplatser

Arbetet kommer att påbörjas under våren efter att trafikförvaltningens trafikförsörjningsplan blivit godkänd.

Ekonomi

Projekten kommer till viss del att samfinansieras med trafikförvaltningen och Keolis. Kostnader för de olika delprojekten kommer att belasta både trafikkontorets drift- och investeringsbudget. Kontoret har fått extra driftmedel för ökad framkomlighet på innerstadens stombussnät vilket kommer att användas för vissa delar av delprojekten.

Framkomlighet linje 1

Kostnader för projektledning och uppföljning föreslås delas lika mellan trafikkontoret, trafikförvaltningen och Keolis. Kostnader för gatuåtgärder inklusive projektering föreslås delas lika mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen. Nettokostnaden för trafikkontoret bedöms till ca 2,5 Mkr vilka kommer att belasta investeringsbudgeten.

Framkomlighet linje 2 och linje 3

Kostnader för projektledning föreslås delas lika mellan trafikkontoret, trafikförvaltningen och Keolis. Kostnader för bristinventering och framtagande av gatuåtgärder inklusive projektering bedöms till ca 500 000 kr per linje, vilka kommer att belasta investeringsbudgeten.

Framkomlighet linje 4 - uppföljning

Uppskattad kostnad är ca 300 000 kr. Kostnaderna för uppföljning kommer att delas lika med trafikförvaltningen och därmed kommer 150 000 kr att belasta trafikkontorets driftbudget.

Genomförandebeskrivning stombusslinje 6

Uppskattad kostnad ca 300 000 kr. Kostnader kommer att delas lika med trafikförvaltningen och 150 000 kr kommer att belasta trafikkontorets driftbudget.

Indragning av stombusshållplatser

Kostnader för ombyggnadsåtgärder föreslås delas lika mellan trafikkontoret och trafikförvaltningen. Kostnaden är svår att uppskatta i detta skede då omfattningen i dagsläget inte är helt klarlagd. Trafikkontorets del uppskattas till 1,5 Mkr.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med ”Handlingsplan för stombussnätet i innerstaden” under 2015 enligt detta tjänsteutlåtande. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med en rapportering över möjliga framkomlighetsförbättrande åtgärder för linje 1.

Slut