

Handläggare
Johanna Eriksson
08-508 262 36**Till**
Trafiknämnden
2015-08-20**Formerna för samverkan med bussentreprenörerna i staden samt hur arbetet med att öka framkomligheten för busstrafiken prioriteras. Svar på skrivelse från Malte Sigemalm (S).****Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner föreliggande tjänsteutlåtande som svar på inkommen skrivelse.

Mattias Lundberg
T.f. FörvaltningschefDaniel Firth
T.f. Enhetschef**Sammanfattning**

Malte Sigemalm (S) har inkommit med en skrivelse innehållande frågor om hur samverkan mellan stadens förvaltningar, SL/trafikförvaltningen och privata bussentreprenörer fungerar samt hur prioritering av busstrafiken sker i förhållande till de övriga trafikslagen och vem som beslutar om det. Han undrar även hur trafikkontoret bedömer att kapacitetsproblemen på bussterminalerna kan lösas.

Trafikkontoret anser att samarbetet fungerar väl. Kontoret har ett tydligt uppdrag från trafiknämnden att förbättra framkomligheten för de prioriterade trafikslagen, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik. Prioritering av ett trafikslag framför ett annat sker sällan utan en nedprioritering av något annat. Där prioritering för till exempel busstrafiken sker är det oftast trångt även för de andra trafikslagen. Det är trafiknämnden som fattar beslut om vilka

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 36
Växel 08-508 272 00
johanna.eriksson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

prioriteringar som ska göras på stadens gator. Kapacitetproblemen i bussterminalerna skulle kunna förbättras genom bland annat en mer aktiv trafikstyrning som till exempel gjorts i Cityterminalen.

Bakgrund/Remissen

Malte Sigemalm (S) inkom den 8 april 2014 med skrivelse rubricerad ”Formerna för samverkan med bussentreprenörerna i staden samt hur arbetet med att öka framkomligheten för busstrafiken prioriteras”

I skrivelsen framförs i huvudsak följande. Den ökade befolkningstillväxten får effekter på stadsmiljön och tillgängligheten i trafiksystemet. Det finns ett missnöje bland många i hur man upplever att staden prioriterar mellan trafikslagen trots tydliga riktlinjer i Framkomlighetsstrategin. I skrivelsen sägs också att SL har dragit ned på personal och förlitar sig i allt högre grad på konsulter som ofta byts ut i snabb takt.

Vidare framförs att entreprenörer med ansvar för den operationella trafiken har avlöst varandra vilket verkar innebära att samarbetet kring strategiska frågor mellan bussentreprenörerna och stadens planerare försämrats. I skrivelsen beskrivs stora utmaningar i Stockholms busstrafik bland annat bristande kapacitet på bussterminaler, konflikter gällande hastighetsdämpande trafiklösningar, bussprioritering, angöring för varutransporter samt bristfälliga vändplatser för busstrafiken.

Skrivelsen innehåller slutligen fyra frågor.

1. Hur fungerar samverkan i praktiken mellan stadens förvaltningar, SL och de privata bussentreprenörerna i ovanstående problemställning?
2. Finns det enligt förvaltningen problem att prioritera busstrafiken/kollektivtrafiken, i relation till övriga trafikförslag samt i de förestående ombyggnadsprojekt av vägnätet som är aktuella?
3. Vem och på vilka sätt avgörs slutligen hur busstrafiken skall prioriteras mellan trafikförslagen, när nu SL har en försvagad position i förhandlingarna?
4. Hur bedömer kontoret att kapacitetproblemen på bussterminalerna kan lösas på kort respektive lång sikt?

Trafikkontorets svar

Nedan besvaras frågorna i föreliggande skrivelse.

1. Kontoret anser att samverkan mellan stadens förvaltningar, SL/trafikförvaltningen och de privata bussentreprenörerna fungerar väl. I det långsiktiga arbetet med utbyggnad av kollektivtrafiken är trafikkontoret delaktigt tillsammans med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret. Trafikdirektören representerar staden i styrgruppen för regional framkomlighet och kontoret deltar i ett flertal formella samarbeten mellan regionens trafikaktörer.

På grund av kollektivtrafiklagen som trädde i kraft i januari 2012 har samarbetet mellan staden, SL/trafikförvaltningen och bussentreprenörerna blivit allt viktigare. Ändringen i lagen gör att kollektivtrafikföretag fritt kan etablera kommersiell kollektivtrafik vilket mycket riktigt bidrar till att bussentreprenörerna fått ta större ansvar i rena planeringsfrågor. Detta kräver tydligare och tätare samverkan kring kollektivtrafikfrågor i staden något som trafikkontoret anser vara positivt.

Samverkan mellan bussentreprenörerna och trafikkontoret fungerar även väl på grund av regelbundna möten, till exempel signalmöten, möten med områdesplanerare samt samråd och samverkan i större projekt. Sedan hösten 2014 är Keolis, som kör SL-trafiken i innerstaden, med i arbetet kring att förbättra framkomligheten och pålitligheten för stombusstrafiken i innerstaden.

Stomnätsplanen och Handlingsplan för linje 1-4, som ligger till grund för det gemensamma kollektivtrafikarbetet, har tagits fram tillsammans med SL/trafikförvaltningen. SL/trafikförvaltningen, bussentreprenörerna och områdesplanerarna har uppföljningsmöten tre gånger per år där aktuella frågor rörande framkomlighet samt trafikförändringar behandlas.

2. Stockholmsregionen växer vilket gör att fler människor ska bo och vistas på samma yta. Trafikkontoret har ett tydligt uppdrag från nämnden att förbättra framkomligheten för de prioriterade trafikslagen, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik. Mer utrymme ska ges till dessa grupper genom omfördelning av gaturummet samt signalprioritering.

Prioritering av ett trafikslag framför ett annat sker sällan utan att en nedprioritering av något annat måste ske. Där prioritering för till exempel busstrafiken görs är det oftast

trångt även för de andra trafikslagen. Det är trafiknämnden som fattar beslut om vilka prioriteringar som ska göras mellan de olika trafikslagen på stadens gator.

Att förbättra framkomligheten och pålitligheten för stombussar är ett långsiktigt arbete vilket kommer 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. Kontoret har genomfört pilotprojekt linje 4 och kommer genomföra ett antal andra projekt med syfte att öka hastigheten och pålitligheten för kollektivtrafiken i innerstaden.

3. Staden har som väghållare det övergripande ansvaret för gaturummet och hur olika trafikantgrupper ska ta sig fram. Kontoret gör avvägningar för att kunna prioritera baserat på Framkomlighetsstrategin. Avvägningarna presenteras för trafiknämnden som sedan fattar beslut. För kollektivtrafiken är det framförallt stombusstrafiken som staden valt att prioritera högst.
4. Trafikkontoret är medvetet om de terminaler som har kapacitetsproblem och samarbetar med SL/trafikförvaltningen och bussentreprenörerna för att hitta både kortsiktiga och långsiktiga lösningar. Kapaciteten skulle i vissa fall kunna förbättras genom en mer aktiv trafikstyrning som till exempel gjorts i Cityterminalen. Bussarna i Cityterminalen är inte knutna till en specifik hållplats utan styrs av trafikledare till den hållplats som är ledig.

Kontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner föreliggande tjänsteutlåtande som svar på inkommen skrivelse.

Slut

Bilagor

1. Skrivelse om formerna för samverkan med bussentreprenörerna i staden samt hur arbetet med att öka framkomligheten för busstrafiken prioriteras.