

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

I all stadens planering får den kraftigt ökade befolkningstillväxtens effekter på stadsmiljön och tillgängligheten i trafiksystemet allt större betydelse. Framkomlighetsstrategin pekar på en tydlig färdriktning samtidigt som många intressen ibland är missnöjda med hur staden i praktiken prioriterar olika trafikslag. Cyklisterna, gångtrafikanterna, kollektivtrafik eller företrädare för varutransporter har ofta motstridiga intressen där trafikförvaltningen i praktiken måste göra avvägningar.

Samverkan med SL har under åren varit omfattande och samtidigt har exempelvis en rad olika entreprenörer, som har haft ansvar för den operationella busstrafiken, avlöst varandra. Därtill har SL dragit ned på personal som har den övergripande kunskapen och kompetensen kring en del planeringsfrågor och allt mer fått förlita sig på konsulter, som ofta byts ut i snabb takt. De privata bussentreprenörerna har också fått ta ett större ansvar i rena planeringsfrågor. Detta verkar ha inneburit att kommunikationen och dialogen kring strategiska frågor mellan bussentreprenörer och stadens trafikplanerare har försämrats.

Konkret finns stora utmaningar för Stockholms busstrafik som handlar om bristande kapacitet på bussterminaler och konflikter gällande hastighetsdämpande trafiklösningar, framförallt under vinterhalvåret då det försvårar framkomligheten för busstrafiken. Det finns även uppenbara svårigheter att prioritera busstrafikens framkomlighet i förhållande till övriga trafikslag samt nödvändig angöring för exempelvis varutransporter. Bristfälliga vändplaner för busstrafiken, med trafiksäkerhetsproblem finns det också exempel på, som trots mångåriga diskussioner inte har åtgärdats.

1/ Hur fungerar samverkan i praktiken med stadens förvaltningar, SL och de privata bussentreprenörerna i ovanstående problemställningar?

2/ Finns det enligt förvaltningen problem att prioritera busstrafiken/kollektivtrafiken, i relation till övriga trafikslag samt i de förstående ombyggnadsprojekt av vägnätet som är aktuella?

3/ Vem och på vilket sätt avgörs slutligen hur busstrafiken skall prioriteras mellan trafikslagen, när nu SL har en försvagad position i förhandlingarna?

3/ Hur bedömer kontoret att kapacitetsproblemen på bussterminalerna kan lösas på kort respektive lång sikt?

Malte Sigemalm (S)

Trafikplanering

| | | |
|----------------------|----------------|-----------------------------------|
| X | | <input type="checkbox"/> |
| Titel: T2014-00866-1 | | |
| Aktuppgift | | |
| ANKOM 2014-04-08 | | Avslutat <input type="checkbox"/> |
| Avdelning S | Byrå/ Enhet | |
| Handläggare | Sign | |