

Handläggare
Erik Lokka Hollander
08-508 260 10

Till
Trafiknämnden
2016-11-10

Gemensam handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016. Slutredovisning samt ny handlingsplan för stombuss 2017-2021. Antagande

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av gemensam Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till gemensam Handlingsplan för stombussar 2017-2021.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

2012 antog Stockholms stads trafik- och renhållningsnämnd och landstingets trafiknämnd arbetet med en gemensam handlingsplan ”Handlingsplan för stombusslinje 1-4”. Planen sträckte sig över perioden 2012-2016 och syftade till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar. Arbetet inom ramen för handlingsplanen avslutas i och med 2016 års utgång och ska därför slutredovisas. Samtidigt har ett nytt förslag på

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 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

handlingsplan för de kommande åren tagits fram i samarbete mellan ansvariga förvaltningar vid landstinget och Stockholms stad. I tjänsteutlåtandet redovisas arbetet med handlingsplanen som gällde 2012 till 2016. I tjänsteutlåtandet redovisas även förslaget till ny handlingsplan för stombussar som avser 2017-2021.

Bakgrund

I juni 2012 antog trafik- och renhållningsnämnden och trafikförvaltningens trafiknämnd arbetet med en gemensam handlingsplan för innerstadens stombusslinjer. Planen sträckte sig över perioden 2012-2016 och syftade till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar. Arbetet inom ramen för handlingsplanen avslutas i och med 2016 års utgång och ska därför slutredovisas. Samtidigt har ett nytt förslag på handlingsplan för de kommande åren tagits fram i samarbete mellan ansvariga förvaltningar i landstinget och Stockholm stad.

Slutredovisning av handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016

Arbetet med genomförandet av trafikkontorets och trafikförvaltningens gemensamma handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens bussar påbörjades 2012. Handlingsplanen pekade ut ett antal förbättringsområden inom vilka åtgärder skulle utredas och genomföras för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten i stombusstrafiken.

Under perioden 2013-2016 har åtgärdspaket med åtgärder inom upptagna förbättringsområden genomförts på alla stomlinjer i innerstaden. I arbetet med genomförandet av åtgärdspaketen på respektive linje har också trafikförvaltningens upphandlade bussentreprenör, Keolis, deltagit. Arbetet har skett i samverkan mellan alla tre parter och där respektive organisation ansvarat för olika områden. Denna arbetsform har medfört ett aktivt deltagande från alla parter vilket inneburit korta beslutsvägar och snabba genomföranden. Uppföljning av genomförda åtgärder visar effekt på ökad framkomlighet, minskad restid och ökad pålitlighet.

De utredningar som har genomförts inom ramen för handlingsplanearbetet är:

- Utredningar av framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinje 1–4
- Utredning och förslag till indragning av hållplatser på linje 1–4

- Utredning av trafik med dubbelledbuss
- Utredning av långa bussar på linje 4
- Utredning av påstigning i flera dörrar
- Försök med parkeringsövervakning med motorcykel
- Utredning av genomförandeplan för stombusslinje 6
- Försök med överbrett busskörfält för både buss och cykel på Fleminggatan
- Försök med förbättrad regularitet för bussarna
- Utredning av kameraövervakning från buss av reserverade körfält
- Förbättringsarbete med bussprioritering

Pilotprojekt för linje 4

Under våren 2014 genomfördes ett pilotprojekt för stombusslinje 4. Projektet innehöll ett antal gatuåtgärder bland annat 3,5 kilometer nya reserverade körfält, nya cykelfält, förbud att svänga i vissa korsningar och väjningsplikt för annan trafik. Utrustningen för signalprioritering sågs över och insatser gjordes för att förbättra regulariteten. Påstigning tilläts i flera dörrar med hjälp av trafikvärdar ombord på bussarna. Fyra hållplatser med få resenärer och korta gångavstånd till de intilliggande hållplatserna trafikerades inte.

Åtgärderna minskade den totala restiden i båda körriktningar, både under förmiddagsrusningen (kl. 07.00–09.00) och under eftermiddagsrusningen (kl. 15.00–18.00). I riktning mot Gullmarsplan minskade restiden med tre och en halv minut under förmiddagen och fyra och en halv minut under eftermiddagen. I riktning mot Radiohuset minskade restiden med fem och en halv minut under förmiddagen, under eftermiddagen minskade restiden med drygt tre minuter. Analysen av regulariteten visade att den som gör en normalresa i genomsnitt har kunnat minska sin restid med över två minuter (motsvarande 11 %).

Framkomlighetsåtgärder för linje 1

Med erfarenhet från pilotprojektet för linje 4 genomfördes ett antal åtgärder för linje 1 under 2015. Sammanfattningsvis innebar förslagen att knappt 800 meter nya busskörfält, permanenta och tidsbegränsade, inrättades, 100 meter omfördelades och 120 meter fick utökade tider. Väjningsplikt infördes på ett flertal anslutande gator och 4 övergångsställen togs bort. Cirka 40 parkeringsplatser utgick till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik.

I den uppföljning som gjordes våren 2016 visas att projektets mål delvis uppnåddes. Antalet resenärer ökade något i körriktning mot Frihamnen men minskade med nästan lika många i den andra riktningen. Bussarnas belastning blev något jämnare under eftermiddagarna och spridningen mellan bussarna minskade något under eftermiddagarna. Körtiden minskade med två till två och en halv minut i körriktning mot Frihamnen men var i stort sett oförändrad i andra riktningen.

Framkomlighetsåtgärder för linje 2 och 3

För stomlinje 2 och 3 planeras ett liknande åtgärds paket som det som genomfördes på stomlinje 1 och 4. Åtgärderna genomförs under hösten 2016.

Sammanfattningsvis innebär förslagen för linje 2 att knappt 500 meter nya busskörfält inrättas. Väjningsplikt från vissa anslutande gator införs. Ett antal parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Två hållplatser slås ihop till en längs Kungsträdgårdsgatan.

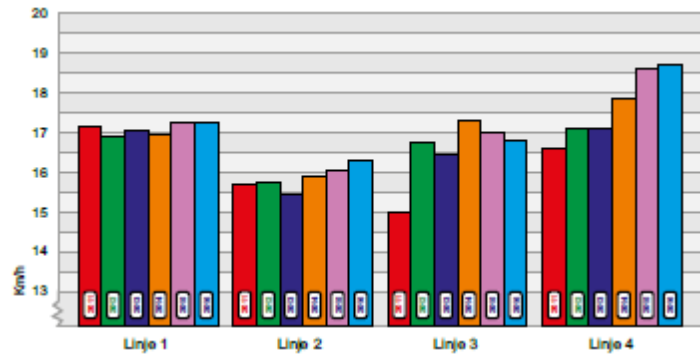
Förslagen för linje 3 innebär sammanfattningsvis att 275 meter nya, permanenta och tidsbegränsade busskörfält inrättas. Väjningsplikt införs på ett flertal anslutande gator, framförallt längs Hantverkargatan. Elva parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Projektet kommer att följas upp under 2017.

Sammanfattande resultat och slutsatser

Uppföljningen av genomförda åtgärder för att förbättra stombussarnas framkomlighet visar att åtgärderna har haft effekt och inneburit ökad medelhastighet för bussarna. Resultatet visar att enkla och förhållandevis billiga medel för att undvika att bussarna hindras är effektiva, men att det i andra fall kan krävas större insatser. Utöver hastighetsökningarna har regularitetsprojekten bidragit till att bussarna ankommer med jämnare intervaller, vilket innebär kortare väntetider för resenärerna och en jämnare belastning på bussarna. Bättre regularitet innebär därför en stor förbättring av resekomforten för resenärerna, eftersom det ger både kortare restid och mindre trängsel.

Uppföljning av körhastigheter visar på ökade snitthastigheter (exklusive hållplatstid) mellan 2011 och 2016 för alla linjer. Hastighetsökningen för linje 4 var störst. Linjen ökade snitthastigheten från 16,6 km/h år 2011 till 18,7 km/h våren 2016, en ökning på ca 13 %. För linje 2 var ökningen ca 4 %, från 15,7

km/h till 16,3 km/h. För linje 3 ökade hastigheten med ca 12 %, från 15,0 km/h till 16,8 km/h. Linje 1 ökade snitthastigheten med ca 1 %, från 17,1 km/h till 17,2 km/h.



Trots att åtgärderna enligt handlingsplanen har gett goda effekter är bussarnas medelhastighet långt ifrån målet i stornätsplanen och framkomlighetsstrategin om 20 km/h inklusive hållplatstid. Teoretiska beräkningar av maximal medelhastighet (utifrån topphastighet, antal passagerare, acceleration etc) och praktiska försök (på tider när annan trafik är minimal) har därför gjorts. Båda dessa tyder på att målet inte är möjligt att uppnå i innerstaden. Skälet är att medelhastighetsmålet inkluderar hållplatstid, och eftersom innerstadens stombussar har så många påstigande så sätter det en gräns för hur fort bussen teoretiskt kan gå. Även med exempelvis kollektivkörfält och bussprioritering i linjernas hela sträckning gör det stora antalet påstigande att det inte är möjligt att öka stombussarnas medelhastighet ända upp till 20 km/h om man även räknar med hållplatstid. Detta gör det dock inte mindre angeläget att fortsätta leta efter och genomföra åtgärder som ökar bussarnas hastighet och regularitet jämfört med idag.

Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021

En gemensam översiktlig handlingsplan omfattande framkomlighetsförbättrande åtgärder i det befintliga stomlinjenätet har tagits fram i samverkan mellan trafikkontoret och Trafikförvaltningen. Arbetet är en fortsättning på den handlingsplan som genomförts under perioden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärds paket i likhet med vad som genomförts på alla stomlinjer i innerstaden. Handlingsplanen gäller för åren 2017-2021, och den huvudsakliga inriktningen är att fokusera på stomlinjer inom Stockholms stad, dvs. de så kallade ”170-linjerna”. Även fortsatta åtgärder på innerstadsbussarna ingår. Arbetet omfattar två delar, utredningar samt genomförande av trimningsåtgärder.

Åtgärder som i första hand är aktuella för att förbättra framkomligheten:

- Bättre prioritering i gaturummet
- Bättre prioritering i trafiksignaler
- Se över hållplatsutformning och lägen
- Bättre övervakning av felparkerade fordon

Utöver detta avser arbetet inom handlingsplanen att genomföra ett antal sidoutredningar, exempelvis att se över vilka ytterligare mål utöver medelhastighet som bör användas och att se över möjligheten till mer kapacitetsstarka fordon. Viktiga faktorer för attraktiv stombusstrafik förutom medelhastighet är exempelvis variation i körtider, regularitet och trängsel på bussen.

Handlingsplanen föreslås ledas av en styrgrupp med representanter från Stockholms stads trafikkontor och trafikförvaltningen. Eftersom åtgärder föreslås genomföras på stombusslinjer som trafikerar vägar där Trafikverket är väghållare föreslås att även Trafikverket ska ingå i styrgruppen. Grannkommuner bjuds in när deras vägnät berörs. Flera av trafikförvaltningens bussentreprenörer kommer också vara berörda av de åtgärder som föreslås. Till styrgruppen föreslås därför också representanter från alla berörda bussentreprenörer bjudas in.

Kostnaderna för genomförandet av handlingsplansarbete föreslås delas upp på gemensamt finansierade åtgärder (gemensam extern projektledare m.m.) och finansiering av respektive part (väghållare står för kostnader för gatuåtgärder, trafikförvaltningen och/eller bussoperatör står för kostnader kopplat till regularitet och visering i flera dörrar). En budget tas fram inför varje åtgärds paket. Om en enskild åtgärd identifieras där kostnaden bedöms överskrida 5 mnkr föreslås att den genomförs som ett enskilt projekt.

Analys och konsekvenser

Erfarenheterna från det genomförda arbetet visar att det går att med små medel skapa förbättringar för ett stort antal av kollektivtrafikens resenärer. Arbetsformen med samarbete mellan landsting, väghållare och trafikoperatörer för förbättrad framkomlighet är av avgörande betydelse för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Ekonomiska konsekvenser

De direkta ekonomiska konsekvenserna av beslutet är att trafikkontoret medverkar till finansieringen av projektledning och utredningsuppdrag inom ramen för handlingsplanen, med en bedömd omfattning om ca 500 tkr årligen under 2017-2021. Ytterligare konsekvenser i form av kostnader för trafikkontoret består i eventuella förbättringsåtgärder som identifieras och som åläggs trafikkontoret. Detta bedöms främst bestå av mindre ombyggnader, omskyltning och trafiksignalåtgärder med en bedömd omfattning om ca 3 mnkr årligen under 2017-2021.

Riskbedömning

De risker som bedöms föreligga i arbetet består i att säkerställa att de åtgärder som gemensamt tas fram är tillräckligt ambitiösa för att skapa märkbara förbättringar för resenärerna.

Konsekvenser för miljön

Beslutet i sig medför inga konsekvenser för miljön. Åtgärdernas direkta miljökonsekvenser bedöms bli små. Arbetet med handlingsplanen syftar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft vilket i förlängningen kan ge positiva miljöeffekter.

Sociala konsekvenser

Beslutet att inleda arbetet med handlingsplanen bedöms inte i sig medföra några sociala konsekvenser. Arbetets inriktning att skapa en bättre kollektivtrafik utanför innerstaden och en bättre tillgänglighet för boende och till arbetsplatsområden utanför de centrala delarna bidrar till positiva sociala effekter i staden och i regionen.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisning av gemensam handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016 samt antar förslag till gemensam handlingsplan för stombussar 2017-2021.

Slut

Bilagor

1. Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016. Slutrapport
2. Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021