

**Handläggare**  
Caroline Jansson  
08-508 26 213**Till**  
Trafiknämnden  
2022-06-09

## **Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik 2022-2026. Beslut. Samt Handlingsplan stombuss 2017-2021. Slutrapport**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till gemensam Aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik 2022-2026
2. Trafiknämnden godkänner Handlingsplan för stombuss 2017-2021, Slutrapport

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefRobin Billsjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

I november 2016 antog trafiknämnden och dåvarande landstingets trafiknämnd arbetet med en gemensam Handlingsplan för stombussnätet 2017-2021. Arbetet som genomförts inom Handlingsplan stombuss avslutades i och med 2021 års utgång och ska därför avrapporteras. Samtidigt har trafikkontoret i samarbete med trafikförvaltningen Region Stockholm tagit fram ett förslag på en ny handlingsplan för de kommande åren.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 213  
Växel 08-508 27 200  
caroline.a.jansson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Den nya planen har döpts till Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik. Syftet är att ta ett bredare grepp och prioritera de insatser som tillsammans behövs för att uppnå en attraktiv kollektivtrafik i Stockholm stad. Aktivitetsplanen är en utveckling av det arbete som har bedrivits under Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021. Istället för att satsa främst på trimningsåtgärder för stombusstrafiken så utvecklas nu det gemensamma arbetet och inkluderar en större helhet av den ytgående kollektivtrafiken.

### **Bakgrund**

I november 2016 antog trafiknämnden och dåvarande landstingets trafiknämnd arbetet med en gemensam Handlingsplan för stombussnätet 2017-2021. Planen syftade främst till att genomföra åtgärder på kort sikt i stombussnätet med fokus på 170-linjerna i västerort och söderort samt innerstan. Arbetet som genomförts inom Handlingsplan stombuss avslutas i och med 2021 års utgång och ska därför slutredovisas. Samtidigt har trafikkontoret i samarbete med trafikförvaltningen Region Stockholm tagit fram ett förslag på en ny utvecklad gemensam Aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik för de kommande åren.

### **Ärendets beredning**

Arbetet har beretts inom trafikkontoret tillsammans med trafikförvaltningen Region Stockholm.

### **Slutrapport av Handlingsplan stombuss 2017-2021**

Handlingsplan stombuss 2017-2021 tog vid där handlingsplanen för åren 2012-2016 slutade och syftade till att utreda och ta fram åtgärder för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten för stombusstrafiken i Stockholms innerstad samt 170-linjerna.

Målet med Handlingsplan stombuss 2017-2021 har varit att minska restiden och minska variationen i restid mellan hållplatser samt minska variationen i väntetid vid hållplats.

Trimningsåtgärder har genomförts på stombusslinje 178/179 genom Järva/Vällingby, stombusslinje 172/173 genom Skarpnäck/Högdalen/Flemingsberg och Skarpnäck/Älvsjö/Skärholmen samt innerstadens stombuss 1 och 4. Planerade åtgärder finns också för stombusslinje 176/177 genom Bromma och innerstadens stombusslinje 2 och 3. Dessa åtgärder har fördröjts och utvärderingen omfattar därför inte dessa åtgärder. Exempel på trimningsåtgärder är justerade hållplatser,

kollektivtrafikkörfält, borttagning av parkeringsplatser, väjningsregler och översyn av trafiksignalanläggningar.

De uppsatta målen uppnås delvis för de olika stombusslinjerna efter genomförda åtgärder. Bland annat har medelhastigheten för stombusslinje 178 ökat, men inte för stombusslinje 179. Det har varit svårt att uppnå målet om att minska variationerna i restid mellan hållplatser även om variationen har minskat. Bedömningen för stombusslinje 172/173 är att det krävs längre genomgående kollektivtrafikkörfält för att ge större effekt på de långsammaste bussarna. Marginella förbättringar i pålitlighet, det vill säga minskad variation i väntetid vid hållplats, identifierades men också försämringar. Målet om pålitlighet uppfylls därmed inte.

De trimningsåtgärder som genomförts på stomlinje 178/179 och 172/173 har också slutredovisats till nämnden i april 2020 (T2017-02941) samt i september 2020 (T2018-02748) där en utförligare beskrivning finns.

För de planerade åtgärderna för kollektivtrafiken längs med stombusslinje 176/177 kommer en utvärdering att genomföras efter att åtgärderna varit på plats lite längre tid. En utvärdering av åtgärderna kan tidigast komma till stånd under år 2024.

En utredning kring effektivare hållplatsstopp har också genomförts, med fokus på stombusslinje 4. För stombusslinjerna i innerstaden uppgår hållplatstiden i storleksordningen till en tredjedel av den totala restiden. Linje 4 utmärker sig med långa hållplatstider, och en förklaring är att tiden för påstigning är lång på grund av ett stort antal på- och avstigande vid vissa hållplatser och turer. Om regionen skulle tillåta påstigning vid alla dörrar skulle det bidra till kortare hållplatstider. Effekten är särskilt positiv när variationen i restid är stor mellan turer. Turer med många påstigande vinner mest tid och det kan bidra till bättre regularitet och minskad upplevd trängsel. Trafikförvaltningen arbetar under vårvintern 2022 för att ett försök med påstigning i alla dörrar ska bli möjligt tillsammans med de åtgärder som trafikkontoret planerar på delar av stomlinje 4 till hösten 2022.

Inom ramen för Handlingsplan stombuss 2017-2021 togs också en utredning kring kapacitetsstarka fordon fram. Syftet var att utreda möjligheterna att ersätta dagens 18,75 m ledbussar med 21 metersbussar på stombusslinje 4 och därmed öka kapaciteten. Utredningen visar snarlika kör- och vändegenskaper för 21-metersbussen och dagens ledbuss. Den största skillnaden är

svepradien baktill som ökar med 21 metersbussen vilket kan påverka placering av väntytter och refuger. Ytterligare utredning kring trafiksäkerheten av 21-metersbuss kommer att genomföras under 2022. Den största kostnaden för att införa 21 metersfordon är ombyggnad av hållplatser. För att studera en mer exakt kostnad behöver de lokala förutsättningarna och varje enskild åtgärd studeras ytterligare.

### Analys och konsekvenser

De trimningsåtgärder som genomförts och där uppföljning av åtgärderna gjorts visar på viss positiv effekt men att ytterligare åtgärder kan behövas för att uppnå målen. Det handlar om en kombination av fysiska åtgärder, IT-system, påstigning och förändrad trafikering.

Generellt sett är det svårt att mäta den isolerade effekten av genomförda åtgärder på målen om restid och regularitet eftersom många parametrar i stadsmiljön påverkar busstrafiken. Utifrån den ständigt ökande komplexiteten i stadsmiljön, en ökad befolkning och de ökade anspråken på allmän plats så har de genomförda åtgärderna troligen medfört att restiden inte ökat i samma utsträckning som annars vore fallet.

Istället för att satsa främst på trimningsåtgärder för stombusstrafiken så utvecklas nu det gemensamma arbetet och inkluderar en större helhet av den ytgående kollektivtrafiken.

### **Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik 2022-2026**

En gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik har tagits fram tillsammans med trafikförvaltningen. Syftet med aktivitetsplanen är att ta ett bredare grepp kring kollektivtrafikens attraktivitet, för fler linjer än stomlinjerna och prioritera de insatser som tillsammans behövs för att uppnå en attraktiv kollektivtrafik i Stockholm stad. Fokus ligger på den ytgående kollektivtrafiken på stadens gator och vägar.

Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil.

Aktivitetsplanen är en utveckling av det arbete som har bedrivits under Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021. Istället för att satsa främst på trimningsåtgärder för stombusstrafiken så utvecklas nu det gemensamma arbetet och inkluderar en större helhet av

främst den ytgående kollektivtrafiken. Aktivitetsplanen samlar alla aktiviteter som berör kollektivtrafiken i en och samma plan, både strategiska utredningar och fysiska åtgärder. Det inkluderar ytgående stråk med högt kollektivtrafikresande och inte bara stråk där det går stombuss. Tidigare låg fokus på enklare trimningsåtgärder för stombusslinjerna. Nu inkluderas gemensamt med trafikförvaltningen både trimningsåtgärder och utredningar av större kollektivtrafikåtgärder. Dessa kan ha identifierats dels i stråkstudier i ÅVS Framkomlighet i stombussnätet, dels prioriteras efter eget utredningsarbete. Vidare skiljer sig denna aktivitetsplan från tidigare handlingsplaner genom en ambition att arbeta mer mot akademien och innovation. Utredningsarbetet i aktivitetsplanen kommer också att ha en mer proaktiv karaktär än tidigare, samtidigt som mer kommer att drivas internt av trafikkontoret och trafikförvaltningen och mindre genom konsult.

Den gemensamma aktivitetsplanen består av fem olika aktivitetsområden som både innehåller utredningsinsatser och genomförande av små och stora, tekniska och fysiska åtgärder. Aktivitetsområdena är framtagna med fyrstegsprincipen som förlaga, med komplettering om ett femte område. De är följande:

- Utredningar för en attraktiv kollektivtrafik
- Effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen
- Begränsade ombyggnationer och punktåtgärder
- Större ombyggnadsåtgärder
- Marknadsföring och kommunikation

Exempel på aktiviteter för respektive område beskrivs i bilaga 2. En planering av dem kommer att göras tillsammans mellan staden och trafikförvaltningen inför varje år. Uppföljning av aktiviteterna som genomförts görs exempelvis i verksamhetsberättelsen och i Framkomlighetskommissionen.

Arbetsformen med samarbete mellan den Regionala kollektivtrafikmyndigheten, väghållare och trafikoperatörer är av avgörande betydelse för att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet.

Arbetet leds och hålls ihop av projektledare från trafikkontoret och trafikförvaltningen. De olika aktiviteterna kommer sedan att ha andra projektledare som leder arbetet.

### Analys och konsekvenser

Genom att arbeta med en gemensam aktivitetsplan för en attraktiv kollektivtrafik så prioriterar trafikkontoret tillsammans med trafikförvaltningen gemensamma insatser. På detta sätt kan

förvaltningarna tillsammans vara mer proaktiva och kanalisera gemensamma resurser dit de behövs som mest. Ett utvecklat uppdrag där fokus ligger på attraktiv kollektivtrafik breddar ansvarstagandet från respektive organisation, vilket stärker kollektivtrafikens roll i staden.

Inför genomförande av fysiska åtgärder kommer åtgärderna att analyseras utifrån effekt på kollektivtrafik, gående och cyklister samt övriga motorfordon med framkomlighetsstrategins intentioner som grund. Vid genomförande följs gängse regler, där större och/eller principiella beslut tas av nämnden.

### **Ekonomi**

Trafikkontoret och trafikförvaltningen avsätter inom respektive organisation en budget varje år för att kunna arbeta med aktiviteterna i planen. Organisationerna kommer att samordna arbetet med aktiviteterna utifrån respektive parts personresurser och budgetmedel. Omfattningen för aktiviteterna i planen kan alltså variera utifrån rådande budgetramar. En ny särskild satsning likt halvmiljarden för gång och kollektivtrafik skulle medge en mer kraftfull satsning på kollektivtrafiken.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner Slutrapport Handlingsplan stombuss 2017-2021 samt godkänner förslag till gemensam Aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik. 2022-2026

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Slutrapport Handlingsplan stombuss 2017-2021
2. Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik 2022-2026