

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1468

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2016-05-31, punkt 14

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Yttrande över motion 2015:32 av Gunilla Roxby Cromvall (V) och Anna Sehlin (V) om att utreda kollektivtrafik-körfält på Essingeleden

Ärendebeskrivning

Landstingsstyrelsens förvaltning har i remiss den 28 oktober 2015 begärt att trafiknämnden yttrar sig över en motion av Gunilla Roxby Cromvall (V) och Anna Sehlin (V) om att utreda möjligheten att införa kollektivtrafikkörfält på Essingeleden.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 25 april 2016

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 7 juli 2015.

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 2 april 2015.

Höjd trängselskatt i Stockholm, effekter och åtgärder för kollektivtrafiken (SL 2014-1693).

Trafikverkets rapport "Kollektivtrafikkörfält på Essingeleden- En översiktlig bedömning av hur trängsel och restider skulle förändras" (2015-06-15). Utförd av WSP.

SL:s rapport "Busstrafik på Essingeleden- Trafikanalys av enskilda busslinjer via Essingeleden samt analys av ett möjligt trafikupplägg (2012-03-23)". Utförd av ÅF.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att till landstingsstyrelsens förvaltning översända förvaltningschefens tjänsteutlåtande som nämndens yttrande

att omedelbart justera paragrafen.

Förvaltningens förslag till yttrande

Trafikverket genomförde under 2015 en översiktlig utredning om kollektivtrafikkörfält på Essingeleden "Kollektivtrafikkörfält på Essingeleden- En översiktlig bedömning av hur trängsel och restider skulle förändras". Det område där effekter av åtgärden studerades var Stockholm, Solna, Sundbyberg och delar av Huddinge och Nacka. Utredningen visar att de totala restiderna för vägtrafiken bedöms öka inom området med cirka 5 procent under förmiddagens maxtimme medan tiden i kö ökar med 25 procent. Detta betraktas som en mycket stor ökning. En försiktig överslagsberäkning visar att den ökade restiden värderas till ca 3,5 mnkr per dygn och ca 800 mnkr per år.

Trafikverkets beräkningar omfattar inte kollektivtrafikresenärer och det har inte heller gjorts någon analys av i vilka områden busstrafiken påverkas mest. I rapporten nämns dock att busstrafiken bedöms drabbas av köer i framför allt i Huddinge, Botkyrka, Bromma, Sundbyberg och Solna. Innerstaden bör även påverkas, både under för- och eftermiddag, eftersom ett kollektivtrafikkörfält på Essingeleden bedöms öka trafiken i innerstaden.

Vad gäller busstrafikens nyttosida har Trafikverket gjort följande antagande. Om restiden för bussresenärer på Essingeleden antas minska med 10 minuter per resa, måste det finnas ca 60 000 bussresenärer per dygn för att väga upp den ökade restiden för övriga vägtrafikanter.

Trafikförvaltningen har inte utrett busstrafik på Essingeleden för nuläget men gjorde år 2012 (då SL) en utredning om busstrafik på Essingeleden för år 2030. I utredningen "Busstrafik på Essingeleden" redovisas nyttor och kostnader för ny busstrafik på Essingeleden år 2030. I analyserna har "Förbifart Stockholm" antagits vara utbyggd.

Trafikförvaltningens rapport redovisar en potential för resande med busstrafik via Essingeleden på ca 30 000 resenärer per dag och en ungefärlig minskning av den kollektiva reseupoffringen på ca 1800 timmar per dag vilket motsvarar en nytta på 73 mnkr per år. Restidsförluster för bilister studerades inte.

Trafikförvaltningen kan inte bedöma om nyttan som erhålls om ett busskörfält inrättas i närtid skulle bli större än 73 mnkr, d.v.s. den nytta som har beräknats för år 2030. Sannolikt kommer dock nyttan inte i närheten av den nyttoförlust på ca 800 mnkr per år som bilisterna bedöms drabbas av enligt Trafikverkets

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2016-04-25

Ärende/Dok. id.
TN 2015-1468

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

beräkningar. Detta innebär att åtgärden bedöms vara mycket olönsam ur samhällsekonomisk synvinkel.

Mot bakgrund av de redovisade resultaten ovan samt Trafikverkets bedömning och ställningstagande föreslår trafikförvaltningen att det, i detta skede, inte görs någon egen utredning av förvaltningen om busskörfält på Essingeleden.

Trafikförvaltningen anser däremot att frågan om inrättande av ett busskörfält, i samband med att förbifart Stockholm är utbyggd, bör studeras vidare i samarbete mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och berörda kommuner så att beslutsunderlag finns framtaget i god tid innan Förbifarten öppnar.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

2015: 32



Stockholms läns landsting
2015-10-20

Motion av Gunilla Roxby Cromvall (v) och Anna Sehlin (v) om att utreda kollektivtrafikkörfält på Essingelden

Den 1 januari 2016 utökas och förändras trängselskatterna i Stockholm. Det är på tiden. Sedan trängselskatterna infördes på prov år 2006 och permanent år 2007 har i stort sett bara små justeringar skett. Nu har riksdagen på regeringens förslag (SkU24) beslutat att höja trängselskatten i Stockholms innerstad. Dessutom införs trängselskatt på Essingeleden. Syftet är att förbättra miljön och möjligheterna att ta sig fram i Stockholm. Pengarna ska användas till att bygga ut tunnelbanan i Stockholms län. Höjningen innebär att den högsta nivån blir 35 kronor i stället för 20 kronor. Under lågtrafik mitt på dagen blir skatten 11 kronor. För Essingeleden blir trängselskatten 30 kronor som högst och 11 kronor som lägst. Taket för maximal trängselskatt för ett dygn höjs från 60 till 105 kronor.

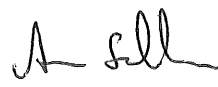
När trängselskatterna infördes 2006 minskade trafiken med 20 % i tullsnitten. Den minskningen har ätits upp av ökad biltrafik sedan dess. Trots trängselskatter är trafiksituationen i Stockholms innerstad och de större infartsvägarna mycket ansträngd. Bussarna har dålig framkomlighet, yrkestrafiken kommer inte fram i tid, det är svårt att planera sin resa och köerna leder till onödiga utsläpp med hälso- och klimatpåverkan som följd. När nu trängselskatterna höjs och trängselskatt även införs på Essingeleden finns äntligen utrymme för att införa förändringar i dispositionen av gata- och vägutrymme som inte är möjliga idag. Vår prioritering är tydlig, vi vill öka andelen som reser kollektivt och stödjer fördubblingsmålet. För att fler ska kunna och vilja resa kollektivt måste bussarna komma fram, snabbt, säkert och i tid. För det behövs busskörfält, signalprioritering och ett väg- och gatuutrymme som möjliggör bra framkomlighet för bussar. Det behövs också direktbussar mellan bostäder och arbetsplatser för att undvika tidsödande byten. Essingelden är idag helt utan busskörfält, men samtidigt en viktig länk för direktbussar. Vi vill snarast se

en utredning hur kollektivtrafikkörfält kan införas på Essingeleden när leden omfattas av trängselskatt januari 2016.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås landstingsfullmäktige besluta

Att en utredning om kollektivtrafikkörfält på Essingeleden tas fram snarast


Gunilla Roxby Cromvall (v)


Anna Sehlin (v)