
Interpellation av Maria Mustonen (V) till trafikborgarrådet Daniel Helldén (MP) om framkomlighetsarbete för busstrafiken
Dnr KS 2020/1082

Maria Mustonen har ställt frågor till mig om hur Framkomlighetsstrategin implementeras för att skapa bra förutsättningar för busstrafiken och om åtgärderna är tillräckligt prioriterade. Vidare frågar Mustonen mig om jag anser att det är rimligt att bygga ut sammanhängande busskörfält på bekostnad av bilkörfält enligt Framkomlighetsstrategins principer och vilka åtaganden de planerade BRT-linjerna innebär för Stockholms stad och hur fördelas investeringskostnaderna mellan Region Stockholm och Stockholms stad.

Jag instämmer med Maria Mustonen att busstrafikens framkomlighet behöver prioriteras med sammanhängande system av reserverade körfält och gator för att konkurrera med bilismen och öka kollektivtrafikens andel. Vi behöver även bättre signalprioritering och möjligheten att med ny smart teknik styra trafiken. Framkomlighetsstrategins mål är att innerstadens stombussar ska uppnå 20 km/h inklusive hållplatstopp och 30 km/h för ytterstadens stombusslinjer.

Stockholms stad har flera pågående projekt för att förbättra framkomligheten för stombussarna och därmed minska restiderna och förbättra regulariteten. För innerstadens stombussar har det under senare år genomförts åtgärder. Även för stombussarna 172-173 i söderort respektive 178-179 i västerort och norrort har åtgärder vidtagits. Detta är i stora drag bättre signalprioritering, fler busskörfält, flyttade lastzoner och borttagna parkeringsplatser. I ytterstaden har åtgärder även inneburit genare linjesträckningar med kortare restider som följd.

För linjerna 176-177 har ett arbete inletts med berörda parter, där staden även ska se över möjligheten för reversibelt busskörfält på Drottningholmsvägen mot Ekerö, där det är svårt att inrymma busskörfält i båda riktningarna.

Dessa arbeten sker under det gemensamma projektet ”Grönt ljus stombuss”. Många av regionens kommuner är involverade men då samtliga linjer berör Stockholms stad utgör Stockholm en viktig part i samarbetet. För regionala stombusslinjer som passerar flera kommuner kan nyttan av en åtgärd inom

Stockholms stad huvudsakligen ge nytta för invånare i andra kommuner. Detta gör att det finns ett stort värde i att se övergripande på frågorna både sett till åtgärderna i sig men även till finansieringen. Region Stockholm ansvarar för busstrafiken medan kommuner och Trafikverket är väghållare. Utredningsuppdraget om framkomlighetsåtgärder för busstrafiken på Nynäsvägen är ett konkret exempel på där detta synsätt är helt nödvändigt.

Under år 2020 har staden och region Stockholm gemensamt arbetat med en utredning för buss 4 med målet om att uppnå en tydligt bättre framkomlighet och regularitet. Linjesträckningen har studerats ingående och det finns olika alternativ med förslag hur bussen kan prioriteras i gatan. I ett första steg genomförs nu försök med busskörfält på Hornsgatan och ett tidsreglerat busskörfält på Odengatan. Dessa försök sker inom ramen för befintlig gatumiljö. Försöket ska sedan analyseras och bedömas. Vilka åtgärder som permanent kan bli aktuella är för tidigt att säga och därmed finns inte heller någon fördelning av eventuella investeringar. Staden och Region Stockholm har finansierat utredningen för buss 4 gemensamt och staden bekostar åtgärder kopplade till det nu pågående försöket. Region Stockholm har i andra projekt bidragit med investeringsmedel för busstrafikens framkomlighet.

Jag anser att staden och andra berörda aktörer ytterligare behöver stärka prioriteringen av bussframkomlighet. Det är en angelägen fråga för att klara framkomligheten i den växande staden och för att kollektivtrafiken ska vara ett robust, pålitligt och konkurrenskraftigt alternativ till egen bil.

Målkonflikterna till gatans många olika funktioner ställs ofta på sin spets. Det handlar inte enbart om prioritering mellan rörlig trafik utan även i hög utsträckning att väga framkomlighetsåtgärder mot tillgången till kantsten för lastzoner, tillgången till platser för rörelsehindrade och möjligheten för tillfälliga stopp och parkering. Den växande staden medför även ett stort antal arbeten i gatan, såväl stadens egna arbeten som från privata aktörer. Detta utvecklar Stockholm men skapar även framkomlighetsproblem kortsiktigt. En ökad samordning och säkrare genomförandetider är viktiga frågor för staden.

Ytterligare en närmast avgörande fråga är regelefterlevnaden som tyvärr är låg. Behovet av kommunal trafikövervakning är stor. Här behöver vi som stad med gemensamma krafter påverka riksdag och regering för nya verktyg för att de beslut vi tar om ökad framkomlighet verkligen ska ge önskvärd effekt.

Daniel Helldén