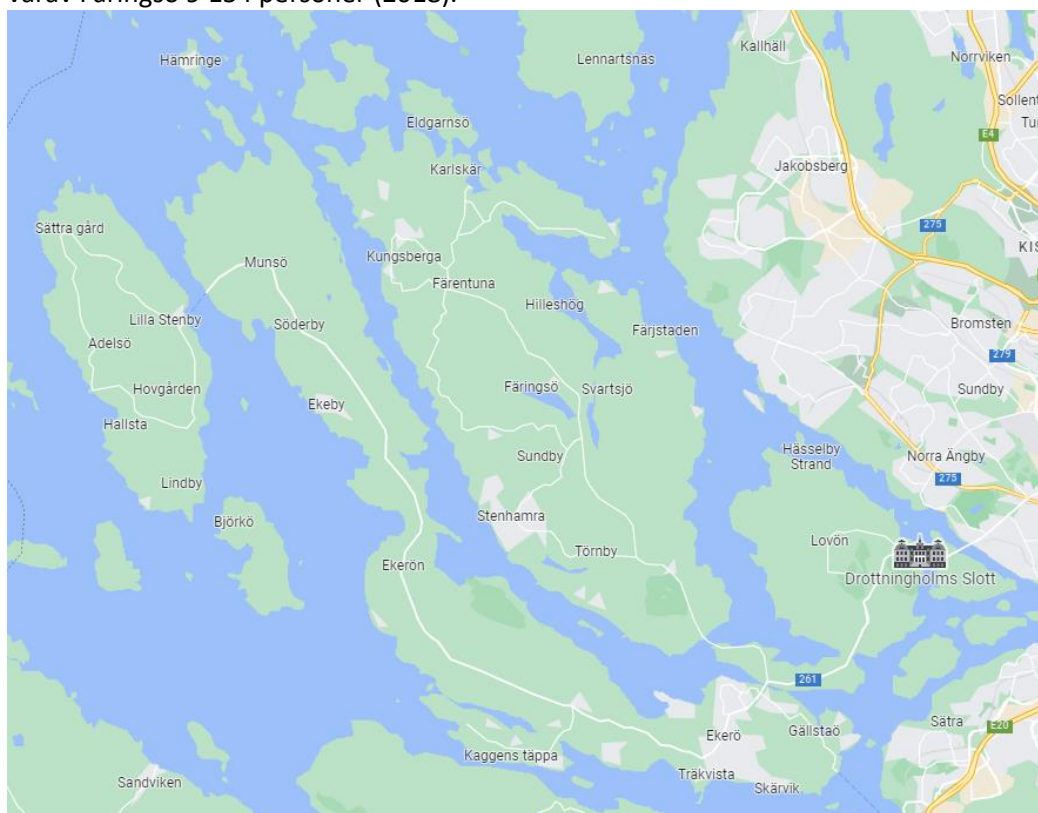


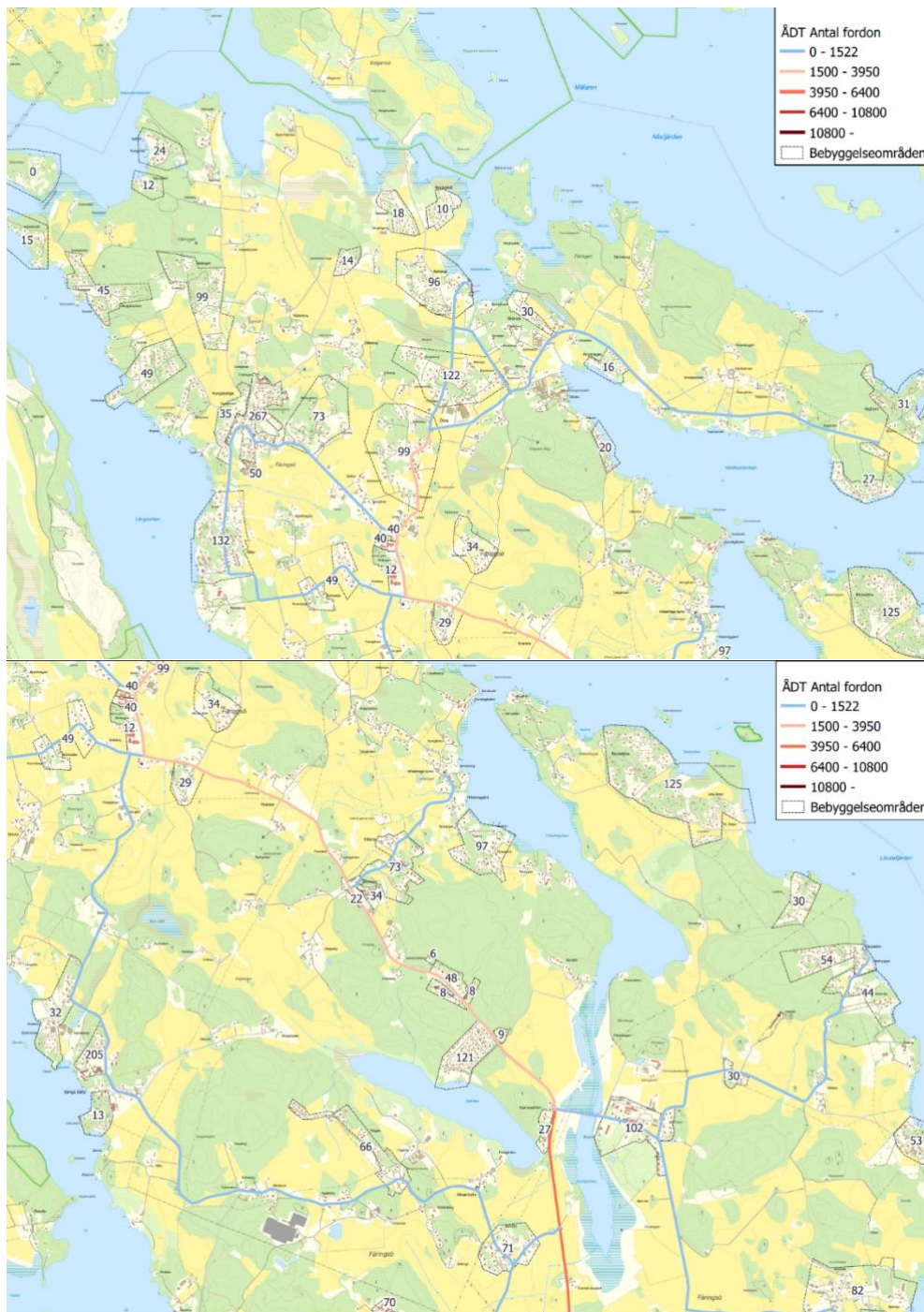
Färdplan Färingsö - nulägesbeskrivning

1 Geografi

Färingsö är en av öarna som tillsammans med 140 öar, kobbar och skär bildar Ekerö kommun i Mälaren. Befolkning Ekerö 29 188 personer (2022-03-31) varav Färingsö 9 154 personer (2018).



2 Resenärsunderlag





Siffror från Ekerö kommun som med siffror i kartbilden visar antal personer som är folkbokförda på adresser i respektive område (SCB 2022-08-29).

Färg på vägarna samt via förklaringsrutan beskrivs årsmedelsdygnstrafik på respektive sträcka (mätningar 2014-2022).

3 Trafikvolym

Färingsö trafikeras av 1 stomlinje, 6 daglinjer och 1 nattlinje (2022).

Linjenätskarta:



Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

NULÄGESBESKRIVNING
2022-07-11

Antal avgångar:

| Linje | Sträckning (t.o.r) | Vinter | |
|-------|--|-----------------|------------------|
| | | Avgångar/vardag | Avgångar/helgdag |
| 176 | Stenhamra-Mörby station | 51 | 41 |
| 313 | Svanhagen-Eriksberg | 14 | 5 |
| 314 | Svanhagen-Norrudden | 2 | 2 |
| 315 | Svanhagen-Jäsängen | 18 | 11 |
| 316 | (Brommaplan)-Svanhagen-Svartsjö | 18 | 6 |
| 317 | (Brommaplan)-Stenhamra-Björkvik | 17 | 11 |
| 318 | (Brommaplan)-Svanhagen-Ilända | 17 | 0 |
| 396 | Brommaplan-Träkvista-Svanhagen-Stenhamra | 0 | 3 |

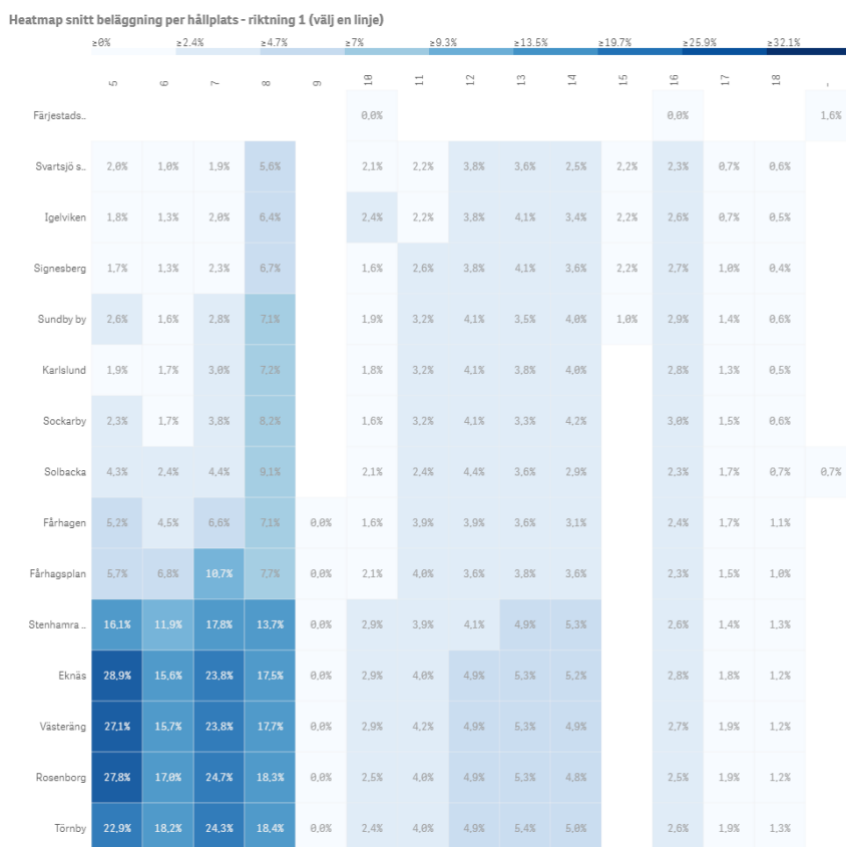
Mer information finns i exceldokument "Information busslinjer Färingsö" där t.ex. även sommartrafik, turtäthet och öppettider redovisas.

4 Resande

Resandevolymer:

| Linje | Sträckning | Antal resande/år (före pandemin) | Antal resande/år (juli 21 - juni 22) |
|-------|--|----------------------------------|--------------------------------------|
| 176 | Stenhamra-Mörby station | 2 390 000 | 1 470 000 |
| 313 | Svanhagen-Eriksberg | 11 800 | 6 200 |
| 314 | Svanhagen-Norrudden | 709 | 553 |
| 315 | Svanhagen-Jäsängen | 82 770 | 52 240 |
| 316 | (Brommaplan)-Svanhagen-Svartsjö | 16 380 | 85 520 |
| 317 | (Brommaplan)-Svanhagen-Björkvik | 128 100 | 90 160 |
| 318 | (Brommaplan)-Svanhagen-Ilända | | 75 330 |
| 396 | Brommaplan-Träkvista-Svanhagen-Stenham | 6 030 | 5 060 |
| | | 2 635 789 | 1 785 063 |

I separat material redovisas även i olika omfattning påstigande och beläggingsgrad per linje, riktning, tid och hållplats för samtliga linjer som trafikerar Färingsö.



Exempel på beläggingsgrad för linje 316 i riktning från Svartsjö, trafikerar med fordon som har snitt 47 sittplatser.

Restidsförhållande för busslinjers ändpunkter samt några utvalda målpunkter.

| Restider | | |
|----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| <u>Sträcka</u> | <u>Tidtabell</u> | <u>Restid bil (Google)</u> |
| Mörby - Svanhagen | 58-66 minuter | 35-65 minuter |
| Brommaplan - Svanhagen | 27-32 minuter | 22-35 minuter |
| Eriksberg - Svanhagen | 7-9 minuter | 7-8 minuter |
| Norrudden - Svanhagen | 18-21 minuter | 14 minuter |
| Jäsängen - Svanhagen | 33-36 minuter | 16 minuter |
| Svartsjö - Svanhagen | 15 minuter | 6-7 minuter |
| Björkvik - Svanhagen | 37-40 minuter | 20 minuter |
| Ilända - Svanhagen | 23-35 minuter | 14 minuter |
| | | |
| Färentuna - Stenhamra | 21-25 minuter | 10 minuter |
| Färentuna - Tappström (Ekerö C) | 38-45 minuter | 16 minuter |
| Jäsängen - Färentuna kyrka/skola | 12 minuter | 6 minuter |
| Stenhamra - Tappström (Ekerö C) | 19 minuter | 12 minuter |

Värden och kommentarer finns i exceldokument "Information restider Färingsö".

5 Miljö

Kollektivtrafiken på land inom region Stockholm drivs uteslutande med förnybara bränslen. För busstrafiken inom avtalsområde Ekerö där Färingsö ingår innebär det främst biodiesel RME och HVO.

Hela regionens busstrafik som transporterade personer 1,32 miljarder kilometer orsakade endast 61 640 ton CO² utsläpp under 2020. En minskning med 60% sedan 2011.

För Ekerö som helhet redovisas i RVU2020 att fördelning av färdmedel är:

- bil 70%
- kollektivtrafik 12%
- gång och cykel 14%
- övrigt 4%

En ökning av det kollektiva resandet sker från låga nivåer och bör medföra bra nyttor för miljön.

Bilagande enligt Trafikanalys för Ekerö som helhet anges för 2020 till 374 privatägda bilar i trafik/tusen invånare och ytterligare 76 bilar i trafik ägda av juridisk person/tusen invånare. Totalt 448 bilar i trafik/tusen invånare.

6 Ekonomi

Kostnader för befintlig trafikering av linjelagd kollektivtrafik, redovisat som kostnad för respektive linje. Baserat endast på kostnader ingående i det upphandlade trafikavtalets omfattning.

| Linje | Sträckning (t.o.r) | Trafikeringskostnad/år | Kostnad/utbudskilometer | Kostnad/validering |
|-------|--|------------------------|-------------------------|--------------------|
| 176 | Stenhamra-Mörby station | 45 200 000 kr | 37 kr | 31 kr |
| 313 | Svanhagen-Eriksberg | 1 290 000 kr | 39 kr | 208 kr |
| 314 | Svanhagen-Norrudden | 168 000 kr | 29 kr | 304 kr |
| 315 | Svanhagen-Jäsängen | 7 520 000 kr | 34 kr | 144 kr |
| 316 | (Brommaplan)-Svanhagen-Svartsjö | 5 590 000 kr | 34 kr | 65 kr |
| 317 | (Brommaplan)-Stenhamra-Björkvik | 9 220 000 kr | 34 kr | 102 kr |
| 318 | (Brommaplan)-Svanhagen-Ilända | 7 020 000 kr | 33 kr | 93 kr |
| 396 | Brommaplan-Träkvista-Svanhagen-Stenham | 546 000 kr | 30 kr | 108 kr |
| | | 76 554 000 kr | 36 kr | 43 kr |

7 Erfarenheter

Region Stockholm har stor erfarenhet av bussar och autonoma bussar samt andra viktiga systemkomponenter i framtidens transportsystem. Idag trafikerar större bussar även de mindre vägarna i glesbygden av praktiska skäl. Turtätheten är låg och bussarna har ofta bara ett fåtal resenärer.

Med ny teknik kan tex trafiken göras anropsstyrd genom app eller liknande, trafiken kan även dirigeras om efter resenärernas behov dvs istället för en fast rutt kan en rutt skapas baserad på för stunden aktuell efterfrågan. En teori är att om detta kombineras med en frekvent linje så ökar möjligheterna till resande, både via resa med små fordon fram till den frekvent trafikerade linjen likväl som att resenären tar sig till dess hållplatser på eget sätt.

Anropsstyrd trafik har testats i flera omgångar och har nyligen införts inom trafikavtal i glesare delar i norra delen av region Stockholm. Anropsstyrning resulterar ofta lång framförhållning för resenären som krav vid förbeställning utan att erbjuda så mycket mervärde i utbyte. Här behöver nya lösningar testas fram både för kvarvarande kollektivtrafik och den anropsstyrda delen.

Region Stockholm har sedan oktober 2018 kört trafik med autonoma fordon som linjelagd trafik på öppna gator i Barkarbystaden. Lärdomar därifrån ger att när tekniken utvecklats vidare så bör den typen av teknik och fordon som används där kunna lösa resandebehovet i glesbygd för i vart fall kortare sträckor.

Inom Region Stockholm finns omfattande dataunderlag på resande och trafik som kan utgöra underlag och kompletteras med resenärsintervjuer för verifiering av nya lösningar. Omläggningar av trafik skapar alltid reaktioner, för att få fram bäst lösning ur ett användarperspektiv måste all kunskap om resande, restider, byten, väntetider och osäkerhet tas med i analysen.