

Fullmäktige 23.02.2026

Motion om att förbättra busslinjernas tillförlitlighet och snabbhet för att uppnå HRT:s ekonomiska mål

Beredning och upplysningar:
Kuronen Pauliina

fornamn.efternamn@esbo.fi
Telefon 09 816 21

Förslag

Föredragande
Stadsstyrelsen

Fullmäktige antecknar redogörelsen för kännedom som svar på ledamot Peppi Seppäläs m.fl. motion 17.11.2025 om att förbättra busslinjernas tillförlitlighet och snabbhet för att uppnå HRT:s ekonomiska mål och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Behandling

Beslut

Redogörelse

Motionen

Peppi Seppälä och 28 andra ledamöter lämnade 17.11.2025 en motion om att förbättra busslinjernas tillförlitlighet och snabbhet för att uppnå Helsingforsregionens trafik HRT:s ekonomiska mål. I motionen konstateras följande:

Busslinjernas snabbhet står i direkt proportion till deras kostnader, eftersom ju färre fördröjningar bussen möter på linjen desto färre bussar behövs för att upprätthålla samma operativa nivå. Om fördröjningarna avlägsnas uppstår besparingar för HRT, vilket gör det lättare att nå de ekonomiska målen och minskar behovet av att höja biljettpriserna. I motionen föreslås det att staden i samarbete med HRT börjar utreda hur busslinjernas tillförlitlighet och snabbhet kan förbättras. Arbetet inleds med stomlinjerna. Den åtgärd som föreslås i första hand är kollektivtrafikens företrädare i trafikljus. Genom att för-snabba kollektivtrafiken uppnås enligt motionen besparingar för HRT och på så sätt blir det lättare att uppnå av de ekonomiska målen. Åtgärderna syftar också till att förbättra tillförlitligheten och förhindra att det skapas bussköer.

Svar på motionen

Det är viktigt att kollektivtrafiken blir snabbare med tanke på att staden ska ha ett fungerande kollektivtrafiksystem och för att HRT:s trafik ska vara kostnadseffektiv. Precis som motionen för fram kan staden främja detta i synnerhet genom en optimering av korsningar med trafikljus. Esbo stad samarbetar kontinuerligt med HRT också i denna fråga. i

Esbo finns sammanlagt ungefär 259 korsningar med trafikljus. De styrs genom tre olika system. Kollektivtrafiken har för närvarande företräde i 53 av anslutningarna. Dessutom har snabbspårvagnarna en egen, starkare förkörsrätt på hela linjen. Det här arrangemanget är inte en ny sak, utan den har utökats i staden systematiskt ända sedan Västmetron började köra. Redan före detta hade den så kallade jokerbussen, som föregick snabbspårväg 15, företräde i trafikljusen. Vid staden pågår ett projekt där det äldsta styrsystemet håller på att förnyas. På samma gång uppdateras styrningsapparaterna i sammanlagt 48 av korsningarna. I och med det nya systemet blir det i princip möjligt att programmera kollektivtrafikens företräde i trafikljus i alla korsningar, men det går inte kollektivtrafiklinjer genom alla av dem.

Kollektivtrafikens företräde är en komplicerad specialegenskap för trafikljus, som har en stor inverkan på hela ljusstyrningen i en korsning. Kollektivtrafikarrangemangen planeras i samband med planeringen av korsningsarrangemangen och hur trafikljusen ska ställas in, så att man strävar efter att minimera förseningarna i kollektivtrafiken, men dock så att olägenheterna för den övriga trafiken inte blir oskäligen. Om kollektivtrafiken har en tydlig huvudriktning kan den fås att fungera på ett användbart sätt med hjälp av olika tekniker. Utmaningarna uppstår i en trafikmiljö där bussar kommer från många olika håll till samma korsning. Då är företräde för kollektivtrafiken i en riktning en nackdel för kollektivtrafiken i den andra riktningen. Kollektivtrafikens huvudriktningar prioriteras med hjälp av företräde i trafikljus.

Ibland bildas bussköer. Fenomenet är ganska vanligt om turtätheten är kort. Detta beror huvudsakligen på att passagerarna på hållplatserna stiger på den första bussen, som blir långsammare när den tidvis till och med måste stanna på varje hållplats. Då kan det hända att det inte finns någon som vill stiga på bussen som följer strax efter och då kan den köra förbi hållplatserna utan att stanna på dem. På längre busslinjer börjar den senare bussen komma i kapp den föregående bussen, och i slutet av busslinjen kan bussarna anlända till hållplatsen nästan samtidigt. Kollektivtrafikens företräde i trafikljusen är kopplad till bussarnas tidtabeller. Bussar som är före sin tidtabell får inte företräde i trafikljusen, vilket ska jämna ut fenomenet.

Staden har tillsammans med HRT arbetat med att genomföra företräde i vissa utredda objekt, så att man kan få bästa möjliga nytta. HRT har ett nytt verktyg som kan användas för att följa bussarnas förseningar i resetiderna. Om det upptäcks kritiska korsningar vid uppföljningen försöker man hitta en lösning som minskar på förseningarna. Staden håller också på att i samband med uppdateringar av apparatur själv beställa en utredning om hur kollektivtrafikens företräde i trafikljus fungerar på stomlinje 200. I utredningen har man hittills dokumenterat utgångsläget före installationer och programmeringar. Information om hur situationen ser ut efteråt fås under detta år, efter att installationerna utförts och företräde i trafikljus tas i bruk. Allmänt taget anser HRT att trafikljusens situation i Esbo är god för stomlinjernas del, men att man genom kontinuerligt samarbete kan förbättra situationen alltid när det behövs. En större utmaning för kollektivtrafikens resetider och tillförlitlighet utgörs av byggplatser och de förseningar som dessa orsakar. Också detta är en utmaning som staden känner till och man strävar efter att lösa problemet genom trafikarrangemang på byggplatserna.

Förslag

Föredragande
Stadsmiljödirektör Isotalo Olli

Stadsstyrelsen föreslår att fullmäktige antecknar redogörelsen för kännedom som svar på ledamot Peppi Seppäläs m.fl. motion 17.11.2025 om att förbättra busslinjernas tillförlitlighet och snabbhet för att uppnå HRT:s ekonomiska mål och konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Behandling

Beslut

Stadsstyrelsen:
Föredragandens förslag godkändes enhälligt.

Beslutshistoria

Bilaga

Tilläggsmaterial

- Valtuustoaloite kaupunki aloittaa yhteistyössä HSL:n kanssa bussilinjojen luotettavuuden ja nopeuden parantamisen selvittämisen aloittaen runkobusseista, Peppi Seppälä + 19 kvalt

För kännedom