

Handläggare: Paulina Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 265 15
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-02-27

Dnr 01-331-4030
02-641-518

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Bättre framkomlighet för stomnätsbussarna. Motion av Ann-Marie Strömberg (v), 2001:66 samt skrivelse från Kurt Hultgren (sp).

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Godkänna kontorets redovisning.
2. Överlämna kontorets utlåtande för besvarande av motion nr 66 i kommunfullmäktige.
3. Överlämna kontorets utlåtande som svar på skrivelsen från Kurt Hultgren.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Ann-Marie Strömberg (v) har i en motion till Kommunfullmäktige skrivit om en enkätundersökning kommunalförbundet riktat till de bussförare som kör stomlinjebussar i innerstaden samt föreslagit åtgärder för hur man bör förbättra framkomligheten för bussarna på stomlinjenätet.

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2002-05-07\Tjut\12.doc

Bilaga 1: Motion från Ann-Marie Strömberg (v)

Bilaga 2: Skrivelse från Kurt Hultgren (sp)

Bilaga 3: Synpunkter från SL på motionen

Kurt Hultgren (sp) har i en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden skrivit om stomlinjebussarnas framkomlighet samt efterfrågat en inventering av signalprioriteringen för stombusslinjerna i innerstaden.

Planeringen för införande av ett stomnät för innerstadens busstrafik startade 1992. Nätet var tänkt att bestå av fem linjer varav den första, linje 4, startade i augusti 1998 och de två påföljande, linje 3 och linje 1, startade mars respektive oktober 1999. För linje 5 utreds trafikering med spårvagn. För linje 2 finns ännu inget planerat startdatum.

En av förutsättningarna för stomnätet var att bussarna skulle ges god framkomlighet. För att uppnå detta skulle bussarna så långt möjligt ges reserverade körfält samt prioritet i ett stort antal korsningar längs stomnätet. Ett kontinuerligt samarbete för utbyggnad och utveckling av prioritet för stomlinjebussarna pågår ännu i de arbetsgrupper mellan Gatu- och fastighetskontoret och SL som ombildades efter att trafiköverenskommelsen bröt samman.

Kontoret anser att samarbetet med SL fungerar bra och att man inom ramen för detta samarbete bör fortsätta arbeta för att ge bussarna förbättrade villkor.

UTLÅTANDE

Bakgrund

1992 startade planeringen för införande av ett stomnät för innerstadens busstrafik. Nätet var tänkt att bestå av fem linjer varav den första, linje 4 mellan Gullmarsplan och Radiohuset, startade i augusti 1998 och de två påföljande, linje 3 mellan Karolinska sjukhuset och Södersjukhuset och linje 1 mellan Essingetorget och Frihamnen, startade mars respektive oktober 1999. För linje 5 utreds trafikering med spårvagn mellan Djurgården och Centralen. För linje 2 mellan Norra Hammarbyhamnen och Karlbergs Station finns ännu inget planerat startdatum.

En av förutsättningarna för stomnätet var att bussarna skulle ges god framkomlighet. För att uppnå detta skulle bussarna så långt möjligt ges reserverade körfält samt prioritet i ett stort antal korsningar längs stomnätet. En viktig förutsättning för snabbhet och bekvämlighet i stomlinjetrafiken var också att på- och avstigning skulle kunna ske genom flera dörrar.

Samråd

Samråd har skett med AB Storstockholms Lokaltrafik, SL och deras entreprenör i Stockholms innerstad, Busslink.

SL säger sig ha stor förståelse för de synpunkter som inkommit i den enkätundersökning kommunalförbundet genomfört med förare som kör "blåbussar" i innerstaden.

SL kommenterar synpunkterna enligt följande:

- ? Förarna uppger att de tvingats lämna trafikanter som inte får plats på bussen under rusningstid.
SL kommer att närmare diskutera detta med entreprenören Busslink.
- ? Förarna anser inte att Signalprioriteringen fungerar bra längs linjen.
SL har tillsammans med Busslink och Gfk en särskild arbetsgrupp som följer upp och åtgärdar problem med signalprioriteringen. Alla trafiksignaler längs stomlinjerna är ännu inte prioriterade och där prioritering finns måste bussen ta hänsyn till säkerhetstider och vänta på fotgängare som går över gatan. Kraven, inte minst från fotgängare, på förlängningar av tider för gångpassager kan medföra försämringar för bussprioriteringen.
Sammanfattningsvis anser SL att signalprioriteringen i huvudsak fungerar bra.
- ? Förarna anser inte att körtiderna är väl anpassade.
SL har förståelse för detta då framkomligheten under rusningstid är dålig vilket naturligtvis drabbar förarnas körtider. En förbättrad framkomlighet skulle lösa detta problem.
- ? Felparkerade bilar och lossande distributionsbilar upplevs som ett stort problem.
SL instämmer i denna uppfattning. Särskilt problemet med dubbeluppställning har vid ett flertal gånger tagits upp med Gfk. Här tycks problemet vara svårigheten att bötfälla olämpligt uppställda bilar. SL anser att lagstiftningens regler om hinder i trafik borde kunna tillämpas här. Polisen, som kan använda denna paragraf, anser dock inte detta. För att betraktas som hinder i trafik måste enligt underhandsbesked från polisen mer eller mindre hela vägbanan vara spärrad. Det räcker alltså inte med att bussen tvingas över i motsatta körbanan i vänstertrafik. Om bilar ställs upp felaktigt hindrar detta också ofta nyttotrafiken vilket i sin tur medför att dessa bilar tvingas till uppställningar som kan vara hindrande för busstrafiken. Sammanfattningsvis anser SL att trafikvakter måste ges möjlighet att bötfälla dubbeluppställda bilar samt att polisen skall betrakta hindrande fordonsuppställningar som hinder i trafik.
- ? Förarna visar tydligt att de skulle föredra helautomatiserad visering och biljetthantering utan kassaarbete för förarna.
Det här är en besvärlig fråga där service mot resenärer och intäkts-säkring skall vägas mot förenklade rutiner för förarna. SL kommer att införa ett nytt smart-card system 2004 vilket förhoppningsvis kommer att förenkla biljetthanteringen.
Om man skulle ta bort biljetthanteringen tror förarna att man skulle tjäna restid.
SL anser också att man skulle få tidsvinster om biljetthanteringen togs bort. För närvarande är dock detta, som ovan sagts, inte aktuellt.

- ? Förarna anser inte att de har tillräcklig översikt över bakdörrar. Här framförs problemen att komma in rakt intill kantstenen vid hållplats.
SL har i samråd med entreprenör och Gfk utformat busshållplatser så att de ligger på raksträckor så att bussarna kommer in rakt. Om bilar olagligen ockuperar hållplatsutrymme blir dock situationen ibland som förarna beskriver. Detta ställer krav på Gfk på förbättrad övervakning av hållplatsutrymmen
- ? Förarna har också svarat på frågor om möjligheterna för barnvagnsresenärer och funktionshindrade att åka blåbuss.
I sammanhanget bör nämnas att blåbussarnas utformning bl.a. utformats med lågt golv för enklare på- och avstigning. Vidare har stora barnvagnsutrymmen skapats vid dubbeldörrarna.
- ? De tre linjerna har sammanfattats med en rangordning av de största problemen. Man kan konstatera att problemens rangordning skiljer sig mellan de olika linjerna. Linje 1, som går genom City har störst problem med "dåliga körtider" alltså störst framkomlighetsproblem. Linje 3 har störst problem med tät biltrafik och att det finns för få kollektivfiler. Detta är egentligen också ett uttryck för dålig framkomlighet. Linje 4 har dåliga körtider som främsta problem vilket också har sin orsak i dålig framkomlighet.

Sammantaget anser SL att de framkomlighetsproblem som förarna gett uttryck åt överensstämmer med SL:s uppfattning och genomförda hastighetsmätningar. I bilaga 3 redovisas av SL en karta med de absolut sämsta sträckorna, där hastigheten (exklusive hållplatstid) understiger 10 km/h i rusningstid, är markerade.

SL anser vidare att det som framförallt krävs för att minska bussarnas framkomlighetsproblem är minskning av antalet bilar i innerstaden samt reserverade körfält för busstrafiken kombinerat med fortsatt utbyggnad av bussprioriterade trafiksignaler. Därutöver måste övervakningen av bussgator och busskörfält förbättras, hindrande dubbeluppställning av bilar motverkas och goda villkor för busstrafiken skapas i samband med exploateringar och ombyggnader.

I motionen beskrivs "hopklumpningen" som ett stort problem och SL anser också att detta är mycket allvarligt för trafikanterna då trafiken blir oregelbunden med ibland långa väntetider som följd. "Hopklumpning" eller dålig regularitet, som detta fenomen brukar kallas, är till stor del en följd av dålig framkomlighet. SL kommer under 2002 att pröva särskilda åtgärder på linje 1 för att förbättra regulariteten. Bland åtgärderna kan nämnas att förare i större utsträckning förutsätts få "linjerena" tjänster kombinerat med eventuellt införande av funktioner i bussdatorn som gör det lättare för förare att hålla jämna avstånd mellan bussarna. Projektet går under namnet RETT (Regularitetsprojektet på linje 1) och startar under våren. En utvärdering av erfarenheter av den förändrade trafikeringen kan ligga klar till årsskiftet 2002-2003.

I motionen tas även frågan om påstigning i flera dörrar upp. SL har i en utvärdering visat att det inte tar längre tid för de många fler trafikanter som idag åker stomlinjerna att stiga på stombussarna än det tidigare tog för färre trafikanter att stiga på de "röda" bussarna. Detta beror på att de blå stomlinjebussarna har bredare dörrar och mittgång samt låggolv vilket gör påstigningen enklare. Det är dock riktigt att om trafikanterna tilläts stiga på i flera dörrar skulle dagens hållplatstider kunna reduceras avsevärt. För att minska tiden vid hållplatsuppehållen kommer därför SL att i rusningstid på de mest frekventerade hållplatserna, genom sin entreprenör låta förvisera färdbevis så att påstigning kan tillåtas i fler dörrar.

I motionen sägs att hälften av trafikantinformationen på hållplatserna inte fungerade den 16:e oktober 2001. Det framgår inte hur denna uppgift tagits fram. I sammanhanget är det viktigt att känna till hur informationssystemet fungerar. När bussen anländer till hållplats räknas tidsangivelsen ner och minutangivelsen släcks. Bussföraren har alltså inte någon rimlig möjlighet att kontrollera funktionen på trafikantinformationen. Om uppgiften om icke fungerande trafikantinformation kommit från förare som kört längs linjen är uppgiften således felaktig. Uppföljning av funktion på hållplatserna görs idag på annat sätt genom inspektioner och larmrutiner till SL:s Driftcentral. SL:s erfarenhet av antal trasiga trafikantinformationstavlor på hållplatser stämmer inte med ovanstående uppgift om hälften trasiga skyltar.

Komforten i blåbussarna är inte den bästa. Här håller SL med. Benutrymmet är på många platser snålt tilltaget och skakningarna är besvärande. Dessa saker är påtalade till leverantören som arbetar med förbättringar.

SL arbetar sedan många år tillsammans med Gfk för att förbättra villkoren för kollektivtrafiken. Detta görs i de arbetsgrupper som skapades efter att trafiköverenskommelsen bröt samman. SL har inget emot att behandla de förslag som motionären ställer men anser att det huvudsakligen är Gatu- och fastighetsnämnden, genom Gatu- och fastighetskontoret, som kan ge förutsättningar för en förbättring av villkoren för busstrafiken i innerstaden.

Kommentarer från Busslink rörande problem längs Hantverkargatan, Fleminggatan, Hornsgatan och S:t Eriksgatan på grund av bland annat parkerade bilar

Enligt Busslink är det visserligen trångt på Hantverkargatan men busstrafiken fungerar där relativt bra på grund av att det införts stoppförbud på delar av sträckan.

På Fleminggatan har bussarna problem med framkomligheten i korsningen med Sankt Eriksgatan. Framkomligheten har även blivit sämre mot Kungsboplan sedan man tog bort ett körfält för att måla cykelfält. I övrigt är framkomligheten acceptabel.

På Hornsgatan utgör felparkerade fordon hinder för busstrafiken. Fordon parkerade på markerade parkeringsplatser utgör inget hinder. Däremot ställer cykelfältet till med problem i korsningen med Ringvägen. I och med

att cykelfältet anlades försvann ett körfält och numera är det endast ett körfält för trafik rakt fram.

På S:t Eriksgatan har bussarna stora framkomlighetsproblem, särskilt norrut mellan Fleminggatan och S:t Eriksbron. Det finns ett busskörfält söderut, men behovet är idag större norrut. SL har i samarbete med Busslink framfört ett önskemål om ett reversibelt körfält till Gatu- och fastighetsnämndens Kollektivtrafikkott.

Kontorets förslag/synpunkter

Strömberg föreslår en rad åtgärder för att öka framkomligheten för ”blåbussarna”.

? Kantstensparkering förbjuds och cykelbanan läggs intill trottoaren där det är som trängst längs delar av t ex Fleminggatan, S:t Eriksgatan, Hantverkargatan och Hornsgatan

På Fleminggatan har bussarna problem med framkomligheten i korsningen med Sankt Eriksgatan enligt Busslink. I övrigt är framkomligheten acceptabel på Fleminggatan. På Fleminggatans norra och södra sida mellan Kungsbron och Sankt Eriksgatan finns totalt 6 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 6 parkeringsplatser för rörelsehindrade och 101 avgiftsbelagda parkeringsplatser.

På S:t Eriksgatan har bussarna enligt Busslink stora framkomlighetsproblem, särskilt norrut mellan Fleminggatan och S:t Eriksbron. Utmed Sankt Eriksgatans östra och västra sida mellan Sankt Eriksbron och Hantverkargatan finns 3 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 4 kombinerade lastzoner och på- och avstigningszoner, 5 parkeringsplatser för rörelsehindrade, 2 parkeringsplatser för polisfordon och 6 avgiftsbelagda parkeringsplatser.

På Hornsgatan utgör felparkerade fordon hinder för busstrafiken. Utmed kantstenen på Hantverkargatans norra och södra sida mellan Ragnar Östbergs Plan och Sankt Eriksgatan finns 5 lastzoner, 1 på- och avstigningszon, 1 kombinerad lastzon och på- och avstigningszon, 7 parkeringsplatser för rörelsehindrade, 1 parkeringsplats för beskickningsbilar och 143 avgiftsbelagda parkeringsplatser och 4 parkeringsplatser för buss. På södra sidan på en kortare sträcka väster om Ringvägen gäller ständigt förbud att stanna och parkera fordon. Utmed Hornsgatans norra och södra sidor mellan Långholmsgatan och Rosenlundsgatan finns 7 lastzoner, 8 på- och avstigningszoner, 5 parkeringsplatser för rörelsehindrade och 153 avgiftsbelagda parkeringsplatser.

På södra sidan på en kortare sträcka väster om Ringvägen gäller ständigt förbud att stanna och parkera fordon.

Om parkering förbjuds utmed kantstenen måste angoringsmöjligheter till fastigheterna ändå finnas i form av lastzoner och på- och

avstigningszoner. Även parkeringsplatser för rörelsehindrade måste i viss mån finnas. Detta gör att bussarna tvingas ut i gatornas mitt och inte enbart kan färdas utmed kantstenen.

Utmed ovan nämnda gator finns gott om affärer och företag och en del offentliga inrättningar varför behovet av angöring utmed kvarteren är stort. Kontoret anser därför att det vore olyckligt att ta bort ovan redovisade angöringsmöjligheter.

- ? **Trafikövervakningen skärps och olämpligt uppställda fordon längs stomlinjerna förs bort. Färre parkerade bilar och framförallt färre felparkerade bilar underlättar för både bussar och nyttotrafik. Därför krävs effektiviserad trafikövervakning – trafikvakter med särskilt uppdrag att säkra framkomligheten längs stombusslinjerna.**

Rent generellt är det problematiskt med framkomligheten i staden på grund av att fordonsinnehavet och antalet parkerade fordon ökar. Ombyggnader av gatumiljön gör också att framkomligheten minskar.

Parkeringsövervakningen skall enligt gällande policy, efter trafikfarliga uppställningar, bland annat prioritera övervakningen av framkomligheten för distributionstrafik och kollektivtrafiken, vilket också görs. I nuvarande situation med ett begränsat antal parkeringsvakter och pågående konkurrensutsättning är synligheten och möjligheten att på ett effektivt sätt övervaka felaktiga uppställningar begränsat. Efter genomförd konkurrensutsättning då antalet synliga parkeringsvakter kommer att öka betydligt ser kontoret att dessa problem kommer att minska.

Att uppställda fordon i kollektivkörfälten skulle vara ett stort problem visar dock inte de studier- verksamhetsuppföljningar som kontoret genomför två gånger om året. Tvärtom visar dessa att det i liten omfattning förekommer uppställningar i kollektivkörfält. Antal anmärkningar som är utfärdade för 2001 är 1 100 st och 5 st fordon bortforslades. Framkomligheten för bussarna påverkas också av uppställda fordon i busshållplatser där problemet enligt genomförda undersökningar är lite större och fler iakttagelser av uppställda fordon enligt undersökningarna gjorts. På busshållplatser har under år 2001 3 500 fordon rapporterats och 78 fordon bortforslats.

Motionärens förslag om att trafikvakter med särskilt uppdrag skall säkra framkomligheten för stombussnätet är ett förslag som kontoret inte delar. Kontoret anser att om förtroendet för parkeringsvakterna skall bestå måste de ha ett helhetsansvar på gatan och kunna åtgärda även de trafikfarliga uppställningarna.

- ? **Signalprioriteringen byggs ut och justerat så att den finns och fungerar snabbt överallt där stomlinjerna drar fram.**

Sedan stomlinjenätet startades pågår ett kontinuerligt arbete med att bygga ut signalprioriteringen för stomlinjebussarna. Det största

problemet hitintills har varit bussarnas förmåga att anmäla sin ankomst till trafiksignalerna vid rätt tillfälle. Detta har inte fungerat tillfredsställande. Busslink arbetar därför kontinuerligt med att korrigera dessa funktioner, som ständigt blir allt bättre.

Som SL mycket riktigt påpekat, begränsas även bussprioriteringarna av att hänsyn måste tas till säkerhetstider och möjligheten för fotgängare att tryggt kunna korsa gatan.

Kontoret och SL är eniga om att prioriteringarna för närvarande i huvudsak fungerar bra samt att den fortsatta utbyggnaden jämte arbetet med justeringar och förbättringar är av stor vikt.

? **Tidsinformationen vid hållplatserna justeras och byggs ut så att den blir pålitlig.**

Kontoret håller med motionären om att det är viktigt att tidsinformationen vid hållplatserna är pålitlig. Kontoret har svårt att påverka detta eftersom tidsinformationen helt är SL:s ansvar.

Tidsinformationen fungerar oftast och på de flesta platser bra. Ibland uppstår dock fel vilket troligen beror på att bussarnas anmälan till signalerna inte fungerar som det ska. Busslink och SL arbetar kontinuerligt med att förbättra detta. SL:s uppföljningssystem bör anses som fullt tillräckligt.

? **SL tillåter på- och avstigning genom alla blåbussarnas dörrar. Till dess att ett nytt biljettsystem genomförts används de bakre dörrarna vid påstigning av den stora majoritet som har giltigt färdbevis.**

Kontoret håller med motionären om att detta vore önskvärt. En av förutsättningarna för stomlinjetrafiken var att på- och avstigning skulle kunna ske genom alla dörrar. Detta har aldrig blivit verklighet. Att låta passagerarna stiga av och på i alla dörrar skulle med stor sannolikhet minska ståtiderna vid hållplatser vilket i sin tur skulle minska de problem som uppstår när två bussar stannar på samma hållplats. Kontoret ser fram emot den av SL ovan nämnda utlovade förändringen i rusningstid och hoppas att det successivt skall leda till kortare hållplatstider.

? **Vid upphandling av nya bussar måste fordonet utvecklas så att det går mindre stötigt och ger bättre plats för sittande.**

Kontoret håller med motionären. Kontoret vet sedan tidigare att SL, som ovan nämnts, arbetar med dessa frågor tillsammans med leverantören och sätter sin förhoppning till att detta skall leda till en bättre komfort för resenärerna i så väl befintliga som nya bussar.

Frågor från Hultgren rörande bussprioriteringen.

- ? **Hur många signalreglerade korsningar har de hittills införda stombusslinjerna? Hur många av dessa signalreglerade korsningar har signalprioritering?**

Stomlinje 1 passerar 29 signalreglerade korsningar i riktning mot Frihamnen och 27 signalreglerade korsningar i riktning mot Essingetorget. Av dessa har 25 respektive 24 korsningar signalprioritering.

Stomlinje 3 passerar 45 signalreglerade korsningar i vardera riktning. Av dessa har 34 korsningar signalprioritering.

Stomlinje 4 passerar 52 signalreglerade korsningar i riktning mot Gullmarsplan och 51 signalreglerade korsningar i riktning mot Radiohuset. Av dessa har 40 respektive 41 korsningar signalprioritering.

- ? **Vilka korsningar har fortfarande inte fått signalprioritering? Varför?**

Stomlinje 1

- S:t Göransgatan/Fridhemsgatan¹
- Fleminggatan/Fridhemsgatan²
- S:t Eriksgatan/Fleminggatan²
- Sturegatan/Karlavägen³

Stomlinje 3

- Riddarhustorget (3 korsningar)²
- Vasabron/Tegelbacken⁴
- Hantverkargatan/S:t Eriksgatan²
- S:t Eriksgatan/S:t Göransgatan²
- S:t Eriksgatan/Fleminggatan²
- S:t Eriksgatan/Alströmergatan²
- S:t Eriksgatan vid södra brofästet²
- S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen⁵
- Solnavägen/Karolinska vägen⁶

Stomlinje 4

- Banérgatan/Karlavägen⁷
- Odengatan/Roslagsgatan⁸
- Odengatan/Tulegatan⁹
- Odengatan/Döbelnsgatan⁹
- Odengatan/Hagagatan²
- Odengatan/Sigtunagatan²
- Odengatan/Valhallavägen²
- S:t Eriksgatan/S:t Göransgatan²
- S:t Eriksgatan/Fleminggatan²
- S:t Eriksgatan/Alströmergatan²
- S:t Eriksgatan vid södra brofästet²

- S:t Eriksgatan/Drottningholmsvägen⁵
- Fridhemsplan/Drottningholmsvägen⁸
- S:t Göransgatan/Fridhemsgatan¹

- 1: Signalen kommer att tas bort.
- 2: Kommer att få signalprioritering under 2002.
- 3: Har prioritering i ena riktningen. Byggs om under 2002 för att få bättre prioritet.
- 4: Utredning pågår. Om bedömning görs att det är möjligt och lämpligt att ge bussen prioritet utförs detta under 2002.
- 5: Kommer ej att få prioritering på grund av att det ej är lämpligt. Skulle inte ge bussen någon fördel mot hur det är utan prioritering.
- 6: Signalanläggningen ägs av Solna Stad.
- 7: Kommer inte att få prioritering. Övergångsställe vid skola. Signalen är släckt tills någon anmäler att de behöver gå över.
- 8: Prioritet finns i ena riktningen, för andra riktningen har bedömningen gjorts att prioritet inte behövs.
- 9: På Odengatan är det så många olika korsningar och tätt med bussar att prioritering i dessa korsningar inte skulle ge någon positiv effekt. Signalerna är samordnade vilket ger bussarna tillräcklig framkomlighet.

? **Vilka korsningar har signalprioritering som inte är i drift (installerade men ej startade)? Varför?**

Som nämnts ovan är det ett flertal korsningar där prioritering kommer att tas i drift under året. I något fall kan det vara så att utbyggnaden av prioriteringen pågår och kommer att tas i drift inom kort. Så är fallet vid Riddarhustorget, S:t Eriksgatans korsning med Alströmergatan och Fleminggatan samt korsningen Fleminggatan/Fridhemsgatan. För övrigt finns det inga korsningar där det finns signalprioritering installerad men inte i drift.

? **Vilka signalreglerade korsningar har fått signalprioriteringen bortkopplad? Varför?**

När korsningar byggs om ges prioritering endast till stomlinjenätet. Detta sker med utgångspunkt i en överenskommelse med SL om att stomlinjenätet skall prioriteras. I vissa enstaka fall får även andra busslinjer behålla prioritet även efter ombyggnad.

Prioritering genereras via bussarna dataradio vilket i dagsläget endast de blå bussarna i innerstaden har. Detta innebär att alla röda bussar i princip inte har möjlighet att få prioritet. Signalprioritering för stomnätet har aldrig tagits bort. Däremot har bussarnas förmåga att anmäla sin ankomst till signalerna vid rätt tillfälle inte alltid fungerat tillfredsställande. På grund av positioneringsproblem kan det uppfattas som om prioriteten har kopplats bort. Busslink arbetar kontinuerligt med att rätta till dessa funktioner som allt eftersom fungerar bättre och bättre.

? **Hur snart kan stombussnätet vara i full drift?**

I slutet av 2002 kommer det att finnas signalprioritering längs stomlinje 1, 3 och 4, med undantag för de korsningar där man bedömt att signalprioritering inte är lämpligt.

För den framtida stomlinje 2 beräknas signalprioriteringen kunna färdigställas innan linjen startas förutsatt att kontoret ges möjlighet att prioritera detta projekt. Tiden från beslut till start av linje beräknas vara minst ett och ett halvt år.

Kontoret anser att det är av stor vikt att bussarna längs stomnätet ges god framkomlighet. För att åstadkomma detta skapas busskörfält och prioritering i trafiksignaler. Ett kontinuerligt arbete pågår tillsammans med SL och Busslink för att signalprioriteringen skall fungera så bra som möjligt.

Kontoret föreslår därför att det arbete som gemensamt pågår mellan kontoret, SL och Busslink skall fortsätta i befintliga arbetsgrupper.

SLUT