

Handläggare
Johanna Eriksson
08-508 262 36**Till**
Trafiknämnden
2016-03-10

Framkomlighetsåtgärder gällande stombusslinje 2 och 3. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av framkomlighetsförbättrande åtgärder för stomlinje 2 och 3 till en utgift om 3,5 miljoner kronor.

Lars Jolérus
Tf. FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefCamilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Staden och Trafikförvaltningen har en gemensam "Handlingsplan för stombusslinje 1-4". Planen sträcker sig över tiden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar och som på kort sikt kan bidra till att närma sig målet i Stomnässtrategin om en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp, på 20 km/h.

Det här utlåtandet innefattar ett förslag på framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 2 och 3 och liknar åtgärdspaketet som har genomförts på stombusslinje 4 och 1. Åtgärderna utförs i samverkan med Trafikförvaltningen och Keolis.

Målet är att genomförda åtgärder ska leda till:

- att spridningen mellan bussarna blir jämnare vilket gör att väntetiden minskar och bussarnas restidspålitlighet ökar och att trängseln minskar
- att restiden för linje 2 och 3 minskar med ca 10 % på de sträckor som inte berörs av Slussens ombyggnad

De föreslagna åtgärderna har sitt ursprung i analyser av data om bussarnas körtider, hållplatstider med mera och därefter har ett åtgärdsförslag tagits fram. De framkomlighetsförbättrande åtgärderna förväntas bidra till att uppsatta mål uppnås. Sammanfattningsvis innebär förslagen att knappt 800 meter nya permanenta och tidsbegränsade busskörfält inrättas (om busskörfältet på Birger Jarlsgatan genomförs). Väjningsplikt införs på ett flertal anslutande gator, framförallt längs Hantverkargatan. Ca 30 parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik.

Den totala kostnaden för kontoret uppskattas till ca 3,5 miljoner kronor.

Bakgrund

Staden och Trafikförvaltningen har en gemensam ”Handlingsplan för stombusslinje 1-4”. Planen sträcker sig över tiden 2012-2016 och syftar till att genomföra åtgärder som förbättrar framkomligheten för innerstadens stombussar och som på kort sikt kan bidra till att närma sig målet i Stomnässtrategin om en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp, på 20 km/h. I budget för 2016 har kontoret därtill i uppdrag att ta fram konkreta förslag som innebär att stombusstrafiken i innerstaden på sikt uppnår en medelhastighet på minst 20 km i timmen, i enlighet med framkomlighetsstrategin, samt att genomföra framkomlighetsåtgärder för stombusstrafiken utanför tullarna.

Under 2013/2014 genomfördes ett pilotprojekt med en komplett åtgärdsinsats på linje 4. Projektet syftade till att genomföra flertalet av de åtgärder som finns upptagna i handlingsplanen för att ge linje 4 en så god framkomlighet som möjligt, korta hållplatstiden samt förbättra pålitligheten. Projektet visade att det finns goda möjligheter att korta restiden och förbättra pålitligheten genom att genomföra de åtgärder som finns upptagna i handlingsplanen. Totalt minskade restiden som mest med knappt sex minuter.

Analys av regulariteten visade att den som gör en normalresa i genomsnitt har kunnat minska sin restid med över två minuter tack vare kortare körtid och minskad väntetid vid hållplats. Ett liknande projekt med tillhörande åtgärds paket genomfördes under 2015 på stomlinje 1. Effekter av genomförda åtgärder ska utvärderas under första halvan av 2016.

Under genomförandeperioden av den gemensamma handlingsplanen ska åtgärds paket genomföras på stombusslinje 1,2,3 och 4. För 2016 återstår att genomföra åtgärds paket för förbättrad framkomlighet och pålitlighet på stombusslinje 2 och 3.

Syfte och mål

För stomlinje 2 och 3 föreslås ett liknande åtgärds paket som genomfördes på stomlinje 1 och 4. Arbetet genomförs i samverkan med Trafikförvaltningen och Keolis.

Åtgärdsområden som är aktuella är:

- Förbättrad regularitet
- Förbättrad övervakning av felparkerade fordon
- Översyn av servicevärdar på hållplatser
- Ökad prioritering i gaturummet
- Prioritering i trafiksignaler

Det övergripande hastighetsmålet i framkomlighetstrategin och stamnätsplanen för stombusstrafiken är 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Målet är högt satt och kräver ett långsiktigt arbete och kraftfulla åtgärder för att vara möjligt att nå. Projektet syftar till att genomförda åtgärder ska bidra till ett närmande av det uppsatta hastighetsmålet.

Projektmålet är att genomförda åtgärder, precis som resultat från införda åtgärder för linje 1 och 4 har visat, ska öka pålitligheten och spridningen mellan bussarna vilket gör att väntetiden och trängseln på bussarna minskar och restiden kortas. Målsättningen är även att restiden för linje 2 och 3 minskar med ca 10 % på de sträckor som inte berörs av Slussens ombyggnad.

Ärendets beredning

De föreslagna åtgärderna har arbetats fram i nära samarbete med Trafikförvaltningen och Keolis. Åtgärderna har även stämts av internt på kontoret.

En workshop där representanter från trafikkontoret, Trafikförvaltningen och Keolis deltagit har genomförts med syfte

att skapa en gemensam problembild. Vidare har analys av data om bussarnas körtider, hållplatstider med mera gjorts. Därefter har ett arbete med att ta fram åtgärdsförslag genomförts.

Framkomlighetsåtgärder stomlinje 2

Delsträckor längs linje 2 har utretts och förslag på åtgärder som ger kortare körtider och bättre regularitet för stombussen har tagits fram. Sammanfattningsvis innebär förslagen att knappt 500 meter nya busskörvägar inrättas (om busskörvägen på Birger Jarlsgatan införs). Väjningsplikt införs på Upplandsgatan. Ca 20 parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Två hållplatser slås ihop till en längs Kungsträdgårdsgatan. Följande åtgärder föreslås genomföras utmed ett antal delsträckor längs linje 2.

Delsträcka 1 Södermalm

Delen från korsningen Folkungatan/Katarinavägen fram till Skeppsbron utgår och inkluderas istället i projektet för ombyggnationen av Slussen.

Bondegatan - Erstagatan

För att minska problematiken med många dubbelparkeringar på Bondegatan och Erstagatan tillskapas lastplatser. På Erstagatans östra sida direkt efter korsningen med Bondegatan flyttas befintlig lastplats fram 5 meter för att underlätta för bussen att klara svängen. I och med de utökade lastplatserna kommer några parkeringsplatser tas bort.



Figur 1. Södermalm Folkungagatan, Bondegatan och Erstagatan.

Korsningen Erstagatan/Folkungagatan

I korsningen Erstagatan/Folkungagatan flyttas väjningsplikten fram samt att cykelbanan flyttas norr ut och läggs ihop med övergångsstället. Detta för att förhindra att bilar blockerar stombussen vid övergångsstället på Folkungagatan.

Delsträcka 2 City

Slottskajen - Strömgatan åtgärder vid evenemang

Vid de många evenemang som sker i Stockholm leds stombuss 2 ofta om via Slottskajen och Strömgatan. För att underlätta framkomligheten utförs två mindre åtgärder. På Slottskajen strax efter Strömbbron förminskas mittrefugen för att underlätta högersväng från Strömbbron till Slottskajen. På Kungsträdgårdsgatan i korsningen med Strömgatan förminskas mittrefugen för att underlätta vänstersväng från Strömgatan in på Kungsträdgårdsgatan.

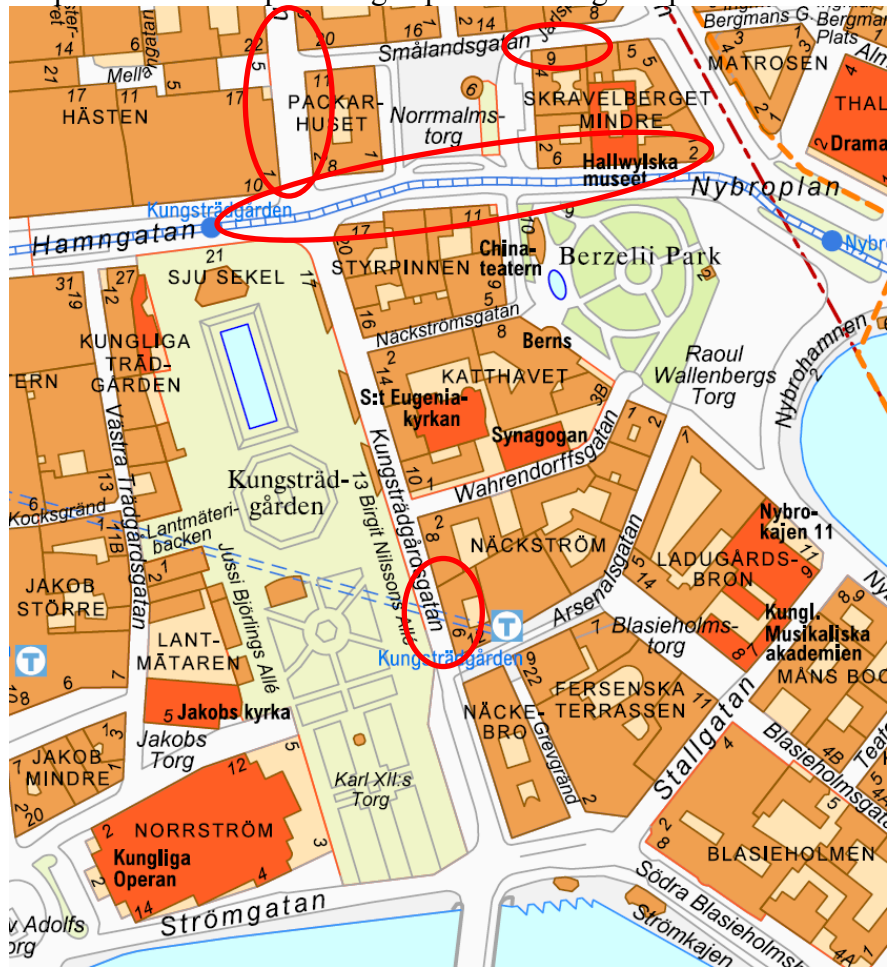
Kungsträdgårdsgatan

I norrgående riktning föreslås busshållplatserna Karl XII:s torg och Kungsträdgården slås samman och flyttas norrut till efter korsningen Kungsträdgårdsgatan-Arsenalsgatan. Beslut tas av Trafikförvaltningen. Den nya hållplatsen byggs ut som en klackhållplats. Detta medför att en handikapparkering samt två parkeringsplatser försvinner och att MC parkeringen flyttas till efter korsningen på Wahrendorffsgatan där två parkeringsplatser försvinner. Handikapparkeringsplatsen som försvinner har idag inget tillstånd knutet till sig. Befintlig lastplats och handikapparkering till Kungsträdgårdsgatan 8 kvarstår. Cykelfält anläggs i början av Kungsträdgårdsgatan för att leda cyklister från

Strömbron. När Kungsträdgårdsgatans hållplats närmast Hamngatan tas bort flyttas kantstenen för att utöka körutrymmet för bussen.

Norrlandsgatan

På Norrlandsgatan mellan Hamngatan och Smålandsgatan görs det östra körfältet om till busskörfält på 35 meter. Klacken närmast Hamngatan minskas ner för att få till ett busskörfält med 3,5 meters bredd. För att underlätta för bussens framkomlighet byter lastplatsen och MC parkeringen på Norrlandsgatan plats.



Figur 2. Kungsträdgårdsgatan, Hamngatan, Norrlandsgatan och Smålandsgatan på Norrmalm.

Smålandsgatan

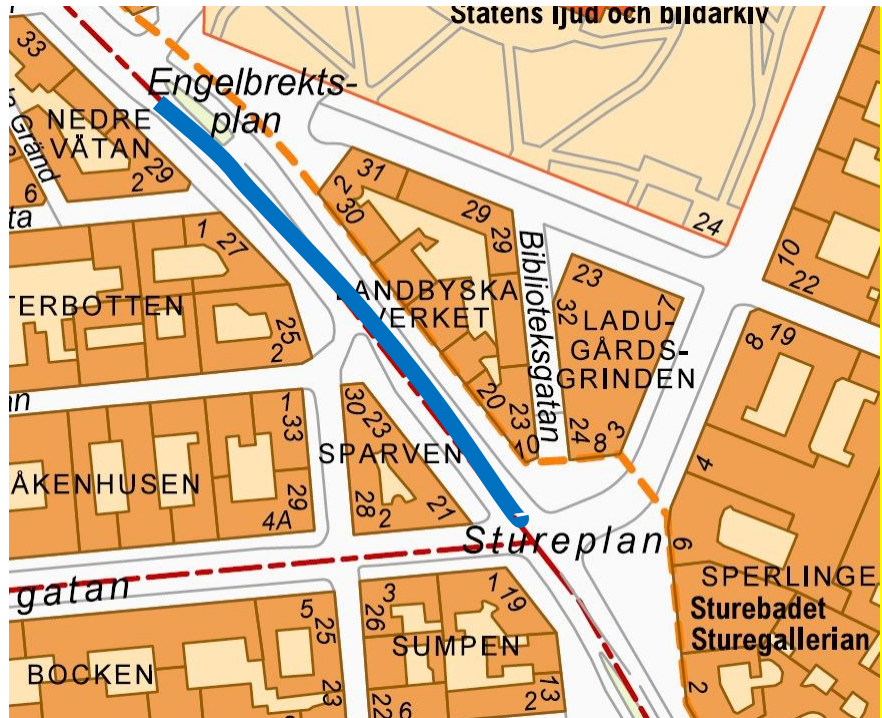
På Smålandsgatan 9 tydliggörs lastplatsen genom markering på gångbanan.

Hamngatan

Nytt busskörfält på 95 meter anläggs på Hamngatan mellan Nybroplan och Norrmalmstorg. Från Nybroplan kommer två körfält som vävs ihop till ett i höjd med Hamngatan 2.

Birger Jarlsgatan

Möjligheten till ett nytt mittförlagt busskörfält på Birger Jarlsgatan söderut mellan Engelbrektsgatan och Stureplan utreds vidare.



Figur 3. Birger Jarlsgatan mellan Engelbrektsplan och Stureplan.

Delsträcka 3 Norrmalm Vasastan

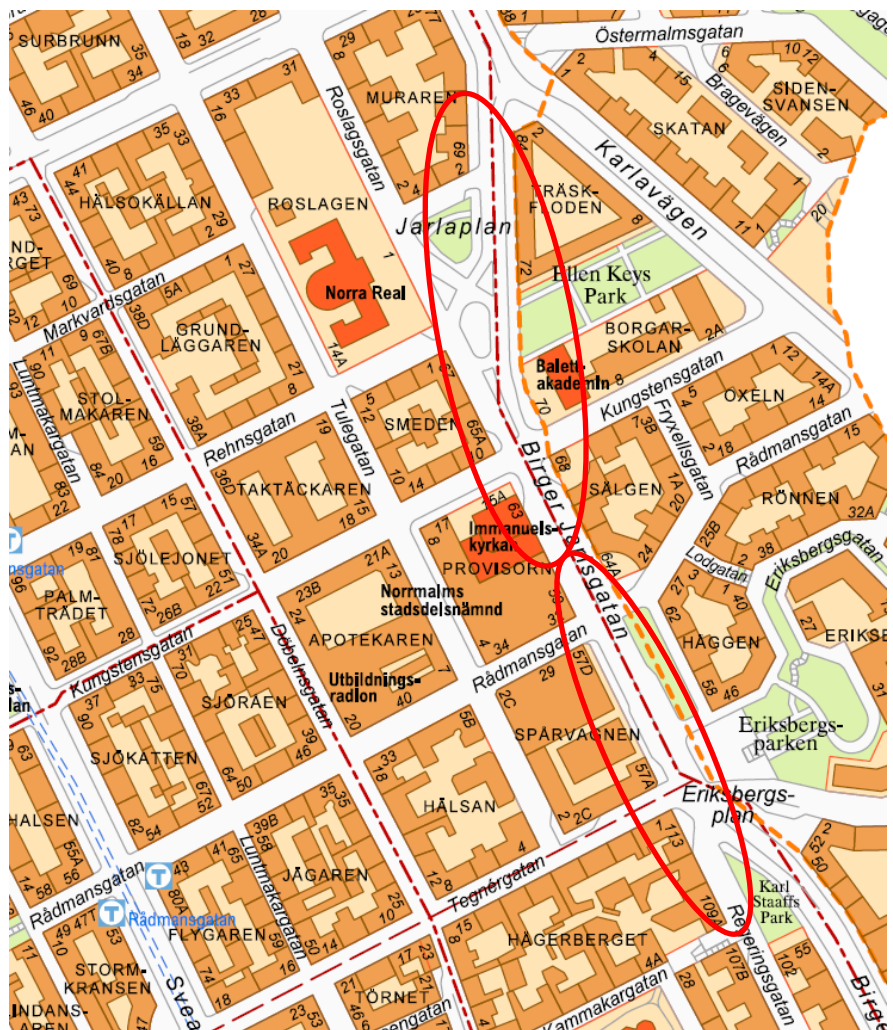
Birger Jarlsgatan

Nytt busskörfält på 115 meter anläggs på Birger Jarlsgatan norrut mellan Regeringsgatan och fram till hållplats Tegnérgatan. 50 meter innan korsningen med Runebergsgatan målas mittersta körfältet om till busskörfält. På Regeringsgatan innan korsningen med Birger Jarlsgatan förtydligas målning och skyltning för att visa att det västra körfältet går rakt fram och det östra körfältet svänger höger. På Birger Jarlsgatan innan korsningen med Rådmanngatan ändras målning i mittkörfältet till att bara tillåta trafik rakt fram.

I korsningen Birger Jarlsgatan Roslagsgatan införs väjningsplikt från Roslagsgatan. För att förtydliga gällande reglering och öka trafiksäkerheten smalnas övergångstället av till ett körfält.

Roslagsgatan

På Roslagsgatan mellan Birger Jarlsgatan och Odengatan på den östra sidan omvandlas tre parkeringsplatser och en handikappplats till lastplats. Handikapparkeringsplatsen som försvinner har idag inget tillstånd knutet till sig.



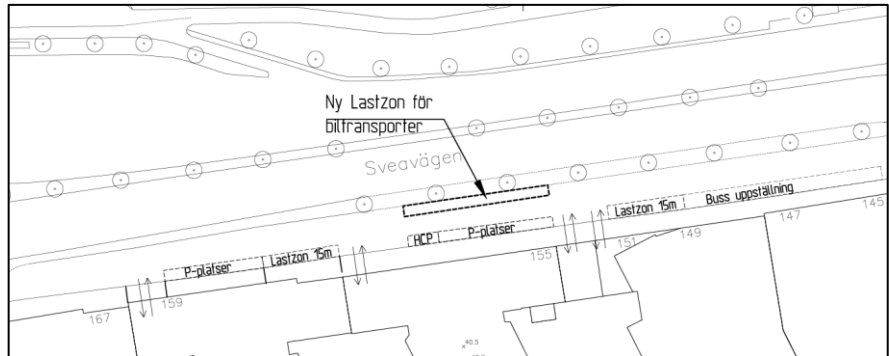
Figur 4. Birger Jarlsgatan mot Odengatan.

Upplandsgatan

I korsningen med Frejgatan införs väjningsplikt för trafik på Frejgatan.

Sveavägen

En ny lastplats målas upp där bilfirman idag står för att lasta av sina bilar. För att förbättra framkomligheten för bussen införs stoppförbud på södra sidan vilket medför att två parkeringsplatser försvinner.



Figur 5. Skiss på lastplats för transporter vid Sveavägen.

Framkomlighetsåtgärder stomlinje 3

Delsträckor längs stomlinje 3 har utretts och förslag på åtgärder som ger kortare körtider för bussen har tagits fram. Sammanfattningsvis innebär förslagen att 275 meter nya, permanenta och tidsbegränsade busskörfält inrättas. Väjningsplikt införs på ett flertal anslutande gator, framförallt längs Hantverkargatan. Elva parkeringsplatser kommer att utgå till förmån för bättre framkomlighet för buss- och cykeltrafik. Nya lastplatser och kollektivtrafikkörfält skapas främst genom att sträckor med parkeringsförbud utgår. Följande åtgärder föreslås genomföras utmed ett antal delsträckor längs stomlinje 3.

Delsträcka 1 Södermalm

Kring Södersjukhuset sker arbete i ett separat projekt från Locum där en översyn görs av bland annat entrétorget i samband med en större ombyggnad av sjukhuset. Locum är väghållare för gatorna närmast Södersjukhuset. Åtgärder för linje 3 inkluderas därför i Locums projekt och inga åtgärder för Södersjukhuset beskrivs här.

Delen från korsningen Folkungatan/Katarinavägen fram till Skeppsbron utgår i detta projekt och ingår istället i projektet för ombyggnationen av Slussen.

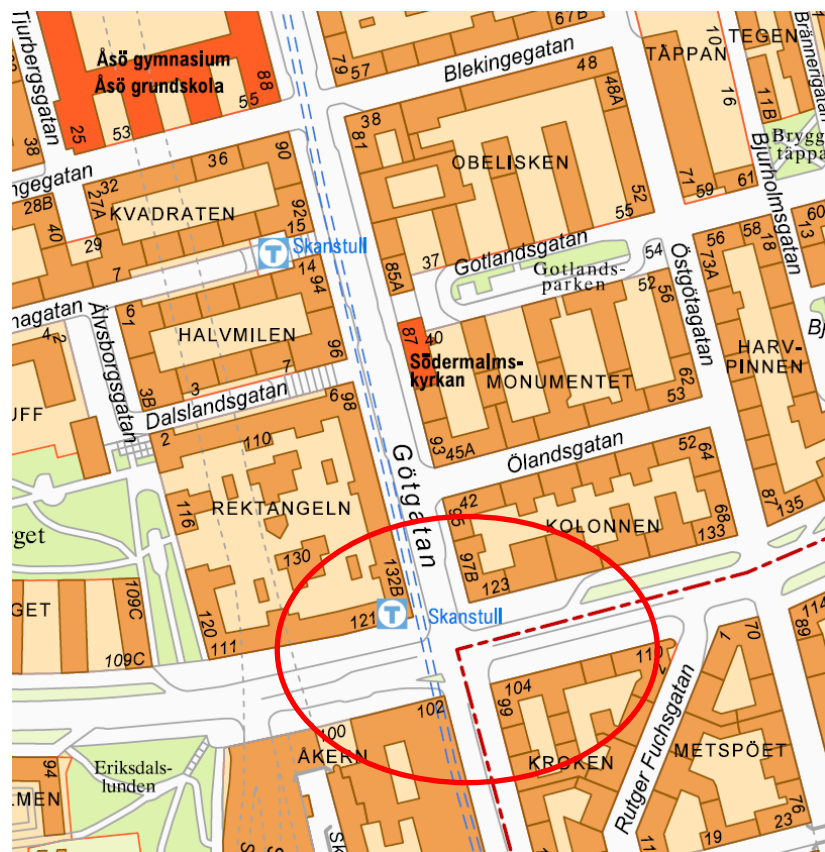
Korsningen Götgatan – Ringvägen, Skanstull

För att underlätta för busstrafiken i riktning mot Södersjukhuset genom korsningen skapas ett kollektivtrafikkörfält i höger körfält. Bakgrunden är att högersvängande fordon stoppas upp av

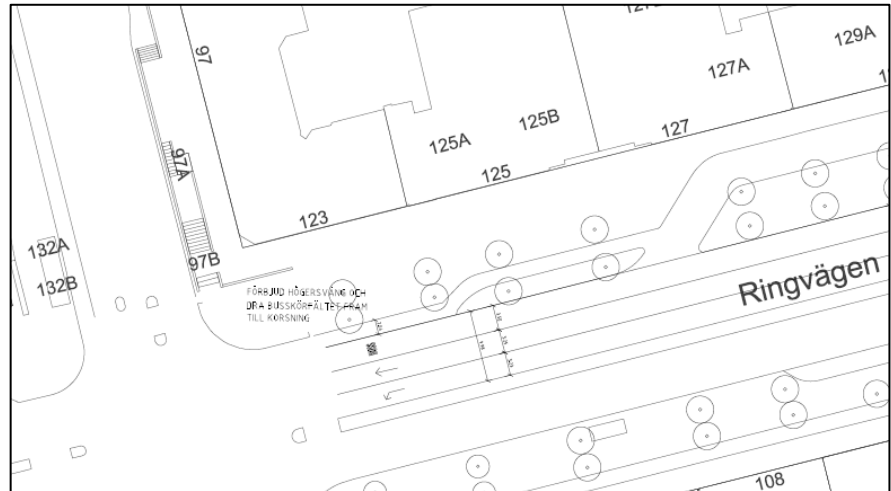
fotgängare som får grönt i övergångsstället över Götgatan vilket hindrar stombusstrafiken.

Ett ca 50 meter långt kollektivtrafikkörfält skapas som en förlängning på befintligt kollektivtrafikkörfält. Med ny körfältsindelning utgår möjligheten för biltrafiken att svänga höger in på Götgatan i denna korsning. Taxitrafik kommer att tillåtas i kollektivtrafikkörfältet inklusive möjligheten att svänga höger.

Övrig trafik som vill ta sig från Ringvägen till Götgatan hänvisas istället till att köra Östgötagatan och Blekingegatan. Är målpunkten på Götgatan men söder om Blekingegatan krävs att den trafikanten kör rakt fram på Ringvägen mot Södersjukhuset och gör en u-sväng för att därefter göra en vänstersväng in på Götgatan.



Figur 6. Götgatan och Ringvägen vid Skanstull på Södermalm.



Figur 7. Skiss Korsningen Götgatan- Ringvägen.

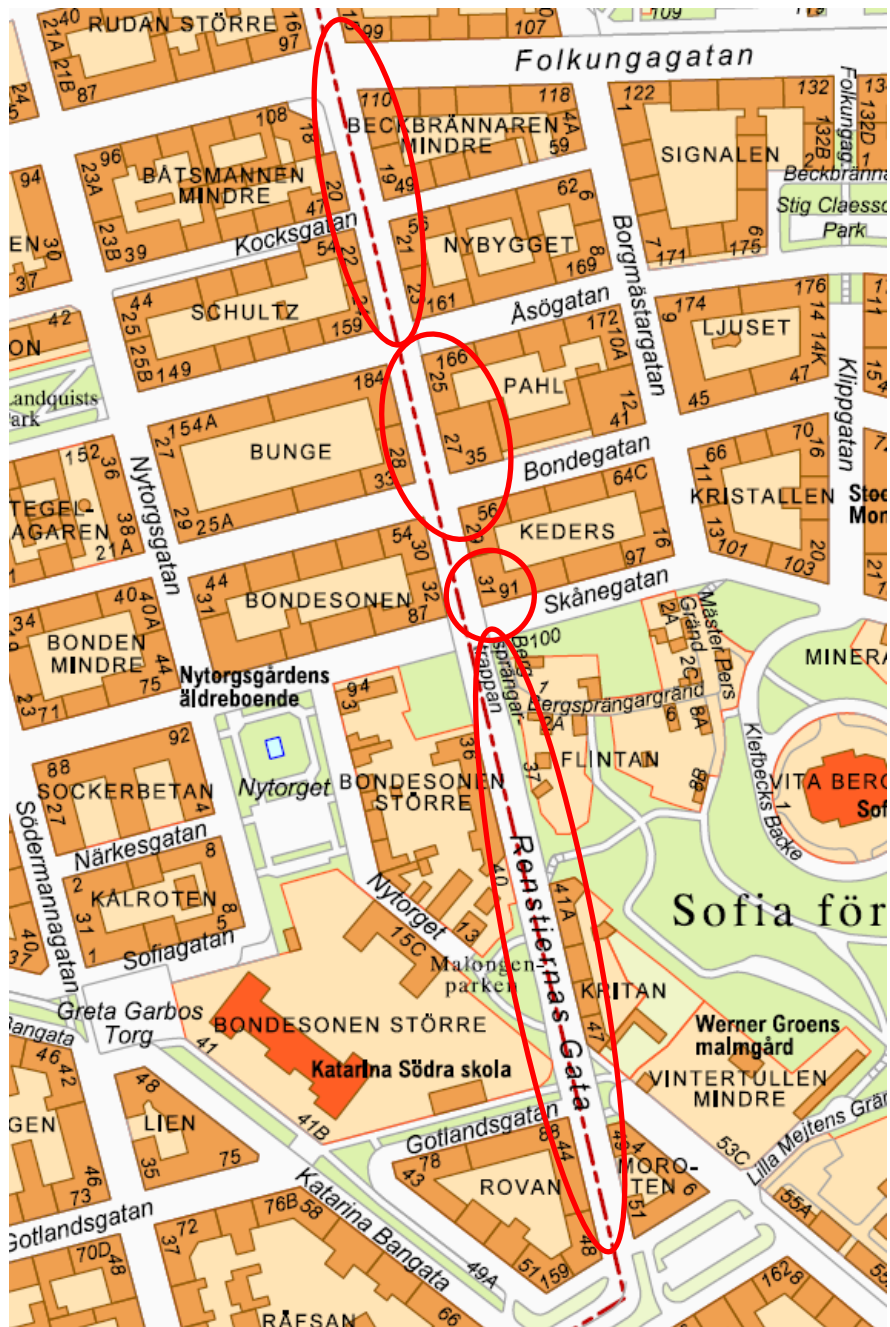
Renstiernas gata

Befintlig tidsbegränsning av busskörfältet utökas och de nya tiderna blir kl. 7-10, 15-19 på vardagar samt kl. 11-14 på lördag och dag före helgdag. Detta gäller på Renstiernas gata i norrgående riktning mellan husnummer 41 och 51. Övriga tider råder parkeringsförbud enligt befintligt vägmärke från korsningen Katarina Bangata.

Behovet av angöring anses vara lågt mellan Renstiernas gata 41 och Skånegatan i riktning norrut och tidsbegränsningarna för busskörfältet tas därför bort och istället gäller det dygnet runt.

I höjd med Renstiernas gata 31 finns idag en lastplats. Tiderna för denna ändras till kl. 10-15 vardagar. Samtidigt utökas tiderna för befintligt busskörfält till kl. 7-10, 15-19 på vardagar samt kl. 11-14 på lördag och dag före helgdag.

Mellan Bondegatan och Åsögatan i båda riktningarna finns idag ett tidsbegränsat busskörfält. Skyltningen anger ett tidsbegränsat busskörfält men eftersom det är en hållplats längs hela kvarteret tas tilläggstavlor bort.



Figur 8. Renstiernas Gatan på Södermalm.

Mellan Åsögatan och Kocksgatan i riktning norrut är busskörvälet idag tidsbegränsat. Denna tidsbegränsning tas bort och kollektivtrafikkörvälet gäller istället dygnet runt. Angöringsbehov tillgodoses via tvärgator.

I södergående riktning mellan Renstiernas Gata 18 och upp till Åsögatan är det idag reglerat med stoppförbud kl. 16-18 och parkeringsförbud övrig tid. Här ändras regleringen till ett nytt kollektivtrafikkörvälet (ca 85 m) som gäller kl. 7-10, 15-19, övrig tid

parkeringsförbud. Detta ger även en enhetlighet i skyltningen av kollektivtrafikkörfälten då tiderna är samma som på andra sträckor.

I norrgående riktning i anslutning mot Folkungagatan ändras körfältsindelningen med anledning av omledningen av busstrafiken på grund av ombyggnaden av Slussen. Nuvarande högersvängkörfält ersätts av ett kombinerat höger och rakt fram. Det nuvarande kombinerade rakt fram och vänster ersätts av ett separat vänstersvängkörfält.

Delsträcka 2 Kungsholmen

Hantverkargatan

I östra delen av Hantverkargatan i riktning västerut finns idag en uppställningsplats för turistbussar. Denna uppställningsplats ger ibland problem för stomlinje 3 i riktning mot Karolinska Sjukhuset då passagen förbi kan bli för smal. På motstående sida av gatan finns uppställningsplatser för personbilar och förslaget är att uppställningsplatserna för bussar flyttas till andra sidan av Hantverkargatan, dvs. i riktning österut. Här föreslås även att antalet uppställningsplatser för bussar utökas till totalt 60 meter vilket innebär att 4 bussar kan parkera där.

Effekten blir att:

- 60 meter parkering (motsvarande ca tio platser) för personbilar utgår
- En ny uppställningsplats för buss tillkommer



Figur 9. Hantverkargatan på Kungsholmen.

Tvärgator till Hantverkargatan som idag är oregrerade och där högerregeln gäller ändras till reglering med väjningsplikt mot Hantverkargatan. Detta gäller för:

- Samuel Owens gata
- Skillinggränd
- Kaplansbacken
- Södra Agnegatan

- John Ericssonsgatan (väjningsplikt sätts upp för cykeltrafiken då passage av motorfordonstrafik inte är tillåten enligt nuvarande skyltning)



Figur 10. Hantverkargatan på Kungsholmen.

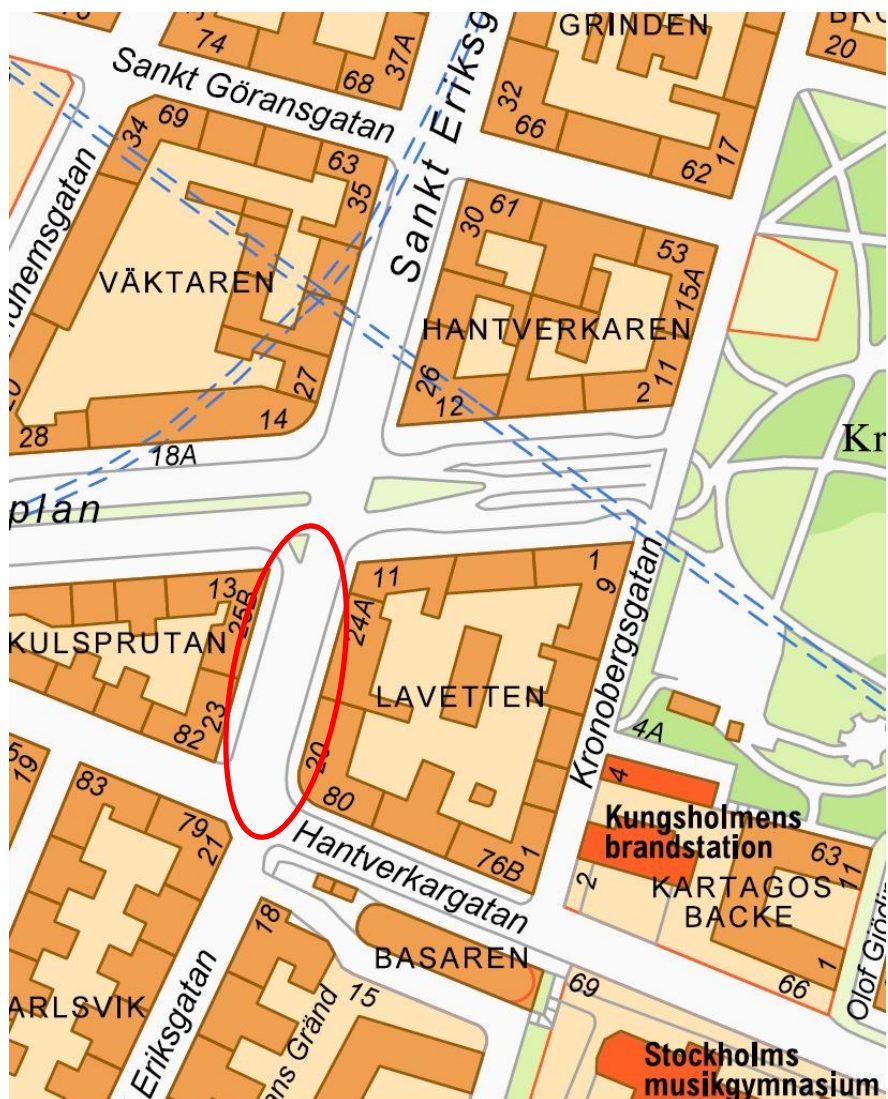
Problem med dubbelparkering har uppmärksammats längs sträckan då godstrafiken saknar tillräckligt med lastplatser. En utökning föreslås därför av antalet lastplatser för att förbättra framkomligheten för busstrafiken genom följande ändringar:

- Befintlig lastplats vid Hantverkargatan 21 (vid 7-eleven) utökas från 15 m till 30 m. Tre parkeringsplatser för bilar utgår. En av lastplatserna reserveras för tunga fordon och lätt lastbil.
- Befintlig lastplats vid Hantverkargatan 35 förlängs bakåt från 15 m till 30 m. Idag är ytan skyltad som parkeringsförbud varför 15 m av denna yta således utgår. En av lastplatserna reserveras för tunga fordon och lätt lastbil.
- Befintlig lastplats vid Hantverkargatan 8 förlängs från 12 m till 30 m. Utökat yta är idag skyltad med parkeringsförbud mellan kl. 9-17. En av lastplatserna reserveras för tunga fordon och lätt lastbil.

Sankt Eriksgatan

På Sankt Eriksgatan i riktning norrut mellan Hantverkargatan och Drottningholmsvägen görs följande ändringar:

- För höger körfält införs stoppförbud mellan kl. 7-10 samt 15-19, övrig tid parkeringsförbud. Befintlig lastplats i kvarteret utökas till 20 m samt tidsbegränsas till kl. 10-15.
- Mittkörfältet reserveras för busstrafiken mellan kl. 7-10 samt 15-19. Befintliga körfältspilar kvarstår och signalanläggningen ändras inte. Den totala längden på det nya kollektivtrafikkörfältet är ca 70 m.



Figur 11. Sankt Eriksgatan vid Fridhemsplan.

Effekten av detta blir att tiden för tillåten angöring för annan trafik än godstrafik reduceras. Godstrafiken får utökad sträcka för angöring men begränsning i tid. Busstrafiken får bättre framkomlighet till signalen vid Fridhemsplan under högtrafik.

Delsträcka 3 Norrmalm Vasastan

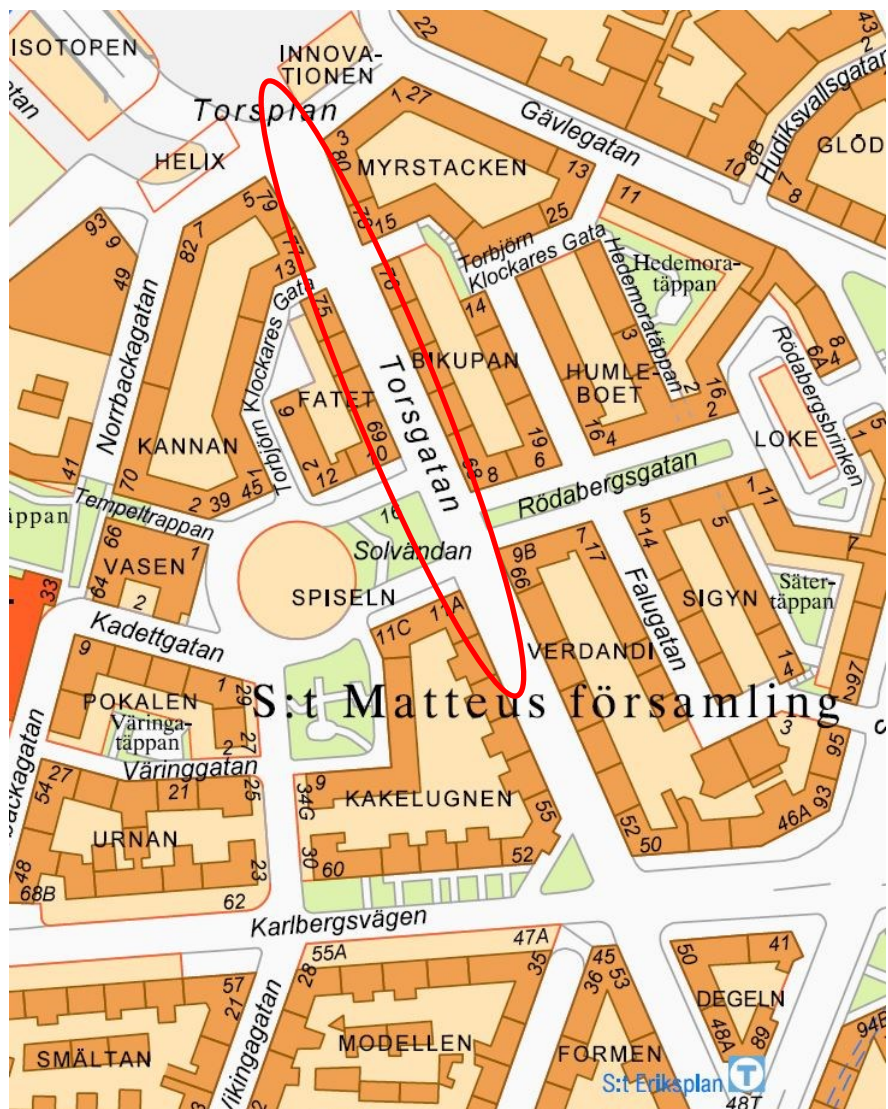
Sankt Eriksplan

Övergångsstället på Odengatan direkt väster om hållplatsen Sankt Eriksplan utgår och ersätts av gångpassage. Övergångsstället som går över den nya cykelbanan föreslås vara kvar då det dels är helt nyanlagt och dels inte påverkar framkomligheten för busstrafiken.

Torsgatan

Längs Torsgatan norr om Rödbergsgatan, i riktning norrut, införs ett nytt tidsbegränsat busskörfält (kl. 7-10, 15-19) på ca 70 m. Befintliga lastplatser längs sträckan kvarstår men tidsbegränsas till kl. 10-15.

På Torsgatan, södergående riktning är det idag redan skyltat som kollektivtrafikkörfält men vägmarkeringen syns inte tillräckligt varför ny målning föreslås på denna sträcka.



Figur 12. Kartan visar Torsgatan Vasastan.

Prioritering i trafiksignaler

Merparten av alla trafiksignaler utmed linje 2 och 3 är utrustade med bussprioritering. Utmed linje 3 kommer två korsningar, Tegelbacken och Stadshusbron-Klara Strandsleden, som saknar bussprioritering utrustas med detta. Mindre justering av befintlig bussprioritering i ett fåtal korsningar genomförs för att minska bussens väntetid ytterligare. Även omfördelning av gröntid i korsningar kan bli aktuell för att förbättra framkomligheten för bussen.

Uppföljning av åtgärder för stomlinje 2 och 3

Målet om en hastighet om 20 km/h är ett långsiktigt mål för stombussarna. Att se över de olika stombusslinjerna individuellt syftar till att framkomligheten och hastigheten ska öka och på sikt nå de långsiktiga målen. Projektet kommer att följas upp på för att se om de uppsatta projektmålen har nåtts för stomlinjerna 2 och 3 på samma sätt som gjorts för linje 1 och 4. Data för körtider, hållplatstider, regularitet med mera kommer att samlas in under en tremånadersperiod våren 2016 och jämförs med samma period 2017, då åtgärderna har varit genomförda under ett halvår. Utifrån resultaten från uppföljningen görs eventuella justeringar.

Analys och konsekvenser

Framkomlighet

Genom att skapa busskörfält, förbättra signalprioriteringen samt minska möjligheten till hindrande uppställning av fordon utmed stomlinje 2 och 3 bedöms framkomligheten förbättras.

Gång, cykeltrafik och biltrafik som korsar stombussgatorna kan få längre väntetider vid korsningar när bussarnas framkomlighet prioriteras. Samtidigt får alla trafikslag som trafikerar längs med stomlinjegatorna kortare väntetider.

Genom de reserverade körfälten bedöms även att körtidsvariationerna kommer att minska vilket ger en förbättrad regularitet och pålitlighet i busstrafiken, vilket ger kortare väntetider och att fler får sittplats.

Cykel

Påverkan på cykeltrafiken bedöms som liten om än positiv. Till exempel införs väjningsplikt från Birger Jarlsgatan vid Jarlsplan. För att förtydliga åtgärden smalnas körfälten av till ett körfält innan övergångstället vilket leder till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Framkomligheten för cykel ökar även i början av

Kungsträdgårdsgatan då cykelfält anläggs för att leda cyklister från Strömbron.

Bil

I detta skede av projektet är det inte helt klarlagt vilken påverkan åtgärderna har på biltrafikens framkomlighet. Det är rimligt att anta att en ökad köbildning kan uppstå på vissa platser som en konsekvens av att körfältsutrymme ges till kollektivtrafiken. Projektet för linje 4 visade dock ingen påverkan på bilarnas framkomlighet.

Tillgänglighet

Om Trafikförvaltningen fattar beslutet om att slå ihop hållplatserna vid Kungsträdgården kan resenärer som idag använder de hållplatser få en något förändrad tillgänglighet, antingen positiv eller negativt. Samtidigt som några resenärer kan få en längre gångväg till hållplats får resenärerna på bussen kortare restider genom att bussen inte stannar lika ofta.

Ett antal av de föreslagna gatuåtgärderna kommer att medföra att möjlighet till angöring av fastigheter kan komma att begränsas.

Miljö

Från ett långsiktigt perspektiv är det viktigt att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik för att minimera trafikens miljöpåverkan. En attraktiv och pålitlig kollektivtrafik är en förutsättning för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Den direkta påverkan på miljön är svårbedömd. En viss ökad köbildning kan uppstå på vissa platser som en konsekvens av att körfältsutrymme ges till kollektivtrafiken.

Angöring och parkering

Totalt sett kommer utrymmet för lastplatser att öka. Det kommer att ske genom att lastplatsernas förlängs.

Ca 30 parkeringsplatser kommer att utgå.

Ekonomi

Projektet kommer att samfinansieras mellan trafikkontoret, trafikförvaltningen och Keolis. Den totala kostnaden för projektet beräknas till 6,5 miljoner kronor. Kostnader för extern projektledning och uppföljning delas lika mellan staden, Trafikförvaltningen och Keolis. Kostnader för gatuåtgärder och projektering/byggledning förutsätts delas lika mellan staden och Trafikförvaltningen. Den

totala kostnaden för kontoret beräknas till ca 3,5 miljoner kr. Finansiering genom stadsmiljöavtalet kommer sökas i vår vilket, vid beviljande kan reducera kontorets kostnader till 2,5 miljoner kr.

Åtgärder för utveckling och förbättring av system för regularitet genomförs av Keolis och Trafikförvaltningen tillsammans. Kostnader för översyn och utökning av trafikvärdar vid hållplatser bekostas av Keolis.

Borttagningen av ca 30 parkeringsplatser kommer att minska trafikkontorets intäkter från parkeringsavgifter med ca 3,2 miljoner kr/år. Föreslagna åtgärder bedöms inte i övrigt påverka kontorets driftsbudget.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av framkomlighetsförbättrande åtgärder för stomlinje 2 och 3 till en utgift om 3,5 miljoner kronor.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1. Framkomlighetsåtgärder linje 2
2. Bilaga 2. Framkomlighetsåtgärder linje 3