

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 260 63**Till**
Trafiknämnden
2017-11-23

Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 178 och 179. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden fattar inriktningsbeslut för framkomlighetsåtgärder längs stombusslinjerna 178 och 179 inom Stockholms stad enligt kontorets tjänsteutlåtande, till en beräknad utgift av 5 mnkr

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Staden och trafikförvaltningen har tillsammans tagit fram ”Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021” som syftar till att utreda och genomföra åtgärder för att förbättra stombussarnas framkomlighet och pålitlighet. I november 2016 antogs denna av trafiknämnden.

Detta ärende omfattar framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjerna 178 och 179 i de delar där linjerna trafikerar inom Stockholms stad.

De åtgärder som föreslås är relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder inom befintligt vägutrymme. Åtgärderna utförs i samverkan med trafikförvaltningen, Trafikverket och

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 63
Växel 08-508 272 00
stina.airijoki@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

bussentreprenören Arriva. Målet är att förbättra stombussarnas förutsättningar genom att förkorta restiden, öka pålitligheten samt närma sig hastighetsmålet. Kompletterande mål och indikatorer för arbetet är under utredning och nya mål kan bli aktuella att följa upp.

Sammanfattningsvis innebär förslagen att omkring 1000 meter nya busskörfält anläggs, att fyra nya eller förlängda hållplatslägen anordnas, att ny reglering i syfte att öka bussens framkomlighet införs längs flera gator och i flera korsningar. Cirka 14 parkeringsplatser kommer att utgå.

Projektets totala utgifter uppskattas till 7,5 mnkr och de totala intäkterna till 2,5 mnkr. Nettoutgiften för kontoret bedöms därmed uppgå till ca 5 mnkr.

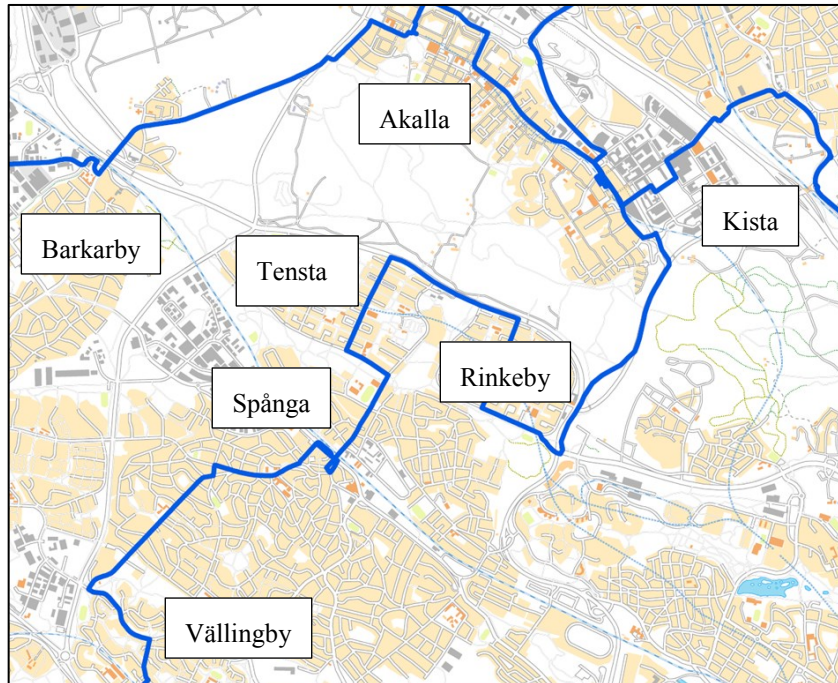
Bakgrund

Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021

Staden och trafikförvaltningen har tagit fram ”Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021”, vilken antogs av trafiknämnden i november 2016. Handlingsplanen syftar till att utreda och genomföra åtgärder för att förbättra stombussarnas framkomlighet och pålitlighet. Handlingsplanen gäller för åren 2017-2021. Fokus ligger på stomlinjer inom Stockholms stad utanför innerstaden, dvs. de så kallade ”170-linjerna”.

Syftet är att genomföra åtgärder enligt planeringsinriktning A och B, i stadens framkomlighetsstrategi, att framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för kapacitetsstarka färdmedel som kollektivtrafik och ge fler människor möjlighet att förflytta sig med dessa färdmedel. På kort sikt bidrar de åtgärder som genomförs till att närma sig hastighetsmålet i stomnätplanen. Arbetet är en fortsättning på den handlingsplan som genomförts under perioden 2012-2016, för alla stombusslinjer i innerstaden, och syftar till att genomföra liknande åtgärdspaket för stombusslinjerna i ytterstaden.

Detta är det första av tre paket för genomförande av relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjer i ytterstaden. Paketet berör stombusslinjerna 178 och 179 i de delar där linjerna trafikerar inom Stockholms stad (se figur 1). Stombusslinje 178 trafikerar från Mörby via Kista till Jakobsberg. Stombusslinje 179 trafikerar från Vällingby via Kista till Sollentuna.



Figur 1 Stombusslinjerna 178 från Jakobsberg via Kista till Mörby och 179 från Vällingby via Kista mot Sollentuna, inom Stockholms stad.

Organisation

Kontoret utför projektet i nära samverkan med trafikförvaltningen, Trafikverket och bussentreprenören. Erfarenhet från tidigare arbete med innerstadens stombusslinjer visar att samverkan och aktiv delaktighet från alla fyra ingående parter där respektive organisation ansvarat för olika områden är en framgångsfaktor.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Förslag till åtgärder

De åtgärder som föreslås liknar de som redan utförts för stombusslinjerna i innerstaden och omfattar relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder för befintliga stombusslinjer inom befintligt vägutrymme. De åtgärder som i första hand är aktuella för att förbättra framkomligheten för stombussarna är:

- Bättre prioritering i gaturummet
- Bättre prioritering i trafiksignaler
- Översyn av hållplatsutformning och lägen
- Bättre övervakning av felparkerade fordon

Trafikkontoret har i samarbete med trafikförvaltningen, Trafikverket och bussentreprenören Arriva tagit fram ett paket med åtgärder att arbeta vidare med under 2017-2018. Både enklare åtgärder (t ex justering av signalprioriteringar, ändrad reglering och skylt- och vägmärkningsåtgärder) och större åtgärder (t ex gatuombyggnader) föreslås. Några exempel på åtgärder beskrivs närmare nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen att omkring 1000 meter nya busskörvägar anläggs, att fyra nya eller förlängda hållplatslägen anordnas, att ny reglering i syfte att öka bussens framkomlighet införs längs flera gator och i flera korsningar. Cirka 14 parkeringsplatser kommer att utgå.

Prioritering i trafiksignaler

Trafikkontoret kommer genomföra en teknisk genomgång av den bussprioritering (PRIBUSS) i trafiksignalerna som finns i de signalanläggningar som trafikeras av linje 178 och 179. Inom projektet kommer alla trafiksignaler som finns utmed linje 178 och 179 att ses över så att deras funktion är optimerad.

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 178

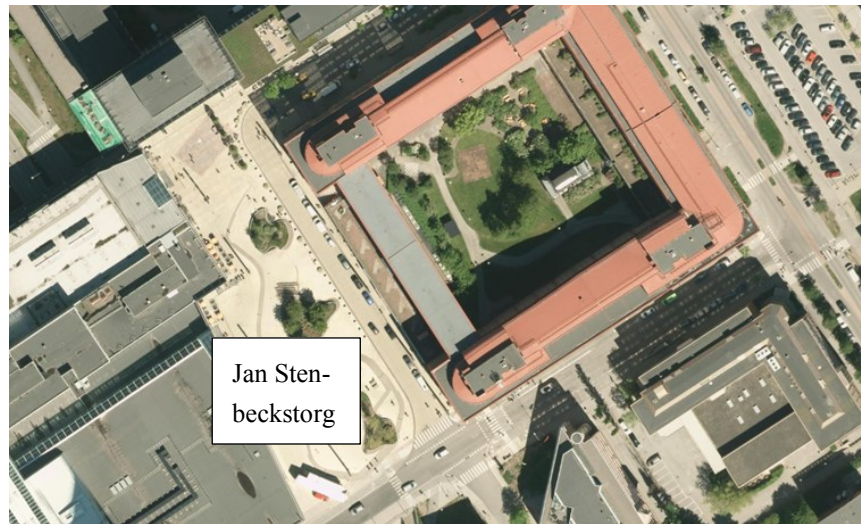
Större och mindre trimningsåtgärder planeras längs med stomlinje 178 på fyra platser, vilka kan ses i figur 2 nedan. De mer omfattande åtgärderna beskrivs i texten nedan.



Figur 2 Översikt över platser där trimningsåtgärder utförs längs stomlinje 178; hållplats Grönlandsgången, längs Kistagången och Torsnäsgratan, i Kista bussterminal samt i anslutning till Akallalänken.

Kistagången och Torsnäsgratan

Torsnäsgratan och Kistagången är reglerad som gata enbart tillåten för buss i linjetrafik. Regelefterlevnaden är dock låg; det är vanligt med parkerade bilar på sträckan, vilket hindrar busstrafiken och har lett till att bussarna sedan flera år tillbaka tvingas välja annan väg. De största framkomlighetsproblemen noteras vid Jan Stenbecks torg, se figur 3. Ökad parkeringsövervakning har genomförts men avbrutits av arbetsmiljöskäl på grund av hot om våld.



Figur 3 Felparkerade bilar vid Jan Stenbecks torg i korsningen Kistagången/Torsnäsgatan

För att komma till rätta med problemet med olovlig trafik överväger kontoret spårviddshinder med ramp i början och slut av bussgatan, (se figur 4 för placering). Jämfört med nedgrävda spårviddshinder är spårviddshinder med ramp billigare, och dessutom medför de inga ingrepp på det garage som ligger under gatan (se figur 5). Innan ett slutgiltigt beslut fattas om anläggningen kommer samråd hållas med polis och ambulans.

Förslaget försvårar drift och underhåll av gatan och kan även påverka tillgängligheten för polis och ambulans, men bedöms ändå kunna genomföras som en tillfällig åtgärd i avvaktan på att hela gatan byggs om som en följd av den planerade spårvägen. I dagsläget är det oklart om trafikförvaltningen avser att låta spårväg och buss trafikera gatan tillsammans. Åtgärden ger bussen genare körväg och ett mer strategiskt hållplatsläge vid gallerian.



Figur 4 Placering av spårviddshinder vid Kistagången och Torsnäsgatan i Kista.



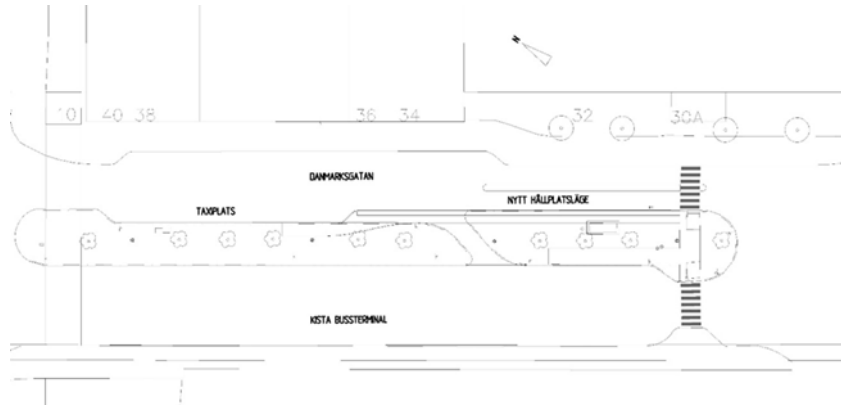
Figur 5 Spårviddshinder med ramp, exempel från Slussen

Kista bussterminal

Kista bussterminal trafikeras av både linje 178 och 179. Terminalen bedöms vara underdimensionerad och det finns brister med en för snäv kurva i utfarten söderut. I korsningen Danmarksgatan/ Köpenhamngatan efterlevs högerregeln dåligt, vilket bidrar till att det är svårt att komma ut från bussterminalen.

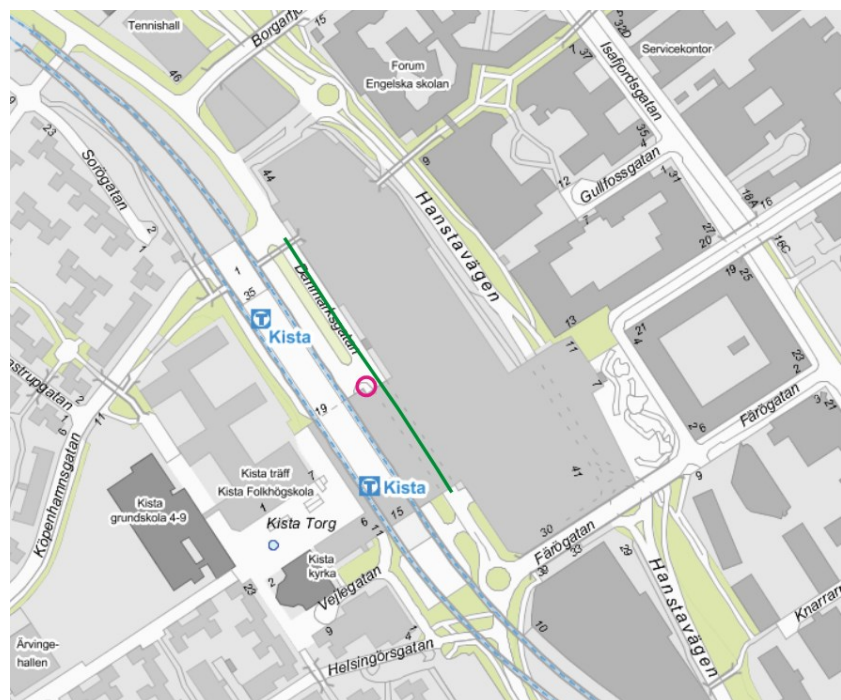
En ny busshållplats föreslås i utkanten av terminalen på Danmarksgatan för snabbare på- och avstigning (se figur 6). Bussen behöver då inte köra in i bussterminalen i riktning mot Järfälla, vilket skapar en genare sträckning. Den nya busshållplatsen skapar även ytterligare kapacitet i bussterminalen.

I och med att en ny busshållplats skapas måste taxiplatserna flyttas. De nya taxiplatserna blir något färre och placeras i förlängningen av den nya busshållplatsen på Danmarksgatan, enligt figur 7. Dagens utformning där taxibilarna delvis står inne i terminalen utgår. På motstående sida av gatan finns idag korttidsparkering (2 timmar). Korttidsparkeringen regleras om till 30 minuter. Om behov finns kan parkeringen på denna sida utgå till förmån för ytterligare taxiplatser. Vid utfart från terminalen i öst justeras kantstenslinjen för att förenkla för svängande busstrafik.



Figur 6 Danmarksgatan med ny busshållplats för bussar mot Järfälla, samt justerad taxiplats.

I anslutning till den nya busshållplatsen föreslås 230 meter ny bussgata längs Danmarksgatan i sydlig riktning (markerat med grönt i figur 7). Förslaget förbättrar framkomligheten för busstrafiken och gör det enklare för busschaufförer att svänga in och ut från terminalen.



Figur 7 Översikt över Kista bussterminal. Ny bussgata för södergående trafik markerad i grönt. Ring markerar område för justering av kantsten vid utfart.

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 179

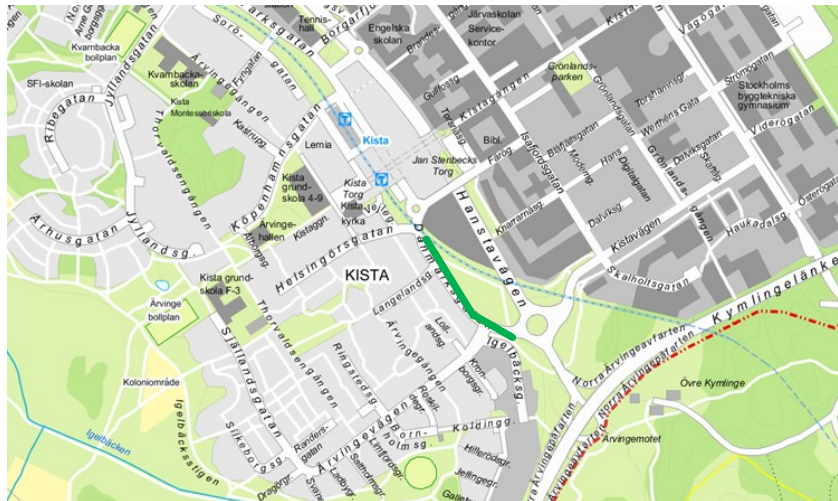
Större och mindre trimningsåtgärder planeras längs med stomlinje 179 på 13 platser (figur 8). De mer omfattande åtgärderna beskrivs i texten nedan.



Figur 8 Översikt över platser där större och mindre trimningsåtgärder föreslås längs med busslinje 179s färdväg.

Danmarksgatan/Langelandsgatan

Det är idag problem med köbildning från Langelandsgatan och cirkulationsplatsen mot E18. Busskörfält föreslås längs Danmarksgatan söderut inom befintligt gatuområde mot cirkulationen, se grön markering i Figur 9 nedan. Ett övergångsställe på Danmarksgatan hastighetssäkras med väggkuddar som en följd av att det blir två körfält i samma riktning förbi övergångsstället. Strax innan cirkulationsplatsen avslutas busskörfältet för att möjliggöra för övrig trafik att svänga höger i rondellen.



Figur 9 Danmarksgratan i Kista, där nytt busskörfält (grön markering) anläggs.

Hållplats Rinkebysvängen

Vid hållplatserna Rinkebysvängen är det i nuläget problem med att hållplatserna är för korta för att rymma två bussar. Dessutom sker omkörningar av buss som stannat vid hållplats, trots heldragen linje och dålig sikt, samtidigt som gångtrafikanter i vissa fall genar över vägen istället för att använda befintlig gångtunnel under Rinkebysvängen. De senaste 15 åren har ett handfull svåra olyckor inträffat där gångtrafikanter skadats eller dödats när de korsat vägen i plan.



Figur 10 Hållplatser längs Rinkebysvängen förlängs och tillgänglighetsanpassas. En ny mittrefug mellan hållplatserna förhindrar omkörning..

Befintliga busshållplatser förlängs och tillgänglighetsanpassas, se figur 10. En mittrefug anläggs mellan hållplatserna, för att förhindra omkörning av buss vid hållplatsen. Mittrefugen kan även utformas med staket för att förhindra gående att passera gatan i plan vid hållplatserna. Dessutom föreslås ett nytt övergångsställe i anslutning till befintlig cirkulation och en ny gångväg på södra sidan Rinkebysvängen till den östra hållplatsen. Detta ger en genare gångväg till hållplatsen för gående österifrån.

Hållplats Rinkeby Centrum (Rinkebystråket)

Befintliga hållplatser är korta, vilket skapar förseningar för busstrafiken då enbart en buss åt gången kan hämta och lämna passagerare. Hållplatsen för trafik i riktning mot Sollentuna föreslås förlängas, se figur 11.



Figur 11 Förlängning av hållplats Rinkeby C (södergående trafik) på Rinkebystråket

Här föreslås även förbättrad skyltning mellan tunnelbana och buss. Den norra hållplatsen är nybyggd i samband med upprustning av Rinkebystråket och påverkas därför inte av detta projekt.

Analys och konsekvenser

Erfarenheterna från tidigare genomfört arbete visar att det är möjligt att med relativt små medel skapa förbättringar för ett stort antal av kollektivtrafikens resenärer. Arbetsformen med samarbete mellan landsting, stad och trafikoperatörer för förbättrad framkomlighet är av avgörande betydelse för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Uppföljning av åtgärder för stombusslinje 178 och 179

Projektet kommer att följas upp för att se om uppsatta mål nåtts för stomlinje 178 och 179. Data för körtider, hållplatstider, regularitet med mera kommer att samlas in under en tremånadersperiod hösten 2017 och jämförs med samma period 2018, då åtgärderna har genomförts. Utifrån resultaten från uppföljningen görs eventuella justeringar.

Framkomlighet

Genom att skapa busskörfält, förbättra signalprioriteringen samt minska möjligheten till hindrande uppställning av fordon utmed stomlinje 178 och 179 bedöms framkomligheten förbättras.

Framkomlighet för biltrafiken minskar, men bedöms fortsatt god på de allra flesta tider och platser.

Genom de reserverade körfälten bedöms även att körtidsvariationerna kommer att minska vilket ger en förbättrad regularitet och pålitlighet i busstrafiken, vilket i sin tur leder till kortare väntetider och minskad trängsel i bussarna.

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.

Förlängning av befintliga hållplatser på Rinkebysvängen samt vid Rinkeby centrum innebär ökad framkomlighet då bussar inte behöver vänta på att framförvarande buss ska lämna hållplats innan nästa buss kan köra in.

Förbättringen inne i Kista terminalen med ett flyttat hållplatsläge tillsammans med nytt läge för taxi innebär förbättrad framkomlighet för bussarna och genare körväg. Bussarna får dessutom utökade ytor för uppställning. För gångtrafikanterna blir det något längre att nå taxiplatserna samt det nya hållplatsläget för bussen från tunnelbanan.

För gångtrafikanter innebär införandet av busskörfält på Danmarksgratan i Kista ett ytterligare körfält att passera vid övergångsstället, vilket leder till försämrad framkomlighet. Försämrad trafiksäkerhet kompenseras med vägkuddar för att säkerställa låga hastigheter.

Tillgänglighet

Om trafikförvaltningen fattar beslutet om att dra in hållplats Härjedalsgatan alternativt Arbrågatan i Vällingby kan resenärer som idag använder hållplatsen få försämrad tillgänglighet. Dock stannar lokalbussar vid hållplatsen även i fortsättningen, vilket till viss del väger upp om stombussen inte fortsätter angöra hållplatsen.

De busshållplatser som förlängs kommer att tillgänglighetsanpassas i de fall de inte är det idag. Genom att anlägga ett nytt övergångsställe över Rinkebysvängen möjliggörs att passera gatan också i plan och gångvägen till och från hållplatsen blir för vissa kortare, än om man enbart hänvisas till befintlig gångtunnel.

Längs Kistagången föreslås spårviddshinder. I dagsläget har taxi möjlighet att trafikera sträckan, vilket inte blir möjligt om spårviddshinder anläggs. Dock är gatan redan idag reglerad som bussgata i detaljplan, vilket innebär att angöring redan idag är begränsad. Däremot kan framkomligheten för polis och ambulans påverkas negativt av åtgärden.

I två fall föreslås att tidsbegränsad parkering längs stombusstråken tas bort. I dessa fall kan möjligheten att angöra omkringliggande fastigheter påverkas negativt. Dock finns i båda fallen alternativ möjlighet till angöring och parkering på fastighetsmark. I ett fall, vid Kistaterminalen, påverkas angöringsmöjlighet för taxi och antalet taxiplatser blir färre.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förväntas öka vid hållplatserna på Rinkebysvängen, eftersom risken för omkörningar i skymd sikt minskar med en ny refug mellan hållplatserna. Busschauffören får en säkrare utkörning från busshållplatsen när de inte behöver ta hänsyn till omkörande trafik vid hållplatsen.

Parkering och angöring

På Skattegårdsvägen i Vällingby tas cirka 12 parkeringsplatser bort. Vid Värsta allé tas två handikapplatser bort. På Kälvestavägen i Vällingby medför nytt stannandeförbud att två till tre platser för angöring utgår. Vid Kista bussterminal minskar antalet taxiangöringsplatser något till förmån för ett nytt läge för busshållplatsen.

Jämställdhet

Studier visar att kvinnor står för ca 58 % av resorna i kollektivtrafiken. Investeringar som leder till bättre framkomlighet för kollektivtrafiken är bra för alla resenärer, men då kvinnor i något högre grad än män använder kollektivtrafiken, förbättras kvinnors resmöjligheter i något högre grad än mäns.

Ekonomi

Projektet kommer att samfinansieras mellan trafikkontoret, Trafikförvaltningen, Trafikverket och Arriva. Utgifter delas mellan ingående parter.

Den totala utgiften för projektet beräknas till ca 7,5 mnkr. Medfinansiering från ingående parter ger ett totalt bidrag på 0,7 mnkr och EU-bidrag från Eccentric reducerar stadens utgifter med 0,5 mnkr. Staden har sökt och beviljats 1 mnkr i bidrag till genomförandet genom Stadsmiljöavtal. Totalt innebär detta intäkter om cirka 2,3 mnkr. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 5 mnkr. Det kan även finnas möjlighet till bidrag via särskilt avsatta centrala investeringsmedel för klimatåtgärder, vilket kommer att sökas under hösten/vintern 2017, vilket ytterligare kan reducera kontorets utgifter.

Borttagandet av ca 14 parkeringsplatser kommer inte påverka trafikkontorets intäkter, eftersom parkeringsavgift inte utgår för dessa i dagsläget.

Tidplan

Arbetet inleddes under våren 2017, med att en gemensam problembild skapades, genom en workshop där alla berörda parter deltog. Dessutom samlades data om bussarnas körtider, hållplatstider med mera in för analys.

Under hösten 2017 har arbetet med att ta fram åtgärdsförslag inom respektive åtgärdsområde pågått. Vidare projektering av de åtgärder staden ansvarar för planeras under hösten och vintern 2017. Ett genomförandebeslut är planerat till vintern 2018.

Utförande av åtgärder planeras med stadens årsentreprenör, med start våren 2018 och målsättning att vara färdigställt under 2018.

Inom respektive trimningspaket för 170-linjerna genomförs en utvärdering av genomförda åtgärder och dess måluppfyllelse. För stombusslinje 178 och 179 kommer uppföljning att genomföras under senhösten 2018.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om inriktning för framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjerna 178 och 179 till en sammanlagd utgift om 5 mnkr.

Slut