

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063**Till**
Trafiknämnden
2018-12-10

Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 172 och 173. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet framkomlighetsåtgärder längs stombusslinjerna 172 och 173 inom Stockholms stad upp till 2,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 11,0 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 063
Växel 08-508 27 200
stina.airijoki@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

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 172 och 173 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 bussentreprenören Keolis, samt grannkommunerna Huddinge och Botkyrka. Målet är att förbättra stombussarnas förutsättningar genom att förkorta restiden och öka pålitligheten och förutsägbarheten.

Sammanfattningsvis innebär förslagen att omkring 1700 meter nya busskörvägar anläggs, att en befintlig hållplats tillgänglighetsanpassas, stombussen upphör att trafikera 16 hållplatser samt att ny reglering införs längs flera gator och i flera korsningar.

Projektets totala utgifter uppskattas till 11,0 mnkr och de totala inkomsterna till 2,5 mnkr. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 8,5 mnkr. För genomförande av åtgärden vid Rågsvedskorset ska genomförandeavtal tecknas med Trafikverket, vilket kan komma att reducera kontorets utgifter ytterligare.

Merparten av åtgärderna är planerade att utföras under 2019.

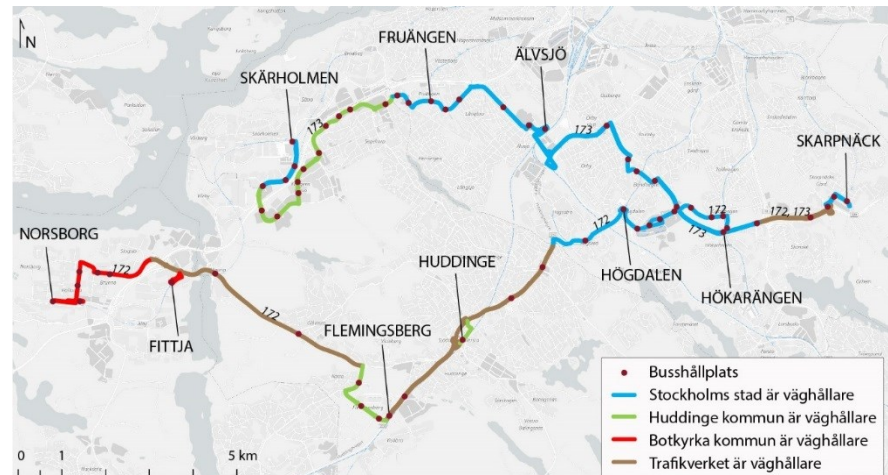
Bakgrund

Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021

Staden och trafikförvaltningen har tagit fram ”Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021”, som 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”.

Detta är det andra av tre paket för genomförande av relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjer i ytterstaden. Paketet berör stombusslinjerna 172 och 173 i de delar där linjerna trafikerar inom Stockholms stad (se figur 1). Stombusslinje 172 trafikerar från Norsborg via Fittja, Flemingsberg, Huddinge, Högdalen, Hökarängen till Skarpnäck. Stombusslinje 173 trafikerar från Skärholmen via Fruängen, Älvsjö, Hökarängen till Skarpnäck. Övriga väghållare längs respektive linjesträckning

planerar motsvarande åtgärder inom sitt ansvarsområde, för att ge bussen ökad framkomlighet längs hela dess sträckning.



Figur 1 Åtgärdsförslaget omfattar stombusslinjerna 172 från Norsborg via Fittja, Flemingsberg, Huddinge, Högdalen, Hökarängen till Skarpnäck och 173 från Skärholmen via Fruängen, Älvsjö, Hökarängen till Skarpnäck. Blå linje motsvarar sträckning där Stockholms stad är väghållare.

Projekt mål

Målsättningen med de framkomlighetsåtgärder som planeras är att förkorta stombussens restid och öka dess förutsägbarhet och pålitlighet. Ökad förutsägbarhet innebär att variationen i restid ska minska och pålitlighetsmålet syftar till att variationen i resenärens väntetid vid hållplats ska minska. På kort sikt bidrar de åtgärder som genomförs till att närma sig hastighetsmålet i stamnätsplanen.

Ärendets beredning

Kontoret utför projektet i nära samverkan med trafikförvaltningen, Trafikverket och bussentreprenören. Vid probleminventering och framtagande av åtgärdsförslag har grannkommunerna Huddinge och Botkyrka medverkat. Erfarenhet från tidigare arbete med innerstadens stombusslinjer visar att samverkan och aktiv delaktighet från alla ingående parter där respektive organisation ansvarat för olika områden är en framgångsfaktor. Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Förslag till åtgärder

De åtgärder som föreslås liknar de som redan utförts för stombusslinjerna i innerstaden samt för stombusslinje 178 och 179 i västerort 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 genom nya busskörfält och ny reglering i korsningspunkter
- Översyn av hållplatslägen och hållplatsavstånd
- Översyn av linjesträckning för en gen körväg
- Bättre prioritering i trafiksignaler
- Bättre övervakning av felparkerade fordon

Trafikkontoret har i samarbete med trafikförvaltningen, Trafikverket och bussentreprenören Keolis tagit fram ett paket med åtgärder att arbeta vidare med under 2018-2019. Både enklare åtgärder och större åtgärder föreslås. De mer omfattande åtgärderna beskrivs närmare nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen inom Stockholms stad att omkring 1700 meter nya busskörfält anläggs, att ett nytt hållplatsläge anordnas och en befintlig hållplats tillgänglighetsanpassas, stombussen upphör att trafikera 16 hållplatser och att ny reglering i syfte att öka bussens framkomlighet införs längs flera gator och i flera korsningar. De åtgärder som bedöms ha störst påverkan på att minska restiden är indragna hållplatser samt ändrad linjesträckning, vilket är åtgärder som ligger inom trafikförvaltningens och bussentreprenörens ansvar, efter samråd med staden.

Prioritering i trafiksignaler

Trafikkontoret kommer genomföra en teknisk genomgång av den bussprioritering (PRIBUSS) i trafiksignalerna som finns i de signalanläggningar som trafikeras av linje 172 och 173. Inom projektet kommer alla trafiksignaler som finns utmed linje 172 och 173 att ses över så att deras funktion är optimerad. Kontoret avser även att se över gröntidsfördelningen längs Huddingevägen, delen Åbyvägen till Örbyleden där linje 173 trafikerar, för att öka framkomligheten längs Huddingevägen på denna sträcka.

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 172

Större och mindre trimningsåtgärder planeras längs med stomlinje 172 på 12 platser, vilka kan ses i bilaga 1. De mer omfattande åtgärderna beskrivs i texten nedan.

Förutom mindre trimningsåtgärder som exempelvis flytt av refuger och liknande föreslås följande mer omfattande åtgärder för linje 172:

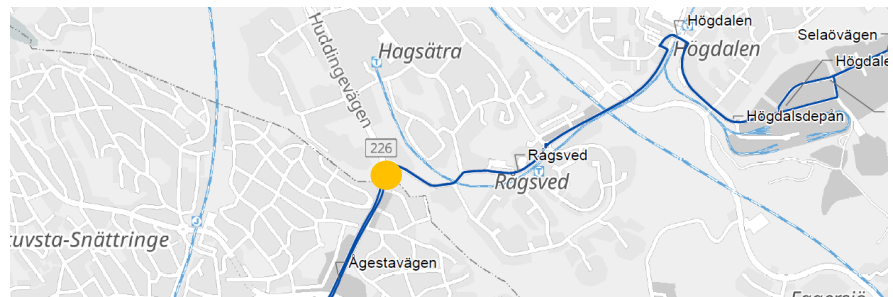
- 0,5 km nya busskörfält
- 6 hållplatser som hoppas över av stombussen

- Ändrad linjesträckning mellan Högdalen och Hökarängen
- Översyn av trafiksignalanläggningar

Delar av ovanstående åtgärder avser sträckor i Sköndal och Skarpnäck, där linje 172 och linje 173 går parallellt vilket därmed även ger förbättringar för linje 173.

Korsningen Huddingevägen/Rågsvedsvägen

Det är köbildning på Huddingevägen vilket hindrar bussens framkomlighet (figur 2).



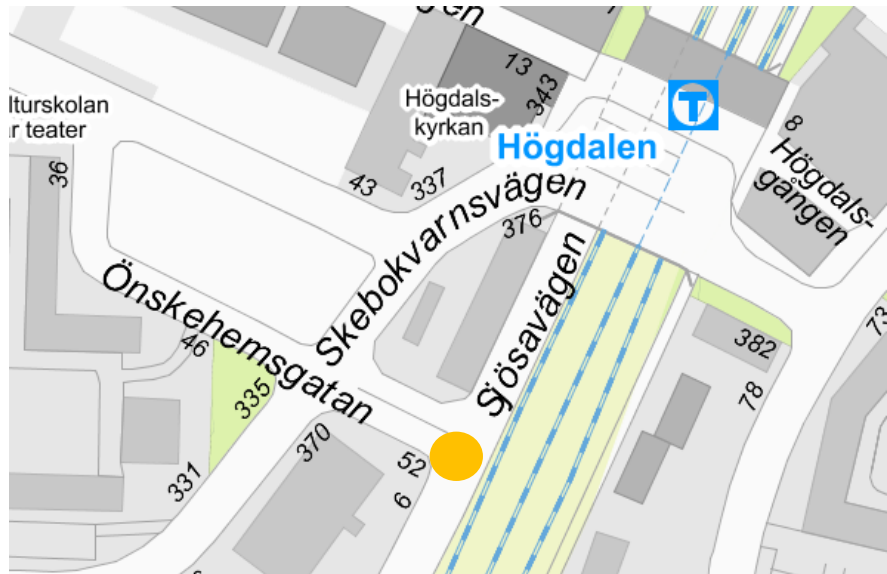
Figur 2 Översikt korsningen Huddingevägen/ Rågsvedsvägen där Trafikverket och Stockholms stad är väghållare.

Åtgärdsförslaget berör både Stockholms stad och Trafikverket och innebär att ett cirka 170 meter långt nytt kollektivtrafikkörfält skapas genom att ta utrymme från mittrefugen. För genomförandet krävs ett genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket som reglerar fördelning av ansvar och kostnader. På Rågsvedsvägen ges bussen möjlighet att svänga vänster från höger körfält.

Korsningen Önskehemsgatan/Sjösavägen/Rågsvedsvägen

I korsningen Önskehemsgatan/Sjösavägen/Rågsvedsvägen har trafiken på Önskehemsgatan väjningsplikt. Buss 172 som ska svänga ut från Önskehemsgatan kan där bli ståendes för att invänta en lucka i trafiken.

Åtgärdsförslaget innebär att väjningsplikten ändras till fördel för busstrafiken (figur 3). Åtgärden kompletteras med avsmalning/klack vid övergångsstället, för att tydliggöra prioriteringen i korsningen, samt ge gående ökad trafiksäkerhet.

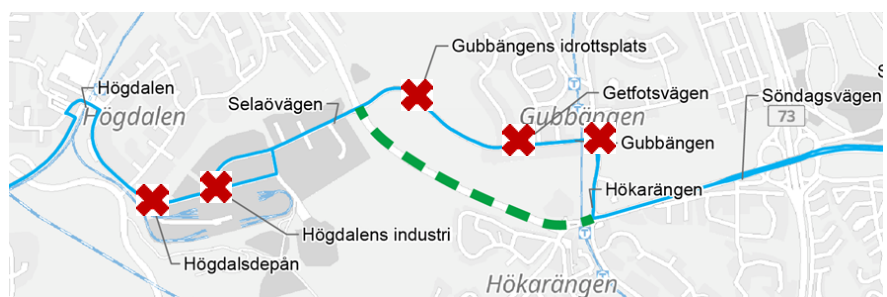


Figur 3 Åtgärdsförslag med svängande huvudled vid Önskehemsgatan/ Sjösavägen/ Rågsvedsvägen, där bussen ges företräde i korsning.

Ändrad linjesträckning mellan hållplats Högdalen och hållplats Hökarängen

Mellan hållplatserna Högdalen och Hökarängen finns ett flertal hållplatser som ligger nära varandra. Dessutom har de, i många fall, få på- och avstigande resenärer. Stomlinje 172 trafikerar idag Majrovägen via Gubbängen innan den når Hökarängen.

För att möjliggöra en snabbare linjesträckning för stombussen föreslås att linje 143 som idag har slutstation Högdalen fortsätter enligt stombussens nuvarande sträckning till Hökarängen samtidigt som linje 172 stannar vid färre hållplatser och ges en snabbare väg till och från Hökarängen via Örbyleden (figur 4).

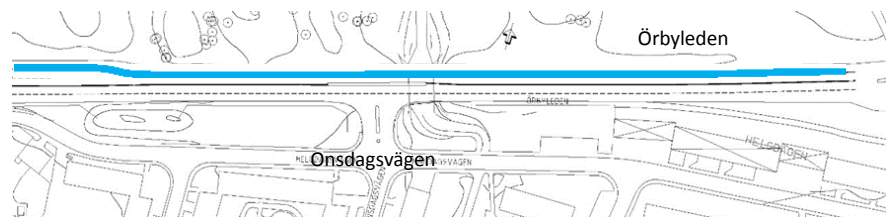


Figur 4 Åtgärdsförslag mellan Högdalen och Hökarängen med ny linjesträckning för stombussen (markerat i grönt) samt 5 hållplatser som hoppas över (markerade med röda kryss). Befintlig linjesträckning ersätts av linje 143 som förlängs till Hökarängen.

En ny linjesträckning via Örbyleden för stombusslinje 172 innebär också att den kan nyttja det nya busskörväg som finns beskrivet senare i texten. Dessa åtgärder förutsätter också att trafikförvaltningen minskar antalet hållplatser som trafikeras av stombussen.

Örbyleden mellan hållplats Söndagsvägen och hållplats Lingvägen

Restiderna på Örbyleden mellan hållplats Söndagsvägen och Lingvägen i riktning västerut försämras på förmiddagarna för både buss 172 och 173, då bussarna ofta fastnar i köer. Under morgonrusningen tar sträckan knappt dubbelt så lång tid för bussarna att passera som i lågtrafik.

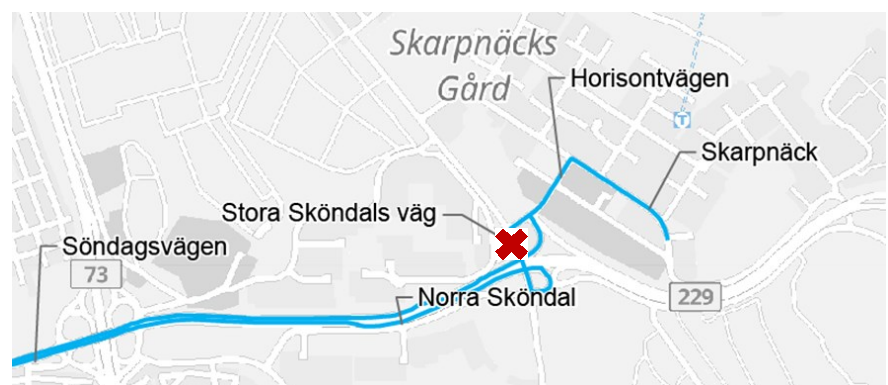


Figur 5 Örbyleden mellan hållplats Söndagsvägen och hållplats Lingvägen med föreslaget cirka 340 meter nytt busskörfält (markerat i blått) i riktning mot Hökarängen, som ersätter ett bilkörfält på delar av sträckan.

Åtgärdsförslaget innebär att ersätta ett av de befintliga körfälten och införa cirka 340 meter busskörfält i höger körfält från cirka 50 meter väster om trafiksignalen vid Söndagsvägen (figur 5). Det nya busskörfältet sträcker sig fram till den plats där befintligt busskörfält tar vid. Sträckan trafikeras även av stomlinje 173.

Hållplats Stora Sköndals väg

Det är få på- och avstigande på hållplatsen Stora Sköndals väg, där både stomlinje 172 och 173 stannar vid trafik österut. Hållplatsen ligger ungefär 260 meter från nästa hållplats. Åtgärdsförslaget innebär att stombussen inte längre stannar på denna hållplats (figur 6). Hållplatsen trafikeras i övrigt av linje 181, som fortsätter stanna här.



Figur 6 Översikt hållplats Stora Sköndals väg som föreslås hoppas över av både stomlinje 172 och 173.

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 173

Större och mindre trimningsåtgärder planeras längs med stomlinje 173 på 20 platser (se bilaga 2). De mer omfattande åtgärderna beskrivs i texten nedan.

Följande åtgärder föreslås för linje 173:

- 1,5 km nya busskörväg, varav cirka 300 meter är samma som för linje 172.
- 10 hållplatser hoppas över eller utgår
- Ändrad linjesträckning mellan Skärholmen och Kungens kurva samt mellan Ikea och Fruängen.
- Översyn av trafiksignalanläggningar

Hållplatser och linjesträckning Skärholmen-IKEA

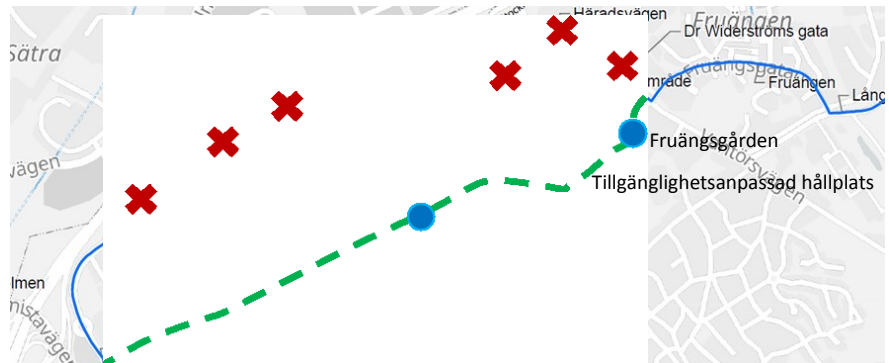
Framkomlighetsproblemet på denna sträcka beror främst på linjesträckningen i sig, som är en omväg för stombussen. Med anledning av en ny trafikplats i området kommer linjesträckningen att ändras. Förutom de tre hållplatser som påverkas av linjeändringen innebär åtgärdsförslaget att ytterligare två hållplatser hoppas över av stombussen (figur 7).



Figur 7 Ändrad linjesträckning (markerad i grönt) mellan Skärholmen och Ikea i Stockholm och Huddinge, till följd av en ny trafikplats. Fem hållplatser utgår för linje 173 (röda kryss) och en ändras i läge (blå punkt).

Ändrad linjesträckning genom Segeltorp (Huddinge)

I syfte att ge stombussen en genare väg samt färre hållplatsstopp föreslås en ändrad linjesträckning mellan Ikea och Fruängen. Dagens linjesträckning går via Smista Allé, Häradsvägen och Vantörsvägen. Sträckan har tätt mellan hållplatserna samt få på- och avstigande. Sammantaget föreslås därför en ny linjesträckning via Gamla Södertäljevägen (figur8).



Figur 8 Förslag på ny linjesträckning för linje 173 genom Segeltorp inom Stockholm och Huddinge. Sex hållplatser utgår och två nya tillkommer längs Gamla Södertäljevägen. En hållplats vid Fruängsgården tillgänglighetsanpassas. Linje 707 ersätter stomlinjen längs Smista Allé.

I nuläget är det inte fastslaget vilka nya hållplatslägen som skulle trafikeras längs Gamla Södertäljevägen. Ett förslag är att trafikera Segeltorps centrum samt Fruängsgården. Åtgärdsförslaget innebär också att hållplats Fruängsgården i riktning mot Skarpnäck, där Stockholms stad är väghållare, bör tillgänglighetsanpassas om stombussen planerar stanna här (figur14). Linje 707 ersätter stomlinjen längs gamla sträckningen på Smista allé.

Övergångsställen på Fruängsgatan

Det finns ett flertal obevakade övergångsställen på Fruängsgatan vilket leder till många stopp för bussen. Åtgärdsförslaget innebär att två övergångsställen tas bort på Fruängsgatan: det ena i anslutning till Ellen Keys Gata där det även finns en gångtunnel samt ett övergångsställe på andra sidan korsningen det andra i anslutning till Dr Widerströms Gata (figur9).



Figur 9 Förslag på övergångsställen som tas bort längs med Fruängsgatan.

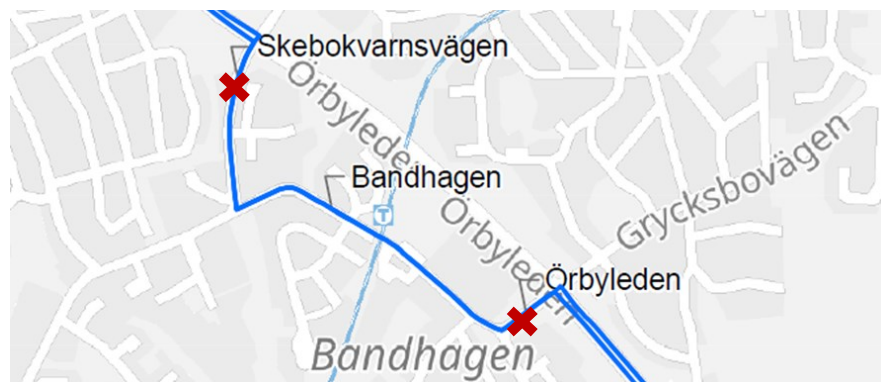
Hållplats Älvsjögården i Solberga

Hållplatsen Älvsjögården ligger ca 200 meter från Älvsjö station. Tre andra busslinjer (144, 161 och 163) stannar redan på hållplatsen förutom linje 172. Åtgärdsförslaget innebär att stombussen inte längre stannar vid hållplatsen i någon körriktning (figur10).



Figur 10 Hållplats Älvsjögården som föreslås hoppas över av stombussen.

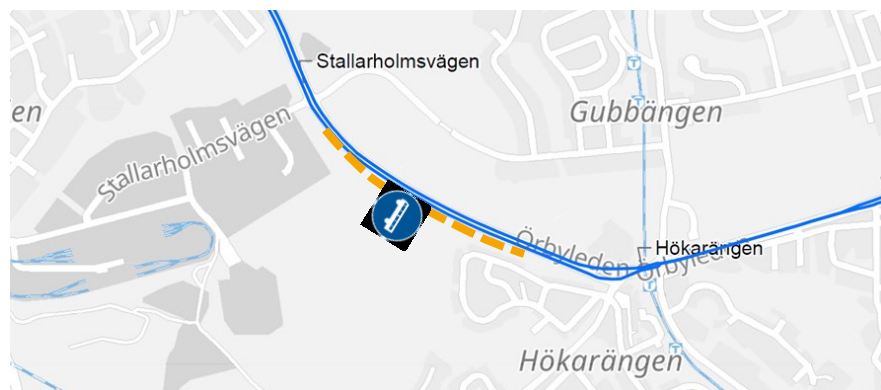
Sträckan hållplats Skebokvarnsvägen - hållplats Örbyleden
 Det är tätt mellan hållplatserna. Både hållplats Skebokvarnsvägen och hållplats Örbyleden ligger inom 500 meter från hållplats Bandhagen. Det föreslås därför att dessa hållplatser inte längre trafikeras av stombussen, men hållplats Örbyleden fortsätter att trafikeras av lokalbuss (figur 11). Hållplats Bandhagen behålls, eftersom denna har många resenärer samt koppling till tunnelbanan.



Figur 11 Översikt av hållplatslägen för Skebokvarnsvägen och Örbyleden som utgår (röd markering).

Örbyleden österut, mellan hållplats Stallarholmsvägen och hållplats Hökarängen

Längs Örbyleden är det långa bilköer på eftermiddagarna i riktning mot Skarpnäck, vilket medför att det tar tid för bussen att nå fram till hållplatsen i Hökarängen.

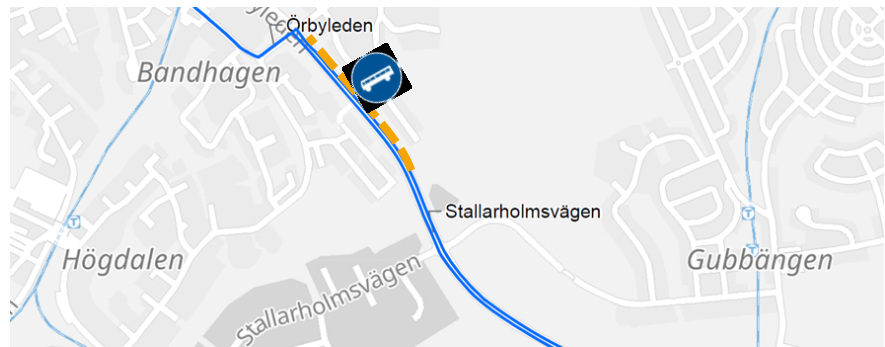


Figur 12 Översikt Örbyleden mellan Stallarholmsvägen och Hökarängen där vägrenen omvandlas till cirka 800 meter nytt föreslaget busskörfält (markerat i orange) parallellt med befintliga körfält.

Åtgärdsförslaget innebär att vägrenen tas i anspråk från strax söder om korsningen med Stallarholmsvägen, för att möjliggöra ett cirka 800 meter långt, nytt busskörfält parallellt med befintliga två körfält (figur 12). Vägrenens bärighet behöver analyseras för att säkerställa att förslaget är genomförbart. Körfälten blir smalare än standard, men bör kunna inrymma trafiken.

Örbyleden västerut, mellan hållplats Stallarholmsvägen och hållplats Örbyleden

Längs Örbyleden i riktning mot Skärholmen är det bilköer som orsakar problem för bussens framkomlighet och stora skillnader i restid.



Figur 13 Översikt Örbyleden mellan hållplats Stallarholmsvägen och hållplats Örbyleden med cirka 450 meter nytt föreslaget busskörfält (markerat i orange) parallellt med befintliga körfält.

Åtgärdsförslaget innebär att cirka 450 meter nytt busskörfält tillskapas genom att ett nytt körfält tillskapas i befintlig vägren (figur 13). Eftersom bussen ska svänga vänster i korsningen med Grycksbovägen föreslås att busskörfältet placeras längst till vänster i färdriktningen. Vägrenens bärighet behöver analyseras för att säkerställa att förslaget är genomförbart.

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 landstinget, staden och trafikoperatörer för förbättrad framkomlighet är av avgörande betydelse för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Möjligheten att omvandla befintliga körfält till busskörfält begränsas i vissa fall av att de negativa konsekvenserna för övrig trafik längs vissa sträckor på det primära vägnätet blir för stora. Detta begränsar möjligheterna att uppnå restidsvinster eller ökad förutsägbarhet med enkla medel. För linje 172 och 173 nyttjas exempelvis Örbyleden, Huddingevägen, Älvsjövägen och

Glömstavägen. Det är också många gånger här de största restidsförsämringarna sker i högtrafik.

Ett exempel på detta är Huddingevägen, en väg med en viktig regional funktion. Vid anslutningen till Magelungsvägen har Huddingevägen två körfält i varje riktning. Att införa busskörfält här skulle innebära att ett av två körfält i respektive riktning i stället används endast för buss. Kontorets egen analys är omvandling av ett körfält till busskörfält skulle leda till omfattande köer på Huddingevägen och intilliggande anslutande vägar. Det skulle sannolikt vara negativt för framkomligheten även för busstrafiken eftersom den skulle fastna i köer innan den når ett eventuellt nytt busskörfält på Huddingevägen. Den planerade översynen av gröntidsfördelningen i berörda korsningar längs sträcka kan ge ökad framkomlighet för trafik längs Huddingevägen och därigenom ökad framkomlighet också för stombussen.

Förutom på Örbyleden väster om Söndagsvägen, där drygt 300 meter av ett befintligt körfält omvandlas till busskörfält, har nya busskörfält tillskapats där detta är möjligt utan större påverkan på övrig trafiks framkomlighet. Trots detta har 1700 meter nya busskörfält föreslagits på sträckor där detta varit möjligt utan att ge alltför stora negativa konsekvenser för den regionala trafiken, företrädesvis genom att nyttja befintlig vägren eller mittrefug och omvandla dessa till nya körfält.

Sammantaget väntas föreslagna åtgärder ge bussarna ökad framkomlighet och positiva effekter för resenären genom kortare restid. Det finns dock en risk att det inte syns som förbättringar i de kvantifierade målen för handlingsplanen. Det beror på att på de sträckor, där bussen får kortare körväg genom linjeändringar, syns detta som kortare restid, men inte som ökad medelhastighet. De framkomlighetsåtgärder som görs har främst effekt lokalt. Åtgärder för att korta restiden för bussen bedöms ha störst effekt för bussar som redan idag har relativt kort restid, vilket betyder att de snabba bussarna bedöms gå än snabbare medan de långsamma inte påverkas i lika hög grad. Detta innebär att variationerna i restid kan öka. En analys av de samhällsekonomiska effekterna av ändrad linjesträckning har gjorts. Denna visar att förslaget ger en positiv nytta för resenärerna. Det är framförallt de som reser genom Söderort på tvären som får en effektivare resa. Förslaget innebär dock en högre driftkostnad jämfört med idag men de sammanlagda nyttorna för resenärerna i form av bland annat kortare restider och ökad pålitlighet är högre än den ökade driftkostnaden. Förslaget är därför samhällsekonomiskt lönsamt.

Uppföljning av åtgärder för stombusslinje 172 och 173

Projektet kommer att följas upp för att se om vi når förväntade effekter för stomlinje 172 och 173. Data för körtider, hållplatstider, regularitet med mera kommer att samlas in under en tremånadersperiod hösten 2018 och jämföras med motsvarande period 2019, när åtgärderna har genomförts. I kritiska punkter kommer också påverkan på övrig fordonstrafik analyseras. Utifrån resultaten från uppföljningen kan eventuella justeringar göras.

Framkomlighet

Genom att skapa 1700 meter nya busskörväg, förbättra signalprioriteringen samt minska möjligheten till hindrande uppställning av fordon utmed stomlinje 172 och 173 bedöms framkomligheten förbättras för stombussarna. Framkomlighet för biltrafiken minskar, men bedöms fortsatt god på de allra flesta tider och platser.

Gång, cykeltrafik och biltrafik som korsar stombussgatorna kan få längre väntetider vid korsningar när bussarnas framkomlighet prioriteras. På Fruängsgatan föreslås att två övergångsställen tas bort, vilket påverkar gående genom minskad framkomlighet till förmån för bussen.

Tillgänglighet

Om trafikförvaltningen ändrar bussarnas körväg och drar in hållplatserna i Högdalen, Gubbängen, Stora Sköndal, Skärholmen, Fruängen, Älvsjö samt Bandhagen kan resenärer som idag använder hållplatserna få försämrad tillgänglighet till stombussen. Dock är tidsvinsten för de resenärer som sitter på bussen förbi hållplatserna högre än tidsförlusten genom längre gångväg för de som stiger av eller på. Det beror på att resenärerna på bussen är fler än de som använder hållplatsen samtidigt som det inte är särskilt långt till en annan hållplats. För de flesta resande med stombussen är åtgärden därför positiv. I de flesta fall stannar lokalbussar vid hållplatsen även i fortsättningen, vilket till viss del väger upp om stombussen inte fortsätter angöra hållplatsen. I andra fall, vid Skebokvarnsvägen där hållplatsen helt utgår, är en konsekvens för resenärerna att gångvägen till en alternativ hållplats vid Bandhagens tunnelbana kan bli upp till 500 meter längre.

Hållplats Fruängsgården på Gamla Södertäljevägen, som föreslås bli ny hållplats för stombussen, kommer att tillgänglighetsanpassas.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förväntas öka vid övergångstället på Sjösavägen i Högdalen, då gatan smalnas av och övergångstället höjs upp.

Parkering och angöring

Ingen parkering utgår till följd av planerade åtgärder.

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 beräknas kunna inrymmas inom nämndens budget för 2019. Projektet kommer att samfinansieras mellan trafikkontoret, Trafikförvaltningen, Trafikverket och Keolis, samt grannkommunerna Huddinge och Botkyrka. Utgifter delas mellan ingående parter.

Den totala utgiften för stadens del av projektet beräknas till ca 11,0 mnkr. Staden har sökt och beviljats 2,5 mnkr i bidrag till genomförandet genom Stadsmiljöavtal. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 8,5 mnkr. För genomförande av åtgärden vid Rågsvedskorset ska genomförandeavtal tecknas med Trafikverket, vilket kan komma att reducera kontorets utgifter ytterligare.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 0,5 mnkr från och med 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Tidplan

Arbetet inleddes under våren 2018, 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 2018 har arbetet med att ta fram åtgärdsförslag inom respektive åtgärdsområde pågått. Vidare projektering av de åtgärder staden ansvarar för planeras under hösten och vintern 2018. Ett genomförandebeslut är planerat till våren 2019.

Utförande av åtgärder planeras med stadens årsentreprenör, med start våren 2019 och målsättning att vara färdigställt under 2019.

Inom respektive trimningspaket för 170-linjerna genomförs en utvärdering av genomförda åtgärder och dess måluppfyllelse. För stombusslinje 172 och 173 planeras uppföljning att genomföras under senhösten 2019.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet framkomlighetsåtgärder längs stombusslinjerna 172 och 173 inom Stockholms stad upp till 2,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 11,0 mnkr.

Slut

Bilagor

- 1, Åtgärder busslinje 172
- 2, Åtgärder busslinje 173