

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063

Till
Trafiknämnden
2019-03-07

Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 172 och 173. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av framkomlighetsåtgärder längs stombusslinjerna 172 och 173 inom Stockholms stad till en investeringsutgift om 6,3 mnkr och investeringsinkomst om 2,5mnkr.
2. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Fredrik Alfredsson
Tf Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
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.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 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

Detta ärende omfattar framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjerna 172 och 173 i de delar där linjerna trafikerar inom Stockholms stad. I december 2018 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för dessa.

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 1500 meter nya busskörvägar anläggs och att ny reglering införs längs flera gator och i flera korsningar. Samtidigt ser trafikförvaltningen över körvägar och hållplatsavstånd vilket medför att stombussen upphör att trafikera 11 hållplatser. Beslut om nya körvägar och hållplatsstopp är fattat av trafikförvaltningen på delegation och kommer att genomföras under augusti månad.

Projektets totala utgifter uppskattas till 6,3 mnkr och de totala inkomsterna till 2,5 mnkr. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 3,8 mnkr.

Merparten av åtgärderna är planerade att utföras under 2019.

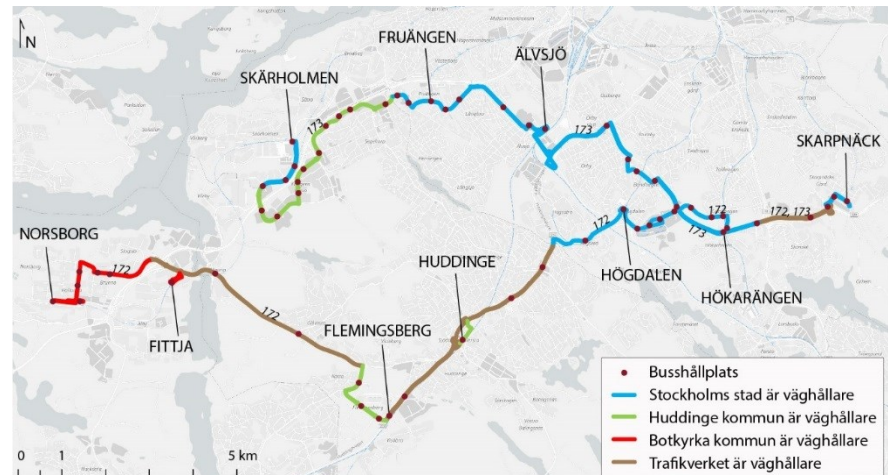
Bakgrund

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”. Trafikverket och bussentreprenörerna deltar i arbetet med genomförande av handlingsplanen.

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 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 samt grannkommunerna Huddinge och Botkyrka. Erfarenhet från tidigare arbete med 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 och presenterats för rådet för funktionshinderfrågor.

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
- Bättre prioritering i trafiksignaler
- Bättre övervakning av felparkerade fordon
- Översyn av hållplatslagen och hållplatsavstånd
- Översyn av linjesträckning för en gen körväg

Trafikkontoret har i samarbete med trafikförvaltningen, Trafikverket och bussentreprenören Keolis tagit fram ett paket med åtgärder för genomförande huvudsakligen under 2019. Både enklare åtgärder och större åtgärder föreslås. Respektive part genomför åtgärder inom sitt ansvarsområde. De mer omfattande åtgärderna beskrivs närmare nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen att omkring 1500 meter nya busskörfält anläggs, varav 250 meter trafikeras av båda stombusslinjerna, och att ny reglering införs längs flera gator och i flera korsningar, i syfte att öka bussens framkomlighet. Samtidigt ser trafikförvaltningen över körvägar och hållplatsavstånd vilket medför att stombussen upphör att trafikera 11 hållplatser. I alla fall utom ett fortsätter lokalbuss trafikera de hållplatser som stombussen hoppar över.

De åtgärder som bedöms ha störst påverkan på att minska restiden är indragna hållplatser samt genare linjesträckning, vilket är åtgärder som ligger inom trafikförvaltningens och bussentreprenörens ansvar, efter samråd med staden. Beslut om nya körvägar och hållplatsstopp är fattat av trafikförvaltningen på delegation och kommer att genomföras under augusti månad i år.

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 trafikeras, för att öka framkomligheten för stombussen 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:

- 250 meter nya busskörfält
- Översyn av trafiksignalanläggningar

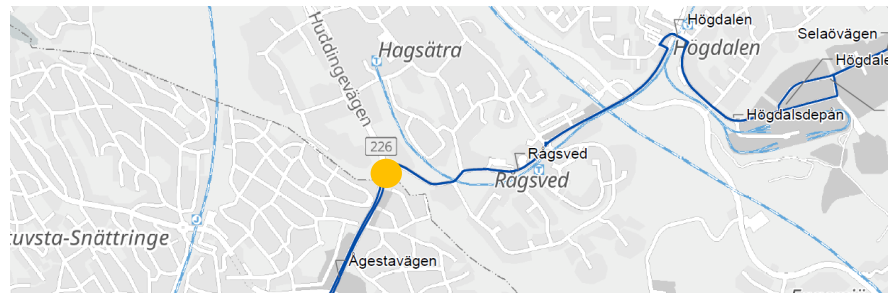
Samtidigt genomför trafikförvaltningen en översyn av hållplatsavstånd och körvägar vilket innebär att:

- 6 hållplatser som hoppas över av stombussen
- Ändrad linjestreckning mellan Högdalen och Hökarängen

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.

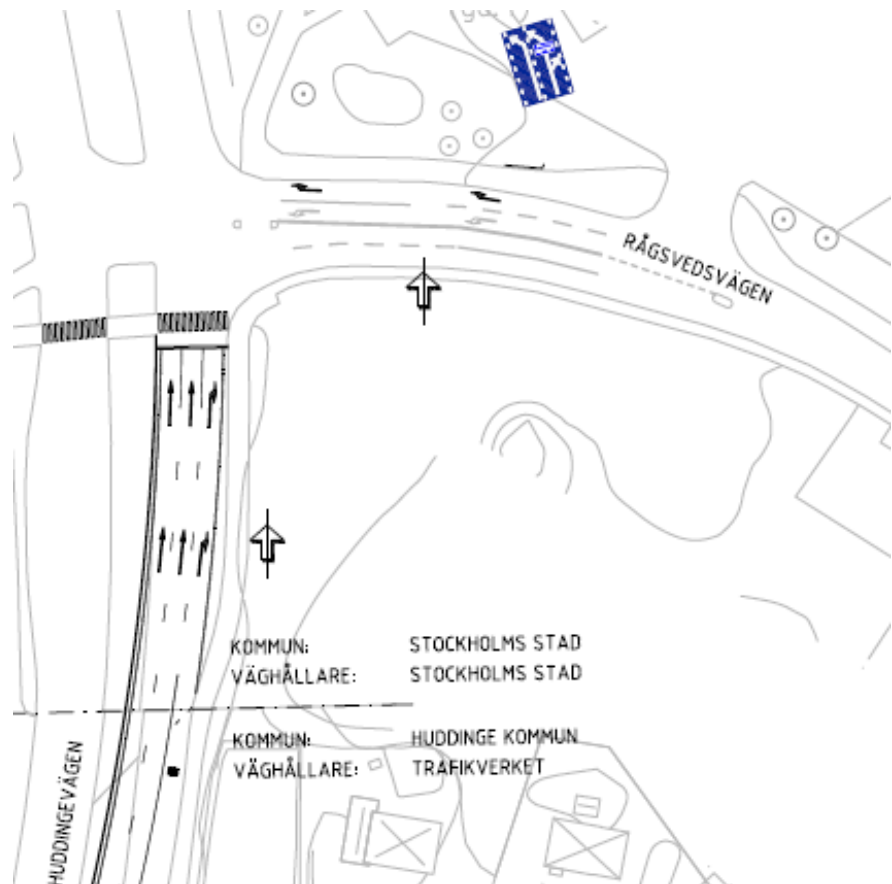
Korsningen Huddingevägen/Rågsvedsvägen

Det är köbildning på Huddingevägen vilket hindrar bussens framkomlighet (figur 2). Vid inriktningsbeslut i trafiknämnden i november 2017, föreslogs att ett nytt, knappt 200 meter långt, kollektivtrafikkörfält skapas på Huddingevägen inför korsning med Rågsvedsvägen, genom att ta utrymme från mittrefugen. Åtgärdsförslaget berör både Stockholms stad och Trafikverket. Anläggningen ligger till större delen på Trafikverkets väg.



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

Sedan årsskiftet har Trafikverket gjort en ny bedömning, vilket innebär att busskörfältet inte kan genomföras inom detta projekt. Vid närmare analys av platsen innebär åtgärdens omfattning att den, från Trafikverkets sida, inte kan tolkas som en trimningsåtgärd sett till nuvarande lagstiftning och riktlinjer. Anläggande av kollektivtrafikkörfält på Huddingevägen måste samordnas med planer för ett cykelstråk längs samma väg, vilket högst troligt ställer krav på formell fysisk planering i form av en vägplan för sträckan. Trafikverket samordnar vidare åtgärden för ökad framkomlighet för busstrafiken tillsammans med åtgärder för gående och cyklister. Konsekvensen av detta blir, att förslaget busskörfält ej kan utföras under 2019, utan får skjutas i tid.



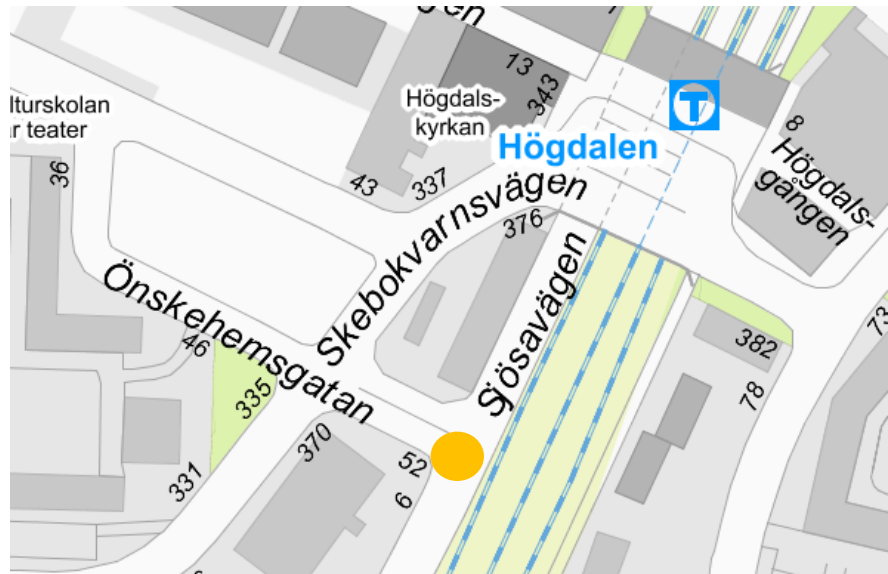
Figur 3. På Rågsvedsvägen inför korsning Huddingevägen ges bussen möjlighet att svänga väster från höger körfält. Busskörfält på Huddingevägen inför Rågsvedskorset utreds vidare av Trafikverket och genomförs därför ej i detta projekt.

På Rågsvedsvägen, där staden är väghållare, ges bussen möjlighet att svänga vänster från höger körfält (figur 3).

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 4). Åtgärden kompletteras med ett hastighetsdämpat övergångsställe över Sjösavägen, för att tydliggöra prioriteringen i korsningen, samt ge gående ökad trafiksäkerhet.

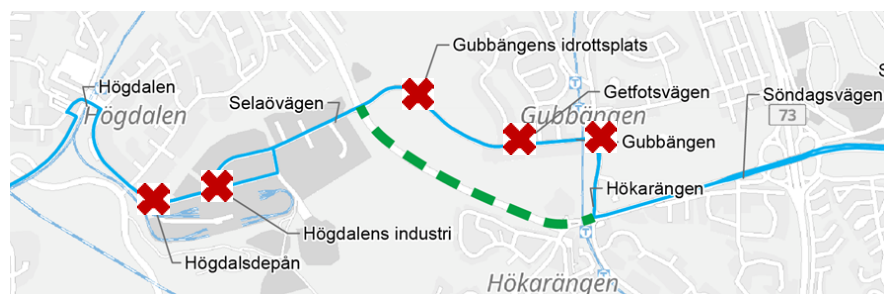


Figur 4 Åtgärdsförslag med svängande huvudled vid Önskehemsgatan/ Sjösavägen/ Rågsvedsvägen, där bussen ges företräde i korsning.

Ändrad linjesträckning mellan hållplats Högdalen och hållplats Hökarängen – åtgärder som genomförs av trafikförvaltningen

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 ges en snabbare väg till och från Hökarängen via Örbyleden samt stannar vid färre hållplatser (figur 5).



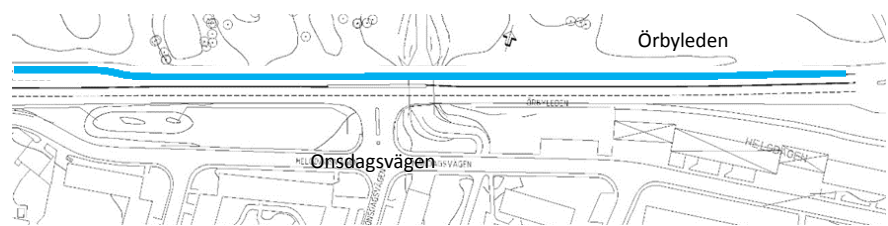
Figur 5 Åtgärdsförslag mellan Högdalen och Hökarängen med ny linjesträckning för stombussen (markerat i grönt) samt 5 hållplatser som hoppas över (markerade med röda kryss). Befintlig linjesträckning ersätts av linje 143 som förlängs till Hökarängen.

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

beslutats och kommer att genomföras i augusti i år. Hållplatserna kommer dock trafikeras av lokalbuss.

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 nära dubbelt så lång tid för bussarna att passera som i lågtrafik.

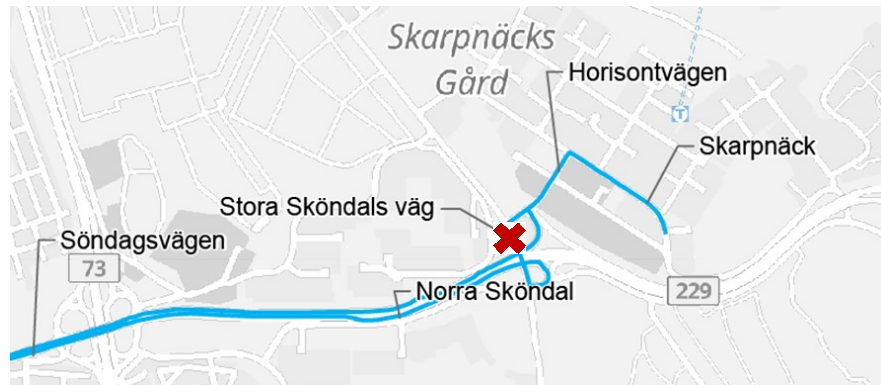


Figur 6 Örbyleden mellan hållplats Söndagsvägen och hållplats Lingvägen med föreslaget cirka 250 meter nytt busskörfält (markerat i blått) i riktning mot Hökarängen, som ersätter ett bilkörfält på delar av sträckan.

Åtgärdsförslaget innebär att ersätta ett av de befintliga körfälten och införa cirka 250 meter busskörfält i höger körfält från cirka 150 meter väster om trafiksignalen vid Söndagsvägen (figur 6). Sedan inriktningsbeslutet tog i nämnden, har mer detaljerade trafikanalyser av förslaget genomförts, vilket medfört att busskörfältet kortas med ca 100 meter. Den trafik som kommer i två körfält på Örbyleden från Tyresövägen/ Nynäsvägen behöver vävas ihop till ett körfält efter signalkorsningen med Söndagsvägen, då ett av två befintliga körfält omvandlas till busskörfält. Om denna sträcka blir för kort, finns det risk för bilkö mot Tyresövägen och Nynäsvägen vilket hindrar bussen att nå sin hållplats och vidare nå busskörfältet. Att korta av busskörfältet har bedömts ge bästa sammanvägda effekt för busstrafikens framkomlighet, vid analys av trafikflöden. Det nya busskörfältet sträcker sig fram till den plats där befintligt busskörfält tar vid. Sträckan trafikeras även av stomlinje 173.

Hållplats Stora Sköndals väg– åtgärder som genomförs av trafikförvaltningen

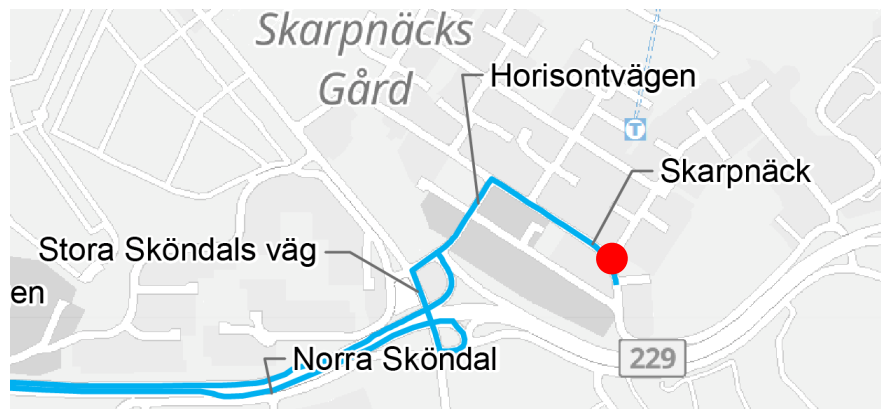
Det är få på- och avstigande på hållplatsen Stora Sköndals väg, där både stomlinje 172 och 173 stannar vid trafik österut. Hållplatsen ligger ungefär 260 meter från nästa hållplats. Åtgärdsförslaget innebär att stombussen inte längre stannar på denna hållplats (figur 7). Hållplatsen trafikeras i övrigt av linje 181, som fortsätter stanna här.



Figur 7 Översikt hållplats Stora Sköndals väg som föreslås hoppas över av både stomlinje 172 och 173.

Horisontvägen i Skarpnäck

Bussen har dålig framkomlighet i Horisontvägens korsning med Pilotgatan i Skarpnäck, då bilar som parkerar nära ett befintligt övergångsställe gör att det är svårt att se gående som korsar vägen. Åtgärdsförslaget innebär att två parkeringsplatser utgår invid övergångsstället (figur 8).



Figur 8 Två parkeringsplatser utgår längs Horisontvägen i Skarpnäck (röd markering).

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 173

Större och mindre trimningsåtgärder planeras längs med stomlinje 173 på 21 platser (se bilaga 2). De mer omfattande åtgärderna beskrivs i texten nedan.

Följande åtgärder föreslås för linje 173:

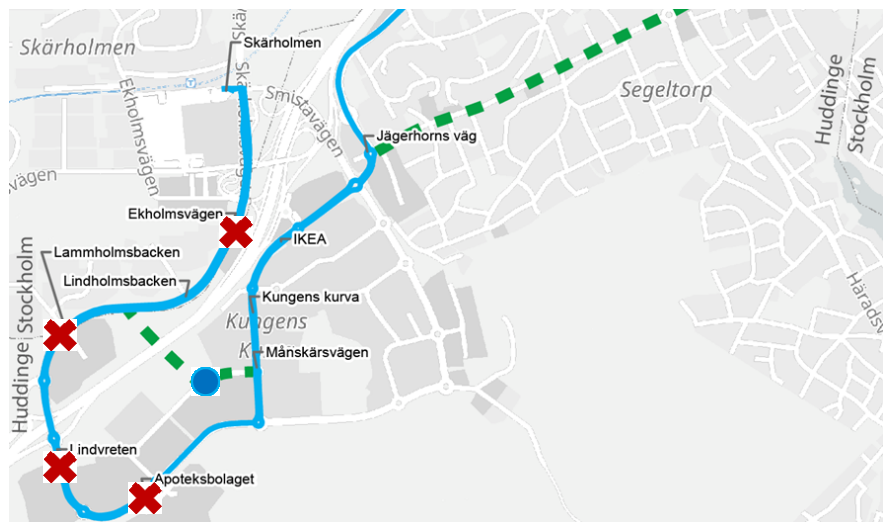
- 1,5 km nya busskörväg, varav cirka 250 meter är samma som för linje 172.
- Översyn av trafiksignalanläggningar

Samtidigt genomför trafikförvaltningen en översyn av hållplatsavstånd och körvägar vilket innebär att:

- 6 hållplatser i Stockholm hoppas över eller utgår
- Ändrad linjesträckning mellan Skärholmen och Kungens kurva samt mellan Ikea och Fruängen.

Hållplatser och linjesträckning Skärholmen-IKEA – åtgärder som genomförs av trafikförvaltningen

Framkomlighetsproblemet på denna sträcka beror främst på linjesträckningen i sig, som är en omväg för stombussen. Med anledning av en ny trafikplats anläggs i området kommer linjesträckningen att ändras. Förändringen har beställts av trafikförvaltningen för genomförande i augusti i år. Förutom de tre hållplatser i Huddinge, som påverkas av linjeändringen innebär åtgärdsförslaget att en hållplats i Stockholm vid Ekholmsvägen hoppas över av stombussen (figur 9). Lokalbuss fortsätter angöra hållplatsen. Lindholmsbacken, som tidigare föreslogs hoppas över av stombussen, föreslås fortsätta trafikeras av stombussen, då boende i området bedöms få långt att gå till alternativa hållplatser. Detta är en förändring från trafikförvaltningens planering vid tiden för inriktningsbeslutet.



Figur 9 Ändrad linjesträckning (markerad i grönt) mellan Skärholmen och IKEA i Stockholm och Huddinge, till följd av en ny trafikplats. Fyra hållplatser utgår för linje 173 (röda kryss) och en ändras i läge (blå punkt).

Ändrad linjesträckning genom Segeltorp (Huddinge) – åtgärder som genomförs av trafikförvaltningen

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. Ny linjesträckning föreslås via Gamla Södertäljevägen (figur 10). Förändringen har beslutats av trafikförvaltningen för genomförande i augusti i år.

I samband med att bussen ges ny körväg, införs också väjningsplikt från Karin Boyes gata mot Gamla Södertäljevägen, för att ge bussen företräde. Huddinge kommun överväger att göra det samma på den del av Gamla Södertäljevägen där de är väghållare.

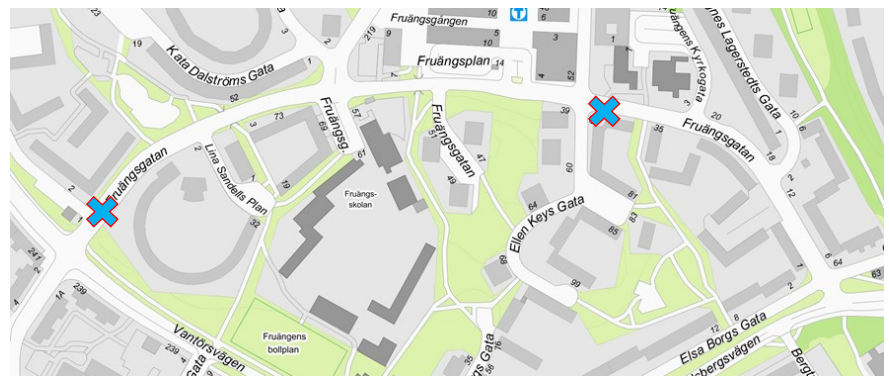


Figur 10 Förslag på ny linjesträckning för linje 173 genom Segeltorp inom Stockholm och Huddinge. Sex hållplatser, varav två i Stockholm, utgår (röda kryss) och två nya tillkommer längs Gamla Södertäljevägen (blå punkter). Linje 707 ersätter stomlinjen längs Smista Allé.

Trafikförvaltningens förslag är att trafikera två nya hållplatslägen längs Gamla Södertäljevägen; Juringe allé och Segeltorps centrum (figur 10). Diskussioner förs med Huddinge kommun, som är väghållare på sträckan. Linje 707 ersätter stomlinjen längs gamla sträckningen på Smista allé.

Övergångställen 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 (figur 11). I samband med åtgärden föreslås också att ett nytt övergångsställe anläggs över Doktor Widerströms Gata i anslutning till korsningen med Fruängsgatan, för att ge gående bättre framkomlighet denna väg.

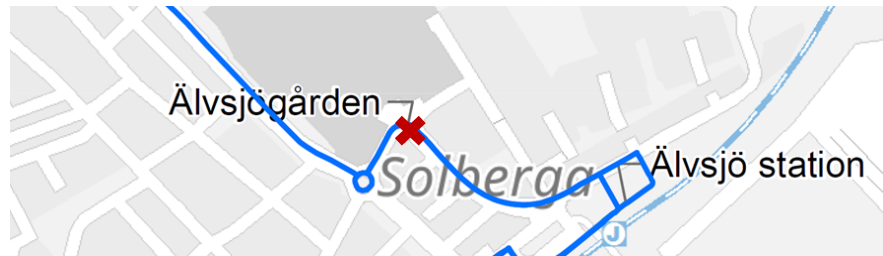


Figur 11 Förslag på övergångsställen som tas bort längs med Fruängsgatan.

Hållplats Älvsjögården i Solberga – åtgärd som genomförs av trafikförvaltningen

Hållplatsen Älvsjögården ligger ca 200 meter från Älvsjö station. Tre andra busslinjer (144, 161 och 163) stannar redan på hållplatsen

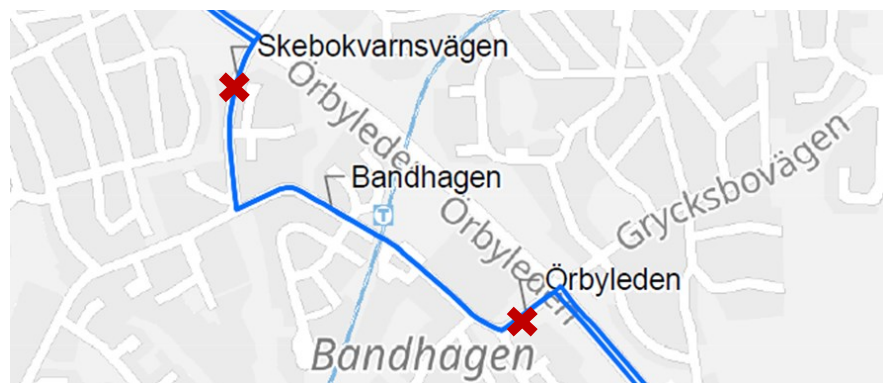
förutom linje 172. Åtgärdsförslaget innebär att stombussen inte längre stannar vid hållplatsen i någon körriktning (figur 12).



Figur 12 Hållplats Älvsjögården som föreslås hoppas över av stombussen.

Sträckan hållplats Skebokvarnsvägen - hållplats Örbyleden – åtgärder som genomförs av trafikförvaltningen

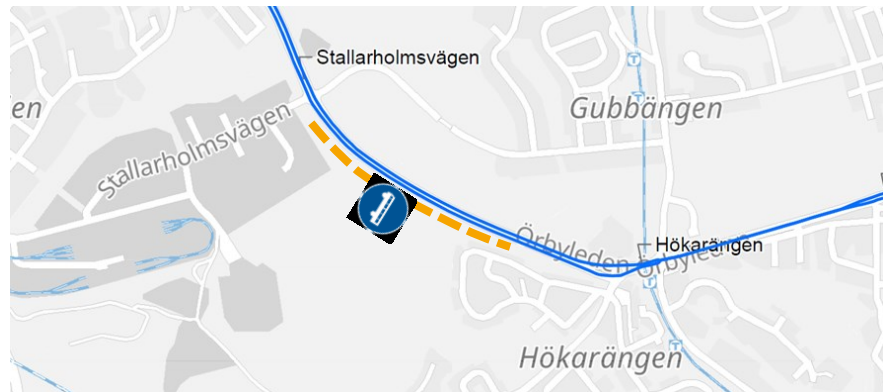
Det är tätt mellan hållplatserna i anslutning till Bandhagens centrum. Både hållplats Skebokvarnsvägen och hållplats Örbyleden ligger inom 500 meter från hållplats Bandhagen. Det föreslås därför att dessa hållplatser inte längre trafikeras av stombussen, men hållplats Örbyleden fortsätter att trafikeras av lokalbuss (figur 13). Hållplats Bandhagen behålls, eftersom denna har många resenärer samt koppling till tunnelbanan.



Figur 13 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.

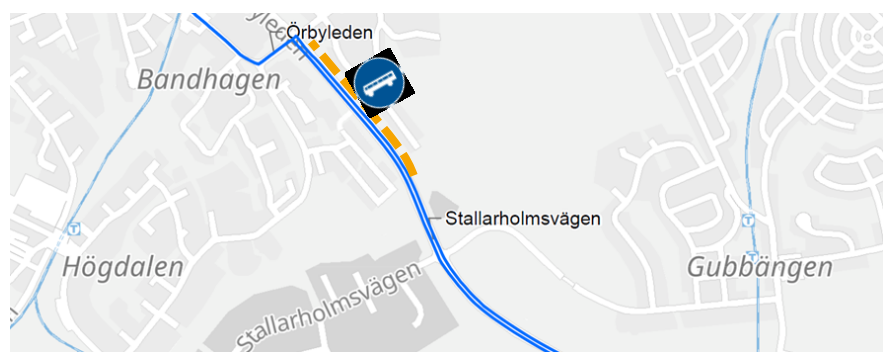


Figur 14 Översikt Örsbyleden mellan Stallarholmsvägen och Hökarängen där vägreuen omvandlas till cirka 800 meter nytt föreslaget busskörfält (markerat i orange) parallellt med befintliga körfält.

Åtgärdsförslaget innebär att vägreuen 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 14). Åtgärden innebär också anläggandet av nytt vägräcke längs Örsbyleden på delar av sträckan, där en gång- och cykelväg går parallellt med nytt busskörfält. Körfälten blir smalare än standard, men kontoret bedömer att trafiken kan inrymmas.

Örsbyleden västerut, mellan hållplats Stallarholmsvägen och hållplats Örsbyleden

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



Figur 15 Översikt Örsbyleden mellan hållplats Stallarholmsvägen och hållplats Örsbyleden 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 vägreu (figur 15). Eftersom bussen ska svänga vänster i korsningen med Grycksbovägen föreslås att busskörfältet placeras längst till vänster i färdriktningen. Förslaget innebär också att anläggande av nytt vägräcke på delar av sträckan, där en gång- och cykelväg går parallellt med busskörfältet.

Analys och konsekvenser

Erfarenheterna från tidigare 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. I de fall köbildning uppstår på det primära vägnätet, riskerar sannolikt även stombussen att påverkas negativt av detta. 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 restids-försämringarna sker i högtrafik.

Den planerade översynen av gröntidsfördelningen i berörda korsningar Huddingevägen kan ge ökad framkomlighet för trafik längs Huddingevägen och därigenom ökad framkomlighet också för stombussen.

Förutom på Örbyleden väster om Söndagsvägen, där cirka 250 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 1500 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 och omvandla denna till nya körfält.

På Huddingevägen inför korsningen med Rågsvedsvägen har utredningen visat på behovet av och möjligheten att anlägga ett nytt busskörfält genom att omvandla befintlig mittrefug till körbana. Åtgärden ligger till större delen på Trafikverkets väg, men också till viss del inom stadens väghållarområde. Dessvärre kan åtgärden inte genomföras inom ramen för detta projekt, men beräknas bidra till ytterligare förbättrad framkomlighet och kortare restid för bussen då det genomförs. Trafikverket samordnar arbetet med denna åtgärd.

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, genom översyn av hållplatsavstånd och körvägar 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. 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 en högre driftkostnad för trafikförvaltningen 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 samhälls-ekonomiskt lönsamt.

Uppföljning av åtgärder för stombusslinje 172 och 173

Projektet kommer att följas upp för att se om förväntade effekter för stomlinje 172 och 173 nås. Data för körtider, hållplatstider, regularitet med mera har samlats 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 1500 meter nya busskörvägar, förbättra signal-prioriteringen 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

Då trafikförvaltningen beslutat ändra bussarnas körväg och hoppa över hållplatser i Högdalen, Gubbängen, Stora Sköndal, Skärholmen, Fruängen, Älvsjö samt Bandhagen kan resenärer som

idag använder hållplatserna få något försämrade 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 för resenärerna till viss del väger upp att stombussen inte fortsätter angöra hållplatsen. I ett 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.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förväntas öka vid övergångsstället på Sjösavägen i Högdalen, då övergångsstället hastighetssäkras. Likaså vid övergångsstället tvärs Horisontvägen invid korsningen med Pilotgatan i Skarpnäck, där parkerade bilar nära övergångsstället idag skymmer sikten. Förslaget innebär att parkeringen dras tillbaka cirka 10 meter från övergångsstället.

Parkering och angöring

Två parkeringsplatser utgår från Horisontvägen i Skarpnäck. Den negativa konsekvensen för boende och besökare i området bedöms vara begränsad.

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 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 6,3 mnkr. Staden har sökt och beviljats 2,5 mnkr i bidrag till genomförandet genom Stadsmiljöavtal. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 3,8 mnkr.

Borttagandet av två parkeringsplatser längs Horisontvägen i Skarpnäck kommer inte påverka trafikkontorets intäkter, eftersom parkeringsavgift inte utgår för dessa i dagsläget.

Kontoret bedömer att driftkostnaderna är i stort sett oförändrade, då inga nya anläggningar tillkommer.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 0,2 mnkr från och med 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Tidplan

Arbetet inleddes under våren 2018, med att en gemensam problembild skapades med bidrag från alla berörda parter. Data om bussarnas körtider, hållplatstider med mera har samlats in för analys.

Under hösten 2018 har arbetet med att ta fram åtgärdsförslag inom respektive åtgärdsområde pågått. Projektering av de åtgärder staden ansvarar för har genomförts under hösten och vintern 2018. Ett inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden i december 2018.

Efter genomförandebeslut kan stadens årsentreprenör avropas för genomförande av åtgärderna. Utförande är planerat 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 genomförande av framkomlighetsåtgärder längs stombusslinjerna 172 och 173 inom Stockholms stad, till en investeringsutgift om 6,3 mnkr och investeringsinkomst om 2,5mnkr.

Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut

Bilagor

1. Planerade åtgärder stombusslinje 172
2. Planerade åtgärder stombusslinje 173