

Tyresö kommun  
Samhällsbyggnadskontoret  
Sofia Eneborg  
Trafikplanerare

**TJÄNSTESKRIVELSE**

2020-02-14

1 (5)

Diarienummer

KSM-2020-242

Kommunstyrelsen

## **Stråkstudie 11, stombuss Skarpnäck - Tyresö**

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut i kommunstyrelsen**

1. Kollektivtrafikåtgärd för Njupkärrsvägen enligt Åtgärdsvalstudie stråkstudie 11 ska genomföras tidigast 2028
2. Åtgärden föreslås finansieras inom ramen för kommande utveckling av Bollmora verksamhetsområde.
3. Medfinansiering ska sökas för Åtgärd för Njupkärrsvägen enligt Åtgärdsvalstudie stråkstudie 11.

Kommunstyrelseförvaltningen



Stefan Höllmark  
Kommundirektör

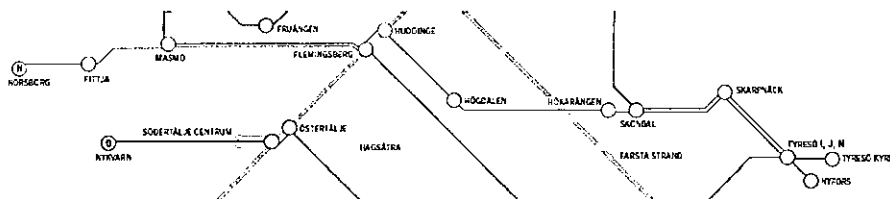


Sara Kopparberg  
chef Samhällsbyggnadskontoret



## Beskrivning av ärendet

Tyresö kommun, Stockholms stad, Region Stockholm och Trafikverket har tillsammans studerat förutsättningarna för stombusstrafiken i stråket Tyresö Centrum – Skarpnäck – Norra Sköndal. Studien är en del i satsningen Grönt ljus stombuss som syftar till att utveckla en effektiv stombusstrafik. Stråkstudie 11 är en delsträcka på Stombusslinje N (Tyresö-Norsborg), se illustrerad sträckning i gult nedan.



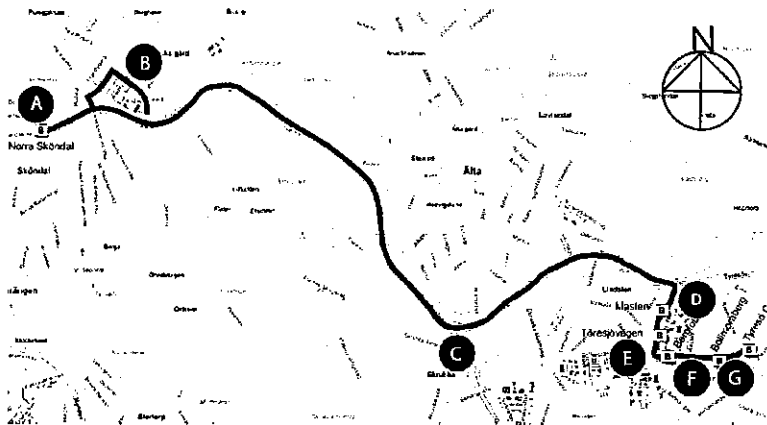
Projektet tar av stamp i Stomnåtsplan för Stockholms län, översiktsplan för Tyresö kommun, översiktsplan för Stockholm stad, Trafikverkets framkomlighetsprogram och RUFSS 2050. Parallellt med projektet genomförde Tyresö kommun en utvecklingsplan över delar av Bollmoravägen, detta projekt stämde av med stråkstudien parallellt. Utvecklingsprogrammet Bollmoravägen, sträckan Njupkärrsvägen – Tyresövägen godkändes av Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet §84 den 18 juni 2018.

## Problemområden

Syftet med åtgärderna som arbetats fram för stråk 11 är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. Åtgärderna ger inte bara fördelar för stombussar utan även för alla andra bussar som trafikerar stråket som studerats.

Åtgärderna baseras på sex problemområden:

- A) Norra Sköndal
- B) Skarpnäck
- C) Trafikplats Skrubba
- D) Njupkärrsvägen samt korsningen Njupkärrsvägen/Industrivägen
- E) Korsning Njupkärrsvägen/ Bollmoravägen
- F) Sträcka Bollmoravägen
- G) Hållplats Bollmoraberg



### Övergripande vinster med åtgärderna

Åtgärderna bidrar till förbättrade restiden för resenärer på stombussar som trafikerar hela sträckan. Resultat från trafikanalys som togs fram i arbetet med åtgärderna visar att den totala restidsvinsten för samtliga resenärer som reser i hela eller delar av stråket uppgår till 22 timmar under maxtimmen vilket motsvarar cirka 176 timmar per dygn. En viktig effekt av åtgärderna är att de ger förbättrade förutsättningar för att bussarna ska kunna hålla sin tidtabell och att de därmed bidrar till en minskad restidsosäkerhet för resenärerna i stråket. Detta är speciellt viktigt då Tyresö har stor del arbetspendling ut ur kommunen.

Bara för stombussarna på hela sträckan 172 (linje N), 873 och 875 (linje N) blir restidsvinst på 4 minuter för linje 172 i båda riktningar, och cirka en minut i båda riktningar för linje 873 och linje 875 under morgonens högtrafik. De åtgärder som finns med inom Tyresö kommun ger fördelar även för de röda bussarna som trafikerar sträcka Tyresö centrum- Masten.

### Åtgärder i Tyresö

För Tyresö hanteras problemområdet E-F och tidplan i arbetet med genomförandet av "Utvecklingsprogrammet för Bollmoravägen", godkänt av miljö- och samhällsbyggnadsutskottet den 18 juni 2018 §84. Åtgärder för problemområdet E genomförs under 2020-2021 som etapp 1 i Bollmoravägens utveckling.

Problemområde G innebär att hållplatsen inte trafikeras av stombussar vilket bidrar till restidsvinst och ligger i linje med riktlinjerna för hållplatstäthet för stombussar.

Stombussar ska ses som spårburentrafik och ha längre avstånd mellan hållplatser. Hållplatsen kommer att finnas kvar för trafikering med lokala bussar.

Åtgärder för problemområde D Njupkärrsvägen samt korsningen Njupkärrsvägen/Industrivägen innebär kollektivtrafikkörfält på sträckan och korsningen löses inte av studerad åtgärd med busskörfält då den är komplex och kopplad till ramper med mera. Förutom kollektivtrafikkörfält finns även en gång- och cykelbanan i förslaget. Detta för att tydliggöra vilken yta som behövs för att öka infrastruktur för hållbara transportslag i samband med Tyresö kommuns utveckling av Bollmora verksamhetsområde.

Åtgärder för problemområde D behöver ses i ett sammanhang när kommunen arbetar med förändring av verksamhetsområde Bollmora enligt översiktsplanen. Planering och genomförandet av Bollmora verksamhetsområde är i dagsläget en förutsättning för att kunna genomföra åtgärd för kollektivtrafikkörfält utmed Njupkärrsvägen.

Genomförande kommer att ske efter att Bollmoravägen har byggts ut, det vill säga närmare 2030. Det behöver göras samordnat med utvecklingen av Bollmora verksamhetsområde. I detta arbete kommer finansiering studeras vidare, kostnad om 11 miljoner kronor är en grov uppskattning framtagen genom schabloner. Om genomförandet av utvecklingen av Bollmora verksamhetsområde dröjer finns risk att kostnaden enligt schablonberäkning ändras. Inför genomförande kommer kommunen ansöka om statlig medfinansiering för bland annat kollektivtrafikåtgärden. Denna åtgärd kommer även att lyftas in som underlag i trafikplanen Trafik- och framkomlighet som planeras antas första kvartalet 2022.

### **Åtgärd kopplat till Tyresö styr mot hållbara transporter**

Dessa åtgärder är direkt kopplade till kommunen trafikstrategi och bidrar till att våra trafikmål kan uppnås. När framkomligheten och restider förbättras leder detta till att fler kommer att välja bussresor före bilresor, vilket även bidrar till bättre framkomlighet för de bilar som behöver finnas i trafiksystemet. Förbättrad restid leder även till att närheten till bland annat Älvsjö och Huddinge minskar. Att fler Tyresöbor väljer kollektivtrafik ökar även aktiv mobilitet vilket ger positiva folkhälsoeffekter

### **Planering utifrån barnets bästa**

Detta arbete har genomförts innan den 1 januari 2020 som barnkonventionen blev svensk lag; barnrättslagen. Men i och med att beslut om åtgärd ska tas efter att ny lag trätt in, görs en enklare prövning av barnets bästa.

Kollektivtrafik bidrar till ökad rörelsefrihet för barn och unga i och med att de annars är beroende av vuxna vid skjutsning, förutsatt att de inte cyklar själv. Att förbättra för framkomligheten för bussar resulterar i kortare restid vilket påverkar barn och unga indirekt i och med att bussens attraktivitet ökar. I och med att bussen blir attraktivare kan det locka fler barn och unga att resa kollektivt istället för att skjutas. Det leder till att de får en öka rörelse, som ger ökad hälsoeffekt. Sker ökning av rörelse till skola bidrar det även till bättre koncentration och studieresultat.

Under arbetet har inte några samråd skett varken med barn eller vuxna. Det har inte tagits fram några alternativa handlingsplaner utifrån barnets bästa.

Barnperspektivet kommer vidare att beaktas i arbete med utveckling av Bollmora verksamhetsområde, där kollektivtrafikåtgärden kommer att ingå.

### **Bilaga**

- Populärversion stråkstudie 11 2019