

**Handläggare**  
Alla Bäck  
08-508 26 037

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-10-21

## Kollektivtrafikåtgärder i Stockholms innerstad 2019. Slutredovisning

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt  
Kollektivtrafikåtgärder i Stockholms innerstad 2019

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Peter Granström  
Avdelningschef

Joachim Lejdström  
Enhetschef

### Sammanfattning

Trafikförvaltningen inom Region Stockholm avsatte under 2019 10 mnkr som extra medel för att genomföra framkomlighetsåtgärder i centrala Stockholm. Föreslagna åtgärder skulle ge bussarna ökad framkomlighet och därmed positiva effekter för resenärer genom kortare restid och även bättre tillgänglighet vid busshållplatserna.

Trafikkontorets uppdrag bestod i att, i samarbete med trafikförvaltningen, ta fram förslag på åtgärder, planera, projektera och genomföra dessa. Ett genomförandeavtal tecknades med trafikförvaltningen för att reglera kostnaderna. Trafikkontoret har genomfört åtgärderna på åtta platser och trafikförvaltningen har stått för kostnaderna upp till 10 mnkr.

**Trafikkontoret**  
Infrastruktur

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 037  
Växel 08-508 27 200  
alla.back@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Totala utgifter för projektet slutade på 10,5 mnkr.  
Investeringsutgiften för trafiknämnden blev 0,5 mnkr.

## **Bakgrund**

Projekt Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i innerstaden initierades av Region Stockholm Trafikförvaltningen år 2018. Den 7 mars 2019 fattade trafiknämnden genomförandebeslut (T2018-02953) för att utföra framkomlighetsåtgärder. Trafikförvaltningen skulle stå för alla kostnader upp till 10 mnkr. Ett genomförandeavtal tecknades med trafikförvaltningen.

Under 2019-2020 genomförde kontoret tre entreprenadupphandlingar men var tvungen att avbryta samtliga då inga anbud inkom.

I maj 2020 genomfördes en direktupphandling av en entreprenör som hade visat intresse av att genomföra åtgärderna.

## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## **Resultat**

### **Genomförda platser**

Följande åtta platser byggdes om för att förbättra framkomligheten för bussar i linjetrafik:

- Londonviadukten
- Norrlandsgatan/Hamngatan
- Stureplan
- Sturegatan
- S:t Eriksgatan vid Fleminggatan
- Valhallavägen vid Rigagatan
- Torsgatan vid Karlbergsvägen
- Torsgatan vid Rödbergsgatan

### **Londonviadukten**

Busshållplatsen vid Londonviadukten (mot Slussen) har de senaste åren utvecklats till en större bytespunkt med många resenärer som utför ett byte där. För att lösa kapacitetsproblem och bussköer på hållplatsen samt otydlighet för resenärerna har busshållplatsen förlängts västerut. Ca 40 m lång gräsremsa mellan busskörfält och cykelbana samt fyra träd (kinesisk poppel) har tagits bort. Som kompensation har fyra nya träd planterats vid korsningen Stadsgårdsleden/Tegelviksslingan.



*Bild 1 Hållplats Londonviadukten före åtgärder*



*Bild 2. Hållplats Londonviadukten efter utförda åtgärder*

### Norrandsgatan/Hamngatan

Högersvängande fordon från Hamngatan till Norrandsgatan blockerade korsningen för linje 2 som inte kunde nå sitt busskörfält. Detta bildade köer bakåt på Kungsträdgårdsgatan och gav negativa földeffekter för fler linjer. Åtgärden innebar en mindre justering av refugen samt vägmålning av ett spårrområde för att förebygga de negativa effekterna.

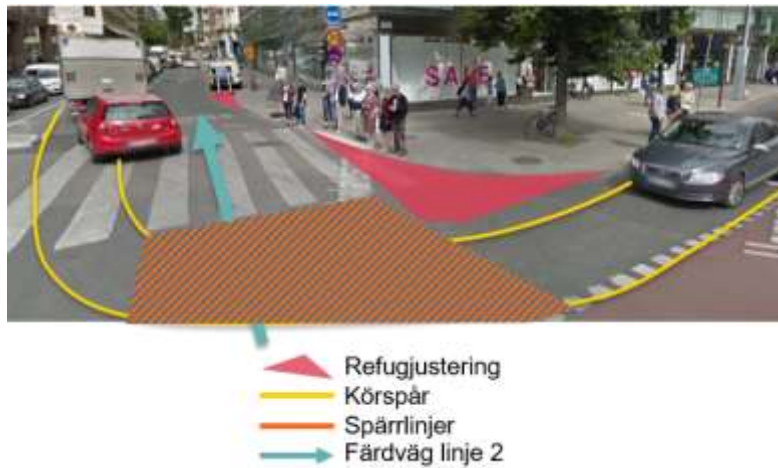


Bild 3 Refugen vid korsning Hamngatan/Norrandsgatan före åtgärder.

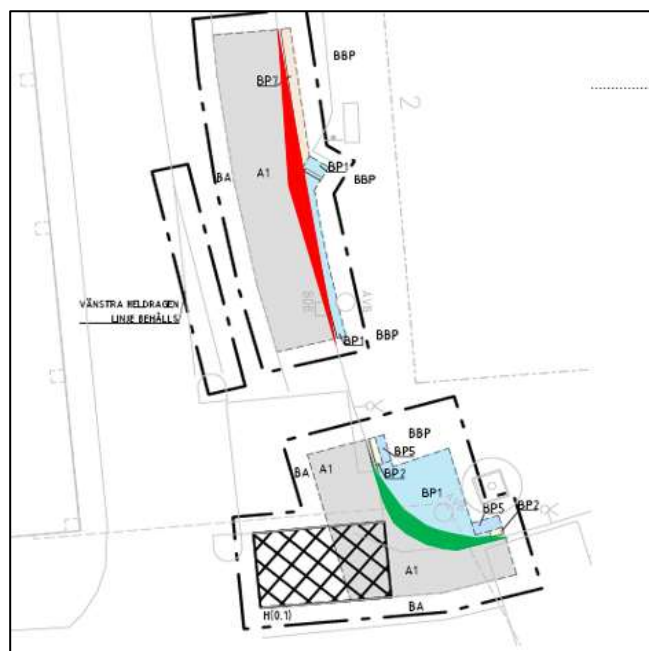


Bild 4. Genomförda åtgärder: rött – borttagen refugyta, grönt- tillskapad refugyta



*Bild 5 Refugen vid korsning Hamngatan/Norrlandsgatan efter utförda åtgärder*

### **Stureplan**

På Stureplan har det funnits framkomlighetsproblem och även trafiksäkerhetsproblem, speciellt nattetid. För att lösa dessa har reserverade fält för taxi och utryckningsfordon bytt plats samt en mittrefug byggts.



*Bild 6 Stureplan före åtgärder*



*Bild 7 Stureplan efter utförda åtgärder*

### **Sturegatan**

För att förebygga framkomlighetsproblem i korsningen med Karlavägen har ett nytt busskörfält mellan Kommendörsgatan och Karlavägen skapats.



*Bild 8 Sturegatan före åtgärder.*



*Bild 9 Sturegatan efter utförda åtgärder.*

### **S:t Eriksgatan vid Fleminggatan**

Södergående hållplats Fleminggatan (på S:t Eriksgatan) används av linje 3, 4, 77 och 94. Hållplatsen har ofta haft kapacitetsproblem då den knappt kunde rymma två ledbussar. Därför har busshållplatsen förlängts söderut.



*Bild 10 S:t Eriksgatan före åtgärder*



*Bild 11 S:t Eriksgatan efter utförda åtgärder*

### **Valhallavägen vid Rigagatan**

De tidigare hållplatserna Hakberget och Rigagatan har nu slagits ihop till en ny hållplats vid Rigagatan.

Den tidigare hållplatsen Rigagatan på linje 72 mot Frihamnen hade ca 35 på-/avstigande per vardagsdygn. Den tidigare hållplatsen Hakberget krävde en skarp utkörning för att kunna svänga vänster i rondellen, hållplatsen var alltså för nära korsningen.

Ett ökat hållplatsavstånd på stadens busslinjer minskar restiderna och påverkar många resenärer positivt. Ett antal resenärer påverkas dock negativt med något längre gångavstånd till närmaste hållplats. God geografisk tillgänglighet anses vara 400 meter från hållplats enligt Regionens riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län.



*Bild 12 Valhallavägen före åtgärder*



*Bild 13 Valhallavägen efter utförda åtgärder*



**Torsgatan vid Karlbergsvägen**

Sedan hösten 2018 har de två hållplatslägena Karlbergsvägen (norrgående) slagits ihop till ett. Detta har effektiviserat flödet vid hållplatsen för bussar och resenärer och även underlättat servicevärdarnas arbete.

Bakre delen av dubbelväderskyddet har flyttats framåt till väderskyddet som är längst fram så att dubbelväderskyddet åstadkommit längst fram på busshållplatsen.



*Bild 14 Torsgatan vid Karlbergsvägen före åtgärder*



*Bild 15 Torsgatan vid Karlbergsvägen efter utförda åtgärder*

### Torsgatan vid Rödabergsgatan

Hållplats Röda Bergen togs bort för att öka framkomligheten genom att frigöra plats för ett kollektivkörfält. Istället har en ny busshållplats byggts längre norrut inom Hagastadsprojektet.



*Bild 16 Torsgatan vid Rödabergsgatan före åtgärder*



*Bild 17 Torsgatan vid Rödabergsgatan efter utförda åtgärder*

### Måluppfyllelse

Målet för åtgärderna har handlat om förbättrad framkomlighet för busstrafiken som i sin tur bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Genomförda åtgärder har även uppfyllt krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

### Projektets genomförande och tidsplan

Åtgärderna skulle genomföras under 2019. Efter tre avbrutna upphandlingar, på grund av att inga anbud inkom, genomförde kontoret direktupphandling i maj 2020. Arbetena påbörjades i augusti 2020 och slutfördes samma år.

Kontoret har analyserat orsaken till entreprenörens ointresse för genomförandet av mindre gatuombyggnader i innerstaden i föreslagen omfattning. En orsak var marknadens höga konjunktur vid upphandlingstillfället, en annan orsak var att arbeten skulle bedrivas på flera spridda platser i trång gatumiljö vilket i sig är mer resurskrävande för entreprenören. Kontoret har kommit till slutsatsen att den här typen av projekt är bäst att genomföra med hjälp av ramavtalsupphandlade årsentreprenörer.

### Intressenthantering och kommunikation

Arbetena har kommunicerats på stadens hemsida samt med hjälp av byggskyltar och med anslag i portar. En kommunikationsplan och FAQ har tagits fram.

### Ekonomi

Utgifterna för hela projektet slutade på totalt 10,5 mnkr. Trafikförvaltningen har bidragit med 10 mnkr. Utgiften för trafiknämnden blev 0,5 mnkr.

Enligt genomförandebeslutet skulle hela projektet inrymmas inom 10 mnkr. Avvikelsen förklaras med högre entreprenadkostnader på grund av direktupphandling samt att tre av åtta platser blev nödvändiga att byggas helt eller delvis under nattetid för att inte försämra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Utgifter och inkomster för projektet fördelas enligt nedanstående tabell:

	<b>Beslutat belopp (mnkr)</b>	<b>Utfall (mnkr)</b>	<b>Avvikelse (mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	2	2,2	<b>0,2</b>
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	2	1,2	<b>-0,8</b>
Entreprenad	6	7,1	<b>1,1</b>
<b>Summa utgifter</b>	10	10,5	<b>0,5</b>
<b>Inkomster</b>	10	10	<b>0</b>
<b>Summa inkomster</b>		10	
<b>Netto</b>		0,5	<b>0,5</b>

### **Risk/osäkerhet**

När genomförandebeslutet fattades i mars 2019 var inte omfattningen av föreslagna åtgärder på varje plats färdigutredd. Hänsyn skulle tas till att även om åtgärderna var av mindre karaktär så medförde genomförandet en del trafikstörningar och i vissa fall kunde de endast genomföras under nattetid, vilket blev mer kostsamt.

### **Slut**