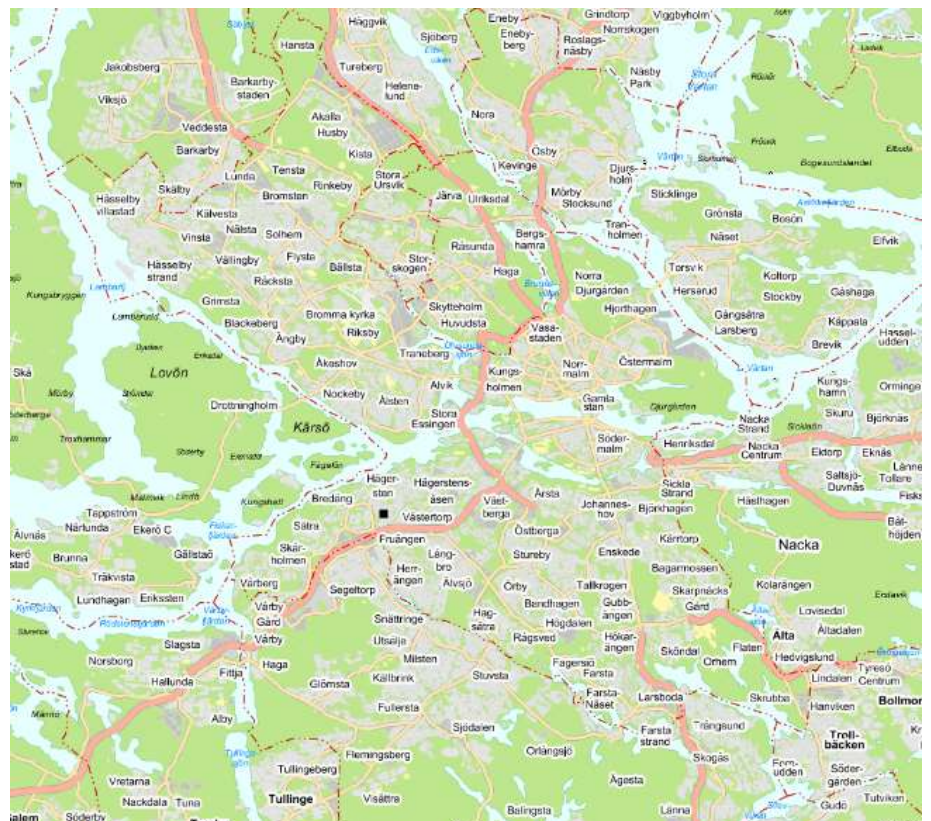


Projektdirektiv: Framkomlighetssatsning inom gång- cykel och kollektivtrafik

Författare: Stina Airijoki
Kristofer Rogers
Lotten Svedberg

Version: 1.0



Godkännanden av projektdirektivet

Datum	Godkänd av: Namn och förvaltning
2023-04-04	Jenny Carlsson, Trafikkontoret

Innehåll

Introduktion.....	4
Mål och syfte.....	4
Beskrivning av satsningen	5
Gångtrafik.....	5
Cykeltrafik.....	7
Kollektivtrafik	9
Utredningsorganisation	12
Tidplan fram till inriktningsbeslut	12
Ekonomi.....	12
Risk, kvalitet och möjligheter	13
Kommunikation	14
Rapportering	14
Samråd och samverkan	14

Introduktion

Stadens översiktsplan omfattar fyra mål: En växande stad, En sammanhängande stad, God offentlig miljö och En klimatsmart och tålig stad. Staden ska byggas på ett sätt som minimerar behovet av att resa, möjliggör fler resor med cykel och gång samt stödjer en kapacitetsstark kollektivtrafik. Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stads-delar och besöka nya platser. Inriktningen i översiktsplanen är att biltrafiken ska minska. Samtidigt är en fortsatt hög tillgänglighet avgörande för stadens och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner.

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafikkontoret i uppdrag att under en fyraårsperiod genomföra investeringar i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik till en kostnad av 2 000 mnkr. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- 900 mnkr cykel- och 425 mnkr kollektivtrafik. Dessutom avsätts 250 mnkr för anläggande av en gång- och cykelbro som en del av projekt Slussen i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Detta projektdirektiv omfattar trafikkontorets satsning på framkomlighet inom gång- cykel och kollektivtrafik enligt trafikkontorets uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2023.

Direktivet beskriver hur trafikkontoret avser att genomföra denna satsning samt hur kontoret kommer att rapportera och följa upp satsningen.

Mål och syfte

Satsningen syftar till att utreda och genomföra åtgärder inom ramen för stadens Gångplan, stadens Cykelplan och stadens kommande kollektivtrafikplan. Dessa är tre av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik, samt godsfordon med hög beläggning.

Satsningar på gångtrafik utförs med syfte att öka gångvänligheten, framkomligheten och attraktiviteten för gående. Satsningar gällande cykeltrafik utförs med syfte att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Satsningar gällande kollektivtrafik utförs med syfte att öka framkomligheten, medelhastigheten samt pålitligheten för buss-trafiken.

Beskrivning av satsningen

Nedan beskrivs bakgrund och inriktning inom gång-, cykel- respektive kollektivtrafik samt vilken typ av projekt trafikkontoret avser att driva inom varje åtgärdsområde.

Gångtrafik

Stockholms första gångplan antogs av kommunfullmäktige i april 2016 och i mars 2022 antogs en ny handlingsplan för gång för åren 2022- 2027 av trafiknämnden, vilken identifierar åtgärder för ökad gångvänlighet. Stockholms *Gångplan* är en av flera tematiska fördjupningar av *Framkomlighetsstrategin*. Gångplanen beskriver förutsättningarna för gående i staden, och ger en målbild för ökad gångvänlighet.

Kontoret har sedan gångplanen antogs år 2016 genomfört en rad åtgärder för att öka gångvänligheten, framkomligheten och attraktiviteten för gående. Flertalet gånginvesteringsprojekt sträcker sig över flera år från initiering till slutförande. I trafikkontorets verksamhetsplan för 2022 redovisades omkring 30 pågående investeringsprojekt. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för att uppnå målen i gångplanen. Under 2021-2022 genomfördes ett 20-tal reinvesteringsprojekt i form av framför allt ny beläggning.

Det finns behov av fortsatta investeringar för att förbättra förutsättningarna för gående i staden. I arbetet för ett gångvänligt Stockholm ser kontoret behov av att rikta resurser till ytterligare gångstråk och platser för att möjliggöra gångresor. Ett prioriterat gångnät ska tas fram och åtgärder på nätet genomföras för att skapa ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard. Kontoret avser att fokusera på åtgärder som gynnar vardagsresor till fots samt gång som en del av en kollektivresa. Att Stockholm bibehåller hög attraktivitet för gående är förutom ökad andel gående, en indikator som preciseras i gångplanen. Många faktorer bidrar till attraktiva offentliga rum. Vid genomförande av åtgärder för ökad gångvänlighet längs platser och gångstråk i staden, läggs också resurser på en medveten gestaltning av platsen.

Åtgärder längs prioriterade stråk

För arbetet med förbättringar för gående föreslås ett fokus ligga på det prioriterade gångnätet. Detta ger en grundläggande infrastruktur för gångtrafik. Åtgärder ska genomföras för att skapa ett sammanhängande nät av gångstråk med hög standard, både för att förbättra förutsättningarna där många går och för att öka antalet gående längs stråken. Framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet behöver stärkas för att öka gångvänligheten längs stråken. Åtgärder i form av breddade trottoarer, gångstråk och övergångsställen, genomgående gångbanor längs huvudgator. Dessutom kommer fler permanenta gågator och platsbildningar att skapas längs dessa stråk.

Trafikantförbättrande åtgärder

Kontoret har under flera år genomfört fysiska åtgärder under samlingsnamnet ”trafikantförbättrande åtgärder” i hela staden. Åtgärderna syftar till att förbättra den offentliga miljön för stadens gång- och cykeltrafikanter.

Satsningen rymmer åtgärder av mindre karaktär. Bland annat genomförs åtgärder för förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter, trygghetsåtgärder, tillgänglighetsåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder i form av t.ex. hastighetsdämpande åtgärder vid passager, samt skyltning och vägmarkering m.m. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning och leder till en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Förslag till flera av åtgärderna kommer från stadens medborgare och satsningen är en möjlighet för kontoret att med kortare ledtider genomföra prioriterade önskemål.

Tillgänglighetsåtgärder

I stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2018-2023* samt i stadens budget för 2023 framgår att hinder i den befintliga byggda miljön ska åtgärdas. Alla stockholmare oavsett funktionsförmåga ska ha samma möjlighet till delaktighet i samhället.

Trafikkontorets mål är att alla projekt ska ta hänsyn till och budgetera för åtgärder för att skapa en god tillgänglighet. För enkelt avhjälpta hinder, där inga andra projekt planeras inom nära framtid, behöver emellertid separata investeringsmedel avsättas. Exempel på åtgärder som omfattas är sänkning av kantstenar vid övergångsställen och andra passager, utbyte av rännalar, kontrastmarkering av busshållplatser och komplettering av handledare i trappor samt att höja kantstenar vid busshållplatser i innerstad och ytterstad.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla infrastruktur som finns för gående för att skapa ett väl fungerande gångnät med god framkomlighet och trafiksäkerhet. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten, längs de prioriterade gångstråken, är ett komplement till investeringsåtgärderna för att uppnå målen i gångplanen.

Konsekvenser

Framkomlighet är ett mått på gångvänlighet. När gående ges ökad framkomlighet, kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till gående på bekostnad av andra trafikslag eller att gående ges ökad prioritet i korsningspunkter.

Cykeltrafik

Cykelstaden – Cykelplan för Stockholms stad antogs av kommunfullmäktige 2022-05-30. Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av *framkomlighetsstrategin*, i vilken en bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning. Cykelplanen beskriver hur staden ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer – primära stråk, huvudcykelnät och lokalt cykelnät. Det primära nätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling som även möjliggör regional cykling då det kopplar ihop Stockholm med länets övriga kommuner. Detta nät ska vara till för alla, och cykelvägarnas utformning ska möjliggöra att cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra

Flertalet cykelinvesteringsprojekt sträcker sig över flera år från initiering till slutförande. I trafikkontorets verksamhetsplan för 2022 redovisades drygt 40 pågående cykelinvesteringsprojekt. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen. Under 2022 genomfördes ett 30-tal

reinvesteringsprojekt i form av framför allt ny beläggning på cykelbanor.

En ambition för perioden kommer vara att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. I detta ingår cykling till och från arbete och studier, barns och föräldrars cykling till skola och fritidsaktiviteter, liksom inköps- och andra serviceresor med cykel.

Åtgärder på primära stråk

Även fortsättningsvis föreslås huvudsakligt fokus ligga på de primära stråken för cykel, det övergripande cykelvägnätet som motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar och förbättra befintlig infrastruktur för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet, inte minst i ett antal strategiskt viktiga länkar. Det finns även skäl att kontinuerligt arbeta med flertalet mindre cykelåtgärder för framkomlighet och trafiksäkerhet i olika delar av nätet, till exempel i korsningspunkter.

Åtgärder på huvud- och lokalstråk

Ett ökat utrymme bör under perioden kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar antingen mellan två primära stråk eller mellan primära stråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. Här kan även finnas skäl att utreda möjligheten att hitta enklare lösningar med god måluppfyllelse.

Samordning, samverkan och "passa på"-åtgärder

Investeringsplaneringen bör även fortsatt ge utrymme för samordning av trafikkontorets projekt med planer och processer initierade av andra aktörer, liksom "passa på"-åtgärder i samband med exempelvis arbeten med ledningar för el och vatten. Här kan åtgärder på såväl primära stråk som huvudstråk bli aktuella att prioriteras.

Dessutom bör kontinuerligt möjliga samordningsvinster beaktas med av kontoret planerade åtgärder inom hastighetsplanen och arbetet med trygga och säkra skolvägar, liksom växtbäddsrenoveringar och byte av belysning mm.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla befintlig cykelinfrastruktur för att skapa ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög säkerhet. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt

beläggningsarbeten är ett viktigt komplement till investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen.

Övrigt

Arbetet med prioritering av kontorets resurser gällande cykelinvestering sker löpande. I det arbetet ingår att kontinuerligt uppmärksamma nya aktualiserade objekt och värdera förfrågningar från andra aktörer som rör möjlig samverkan eller behov av samordning av insatser. Omprioriteringar kan komma att bli nödvändiga då i dagsläget okända faktorer kan påverka projektens framdrift.

I arbetet med prioritering av åtgärder bör möjligheten att balansera upp urvalet av cykelåtgärder med försök och enklare effektiva lösningar med god måluppfyllelse beaktas.

Det finns även skäl att fortsätta utveckla arbetssätt för avvägningar och prioriteringar i investeringsplaneringen, med nya och utvecklade verktyg för att prioritera såväl mellan som inom projekt.

En ambition för perioden bör vara att utreda fler objekt än som i varje läge bedöms rymmas i den ekonomiska ramen. På så vis ges dels faktiska möjligheter till prioriteringar mellan åtgärder, dels ökar möjligheterna till omprioriteringar i projektmixen då behov uppstår.

Erfarenhetsåterföringen i projekten behöver utvecklas, liksom modeller för att samlat följa upp de satsningar som görs. Ett exempel är ett mer utvecklat arbete med före- och eftermätningar i samband med investeringsåtgärder.

Kollektivtrafik

Stockholms kollektivtrafikplan planeras av antas av trafiknämnden under våren 2023 och beslut förväntas tas i kommunfullmäktige senare under året. Stockholms kollektivtrafikplan är en av flera tematiska fördjupningar av Framkomlighetsstrategin. Planen pekar bland annat ut de viktigaste stråken i väg- och gatunätet för buss- och spårvägslinjer.

Inriktningen för satsningen inom kollektivtrafik är att genomföra åtgärder som syftar till att öka restidens pålitlighet, minska restid i de prioriterade stråken och öka kapaciteten för kollektivtrafiken.

En kollektivtrafikresa, från start till mål, måste ses som en helhet och den tid som resenärer spenderar på, till exempel en buss, är bara en del av en kollektivtrafikresa. Restiden är hela den tid det tar att förflytta sig från dörr till dörr, inklusive gång eller cykling till hållplats.

Staden och trafikförvaltningen har tillsammans tagit fram en handlingsplan *Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik* för åren 2022-2026 som antagits av trafiknämnden (juni 2022). Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil.

Trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket har genomfört ”Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stombussnätet”, *ÅVS*, som syftar till att förbättra framkomligheten för stombussnätet och möjliggöra genomförande av nya stombusslinjer i enlighet med stombussplanen. Det övergripande syftet med åtgärderna är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet. Flertalet av dessa åtgärder är belägna inom Stockholms stad.

Kontoret genomför också mindre framkomlighetsåtgärder för busstrafiken under samlingsnamnet ”Kollektivtrafikåtgärder” i hela staden.

Åtgärder längs prioriterade stråk

För arbetet med förbättringar för kollektivtrafik föreslås att fokus ligger på stadens viktigaste kollektivtrafikstråk som pekats ut i stadens kollektivtrafikplan, vilken planeras att antas under våren 2023. Åtgärder ska genomföras för att skapa ett attraktivt nät för kollektivtrafiken för att förbättra förutsättningarna för att öka antalet kollektivtrafikresenärer. Detta kan innefatta åtgärder så som kollektivtrafikkörfält, förändringar i signalstyrning för att främja kollektivtrafiken, förlängningar av hållplatser mm.

Åtgärder enligt gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik

Kontoret har sedan *Gemensam handlingsplan stombuss 2017-2021* antogs år 2016 genomfört en rad åtgärder för att förbättra framkomligheten för stombusstrafiken. Under 2022 har en ny handlingsplan *Gemensam aktivitetsplan för attraktiv kollektivtrafik* för åren 2022-2026 antagits av trafiknämnden (juni 2022). Målet med den gemensamma aktivitetsplanen är att

skapa förutsättningar för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att fler ska välja att resa kollektivt istället för med bil. Det finns behov av fortsatta investeringar för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. I satsningen för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i Stockholm ser kontoret behov av att genomföra de projekt som är framtagna i den gemensamma aktivitetsplanen för attraktiv kollektivtrafik.

Åtgärder AVS framkomlighet stornätet

Trafikförvaltningen och trafikverket har tagit fram åtgärder för stomlinjerna i enlighet med stornätsplanen. Både befintliga och nya linjer har studerats och förslag på åtgärder för att förbättra framkomligheten har tagits fram.

Satsningen innehåller åtgärder från de framtagna åtgärdsvalstudierna. Det övergripande syftet med åtgärderna är att skapa förutsättningar för ett större, sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet.

Åtgärderna kan innefatta mindre åtgärder så som målning och skyltning, men även större objekt så som omdaning av hela gaturum.

Mindre punktinsatser kollektivtrafik

Kontoret har under flera år genomfört fysiska åtgärder under samlingsnamnet ”mindre punktinsatser kollektivtrafik” i hela staden. Projektet är samfinansierat med 50 % av trafikförvaltningen. Åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.

Satsningen rymmer åtgärder av mindre karaktär, som inte hanteras i något större projekt. Åtgärderna kan innefatta förlängningar av busshållplatser, mindre ombyggnation av korsningar, förlängda kollektivtrafikkörfält m.fl.

De objekt som genomförs handlar om förbättrad framkomlighet för busstrafiken. Gemensamt för åtgärderna är att de är av mindre omfattning. Förslag till flera av åtgärderna kommer från bussentreprenörerna och satsningen är en möjlighet för kontoret att med kortare ledtider genomföra önskemål om åtgärder gällande minskade restider samt ökad pålitlighet och kapacitet.

Reinvestering

Det är även viktigt att underhålla infrastruktur som finns för kollektivtrafik och skapa ett väl fungerande

kollektivtrafiksystem. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten, längs de prioriterade kollektivtrafikstråken, är ett komplement till investeringsåtgärderna för att uppnå målen om en attraktiv kollektivtrafik.

Konsekvenser

När kollektivtrafiken ges ökad framkomlighet, kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till kollektivtrafiken på bekostnad av andra trafikslag eller att kollektivtrafiken ges ökad prioritet i korsningspunkter. Konsekvenser av framkomlighetsåtgärderna kommer dock att studeras i varje enskilt projekt.

Utredningsorganisation

Trafikkontoret ansvarar för att hålla samman och driva satsningen på framkomlighet inom gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kontoret har utsett samordningsansvariga för projekt som drivs inom respektive satsning på gång- cykel och kollektivtrafik.

Varje projekt inom satsningen kommer att bedrivas enligt kontorets rutin för investeringsprojekt och delegationsordning. Projekten kommer att bemannas utifrån trafikkontorets rutin för investeringsprojekt och drivas enligt kontorets projektmetodik för investeringsbeslut.

Tidplan fram till inriktningsbeslut

De projekt som ingår i framkomlighetssatsningen beslutas enligt stadens delegationsordning för investeringsprojekt och separata beslut kommer att tas upp löpande för respektive projekt. För stora projekt, över 50 mnkr, kommer besluten tas upp både i trafیکنämnden och kommunfullmäktige.

Utredningsarbetet har startat i samband med trafیکنämndens uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2023.

Ekonomi

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafیکنämnden i uppdrag att under en fyraårsperiod genomföra investeringar i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik till en kostnad av 2 000 mnkr. Av dessa avser 425 mnkr satsningar på framkomlighet inom gång- 900 mnkr cykel- och 425 mnkr kollektivtrafik. Dessutom avsätts 250 mnkr för anläggande av en gång- och cykelbro som en del av projekt Slussen i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Inriktnings- och genomförandebeslut för respektive ingående projekt kommer att fattas enligt stadens regler för ekonomisk förvaltning avseende investeringsprojekt. Utgifterna kommer att följas upp genom att projekten märks som särskild satsning. Kontoret avser att rapportera om utfall och prognos i verksamhetsplaner och i verksamhetsberättelser.

När andra aktörer, såsom Trafikverket och Trafikförvaltningen, genomför stora infrastrukturprojekt uppstår ofta behov av följdinvesteringar för staden. Det kan bland annat handla om att tillgängliggöra infrastrukturen för gångtrafik.

Kontoret föreslår att satsningen på framkomlighet inom gång-, cykel- och kollektivtrafik även ska inrymma kompletterande satsningar med ursprung i samverkansprojekt.

Pågående samverkansprojekt där följdinvesteringar kan vara aktuella är bland annat Tvärbana Norr-Kistagrenen, Mäljarbanan samt Förbifarten.

Risk, kvalitet och möjligheter

För 2023-2026 är en del av de 2 000 mnkr för framkomlighet för gång- cykel- och kollektivtrafik ännu inte fördelade, vilket kommer innebära utmaningar vad gäller kontorets tid och resurser och vad gäller tid från planering till genomförande, med potentiellt ökade risker i projekten som kan leda till fördröjningar.

Investeringsvolymen gällande gång- och kollektivtrafik är större de kommande fyra åren jämfört med tidigare. För cykeltrafik är investeringsvolymen motsvarande hög som föregående mandatperiod. Kontoret ser en stor utmaning att lyckas hålla en så pass hög investeringstakt som detta innebär, särskilt utmanande är att uppnå de investeringsvolymerna som finns utpekade i budgeten under de första åren. Detta inte minst med tanke på att ett investeringsprojekt normalt tar 3-4 år från start till genomförande.

Denna satsning innehåller framkomlighetsåtgärder avseende gång- cykel och kollektivtrafik. Förutsättningar och utmaningar för dessa delområden har både likheter och skillnader.

Satsningen består av flera projekt som är geografiskt spridda. Varje projekt är unikt och har olika förutsättningar och utmaningar.

Då gående och cyklister ges ökad framkomlighet kan det ge konsekvenser för övrig trafik, exempelvis genom att yta måste fördelas till gående och cyklister på bekostnad av andra trafikslag eller att gående och cyklister ges ökad prioritet i korsningspunkter. På samma sätt kan ökad framkomlighet för busstrafik ha negativa konsekvenser för övrig trafik, som får lägre prioritet i trafiksignaler och även kan påverkas av anläggande av busskörväg. Detta följer Framkomlighetsstrategin, men kräver dialog innan genomförande.

Alla projekt som kontoret bedriver inom kollektivtrafik måste samrådas med Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna, och det är viktigt att påbörja dialogen redan i planeringsskedet.

Kommunikation

Följande intressenter har identifierats i projektet:

Interna intressenter

Trafikkontoret
Exploateringskontoret
Stadsdelsförvaltningar
Ledningsägare

Externa intressenter

Medborgare
Region Stockholm
Trafikverket
Bussentreprenörer
Byggentreprenaden
Polis och Räddningstjänst
Näringsidkare
Ledningsägare
Intresseorganisationer

Rapportering

Detta projektdirektiv ska utgöra underlag för utredningsbeslut. Satsningen kommer att följas upp tertialsvist i samband med kontorets verksamhetsplaner och verksamhetsberättelser. Respektive ingående investeringsprojekt beslutas enligt stadens delegationsordning för investeringsprojekt.

Samråd och samverkan

I förekommande fall sker samråd och samverkan med berörd stadsdelsförvaltning, Trafikförvaltningen och dess upphandlade bussentreprenör, inom ramen för respektive ingående projekt.

