

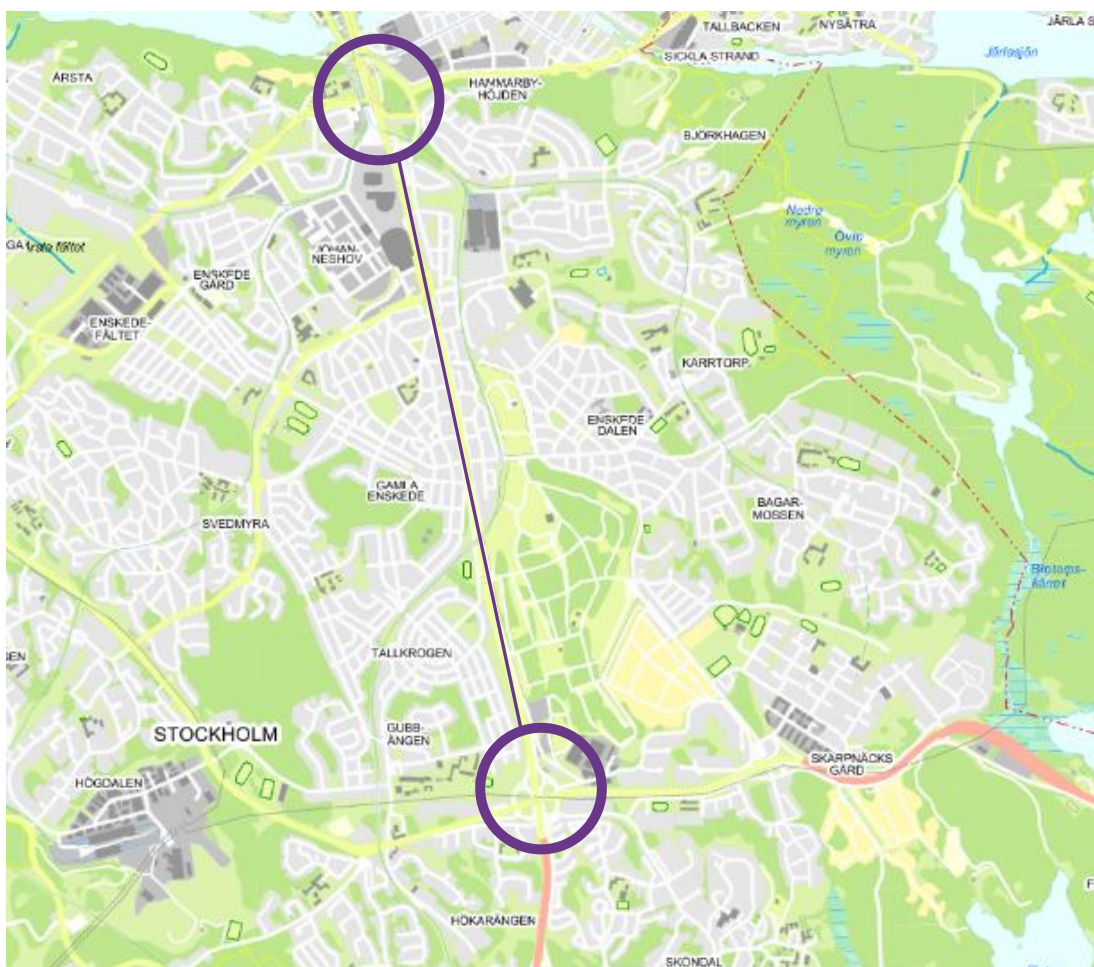
Projektdirektiv – Åtgärder för norrgående busstrafik längs Nynäsvägen

Författare:

Lotten Svedberg och Susanna
Lennström

Version:

1.0



Godkännanden av projektdirektivet

Datum	Godkänd av: Namn och förvaltning

Innehåll

Godkännanden av projektdirektivet	2
Projektbakgrund	4
Beskrivning av projektet	Error! Bookmark not defined.
Geografiskt område	11
Mål & syfte	12
Förutsättningar för projektets genomförande.....	12
Utredningsorganisation	12
Styrgrupp	13
Tidplan fram till inriktningsbeslut	13
Ekonomi	13
Utredningsutgifter.....	13
Risk, kvalitet och möjligheter	14
Projektrisker.....	14
Kommunikation	14
Rapportering	14
Samverkan.....	15

Projektbakgrund

Trafikförvaltningen har tagit fram en stomnätsplan för Stockholms län, där även Stockholms stad har deltagit. Stomnätsplanen ska utgöra en grund för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafikens stomnät. Stomnätsplanen för Stockholms län antogs av landstingets trafiknämnd i februari 2014. Framkomligheten i det tänkta stombusslinjenät som redovisas i planen varierar idag stort - och för vissa utpekade sträckor krävs att ny infrastruktur byggs för att garantera busstrafikens framkomlighet. Trafikförvaltningen och Trafikverket har därför gemensamt tagit initiativ till genomförandet av åtgärdsvalsstudier. Det övergripande syftet av de åtgärder som utreds och senare föreslås är att skapa förutsättningar för ett större sammanhängande stombusslinjenät med attraktiv standard vad gäller turtäthet, restider och framkomlighet.

Stomnätsplanen innefattar olika sträckor i stomnätet, så kallade stråk. Nynäsvägen ingår stråk 1, som sträcker sig mellan Norra Sköndal och Solna centrum, och trafikeras av stomlinje 873 och 875 samt ett stort antal röda busslinjer. Utredningen genomfördes under 2017 och finns att läsa på SLL:s hemsida.

Dagens framkomlighet utmed stråk 1 har kartlagts genom en studie av körhastigheter mellan Norra Sköndal och Gullmarsplan. Körtider har sammanställts i respektive färdriktning under högtrafik, morgon och eftermiddag. Informationen är inhämtad från det ATR-system som finns i bussarna. I figur 1 och 2 redovisas restider exklusive hållplatstid för morgon- och eftermiddagsrusningen längs stråket.

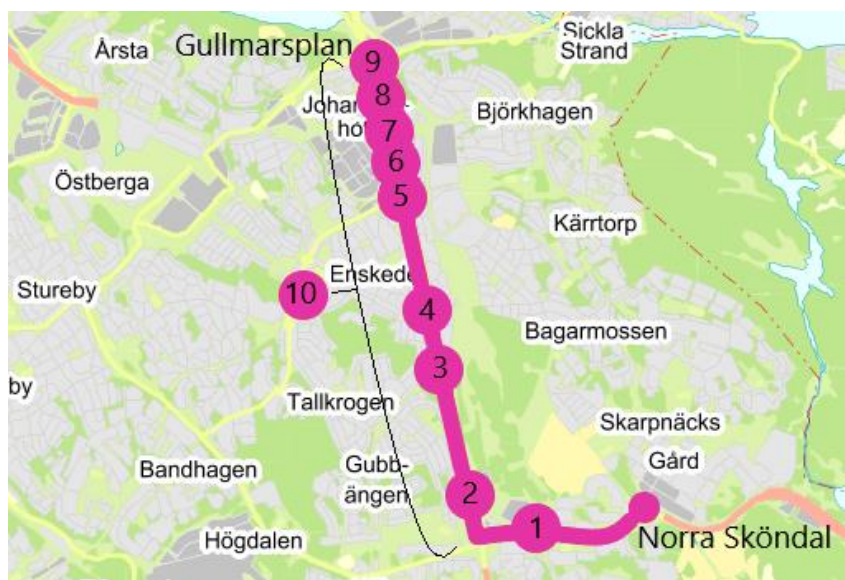


Figur 1. Restid exklusive hållplatstid i morgonrusningen.



Figur 2. Restid exklusive hållplatstid i eftermiddagsrusningen.

Vid probleminventeringen har ett antal punkter längs med Nynäsvägen identifierats som bristfälliga ur framkomlighetssynpunkt för busstrafik, se figur 3.



Figur 3. Översikt problempunkter.

Utredningen påvisade på stora problem längs med sträckan med busskörfält som upphör på grund av på- och avfarter längs med Nynäsvägen och anslutningar till Gullmarsplan söderifrån, se figur 4.



Figur 4. Foto på Nynäsvägen i riktning norrut strax efter korsningen med Sockenvägen. Busskörfält som upphör på sträckan (problempunkt 4 i figur 3)

Vid bussterminalen vid Gullmarsplan, se figur 5 och problempunkt 9 i figur 3, är det generellt mycket trafik, långa avstånd och brister i till- och frångärter. Särskilt saknas anpassning till stombusslinje då utfart för busstrafik norrut samt infart norrifrån saknas. Anslutning till bussterminal söderifrån innebär en lång omväg via en körslinga.



Figur 5. Bussterminal Gullmarsplan.

Vid Gubbängens trafikplats, se figur 6, sker flera vävningar på kort sträcka. Vävningsproblematiken gör att köbildning skapas mot Tyresövägen samt att tröghet på Nynäsvägen skapar problem för på- och avfarter.



Figur 6. Gubbängens trafikplats.

Åtgärdspaketet har blivit namnsatt i Länsplanen, vilket innebär att den kan beviljas en statlig medfinansiering. En preliminär kostnadsfördelning har tagits fram där även Haninge Kommun, Tyresö Kommun, Trafikverket och Region Stockholm utöver Trafikkontoret ska medfinansiera.

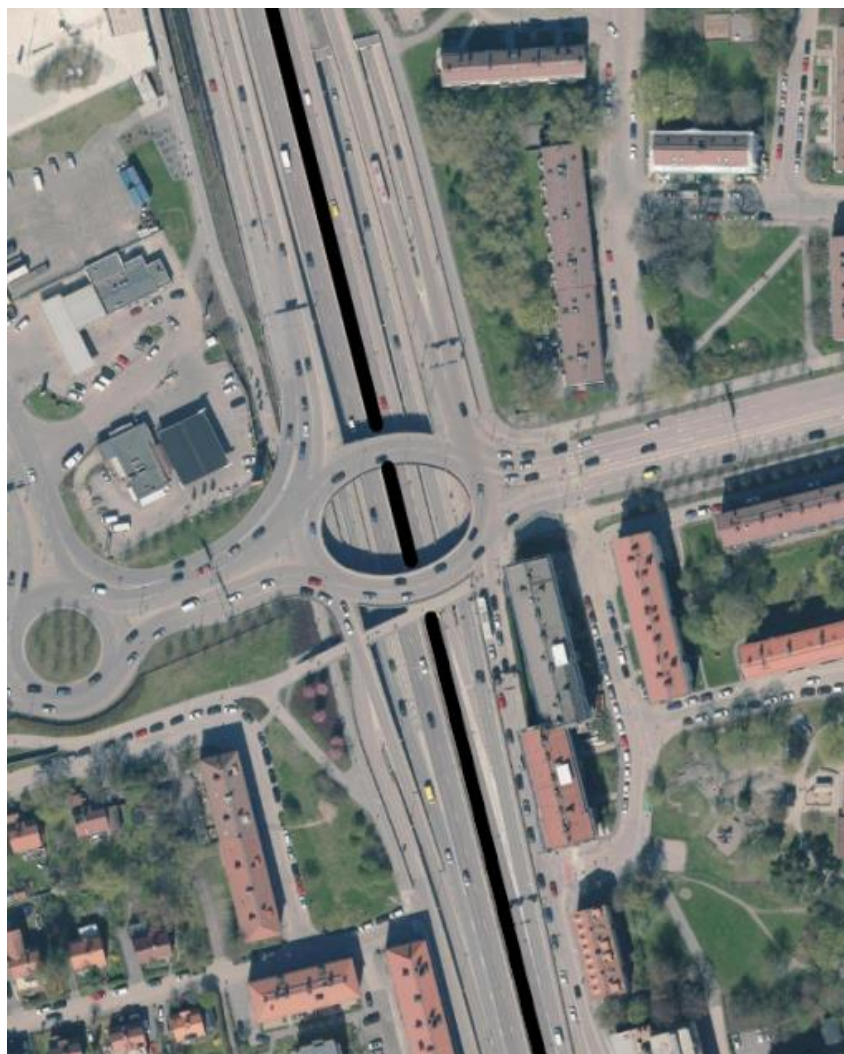
Åtgärdsförslag

I åtgärdsförslaget föreslås en direktramp från Tyresövägen K3, det vill säga körfältet längst till höger i körriktningen, till Nynäsvägen K1, körfältet längst till vänster i körriktningen, anläggas och åtgärden kräver två samordnade signalanläggningar, se figur 7. En på rampen från Nynäsvägen söderifrån där anslutning till direktrampen möjliggörs och en för vänstersvängande på Tyresövägen.



Figur 7. Åtgärdsförslag Gubbängens trafikplats med ramp och trafiksignaler.

I åtgärdsförslaget föreslås busskörfält i K1, det vill säga körfältet längst till vänster, i norrgående riktning på grund av stort antal på- och avfarter som hindrar framkomligheten, se figur 8.



Figur 8. Åtgärdsförslag flytt av busskörfält till K1 på Nynäsvägen norrut.

Dessutom finns ett förslag gällande en ny ramp ovanför Nynäsvägen vid Gullmarsplans cirkulationsplats där buss ges prioritet vid vidare färd mot Johanneshovsbron. I åtgärdsförslaget föreslås även en ramp mot Gullmarsplans bussterminal, se figur 9.



Figur 9. Föreslagen ramp med nytt hållplatsläge vid Gullmarsplan på Nynäsvägen norrut. De röda prickarna och gröna prickarna illustrerar trafiksignaler.

Beskrivning av projektet

Projektet innefattar att utreda de föreslagna åtgärderna som finns framtagna i åtgärdsvalsstudien. Utredningen ska detaljstudera genomförbarheten, nyttan samt konsekvenserna av de åtgärder som föreslås. I utredningsskedet ska även bedömas vilka åtgärder som kontoret anser är värda att gå vidare med, med hänseende på genomförbarhet, kostnad och nytta.

Nyttan av åtgärderna kommer att bedömas genom att utreda framkomlighetsvinster för kollektivtrafiken, kostnader för genomförande, genomförbarhet och störningar under byggtiden och framkomlighet för övrig trafik samt att väga dessa frågor mot varandra.

Geografiskt område

Projektet omfattar Nynäsvägen från Gullmarsplans cirkulationsplats till Gubbängens trafikplats vid Tyresövägen.

Mål & syfte

Åtgärderna som föreslås ska bidra till att uppfylla de mål som fastslagits i stamnätsplanen och Stockholms Läns Landstings trafikförsörjningsprogram.

Skyltad hastighet (km/h)	Hållplatstid (s)	Acceleration + retardation (s)	Mål medelhastighet (km/h)	Hållplatsavstånd (m)
30	15	12	20	500
40	15	16	25	700
50	15	21	30	1 000
60	15	26	40	1 400
70	15	32	45	1 700
80	15	39	55	2 500
90-110	15		65	5 000

Figur 7. Målrestider och hastigheter för stombusslinjerna.

Nynäsvägen har en hastighetsbegränsning på 70 km/h vilket medför att målet för medelhastighet är 45 km/h.

Syftet är att förbättra framkomligheten för stombusslinjerna för att öka resandet med kollektivtrafiken.

Enligt Framkomlighetsstrategin ska staden satsa på kapacitetsstarka transportsätt, exempelvis kollektivtrafik, vilket detta projekts mål kopplar till.

Förutsättningar för projektets genomförande

En förutsättning för projektets genomförande är att åtgärderna beviljas medfinansiering enligt överenskommen fördelning i länsplanen. En annan förutsättning är att projektet är tekniskt möjligt att genomföra, exempelvis med hänsyn till konstruktionen, geoteknik, naturvärden m.m.

Utredningsorganisation

Beställare. Jenny Carlsson, enhetschef

Trafikplanering/Investerings

Nämnd som är projektägare: Trafiknämnden

Projektledare: Lotten Svedberg och Susanna Lennström,

Trafikplanering/Investerings

Övriga förvaltningar som förväntas beröras:

Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret

Representanter/kompetenser som kommer beröras: Drift och underhåll, landskap, belysning, trafiksignaler, konstbyggnader, TA-planer, LTF:er, kommunikation

Övriga organisationer som kommer beröras: Haninge kommun, Tyresö kommun, trafikförvaltningen, trafikverket

Projektet finns beskrivet i länsplanen och finansieras av flera parter som kommer att vara delaktiga i både utredning och projektering.

Styrgrupp

En styrgrupp för projektet kommer att fastställas inom kort.

Tidplan fram till inriktningsbeslut

Utredningsarbetet startas	april 2020
Planerad Inriktningsbeslut i nämnd	mars 2021

Ekonomi

- Projektet kommer att bedrivas enligt trafikkontorets projektmetodik Projekthandboken samt stadens övergripande stöd för stora investeringsprojekt, SSIP
- En grov uppskattning är att projektet kommer att kosta drygt 200 mnkr och projektet kommer att samfinansieras av flera parter. Stockholms stad kommer att betala 20 %.
- Driftkostnadskonsekvenser: Driftkostnaderna för kontoret kommer att öka med tanke på att förslaget innebär nya ramper
- Påverkan på andra nämnder/bolag: Stadsdelsförvaltningen, Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret kan beröras av projektet
- Potential för lönsamhet: Busstrafiken kommer potentiellt öka och dess framkomlighet förbättras

Utredningsutgifter

- Utgifterna för att driva vidare utredning inför ett inriktningsbeslut uppskattas till 4 mnkr, varav 3 mnkr är för konsultkostnader och 1 mnkr är för intern tid.
- För andra förvaltningar än trafikkontoret handlar kostnaderna om nerlagd tid för avstämning och kostnader kopplade till bygglovshandläggning.

Utredningskostnaderna bedöms rymmas inom ramen för investeringsbudgeten på trafikkontoret.

Risk, kvalitet och möjligheter

Projektrisker

Projektets risker hanteras med riskverktyget från SSIP. De största riskerna som identifierats i projektets inledande skede är kopplade till projektekonomi och genomförandeskedet. Då kostnadsuppskattningen genomfördes i ett tidigt skede finns det en risk att totalkostnaden för projektet kan öka under projektets gång. Komplicerade trafikavstängningar för att behålla god framkomlighet under byggskedet kan medföra fördyringar. Projektet är svårt att prissätta och innebär riskfyllda miljöer, vilket kan ge höga anbud. Projektet kan bli svårt att avgränsa eftersom gamla konstruktioner kommer att påverkas, vilket kan leda till att reparationer, tätskiktsbyten och annat underhåll kan behöva göras som passa på-åtgärder. Projektet innehåller åtgärdsförslag som kan ge framkomlighetsproblem även efter byggtiden och effekterna är svåra att förutse.

Kommunikation

Intressenter som identifierats i ett inledande skede:

- Interna intressenter - Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen, Kyrkogårdsförvaltningen, Idrottsförvaltningen, Miljöförvaltningen, SVOA
- Externa intressenter – kringboende, resenärer och trafikanter, Trafikverket, Region Stockholm (trafikförvaltningen), bussentreprenörer, Haninge kommun, Tyresö kommun, ledningsdragande bolag

Kommunikationsplan kommer att upprättas i projektet och FAQ tas fram inför beslut.

Rapportering

Detta projektdirektiv ska utgöra underlag för utredningsbeslut och om detta projektdirektiv godkänns ska projektet utredas vidare. De åtgärder som bedöms vara lämpliga att gå vidare med kommer att presenteras för nämnden i ett inriktningsbeslut.

Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod och obligatorisk dokumentation lagras i SSIP.

Samverkan

Samverkan kommer ske med Haninge kommun, Tyresö kommun, Trafikverket samt Region Stockholm som medfinansierar lösningen.