

Gemensam handlingsplan 2012-2016

Inledning

Med anledning av det utredningsmaterial som tagits fram inom ramen för arbetet med stomnässtrategin etapp 1, ser SL och Stockholms stad ett behov och möjlighet att i närtid arbeta med förbättrad framkomligheten i innerstadens stombussnät. Här presenteras en gemensam översiktlig handlingsplan för åren 2012-2016. Detta rör förbättringar i det befintliga stomlinjenätet. Därutöver genomförs åtgärder i flera andra pågående och planerade projekt.

I handlingsplanen beskrivs ett antal utredningspunkter för åtgärder som på kort sikt kan bidra till att uppfylla målet i Stomnässtrategin om en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp av 20km/h och är i linje med principerna för stomnätstrafiken som beskrivs i strategin. Handlingsplanen är kortsiktig och kommer att behöva uppdateras regelbundet. Utifrån de förbättringsområden som beskrivs nedan ska konkreta åtgärder tas fram i ett gemensamt arbete mellan Stockholms stad och SL. Ambitionen är att påbörja genomförandet av vissa åtgärder redan under 2012.

Bakgrund

Stomnässtrategin identifierar en stor resandepotential i det yttliggande stomnätet i innerstaden, som i dagsläget ej utnyttjas fullt ut främst på grund av bristande framkomlighet och låga medelhastigheter. En förbättring av standarden och framkomligheten innebär därför stora möjligheter till ett ökat kollektivresande och en avlastning av tunnelbanans mest belastade snitt.

Även om målåret i stomnässtrategin är 2030, så framgår tydligt att behovet av att förbättra resandet och höja kapaciteten föreligger redan i dagsläget längs alla linjesträckningarna. I denna handlingsplan beskrivs åtgärder för de närmaste fyra åren, som fokuserar på förbättrad framkomlighet och prioritering i gatunätet, högre medelhastighet och bättre trafikantutbyte på bussfordonen. En mer detaljerad analys av möjligheten att trafikera med dubbelledsbussar, tekniska lösningar för att säkerställa kollektivtrafikkörfältens framkomlighet och förbättra regulariteten i busstrafiken ingår också i handlingsplanen.

För att kunna säkerställa en bra framkomlighet inom Stockholms stad med hänsyn till den kraftiga befolkningsökning som pågår i regionen har trafikkontoret tagit fram en trafikstrategi, *Framkomlighetsstrategin*. Strategin ger bland annat en grundinriktning för prioriteringar mellan trafikslag som kommer att behöva göras inom staden. Budskapet i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel måste prioriteras för att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas effektivt. Med

all sannolikhet kommer efterfrågan på resor att vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet, även med hänsyn till redan planerade investeringar i nya vägar och spår. Därför är prioriteringen utifrån mängden resenärer viktig.

För att Stockholms trafiksystem ska fungera effektivt, måste den andel av våra förflyttningar som görs med bil minska. Fler måste välja att gå, cykla och åka kollektivt. För att nå dit behöver gatumiljön steg för steg få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för de som går. Om staden styr mot dessa mål kan trafiksituationen bli hållbar på längre sikt.

Prioriterat stråk för framkomlighetsåtgärder

SL och Stockholms stad bedömer det som mest angeläget att påbörja arbetet med framkomligheten för 4:ans stombusslinje i sin helhet och punktåtgärder på övriga linjer där hastigheten är som lägst.

Linje 4 sträcker sig från Gullmarsplan i söder till Radiohuset i norr, och knyter ihop ett antal viktiga knutpunkter i kollektivtrafiksystemet bl.a. Skanstull, Södra station, Hornstull, Fridhemsplan, S:t Eriksplan, och Odenplan. Busslinjen går huvudsakligen på blandtrafikgator men särskilda busskörfält finns längs delar av bl.a. Odengatan, S:t Eriksgatan, Långholmsgatan och Ringvägen. Dessutom undviker linje 4 de stora ombyggnationernas projekt bl.a. Slussen och Sergels Torg som kommer att vara svårt att trafikera i de närmaste åren, vilket även gör 4:an mest lämplig att börja med. En god framkomlighet för busstrafiken runt Odenplan kommer att bli än mer nödvändigt med Citybanans trafikstart 2017 då pendeltågsstation Odenplan öppnar och antalet byten och resenärer ökar markant i området.

Medelhastigheten i dagsläget är mycket lägre än målet om 20 km/h, och visar en negativ utveckling främst under rusningsperioder. Linje 4 har det högsta resandet av alla stomlinjer och nämns i bl.a. Promenadstaden (Översiktsplanen) och Stockholmsöverenskommelsen som en viktig del av den samlade trafiklösningen för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Resandet är högst längs sträckan Hornstull – Fridhemsplan – S:t Eriksplan – Odenplan – Östra Station, och det är här hastigheten är lägst.

Förbättringsområden

För att förbättra kapaciteten, medelhastigheten och regulariteten i stombusstrafiken ska ett antal olika typer av åtgärder utredas. En del av åtgärderna

är specifika för de punkter där de införs och förutsätter i vissa fall fysiska förbättringar i gaturummet med bättre prioritering av kollektivtrafiken. Andra åtgärder är mer generella, exempelvis förbättringar av trafikantutbytet på bussfordonen och vissa åtgärder för att övervaka felparkerade bilar och framkomligheten i befintliga kollektivtrafikkörfält. För fysiska åtgärder i gaturummet ligger fokus i ett första skede på stombusslinje 4 med ambitionen att åtgärda den återstående delen av stomnätet på sikt.

Förbättrat trafikantutbyte med påstigning i alla dörrar

Kontantförsäljningen är numera avskaffad, men förarna stämplar fortfarande förköpskuponger och alla påstigande går på bussen i en enda fil (med undantag för trafikvärdar som finns under rusningsperioder vid några bytespunkter). Ett förbättrat trafikantutbyte vid hållplatser är en viktig del i att höja medelhastigheten för stombusslinjerna. Ett sätt att åstadkomma kortare hållplatstider är att tillåta påstigning i alla dörrar. En studie med avsikt att kombinera ett system med snabbare trafikantutbyte med visering av färdbevis och god intäktssäkring ska genomföras.

Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält

Möjligheter till en bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält ska undersökas. Ett försök med intensifierad övervakning av obehörig trafik i kollektivkörfält ska utvecklas. På sikt kan det krävas en lagändring för att möjliggöra mer effektiva övervakningsmetoder, och staden ska, i samarbete med andra intressenter, verka för en sådan ändring. Staden kommer under hösten att göra en framställan till näringsdepartementet med begäran om lagändringar som möjliggör övervakning av kollektivkörfält från kamera i buss. Kameraövervakning skulle kunna användas för såväl rörlig som stillastående trafik som stör bussen.

Bättre övervakning av felparkerade fordon

Felparkerade bilar utgör ett stort hinder för framkomligheten. Flera stomnätlinjer har haft extra intensifierad parkeringsövervakning. Övervakningen prioriteras alltid och styrs bl.a till stombusslinjenätet. Metoder för att ytterligare utveckla samverkan mellan bussförare och övervakning ska utredas. Kameraövervakning är intressant även i detta sammanhang.

Förbättrad regularitet i trafiken

Tekniska system kan minska problemen med kolonnkörning vid tät busstrafik och därmed skapa bättre tillförlitlighet, pålitlighet och ett jämnare kapacitetsutnyttjande än vid tidtabellskörning. Ett försök pågick på linje 1 och en vidare utveckling ska utredas.

Bättre prioritering i gaturummet

I vissa fall räcker inte kapaciteten till alla trafikslag. Om bussarnas framkomlighet försämras av rörlig eller stillastående biltrafik kan det åtgärdas genom att prioritera bussarnas framkomlighet, (t.ex. att bilköer ställs upp där det inte stör stomlinjerna via signalreglering) eller genom borttagande eller förändring av gatuparkering. Under hösten 2012 påbörjas en inventering av hur gaturummet nyttjas utefter linje 4, därefter utefter linje 1 osv. Vid problempunkter genomförs åtgärder. Varje plats har unika förutsättningar och kräver unika lösningar. Exempel på åtgärder är; ta bort långtidsparkering, förbättra för distributionstrafik så kantstensutrymme blir åtkomligt och hinder undanröjs.

Bättre prioritering i trafiksignaler

Prioritering i trafiksignaler finns redan för stamnätstrafiken på många platser. Det går att öka prioriteringen för bussarna, på andra trafikantkategoriers bekostnad. Fördelarna med signalprioritering är bl.a. bättre tillförlitlighet samt restidsvinster för bussresenärer. Nya platser för signalprioritering för busstrafik ska utredas samt en bättre anpassning av befintligt system. En inventering av signalprioritering ska vara klar till hösten, och en större funktionsgenomgång ska börja senare i år.

Se över hållplatsutformning och lägen

Vid en uppgradering av standarden i stombusstrafiken är det nödvändigt att se över hållplatsernas utformning, antal och lägen för att optimera resenärsflödena. Ett ökat hållplatsavstånd och sammanslagning av hållplatser kan ge positiva resenärseffekter. Även konsekvenser för hållplatsutformningen av en eventuell framtida trafikering med andra fordonsslag ska vägas in i det arbetet. En inventering av hållplatsernas placering och fysiska utformning ska vara klar till hösten. Förslag på eventuella åtgärder för genomförandet med start under 2013 ska ingå i studien.

Bättre anpassning av fordonstyp vid behov

Stamnätsstrategin påvisar behovet av mer kapacitetsstarka fordon. I ett första steg är det främst aktuellt att i detalj studera huruvida en eventuell trafikering med dubbelledbussar är tekniskt möjlig vad gäller vinteregenskaper och om det går att kombinera med miljökrav, framtida bussdepåer, etc.

Vidare arbetsprocess och tidplan

Stockholms stad och SL ska ha en gemensam arbetsgrupp för att utreda och utveckla nödvändiga åtgärder i stombussnätet. I arbetet ska även fysiska förbättringar av framkomligheten undersökas längs övriga linjer förutom linje 4

för att skapa underlag för vidare prioriteringar av åtgärder. Särskild hänsyn ska då tas till kommande stora ombyggnadsprojekt som påverkar framkomligheten i stadsrummet.

Genomförandet av åtgärderna för att förbättra stomlinjernas framkomlighet påbörjas under 2012, med återrapportering under 2013. I första skedet ska bl.a. en inventering av hur gaturummet nyttjas genomföras och vid problempunkter ska åtgärder implementeras. Staden kommer även under hösten 2012 att göra en framställan till Transportstyrelsen med begäran om lagändringar som möjliggör övervakning av kollektivkörfält från kamera i buss.

Under hösten 2012 ska en studie inledas med fokus på möjligheterna att skapa ett snabbare trafikantutbyte samt behov av och möjligheter till trafikering med dubbelledsbussar.

Uppföljning av genomförda åtgärder

De uppsatta utredningspunkterna ska följas upp för att se att utvecklingen går åt rätt håll. En enkel mätmetod ska utvecklas och användas.

Sammanfattning

Samtliga åtgärdsförslag summeras i en tabell som visar hur de bidrar till de principer som redovisas i Stomnässtrategin. Tabellen ska inte läsas som en gradering på hur effektiva de olika åtgärderna är för måluppfyllelsen. I flera fall är det flera samverkande parametrar som spelar in för att utfallet ska bli tillfredsställande.

Förbättringsområden	Principer							
	God regional tillgänglighet		Attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik				En integrerad planering för en attraktiv stadsmiljö	
	Attraktiva resmöjligheter	Smidiga bytesmöjligheter	God framkomlighet	Hög turtäthet och komfort	Pålitlig och tydlig trafik	God tillgänglighet	Hög trafiksäkerhet	Positiva miljöeffekter
Förbättrat trafikantutbyte med påstigning i alla dörrar								
Bättre övervakning av kollektivtrafikkörfält								
Bättre övervakning av felparkerade fordon								
Förbättrad regularitet i trafiken								

2012-05-07

Bättre prioritering i gaturummet.								
Bättre prioritering i trafiksignaler								
Se över hållplatsutformning och lägen								
Bättre anpassning av fordonstyp vid behov								