



Erik Hollander
Trafikplanering
08-508 262 80
erik.hollander@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-05-20

Genomförande av pilotförsök. Inriktningsbeslut. Handlingsplan för stombussnätet i innerstaden. Lägesrapport.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning på ett pilotförsök på linje 4 och ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med detaljutformning av åtgärder till en uppskattad kostnad om 8,6 Mnr.
2. Nämnden godkänner redovisning avseende lägesrapport gällande handlingsplan för linje 1-4.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Arbetet med genomförandet av Trafikkontoret och Trafikförvaltningens gemensamma handlingsplan påbörjades under andra halvan av 2012. En lägesrapport som redovisar vad som åstadkommits fram till dags dato har tagits fram vilken redovisas i bilaga 1.

Trafikkontoret och Trafikförvaltningen har valt att som ett pilotförsök genomföra en komplett åtgärdsinsats på linje 4. Projektets syfte är att genomföra flertalet av de åtgärder inom de delområden som finns upptagna i handlingsplanen för att ge linje 4 en så god framkomlighet som möjligt och korta hållplatstiden.

De åtgärder som är aktuella är:

- Påstigning i alla dörrar
- Förbättrad regularitet
- Förbättrad övervakning av felparkerade fordon
- Indragning av hållplatser
- Ökad prioritering i gaturummet
- Ökad prioritering i trafiksignaler
- Kommunikation

Pilotprojektet föreslås genomföras under första halvåret 2014.

Bakgrund

Trafikkontoret har tillsammans med Trafikförvaltningen (tidigare SL) tagit fram en gemensam handlingsplan, vilken beskriver ett antal utredningsområden med åtgärder som på kort sikt kan bidra till att uppfylla målen i Framkomlighetsstrategin och förslaget till Stomnätsstrategin för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten (20km/h inkl. hållplatsstopp) och regulariteten i stombusstrafiken.

En del av åtgärderna är generella och får vid införande effekt i hela innerstadens stomnät. Detta gäller exempelvis förbättringar av på- och avstigning på bussarna och vissa åtgärder för att övervaka felparkerade bilar och framkomligheten i befintliga kollektivtrafikkörfält. Andra åtgärder är specifika för de sträckor där de införs och förutsätter i vissa fall fysiska förändringar i gaturummet med bättre prioritering av kollektivtrafiken.

Ärendets beredning

Förslaget med ett pilotförsök på linje 4 har tagits fram i samarbete med Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen kommer att till sin Trafiknämnd lämna ett likvärdigt förslag till beslut gällande pilotförsöket för linje 4, med undantag om indragning av hållplatser. I denna fråga ska Trafikförvaltningens handikappråd ges möjlighet att komma med yttrande innan beslut tas.

Förslaget till indragna hållplatser har tagits fram i samarbete med Trafikförvaltningen. Förslaget har varit på intern remiss på Trafikkontoret och föredrogs för Rådet för funktionshindersfrågor den 8 mars 2013.

Trafikkontorets förslag

Lägesrapport gällande handlingsplan för linje 1-4

För att följa upp de åtgärder som genomförs inom ramen för handlingsplanen gör Trafikkontoret och Trafikförvaltningen gemensamt en kontinuerlig uppföljning av åtgärderna kopplat till körtider och medelhastigheter för stombussarna.

I lägesrapporten, som är den första i en serie rapporter som ska följa upp åtgärderna i handlingsplanen, presenteras en nulägesbeskrivning av körtiderna för stombusslinjerna och en kort genomgång av de projekt och utredningar som har genomförts sedan handlingsplanen antogs 2012.

Vissa åtgärder ger en tydlig effekt på körtiderna, men det är svårt att dra helt säkra slutsatser när det gäller den påverkan vissa åtgärder eller störningar har på den totala körtiden. Inför kommande rapporter planeras mer detaljerade uppföljningar. Lägesrapporten redovisas i bilaga 1.

Pilotförsök för linje 4

För att testa vilka effekter en komplett åtgärdsinsats för en stomlinje kan ha föreslår Trafikkontoret och Trafikförvaltningen gemensamt att ett pilotförsök ska genomföras på linje 4. Linje 4 är den mest lämpade linjen eftersom det är den linje som har flest resenärer, den går på större gator och den undviker Slussen och City där stora byggprojekt kommer att pågå de närmaste åren. Antalet påstigande per dag på linje 4 är ca 60 000, vilket gör det till den mest trafikerade busslinjen. Det

kan jämföras med stomlinje 1 som med ca 30 000 resenärer är den näst största linjen, eller med antalet påstigande på alla busslinjer i Slussen som är knappt 50 000 resenärer. Linje 4 är också utpekad i handlingsplanen som den högst prioriterade linjen. Försöket föreslås genomföras under 2014.

De åtgärder som är aktuella är:

- Påstigning i alla dörrar
- Förbättrad regularitet
- Förbättrad övervakning av felparkerade fordon
- Indragning av hållplatser
- Ökad prioritering i gaturummet
- Ökad prioritering i trafiksignaler
- Kommunikation

Syfte och mål

Projektets syfte är att genomföra flertalet av de åtgärder inom de delområden som finns upptagna i handlingsplanen för att ge linje 4 en så god framkomlighet som möjligt och korta hållplatstiden. Projektets mål är att se vilka effekter på restiden ett samlat paket av åtgärder i enlighet med handlingsplanen kan ge.

Omfattning

Påstigning i alla dörrar

Under pilotprojektets genomförande ska påstigning i alla dörrar på linje 4 tillåtas. Detaljerna kring hur detta försök ska gå till ska tas fram av Trafikförvaltningen tillsammans med bussentreprenören Keolis.

Förbättrad regularitet

Trafikförvaltningen ska genomföra ett försök på linje 4 för att förbättra regulariteten och på så sätt minska risken för att bussarna ”klumpar ihop” sig. I detta försök ska erfarenheter från tidigare försök implementeras. Detaljerna för hur detta ska genomföras ska tas fram av Trafikförvaltningen tillsammans med Keolis och eventuellt KTH.

Förbättrad övervakning av felparkerade fordon

Trafikkontoret genomförde hösten 2012 ett försök med riktad parkeringsövervakning från motorcykel. Försöket föll väl ut och positiva effekter på bussarnas framkomlighet gick att påvisa. I genomförandet av detta projekt ska riktad parkeringsövervakning på motorcykel ingå. Val av prioriterade sträckor kommer att ske efter att föreslagna åtgärder i gaturummet genomförts.

Indragning av hållplatser

Trafikkontoret och Trafikförvaltningen har under hösten 2012 gjort en gemensam översyn av hållplatsplaceringar. Syftet med översynen har varit att närma sig målet i Framkomlighetsstrategin och förslaget till Stomnässtrategi om ett hållplatsavstånd om 500 m, för att på så sätt öka reshastigheten.

Hållplatserna har analyserats med avseende på avstånd till intilliggande hållplatser och målpunkter. Kontoret har också analyserat tidsvinsten resenärerna på bussen gör genom att bussen inte stannar och vägt detta mot tidsförlusten för de resenärer som tvingas gå till en annan hållplats. Utifrån detta föreslås att följande fem hållplatser inte längre trafikeras av linje 4:

- Banérgatan
- Stadion
- Lignagatan
- Ansgariegatan
- Wollmar Yxkullsgatan

Av dessa kommer hållplats Stadion och Wollmar Yxkullsgatan att finnas kvar då de trafikeras av andra busslinjer. De resterande tre hållplatserna tas bort under försöket.

Trafikkontoret har tagit del av synpunkter från Rådet för funktionshindersfrågor gällande indragning av hållplatser. Sammanfattningsvis ansåg Rådet att förslaget med indragning av hållplatser felaktigt och ansåg att inga hållplatser bör dras in. Kontorets uppfattning är att den väl utbyggda kollektivtrafiken i innerstaden ger goda möjligheter att ta sig till de viktiga målpunkter som finns i staden även om nämnda hållplatser dras in. Förslaget om indragna hållplatser kan dock innebära ett förändrat resmönster för vissa grupper.

Enligt Rådet skulle de längsta hållplatsavstånden öka till mellan 1000 och 1300 meter men det stämmer inte. Som längst blir det 700 meter mellan kvarvarande hållplatser.

Indragning av hållplatser kommer ske under förutsättning att Trafikförvaltningen godkänner det gemensamma förslaget.

Ökad prioritet i gaturummet

Ökad prioritet i gaturummet ska främst åstadkommas genom införande av fler kollektivkörfält, både permanenta och tidsbegränsade. Utrymme skapas genom omfördelning inom befintligt gatuutrymme med exempelvis borttagning av

bilkörfält eller angöring och parkering i enlighet med stadens Framkomlighetsstrategi. Då pilotprojektet är ett försök genomförs företrädesvis åtgärder där endast mindre kantstensjusteringar krävs.

Ett antal delsträckor kommer att utredas och förslag på åtgärder som ger kortare körtider för bussen kommer att tas fram. Åtgärder kommer att konsekvensbeskrivas avseende förslagens påverkan på angöring och parkering, framkomlighet för biltrafik, framkomlighet för cykeltrafik och framkomlighet för gångtrafik.

Exempel på gator som är aktuella för utredning av framkomlighetsförbättrande åtgärder är:

1. Ringvägen, delen Skanstull – Rosenlundsgatan
Kompletterande kollektivkörfält på sträckor där dessa saknas. Åtgärden bedöms ge en körtidsminskning för busstrafiken, framförallt under eftermiddagen och i riktning mot Gullmarsplan.
2. Hornsgatan, delen Ansgariegatan – Lignagatan
Inrättande av kollektivkörfält utmed delar av sträckan. Åtgärden bedöms ge en viss körtidsminskning för busstrafiken.
3. Långholmsgatan, delen Hornstull – Västerbron
Omfördelning av körfältsutrymme för att bredda befintliga tidsbegränsade kollektivkörfält vilket även skulle möjliggöra cykeltrafik i busskörfälten. Vissa delar av gatan saknar helt utrymmen för cykeltrafik trots att det är ett stort cykelstråk. Åtgärden bedöms ge en viss körtidsminskning för busstrafiken.
4. Västerbron
Ett av de två körfält som finns i vardera riktning föreslås reserveras som kollektivkörfält. Åtgärden bedöms ge effekt på regularitet i busstrafiken då risken för att busstrafiken påverkas av trafikstörningar minskar.
5. S:t Eriksgatan, delen Alströmergatan – S:t Eriksbron
Genom att begränsa möjligheten till angöring på västra sidan av gatan under högtrafik kan ett kollektivkörfält i södergående riktning tillskapas. Åtgärden bedöms ge en körtidsminskning för busstrafiken, framförallt i riktning mot Radiohuset.
6. S:t Eriksgatan, delen S:t Eriksbron – S:t Eriksplan

I det sedan tidigare i nämnden beslutade projektet rörande ombyggnad av korsningen S:t Eriksgatan / Fleminggatan ingår ett kollektivkörfält i norrgående riktning samt att biltrafik mot Odengatan och Torsgatan förbjuds förbi S:t Eriksplan. Detta förslag innebär en tidigareläggning av denna del. Åtgärden bedöms ge en körtidsminskning för busstrafiken, framförallt i riktning mot Radiohuset.

7. Odengatan, delen Odenplan – Valhallavägen

Större delen av gatan har idag parkeringsförbud, med stoppförbud under högtrafiktimmarna. Trots det står det ofta någon bil parkerad på vissa kvarter. Bilkörfälten är för smala för att rymma både stannade bilar och rörlig trafik, vilket gör att biltrafiken på stora delar av gatan tvingas köra i busskörfälten. Cykling sker i blandtrafik, samtidigt som gatan tillhör cykeltrafikens pendlingsnät.



För smalt för att passera en stannad bil utan att köra i busskörfälten (bild: Google)

Förslaget är att möjligheten till angöring och parkering begränsas genom att ständigt stoppförbud införs på större delen av sträckan. Istället målas cykelfält längs med kantstenen. På så sätt får cykeltrafiken ett eget utrymme, och biltrafiken får möjlighet att rymmas i sitt körfält utan att behöva köra i busskörfälten. Angöringsmöjligheterna förbättras på tvärgatorna, samt på några platser i fickor på Odengatan. Angöring till entréer utmed gatan påverkas. Både biltrafikens och busstrafikens framkomlighet bedöms öka något.

8. Valhallavägen, delen Odengatan – Värtavägen

- a. Mellan Odengatan och Lidingövägen i riktning mot Radiohuset begränsas möjlighet till angöring under högtrafik för att till skapa ett kollektivkörfält. Åtgärden bedöms ge en körtidsminskning för busstrafiken, framförallt under morgens rusningstrafik.

- b. Mellan Lidingövägen och Odengatan i riktning mot Gullmarsplan föreslås att ett av de 2-3 körfält som finns reserveras som kollektivkörfält. Åtgärden bedöms ge en körtidsminskning för busstrafiken under hela dagen.
- c. Mellan Lidingövägen och Värtavägen föreslås i båda riktningar att ett av de två körfält som finns i vardera riktning reserveras som kollektivkörfält. Åtgärden bedöms ge en viss körtidsminskning för busstrafiken.

Kontoret föreslår att till pilotprojektet under våren 2014 genomföra följande delsträckor, under förutsättning att utredningar visar att förslagen är genomförbara med rimlig påverkan på övrig trafik och kostnader. Åtgärd 8b och 8c kan behöva invänta öppnandet av Norra Länken innan genomförande.

- Ringvägen, delen Skanstull – Rosenlundsgatan
- S:t Eriksgatan, delen Ahlströmergatan – S:t Eriksbron
- S:t Eriksgatan, delen S:t Eriksbron – S:t Eriksplan
- Odengatan, delen Odenplan – Valhallavägen
- Valhallavägen, delen Odengatan – Värtavägen

Åtgärder på resterande delsträckor föreslås tas upp till beslut i ett nytt ärende efter att pilotprojektet är genomfört och utvärderat.

Prioritering i trafiksignaler

Trafikkontoret har under 2012 genomfört en teknisk genomgång av den bussprioritering (PRIBUSS) i trafiksignalerna som finns i innerstadens signalanläggningar. Inom pilotprojektet kommer alla trafiksignaler som finns utmed linje 4 att ses över så att deras funktion är optimerad.

Kommunikation

En tydlig information till resenärerna kommer att få betydelse för försökets framgång. Ett upplägg för att nå önskat resultat ska tas fram gemensamt med Trafikförvaltningen.

Uppföljning

Projektet kommer att följas upp och redovisas i en slutrapport. Restiderna på linje 4 under försöket kommer att jämföras med restider före försökets genomförande.

Tidplan

Trafikförvaltningen genomför för närvarande upphandling för ett nytt trafikavtal för innerstaden. Det nya avtalet ska gälla från sommaren 2014. Pilotprojektet bör genomföras inom ramen för gällande trafikavtal, alltså senast under första halvåret 2014. För att alla åtgärder ska kunna implementeras samtidigt bör allt vara klart för driftstart till 2014-01-01. Under våren 2014 bör alla åtgärder vara implementerade samtidigt under minst 3 månader för att en bra utvärdering av projektet ska kunna genomföras.

Projektering och utredning av åtgärder inom respektive delområde kommer att påbörjas omgående och förslag på åtgärder ska finnas framtagna så att byggnation kan ske under hösten 2013. Redan beslutade åtgärder såsom S:t Eriksgatan, delen S:t Eriksbron – S:t Eriksplan kan komma att påbörjas redan under sommaren.

Analys och konsekvenser

Framkomlighet

Genom att skapa kollektivkörfält, förbättra signalprioriteringen samt minska möjligheten till hindrande uppställning av fordon utmed linje 4 bedöms framkomligheten komma att förbättras. Genom de reserverade körfälten bedöms också att körtidsvariationerna kommer att minska vilket ger en förbättrad regularitet i busstrafiken, vilket ger kortare väntetider och att fler får sittplats.

Gång, cykeltrafik och biltrafik som korsar stombussgatorna kan få längre väntetider vid korsningar när bussarnas framkomlighet prioriteras. Samtidigt får alla trafikslag som trafikerar längs med stomlinjegatorna kortare väntetider.

På några platser är det troligt att framkomligheten för biltrafiken försämras något då körfält som idag används av biltrafik reserveras för kollektivtrafik.

Tillgänglighet

Resenärer som idag använder de hållplatser som föreslås dras in för stombussarna kommer att få en försämrad tillgänglighet till en busstrafik med en hög turtäthet. Två av hållplatserna kommer dock fortsättningsvis att trafikeras av andra

busslinjer. Detta medför att resenärerna inte nödvändigtvis behöver få en längre resa, men den kan innehålla fler byten eller val av annan resrutt. Om resenären väljer att resa med stombuss kommer gångavstånden till sådan hållplats att öka med som mest 200-300 meter.

Av de indragna hållplatserna kommer hållplatserna Banérgatan, Lignagatan och Ansgariegatan att tas bort under försöket. Resenärer vid dessa hållplatser kommer få gå till intilliggande hållplatser.

Framför allt för personer med funktionsnedsättningar såsom nedsatt rörelseförmåga och äldre personer kommer indragen trafikering av stombussarna medföra en försämring. Störst försämring blir det vid de hållplatser som föreslås tas bort då dessa personers möjlighet att ta sig till intilliggande hållplats kan vara begränsad. I anslutning till hållplats Lignagatan ligger Tellus fritidscenter som vänder sig med olika aktiviteter till seniorer och funktionshindrade som bor i Stockholms stad. Hållplatsen finns dock endast i riktning mot Gullmarsplan. Avståndet till Hornstulls tunnelbanestation är ca 200 m vilket gör att kontoret bedömer att fördelarna med att dra in hållplatsen överväger.

Ett antal av de föreslagna gatuåtgärderna kommer att medföra att möjlighet till angöring av fastigheter begränsas. Nya möjligheter för angöring samt lastning och lossning kommer att erbjudas så nära som möjligt på tvärgatorna.

Miljö

Påverkan på miljön är svårbedömd då det i detta skede av projektet inte är helt klarlagt vilken påverkan projektet har på biltrafikens framkomlighet. Det är rimligt att anta att en ökad köbildning uppstår på vissa platser som en konsekvens av att körfältsutrymme ges till kollektivtrafiken. Från ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det dock bra att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykel för att minimera miljöpåverkan.

Ekonomi

Den totala investeringskostnaden beräknas till 18,0 Mkr i en permanent lösning.

Kontoret föreslår att projektet delas i två etapper, etapp 1 för att genomföra pilotförsöket och etapp 2 för återstående permanenta åtgärder (exempelvis borttagning av indragna hållplatser). Beslut om etapp 2 fattas efter att pilotförsöket genomförts och utvärderats. Kostnader för ökad övervakning av felparkerade fordon samt prioritering i trafiksignaler ingår redan i andra pågående

projekt. Trafikförvaltningen kommer att stå för kostnader som rör påstigning i alla dörrar samt förbättrad regularitet.

I kontorets budget för 2013 finns 7 Mnkr avsatta för framkomlighetsförbättrande åtgärder på stombussnätet, resterande medel avses omfördelas inom ram.

Kostnaderna för etapp 1 fördelas enligt nedan:

Projektleddning och byggledning	1,0 Mnkr
Utredning, projektering och uppföljning	1,5 Mnkr
Åtgärder för ökad prioritering i gaturummet	5,8 Mnkr
Indragning av hållplatser	0,1 Mnkr
Kommunikation	0,2 Mnkr
Totalt	8,6 Mnkr

I anläggningskostnaden ingår oförutsedda utgifter med 30 %.

Kontoret bedömer att driftkostnaden inte kommer att öka nämnvärt beroende på projektet då åtgärder som planeras ryms inom befintlig gata.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslaget till inriktning på ett pilotförsök på linje 4 och ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med detaljutformning av åtgärder till en uppskattad kostnad om 8,6 Mnkr, samt att nämnden godkänner redovisningen av lägesrapporten gällande handlingsplanen för linje 1-4.

Slut