

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 262 15**Till**
Trafiknämnden
2020-10-15

Försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på del av Hornsgatan respektive del av Odengatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande för försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 och godkänner att kontoret medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift på 3,0 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I Stockholms stads budget för 2020 har kontoret fått ett uppdrag att genomföra ett försök med framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 som ska påbörjas under 2020.

Kontoret föreslår att försöket genomförs på två sträckor, del av Hornsgatan mellan Ringvägen och Långholmsgatan samt del av Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan i östlig riktning.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 200
Växel 08-508 27 200
lotten.svedberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Hornsgatan har idag två körfält i vardera riktningen på berörd sträcka, med undantag för sträckan väster om Lignagatan som har tre körfält i västlig riktning. Kontoret föreslår i försöket att körfältet på Hornsgatan till höger i körriktningen reserveras för kollektivtrafiken på vissa delar av sträckan.

Kollektivtrafikkörfältet avses att utföras med streckad linje för att även fortsatt medge åtkomst till längsgående angöring och parkering för övrig trafik.

Kontoret föreslår även i försöket att göra Odengatan i östlig riktning till en bussgata mellan Torsgatan och Dalagatan. Längs med Vasaparken finns det flera verksamheter som kräver lastning och lossning. Därför föreslår kontoret att det även fortsättningsvis är möjligt för leveransfordon att trafikera sträckan i östlig färdriktning.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförandebeslut för försök gällande framkomlighetsåtgärder och godkänner att kontoret medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift på 3,0 mnkr.

Bakgrund

Stomlinje 4 trafikerar sträckan från Gullmarsplan till Radiohuset, vilket är en sträcka på cirka 1,2 mil (se bild 1). Den är Stockholms, och Sveriges, mest trafikerade linje med fler än 60 000 passagerare varje vardagsdygn. Linjen har en viktig funktion dels i att trafikförsörja områden i innerstaden som antingen ligger en bit ifrån tunnelbanan eller där byten i tunnelbanan krävs, dels avlasta de mest centrala delarna av tunnelbanenätet och därmed skapa utrymme för tunnelbaneresenärer som gör längre resor. De stora resandemängderna gör en hög reshastighet angelägen. De flesta som reser med 4:an gör förhållandevis korta resor, vilket också gör en hög och regelbunden turtäthet angeläget.



Bild 1 Linjedragning stomlinje 4

Snitthastigheten längs linje 4 är i dag klart under målet i Stomnätsplanen om 20 km/timmen. På vissa sträckor är medelhastigheten i rusningstrafik under 12 km/tim och på enstaka platser runt 10 km/timmen (se bild 2).

Att hastigheterna generellt är låga i innerstaden beror bl.a. på att många trafikslag blandas, att målpunkterna är många, att det finns många korsningar och att gatorna kantas av parkering, angöring och trottoarserveringar m.m. De låga hastigheterna på linje 4 förklaras i hög grad också av lång hållplatstid längs sträckan eftersom antalet resenärer är många och avståndet mellan hållplatserna är förhållandevis kort (i genomsnitt 415 meter).



Bild 2 Hastigheter exkl. hållplatstid

Kontoret har tidigare genomfört trimningsåtgärder på platser längs linjedragningen i projekt såsom; Trimningsåtgärder stomlinje 1 och 4 samt Pilotprojekt på stomlinje 4. I pilotprojektet infördes under 2014 nya kollektivtrafikkörfält, väjningsplikt på anslutande gator och förbud att svänga i vissa riktningar. Signalprioriteringen sågs över och insatser gjordes för att förbättra regulariteten. Dessutom gjordes försök med påstigning i flera dörrar med hjälp av trafikvärdar. Ett antal hållplatser med få påstigande och korta gångavstånd till intilliggande hållplatser togs bort från stomlinje 4. Åtgärderna minskade den totala restiden i båda riktningar, både under förmiddags- och eftermiddagsrusningen. Analyser visade dessutom på en bättre regularitet, det vill säga jämnare avstånd mellan bussarna.

Region Stockholm och Stockholms stad har gemensamt tagit fram en avsiktsförklaring gällande bättre framkomlighet på stomlinje 4. Parternas avsikt är att genom samverkan och samordning bland annat genomföra en utredning under 2020

gällande framkomlighetsåtgärder på stomlinje 4 med målsättning att nå minst 20 km/h i genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp senast till år 2026. I avsiktsförklaringen framgår även att Hornsgatan och Odengatan skyndsamt ska utredas där ambitionen är att redan på kort sikt införa åtgärder på försök.

I Stockholms stads budget för 2020 har kontoret även fått ett uppdrag att genomföra ett försök med framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 som ska påbörjas under 2020. Detta tjänsteutlåtande beskriver projektet gällande försök med framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Val av åtgärder har även stämts av med trafikförvaltningen inom Region Stockholm.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att genomföra framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på försök med målsättning att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på utvalda sträckor. En fördel med att genomföra ett försök är att det inte innebär en så stor utgift och att åtgärderna sedan kan utvärderas innan slutgiltig lösning fastställs. Det blir möjligt att undersöka hur lösningen fungerar i gaturummet och justeringar kan göras utifrån utvärderingen så att en eventuell slutlösning uppnår ännu mer nytta.

Nedan följer ett urval av de strategier och planer som har beaktats i projektet.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket leder till ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resandet och trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har därför antagit en framkomlighetsstrategi, vars 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.

Stomnätspanen

Stomnätspanen utgör grunden för den långsiktiga planeringen av kollektivtrafikens stomnät. Grundläggande för det utvecklade stomnätet är de målstandarder och planeringsprinciper som föreslås. Dessa innebär att den framtida stomtrafiken måste planeras för en hög framkomlighet och prioritet i trafiksystemet för att målen ska uppnås.

Åtgärdsförslag

Nedan presenteras de åtgärder som föreslås inom ramen för försöket. De ska utvärderas och utifrån resultatet i utvärderingen bestäms lämpligt fortsatt arbete. Utvärderingen av försöket planeras att redovisas i nämnden under våren 2022.

Försöket omfattar två platser, del av Hornsgatan, mellan Ringvägen och Långholmsgatan, samt del av Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan, se blåa cirklar i nedanstående karta.

Kontoret har valt att avgränsa sig till att åtgärderna ska omfatta skyltnings- och målningsåtgärder för att kunna påbörja försöket under året i enlighet med uppdrag från budget 2020.

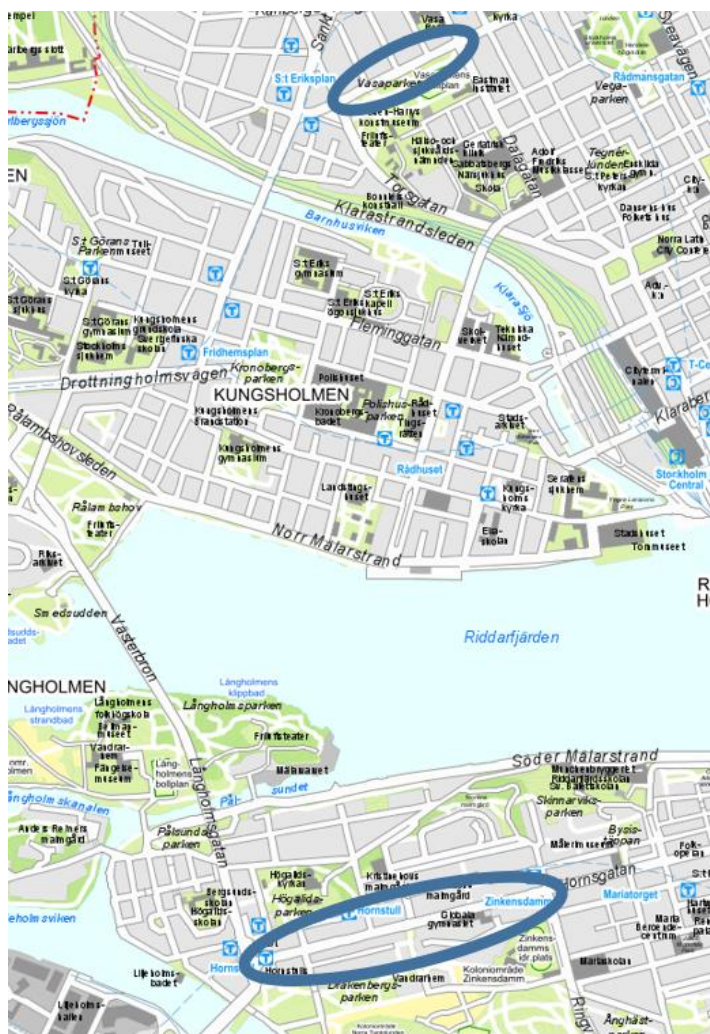


Bild 3: Blåa cirklar visar de platser som ingår i försöket.

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår i försöket att körfältet till höger i körriktningen reserveras för kollektivtrafiken på vissa delar av sträckan, se blåa streck i bild nedan. Kollektivtrafikkörfältet avses att utföras med streckad linje för att även fortsatt medge åtkomst till längsgående angöring och parkering för övrig trafik.

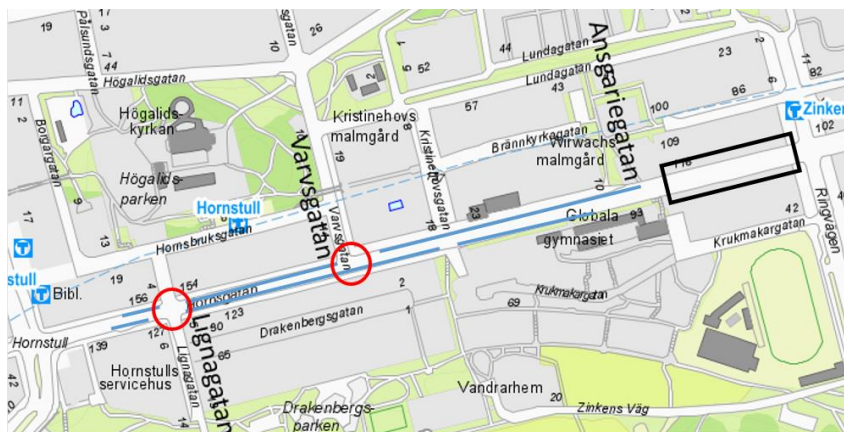


Bild 6: Föreslagna kollektivtrafikkörfält på Hornsgatan

Vid korsningspunkterna med Långholmsgatan och Varvsgatan avslutas kollektivtrafikkörfältet innan korsningen för att medge svängkörfält för biltrafiken, se röda ringar i bild 5 ovan. För att kunna genomföra ett kollektivtrafikkörfält ända fram till korsningspunkten och tillåta svängtrafik för biltrafiken krävs det att kollektivtrafiken och biltrafiken separeras med skilda trafiksignaler. Då kontoret har avgränsat sig till att i detta försök använda sig av målning- och skyltningsåtgärder är detta inte aktuellt under försöket.

Både från Långholmsgatan och Ringvägen går det idag från två körfält att svänga in mot Hornsgatan. För att inte bilister ska tvingas att väva ihop i korsningspunkten inför Hornsgatan har kontoret valt att ha ett visst utrymme för dubbla körfält in på Hornsgatan. Därav har kollektivtrafikkörfälten valts att avslutas inför korsningspunkterna.

Vid korsningen med Ringvägen och fram till ungefär Hornsgatan 116, se svart fyrkant i bild 5, så har kontoret valt att inte föreslå några kollektivtrafikkörfält under försöket. Körfältsbredderna i denna sektion är så pass smala, 3 meter, att det inte är möjligt att införa ett kollektivtrafikkörfält genom att ta ett körfält i anspråk. Det skulle i så fall bli smalare än vad som är den minsta rekommenderade körfältsbredden för busstrafik vilket i

kombination med smalt körfält även för biltrafiken skulle kunna medföra en alltför trång situation när buss och lastbil kör bredvid varandra.

Smart trafikstyrning

I försöket kommer det även ingå ett försök gällande smart styrning av trafiksignalerna med dynamisk kapacitetsanpassning. Genom smartare styrning av trafiksignalerna kan köerna placeras där de påverkar framkomligheten minst. Detta kan genomföras genom att inflödet av fordon minskas och ibland korta av grönperioder, samtidigt som det kontrolleras att eventuella köer som uppstår inte växer alltför långt bakåt.

Målet med trafikstyrningsförsöket är att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på Hornsgatan. Metoden är även dynamisk vilket innebär att den endast aktiveras när det riskerar att uppstå köer på Hornsgatan som kan påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Metoden beskrivs utförligare på stadens hemsida; <https://smartstad.stockholm/2020/06/01/sa-kan-smartare-styrning-av-trafiksignaler-flytta-koer-och-oka-framkomligheten-i-morgonrusningen/>

Den aktuella sträckan som ska skyddas är från Ringvägen – Hornstull och Hornstull – Ringvägen, se lila streckning i bild nedan.

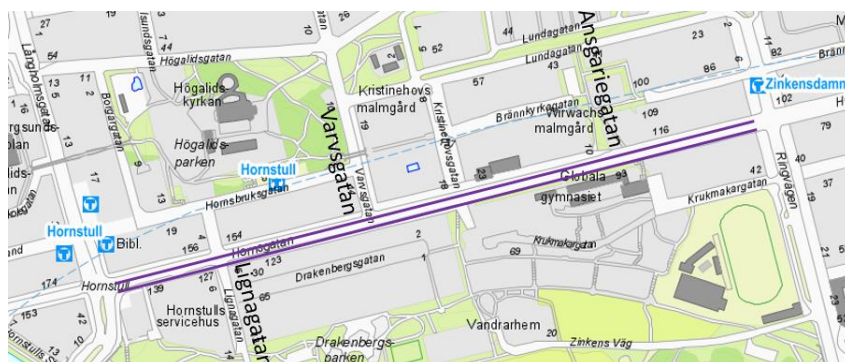


Bild 7: Sträcka på Hornsgatan som kollektivtrafiken ska främjas i försöket med smart trafikstyrning

Odengatan

Befintlig situation

På Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan, är det idag ett bilkörfält i östlig riktning. I korsningspunkter vid Dalagatan finns det dock två bilkörfält för olika sväng rörelser samt vid Torsgatan finns det även två bilkörfält som vävs ihop till ett. Gångbanor löper längs båda sidor om gatan och enkelriktade cykelfält finns

längs sträckan. Tillåten hastighet är 50 km/h. Längsmed sträckan är det en trafikmängd på cirka 6 000 motorfordon/dygn.



Bild 8: Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan

Genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp för stomlinje 4 längs Odengatan varierar på sträckan, se bild 8. För utvald sträcka i östlig riktning på Odengatan är medelhastigheten för kollektivtrafiken inklusive hållplatsstopp mellan 15-18 km/h förutom inför korsningspunkten med Dalagatan där medelhastigheten inklusive hållplatsstopp är under 12 km/h.



Bild 9: Genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp, (mellan aug – nov 2019), för stomlinje 4 längs Odengatan eftermiddag.

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår att i försöket göra Odengatan i östlig riktning till en bussgata mellan Torsgatan och Dalagatan, se blå sträckning i bild nedan. Längs med Vasaparken finns flera verksamheter som kräver lastning och lossning. Därför föreslår kontoret att det även fortsättningsvis är möjligt för leveransfordon att trafikera sträckan i östlig färdriktning.

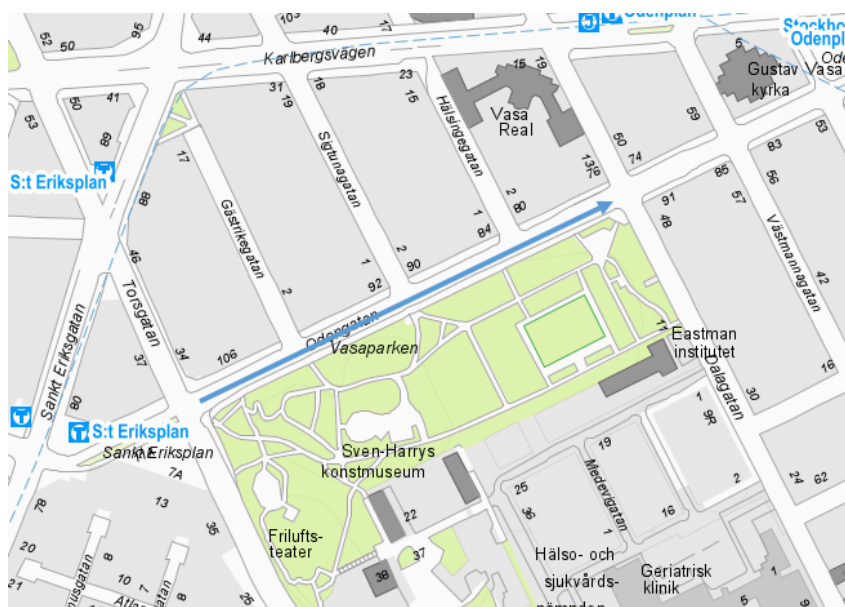


Bild 10: Förslag på bussgata i östlig riktning på Odengatan

Biltrafiken kan då inte svänga från Torsgatan in mot Odengatan. De flesta bilister kan i ett tidigt skede välja en alternativ körväg, exempelvis vid Norra Bantorget. För de bilister som kommer via Torsgatan finns möjlighet att åka vidare framåt i nordlig riktning på Torsgatan via Karlbergsvägen och Dalagatan för att komma in på Odengatan. För trafik som kommer norrifrån behöver biltrafiken svänga av tidigare för att komma till Odengatan. För alternativa körvägen för motorfordonstrafiken se röda markeringar i bild 10.

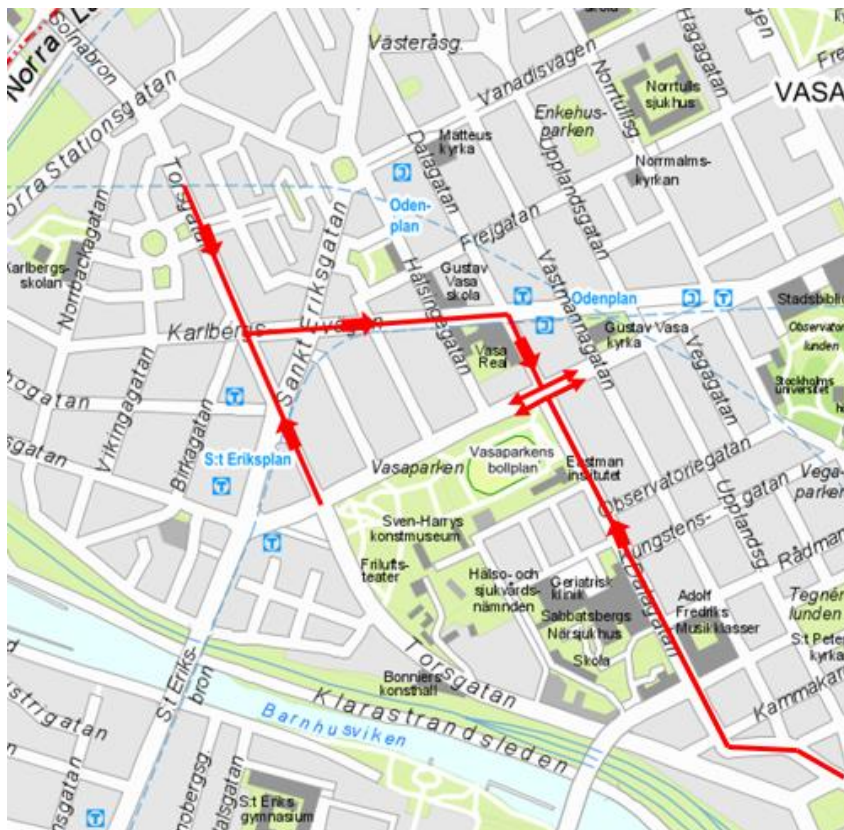


Bild 11: Biltrafikens rörelsemönster under försöket.

Då del av Odengatan förslås bli bussgata mellan Torsgatan och Odengatan, med undantag för viss leveranstrafik, medför det att biltrafiken ej får färdas på sträckan längre och då ej kan nyttja de befintliga parkeringsplatserna längs med Vasaparken, se bild 11.



Bild 12: Parkeringsplatser utmed Odengatan.

Parkeringsraden kommer under försöket att tas bort till förmån för ett bredare cykelfält. Undantag för detta är vid korsningen med Sigtunagatan samt mitt emot Odengatan 78, där

parkeringsförbud kommer att gälla för att främja lastning och lossning mot Vasaparken.

Utvärdering

Konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna kommer att utvärderas med hjälp av olika mätningar och studier. Syftet är att utvärdera de föreslagna åtgärdernas effekter på exempelvis kollektivtrafiken men även regelefterlevnad mm.

Inom ramen för utvärderingarna tas ett utvärderingsprogram fram, vilket innehåller bland annat före- och undermätningar av olika trafikslag och observationsstudier.

Konsekvenser

Framkomlighet

Genom de reserverade kollektivkörfälten på Hornsgatan samt bussgata på del av Odengatan bedöms framkomligheten för linje 4 att förbättras.

Åtgärderna kommer att påverka framkomligheten för biltrafiken både på Hornsgatan samt Odengatan, då yta tas i anspråk från biltrafiken till förmån för kollektivtrafiken. Hur stor påverkan detta ger kommer att ingå i utvärderingen. Dock bedömer kontoret i ett inledande skede att konsekvenserna för biltrafiken är hanterbara. För Odengatan finns möjlighet för biltrafiken att ta alternativa vägar samt för Hornsgatan innebär försöket med smart trafikstyrning undvika att det bildas för mycket köer på Hornsgatan.

Parkering

Längs med Odengatan kommer cirka 40 parkeringsplatser att tas bort på sträckan som föreslås bli bussgata. Dock avses vinkelparkeringen på Hälsingegatan att förlängas vilket tillskapar 5 nya platser, se utbredning i bild 12. Borttagande av parkeringsplatserna samt tillskapandet av ytterligare 5 platser på Hälsingegatan ger kontoret ett intäktsbortfall under försöksperioden på cirka 2 mnkr.



Bild 13: Yta på Hälsingegatan där vinkelparkering avses tillskapas.

I närområdet finns det dock möjlighet för bilburna besökare till området att nyttja Stockholm Parkerings garage S:t Eriksplan på Torsgatan 31 alternativt garaget Riddarsporren på Hagagatan 19, där det finns ledig kapacitet för besöksparkering.

Cykeltrafik

Längs med Hornsgatan påverkas inte cykeltrafiken jämfört med dagens situation. Vid Odengatan ges cykeltrafiken en bredare yta att trafikera på under försöket.

Jämställdhet

Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män; i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. Framkomlighetsåtgärder för buss kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män. Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnader mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små, och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.

Miljö

På Hornsgatan mäts sedan tidigare luftkvaliteten noggrant och denna information kommer kontoret att studera för att kunna följa försökets påverkan på luften.

Tidplan

Försöket på Hornsgatan avses att påbörjas under oktober/november 2020 och på Odengatan under november 2020. I dagsläget är tidplanen att båda försöken ska vara fram till och med sommaren 2021.

Beroende på Covid-19 kan försöket behöva förlängas för att situationen för kollektivtrafiken samt övrig trafik ska ha återgått till det normala för att utvärderingen ska kunna visa något användbart resultat.

Under pågående försök kommer en dialog tas med trafikförvaltningen kring åtgärderna och dess effekter. Utifrån försökets effekter kommer beslut fattas om vilka av åtgärderna som bör permanentas. Utgångspunkten är att försöka hitta sätt att behålla de åtgärder som får stor positiv effekt på framkomligheten, samtidigt som åtgärderna behöver ställas mot andra behov. Denna avvägning blir särskilt viktig på Odengatan, där både de minskade parkeringsintäkterna och behoven för en utvecklad cykellösning är stora.

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift har beräknas till 3,0 mnkr.

Utgifterna fördelar sig enligt nedanstående:

- Utredning, projektering, byggledning och byggherrekostnader utgör cirka 550 000 kr
- Kommunikation 150 000
- Entreprenadkostnad cirka 1 mnkr
 - Skyltning: cirka 150 000
 - Målning: cirka 150 000
 - Smart trafikstyrning: cirka 600 000
- Utvärdering cirka 700 000 kr
- Oförutsedda utgifter cirka 300 000
- Eventuell återställning 400 000 kr

Totalt 3,0 mnkr

Driftkostnader

Under försöket kommer driftkostnaderna ej att påverkas. Om åtgärderna efter utvärdering av försöket väljs att permanentas kan driftkostnaderna komma att öka beroende på ökade målningsåtgärder av kollektivtrafikkörfält.

Driftintäkter

Borttagande av parkeringsplatserna samt tillskapandet av ytterligare 5 platser, som beskrivs ovan under rubriken Parkering, ger kontoret ett intäktsbortfall under försöksperioden på cirka 2 mnkr.

Risker

Då projektet avses att genomföras under oktober/november månad finns det en risk att väderleken medför att det ej är möjligt att genomföra föreslagna målningar. Detta kan medföra att det endast finns skyltsättning under en viss period vilket kan medföra sämre efterlevnad eller att tidplanen för försöket måste skjutas framåt.

Då det ännu är oklart hur situationen med Covid-19 ser ut framöver kan tidplanen för försöket behöva justeras. För att kunna utvärdera vissa aspekter av försöket krävs att situationen har återgått till normalläge. I dagsläget är kollektivtrafikresandet mindre vilket medför att hållplatstiderna kan minskas vid på- och avstigning och på så sätt ökat framkomligheten.

Organisation

Projektet har bedrivits inom trafikkontoret. Trafikförvaltningen samt Keolis har medverkat och haft möjlighet att ge synpunkter kring de föreslagna åtgärderna.

Kommunikation

En kommunikationsplan har tagits fram för att med riktade insatser för att informera intressenter och målgrupper om försöket.

Slut