

**Handläggare**  
Robin Billsjö  
08-508 262 30**Till**  
Trafiknämnden  
2017-05-18

## **Införande av ett reserverat körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefDaniel Firth  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har utrett möjligheten att införa reserverade körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan, mellan Ringvägen och Långholmsgatan, i syfte att förbättra framkomligheten för den tunga trafiken och kollektivtrafiken och därigenom luftkvaliteten.

Hornsgatan är en strategiskt viktig länk för framkomligheten för motorfordon och cykel. Kontorets utredning visar att bussar och tunga lastbilar står för 10 procent av det totala antalet motorfordon som använder aktuell sträcka. Ett reserverat körfält för buss och tung trafik riskerar att bidra till ökad köbildning och därigenom ökade utsläpp för den resterande trafiken som inte tillåts i körfältet.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 30  
Växel 08-508 272 00  
robin.billsjo@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Behovet av långsgående angöring och parkering gör vidare Hornsgatan mindre lämpad för ett reserverat körfält eftersom korsningsanspråket skulle skapa störningar och minska de positiva effekterna av åtgärden. Med befintlig utformning av busshållplatser finns dessutom risken för att den tunga trafiken får vänta bakom stillastående buss vid varje hållplats med fördröjning och ökade utsläpp som effekt.

Kontoret föreslår att invänta resultat från projekten *Godstransporter i kollektivtrafikkörfält* och *Kringfartslogistik* där bland annat förutsättningar för kombinerade körfält för leverans- och kollektivtrafik utreds.

För effektivisering av leveransflödena på den utredda sträckan finns även andra åtgärder att ta till som kontoret i dagsläget arbetar med. Till dessa hör off peak-leveranser och samlastning.

### **Bakgrund**

Luftkvalitén på Hornsgatan klarar idag EU:s miljökvalitetsnormer för partiklar medan dygnsmedelvärdet för kvävedioxid ännu överskrider normen även om det sjunkit kraftigt sedan 2016. Staden har genomfört åtgärder i form av dubbdäcksförbud samt tvättning och spolning av gatan som har haft en god effekt. I stadens budget för 2016 nämns att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ska uppnås genom bland annat teknikutveckling av fordon och bränsle, minskad biltrafik samt effektivare varudistribution. Budgeten innehöll även ett uppdrag om att utreda ett reserverat körfält för buss och tung trafik på Hornsgatan mellan Ringvägen och Långholmsgatan. Anledningen är att den tunga trafiken står för en stor del av utsläppen av kvävedioxid. Åtgärder som får den tunga trafiken att flyta på bättre kan bidra till minskade utsläpp.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och baseras på interna underlag samt en kartläggning av nulägesituationen utförd av ett konsultföretag.

### **Analys och konsekvenser**

Nedan presenteras utredningsresultat i form av en analys av dagens situation, pågående ombyggnationer i närområdet, beskrivning av genomförande och bedömd effekt av rubricerad åtgärd.



Hållplatslägena vid Ansgariegatan medger passage av personbil bredvid stillastående buss medan större fordon behöver inkräkta på det vänstra körfältet för att passera.

Längs med sträckan finns idag tio lastplatser. De sex platserna som är lokaliserade i västgående riktning gäller vardagar kl. 7-17. I östgående riktning är de fyra lastplatserna, liksom övrig angöring, placerade i halva fickor där fordonens vänstra sida sticker ut. Tiderna som lastplats gäller varierar för dessa.

### **Pågående och framtida ombyggnadsplaner i närområdet**

I närområdet pågår ett flertal ombyggnadsprojekt. Nedan redogörs för dem som har eller bedöms få stor påverkan på Hornsgatan.

- Slussenombyggnaden innebär begränsade vägkopplingar mellan Södermalm och Gamla stan. Hornsgatan och Västerbron blir därför en alternativ väg för många personer i motorfordon där framkomligheten idag är relativt god.
- Längs Långholmsgatan pågår en utbyggnad av cykelbanor på sträckan Folkskolegatan-Västerbron. Ombyggnationen påverkar framkomligheten på sträckan men beräknas vara klar under våren 2017.
- För Liljeholmsbron planeras en ombyggnad i syfte att bland annat erhålla bredare gång- och cykelbanor. I samband med detta planeras det även för cykelbanor på resterande del av Långholmsgatan, mellan Liljeholmsbron och Folkskolegatan. Ombyggnationerna behöver samordnas med renovering av brons klaffar och kan påbörjas tidigast 2019.

### **Genomförande**

Ett reserverat körfält för buss och tung trafik skulle behöva placeras till höger i körriktningen för att tillåta angöring vid last- respektive busshållplatser. Trafiksignalerna skulle kunna förbli oförändrade och bussprioriteringssystemet Bussprio skulle vid behov kunna tillämpas i korsningarna Hornsgatan-Varvsgatan och Hornsgatan-Lignagatan för att främja bussens framkomlighet. För att även fortsatt medge åtkomst till längsgående angöring och parkering för övrig trafik skulle ett reserverat körfält vidare behöva utföras med streckad linje.

### **Bedömd effekt**

Då övrig trafik utgör 90 procent av motorfordonstrafiken i det aktuella snittet förväntas ett reserverat körfält för kollektivtrafik och tung trafik leda till ökad köbildning och därmed större utsläppsmängder. Lösningen kan således få en kontraproduktiv effekt på luftkvaliteten.

Restiderna för bussar ökar idag under morgon och eftermiddag jämfört med nattetid. Delar av denna restidsökning skulle möjligen kunna undvikas med ett reserverat körfält. Hornsgatans långsgående angöring och parkering riskerar emellertid att bidra till störningar då övrig trafik behöver korsa och använda det reserverade körfältet för att kunna angöra vilket skulle minska åtgärdens positiva effekt. Trafikförvaltningen SLL rekommenderar generellt inte busskörfält utanför kantstensparkerade bilar med hänvisning till just detta. Kvarterens storlek med långa avstånd till alternativ angöring på tvärgator och befintliga parkeringsplatser för rörelsehindrade begränsar vidare möjligheten till andra lösningar.

Den tunga trafiken riskerar vidare att hamna bakom stannande bussar vid varje hållplats eftersom befintligt körfält är för trångt för omkörningar av denna typ av fordon varpå fördröjningar skulle uppstå. Med en streckad linje möjliggörs emellertid omkörning av stillastående bussar vilket kan minska den negativa effekten samtidigt som köbildning i det vänstra körfältet sannolikt skulle försvåra sådana omkörningar.

Sammanfattningsvis bedöms ett reserverat körfält för buss och tung trafik inte vara en lämplig åtgärd för Hornsgatan. Kontoret deltar dock för närvarande i forskningsprojekten *Godstransporter i kollektivtrafikkörfält* och *Kringfartslogistik*. Erfarenheter från dessa projekt pekar på andra lämpliga platser i staden som med fördel kan testas för denna och andra åtgärder.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Trafikkontoret bedömer att en lösning vid vilken 90 procent av fordonstrafiken hänvisas till ett körfält riskerar att försämra framkomligheten längs med gatan med köbildning och ökade utsläpp som följd. Kontoret gör vidare bedömningen att framkomligheten i detta stråk är extra viktig under den tid som Slussenombyggnaden pågår och antalet alternativa vägar över Saltsjö-Mälarsnittet är reducerat.

Att begränsa biltrafiken till ett körfält österut vid infart från Långholmsgatan kan ha negativa konsekvenser för Långholmsgatans nya utformning om det uppstår köbildning bakåt mot Västerbron. Hornsgatans karaktär med busshållplatser, lastplatser, angöring och parkering längs med gatan skapar en situation där alla fordonskategorier behöver korsa det reserverade körfältet vilket minskar nyttan med åtgärden.

Kontoret deltar för närvarande i ovan nämnda projekt som delvis rör tung trafik och kollektivtrafikkörfält. Kontoret förordar att resultatet från dessa projekt inväntas innan beslut om lämplig plats för ett skarpt genomförande fattas. Inledningsvis är troligen gator med befintliga kollektivtrafikkörfält som inte ligger intill längs-gående parkering lämpligast för att börja tillåta tung trafik.

Kontoret arbetar även med andra metoder som har potential att effektivisera leveranstrafiken och minska negativa aspekter med tunga fordon. Till dessa hör Off peak-leveranser och samlastning vilket bör kunna ha goda effekter även på Hornsgatan.

**Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på uppdraget från kommunfullmäktige.

**Slut**