

Handläggare
Håkan Andersson
08-508 26 008**Till**
Trafiknämnden
2021-05-27

Trimningsåtgärder för stombusslinje 1 och 4, etapp 2. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt för trimningsåtgärder för stomlinje 1 och 4, etapp 2.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

I tjänsteutlåtandet redovisas de trimningsåtgärder som har genomförts tillsammans med Trafikförvaltningen och kollektivtrafikoperatören Keolis på stomlinje 1 och 4.

Med relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder har stombussarnas förutsättningar förbättrats genom att förkorta restiden, öka pålitligheten och förutsägbarheten, samt att närma sig hastighetsmålet i stomnätplanen.

Trafiknämnden godkände 2018-08-30 genomförandebeslut för Framkomlighetsåtgärder för stombusslinjerna 1 och 4, till en utgift av 20 mnkr.

Projektets totala utgift blev 13,6 mnkr och de totala intäkterna 4,4 mnkr. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 9,2 mnkr, projektet erhöll statlig medfinansiering med 4,4 mnkr. Åtgärderna utfördes under 2020 och 2021.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisningen för trimningsåtgärder för stomlinje 1 och 4, etapp 2.

Bakgrund

Trafikkontoret och trafikförvaltningen har tagit fram ”Gemensam handlingsplan för stombuss 2017-2021”, vilken antogs av trafiknämnden i november 2016. Handlingsplanens syfte var att utreda och genomföra åtgärder för att förbättra stombussarnas framkomlighet och pålitlighet.

2017 togs en rapport fram med idéer till ytterligare åtgärder för linje 1 och 4. Trafikkontoret har tillsammans med trafikförvaltningen och bussentreprenören Keolis valt ut de åtgärder som väntats ge störst effekt på framkomlighet och pålitlighet.

I förslaget ingick åtgärder för att öka stombussarnas prioritering i gaturummet och i trafiksignaler, t.ex. en översyn av hållplatsutformning och hållplatslägen, samt ändrad reglering för att minska felparkering av fordon och underlätta övervakning. Inriktningsbeslutet för en del hållplatsåtgärder presenterades för trafiknämnden i november 2017 och genomförandebeslut togs i augusti 2018.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

I denna slutredovisning presenteras resultatet av utförandet gällande etapp 2.

Etapp 1 bestod av en del mindre åtgärder som bedömdes kunna genomföras relativt snabbt och inom kontorets delegationsgräns.

Trimningsåtgärder för stomlinje 1 och 4, etapp 2 har utförts på fem platser i innerstaden:

1. Förlängning av hållplats Mariebergsgatan
2. Överbrett kollektivtrafikkörfält och sammanslagning av hållplatser, Fleminggatan
3. Framkomlighetsåtgärder på Kungsgatan mellan Kungsbroplan och Sveavägen
4. Framkomlighetsåtgärder vid Skanstull
5. Kollektivtrafikkörfält på Gjörwellsgatan på sträckan Fyrverkarbacken – Rålambsvägen

Den sjätte åtgärden vid Odengatan (Flytt av hållplats Stadsbiblioteket på Odengatan) har utgått då en ny hållplatsplacering ingår i den nya utredningen för hela stombusslinje 4, som startades under 2020.

Kontoret har genomfört projektet i nära samverkan med trafikförvaltningen och Keolis. De åtgärder som genomförts omfattar relativt enkla framkomlighetsförbättrande åtgärder för stombusslinjer inom befintligt vägområde.

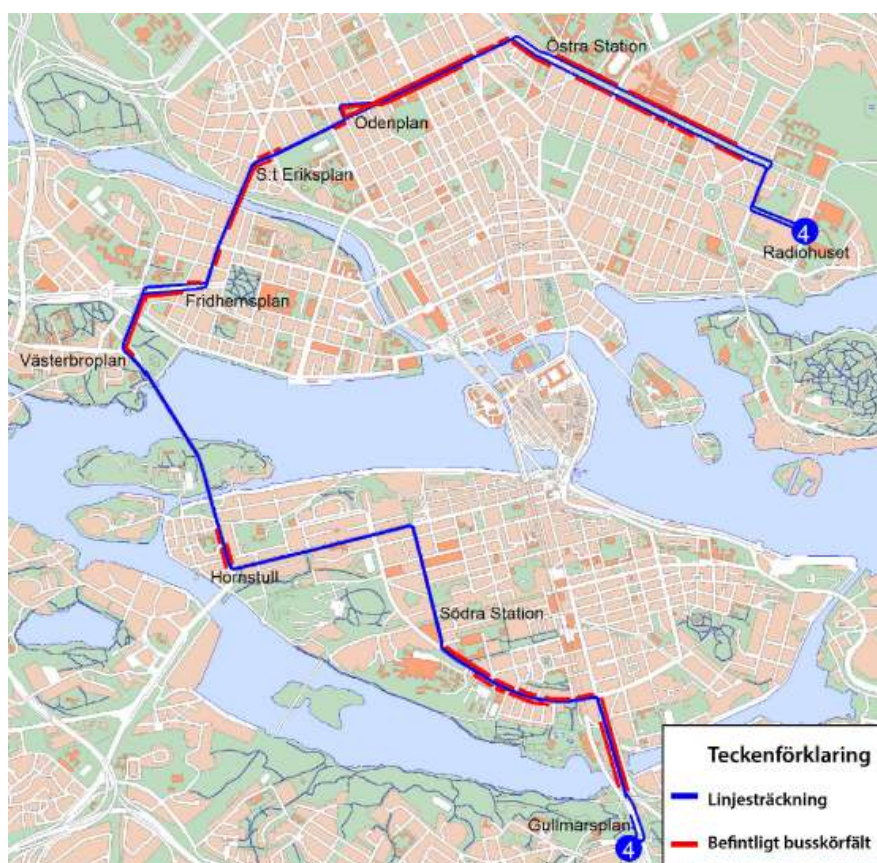
De åtgärder som i första hand genomförts för att förbättra framkomligheten för stombussarna var:

- Högre prioritering i gaturummet genom nya busskörfält och ny reglering i korsningspunkter.
- I hopslagna hållplatser

Stomlinje 1 trafikerar en sträcka mellan Stora Essingen, förbi Västerbroplan, Fridhemsplan, Kungsbroplan, Hötorget, Stureplan, Gärdet och vidare till Frihamnen, se figur 1. Stomlinje 4 trafikerar sträckan från Gullmarsplan till Skanstull och vidare till Södra station, Hornstull, Västerbroplan, Fridhemsplan, S:t Eriksplan, Odenplan, Östra station och vidare till Radiohuset, se figur 2. I de paket med framkomlighetsåtgärder som tidigare genomförts har kollektivtrafikkörfält anlagts längs delar av de trafikerade sträckorna.



Figur 1, Linjesträckningen för stomlinje 1, med befintliga kollektivtrafikkörfält markerade i rött.



Figur 2, Linjesträckningen för stomlinje 4, med kollektivtrafikkörfält markerade i rött.



Figur 3 Översikt av utförda åtgärder redovisade nedan.

Förlängning av hållplats Mariebergsgatan (1)

Hållplats Mariebergsgatan på Drottningholmsvägen trafikeras av stomlinje 1, 4 och av ett flertal andra busslinjer, vilket medför att bussarna ofta tvingas köa för att ta sig in till hållplatsen. För att göra det möjligt för fler bussar att angöra samtidigt har en förlängning av busshållplatsen från 32 m till drygt 60 m utförts.



Figur 4 Bild nya busshållplatsen Mariebergsgatan.



Figur 5 Bild nya busshållplatsen Mariebergsgatan.

Överbrett kollektivtrafikkörfält och sammanslagning av hållplatser, Fleminggatan (2)

På Fleminggatan, sträckan mellan Pipersgatan och Kungsbroplan, har ett tidsbegränsat överbrett kollektivtrafikkörfält för buss och cykel byggts. Dessutom har en sammanslagning av hållplatserna Scheelegatan och Kungsbroplan utförts. Avståndet mellan de två hållplatserna var endast 250 meter, vilket är för kort jämfört med Trafikförvaltningens målsättning om ett hållplatsavstånd på 500 meter för stomlinjerna. Den nya hållplatsen ligger nu i kvarteret mellan Scheelegatan och Pipersgatan. Avståndet från den närmast belägna hållplatsen Polhemsgatan till det nya hållplatsläget är nu 430 meter.



Figur 6 Bild, Fleminggatan, nya hållplatsen mellan Scheelegatan och Pipersgatan:

De utförda åtgärderna ger effekt på medelhastigheten eftersom angöringstiden halveras och drygt 100 meter nytt kollektivtrafikkörfält har anlagts.

Cykelfältet har tagits bort på sträckan mellan Pipersgatan och Kungsbroplan och cykling sker i blandtrafik med buss.

För att behålla möjligheterna att angöra kvarteret mellan Pipersgatan och Kungsbroplan har breddning av kollektivtrafikkörfältet tidsbegränsats mellan kl. 14 och 19, när framkomlighetsproblemen för stombussarna är störst. Övrig tid råder parkeringsförbud.



Figur 7 Bild, det nya överbredda busskörfältet.

Framkomlighetsåtgärder på Kungsgatan mellan Kungsbroplan och Sveavägen (3)

På Kungsgatan begränsades tidigare stombussarnas framkomlighet av att kollektivtrafikkörfältet upphörde strax väster om korsningen med Vasagatan. Dessutom fanns taxiplatser och lastplatser som användes för uppställning av personbilar, vilket ledde till att leveranstrafiken tvingades dubbelparkera. Detta orsakade framkomlighetsproblem för stombussarna. För att öka stombussarnas framkomlighet har en tidsbegränsning för kollektivtrafikkörfältet mellan Blekholtsterrassen till hållplats Cityterminalen utökats till att gälla mellan kl. 7-19. Förändringen innebär att busskörfältet reglerats om och inkluderar nu också tiden mellan kl. 10-15. Ändringen av tidsbegränsningen ökar framkomligheten för stombussarna, men har som konsekvens att möjligheterna för turistbussar att hämta passagerare i området har försämrats.

För att minska problemen med dubbelparkering och uppställning av personbilar på lastplatser har samtliga lastplatser på sträckan reglerats så att endast varuleveranser och avfallshämtning tillåts. Vid Hötorget har taxiplatsen tagits bort och på- och avstigningsplatsen istället förlängts. På så sätt har taxitrafiken fortsatt möjlighet till upphämtning och avlämning, samtidigt som risken för uppställning och dubbelparkering av taxi förväntas minska. Kontoret har gjort ett par observationer på platsen under våren 2020, vid dessa tillfällen har ingen dubbelparkering förekommit. Uppföljning kommer ske löpande, både via synpunktsportalen, information från övriga avdelningar på trafikkontoret och i dialog med övriga intressenter.



Figur 8 Bild, Kungsgatan mot Hötorget:

Framkomlighetsåtgärder vid Skanstull (4)

Vid hållplats Skanstull, i östlig riktning på Ringvägen, uppstod ofta framkomlighetsproblem för både bussar och varuleveranser. Inkörningen till busshållplatsen försvårades av en lastplats som var placerad strax före hållplatsen, där dubbelparkering var vanligt förekommande.

Här har en ombyggnad med en ny refug mellan lastplats och körbana för att tydligare avgränsa ytan för angöring och minska dubbeluppställning utförts. Åtgärden ökar även trafiksäkerheten vid exempelvis på- och avstigning av turistbussar. Efter ombyggnaden är dubbelparkering inte längre ett problem.



Figur 9 Bild, efter ombyggnaden på Ringvägen, angöring för bussar, lastning och lossning utanför hotell Clarion

Innan korsningen med Skansbrogatan har ett nytt kollektivtrafikkörfält anlagts i det högra körfältet. Trafiksignalen har prioritet för buss. Allmän trafik som ska rakt fram placeras i vänster körfält och högersvängande trafik mot Skansbrogatan i mittenkörfältet.



Figur 10 Bild, före ombyggnaden på Ringvägen mot Skanstull:



Figur 11 Bild, efter ombyggnaden på Ringvägen mot Skanstull och Skansbrogatan:

Åtgärderna ger stor effekt på kollektivtrafikens framkomlighet och underlättar inkörningen till hållplatsen. En konsekvens av åtgärden är emellertid att kapaciteten för övrig trafik påverkas.

Kollektivtrafikkörfält på Gjörwellsgatan, på sträckan mellan Fyrverkarbacken och Rålambsvägen (5)

På Gjörwellsgatan vid Västerbroplan har ett kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Fyrverkarbacken och korsningen med Rålambsvägen utförts.

Åtgärden har stor effekt på restiden men medför konsekvenser för allmän trafik. En konsekvens är att cykelfältet på sträckan har tagits bort, vilket innebär att cykling sker i busskörfältet på en sträcka som är ungefär 40 meter lång.

Vävning från två till ett körfält sker på en något kortare sträcka än tidigare. Detta medför en viss hastighetsdämpande effekt, vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet vid övergångsstället vid korsningen med Fyrverkarbacken. Ytterligare en konsekvens är att ytorna har minskat för gångtrafikanter som ska norrut på östra sidan av Gjörwellsgatan mot hållplats Västerbroplan.

I hela korsningen har även belysningen förstärkts med nya högre belysningsstolpar.

Asfaltering av hela den omgjorda ytan är utförd för att öka effekten av åtgärderna och för ett bättre helhetsintryck.



Figur 12 Bild efter ombyggnad på Gjörwellsgatan mot Rålambsvägen:



Figur 13 Bild, efter ombyggnad på Gjörwellsgatan mot Rålambsvägen:

Måluppfyllelse

Kontoret har fört en diskussion med trafikförvaltningens operatör Keolis och de har under rådande omständigheter svårt att bedöma huruvida de genomförda åtgärderna bidragit till eventuella förbättringar. Dels har antalet resande med lokaltrafiken sedan åtgärderna genomfördes varit färre som en följd av pandemin. Även trafiksituationen i staden har varit påverkad.

Keolis har uttryckt att de har för avsikt att framöver följa upp vilken effekt åtgärderna har avseende kötider och hållplatstider. En sådan uppföljning behöver skjutas på framtiden eftersom en mätning i dagsläget inte skulle motsvara en normalsituation i Stockholmstrafiken. Även om åtgärdernas effekter inte går att mäta för närvarande, är trafikkontorets samlade bedömning att åtgärderna skapar förutsättningar för en ökad medelhastighet för stombusslinjerna 1 och 4.

Tillgänglighet

På de två busshållplatser som byggts om har trafikkontorets riktlinjer ”Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning, 2018 – 2023” används. På Gjörwellsgatan har även ett övergångsställe tillgänglighetsanpassats.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten har förbättrats vid övergångstället på Gjörwellsgatan där tre fartgupp har anlagts i de filer som går mot Rålambsvägen.

Vid Mariebergsgatan har den nya sträckningen av gång- och cykelbanan i kombination med det nya räcket vid busshållplatsen förbättrat säkerheten för oskyddade trafikanter.

På Fleminggatan har cykelfältet tagits bort på sträckan mellan Pipersgatan och Kungsbroplan och cykling får istället ske i blandtrafik med buss. Cykelfältet mellan Norra Agnegatan och Scheelegatan har förlängts. Då körfältet har en överbredd på ca 7m mellan Pipersgatan och Kungsbroplan är bedömningen att cyklisterna har en fullgod framkomlighet och på ett trafiksäkert sätt.

Projektets genomförande och tidsplan

Planering och projektering av åtgärderna har pågått under 2018. Ett inriktningsbeslut fattades i trafiknämnden i november 2017.

Efter att trafiknämnden fattat genomförandebeslut i augusti 2018, utfördes åtgärderna med stadens årsentreprenör, med start våren 2019 och färdigställande under 2021.

Intressenthantering och kommunikation

Trafikkontorets kommunikatör har, i nära samarbete med trafikförvaltningens presstjänst, informerat allmänheten via webbsidan "Stockholm växer". Bussbolaget Keolis har varit aktiva med lokal information till sina resenärer och extrainsatser med bussvärdar

Synpunkter har inkommit till trafikkontoret under projektets gång som bl.a. har handlat om störningar under byggtiden, utformning av lösningar etc. Dessa synpunkter har besvarats sakligt och med en förklaring till utförd åtgärd.

Ekonomi

Den totala utgiften för projektet blev 13,6 mnkr och de totala intäkterna 4,4 mnkr. Nettoutgiften för kontoret beräknas därmed till cirka 9,2 mnkr. Projektet erhöll statlig medfinansiering med 4,4 mnkr.

Åtgärden vid Odenplan utgick från projektet vilket är en förklaring till den lägre nettoutgiften.

Del	Kalkyl till genomförandebeslut/beslutat belopp	Utfall tom 2021 (mnkr)	Avvikelse
Utgifter	(mnkr)		
Projektering/utredning	2,0	1,9	0,1
Entreprenadutgifter	16,0	9,9	6,1
Byggansvarig	2,0	1,8	0,2
Summa utgifter	20,0	13,6	6,4
Inkomster		4,4	
Nettoutgift	20,0	9,2	

Risk/Osäkerhet

Då åtgärdernas antal och omfattning bedömdes vara känd ansåg kontoret att risken för budgetöverskridande var låg.

Slut