



Handläggare
Erik Hollander
08-508 262 80

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-08-29

Pilotprojekt på stombusslinje 4. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande av ett pilotprojekt på linje 4 och ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med genomförande av föreslagna åtgärder till en investeringsutgift om 9 mnkr.

Lars Jolérus
Tf Förvaltningschef

Camilla Byström
Tf Avdelningschef

Sammanfattning

Arbetet med genomförandet av Trafikkontoret och Trafikförvaltningens gemensamma handlingsplan påbörjades under andra halvan av 2012.

Trafikkontoret och Trafikförvaltningen har valt att som ett pilotprojekt 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

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 24
Växel 08-508 272 00
daniel.firth@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

- Ökad prioritering i trafiksignaler
- Kommunikation

Ett antal delsträckor har utretts och förslag på åtgärder som ger kortare körtider för bussen har tagits fram.

Trafikkontoret föreslår att till pilotprojektet genomföra fysiska åtgärder på följande delsträckor.

- 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

Sammanfattningsvis innebär förslagen att knappt 3500 m nya kollektivkörväg inrättas, både tidsbegränsade och permanenta. 700 m cykelfält anläggs på Odengatan. Angöring begränsas under hela eller delar av dygnet på delar av berörda sträckor. Ett flertal nya lastplatser läggs ut för att underlätta för varuleveranser och angöring till fastigheter. Ca 35 parkeringsplatser kommer att utgå.

Pilotprojektet föreslås genomföras under första halvåret 2014. Trafikkontorets utgift för projektet beräknas till 9 mnkr.

Bakgrund

I maj 2013 godkände Trafik- och renhållningsnämnden förslag till inriktning av pilotförsök på stomlinje 4.

Till grund för projektet ligger den gemensamma handlingsplan som Trafikkontoret tillsammans med Trafikförvaltningen (tidigare SL) tagit fram. Den beskriver ett antal utredningsområden med åtgärder som på kort sikt kan bidra till att uppfylla målen i Framkomlighetsstrategin och förslaget till Stomnässtrategin för att förbättra kapaciteten, medelhastigheten (20km/h inkl. hållplatsstopp) och regulariteten i stombusstrafiken.

Ärendets beredning

Förslaget med ett pilotprojekt på linje 4 har tagits fram i samarbete med Trafikförvaltningen.

De framkomlighetsförbättrande åtgärder och förändrade föreskrifter som föreslås har remitterats internt på Trafikkontoret.

Förslaget till indragna hållplatser har tagits fram i samarbete med Trafikförvaltningen. Efter att inriktningsbeslutet har ett flertal negativa synpunkter inkommit från handikapp- och äldreorganisationer kring indragning av hållplatsen Lignagatan.

Informationssamråd har hållits med representanter för ett antal åkerier och åkeriföreningar, såsom ABC-åkarna och Schenker, kring de förslag till framkomlighetsförbättrande åtgärder som tagits fram och dess påverkan på angöring och lastning/lossning. Sammanfattningsvis var deltagarna positiva till projektet och menade att hänsyn tagits till distributörernas möjlighet till leverans i anslutning till de gator som får begränsade angöringsmöjligheter. På mötet påpekades också vikten av en effektiv övervakning av lastplatserna på dessa sträckor så att otillåten uppställning inte blockerar lastplatserna.

Trafikkontorets förslag

Pilotförsök för linje 4

För att testa vilka effekter en komplett åtgärdsinsats kan ha för en stomlinje föreslår Trafikkontoret och Trafikförvaltningen gemensamt att ett pilotförsök ska genomföras på linje 4.

Linje 4 är den mest lämpade linjen då det är den busslinje som har flest resenärer per dag, 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 den till den mest trafikerade busslinjen i hela Trafikförvaltningens trafik. Det kan jämföras med stomlinje 1 som med ca 30 000 resenärer per dag 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 första halvåret 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. Ett alternativ som diskuterats är att påstigning i alla dörrar ska vara tillåtet vardagar mellan kl 07-19 och att visering sker av personal på bussen under dessa tider.

Förbättrad regularitet

Trafikförvaltningen genomför 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. De sträckor som fått begränsad angöring eller nya kollektivkörfält kommer att prioriteras. Även övervakning av fordon på lastplatser kommer att prioriteras på dessa sträckor och intilliggande tvärgator.

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.

Trafikkontoret har tagit del av synpunkter på förslaget till indragning av hållplatser som inkommit efter att inriktningsbeslutet för projektet antagits av nämnden. Synpunkterna har framför allt gällt förslaget om att dra in hållplats Lignagatan, som ligger i anslutning till Tellus fritidscenter som vänder sig med olika aktiviteter för seniorer och funktionshindrade i hela Stockholms stad. Kontoret föreslår därför att hållplats Lignagatan blir kvar.

Sammantaget föreslås att följande fyra hållplatser inte längre trafikeras av linje 4:

- Banérgatan
- Stadion
- Ansgariegatan
- Wollmar Yxkullsgatan

Hållplats Stadion och Wollmar Yxkullsgatan kommer att finnas kvar då de trafikeras av andra busslinjer. Resterande hållplatser tas bort under försöket.

Trafikkontoret och Trafikförvaltningen är överens kring förslaget om hållplatsindragningarna.

Ökad prioritet i gaturummet

Ett antal delsträckor har utretts och förslag på åtgärder som ger kortare körtider för bussen har tagits fram. Sammanfattningsvis innebär förslagen att knappt 3500 m nya kollektivkörfält inrättas, både tidsbegränsade och permanenta. Det skall anläggas 700 m cykelfält längs Odengatan. Angöring begränsas under hela eller delar dygnet på delar av berörda sträckor. Ett flertal nya lastplatser läggs ut för att underlätta för varuleveranser och angöring till fastigheter. Det kommer utgå ca 35 parkeringsplatser.

Trafikkontoret föreslår att till pilotprojektet genomföra följande delsträckor.

1. Ringvägen, sträckan Skanstull – Rosenlundsgatan

I riktning mot Radiohuset inrättas nytt kollektivkörfält mellan Skansbrogatan och Rosenlundsgatan. I motsatt riktning kompletteras befintliga kollektivkörfält på sträckor där dessa saknas mellan Havregatan och Skansbrogatan. Förslaget innebär att 820 m kollektivkörfält anordnas i riktning mot Radiohuset och 410 m i riktning mot Gullmarsplan.

In mot korsningen med Skansbrogatan kommer det mittersta av dagens tre körfält att reserveras som kollektivkörfält vilket kommer att förbättra framkomligheten för både linje 3 och 4. Åtgärden bedöms medföra en något försämrade framkomlighet för biltrafiken. Bedömningen är att ett körfält för trafiken som ska vidare till Skanstull är i normalfallet tillräckligt. Dock kan det komma att få konsekvenser avseende körlängder, framförallt under eftermiddagens rusningstrafik. Ingen angöring utmed gatan påverkas.

Kollektivkörfält	Ca 1230 m kollektivkörfält anordnas
Angöring, och lastning / lossning	Ingen påverkan
Parkering	Ingen påverkan
Cykel	Ingen påverkan

2. 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 norrgående riktning skapas. Stoppförbud kommer att råda mellan kl 07-10 och 15-19, under övrig tid råder parkeringsförbud. Två parkeringsplatser för rörelsehindrade flyttas från västra till östra sidan av gatan. På östra sidan ersätts dagens reglering med parkeringsförbud med lastplats under hela dygnet. Den cykelparkering som finns på S:t Eriksgatan 58 framför Friskis & Svettis förbättras och avgränsas mot körbanan.

Åtgärden bedöms inte få någon större påverkan på biltrafikens framkomlighet.

Kollektivkörfält	170 m kollektivkörfält anordnas i norrgående riktning.
-------------------------	--

Angöring och lastning/ lossning	Angöring tillåts inte under rusningstrafik på västra sidan. Lastplats på västra sidan får ändrad tid. Lastplats på östra sidan förlängs med 13 m och utökas till hela dygnet. Ny lastplats om 12 m mellan kl 10-15 anläggs på östra sidan.
Parkering	Två parkeringsplatser för rörelsehindrade flyttas från västra till östra sidan av gatan.
Cykel	Förbättrad cykelparkering

3. S:t Eriksgatan, delen S:t Eriksbron – S:t Eriksplan

I ett annat projekt ” Kollektivtrafik-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen S:t Eriksgatan – Fleminggatan”, Dnr T2012-313-05591, finns sedan tidigare beslut om ett kollektivkörfält i norrgående riktning samt att biltrafik mot Odengatan och Torsgatan förbjuds förbi S:t Eriksplan enligt beskrivning nedan. Dessa delar föreslås tidigareläggas och genomföras inom pilotprojektet.

Trafikstudier kring korsningen S:t Eriksgatan - S:t Eriksplan visar att det finns möjlighet att införa ett busskörfält från S:t Eriksbron hela vägen fram till S:t Eriksplan – se bild 1. Detta skulle förbättra busstrafikens framkomlighet väsentligt.

För att öka bussarnas framkomlighet samt minimera antalet konflikter mellan fotgängare och högersvängande fordon vid S:t Eriksplan föreslås att högersväng förbjuds för annan motorfordonstrafik än buss. Därför behöver högersvängande biltrafik hitta nya färdvägar.

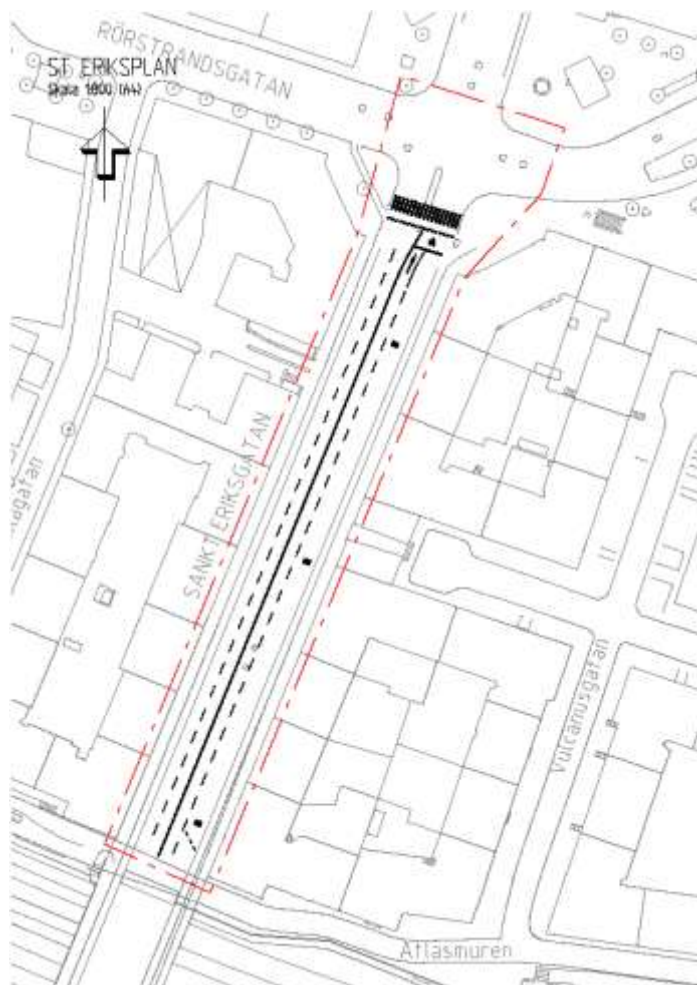


Bild 1. Det föreslagna busskörvälet mellan S:t Eriksbron och S:t Eriksplan

Gatunätet runt omkring S:t Eriksplan har undersökts för att ta reda på om högersvängstrafiken klaras i närliggande korsningar. De korsningar som främst berörs är: S:t Eriksgatan – Torsgatan, Torsgatan – Odengatan samt S:t Eriksgatan – Karlbergsvägen. Analysen visar att den omdirigerade högersvängstrafiken har flera möjligheter att hitta till målpunkter som ligger öster om korsningen.

Kollektivkörväg	Ca 300 m kollektivkörväg anordnas i norrgående riktning.
Angöring och lastning / lossning	Ingen påverkan
Parkering	Ingen påverkan
Cykel	Minskad konflikt mellan bil och cykel i korsning med Odengatan

4. Odengatan, sträckan Odenplan – Valhallavägen

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



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

Trafikkontoret föreslår att möjligheten till angöring och parkering begränsas genom att ständigt stoppförbud införs på större delen av sträckan. Cykelfält målas längs med kantstenen. På så sätt får cykeltrafiken ett eget utrymme, och biltrafiken får möjlighet att rymmas i eget körfält utan att behöva köra i bussfälten. Angöring till entréer utmed gatan försämras, men genom att förbättra angöringsmöjligheterna på tvärgatorna bedömer kontoret att påverkan för boende som acceptabel. Både biltrafikens och busstrafikens framkomlighet bedöms öka något.

Enligt förslaget anordnas totalt 700 m cykelfält längs Odengatan i båda riktningar. En lastplats flyttas, två nya byggs och en får utökad tid och ytterligare fyra nya lastplatser anordnas på tvärgator. Fem parkeringsplatser försvinner på Odengatan och åtta parkeringsplatser försvinner dagtid på tvärgator till förmån för nya lastplatser.

Kollektivkörfält	Inga nya kollektivkörfält tillskapas däremot minskar risken för inträngande fordon i kollektivkörfälten.
Angöring och lastning / lossning	Angöring begränsas utmed ett flertal kvarter under hela dygnet. Taxiplats vid Odenplan kortas 10 m. En lastplats flyttas, två nya byggs och en får utökad tid. Fyra nya lastplatser anordnas på tvärgator.
Parkering	5 parkeringsplatser försvinner på Odengatan och 8 på tvärgator dagtid.
Cykel	Ca 700 m cykelfält anordnas

5. Valhallavägen sträckan Odengatan – Lidingövägen
Mellan Odengatan och Lidingövägen, i riktning mot Radiohuset, skapas ett permanent kollektivkörfält fram till Engelbrektsgatan. Angöringsbehovet utmed denna del är begränsat. På resterande del fram till Floragatan begränsas möjlighet till angöring under högtrafik för att tillföra ett kollektivkörfält. Totalt ca 420 m permanent och eller tidsbegränsat kollektivkörfält skapas på denna del av Valhallavägen i förslaget.

En plats för beskickningsbilar flyttas och 21 parkeringsplatser tas bort.

Framkomligheten för biltrafiken bedöms inte påverkas av förslaget. Angöring till entréer utmed gatan påverkas, men då kvarteren är korta kan entréer nås via intilliggande tvärgator.

Kollektivkörfält	Ca 420 m kollektivkörfält anordnas i riktning mot Radiohuset.
Angöring och lastning/ lossning	Angöring begränsas under rusningstrafik på västra sidan. Inga lastplaster tas bort
Parkering	Ca 21 parkeringsplatser försvinner, en plats för beskickningsbilar flyttas.
Cykel	Ingen påverkan

6. Valhallavägen sträckan Lidingövägen – Erik Dahlbergsgatan

Mellan Lidingövägen och Erik Dahlbergsgatan i riktning mot Radiohuset skapas ett permanent kollektivkörfält genom att ett av dagens två körfält reserveras för kollektivtrafik. Totalt ca 600 m kollektivkörfält anordnas på denna del av Valhallavägen i förslaget.

Framkomligheten för biltrafiken bedöms inte påverkas nämnvärt av förslaget, då ungefär hälften av trafiken före korsningen med Lidingövägen svänger mot Lidingö och resten fortsätter rakt fram mot Gärdet. Varken parkering eller angöring till entréer utmed denna del av gatan skall påverkas av förslaget.

Kollektivkörfält	Ca 600 m kollektivkörfält anordnas i riktning mot Radiohuset.
Angöring och lastning/ lossning	Ingen påverkan
Parkering	Ingen påverkan
Cykel	Ingen påverkan

7. Valhallavägen sträckan Värtavägen - Lidingövägen

Mellan Värtavägen och Lidingövägen, i riktning mot Gullmarsplan, skapas ett permanent kollektivkörfält genom att ett av dagens två körfält reserveras för kollektivtrafik. I anslutning till korsningen Sibyllegatan kommer det reserverade körfältet att upphöra för att tillgodose kapaciteten för svängande trafik i korsningen. Det reserverade körfältet avslutas i anslutning till hållplats Musikhögskolan. Totalt ca 630 m kollektivkörfält anordnas på denna del av Valhallavägen i förslaget.

Framkomligheten för biltrafiken bedöms inte påverkas nämnvärt av förslaget då det är trafikflödena efter korsningen med Lidingövägen som är dimensionerande för framkomlighet mot Roslagstull. Varken parkering eller angöring till entréer utmed denna del av gatan skall påverkas av förslaget

Kollektivkörfält	Ca 630 m kollektivkörfält anordnas i riktning mot Gullmarsplan.
Angöring och lastning/ lossning	Ingen påverkan.
Parkering	Ingen påverkan
Cykel	Ingen påverkan

8. Mindre åtgärder

Ett antal mindre åtgärder föreslås genomföras på Rosenlundsgatan, såsom införande av väjningsplikt från tvärgator samt iordningställande av cykelparkering vid Södra station för att minska problem med hindrande uppställning av cyklar.

Utmed sista kvarteret längs Hornsgatan mot Hornstull ersätts befintligt tidsbegränsat stoppförbud med ett tidsbegränsat kollektivkörfält för att underlätta för bussen att komma fram till korsningen med Långholmsgatan.

Ingen av åtgärderna ovan bedöms ha någon större påverkan på biltrafikens framkomlighet.

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. Körhastighet för bussen kommer att insamlas och bearbetas. Data för fem delsträckor, inklusive körhastigheter med och utan hållplatsuppehåll samt ståtider, då bussen står stilla i kö, kommer att jämföras med data före pilotförsöket.

För alla hållplatser redovisas antal resenärer och av- och påstigande. Statistiken ska bl.a. användas för att värdera utfallet av indragna hållplatser och påstigning genom flera dörrar.

Körhastighet för biltrafiken kommer också att analyseras för att se vilka effekter åtgärderna fått för övrig trafik.

Tidsplan

Trafikförvaltningen genomför för närvarande upphandling av ett nytt trafikavtal för innerstaden. Det nya avtalet ska gälla från och med sommaren 2014. Pilotprojektet bör genomföras inom ramen för gällande trafikavtal, dvs senast under första halvåret 2014. För att alla åtgärder ska kunna implementeras samtidigt bör allt vara klart för driftstart till tidtabellskiftet i december 2013. Under våren 2014 bör alla åtgärder vara implementerade samtidigt under minst 3 månader för att en fullgod utvärdering av projektet ska kunna genomföras.

Efter genomförd utvärdering ska beslut tas om genomförda åtgärder ska permanentas som en andra etapp av projektet.

Projektering och utredning av åtgärder inom respektive delområde kommer att påbörjas omgående och förslag på åtgärder ska vara 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.

Översiktliga kapacitetsbedömningar har genomförts för de åtgärder där befintliga körfält ersätts med kollektivkörfält. På några av dessa platser är det troligt att framkomligheten för biltrafiken försämras något.

På Ringvägen i riktning mot Skanstull bedöms körlängden i korsningen med Skansbrogatan att öka under eftermiddagens rusningstrafik. För Valhallavägen i riktning mot Gärdet bedöms att ett körfält efter Lidingövägen räcker för den trafikmängd som trafikerar denna del av gatan. I motsatt riktning finns det idag kapacitetsbrist efter Lidingövägen mot Roslagstull och ett beslut om ett eventuellt införande av kollektivkörfält på denna sträcka bör invänta öppnandet av Norra Länken för att påverkan på övrig trafik inte ska bli för stor.

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 resrut. 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 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. Trafikkontoret har tillsammans med Trafikförvaltningen gjort bedömningen om att den väl utbyggda kollektivtrafiken i innerstaden ger en god tillgänglighet även utan de indragna hållplatserna.

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. Kontoret har gjort bedömningen påverkan för boende och distributörer blir acceptabel.

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

Kontoret föreslår att projektet delas i två etapper, etapp 1 för att genomföra pilotprojektet och etapp 2 för återstående permanenta åtgärder (exempelvis borttagning av indragna hållplatser). Beslut om etapp 2 fattas efter att pilotprojektet 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 de utgifter som rör påstigning i alla dörrar samt förbättrad regularitet.

Om genomförda åtgärder ska återställas efter att projektet genomförts uppskattas denna utgift om ca 3,0 mnkr

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

Utgifterna för etapp 1 fördelas enligt nedan:

Projektledning och byggledning	1,7 mnkr
Utredning, projektering och uppföljning	1,9 mnkr
Åtgärder för ökad prioritering i gaturummet	5,0 mnkr
Indragning av hållplatser	0,2 mnkr
Kommunikation	0,2 Mnkr
Totalt	9,0 Mnkr

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

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner förslag till genomförande av ett pilotprojekt på linje 4 och ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med genomförande av föreslagna åtgärder till en utgift om 9 mnkr

Slut

Bilaga

1. Åtgärdslista