

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 26 215

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

Framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av budgetuppdraget
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppgift att fortsätta utredningsarbetet till en utgift om 1,5 mnkr och under 2021 återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I samband med budget 2020 fick trafiknämnden i uppdrag att; *gemensamt med Region Stockholm utreda åtgärder för stomlinje 4 med målsättning att hastigheten för bussen ska nå minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp.* Kontoret har under 2020 –2021 genomfört budgetuppdraget i form av två utredningar gällande åtgärder för stomlinje 4 med syftet att nå en målhastighet på minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Detta tjänsteutlåtande är kontorets svar på budgetuppdraget från kommunfullmäktige.

Utredningen delades upp i två deluppdrag där deluppdrag 1 innefattade Hornsgatan och Odengatan och deluppdrag 2 resterande linjesträckning. Utredningarna omfattar både fysiska

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 215
Växel 08-508 27 200
lotten.svedberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

åtgärder i gaturummet som ligger inom Trafikkontorets ansvarsområde samt åtgärder som ligger inom Region Stockholms ansvarsområde, exempelvis påstigning i alla dörrar.

Deluppdrag 1 innefattade två olika alternativa utformningsförslag, SuperFyran samt FyranPlus. Inom åtgärds paketet med SuperFyran ingår stora åtgärder i gaturummet som medför minskad framkomlighet för alla andra trafikslag, inklusive andra busslinjer och gång- och cykeltrafik, till förmån för stomlinje 4. I åtgärds paketet FyranPlus föreslås inte lika stora förändringar i gaturummet, men det innehåller exempelvis färre antal parkeringsplatser, ytterligare regleringar för biltrafik och flytt av lastplatser. Inom åtgärds paketet beräknades även de teoretiska hastigheterna av de olika förslagen, se tabell 1. Dagens medelhastighet på Odengatan är cirka 10 km/h inklusive hållplatsstopp och på Hornsgatan cirka 12-13 km/h inklusive hållplatsstopp.

Åtgärds paket	FyranPlus		SuperFyran	
	Hornsgatan	Odengatan	Hornsgatan	Odengatan
Beräknad medelhastighet inklusive hållplatsstopp	14-15 km/h	12 km/h	21 km/h	20 km/h

Tabell 1: Beräknad medelhastighet inklusive hållplatsstopp.

Deluppdrag 2 innefattade resterande del av linjesträckningen och där utreddes 5 alternativa åtgärds paket; 3-stjärnig BRT¹, Medelhastighet 20 km/h, Ej flytt av kantsten, Gång och cykel påverkas ej negativt och Kollektivtrafikkörfält. Den teoretiska hastigheten beräknades för de olika åtgärds paketet, se tabell 2. Dagens medelhastighet varierar på de olika sträckorna mellan 13-15 km/h inklusive hållplatsstopp.

Åtgärds paket	Medelhastighet inklusive hållplatsstopp
3-stjärnig BRT	20 km/h
Medelhastighet 20 km/h	20 km/h
Ej flytt av kantsten	15 km/h
Gång- och cykel påverkas ej negativt	15 km/h
Kollektivtrafikkörfält	17 km/h

Tabell 2: Beräknad medelhastighet inklusive hållplatsstopp

¹ BRT står för Bus Rapid Transit som är ett infrastrukturkoncept där en busslinje får en framträdande roll i stadsmiljö, exempelvis genom egna kollektivtrafikkörfält.

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av budgetuppdraget samt ger kontoret i uppgift att fortsätta utredningsarbetet till en utgift om 1,5 mnkr och under 2021 återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.

Bakgrund

En bärande del i Stockholms stads framkomlighetsstrategi är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler människor använder kapacitetsstarka färdmedel varav kollektivtrafik är en av dessa. Det är därför viktigt att staden tillsammans med Region Stockholm arbetar för att öka kollektivtrafikens attraktivitet så att fler resenärer väljer att resa med den. Kollektivtrafikens attraktivitet beror på flera olika faktorer såsom pålitlighet, bekvämlighet, möjlighet till smidiga byten och restid.

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 tunnelbananätet och därmed skapa utrymme för tunnelbaneresenärer som gör längre resor. De stora resandemängderna gör en kort restid angelägen, men även pålitligheten är viktig för resenärerna. Pålitligheten för kollektivtrafiken innebär att resenärerna vet att en buss kommer inom kort och att bussen inte fastnar på vägen. Detta blir särskilt viktigt för stomlinje 4 där många resenärer gör korta resor längs sträckan, medelreslängden för stombussarna i innerstaden är cirka 2 km². Med de förhållandevis korta resorna är även en hög och regelbunden turtäthet angeläget. Längs linjesträckningen finns det idag både mittförlagda och sidoförlagda kollektivtrafikkörfält, se bild 1.



Bild 1: Dagens linjedragning samt kollektivtrafikkörfält längs med stomlinje 4. (Sweco 2019)

Snitthastigheten längs stomlinje 4 är i dag klart under målet i Stomnätplanen om 20 km/h inklusive hållplatsstopp och på vissa sträckor är medelhastigheten i rusningstrafik under 12 km/h, se bild 2.

Att hastigheterna generellt är låga i innerstaden beror bl.a. på att många trafikslag blandas, att det finns många korsningar och att gatorna kantas av parkering, angöring och trottoarsserveringar m.m. De låga hastigheterna på stomlinje 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 inklusive hållplatstid (Sweco 2019)

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.

I samband med budget 2020 fick trafiknämnden i uppdrag att; *gemensamt med Region Stockholm utreda åtgärder för stomlinje 4 med målsättning att hastigheten för bussen ska nå minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp.* Kontoret har under 2020 – 2021 genomfört budgetuppdraget i form av en utredning gällande åtgärder för stomlinje 4 med syftet att nå en målhastighet på

minst 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Kontoret har även i samband med budget för 2021 fått i uppdrag att fortsätta arbeta utifrån utredningen om stomlinje 4 i syfte att uppnå minst 20 km/h i genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp.

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. Trafikkontoret har även under 2020 infört framkomlighetsåtgärder på försök längs delar av Hornsgatan och Odengatan, vilket beslutades i trafiknämnden 2020-10-15.

Ärendets beredning

Utredningen har genomförts i samverkan med Region Stockholm som även har bekostat 50 % av utredningsutgifterna.

Mål och syfte

Utredningen har syftat till att utreda åtgärder för stomlinje 4 med målsättningen att nå en medelhastighet, inklusive hållplatsstopp, på minst 20 km/h.

Projektet har bäring på följande av stadens strategier och planer:

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. I dagsläget pågår en revidering av framkomlighetsstrategin, vilken dock inte kommer att förändra huvudinriktningen.

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. Region Stockholm arbetar nu med en ny kollektivtrafikplan för regionen som helhet som tillsammans med fördjupade sektorsutredningar avser ersätta den befintliga stomnätplanen.

Utredningen

Kontoret har valt att dela upp utredningen för stomlinje 4 i två olika deluppdrag där utredning för Hornsgatan och Odengatan ingår i deluppdrag 1 och utredning för resterande linjesträckning ingår i deluppdrag 2. Deluppdrag 1 påbörjades först, detta då det i avsiktsförklaringen framgår att Hornsgatan och Odengatan ska utredas skyndsamt. Huvudfokus i utredningarna är att studera åtgärder som ökar framkomligheten för stomlinje 4 för att därigenom nå målet om en medelhastighet på 20 km/h inklusive hållplatsstopp. Utredningen innefattar både fysiska ombyggnationer som ligger inom trafikkontorets ansvarsområde, men även åtgärder som ligger inom Region Stockholms ansvarsområde, så som påstigning i alla dörrar samt borttagande av hållplatser för stomlinje 4.

Deluppdrag 1 – Hornsgatan och Odengatan

Utredningen innefattar två olika alternativa åtgärdsförslag för Hornsgatan och Odengatan, SuperFyran samt FyranPlus.

SuperFyran

Inom åtgärds paketet med SuperFyran ingår stora åtgärder i gaturummet som medför minskad framkomlighet för andra trafikslag, inklusive andra busslinjer och gång- och cykeltrafik, till förmån för stomlinje 4. Exempelvis föreslås enbart stomlinje 4 trafikera busskörfältet på Odengatan och övrig busstrafik föreslås trafikera tillsammans med biltrafiken.

I paketet SuperFyran ingår även att linje 4 trafikerar färre hållplatser än nuvarande stomlinje 4 och har ett hållplatsavstånd på minst 500 meter, i enlighet med Stomnätplanen. Utöver detta ingår även att påstigning sker vid alla dörrar vid hållplatserna för att minimera hållplatstiden.

Med de åtgärderna som föreslås längs Hornsgatan och Odengatan i åtgärds paketet SuperFyran beräknas den teoretiska hastigheten öka från dagens 12–13 km/h inklusive hållplatsstopp till 21 km/h på Hornsgatan och öka från 10 km/h inklusive hållplatsstopp till 20 km/h på Odengatan.

FyranPlus

I det andra studerade åtgärds paketet inom deluppdrag 1, FyranPlus, föreslås inte lika stora förändringar i gaturummet men exempelvis blir det färre parkeringsplatser, ytterligare regleringar för biltrafik och flytt av lastplatser. I detta åtgärds paket sker inga försämringar för gång- och cykel, samtliga hållplatser längs Hornsgatan och Odengatan för stomlinje 4 behålls och övrig busstrafik får nyttja de busskörfält som inrättas. Hastigheten ökar från dagens nivå på cirka 12–13 km/h till 14–15 km/h på Hornsgatan och från cirka 10 km/h till 12 km/h på Odengatan.

Deluppdrag 1 redovisas i sin helhet i följande bilagor;

Bilaga 1 - Rapport Framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4 del 1,

Bilaga 2 – Bilaga A - Nulägesbeskrivning Stomlinje 4

Bilaga 3 – Bilaga B - Åtgärdslogg SuperFyran Hornsgatan

Bilaga 4- SuperFyran Hornsgatan blad 1-2

Bilaga 5 – SuperFyran Hornsgatan blad 3-4

Bilaga 6 – SuperFyran Hornsgatan blad 5-6

Bilaga 7 – Bilaga C - Åtgärdslogg SuperFyran Odengatan

Bilaga 8 - SuperFyran Odengatan blad 1-2

Bilaga 9 – SuperFyran Odengatan blad 3-4

Bilaga 10 – SuperFyran Odengatan blad 5-6

Bilaga 11 – SuperFyran Odengatan blad 7-8

Bilaga 12 – SuperFyran Odengatan blad 9

Bilaga 13 – Bilaga D - Åtgärdslogg FyranPlus Hornsgatan

Bilaga 14 – FyranPlus Hornsgatan blad 1-2

Bilaga 15 – FyranPlus Hornsgatan blad 3-4

Bilaga 16 – FyranPlus Hornsgatan blad 5-6

Bilaga 17 – Bilaga E - Åtgärdslogg FyranPlus Odengatan

Bilaga 18 – FyranPlus Odengatan blad 1-2

Bilaga 19 – FyranPlus Odengatan blad 3-4

Bilaga 20 – FyranPlus Odengatan blad 5-6

Bilaga 21 – FyranPlus Odengatan blad 7-8

Bilaga 22 – FyranPlus Odengatan blad 9

Deluppdrag 2 – Radiohuset – Odengatan, S:t Eriksplan – Hornstull och Hornsgatan - Gullmarsplan

De framkomlighetsåtgärder som studeras i utredningen med delsträckorna Radiohuset-Odengatan, S:t Eriksplan-Hornstull och Hornsgatan-Gullmarsplan har samlats i fem utredningsalternativ;

1. 3-stjärnig BRT³
2. Medelhastighet 20 km/h
3. Ej flytt av kantsten
4. Gång och cykel påverkas ej negativt
5. Kollektivtrafikkörfält

Syftet med fem olika utredningsalternativ är att visa på alternativa möjligheter och förslag på åtgärder och åtgärds kombinationer för ökad framkomlighet för stomlinje 4. Åtgärderna kan sedan kombineras med varandra för att skapa ytterligare alternativ.

3-stjärnig BRT

Utredningsalternativet innebär att stomlinje 4 utformas som en BRT-linje och uppnår 3 stjärnor, enligt bedömningsverktyget för svensk BRT. Förslaget innebär mittförlagda körfält längs sträckan, med egna hållplatser där endast stomlinje 4 trafikerar. Antalet hållplatser som stomlinje 4 trafikerar minskas samtidigt som effektivare hållplatsstopp införs, såsom påstigning i alla dörrar samt validering av biljett innan ombordstigning. Vidare föreslås ny linjesträckning där Ringvägen trafikeras i stället för Rosenlundsgatan samt att stomlinje 4 fortsätter längs Vallhallavägen med ny ändhållplats.

Med föreslagna åtgärder får stomlinje 4 en medelhastighet inklusive hållplatsstopp på 20 km/h. Förslaget innebär minskad kapacitet i vägrummet för allmän trafik vilket också försämrar framkomligheten för övrig busstrafik.

³ BRT står för Bus Rapid Transit som är ett infrastrukturkoncept där en busslinje får en framträdande roll i stadsmiljö, exempelvis genom egna kollektivtrafikkörfält.

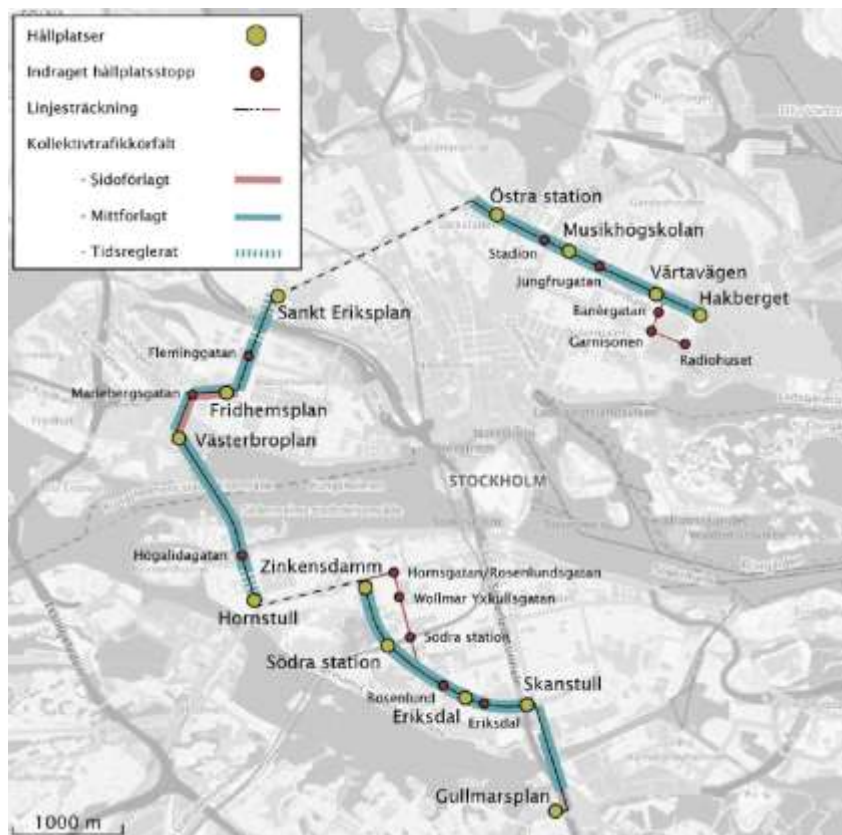


Bild 3: Översikt över föreslagna åtgärder i utredningsalternativet 3-stjärnig BRT

Medelhastighet 20 km/h inklusive hållplatsstopp

Utredningsalternativet innebär i första hand åtgärder i signalerna och åtgärder för att minska hållplatstiden för att därigenom öka medelhastigheten. Åtgärderna är i högre grad inriktade på reglering, trafikering och rutiner och innebär färre fysiska åtgärder. Utöver detta förslås även förändrad linjdragning samt nya kollektivtrafikkörfält.

De signalåtgärder som föreslås inom detta alternativ innebär att ge en mer uttalad prioritet till stomlinje 4 i samtliga trafiksignaler längs linjen, utöver det system som trafikkontoret använder sig av idag, PRIBUSS. Stomlinje 4 ges exklusiv prioritet och därmed maximal framkomlighet i signalerna. Rent praktiskt innebär detta att om stomlinje 4 anländer vid en signal som visar rött förkortas eller avslutas gröntiden för övrig trafik så att stomlinje 4 får grönt och kan passera korsningen. Detta kan medföra störningar på övriga trafikslag, inklusive annan busstrafik, som inte kör i samma riktning som stomlinje 4.

Åtgärder som föreslås för att minska hållplatstiden är bland annat; påstigning i alla dörrar och högre turtäthet för att minska antalet på- och avstigande på respektive tur.

Med föreslagna åtgärder beräknas medelhastigheten inklusive hållplatsstopp uppgå till 20 km/h.

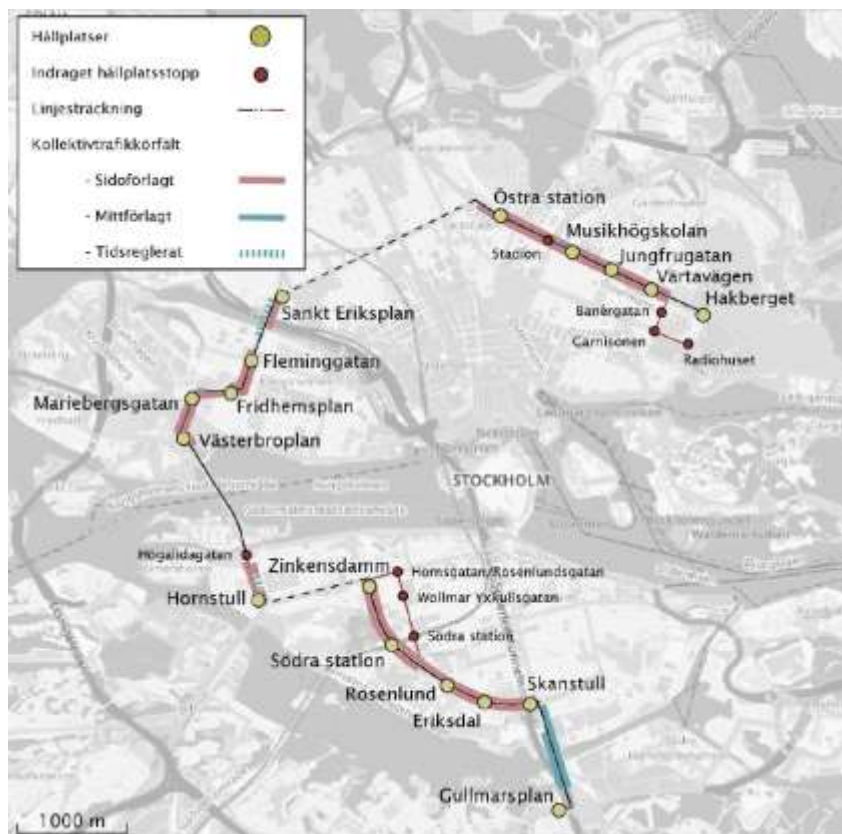


Bild 4: Översikt över föreslagna åtgärder i utredningsalternativet medelhastighet 20 km/h

Ej flytt av kantstöd

Utredningsalternativet innebär att befintlig kantsten ej flyttas. Förslaget innebär även att stomlinje 4 trafikerar samma sträcka som i dag och att tre hållplatser slutar trafikeras av stomlinje 4. Vidare föreslås trimningsåtgärder i form av ommålning av körbana till kollektivtrafikkörfält, revidering av antal hållplatser, parkeringsplatser, lastplatser samt övergångsställen för att öka bussens framkomlighet.

Med föreslagna åtgärder beräknas stomlinje 4 få en medelhastighet inklusive hållplatsstopp på cirka 15 km/h.

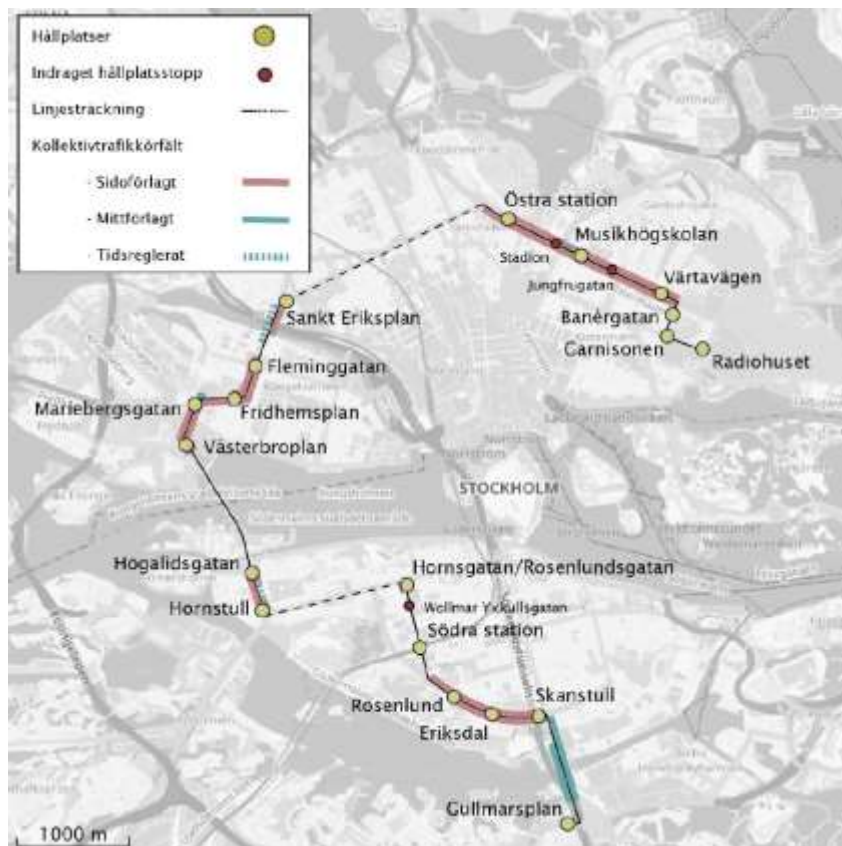


Bild 5: Översikt över föreslagna åtgärder i utredningsalternativet där befintlig kantsten ej flyttas

Gående och cyklister påverkas ej negativt

Utredningsalternativet innebär att åtgärderna inte får medföra negativ påverkan på gång- och cykeltrafiken och dess trafiknät. Förslaget innebär att stomlinje 4 trafikerar samma sträcka som i dag dock med revidering av antal hållplatser samt ommålning av körbana till kollektivtrafikkörfält.

Med föreslagna åtgärder beräknas linje 4 få en medelhastighet på cirka 15 km/h inklusive hållplatsstopp.

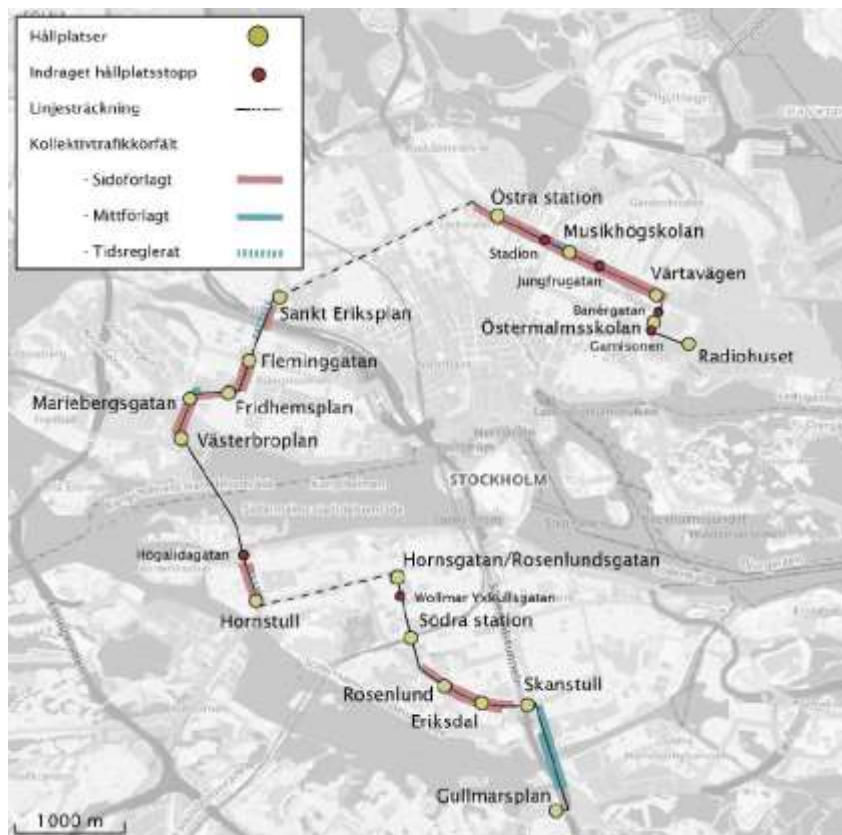


Bild 6: Översikt över föreslagna åtgärder i utredningsalternativet gående och cyklister påverkas ej negativt

Kollektivtrafikkörfält

Utredningsalternativet visar var olika typer av kollektivtrafikkörfält är möjliga att införa utmed sträckan. Både mittförlagda, sidoförlagda och tidsbegränsade har utretts. Förslaget innebär även en revidering av antalet hållplatser samt ny linjesträckning där stomlinje 4 fortsätter längs Valhallavägen i stället för att trafikera Banérgatan och Karlavägen.

Med föreslagna åtgärder beräknas linje 4 få en medelhastighet på cirka 17 km/h inklusive hållplatsstopp.

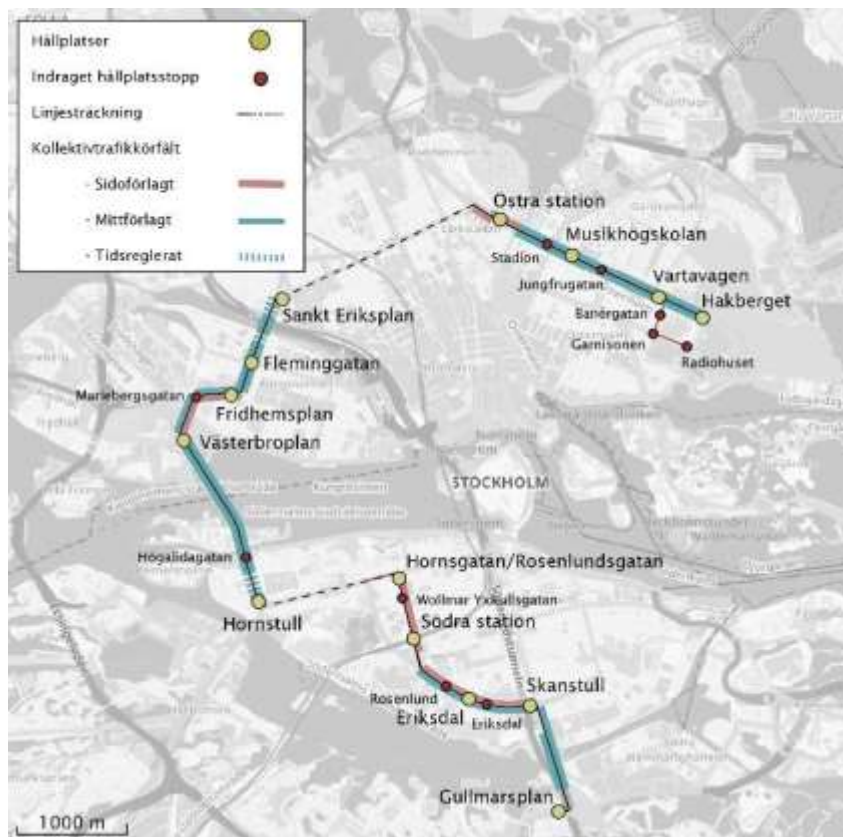


Bild 7: Översikt över föreslagna åtgärder i utredningsalternativet med kollektivtrafikkörfält

En sammanfattade översikt över åtgärder inom föreslagna åtgärds paket redovisas nedan i tabell 3.

Åtgärder för stomlinje 4	3-stjärnig BRT	Medelhastighet 20 km/h	Ej flytt av kantsten	Gång- och cykel påverkas ej negativt	Kollektivtrafikkörfält
Ändrad linjesträckning	2 sträckor	2 sträckor	Nej	Nej	1 sträcka
Antal färre hållplatser	10 st	8 st	3 st	5 st	8 st
Nya/förlängda kollektivtrafikkörfält	9,8 km	4,7 km	4,5 km	4,5 km	7,2 km
Egna kollektivtrafikkörfält för stomlinje 4	Ja	Nej	Nej	Nej	Nej
Påstigning i alla dörrar samt förvisering av biljett	Ja	Ja	Nej	Nej	Nej
Maxprio i signal	Nej	Ja	Nej	Nej	Nej
Medelhastighet inklusive hållplatsstopp	20 km/h	20 km/h	15 km/h	15 km/h	17 km/h

Tabell 3: Översikt gällande åtgärdsförslagen för stomlinje 4. Åtgärder markerade med grönt ligger inom trafikkontorets ansvarsområde och åtgärder markerade med grått inom Region Stockholms ansvarsområde.

Deluppdrag 2 redovisas i sin helhet i följande bilagor;
 Bilaga 23 – Rapport Framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4
 Bilaga 24 – Appendix 1. 3-stjärnig BRT
 Bilaga 25 – Appendix 2. Medelhastighet 20 km/h
 Bilaga 26 – Appendix 3. Ej flytt av kantsten
 Bilaga 27 – Appendix 4. Gående och cyklister påverkas ej negativt
 Bilaga 28 – Appendix 5. Kollektivtrafikkörfält

Fortsatt arbete

Utredningarna föreslår flera olika alternativ där en kombination av åtgärder från de olika alternativa åtgärdsförslagen sannolikt ger den bästa helhetslösningen. Kontoret anser att både fysiska framkomlighetsåtgärder samt åtgärder för att minimera total hållplatstid och ökad pålitlighet är viktiga att fortsatt studera vidare i arbetet med att öka medelhastigheten för stomlinje 4.

Under 2021 avser trafikkontoret gemensamt med Region Stockholm att fortsatt arbeta med stomlinje 4. Målsättningen är att under året landa i ett förslag på inriktning gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 som kan tas upp i

trafiknämnden. Beroende på åtgärdernas karaktär kan vissa komma att föreslås som genomförande på kortare sikt medan andra kan vara av mer långsiktig karaktär.

Framkomlighetsåtgärderna kan då innefatta både fysiska åtgärder, som åligger trafikkontoret, men även åtgärder för att minimera hållplatstiden, så som exempelvis påstigning i alla dörrar och färre hållplatsstopp, som ligger inom Region Stockholms ansvarsområde.

Utredningarna har översiktligt beskrivit konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, så ytterligare utredningar kommer behöva genomföras av både Trafikkontoret och Region Stockholm för att kunna få mer kunskap kring hur förslagen påverkar trafikmiljön och övriga konsekvenser. I flertalet åtgärdsförslag föreslås exempelvis att körfält för allmän biltrafik tas bort, men ingen kapacitetsutredning har ännu genomförts för att studera konsekvenserna av detta. Även andra utredningar kan behöva genomföras såsom konsekvenser för lastning och lossning samt konsekvenser för övrig busstrafik. I dagsläget pågår arbete med att fastställa om och i så fall vilka utredningar som behöver genomföras framöver. Utredningskostnaderna är planerade att även fortsättningsvis delas lika mellan trafikkontoret och Region Stockholm.

De olika åtgärdsförslagen är olika kostsamma, exempelvis är flytt av kantsten och större ombyggnationer av gator och korsningar en dyrare investering jämfört med uppmålning av kollektivtrafikkörfält. I det fortsatta arbetet kommer kostnaderna samt konsekvenserna för andra trafikslag vägas mot åtgärdens effektivitet, det vill säga tidsvinsten för kollektivtrafiken. Kontoret anser att det är viktigt att det i fortsatt arbete finns en balans mellan åtgärder som ligger inom trafikkontoret och Region Stockholms ansvarsområden.

Tidplan

Fortsatta utredningar och dialoger med Region Stockholm beräknas pågå under 2021 fram till ett inriktningsbeslut, som i dagsläget planeras till hösten/vintern 2021/2022.

Ekonomi

I projektet har kontoret i dagsläget haft en utgift på 4,4 mnkr, varav 3,5 mnkr består av konsultutgifter för de genomförda utredningarna, där 50 % av utgifterna kommer bekostas av

Region Stockholm. Vissa utgifter kvarstår gällande utredningarna som ännu inte är fakturerade av konsulterna.

Delegationsbeslut har tagits för de utredningar som hittills genomförts i projektet. För att fastställa förslag på åtgärder inför inriktningsbeslut krävs dock ytterligare utredningsarbete. Utgiften för det arbetet uppskattas till ca 1,5 mnkr.

Då de totala utgifterna för utredningsarbete fram till inriktningsbeslut överstiger delegationsgränsen om 5 mnkr önskar kontoret att nämnden beslutar om medel för fortsatt utredning.

Driftkostnader

Beroende på vilka åtgärder som kontoret väljer att gå vidare med kan det få påverkan på driftkostnaderna, detta kommer att redovisas närmare i inriktningsbeslutet.

Osäkerhet

Utredningarna har redovisat en beräknad hastighet för stomlinje 4 med de föreslagna åtgärderna. Då detta är en beräkning på medelhastigheten som grundar sig på dagens situation, kan förändringar i omvärlden påverka resultatet. Det kan exempelvis röra sig om förändringar i trafikmängder på gatorna, ändrat resandebeteende i kollektivtrafiken osv.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av budgetuppdraget samt ger kontoret i uppgift att fortsätta utredningsarbetet till en utgift om 1,5 mnkr och under 2021 återkomma till nämnden med ett inriktningsbeslut.

Slut

Bilagor

- Bilaga 1 - Rapport Framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4 del 1,
- Bilaga 2 – Bilaga A - Nulägesbeskrivning Stomlinje 4
- Bilaga 3 – Bilaga B - Åtgärdslogg SuperFyran Hornsgatan
- Bilaga 4- SuperFyran Hornsgatan blad 1-2
- Bilaga 5 – SuperFyran Hornsgatan blad 3-4
- Bilaga 6 – SuperFyran Hornsgatan blad 5-6
- Bilaga 7 – Bilaga C - Åtgärdslogg SuperFyran Odengatan
- Bilaga 8 - SuperFyran Odengatan blad 1-2

- Bilaga 9 – SuperFyran Odengatan blad 3-4
- Bilaga 10 – SuperFyran Odengatan blad 5-6
- Bilaga 11 – SuperFyran Odengatan blad 7-8
- Bilaga 12 – SuperFyran Odengatan blad 9
- Bilaga 13 – Bilaga D - Åtgärdslogg FyranPlus Hornsgatan
- Bilaga 14 – FyranPlus Hornsgatan blad 1-2
- Bilaga 15 – FyranPlus Hornsgatan blad 3-4
- Bilaga 16 – FyranPlus Hornsgatan blad 5-6
- Bilaga 17 – Bilaga E - Åtgärdslogg FyranPlus Odengatan
- Bilaga 18 – FyranPlus Odengatan blad 1-2
- Bilaga 19 – FyranPlus Odengatan blad 3-4
- Bilaga 20 – FyranPlus Odengatan blad 5-6
- Bilaga 21 – FyranPlus Odengatan blad 7-8
- Bilaga 22 – FyranPlus Odengatan blad 9
- Bilaga 23 – Rapport Framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4
- Bilaga 24 – Appendix 1. 3-stjärnig BRT
- Bilaga 25 – Appendix 2. Medelhastighet 20 km/h
- Bilaga 26 – Appendix 3. Ej flytt av kantsten
- Bilaga 27 – Appendix 4. Gående och cyklister påverkas ej negativt
- Bilaga 28 – Appendix 5. Kollektivtrafikkörfält