

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 26 215

Till
Trafiknämnden
2022-03-17

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

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projektet försök gällande framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på del av Hornsgatan respektive del av Odengatan

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I tjänsteutlåtandet slutredovisas försöket gällande de framkomlighetsåtgärder som har genomförts på Hornsgatan och Odengatan.

I kommunfullmäktiges budget för 2020 fick kontoret ett uppdrag att genomföra försök med framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 som skulle påbörjas under 2020. Kontoret genomförde ett försök på två sträckor, del av Hornsgatan mellan Ringvägen och Långholmsgatan samt del av Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan i östlig riktning.

En utvärdering av åtgärderna har genomförts där det framgår att körtiden för kollektivtrafiken på Hornsgatan har minskat med 20

sek i vardera riktningen och på Odengatan med 1 respektive 3 sekunder. Busskörfälten på Hornsgatan har bidragit till en ökad köbildning vid Liljeholmsbron och viss köbildning har även observerats främst vid korsningarna med Varvsgatan. Kontoret anser dock att tidsvinsten som uppmättes för kollektivtrafikens resnärer på Hornsgatan är så pass stor att genomförda åtgärder bör permanentas, dock med vissa justeringar.

Kontoret anser att tidsvinsten som uppmättes på Odengatan samt låg efterlevnad medför att önskad effekt inte uppnås av föreslagen lösning. Därav föreslår kontoret att Odengatan återställs till tidigare utformning.

Trafiknämnden godkände 2020-10-15 genomförandebeslut för försök med framkomlighetsåtgärder till en utgift av 3 mnkr. Projektets totala utgift blev 1,9 mnkr och åtgärderna genomfördes under 2020 samt 2021.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning för försök med framkomlighetsåtgärder på Hornsgatan och Odengatan.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2020 fick kontoret ett uppdrag att genomföra försök med framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 som skulle påbörjas under 2020.

I oktober 2020 godkände trafiknämnden genomförandebeslut för försök med framkomlighetsåtgärder på del av Hornsgatan och Odengatan till en utgift av 3 mnkr. Trafiknämnden beslutade att i huvudsak godkänna ärendet men att försöket på Odengatan skulle modifieras. Beslutade framkomlighetsåtgärder beskrivs i sin helhet längre fram i detta tjänsteutlåtande.

Trafikkontoret har därefter genomfört åtgärder på del av Hornsgatan och del av Odengatan för att testa om åtgärderna gav ökad framkomlighet för stomlinje 4.

Mål och syfte

Syftet med projektet var att genomföra framkomlighetsåtgärder för stomlinje 4 på försök med målsättning att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på utvalda sträckor.

Ärendets beredning

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

Genomförd lösning

Försöket omfattade två platser, del av Hornsgatan, mellan Ringvägen och Långholmsgatan, samt del av Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan, se blåa cirklar i Figur 1.



Figur 1. Blåa cirklar visar de platser som ingår i försöket

Hornsgatan

På Hornsgatan, mellan Långholmsgatan och Hornstull har busskörfält införts i båda riktningarna på större delen av sträckan, med placering längst till höger i färdriktningen, se blåa streck i Figur 2 samt foto i Figur 3.



Figur 2. Genomförda busskörfält på Hornsgatan



Figur 3. Busskörfält på Hornsgatan

Vid korsningspunkterna med Lignagatan och Varvsgatan avslutades busskörfältet innan korsningen för att ge utrymme för svängkörfält för biltrafiken, se röda ringar i Figur 2.

Både från Långholmsgatan och Ringvägen finns två körfält för att svänga in mot Hornsgatan. För att inte bilister ska tvingas att väva ihop i samma körfält i korsningspunkten inför Hornsgatan valde kontoret att behålla ett visst utrymme för dubbla körfält in på Hornsgatan. Därav valdes att busskörfälten skulle avslutas inför korsningspunkterna.

Utöver de framkomlighetsåtgärder som kontoret genomförde så har Region Stockholm, via sin process gällande trafikförändringar inom kollektivtrafiken, beslutat att ej trafikera hållplats Ansgariegatan för

stomlinje 4 i båda riktningarna samt hållplats Lignagatan i riktning mot Gullmarsplan, se röda cirklar i Figur 4. Förändringen genomfördes under december 2020.



Figur 4. Hållplatser som inte trafikeras av stomlinje 4, se röda cirklar

Dessa åtgärder har genomförts av Region Stockholm och har därmed inte utvärderats inom ramen för detta projekt.

Smart trafikstyrning

I projektet ingick även ett försök gällande smart styrning av trafiksignalerna med så kallad dynamisk kapacitetsanpassning. Genom smartare styrning av trafiksignalerna kan köerna placeras där de påverkar framkomligheten minst. Detta har gjorts genom att inflödet av fordon minskats genom att vid behov korta av tiderna för trafiksignalernas grönprioriter.

Målet med trafikstyrningsförsöket var att öka framkomligheten för kollektivtrafiken på Hornsgatan.

Metoden är dynamisk vilket innebär att den endast aktiveras när det riskerar att uppstå köer på Hornsgatan som kan påverka framkomligheten för kollektivtrafiken. Vid Hornsgatan nyttjades detta system vid 3 reglerplatser, det vill säga där trafiksignalernas gröntider kunde kortas av, se blåa cirklar i Figur 5.

Vid aktivering kortas gröntiden av vid reglerpunkterna och färre fordon släpps in på Hornsgatan för att minska risken för köbildning. Den biltrafik som inte släpps in på Hornsgatan blir då stående på utvalda reglerlänkar, se röda länkar L1, R1 samt V1 i Figur 5. Den

aktuella sträckan som skulle skyddas från köbildning är Ringvägen – Hornstull och Hornstull – Ringvägen, se lila streckning i **Error!** Reference source not found..



Figur 5. Skyddad sträckning på Hornsgatan samt reglerplatser med dess tillhörande reglerlänkar

Odengatan

På Odengatan, mellan Torsgatan och Dalagatan, genomförde kontoret ett försök med en tidsbegränsad bussgata i östlig riktning mellan Torsgatan och Dalagatan, se röd sträckning i Figur 6 nedan. Sträckan tilläts även trafikeras av leveransfordon.



Figur 6. Tidsbegränsad bussgata i östlig riktning på Odengatan

Odengatan tidsreglerades som bussgata måndag till fredag 07.00-18.30 samt lördag 10.00 – 15.00. Parkeringsregleringen på sträckan längs med Vasaparken förändrades så att motorfordon med boendeparkering tilläts att lämna sin parkeringsplats under tiden för bussgata, men ej övriga motorfordon. Det var dock inte möjligt att påbörja sin parkering under tiden för bussgata, då ingen motorfordonstrafik tilläts att köra in på sträckan, utöver kollektivtrafik och leveransfordon.



Figur 7. Svängförbud på Torsgatan in mot Odengatan till följd av bussgateregleringen

Resultat

Konsekvenserna av de beslutade åtgärderna har utvärderas i syfte att studera vilka effekter som uppnåtts på bland annat kollektivtrafiken men även regelefterlevnad mm.

Utvärderingen har innehållit följande;

- Fältobservationer
- Utveckling av biltrafiken
- Utveckling av kollektivtrafiken
- Luftkvalitet på Hornsgatan
- Observationer gällande smart trafikstyrning

Utöver detta har kontoret även tagit del av inkomna synpunkter som berör försöket.

Fältobservationer

Observationer på platserna genomfördes före och efter införandet av åtgärderna på Hornsgatan och Odengatan. Under varje observationstillfälle gjordes tre besök vid utvalda korsningar, ett vid högtrafik på morgonen, ett mitt på dagen och ett vid högtrafik på eftermiddagen.

Hornsgatan

Generellt under observationstillfällena har en bra efterlevnad av busskörfälten noterats och det är få som väljer att köra i dessa. Efter korsningen med Lignagatan i västlig riktning mot Hornstull valde dock en stor andel av bilarna det högra körfältet om de skulle svänga höger in mot Långholmsgatan. Detta trots att det denna sträcka är reglerat som busskörfält kl. 7-10 samt 15-19, se Figur 8.



Figur 8. Busskörfält mot korsningen med Långholmsgatan

Från Liljeholmsbron ner mot Hornstull observerades både före och efter införandet av busskörfältet perioder med stor köbildning. Exakta kölängder på Liljeholmsbron har inte analyserats men vid observationstillfällena uppfattas de som längre efter införandet av framkomlighetsåtgärderna. Detta gäller framförallt för de bilister som ska svänga höger till Hornsgatan.

Det har även observerats en viss problematik med att en del motorfordon nyttjar busskörfältet på Liljeholmsbron för fortsatt färd mot Hornsgatan. Efter införandet observerades fler bilister som nyttjade busskörfältet på grund av att köerna hade blivit längre på Liljeholmsbron, främst under förmiddagen.

Från Hornsgatan flyter trafiken relativt bra för både buss och bil för högersvängande fordon mot Långholmsgatan.

Korsning Hornsgatan – Varvsgatan

Både före och efter införandet av busskörfält på Hornsgatan har det vid vissa tillfällen observerats att det är svårt för fordon från Hornstull att svänga vänster in på Varvsgatan. Det kan bli köbildning i vänstersvängskörfältet då raktgående trafik i motsatt riktning begränsar svängmöjligheterna. Utformningen innebär att busskörfältet upphör inför korsningen, dock kunde det uppstå en viss köbildning vid korsningen främst när det var flera bilister som skulle svänga vänster.

Det är även en busshållplats nära korsningen vilket kan medföra kö för bussarna om flera bussar samtidigt ska in till hållplatsen. Bakomvarande buss blockerar då korsningen. Detta är dock en befintlig situation vars utformning ej har ändrats i och med projektet.

Korsning Hornsgatan – Ringvägen

Svängrörelserna i korsningspunkten har förändrats under försöket. Innan åtgärderna infördes var det fler på eftermiddagen som svängde från Ringvägen in på Hornsgatan mot Hornstull jämfört med förmiddagen. Det var även fler fordon som kom från Slussenhållet och fortsatte rakt fram mot Hornstull på eftermiddagen jämfört med förmiddagen.

Efter åtgärderna genomfördes är det färre fordon som trafikerar korsningen från Hornstull i riktning mot Slussen, både mot Ringvägen och rakt fram.

Totalt har antal motorfordon i korsningen minskat med 32 %. Minskningen av trafikmängden i korsningen kan bero på den generella trafikminskningen på grund av pandemin, alternativt att åtgärderna har påverkat trafikmängderna i korsningen, eller en kombination av båda. Dock har en tydlig förklaring till minskningen inte kunnat identifieras inom ramen för detta projekt.

Odengatan*Korsning Odengatan – Torsgatan*

Från Torsgatan har det observerats en relativt stor mängd fordon som kör in på Odengatan trots regleringen med bussgata. Andelen olovliga vänstersvängar har varit som störst under förmiddagen samt under lunchtid, då andelen som svängde vänster i södergående riktning från Torsgatan var 40 %. Vissa utav dessa kan dock vara leveranser till Vasaparken, vilka får lov att svänga in på Odengatan. I norrgående riktning var det en bättre efterlevnad med bara 16 % som svängde höger trots förbud.

Korsning Karlbergsvägen – Dalagatan

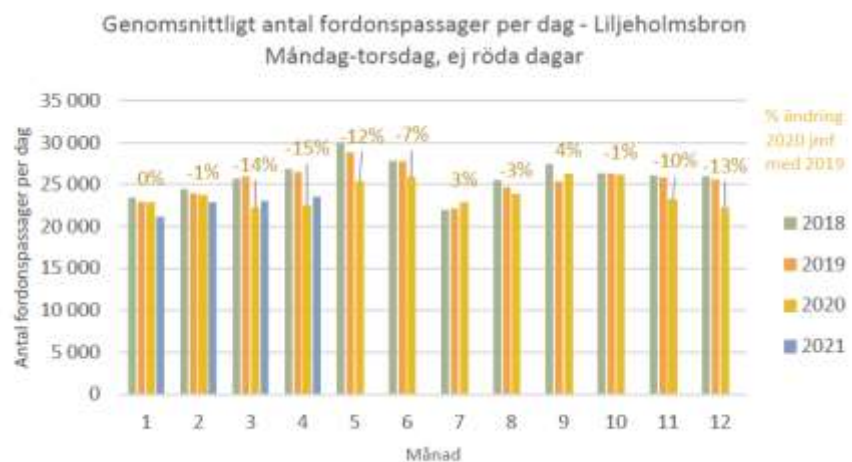
Ingen större förändring observerades i denna korsning.

Parkering Odengatan

Efterlevnad gällande parkering har under observationstillfällena varit låg. Under observationstillfällena har registreringsnummer för bilarna noterats för att kunna studera efterlevnaden. På förmiddagen var parkeringsplatserna längs sträckan i princip fullbelagda. Antalet parkerade fordon hade minskat med nästan hälften på eftermiddagen jämfört med förmiddagen. Av de fordon som var parkerade på eftermiddagen var cirka 20 % av dessa samma som på förmiddagen, medan 80 % var fordon som då var nytillkomna under dagen. Detta tyder på att bilar har kört in på sträckan och parkerat trots regleringen med bussgata.

Utveckling av biltrafiken

Trafikmängderna varierar över både dygnet, veckan och över året. För att förstå hur trafikflödena har sett ut vid olika tidpunkter under året, och därmed hur trafikflödena har sett ut både innan och efter åtgärderna infördes, har antalet passager vid Liljeholmsbron studerats, utifrån trängselskattedata (se Figur 9). Inte minst då försöket har pågått under pandemin med Covid-19 som i stor grad kan ha påverkat trafiksituationen är detta av stor vikt att studera. Fördelen med denna data är att den samlas kontinuerligt till skillnad från trafikmätningar som sker under ett visst tidsintervall och där man antar att trafiken är representativ för en längre period.



Figur 9. Genomsnittligt antal fordonspassager per dag – Liljeholmsbron (båda riktningarna) Källa: Trängselskattedata

Föremätningarna till försöket genomfördes i oktober 2020 eftermätningarna genomfördes i april 2021. Under oktober 2020 var trafikmängderna jämfört med 2019, tillbaka på ungefär normala

trafikmängder. Däremot har trafikmängden i april 2021 jämfört med 2019 minskat med cirka 12 %. Detta är med stor sannolikhet en följd av smittspridningen gällande Covid-19 och den dåvarande rekommendationen kring hemarbete. Ett liknande scenario, att trafikmängderna var generellt lägre i eftermätningarna, antas gälla även för Odengatan.

Då trafikmängderna var lägre i eftermätningarna innebär det att den minskade trafiken kan ha påverkat bussarnas restid och kan ligga till grund för vissa restidsförbättringar för kollektivtrafikens resenärer. Det är även svårt för kontoret att dra några direkta slutsatser utifrån förändringarna i trafikflöden då dessa har varierat under försöket.

Trafikmängden på gatorna, både på berörd gata och på gator i närområdet, där framkomlighetsåtgärderna infördes mättes med hjälp av så kallade slangätningar. Mätningarna genomfördes både före och efter införandet av åtgärder. Detta för att studera hur åtgärderna har påverkat trafikmängderna, men även om några trafikförflyttningar har skett i närliggande område. Föremätningarna skedde i oktober 2020 och eftermätningarna i april 2021.

Odengatan

Trafikmätningarna vid Odengatan visar på dygnsnivå en minskning av trafikmängden på flertalet gator i april 2021 jämfört med oktober 2020. Trafiken österut på Odengatan, där tidsbegränsat busskörfält infördes, har minskat. Detta kan bero på införandet av busskörfältet med även på den generella trafikminskningen. En del gator i området har dock fått ökad trafik. Främst är detta västerut på Odengatan samt norrut på Torsgatan.

Under förmiddagens rusning är generellt trafikmängderna på Odengatan högre än innan införandet av åtgärderna. Antalet bussar som trafikerar sträckan är oförändrat så den ökade trafikmängden består av övriga motorfordon i östlig riktning. På eftermiddagen ser det dock lite annorlunda ut, då trafikmängden i östlig riktning har minskat. **Error! Reference source not found.**

Hornsgatan

På dygnsnivå har trafiken som kör in på Hornsgatan österut från Hornstull ökat något (cirka 20 %), medan trafiken på Hornsgatan öster om Varvsgatan har minskat i båda riktningarna. Sidogatorna från Långholmsgatan har alla fått ökad trafik. Trafiken på Västerbron är i stort oförändrad i april 2021 jämfört med oktober 2020.

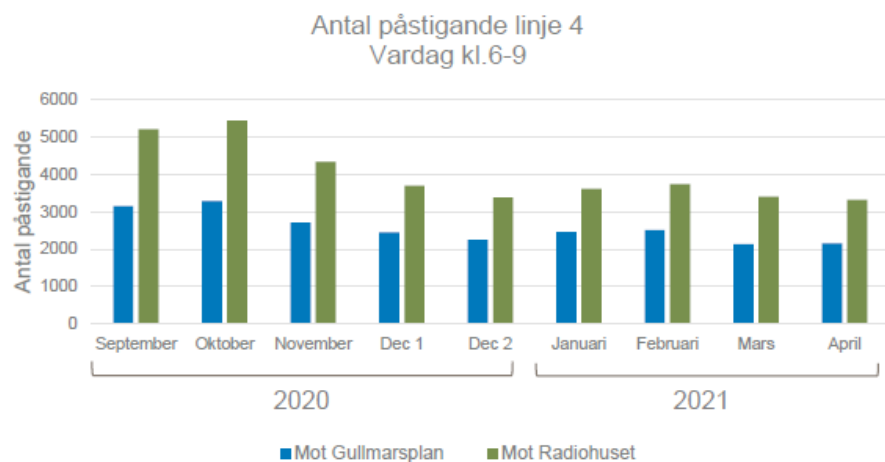
Under förmiddagens rusning är trafikmängderna på Hornsgatan mellan Varvsgatan och Zinkensdamm ungefär samma före och efter åtgärderna. Närmare Hornstull har det dock skett en ökning av trafiken österut på Hornsgatan efter åtgärderna.

Under eftermiddagens rusning, (kl. 15-18), är förändringarna i trafikflöden jämförbar med förmiddagen. Undantaget är västerut på Hornsgatan från Zinkensdamm där trafiken har minskat något mer.

För redovisning av uppmätta trafikmängder, se Bilaga 1.
Trafikmätningar

Utveckling av kollektivtrafiken

Den totala belastningen i kollektivtrafiken minskade kraftigt när pandemin slog till och har även lett till varierat resande under pandemins gång. I början av hösten 2020 återvände en viss del av kollektivtrafikresenärerna, men under senare del av hösten minskade antalet påstigande igen. Gällande stomlinje 4 minskade antalet påstigande på hela linjen med ungefär en tredjedel mellan oktober 2020 och april 2021, se Figur 10.



Figur 10. Antal påstigande stomlinje 4 under morgonrusning (genomsnittlig vardag kl 6-9)

Vid sträckan på Odengatan har även där antalet påstigande minskat mellan oktober till april. Gällande Hornsgatan har antalet påstigande minskat på de flesta hållplatser, förutom vid hållplats Zinkensdamm. Detta kan bero på att hållplats Ansgariegatan inte längre trafikeras av stomlinje 4 och flertalet resenärer då istället väljer att gå till hållplats Zinkensdamm.

Hållplatstiderna var generellt längre i efter-perioden trots ett minskat påstigande, förutom vid hållplatsen Dalagatan på

Odengatan där hållplatstiden minskat i båda riktningarna. En vidare analys av detta har inte genomförts inom ramen för detta försök. En hypotes är dock att en förändrad princip för påstigning under försöket kan ha påverkat hållplatstiderna.

Sedan början av pandemin har det inte varit möjligt att stiga på bussarna vid framdörren utan endast via bakkörrarna, vilket kan ha lett till att hållplatstiderna var kortare än innan pandemin. I efterperioden har det återgått till att påstigande kunde använda endast framdörren igen för påstigning. Detta medför att resenärer bara kan nyttja en dörr för påstigning, i stället som under före-perioden då alla bakre dörrpar gick att nyttja. Detta kan vara en förklaring till varför hållplatstiden har ökat. Framdörrarna på bussarna öppnades först när de fick skyddsglas installerat. Det saknas dock uppgifter kring exakt när framdörren öppnades så inga starka slutsatser kan dras kring detta.

Restid för kollektivtrafikens resenärer

Kontoret har studerat hur de genomförda åtgärderna har påverkat restiderna för kollektivtrafikens resenärer vid Hornsgatan och Odengatan.

Innan åtgärderna genomfördes var den totala restiden på sträckorna enligt Tabell 1. Total restid är summan av tiden det tar för bussen att köra sträckan, körtid, samt tiden när bussen står vid hållplats, hållplatstid.

Tabell 1. Restiden innan åtgärderna

	Odengatan		Hornsgatan	
	Odenplan - S:t Eriksplan	S:t Eriksplan - Odenplan	Hornstull - Rosenlundsgatan	Rosenlundsgatan - Hornstull
Körtid	157 s	175 s	245 s	242 s
Hållplatstid	52 s	82 s	89 s	128 s
Total Restid	209 s	257 s	334 s	370 s

På Hornsgatan är sträckan som studerats mellan Rosenlundsgatan och Hornstull. För Odengatan är motsvarande sträcka mellan S:t Eriksplan och Odenplan. Utvärderingen visar att körtiden har minskat för stomlinje 4 på samtliga delsträckorna och riktningar, se Tabell 2.

Tabell 2. Restidsförändring stomlinje 4

MEDEL	Odengatan	Hornsgatan
-------	-----------	------------

FM rusning	Odenplan - S:t Eriksplan	S:t Eriksplan - Odenplan	Hornstull - Rosenlundsgatan	Rosenlundsgatan - Hornstull
Körtid	- 1 s	- 3 s	- 20 s	-20 s
Hållplatstid	+ 2 s	+ 10 s	- 22 s	- 5 s
Total Restid	+ 1 S	+ 7 s	- 42 s	- 25 s

Den totala restiden har ökat på Odengatan, vilket beror på en ökning i hållplatstid på de sista hållplatserna S:t Eriksplan och Odenplan, vilka inte har påverkats av genomförda framkomlighetsåtgärder.

Vid Hornsgatan har körtiden för busstrafiken minskat med 20 sekunder i vardera riktningen. Även hållplatstiden på sträckan har minskat, vilket kan förklaras med att vissa hållplatser längsmed sträckan inte längre trafikeras av stomlinje 4.

Åtgärderna har även lett till att medelhastigheten på sträckorna har ökat, se Tabell 3. Skillnad i medelhastighet före och efter åtgärderna redovisas i Tabell 4.

Tabell 3. Medelhastighet före och efter åtgärderna

Medelhastighet (km/h)	Odengatan				Hornsgatan			
	Mot Radiohuset		Mot Gullmarsplan		Mot Radiohuset		Mot Gullmarsplan	
	<i>Före</i>	<i>Efter</i>	<i>Före</i>	<i>Efter</i>	<i>Före</i>	<i>Efter</i>	<i>Före</i>	<i>Efter</i>
Utan hållplatsstopp	18,38	18,67	18,04	18,17	19,35	21,13	19,45	21,19
Med hållplatsstopp	15,83	16,19	16,23	16,44	12,66	13,59	14,27	16,32

Tabell 4. Ökning av medelhastighet

Skillnad i medelhastighet (km/h)	Odengatan		Hornsgatan	
	Mot Radiohuset	Mot Gullmarsplan	Mot Radiohuset	Mot Gullmarsplan
Utan hållplatsstopp	+ 0,29	+ 0,13	+ 1,78	+ 1,74
Med hållplatsstopp	+ 0,36	+ 0,21	+ 0,93	+ 2,05

På Hornsgatan innebär den ökade medelhastigheten utan hållplatsstopp att körtiden jämfört med innan har minskat med cirka 8 % i vardera riktning.

På Odengatan innebär åtgärderna en förändring i körtid med 0,6 % i riktning mot S:t Eriksplan och med 1,7 % i riktning mot Odenplan.

Luftkvalité

Kontoret har genomfört en utvärdering av försökets påverkan på luftkvaliteten på Hornsgatan. Utvärderingen genomfördes vid miljöförvaltningens fasta mätstation för luftkvalitet, det vill säga mellan Ringvägen och Ansgariegatan, se svart rektangel på Figur 11.



Figur 11. Svart rektangel illustrerar sträckan som utvärderas gällande luftkvalitet.

Vid denna sträcka ligger även miljöförvaltningens fasta mätstation för trafikflöden. Beräkningarna baseras på trafikmätningar och analyser av fordonsspecifika hastigheter före och under försöket, dels för busstrafiken dels för övrig biltrafik. Under försöket minskade trafikmängden vid denna plats med cirka 14 %. Dock antas detta inte enbart bero på försöket utan även på minskat resande till följd av den höga smittspridningen av Covid-19. Därav genomfördes en analys av en antagen trolig trafikminskning på grund av försöket med 5-10 %.

Bussarnas hastighet före och under försöket visar på en genomsnittlig ökning per buss med 2,1 km/h vid specifik sträcka. Den övriga motorfordonstrafikens hastigheter minskade under försöket med 0,6 km/h per fordon till ungefär 35 km/h, vilket dock är högre än den skyltade hastigheten vid denna plats.

Vid den antagna trafikminskningen beräknades de totala utsläppen av kväveoxider minska med 4-9 %. Det innebär att årsmedelvärdet för halterna av kvävedioxid, NO₂ minskas med 2-6 %. Minskningen av utsläppen på grund av de antagna

trafikminskningarna är större än effekterna av hastighetsförändringarna.

Smart trafikstyrning

Under hösten 2020 installerades systemet med smart trafikstyrning vid Hornsgatan och har utvärderats löpande under tiden.

Systemet har aktiveras varje dag cirka 20-40 gånger under kortare perioder (normalt 3 – 10 min). På eftermiddagen är det normalt en större andel aktiveringar, främst i västgående riktning på Hornsgatan mot Hornstull. Vid vinterväglag aktiveras även systemet oftare.

För att studera om projektet har medfört så pass långa köer på reglerlänkarna att det riskerar att påverka det övergripande trafikinätet har köbildningen på reglerlänkarna loggats samt undersökts vidare. Endast ett fåtal gånger överskred kölängderna de gränsvärden som satts upp. Orsaken var då främst broöppningar och större incidenter på Essingeleden.

Inkomna synpunkter till trafikkontoret

Under försöket har det inkommit ett 70-tal synpunkter från allmänheten. Antalet synpunkter har varit relativt jämnt fördelat mellan de båda gatorna, cirka 40 på Hornsgatan och cirka 30 på Odengatan. Synpunkterna har till största delen handlat om:

Odengatan

- Åtgärden upplevs som onödig för kollektivtrafiken då det inte har varit några problem med framkomligheten på sträckan innan.

Hornsgatan

- Åtgärden skapar mer köer som inte fanns där tidigare.
- Problem vid korsningspunkterna där svängande fordon blockerar bakomvarande motorfordon.
- Stillastående köer som påverkar luftkvaliteten på Hornsgatan.

Kontorets samlade bedömning

Busskörfälten, tillsammans med den smarta trafikstyrningen, längsmed Hornsgatan gav en minskad körtid på 20 sekunder i vardera riktningen, vilket medförde en ökad medelhastighet med cirka 1,75 km/h exklusive hållplatsstopp. Åtgärden ledde till ökad köbildning på Liljeholmsbron samt viss köbildning på sträckan främst vid korsningen med Varvsgatan. Kontoret anser ändå att tidsvinsten är så pass stor för kollektivtrafikens resenärer att

busskörfältet bör permanentas. Dock med vissa justeringar av busskörfältet vid korsningen med Varvsgatan, för att minimera risk för köbildning.

Kösituationen vid Varvsgatan är även något som flera medborgare har haft synpunkter kring. Kontoret avser att se över denna situation och eventuellt göra några justeringar av målningen, såsom att korta ned busskörfältet inför korsningen, under våren 2022.

Då försöket har pågått under Covid-19-pandemin, som har påverkat stockholmarnas resmönster, kan det vid en normalsituation i samhället behöva göras en ny bedömning gällande busskörfältet på Hornsgatan. Detta om trafiksituationen förändras så pass mycket att det blir en klar försämring av kösituationen vid Hornsgatan som kan påverka biltrafiken och även kollektivtrafiken om bussarna inte har möjlighet att nå sina dedikerade körfält.

Effekterna för kollektivtrafikens resenärer på Odengatan är begränsad och gav en minskad körtid på 3 respektive 1 sekund. Efterlevnaden var låg då många fordon fortsatt svängde in på sträckan trots förbudet.

Utformningen på Odengatan medgav att leveransfordon till Vasaparken tilläts trafikera sträckan samt att bilister med boendetillstånd tilläts köra ifrån sin parkeringsplats under tiden för busskörfältet. Detta kan vara en bidragande orsak till att regelefterlevnaden är låg, då trafikrörelserna på gatan kan medföra att övrig trafik inte uppfattar förbudet och därför kör in på Odengatan, trots förbudet.

Kontorets anser att åtgärderna på Odengatan inte gav önskad effekt och avser att återställa platsen till ursprunglig utformning utan busskörfält och svängförbud under våren 2022.

Lärdomar

Kontoret ser att det finns en fördel med att genomföra försök med kollektivtrafikkörfält då 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. Det är även möjligt att återställa åtgärder som inte ger önskad effekt.

Om kontoret inte hade haft möjlighet att genomföra ett försök hade trafikanalyser nyttjats för att studera effekterna inför ett

genomförandebeslut. Då även närområdena runt platserna behöver studeras hade trafikanalyserna behövt vara relativt omfattande och tidskrävande. Analyserna är även teoretiska och behöver inte i alla fall överensstämma med verkligt utfall.

Under projektet har kontoret uppmärksammat på en möjlighet att införa ett permanent vänstersvängsförbud i korsningen Torsgatan/Odengatan samt ett busskörfält på Torsgatan mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan i södergående riktning. Kontoret kommer titta vidare på denna fråga inom projektet för stomlinje 2 och 3.

Projektets genomförande och tidsplan

Planering och projektering av åtgärderna har pågått under 2020. Ett genomförandebeslut togs i trafiknämnden oktober 2020. Åtgärderna genomfördes under hösten 2020 på Hornsgatan samt i början på 2021 på Odengatan. Projektets genomförande har skett i enlighet med föreslagen tidsplan i genomförandebeslutet.

Intressenthantering och kommunikation

Kontoret har kommunicerat kring projektet på stadens hemsida och med informationsskyltar på platserna. Utöver detta har kontoret skickat ut informationsbrev gällande försöket till boende längs Odengatan. Synpunkter har inkommit till kontoret under projektets gång och har besvarats i enlighet med kontorets rutiner.

Ekonomi

Trafiknämnden tog 2020-10-15 genomförandebeslut för försök med framkomlighetsåtgärder på Hornsgatan och del av Odengatan till en investeringsutgift om 3,0 mnkr.

Projektet har genomförts till en utgift 1,9 mnkr.

Projektet har därmed cirka 1,1 mnkr lägre utgifter än i genomförandebeslutet.

I genomförandebeslutet tog kontoret höjd för eventuell återställning av åtgärderna, vilket inte har fallit ut helt. I beslutet ingick även ett visst påslag för risk, men åtgärderna har varit relativt enkla i utförandet och har kunnat genomföras utan oväntade utgifter.

Utgifterna har fördelat sig enligt nedanstående tabell;

	Beslutat (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Projektering/byggansvar -igkostnader och risk	0,75	0,3	0,45
Kommunikation	0,15	0,15	0,05
Utvärdering	0,7	0,7	0
Entreprenad	1,0	0,55	0,455
Eventuell återställning	0,4	0,2	0,2
Summa utgifter	3,0	1,9	- 1,1

Risk/Osäkerhet

I genomförandebeslutet lyftes följande risker kring tidplan för genomförande;

- Väderlek, då målnings- och skyltningsåtgärder är beroende av en viss väderlek för att kunna genomföras.
- Covid-19, som kan påverka försökets tidplan för att vissa delar av utvärderingen krävs att situationen har återgått till ett sånär normalläge.

Risken gällande väderlek har inte fallit ut och åtgärderna genomfördes i enlighet med tidplanen.

Covid-19 är en pågående pandemi som har påverkat både kollektivtrafiken och andra trafikflöden under olika månader beroende på smittspridning och rekommendationer. Då pandemin är fortgående har utvärdering utförts under en tid som har påverkats av gällande rekommendationer. Därav kan kontoret behöva göra en ny bedömning av åtgärderna om situationen förändras markant på Hornsgatan.

Slut

Bilagor

1. Trafikmätningar