

Handläggare

Susanna Lennström
08-508 261 95
Lotten Svedberg ...
08-508 26 215

Till

Trafiknämnden
2024-08-29

Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner redovisning av budgetuppdrag och förslag till genomförande av projekt Busskörfält längs med linje 4 till en investeringsutgift om 12 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stomlinje 4 har en viktig funktion i att trafikförsörja områden i innerstaden som ligger långt ifrån tunnelbanan och i att avlasta de mest centrala delarna av tunnelbanenätet. Stomlinjen har ett stort resande med omkring 35 000 resenärer per dygn.

I budgeten för år 2024 fick trafikkontoret i uppdrag att anlägga busskörfält längs med tre utpekade stråk för stombussar, varav ett ska vara i västerort, ett i söderort och ett längs med hela linje 4. Detta ärende är en återredovisning av budgetuppdraget och ett förslag till genomförandebeslut med åtgärder som syftar till att öka framkomligheten för stomlinje 4.

Trafikkontoret föreslår att busskörfält anläggs på ett antal platser där det idag saknas. Dessutom föreslås signalåtgärder på ett par platser för att öka framkomligheten på de sträckor som trafikeras av stomlinje 4. Totalt innebär åtgärdsförslagen att cirka 1,5 kilometer nya busskörfält införs längs stomlinje 4.

Sammantaget förväntas de föreslagna åtgärderna ge bussarna ökad framkomlighet och kortare restider. De föreslagna åtgärderna förväntas ge högre medelhastighet för busstrafiken och framförallt förutsägbarhet då nya busskörfält föreslås på flera sträckor som idag har låg medelhastighet och stora variationer i restid mellan hög- och lågtrafik.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Busskörfält längs med stomlinje 4 till en investeringsutgift av 12 mnkr.

Introduktion till projektet

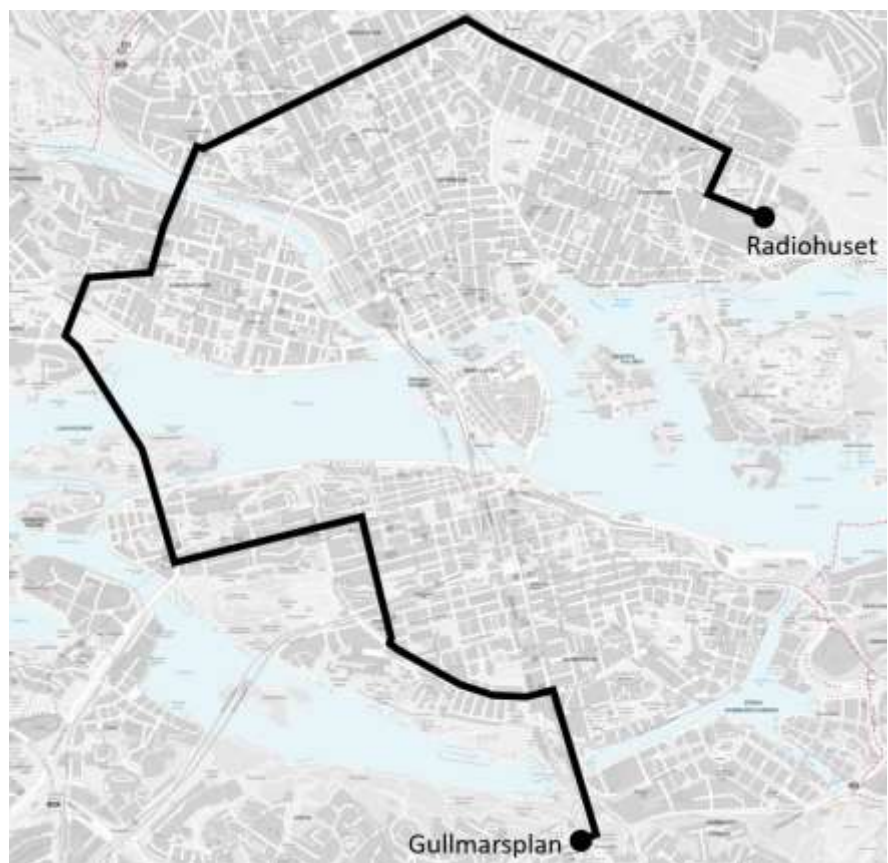
Bakgrund

Stomlinje 4 är Stockholms, och Sveriges, mest trafikerade busslinje. Resandet på linjen har minskat under pandemin och tidigare reste fler än 60 000 passagerare med linjen. Nivåerna har sjunkit till ungefär 60 % av resandet innan pandemin och under 2023 reste cirka 35 000 (februari 2023) resenärer/dygn med linjen varje vardagsdygn. Det förändrade resandet beror på en ökad andel distansarbete, men också på ökning av andel resor med gång- och cykeltrafik som skedde under pandemin. Även andelen resor med bil ökade under pandemin, men har sedan dess minskat igen.

Stomlinje 4 har en viktig funktion, dels i att trafikförsörja områden i innerstaden som ligger långt ifrån tunnelbanan eller där byten krävs, dels i att avlasta de mest centrala delarna av tunnelbanenätet och därmed skapa utrymme för de tunnelbaneresenärer som gör längre resor.

Stomlinje 4 trafikerar sträckan Gullmarsplan-Radiohuset, se figur 1, vilket är en sträcka på ungefär 12 kilometer. Det faktum att de flesta resenärer reser relativt korta sträckor medför att en hög och regelbunden turtäthet har stor betydelse. För att uppnå en hög

reshastighet och skapa förutsättningar för en regelbunden turtäthet har trafikkontoret genomfört trimningsåtgärder för linje 4 i flera omgångar, exempelvis i projekt som Trimningsåtgärder för stomlinje 1 och 4 och Pilotprojekt på stomlinje 4. I pilotprojektet infördes under 2014 nya busskörfält, väjningsplikt på anslutande gator och förbud att svänga i vissa riktningar. Signalprioriteringen sågs över och insatser gjordes för att förbättra regulariteten, det vill säga avståndet mellan bussarna. Dessutom gjordes försök med påstigning i fler dörrar med hjälp av trafikvärdar. Ett antal hållplatser med få påstigande och korta gångavstånd till intilliggande hållplatser slutade trafikeras av linje 4. Åtgärderna ledde till minskade restider i båda riktningar, både under för- och eftermiddagsrusningen. Uppföljningar visade också att regulariteten förbättrades.



Figur 1, Linjesträckning stomlinje 4.

I budgeten för år 2024 fick trafikkontoret i uppdrag att anlägga busskörfält längs med tre utpekade stråk för stombussar, varav ett ska vara i västerort, ett i söderort och ett längs med hela linje 4. Detta tjänsteutlåtande är en återredovisning av budgetuppdraget och ett förslag till genomförandebeslut med åtgärder som syftar till att öka framkomligheten för stomlinje 4.

Mål och syfte

I detta projekt studeras busskörfält längs med linjesträckningen för stomlinje 4 i enlighet med budgetuppdraget. Syftet är att öka framkomligheten för stomlinje 4.

En förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken bidrar till framkomlighetsstrategins mål om att främja kapacitetsstarka färdmedel. Projektet svarar också upp mot Trafiknämndens mål om att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

Projektet svarar dessutom upp mot Kommunfullmäktiges inriktningsmål om att staden ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Befintlig situation

Idag finns busskörfält längs med stora delar av linjesträckningen för stomlinje 4, se figur 2, exempelvis på Skanstullsbron, Ringvägen, delar av Hornsgatan, Långholmsgatan, Lilla Västerbron, Drottningholmsvägen, Odengatan och Valhallavägen. Vid många korsningar är det korta uppehåll i busskörfälten för att möjliggöra nödvändiga svängkörfält och svängrörelser i korsningarna.



Figur 2, Busskörfält längs med linjesträckningen för linje 4.

Den genomsnittliga hastigheten längs med linje 4 är under 20 km/h, det vill säga under målet i Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050. På vissa sträckor är medelhastigheten under 12 km/h och på enstaka platser runt 10 km/h, se figur 3. Att linje 4 har låg medelhastighet på vissa sträckor beror generellt på att linjen främst trafikerar i innerstaden där olika trafikslag och många trafikanter möts på begränsad yta och korsningspunkter och övergångsställen är tätt placerade. I innerstaden förekommer ofta gatuparkering och angöring längs med gatorna, vilket också kan medföra lägre framkomlighet. De låga medelhastigheterna för linje 4 förklaras också av långa hållplatstider, vilket beror på ett högt resenärsantal och därmed många resenärer som ska av och på bussen vid varje hållplats. På linje 4 har regionen infört att påstigning är möjlig från alla dörrpar, vilket har minskat hållplatstiden på sträckan med nästan 6 min/avgång. Påstigning i alla dörrpar infördes först som ett försök med start hösten 2022 och planeras att under sommaren 2024 permanentas både på stomlinje 4 och införs på stomlinjerna 1, 2, 3 och 6. Exempel på sträckor som fortsatt har låg genomsnittshastighet är delar av Ringvägen, Rosenlundsgatan, Sankt Eriksgatan, Odengatan och Valhallavägen. Varje sträcka har olika skäl till den lägre genomsnittshastigheten vilket beskrivs mer nedan.



Figur 3, Genomsnittlig hastighet för stolinje 4.

Befintlig situation beskrivs närmare för varje delsträcka längs med linjesträckningen under avsnittet Åtgärdsförslag.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Åtgärdsförslag har stämts av med trafikförvaltningen i Region Stockholm.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret har studerat framkomligheten längs med linjesträckningen för stolinje 4 och de sträckor som idag saknar busskörfält och utifrån detta tagit fram förslag på åtgärder. Trafikkontoret föreslår att busskörfält anläggs på ett antal platser där det idag saknas. Åtgärdsförslagen beskrivs närmare i detta avsnitt och innefattar både åtgärder som kan genomföras med målning, skyltning samt signalåtgärder. Totalt innebär åtgärdsförslagen att cirka 1,5 kilometer nya busskörfält införs längs stolinje 4.



Figur 4. Översiktsskarta med åtgärdsförslag för stomlinje 4. På rödmarkerade sträckor finns idag befintliga busskörfält. På blåmarkerade sträckor föreslås nya busskörfält.

På följande platser föreslås åtgärder (se läge i översiktsskartan i figur 4):

1. Ringvägen, kollektivtrafikkörfält på sträckan Rosenlundsgatan-Sjukhusbacken
2. Hornsgatan, kollektivtrafikkörfält i högersvängen mot Rosenlundsgatan
3. Långholmsgatan, kollektivtrafikkörfält mellan Högalidsgatan och Heleneborgsgatan
4. Västerbron, kollektivtrafikkörfält i båda riktningarna
5. Drottningholmsvägen, kollektivtrafikkörfält i västlig riktning
6. Drottningholmsvägen, kollektivtrafikkörfält i östlig riktning
7. Drottningholmsvägen och Sankt Eriksgatan, strypning av inflöde i signalen för att öka kapaciteten för buss
8. Odengatan, kollektivtrafikkörfält från Roslagsgatan till hållplats

9. Valhallavägen, kollektivtrafikkörfält inför korsningen med Odengatan
10. Valhallavägen, förlängt kollektivtrafikkörfält på sträckan Skeppargatan-Erik Dahlbergsgatan
11. Valhallavägen, kollektivtrafikkörfält på sträckan Värtavägen-Banérgatan i båda riktningar

Ringvägen

På Ringvägen finns idag busskörfält i båda riktningar på större delen av den sträcka som trafikeras av stomlinje 4, se figur 5. Busskörfältet avslutas i korsningspunkter för att möjliggöra nödvändiga svängrörelser. Ett nytt busskörfält föreslås i det högra körfältet östlig riktning på Ringvägen, mellan Rosenlundsgatan och Sjukhusbacken.

Busskörfältet föreslås börja ungefär 40 meter efter korsningen med Rosenlundsgatan för att ge övrig trafik utrymme att väva in i det vänstra körfältet och möjlighet att svänga in på Ringvägens lokalgata.



Figur 5. Sträckor med befintliga busskörfält på Ringvägen är markerade med rött. Föreslagen sträcka med busskörfält är markerad med blått.



Figur 6, Ringvägen vid korsningen med Sjukhusbacken, i östlig riktning.

Rosenlundsgatan

Rosenlundsgatan, mellan Krukmakargatan och Hornsgatan, har idag ett körfält i vardera riktningen på berörd sträcka, med gångbanor som löper längs båda sidorna. I norrgående riktning mot Hornsgatan är det idag endast tillåtet för bussar och bilister med ärende till garaget på sträckan att trafikera. En busshållplats samt en lastplats finns i södergående riktning. Tillåten hastighet är 30 km/h. Cyklister färdas i blandtrafik. Genomsnittlig hastighet inklusive hållplatsstopp för stomlinje 4 längs Rosenlundsgatan varierar mellan under 12 km/h till 15 km/h, se figur 3.

Under 2019 reste knappt 12 000 resenärer per dygn längs Rosenlundsgatan. Dock har resenärsantalet generellt minskat sedan

dess och idag uppskattar kontoret att det är cirka 9000 resenärer per dygn.

Rosenlundsgatan trafikeras av ungefär 5 500 motorfordon per dygn (2024).



Figur 7, Rosenlundsgatan.

Trafikkontoret föreslår att Rosenlundsgatan regleras som bussgata, det vill säga så att det endast är tillåtet för buss att trafikera även i södergående riktning på kvarteret mellan Krukmakargatan och Hornsgatan, se figur 8. Längs med sträckan finns vissa verksamheter som kräver lastning och lossning. Därför föreslår kontoret att det även fortsättningsvis ska vara möjligt för leveransfordon att trafikera sträckan i sydgående färdriktning med bibehållen lastplats på sträckan. Åtgärden medför att befintligt högersvängskörfält från Hornsgatan till Rosenlundsgatan endast kommer att vara möjligt att användas av buss och för leveransfordon och föreslås därför regleras om till busskörfält.

Övrig trafik kommer att hänvisas till andra vägar, exempelvis via Torkel Knutssonsgatan och Krukmakargatan, se figur 8.



Figur 8, Föreslagen reglering av bussgata på Rosenlundsgatan mellan Krukmakargatan och Hornsgatan och föreslagen alternativ färdväg via Krukmakargatan-Torkel Knutssons gata.

Långholmsgatan

På Långholmsgatan reser idag ungefär 20 000 bussresenärer per dygn. Det finns idag busskörfält i södergående riktning. I norrgående riktning finns två körfält för övrig trafik. Från Liljeholmsbron kommer idag två körfält rakt fram in på Långholmsgatan. Om ett busskörfält ska tillskapnas på Långholmsgatan måste ett körfält från Liljeholmsbron tas bort inför korsningen. Detta föreslås utredas närmare efter Liljeholmsbrons renovering och de ombyggnader som planeras på Långholmsgatan.



Figur 9, Busskörväg på Långholmsgatan.

För att öka busstrafikens framkomlighet på Långholmsgatan föreslår trafikkontoret att trafiksignalerna i korsningen mellan Långholmsgatan och Hornsgatan får en mindre justering så att trafikflödet söderifrån från Liljeholmsbron begränsas. Detta förväntas förbättra framkomligheten för busstrafik som trafikerar Hornsgatan-Långholmsgatan såsom linje 4, 74 och 94 och för de ungefär 20 000 bussresenärer som varje dygn reser på Långholmsgatan. Åtgärden kommer medföra en något försämrad framkomlighet för trafik som kommer från Liljeholmsbron. Kontoret uppskattar att påverkan på restiderna blir smärre med ett par sekunders förlängd restid samt att köerna blir något tiotal meter längre under rusningstid. På Liljeholmsbron reser ungefär 3 000 bussresenärer per dygn och ungefär 11 000 fordon per dygn i riktning norrut. Trafiknämnden har beslutat att anlägga ett nytt signalreglerat övergångsställe på Södertäljevägen i höjd med Marievik, men trafikkontoret bedömer att denna åtgärd inte kommer att påverkas av det projektet.



Figur 10, Långholmsgatan, norr om korsningen med Högalidsgatan, i riktning norrut.

Längre norrut på Långholmsgatan, på sträckan mellan Högalidsgatan och Heleneborgsgatan, föreslås ett nytt busskörfält i höger körfält i norrgående riktning under rusningstid. Kontoret föreslår att det fortsatt är parkeringsförbud under lågtrafik för att möjliggöra leveranser. Denna sträcka är idag reglerad med förbud att stanna och parkera under rusningstid och parkeringsförbud under övrig tid, så inga parkeringsplatser påverkas av denna åtgärd, se figur 9 och 10. Åtgärden förväntas inte påverka framkomligheten för övrig trafik då större delen av sträckan redan idag är hållplatsområde.

Västerbron

På Västerbron finns idag två körfält i respektive riktning. Framkomligheten är idag god för både busstrafik och övrig trafik. För att skapa kontinuitet längs med linjesträckningen för linje 4 föreslås busskörfält i det högra körfältet i båda riktningar på Västerbron. Busskörfälten föreslås börja och avslutas så att tillräcklig sträcka finns kvar för vävningar och växlingar inför signalkorsningarna på vardera sidan om bron.

Körfält har tidigare stängts av på Västerbron i samband med ombyggnader och har medfört mindre konsekvenser i form av ökade restider men inte köbildning som växer sig bakåt och skapar blockeringar i omkringliggande korsningar. Trafikkontoret bedömer utifrån dessa erfarenheter att åtgärden inte kommer att medföra stora negativa konsekvenser för övrig trafik.



Figur 11, Västerbron.



Figur 12, Översiktskarta som visar Västerbron. Befintliga busskörfält är markerade i rött. Föreslagna nya sträckor med busskörfält är markerade i blått.

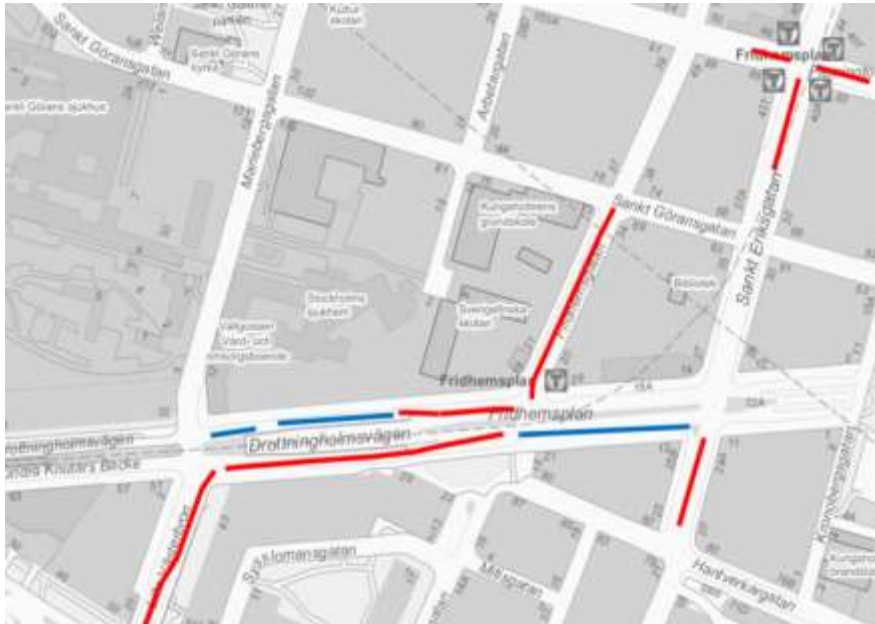
Drottningholmsvägen

På Drottningholmsvägen finns idag busskörfält på delar av sträckan, i östlig riktning mellan Hundra knutars backe och Fridhemsgatan och i västlig riktning på en sträcka väster om Fridhemsgatan. Här föreslås nya busskörfält i östlig riktning på sträckan mellan Fridhemsgatan och Sankt Eriksgatan. I västlig riktning föreslås busskörfält efter det befintliga busskörfältet fram till korsningen med Mariebergsgatan.

Förutom detta föreslås en begränsning av inflöde av övrig trafik från Hundra knutars backe i form av en signalåtgärd. Denna åtgärd beskrivs närmare i avsnittet om Sankt Eriksgatan.



Figur 13, Drottningholmsvägen i västlig riktning inför korsningen med Lilla Västerbron.



Figur 14, Översiktskarta över Drottningholmsvägen. Befintliga busskörfält är markerade i rött. Nya föreslagna busskörfält är markerade i blått.

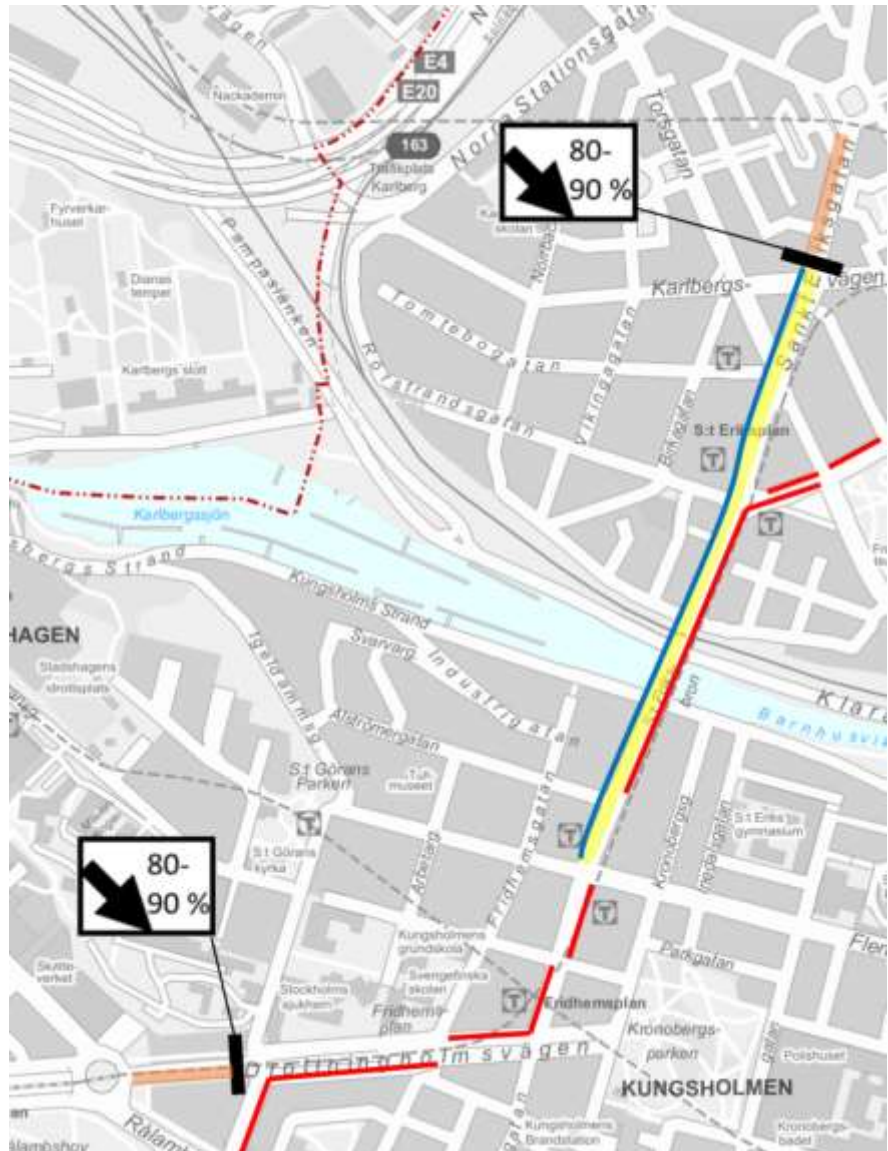
Sankt Eriksgatan

Det finns idag busskörfält i nordlig riktning på delar av Sankt Eriksgatan. I sydlig riktning finns det busskörfält på sträckan mellan Sankt Göransgatan och Drottningholmsvägen, se figur 15.

Trafikkontoret har utrett och genomfört trafikanalyser för att studera effekterna av att ta körfält i anspråk för att anlägga busskörfält på hela eller större delar av Sankt Eriksgatan och även effekterna av att justera trafiksignaler för att begränsa trafikflödet in på Drottningholmsvägen och Sankt Eriksgatan för att på så sätt förbättra framkomligheten för stomlinje 4 på sträckan. Analyserna visar att busskörfält på hela eller större delar av Sankt Eriksgatan, framför allt på sträckan mellan Fleminggatan och Drottningholmsvägen, leder till större negativa konsekvenser för övrig trafik. Detta leder till längre köer bakåt till Norra stationsgatan respektive Essingeleden och Tranebergsbron, vilket i vissa fall även drabbar busstrafik. Trafikkontoret föreslår därför inte att gå vidare med detta förslag.

Genom att enbart göra en justering av trafiksignaler för att begränsa trafikflödet till 80-90 % på Drottningholmsvägen och Sankt Eriksgatan bedöms restiden för busstrafik minska med upp till 1 minut och 45 sekunder i södergående riktning och 15 sekunder i norrgående riktning. Denna åtgärd medför mindre negativa konsekvenser för övrig trafik än alternativ med busskörfält. Anledningen till att restidsminskningen blir mindre i norrgående riktning är att det idag redan finns busskörfält på en stor del av sträckan i den riktningen.

Även om konsekvenserna för övrig trafik blir mindre med detta alternativ bedöms den leda till ökade köer. På Drottningholmsvägen bedöms köerna sträcka sig bakåt längs med hela Hundra knutars backe och på Sankt Eriksgatan bakåt till Vanadisplan, se sträckor markerade i orange i figur 15. Restiden beräknas att öka med 2-4 minuter för övrig trafik under rusningstid, främst i riktning norrut men under eftermiddagsrusningen även i riktning söderut.



Figur 15, Översiktsbild som visar förslag med begränsning av trafik på Sankt Eriksgatan. Begränsning sker i trafiksignalerna vid de svarta markeringarna. Befintliga busskörfält är markerade i rött. Körlängder för övrig trafik till följd av begränsning av trafik är markerade med orange. Sträcka med förslaget nytt busskörfält är markerad i blått och kö till följd av förslaget framtida busskörfält är markerat med gult.

Fördröjningarna som kommer att uppstå inför begränsningspunkterna, se Figur 15, för övrig trafik kompenseras i viss mån av att framkomligheten för all trafik blir bättre på sträckan efter begränsningspunkterna.

Sankt Eriksbron ska renoveras med start från hösten 2024, vilket påverkar vad kontoret kan genomföra längs med Sankt Eriksgatan i detta skede. Renoveringen av Sankt Eriksbron beslutades av trafikkommittén i april 2024. Efter att bron har renoverats föreslår trafikkontoret, utöver en begränsning av trafiken, även att ett kortare busskörfält införs i södergående riktning mellan Sankt Eriksplan och Flemingsgatan. Detta förväntas minska restiden för

busstrafik med ytterligare 30 sekunder i södergående riktning, det vill säga en total förkortning av restiden med 2 minuter och 15 sekunder. När busskörfält införs bedöms köerna för övrig trafik öka ytterligare längs med Sankt Eriksgatan, se gul markering i figur 16. Restiderna för övrig trafik förväntas öka med cirka 2 minuter under maxtimmarna till följd av busskörfältet. Övrig tid på dygnet förväntas inte restiderna försämrans då det är färre motorfordon som trafikerar Sankt Eriksgatan. Trafikkontoret bedömer att nyttan i form av kortare restider för busstrafik till följd av de föreslagna åtgärderna är så stor att det överväger de negativa konsekvenserna för biltrafiken. Införandet av ett kollektivtrafikkörfält medför även att ytor på sträckan kan omdisponeras så att en cykelinfrastruktur kan byggas. Detta beskrivs närmare i ett kommande tjut gällande cykelåtgärder längs Sankt Eriksgatan.

Odengatan

På Odengatan finns idag busskörfält på delar av sträckan öster om Dalagatan.



Figur 16, Översiktsskarta över Odengatan. Befintliga busskörfält är markerade i rött.

På Odengatan föreslås ett nytt busskörfält efter korsningen med Roslagsgatan i östlig riktning, förbi läget för hållplats Roslagsgatan. Detta kommer att underlätta inkörningen till hållplats för busstrafiken, som i mindre utsträckning påverkas av övrig trafik. Busstrafiken har redan idag en separat signal och släpps innan biltrafiken i korsningen och sträckan där busskörfält föreslås är redan idag ett hållplatsläge, så effekterna på restiden för bussen förväntas inte bli stora men åtgärden väntas bidra till att skapa kontinuitet med busskörfält längs med en större del av linjesträckningen.



Figur 17, Odengatan vid busshållplats Roslagsgatan i östlig riktning.

På sträckan väster om Dalagatan saknas idag busskörfält. Trafikkontoret föreslår inga busskörfält på denna sträcka, vilket beskrivs närmare under avsnittet om Avvägningar och i Bilaga 1.

Valhallavägen

På Valhallavägen finns idag busskörfält på stora delar av sträckan i båda riktningar.

Kompletterande busskörfält föreslås på sträckor där detta idag saknas, nämligen i västlig riktning mellan Drottning Kristinas väg vid hållplats Östra station och korsningen med Odengatan, se figur 18. I östlig riktning föreslås befintligt busskörfält förlängas på sträckan mellan korsningarna med Artillerigatan och Skeppargatan. Busskörfält föreslås dessutom i det högra körfältet i båda riktningar, både östlig och västlig riktning, på sträckorna mellan Banérgatan och Värtavägen.

Sträckan trafikeras av ungefär 20 000 fordon per dygn i båda riktningar. Åtgärderna medför att biltrafiken endast har ett körfält att färdas i på ytterligare något längre sträcka än idag, vilket kommer att påverka framkomligheten med något längre köer än i dagsläget främst vid korsningen med Odengatan.



Figur 18, Översiktskarta som visar befintliga busskörfält på Valhallavägen i rött och nya föreslagna busskörfält i blått.

Avvägningar

Vid några platser föreslår trafikkontoret av olika anledningar inte busskörfält. Generellt föreslås inte busskörfält på sträckor strax före korsningar för att ge utrymme för svängkörfält och möjliggöra svängrörelser i korsningarna. Övriga sträckor där busskörfält inte föreslås beskrivs närmare i avsnittet om Avvägningar i Bilaga 1.

Konsekvenser

Framkomlighet för busstrafik

De föreslagna åtgärderna medför att ungefär 1,5 km nya busskörfält anläggs längs med linjesträckningen för stomlinje 4. Sammantaget förväntas de föreslagna åtgärderna ge bussarna ökad framkomlighet och kortare restider, främst på grund av åtgärden längs med Sankt Eriksgatan som förväntas ge en restidsförbättring med 2 min och 15 sek i södergående riktning. De föreslagna åtgärderna förväntas ge högre medelhastighet och framför allt förutsägbarhet då nya busskörfält föreslås på flera sträckor som idag har låg medelhastighet och stora variationer i restid mellan hög- och lågtrafik.

Framkomlighet för övrig trafik

De föreslagna åtgärderna påverkar framkomligheten för övrig trafik eftersom körfält tas i anspråk och görs om till busskörfält. Detta kan skapa fördröjningar och köer för övrig trafik.

De föreslagna begränsningarna av trafikflöde på Drottningholmsvägen, Sankt Eriksgatan och Långholmsgatan förväntas ge längre köer och fördröjningar för övrig trafik. Detta förväntas till viss del kompenseras av bättre framkomlighet för all

trafik, både busstrafik och annan trafik, efter trafiksignalerna. Restiden för övrig trafik beräknas förlängas med 2-4 minuter under rusningstid, främst i riktning norrut men under eftermiddagsrusningen även i riktning söderut. I praktiken bedömer trafikkontoret emellertid att vissa trafikanter kommer att välja andra färdvägar och att köer och restider inte kommer att påverkas i lika stor utsträckning som de trafikanalyser som har genomförts visar.

Det föreslagna busskörfältet på Sankt Eriksgatan, som föreslås införas efter renoeringen av Sankt Eriksbron, förväntas ge ytterligare en ökning av köerna samt en ökning av restiden för övrig trafik under maxtimmarna. Åtgärderna förväntas dock minska restiden för busstrafiken med ytterligare 30 sekunder.

Trafiksäkerhet

I detta ärende föreslås endast åtgärder inom befintligt gaturum. Befintliga körfält föreslås tas i anspråk för att skapa busskörfält. Trafikkontoret bedömer därför att de föreslagna åtgärderna inte har någon betydande påverkan på trafiksäkerheten. Förbättringar av busstrafiken kan leda till en överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och på sikt medföra förbättringar ur bland annat trafiksäkerhetssynpunkt då transportsystemet effektiviseras och antalet fordon minskar.

Tillgänglighet

De föreslagna åtgärderna förväntas medföra en ökad framkomlighet och minskade restider för stomlinje 4. Detta är en förbättring för alla resenärer, oavsett funktionsnedsättning, men är av särskild betydelse för resenärer som har färre alternativ att resa med. Exempelvis äldre, barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning är grupper som ofta har färre alternativ att välja på när det kommer till transportalternativ och har ofta stor nytta av en förbättrad kollektivtrafik för att kunna ta sig till arbete, skola och aktiviteter.

Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Trygghet och jämställdhet

Studier av resvanor visar att kvinnor står för en något större andel av resorna i kollektivtrafiken än män, i genomsnitt 58 % av kollektivtrafikresenärerna är kvinnor. Framkomlighetsåtgärder för buss kommer därför troligen ge mer nytta för kvinnor än för män.

Jämställdhet i transportsystemet handlar emellertid inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att könen ska ha samma möjligheter att resa och att inte något av könen systematiskt missgynnas. Viktigt att notera är också att skillnader mellan hur kvinnor och män reser i Stockholm är relativt små och att trenden är att de flesta skillnader minskar över tiden.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett genomförandebeslut i augusti 2024 gör det möjligt för trafikkontoret att genomföra föreslagna åtgärder under hösten. Genomförande av åtgärderna planeras ske med hjälp av kontorets ramavtalsupphandlade entreprenörer för vägmarkeringar och skyltar. Utvärdering av genomförda åtgärder planeras ske under vintern 2024-2025 och under 2025. Då kan även mindre justeringar av de genomförda åtgärderna genomföras vid behov.

Aktivitet	2024	2025
Genomförandebeslut	x	
Projektering	x	
Upphandling	x	
Entreprenad	x	
Utvärdering	x	x

Trafik under byggtiden

Då åtgärderna till största del innefattar målning- och skyltningsåtgärder kommer genomförandet inte innebära någon stor påverkan på framkomligheten på det primära vägnätet. Viss störning av trafiken kommer ske vid målningensåtgärderna, men dessa kommer att utföras på andra tider än under rusningstid.

Intressenthantering och kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Återrapportering av budgetuppdrag och genomförandebeslut för stomlinje 4 beräknas till 12 mnkr brutto baserat på framtagna trafikanordningsplaner, enligt tabell nedan. Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för

kollektivtrafikåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	4,5	1,5	5,0
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,5	1,0	2,5
Entreprenad		4,0	4,0
Index			
Summa utgifter	6,0	6,0	12,0
Inkomst Trafikförvaltningen	2,0		2,0
Summa inkomster	2,0		2,0
Netto	4,0	6,0	10,0

Driftkostnader

Kontoret beräknar att driftkostnaderna kommer vara i stort sett oförändrade till följd av de föreslagna åtgärderna.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om cirka 0,9 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med preliminär gensomsnittlig avskrivningstid om 10 år och intern ränta om 2,8 %, minskar därefter succesivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Då målningsåtgärderna ska genomföras under hösten finns det en risk att väderleken medför att målningsåtgärderna inte kan genomföras eller att de blir förskjutna i tid. Målningsarbeten är inte möjliga att genomföra om det är för blött och regnigt ute. Kontoret ser då en risk att skyltningsarbeten och målning av vägmarkeringarna inte genomförs under samma period utan att Komplettering med vägmarkering måste ske vid ett senare skede.

Även om effekterna av de föreslagna åtgärderna i flera fall studerats med trafikanalyser kan oförutsedda konsekvenser uppstå. Trafikkontoret planerar att följa upp genomförda åtgärder under vintern 2024-2025 och under 2025 och vid behov genomföra justeringar.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1, Avvägningar