



Handläggare: Paulina Eriksson  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 26515  
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2004-02-03<sup>1</sup>

Dnr 03-007-1262

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Åtgärder inför försök med miljöavgifter. Generellt  
genomförandebeslut.**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Fatta ett generellt genomförandebeslut för gatuåtgärder inför försöket med miljöavgifter.
2. Delegera till förvaltningschefen att fatta de fortsatta besluten angående detaljutformning av åtgärder, upphandlingar samt trafikregleringar för de åtgärder som beskrivs i detta utlåtande, samt andra åtgärder som krävs för att ge bussarna god framkomlighet under försöket.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Solveig Svedgård

**SAMMANFATTNING**

Kommunfullmäktige i Stockholm har beslutat att genomföra ett försök med miljöavgifter. Detta försök projektleds av Stadsledningskontoret som har bitt Gatu- och fastighetskontoret vara behjälpligt vid planering och genomförande. Försöket bedöms ge en stor ökning i kollektivtrafiken under rusningstid vilket medför att förstärkningar av SL:s trafik måste göras.

Förstärkningen planeras till stor del bestå av nya busslinjer till Stockholms innerstad. För att i detta sammanhang kunna svara upp mot ett ökat resande med kollektivtrafiken måste en god framkomlighet säkras för bussarna. Härtill krävs ett antal gatuåtgärder.

Vissa gatuåtgärder kommer även att behövas för de kontrollstationer som försöket kräver. För att utvärdera försöket krävs att man genomför och gör tillgängligt mätningar av avgifternas effekter på exempelvis restider.

Åtgärderna ska finansieras av försöket varför Gatu- och fastighetskontoret föreslår att Gatu- och fastighetsnämnden fattar ett generellt genomförande-beslut som täcker samtliga åtgärder som behöver utföras inför försöket.

## UTLÅTANDE

### **Bakgrund**

Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade 2 juni 2003 att genomföra ett försök med miljöavgifter i Stockholm under förutsättning att riksdagen fattar beslut som möjliggör detta.

Införandet av miljöavgifter bedöms ge 5-8 % ökat resande mot innerstaden med den allmänna kollektivtrafiken i rusningstrafik. För att möta denna ökade efterfrågan, utan att försämra för det stora antal trafikanter som redan idag reser kollektivt, har SL bedömt att spårtrafiken måste kompletteras med bussar in till centrala Stockholm. Linjerna planeras trafikeras med 18 meter långa ledbussar. Samtidigt planeras utökad trafik på de fyra stombusslinjerna i Stockholms innerstad samt på de stombusslinjer som trafikerar i Stockholms ytterstad. I ytterstaden planeras linjerna modifieras något.

För att busstrafiken ska vara ett attraktivt alternativ krävs åtgärder som ger bussarna god framkomlighet. För de nya busslinjerna behövs dessutom nya hållplatser för på- och avstigning centralt i Stockholm.

För avgiftsupptagning kommer att krävas ett antal kontrollstationer. Hur dessa kommer att utformas i detalj beror av vilken teknik som används i det system som kommer att upphandlas.

För att utvärdera effekterna av försöket behöver mätningar av exempelvis restider genomföras både före och under försöket. Utöver mätning måste det ske utveckling av metoder och teknik för att bearbeta mätdata och göra resultaten tillgängliga.

De åtgärder som Gatu- och fastighetskontoret utför ska finansieras av försöket och kommer inte att belasta Gatu- och fastighetsnämndens budget.

### **Analys**

#### *Hållplatser*

Till stor del använder den tillkommande busstrafiken befintliga hållplatser. Nya ändhållplatser för på- respektive avstigning behövs vid Humlegården,

Fridhemsplan, på Sveavägen och på Klarabergsgatan. SL:s analyser visar att de nya busslinjerna inte kan vara rena direktlinjer till city. På- och avstigning måste även kunna ske på ett antal platser mellan zongränserna och ändhållplatserna i city. Eventuellt måste nya hållplatser anläggas någonstans mellan Roslagstull och Humlegården. Dessutom kan en viss anpassning behöva ske av befintliga hållplatser för att rymma ledbussar. Hållplatserna utformas så att de uppfyller stadens riktlinjer för tillgänglighet.

På Humlegårdsgatan planeras fem nya busslinjer ha sina ändhållplatser. Detta medför att hela norra sidan av Humlegårdsgatan blir hållplatsområde. Ledbussar kan inte vända i den vändzon som finns i slutet av gatan. Därför måste Engelbrektsplan byggas om och en ny trafiksignal anläggas så att bussarna kan passera över ytan ut i Birger Jarlsgatan.

#### *Framkomlighetsåtgärder i Stockholms innerstad*

Vid en genomgång av innerstadens stombussnät samt sträckningen för de nya busslinjerna har framkomlighetsproblem konstaterats bland annat på Kungsgatan, Torsgatan, S:t Göransgatan, Stadshusbron, Sveavägen och S:t Eriksgatan.

På de gator där framkomligheten är låg studeras olika framkomlighetsåtgärder. Det kan bli aktuellt med reserverade körfält, ändrad körfältsindelning, ändrade parkeringsbestämmelser, nya trafiksignaler och ändrad geometri i korsningar. Det kommer även behövas ökad bevakning av felparkering samt olovlig trafik i reserverade körfält.

S:t Göransgatan planeras enkelriktas österut mellan Fridhemsgatan och S:t Eriksgatan. Gatan utformas så att cykeltrafik kan ske dubbelriktat och med angöring på gatans båda sidor.

Vid Sandhamnsplan planeras en ny trafiksignal för att stombusslinje 1 ska få lättare att komma ut på Tegeluddsvägen.

För Torsgatan, Stadshusbron och Kungsgatan studeras möjligheten att inrätta buskörfält. På Sveavägen studeras möjligheten att förbättra busstrafikens framkomlighet under högtrafiktid genom att då begränsa parkering och uppställning längs aktuell gatusida.

#### *Framkomlighetsåtgärder i Stockholms ytterstad*

Framkomlighetsförbättrande åtgärder föreslås längs de gatustråk som betjänar befintliga och nya direktbusslinjer jämte ytterstadens stombusslinjer.

15 olika platser i ytterstaden har aktualiserats för studier och eventuell genomförande av åtgärder före respektive i inledningen av försöket.

#### *Tidplan*

Normalprocessen för ett investeringsprojekt av gatubyggnadskaraktär i storlek 20 Mnr tar cirka 30 månader från utredningsstart till projektavslut.

# S

Detta förutsätter dessutom att beslut fattas utan bordläggning, överklagande eller andra aktiviteter som kan försena processen.

Om det ska vara möjligt att genomföra de ovan beskrivna åtgärderna innan försöket inleds finns det inte tid till att följa den ordinarie processen. De större ombyggnaderna beräknas ta cirka 4 månader vilket medför att upphandling av ombyggnadsentreprenader måste påbörjas senast sju månader före genomförandet, varav de fyra sista måste vara under tjälfri period. Gatuombyggnader kan vanligen ske från mitten av april till mitten av november, med reservation för vädret. Detta medför att om försöket t ex ska starta första eller andra kvartalet 2005 bör genomförandebeslut fattas senast i mitten av april 2004. Någon tid för normala samråd och remisser finns inte. Gatu- och fastighetskontoret kan åta sig att remittera förslagen till respektive berörd stadsdelsförvaltning, men om förslagen ska behandlas i stadsdelsnämnderna är risken stor att projektet försenas.

## **Kontorets förslag/synpunkter**

Med tanke på den korta tiden innan försöket ska inledas samt att åtgärderna inte kommer belasta Gatu- och fastighetsnämndens budget föreslår kontoret att nämnden ska fatta ett generellt genomförandebeslut samt delegera till förvaltningschefen att fatta alla erforderliga beslut för samtliga åtgärder som behöver genomföras inför försöket.

**SLUT**