



Handläggare: Paulina Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 265 15
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-03-11

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Åtgärder inför start av stomlinje 2. Genomförandebeslut.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att teckna avtal med SL angående genomförande och gemensam finansiering av stomlinje 2.
2. Fatta genomförandebeslut angående förstärkning av Slussen för att möjliggöra stombusstrafik.
3. Uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att i samråd med SL se över utformningen av Birger Jarlsgatan så att en lösning med acceptabel framkomlighet för stomlinjebussarna kan åstadkommas.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Ett stombussnät med 5 linjer initierades inom ramen för trafiköverenskommelsen från år 1992. Tre av dessa har startats (linje 1, 3, 4) och den fjärde linjen är nu aktuell för politiskt ställningstagande (linje 2).

Linje 2 planerades för trafik mellan Norra Hammarbyhamnen och Karlbergs station. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 1999 att det inte är aktuell att trafikera Rörstrandsgatan genom Birkastan med stomlinjebussar. En utredningen gjordes därför av alternativa linjesträckningar. Den sträckning som bedömdes mest fördelaktig var att linjen vänder redan vid Odenplan. SL hävdade först att den sträckning som man tidigare kommit överens om skulle gälla men accepterar nu att låta linje 2 vända vid Odenplan förutsatt att åtgärder genomförs för att ge bussen god framkomlighet längs Birger Jarlsgatan.

Från ett nämndbeslut om genomförandet av gatuåtgärder för stomlinje 2 tar det minst ett år innan linjen kan startas. Avgörande för start av linjen är förstärkningsarbeten vid Slussen. Detta bör genomföras under sommaren och hösten 2002 vilket medför att det är viktigt att beslut i frågan tas under våren 2002 för att inte försena starten av linjen. Om erforderliga gatuåtgärder utförs bedömer SL att linjen bör kunna startas årsskiftet 03/04.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Ett stombussnät med 5 linjer initierades inom ramen för trafiköverenskommelsen från år 1992. Tre av dessa har startats (linje 1, 3, 4) och den fjärde linjen är nu aktuell för politiskt ställningstagande (linje 2). För linje 5 har utredning om spårtrafik på del av sträckan gjorts. Inget beslut har tagits i frågan.

Motivet till att definiera dessa linjer som stombussar, med speciella krav på funktion och utformning, utgår från att linjerna ska särskilja sig och prioriteras gentemot det övriga bussnätet i innerstaden.

Det finns tre grundvärderingar som beslutats vara vägledande för planeringen. Staden genomför åtgärder för att ge god *framkomlighet*. *Tydlighet* uppnås genom att linjesträckningen i princip ska vara lika stabil som om det var en spårvägslinje som införts. Bussar och hållplatser utrustas med realtidsinformation för trafikanterna. Likaså ska den speciella färgsättningen av bussarna i blått och den röda betongen i körbanan vid hållplatserna vara särskiljande för dessa linjer. Den tredje styrande målsättningen är *bekvämlighet*, vilket bl a inneburit om- eller nybyggnad av samtliga hållplatser längs linjerna liksom nya bussar. Resanderäkningar på startade linjer har visat att busslinjerna attraherat ett markant ökat antal resande.

Linje 2 planerades för att trafikera mellan Norra Hammarbyhamnen och Karlbergs station. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 1999 att någon stombusslinje inte är aktuell att trafikera Rörstrandsgatan genom Birkastan. En utredningen gjordes därför av alternativa linjesträckningar. Den sträckning som bedömdes mest fördelaktig var att linjen vänder redan vid Odenplan. SL hävdade först att den sträckning som man tidigare kommit överens om skulle gälla men accepterar nu att låta linje 2 vända vid Odenplan.

Trettonde februari 2002 offentliggjorde Banverket en förstudie om Citybanan (pendeltågstunnel) som innebär att Karlbergs station kommer att läggas ner 2011 och att en ny station för pendeltåget kommer att byggas i anslutning till Odenplan. När Odenplan blir ny pendeltågsstation blir den en viktig omstigningshållplats mellan buss, tunnelbana och pendeltåg och därmed en naturlig ändstation för stomlinje 2.

Vid ett möte mellan Gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskott och SL:s centrala regionstyrelse 02-03-07 var samtliga ledamöter överens om att planering bör påbörjas inför starten av linje 2.

Analys

Linjesträckning



Ursprunglig planerad linjesträckning mellan Norra Hammarbyhamnen och Karlbergs station via Bondegatan, Renstiernas Gata, Skeppsbron, Birger Jarlsgatan och Odengatan.

Linje 2 föreslås trafikera sträckan mellan Norra Hammarbyhamnen och Odenplan. Den tidigare planerade fortsatta sträckan mellan Odenplan och Karlbergs station utgår.

Norra Hammarbyhamnen (ändhållplats) – Tjärhovsplan

Sträckan trafikeras idag av två linjer, nr 46 och 66. Linje 46 trafikeras Tegelviksgatan – Bondegatan – Renstiernas Gata och linje 66 trafikeras Barnängsgatan – Bondegatan – Erstagatan – Folkungagatan. Linjerna

kommer att byta sträckning från och med augusti 2002. Detta innebär att linje 46 får ny sträckning Tegelviksgatan – Bondegatan – Erstagatan – Folkungagatan. Denna sträckning är även tänkt för linje 2. Alternativet ger bl a möjlighet till bättre utformning av hållplatserna. Likaså har Erstagatan en större bredd och gatulutningen är mindre. Här har tidigare gått spårvagn.

Hållplatser behöver rustas upp på Bondegatan, dels vid Duvnäsgränd (båda riktningarna) dels vid Erstagatan (riktning österut). Ny hållplats utförs på Erstagatan norrut, direkt efter Bondegatan då befintlig hållplats på Bondegatan före korsningen inte kan utvidgas att rymma en stomlinjebuss. Befintliga hållplatser vid korsningen Erstagatan/Folkungagatan rustas upp. I signalerna vid såväl övergångsstället på Folkungagatan vid Erstagatan liksom vid korsningen Folkungagatan/Renstiernas Gata anordnas kompletterande bussprioritet.



Föreslagen sträckning Bondegatan - Tjärhovsplan

Tjärhovsplan – Slussen

Sträckan trafikeras idag av stomlinje 3. Erforderliga ombyggnader för stombussarna har i huvudsak redan genomförts i samband med starten av linje 3. Bussprioriteringen i signalen vid Slussen behöver ses över. Dessutom krävs en förstärkning av Slussens körbanor för att de ska klara de tunga ledbussarna.

Slussen – Strömbron

Längs Skeppsbron är körbanan ombyggd för stombusstrafik, med bussfält i gatumitt. Bussarna har här en god framkomlighet. Sträckan är också förberedd för bussprioritet i signalerna. Programmering av signalanläggningarna inför en start av stomlinjen återstår.

Strömbron – Norrmalmstorg

På Kungsträdgårdsgatan har bussarna, enligt SL, otillräcklig framkomlighet mot Hamngatan på grund av trafikstockningar orsakade av smittrafik. Här

behövs en översyn för att förbättra framkomligheten. Bussprioriteringen i signalerna behöver kompletteras.

Norrmalmstorg – Roslagsgatan/Odengatan

På Birger Jarlsplan är framkomligheten, enligt SL, inte tillräcklig. För sträckan mellan Nybroplan och Stureplan finns genomförandebeslut för cykelbanor. En studie bör göras om hur framkomligheten för bussarna kan ökas. Kompletterande och ny bussprioritering behöver installeras.

I huvudsak är hållplatserna på sträckan iordningställda för stombusstrafik. En ombyggnad erfordras av hållplatserna vid Norrmalmstorg (båda riktningarna) och hållplatsen på Birger Jarlsplan söderut vid Jakobsbergsgatan. De två befintliga hållplatserna (en i vardera riktningen), omedelbart norr om Kungsgatan, har SL inte för avsikt att trafikera då avståndet till hållplatserna söder om Stureplan bedöms vara för kort (c:a 180 m) för en stombusslinje. Vid Jarlsplan kan ändringar komma att ske som påverkar busslinjen då staden har för avsikt att i ett senare skede här göra en upprustning för en mer sammanhållen parkyta.

Roslagsgatan/Odengatan – Odenplan (ändstation)

På Odengatan delar linjen sträckning med bl a stomlinje 4. Erforderliga gatuombyggnader längs gatan är genomförda. Återstående åtgärd längs sträckan är en översyn och omprogrammering av signalregleringen för bussarna. På Odenplan måste tillräckligt utrymmen för uppställning och tidsreglering skapas. Detta bör dock inte behöva innebära några gatuombyggnader utan endast trafikregleringsåtgärder.

Tidplan

Från att ett nämndbeslut om genomförande av gatuåtgärder till start av stomlinje 2 tar det minst ett år. Med andra ord kan linjen startas tidigast hösten 2003 om nämnden beslutar om genomförandet av gatuombyggnader under våren.

Innan linjen startas måste förstärkningsarbeten vid Slussen utföras. Dessa bör genomföras under sommaren och hösten 2002 vilket medför att det är viktigt att beslut i frågan tas under våren 2002 för att inte försena starten av linjen. Förstärkningsarbetet innebär betydande inskränkningar i trafiken vilket gör att ombyggnaden till största möjliga del bör ske under sommarens lågtrafik samt att den inte bör ske samtidigt som andra större gatuarbeten, så som t ex reparation av Vasabron och utförande av mitträcke på Centralbron.

För SL tar det cirka ett år att köpa in nya bussar till linjen. Under denna tid kan även trafikantinformationen installeras för att vara i funktion till trafikstart.

De flesta hållplatserna längs linjen är redan ombyggda. Om beslut i frågan tas senast våren 2002 beräknas resterande 7 hållplatser kunna projekteras hösten 2002 för att utföras under 2003.

Endast ett fåtal signalreglerade korsningar längs linjen har signalprioritering. Projektering och utförande av signalprioriteringen i de cirka 20

korsningar som berörs bedöms kunna utföras under 2003, förutsatt att kontoret inte ges i uppdrag att prioritera andra typer av projekt.

Kostnader

Kostnader för gatuåtgärder, signalprioritering samt trafikantinformationssystem föreslås bekostas av Gatu- och fastighetskontor och AB Storstockholms lokaltrafik med femtio procent vardera. Förslag till avtal finns i bilaga 1. Motsvarande avtal finns för linjerna 1, 3 och 4.

Uppskattade kostnader:

| | |
|--|------------|
| Hållplatsåtgärder, 8 platser | 6,0 Mkr |
| Prioritering i 19 signalreglerade korsningar | 5,0 Mkr |
| Förstärkning av Slussen | 4,5 Mkr |
| Trafikantinformation | 2,5 Mkr |
| Framkomlighetsåtgärder | |
| Kungsträdgårdsgatan | 1,0 Mkr |
| Norrlandsgatan/Smålandsgatan | 1,0 Mkr |
| Birger Jarlsgatan | 1,0 Mkr |
| Övriga diverse åtgärder | 1,0 Mkr |
| Beräknad kostnad för Stomlinje 2 | 22 Mkr |

Erforderliga medel för åtgärder inför införandet av stomlinje 2 finns avsatta i flerårsprogrammet.

Samråd

SL har tidigare meddelat att körvägen på Södermalm som beskrivits ovan ligger helt i linje med deras önskemål. När det gäller linjens fortsatta sträckning efter Odenplan har SL hävdade att den tidigare överenskommelsen mellan staden och SL, om att linjens ändhållplats på norra sidan skall vara Karlbergs station, fortfarande skall gälla. Att ha Odenplan som ändhållplats ansåg de strida mot grundtanken med stomlinjerna eftersom syftet var att dessa ska knyta ihop spårsystemen. De påpekade även att behovet av plats för tidsreglering innebär att andra linjer måste flyttas bort från Odenplan.

Vid möte mellan Gatu- och fastighetskontorets kollektivtrafikutskott och SL:s Centrala regionstyrelse 2002-03-07 meddelade SL att man accepterar att linjen vänder vid Odenplan förutsatt att åtgärder genomförs för att ge bussen god framkomlighet längs linjen. Birger Jarlsgatan nämndes som särskilt viktig sträcka där framkomligheten behöver förbättras.

Problemet med plats för linje 2 att tidsreglera vid Odenplan bedöms idag inte vara lika stort. Linjeförändringar hösten 2002 medför att bättre förutsättningar skapas vid Odenplan.

Kontorets förslag/synpunkter

En markant ökning av antalet resenärer visar att stomlinjerna är efterfrågade och uppfattas som en stor förbättring gentemot tidigare busstrafik, trots att målsättningen rörande framkomlighet inte kunnat klaras. Ett bra bussnät är avgörande för stadens trafikbehov. Kontoret anser därför att det är en fördel om resterande stomnätlinjer i möjligaste mån införs så att det erhålls ett

komplett stomlinjenät i innerstaden. Kontoret föreslår således att gatuåtgärder inför en start av stomlinje 2 bör påbörjas snarast.

För att uppfylla målet om god framkomlighet för stomlinjerna, bör erforderliga framkomlighetsåtgärder längs linjen genomföras för stombusslinje 2.

Kontoret föreslår därför att Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att:

Gatu- och fastighetskontoret ges i uppdrag att i samråd med SL genomföra erforderliga ombyggnader inför starten av stomlinje 2 med redovisad sträckning mellan Norra Hammarbyhamnen och Odenplan.

Gatu- och fastighetskontoret ges i uppdrag att i samråd med SL se över utformningen av Birger Jarlsgatan så att en lösning med acceptabel framkomlighet för stomlinjebussarna kan åstadkommas.

SLUT