



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

2003-04-03

Dnr 03-331-643

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Stombussarnas framkomlighetsproblem, skrivelse från Roger Mogert (s)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att genomföra framkomlighetsstudier på de gator där stombussarna har problem i Stockholms innerstad samt återkomma till nämnden med förslag på åtgärder.
2. Uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att årligen inkomma med en redovisning av stombussarnas framkomlighet till Gatu- och fastighetsnämndens Kollektivtrafikutskott.
3. Överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på skrivelsen från Roger Mogert (s).

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Innerstadens stombusslinjenät består idag av tre linjer, en fjärde planeras tas i drift i januari 2004. Vid införandet av stomlinjenätet var en av förutsättningarna att bussarna skulle ges god framkomlighet. Målet var att medelhastigheten skulle öka från 15 km/h till 22 km/h, detta har inte uppnåtts.

Roger Mogert (s) har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden uppmärksammat stombussarnas framkomlighetsproblem i Stockholms

Bilaga 1: Skrivelse från Roger Mogert (s)

innerstad och den risk för minskat kollektivt resande detta riskerar leda till. Han föreslår att nämnden ska ge Gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att studera bussarnas framkomlighetsproblem. Kontoret delar uppfattningen att det är befogat att studera framkomlighetsproblemen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Planeringen för införande av ett stomnät för innerstadens busstrafik startade 1992. Nätet var tänkt att bestå av fem linjer varav linje 1, 3 och 4 tagits i drift. Linje 2 planeras tas i drift 7 januari 2004. Linje 5 kommer inte att tas i drift.

En av förutsättningarna för stomnätet var att bussarna skulle ges god framkomlighet. För att uppnå detta skulle bussarna så långt möjligt ges reserverade körfält samt prioritet i ett stort antal korsningar längs stomnätet.

Inför starten av stomlinje 2 genomförs åtgärder för att förbättra framkomligheten på Birger Jarlsgatan samt i korsningarna Kungsträdgårdsgatan/Hamngatan och Norrlandsgatan/Smålandsgatan.

Ett kontinuerligt samarbete för utbyggnad och utveckling av prioritet för stomlinjebussarna pågår i samarbetsgrupper mellan Gatu- och fastighetskontoret och SL.

Målsättningen vid planeringen av stomnätet var att bussarnas medelhastighet skulle öka från 15 till 22 km/h exklusive hållplatsuppehåll, detta har inte uppnåtts.

Roger Mogert (s) föreslår i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden att nämnden ska uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att studera stombussarnas framkomlighetsproblem på ett antal gator i Stockholms innerstad.

Analys

Stomlinje 1 har under morgonens¹ högtrafik medelhastigheten² 17,4 km/h i riktning mot Essingtorget och 19,1 km/h i riktning mot Frihamnen, motsvarande för eftermiddagens³ högtrafik är 17,6 km/h respektive 18,8 km/h. Lägst medelhastighet har linjen på Kungsgatan vid korsningen med Sveavägen där medelhastigheten är under 10 km/h under hela dagen.

Stomlinje 3 har under morgonens högtrafik medelhastigheten 16,9 km/h i riktning mot Karolinska sjukhuset och 20,1 km/h i riktning mot Södersjukhuset och under eftermiddagens högtrafik 16,3 km/h respektive 17,1 km/h. Sämst är det på sträckan mellan Fridhemsplan och Fleminggatan, där är medelhastigheten endast 7 km/h norrut och 8,1 km/h söderut under eftermiddagens högtrafik. I korsningen Fleminggatan / S:t Eriksgatan har stombussarna nyligen fått prioritet vilket bör ha ökat

¹ Med morgonens högtrafik avses kl 6-9.

² Samtliga medelhastigheter är exklusive uppehåll vid hållplats och är hämtade från SL:s automatiska räkningar 2002.

³ Med eftermiddagens högtrafik avses kl 15-18.

framkomligheten. Även på Torsgatans och Hantverkargatans norra delar har bussarna framkomlighetsproblem med medelhastigheter kring 10 km/h.

Stomlinje 4 har under morgonens högtrafik medelhastigheten 19,5 km/h i riktning mot Radiohuset och 20,6 km/h i riktning mot Gullmarsplan och under eftermiddagens högtrafik 18,6 km/h respektive 18,7 km/h. Lägst medelhastighet uppnås även för denna linje vid korsningen Flemingatan / S:t Eriksgatan.

Linje 46, som trafikerar den blivande sträckningen för stomlinje 2, har under morgonens högtrafik medelhastigheten 16,9 km/h i riktning mot Sveaplan och 23 km/h⁴ i riktning mot Norra Hammarbyhamnen. Under eftermiddagens högtrafik är medelhastigheten 17,3 km/h norrut och 20,2 km/h söderut. I båda riktningarna finns de största problemen vid Norrmalmstorg och på Birger Jarlsgatans södra del. Under eftermiddagens högtrafik är medelhastigheten norrut på Birger Jarlsgatans södra del endast 6,3 km/h. I riktning mot Sveaplan är det även problem norr om Odenplan på Upplandsgatan och Vanadisvägen där medelhastigheterna är nere mellan 7 och 8 km/h.

SL har pekat ut följande sträckor och korsningar där stombussarna har stora framkomlighetsproblem och låg medelhastighet:

- ✗ Torsgatan mellan S:t Eriksgatan och Norra Stationsgatan (linje 3)
- ✗ S:t Eriksgatan mellan Flemingatan och Drottningholmsvägen (linje 1, 3 och 4)
- ✗ Flemingatan / S:t Eriksgatan (linje 1, 3 och 4)
- ✗ Hamngatan vid Norrmalmstorg (linje 2)
- ✗ Kungsgatan / Sveavägen (linje 1)
- ✗ Kungsgatan / Birger Jarlsgatan (linje 1 och 2)
- ✗ Hornsgatan mellan Rosenlundsgatan och Ringvägen (linje 4)
- ✗ Skeppsbron från Slussen och fram till mittkörfälten (linje 2)
- ✗ Birger Jarlsgatan mellan Stureplan och Nybroplan (linje 2)

På Hornsgatan har framkomligheten blivit bättre för stomlinje 4 sedan kollektivtrafikkörfältet öppnades på Liljeholmsbron och fler bilar kör på bron istället för på Hornsgatan. Som nämnts ovan har förhoppningsvis framkomligheten även blivit bättre för stombussarna i korsningen Flemingatan / S:t Eriksgatan sedan bussprioriteringen infördes i början av året.

På de övriga platserna som SL angivit som problem krävs studier av problemens art och omfattning för att kunna avgöra vilka åtgärder som kan och bör vidtas för att öka framkomligheten för busstrafiken.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret delar uppfattningen att det är lämpligt att studera stombussarnas framkomlighetsproblem för att utifrån studien kunna föreslå eventuella

⁴ Osäkert medelvärde då mätvärden för vissa sträckor saknas.

S

åtgärder samt vilka konsekvenser dessa skulle ge dels för stombussarna och den övriga busstrafiken, dels för övriga trafikanter.

För att Gatu- och fastighetsnämnden ska få en god bild av utvecklingen av stombussarnas framkomlighet är det lämpligt att Gatu- och fastighetsnämndens Kollektivtrafikutskott årligen ges en redovisning av utvecklingen.

SLUT