



Handläggare: Tora Gustafsson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 58
tora.gustafsson@gfk.stockholm.se

2002-01-24

Dnr 01-360-3154:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Övergångsställe över Hamngatan vid Norrmalmstorg. Skrivelse från Helena Bonnier (m).

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på skrivelsen.
2. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att ta bort det berörda övergångsstället över Hamngatan vid Norrmalmstorg.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

En sammanställning av olycksstatistik från Vägverket visar att olyckorna med gående på obebakade övergångsställen har ökat i Stockholms stad.

I en skrivelse från Helena Bonnier får kontoret i uppdrag att utreda om det oreglerade övergångsstället över Hamngatan vid Norrmalmstorg kan tas bort eller om det bör signalregleras.

Kontoret anser att det kan tas bort eftersom det finns andra signalreglerade övergångsställen i närheten (ca 35 meter väster respektive 65 meter öster om det aktuella övergångsstället). En signalreglering av övergångsstället kommer att öka bussarnas fördröjning österut med ca 40%.

Bilaga 1: Skrivelse från Helena Bonnier

UTLÅTANDE

Bakgrund

I en skrivelse från Helena Bonnier, se bilaga 1, får kontoret i uppdrag att utreda om det oreglerade övergångsstället över Hamngatan vid Norrmalmstorg kan tas bort eller om det bör signalregleras. Motivet till förfrågan är att övergångsstället anses vara en stor trafikfara.

Övergångsstället kom till efter önskemål från fastighetsägarna i samband med förändringen av torget under 1993 och 1994 och det har ingen avgörande funktion för gångtrafiken i området. Efter införandet har forskning visat att oreglerade övergångsställen utgör en ökad risk för gående.

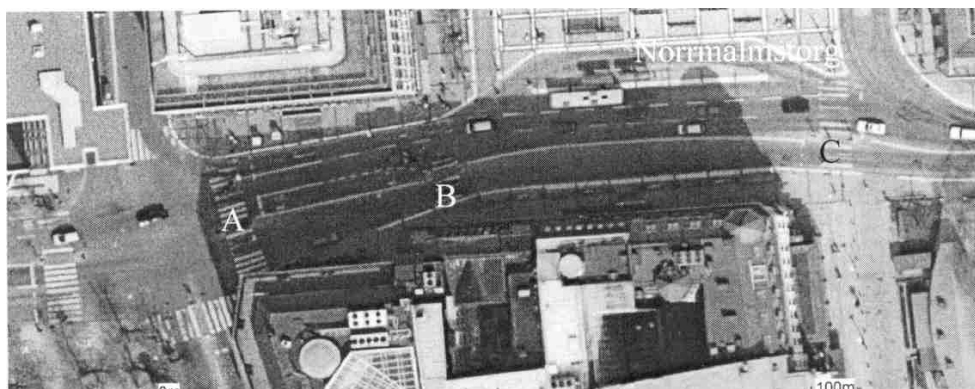
Möjligheter att ta bort övergångsstället

Statistik och forskning visar att vanliga markerade övergångsställen i sig inte ger någon ökad säkerhet för de gående. Det är tvärtom så att risken att dödas eller skadas är avsevärt högre på obevakade övergångsställen vid korsning jämfört med korsning där övergångsställe saknas. Forskningen baseras på risken per gående, man kan alltså inte förklara resultatet med att det är fler som går på övergångsställen än utanför.

Den första maj 2000 fick alla som cyklar kör moped, bil eller andra fordon väjningsplikt mot gående vid obevakade övergångsställen (övergångsställen utan trafiksignal). Det finns idag inga entydiga rapporter som visar på att hur säkerheten vid de obevakade övergångsställena har förändrats efter regel förändringen. Däremot har framkomligheten för gående förbättrats, väntetiden för att ta sig över gatan har minskat.

En sammanställning av olycksstatistik från Vägverket visar att olyckorna med gående på obevakade övergångsställen har ökat i Stockholms stad. Under 18 månader före den första maj 2000 inträffade 2 dödsolyckor och 9 svåra olyckor. Efter första maj 2000 inträffade under 18 månader 2 dödsolyckor och 24 svåra olyckor. Även de lindriga olyckorna ökade från 85 till 108 på de obevakade övergångsställena. Det totala antalet dödade och skadade gående på alla andra platser i staden har under samma period varit i stort sett oförändrat.

Kontoret ser inte några funktionella problem med att ta bort det berörda övergångsstället (B) eftersom det finns signalreglerade övergångsställen ca 35 meter väster (A) respektive 65 meter öster (C) om det aktuella övergångsstället.



Övergångsstället har dock funnits där i snart tio år och fotgängarflödet är lika stort som på det signalreglerade övergångsstället närmare Regeringsgatan. Mellan 7.00-9.00 och mellan 16.00-18.00 passerar drygt 1000 fotgängare var och ett av dessa båda övergångsställen. På det signalreglerade övergångsstället vid Norrmalmstorgs östra sida passerar under samma tid nästan 2000 gående.

Ett borttagande av det oreglerade övergångsstället kommer med största sannolikhet att uppfattas negativt av affärsinnehavare och fastighetsägare på Hamngatans södra sida, eftersom övergångsstället vid samrådet kring utformningen av Norrmalms torg ingick i lösningen.

Möjligheter att signalreglera övergångsstället

När övergångsstället kom till fanns en signalreglering för bussar vid hållplatserna på Norrmalmstorg som nu tagits bort. Detta har ändrat förutsättningarna för signalreglering av övergångsstället.

Det är möjligt att signalreglera övergångsstället. Biltrafiken kommer inte att påverkas eftersom signalerna i A och B samordnas men det kommer att drabba bussarna. I västlig riktning går bussarna tillsammans med bilarna och här påverkas ej fördröjningen. I östlig riktning finns ett särskilt busskör-fält. I detta kan bussarna få ”grönt” två gånger per omlopp. En signalreglering av övergångsstället kommer att påverka den ena av dessa grönperioder så att medelfördröjningen för bussarnas österut i Hamngatan kommer att öka från 14 till 20 sek och den maximala fördröjningen från 35 till 50 sek dvs ungefär 40 %, vilket är en stor försämring för busstrafiken. I västlig riktning kommer bussarna från det ”inre” hållplatsläget att fysiskt få det svårare att ta sig ut eftersom de får en signal närmare hållplatsen.

Kostnaden för att signalreglera övergångsstället beräknas till ca 100 000 kr.

Samråd

Samråd har skett med de fastighetsägare som deltog i förnyelsen av Norrmalms torg. Fastighetsägarna på den norra sidan av Hamngatan anser att övergångsstället kan tas bort men på den södra sidan är man mycket angelägen om att det ska finnas kvar som det är idag dock ej signalreglerat.

SLUT