



Handläggare: Lars Jolérus
Region Innerstad
Teknikbyrån
Tel: 508 26 046
lars.jolerus@gfk.stockholm.se

2001-10-31

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Inriktningsbeslut,
Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Nordsydaxeln/ Centralbron**

FÖRSLAG TILL BESLUT

att Gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att påbörja projekteringen och ta fram erforderliga underlag för genomförandebeslut.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Kurt Kärnsund

SAMMANFATTNING

Nordsydaxeln genom Stockholm omfattar sträckningen från Norra länken- Klarastrandsleden- Blekholmstunneln- Centralbron- Söderleden till Nynäsvägen. Vägsträckan är i hög grad olycksdrabbad.

Olyckor och incidenter är i första hand koncentrerade till Centralbron och avfarten mot Söder Mälmarstrand.

Centralbron svarar för ett oproportionerligt stort antal olyckor och dubbla risken för personskador vid varje olyckstillfälle enligt statistik från Vägverket och Vägassistans. Gatu- och fastighetskontoret ser det som angeläget att genomföra ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder på denna sträcka.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Trafikmängder

Vägsträckan omfattas av stora trafikvolymmer. Den hårdast belastade delen utgörs av Centralbron med 128 000 fordon per vardagsmedeldygn. Därefter följer Söderleden med 85 000 fordon och Klarastrandsleden med 50 000 fordon.

Framkomlighet

Framkomligheten är under dagtid låg längs Nordsydaxeln. De olika vägvägningskapacitet överskrider regelbundet och följden blir köer och trögflytande trafik. De stora trafikmängderna gör vägsträckan mycket känslig för störningar. Olyckor, olyckstillbud, fordonshaverier och liknande störningarna får mycket stora återverkningar i trafikflödet.

Trafiksäkerhet Centralbron

Centralbron är utrustad med en låg mittremsa, detta gör att fordon kan komma över på körbanor för mötande trafik. Mittremsan innehåller dessutom ett antal öppningar utan fungerande krockskydd.

Trafiksituationen söderut på Centralbron är svår för trafikanterna, det förekommer många köfälsbyten med delvis skymd sikt. När det föreligger kö på avfarten mot Söder Mälarsstrand med utbredning längs Centralbron, har trafikanterna mycket kort sträcka för köfälsbyten. Vid sådana tillfällen uppstår det lätt farliga situationer då trafikanter försöker tränga sig in i kön stående i det mellersta köfältet.

Med hjälp av ett trafikstyrningssystem som innehåller en kövarningsfunktion kan man troligtvis reducera antalet olyckor och incidenter.

Dessutom kan enstaka köfält stängas av, detta kan dels minska risken för följdolyckor, dels ger det en säkrare arbetsmiljö för bla. räddningspersonal som ska ta hand om olyckorna.

Personsäkerhet Centralbron

Vid trafikavstängning eller trafikomläggning uppkommer, för den personal som genomför detta, mycket farliga situationer.

I den södra änden av Söderledstunneln, på Johanneshovsbron, har en motordriven fällbom installerats.

Denna fällbom kan manövreras från en för personalen säker plats.

När trafiken är stoppad kan de kompletterande manuella insatserna som krävs utföras på ett mycket säkrare sätt.

Utredningsmaterial

Gatu- och fastighetskontoret, avdelning strategisk trafikplanering, kommer att sammanställa en utredning gällande införande av ett trafikstyrssystem och förbättring av tunnelsäkerheten längs Nordsydaxeln.

Kontorets förslag till åtgärder bygger på de slutsatser som framkommit i utredningsarbetet.

Kontorets förslag

Gatu- och fastighetskontoret föreslår följande åtgärder för att höja trafiksäkerheten och personsäkerheten på Centralbron.

1. Mittbarriär i betong med samma standard som på Essingeleden.
2. Betongen i de två körfälten närmast mittbarriären omisoleras. Denna åtgärd är nödvändig för att inte mittbarriären skall behöva rivas när den återstående delen av Centralbron kräver en omisolering. Detta innebär en tidigareläggning i underhållsplanen.
3. Överledningsplatsen för trafikomläggning vid Söderledstunnelns norra mynning flyttas norrut och krockskydd installeras. Motordriven fällbom installeras på Centralbron, denna underlättar avstängning av Söderledstunnel i Södergående riktning. Säkerheten för räddningspersonal och personal som genomför trafikavstängningar och liknande höjs avsevärt.
4. Möjligheten att installera ett trafikstyrssystem på Centralbron i södergående riktning utreds särskilt. Trafikstyrssystemet bör innehålla funktioner för kövarning, trafikomläggning, avstängning av körfält och omställbara hastighetsskyltar. Den permanenta vägs skyltningen förbättras i syfte att minska risken för sena körfältsbyten. Trafikstyrssystemet skall vara så beskaffat att det möjliggör vidare utbyggnad av detta.

Kalkylerat investeringsbehov

I budgeten finns det utrymme att genomföra dessa åtgärder utom den tidigarelagda omisoleringen av Centralbron. Detta får prövas i kommande treårsprogram.

Överledningsplats, Söderledstunneln, norra	9 000 kkr
Mittbarriär Centralbron	10 000 kkr
Isolering av Centralbron, 2 körfält	16 000 kkr
Trafikstyrssystem, Centralbron	20 000 kkr
Projektering	4 000 kkr
Projektledning	1 000 kkr

Summa	60 000 kkr

S

Kalkylerad ökad driftkostnad, utöver kapitalkostnaden

Driftkostnaden för de nya installationerna beräknas bli ca. 200 kkr/år.

Översiktlig tidplan

Inriktningsbeslut	2001-11-20
Projektering färdigställd	2002-04-01
Genomförandebeslut	2002-10-01
Byggstart	2003-02-15
Färdigställande av entreprenad	2003-11-01

Utvärdering

De utförda åtgärderna skall genomgå en omfattande utvärdering.

Kriterier för utvärdering skall vara:

- Trafiksäkerhetshöjande effekter
- Personsäkerhetshöjande effekter
- Miljöpåverkan
- Förbättrad framkomlighet

SLUT