



Mats Fager
Staffan Forsell
Trafikplanering
08-508 262 49
Staffan.forsell@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Avvägningsprinciper för framkomlighet. Inriktningsbeslut samt förslag på konkreta åtgärder.

Förslag till beslut

1. Trafik- o renhållningsnämnden godkänner lägesredovisning och inriktning för det fortsatta arbetet med avvägningsprinciper.
2. Trafik- o renhållningsnämnden fattar inriktningsbeslut om signalreglering av övergångsstället över Hamngatan vid NK med delegation till förvaltningschefen att fatta genomförandebeslut efter detaljprojektering.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande utgör en ytterligare lägesrapport av kontorets arbete med framkomlighetsåtgärder. Frågor kring regional framkomlighet på ett primärt vägnät, trimningsåtgärder samt hantering av trafikstörande arbeten berörs. Vidare föreslås ett antal konkreta åtgärder, bl.a. signalreglering av övergångsstället över Hamngatan vid NK.



Bakgrund

Ärendets tidigare behandling

För att förbättra framkomligheten bedriver kontoret ett samlat arbete som inbegriper åtgärder på såväl regional nivå, som på en mer detaljerad nivå på stadens gatunät. Detta tjänsteutlåtande utgör en ytterligare lägesrapport av kontorets arbete med framkomlighetsåtgärder. Vid Trafiknämndens behandling av verksamhetsplanen för 2007 gav nämnden kontoret i uppdrag att på försök ta bort genomfartsförbud och gatuavstängningar på strategiska ställen i staden. Efter utvärdering tar nämnden ställning till eventuellt permanentande. Tidigare har arbetet redovisats i nämnden i december 2006, *Flaskhalsar i Stockholmstrafiken. Inriktningsbeslut för fortsatt arbete med framkomlighetsåtgärder* dnr. T2006-300-02863) samt i februari 2007: *Ökad framkomlighet. Planering och förslag till konkreta åtgärder. Inriktningsbeslut* (dnr. T2006-300-02863:2). I augusti redovisades försök till förändringar av gaturegleringar i innerstaden Dnr. T2006-300-02863:2. I dessa tjänsteutlåtanden redovisas bland annat

- Organisation för arbetets bedrivande
- Inrättandet av en regional styrgrupp för framkomlighet tillsammans med Vägverket Region Stockholm (VST) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).
- Ytterligare förbättringar i arbetet med störningshanteringar.
- Kapacitetsstudier vid E4/E20 vid Norra Station
- Prioriterat omledningsstråk Liljeholmsbron - Västerbron
- Försök med borttagning av vissa förbud mot fordonstrafik

Trängselskatterna permanentades i juli 2007. Under hösten har trafikutvecklingen följts med s.k. månadsindikatorer. En fullständig utvärdering av hur höstens trafik påverkats presenteras under första kvartalet 2008.

Avvägningsprinciper

Anspråken på stadens begränsade gatuutrymme är stora och ofta uppstår målkonflikter mellan olika trafikantslag och särintressen som framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Avvägningar mellan dessa, ibland motstridiga, intressen görs i all trafikplanering. Genom att ta fram principer för avvägningar och prioriteringar i olika planeringsfrågeställningar underlättas kommunikation av stadens ställningstaganden till boende och näringsliv. Grundprincipen är att skilja på det primära vägnätet och det lokala gatunätet.

Regional framkomlighet och det primära vägnätet

Den helt övervägande delen av regionens fordonstrafik går på vägar och gator där staden eller VST är väghållare. Under de närmaste åren genomförs ett antal angelägna projekt som ställer stora krav på en effektiv störningshantering under genomförandetiden. Den goda och nära samverkan som redan finns mellan staden

och de övriga trafikverken behöver ytterligare förtydligas. Samplanering sker såväl inom respektive projekt som inom den regionala styrgruppen för framkomlighet, och ett gemensamt underlag utarbetas där planering och tidplan för de olika projekten framgår.

Under den aktuella tidsperioden fram till 2015, innan de stora investeringarna tillför ny kapacitet, kommer ett historiskt sett ovanligt stort inslag av arbeten som påverkar den dagliga trafiken att pågå i staden. Inte sedan 50- och 60-talen har så många stora stads-, väg- och spårutbyggnader pågått samtidigt i innerstaden och dess närhet. Behovet av ett gemensamt tydligt utpekat regionalt primärt vägnät framstår allt tydligare. Ett sådant primärt vägnät för trafiksamverkan föreslagits för styrgruppen för regional framkomlighet i december 2007.

Det primära nätets funktionalitet i sig och i samverkan med spårtrafiken har stor betydelse för att regionen ska vara attraktiv för boende, företagsamhet och besök. I detta nät (se preliminär version i bilaga 1) ingår vägar och gator som antingen har viktig regional funktion genom stor trafikmängd (fordon/dygn), stort antal busspassagerare (approximativt lika med stombusslinjer) eller utgör viktig omledningsväg.

På det primära nätet är den regionala framkomligheten det tyngsta intresset och ett gemensamt förhållningssätt mellan väghållarna (och i tillämpliga delar SL) eftersträvas vad gäller information, trafikstyrning, trafikreglering, trimningsåtgärder, samordning av trafikstörande arbeten, driftinsatser samt regler för trafikanordningsplaner (TA-planer), upplåtelser och evenemang. Trafik Stockholm får genom det fördjupade samarbetet en ännu viktigare roll.

Principer för det primära vägnätet

De områden där målkonflikter oftast uppstår gäller trafikstyrning och trafikreglering samt vägarbeten/upplåtelser. Kontoret föreslår att följande principer föreslås bli vägledande för det primära nätet. Föregångare är Londons arbetsmetodik med att prioritera rörliga större trafikströmmar på vissa stråk, se vidare i bilaga 3.

- Låg snitttid är viktigt men förutsägbar restid ännu viktigare.
- Rörlig trafik prioriteras framför stillastående. Dubbeluppställning utgör ett av de största oförutsägbara framkomlighetshindren i innerstaden och kan på grund av övervakningsreglerna inte undvikas med mindre än att stoppförbud införs. I praktiken innebär detta bland annat att uppställning på hårt belastade gatuavsnitt inte tillåts under högrafiktid {red routes} och att övervakningen här prioriteras.



- Stora (ofta regionala) strömmar prioriteras framför mindre (ofta lokala). I praktiken innebär detta mer rampstyrning, förbud mot små störande vänstersvängande flöden mm.
- Trafikintressena ges ökad vikt vid gatuarbeten/evenemang. I praktiken samordning av aktiviteter, mer natt- och helgarbeten, skärpta framkomlighetskrav för TA-planer mm.

Det finns också ett regionalt cykelnät vars funktionalitet är viktig. Många av de mest trafikstörande arbetena de kommande åren kommer att ske sommartid då cykelnätet har potential att ta hand om trafik på kort och medellång distans. På vissa ställen finns intressekonflikter mellan framkomligheten på de båda regionala näten. Kontoret kommer att göra en genomgång av möjligheterna att förbättra dessa punkter på kortare och längre sikt.

Lokala nätet

På de lokala näten blir avvägningen mellan rörlig och stillastående trafik en annan. Här är det ofta olämpligt med högre hastighet än 30 km/tim och utökade parkeringsutrymmen som sänker framkomligheten kan accepteras. Dock måste brandförsvarets utrymmesbehov beaktas. Med ett lägre tempo ökar de oskyddade trafikanternas säkerhet. Utgångspunkten är att skyltad hastighet efterlevs.

Trimningsåtgärder

Kontoret emotser den diskuterade möjligheten att finansiera samplanerade trimningsåtgärder för bättre regional framkomlighet med intäkter från trängselskatten. Trafikkontoret, SL och Vägverket har gemensamt tagit fram ett förslag på trimningsåtgärder som bedöms ha god effekt på framkomligheten. Åtgärderna har fördelats i fyra grupper:

- Snabba trimningsåtgärder med mindre ombyggnader.
- ITS på primära vägnätet..
- Utveckling av Trafik Stockholm och övrig ITS.
- Särskilda åtgärder under byggperioderna.

Under 2008-09 kommer trimningsåtgärder genomföras på bland annat infarterna till Stockholm och för att förbättra Södra Länkens funktion. Nämnden kommer att föreläggas detta i särskilt ärende.

Hantering av trafikstörande arbeten på primära nätet

Under år 2008 kommer trafiksystemet påverkas av nödvändiga underhållsarbeten. Med utgångspunkt av erfarenheterna från arbetena sommaren 2007 planerar kontoret att genomföra ett antal framkomlighetsförbättrande åtgärder på delegation enligt tidigare beslut i nämnden. Beslut om eventuell permanentning fattas i trafikinämnden efter utvärdering av effekterna.

Huvudpunkter inför sommaren 2008 planeras bli:

- Gemensamma (VST+TK+SL) trafikinformationer i mars, maj och augusti.
- Permanent öppning av Rutger Fuchsgatan vid Skansbron.
- Införande/utökning av red route-konceptet på
 - S:t Eriksgatan, Långholmsgatan och Torsgatan,
 - Sveavägen
 - Hamngatan.
- Tydlig skyltning av omledningsvägnät.
- Ett signalreglerat övergångsställe anläggs på Hamngatan. Åtgärderna beskrivs nedan.
- Omprogrammering av ett antal signalanläggningar för ökad mängd trafik i omledningsvägnät för nordsydaxeln.
- Justeringar av trafikföringen i Slussen .
- Förbättringar av cykelstråket mellan Farsta och City.

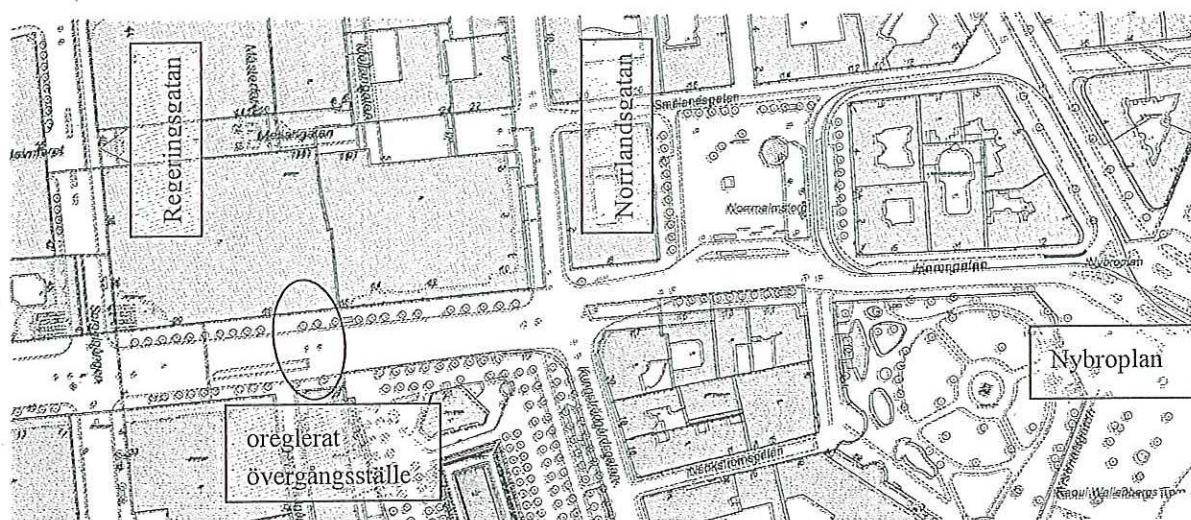
Planeringen inför sommarens arbete med framkomlighet under reparationerna av nord-sydaxeln är påbörjad och kommer att redovisas i särskilt ärende för nämnden under första kvartalet 2008.

Åtgärder för ökad framkomlighet på Hamngatan

Kontoret fick i maj 2007 i samband med ärendet om *Väg- och gatuarbeten under 2007 med stor inverkan på den regionala framkomligheten* i uppdrag av nämnden att se över det oreglerade övergångsstället på Hamngatan.

En genomgång av sträckan visar att Hamngatans oreglerade övergångsställe ger negativa effekter på fordonstrafikens framkomlighet. Detta kan avhjälpas med att signalreglera övergångsstället. En signalreglering är också en förutsättning för att med bibehållet övergångsställe skapa samordning mellan trafiksignalanläggningarna på Hamngatan. Andra mindre åtgärder, som borttagning av taxizonen , kan också öka framkomligheten men föreslås genomföras först om inte den nya signalanläggningen ger tillräcklig effekt. Framkomlighetsproblem på Hamngatan finns i huvudsak för trafik som färdas Hamngatan västerut. Trafiken på Hamngatan kommer till stor del från Strandvägen, och i trafiksignalanläggningen Strandvägen/Artillerigatan regleras inflödet.

Med undantag av det befintliga oreglerade övergångsstället är samtliga korsningar och övergångsställe på Hamngatan reglerade med trafiksignaler i samordnade system.



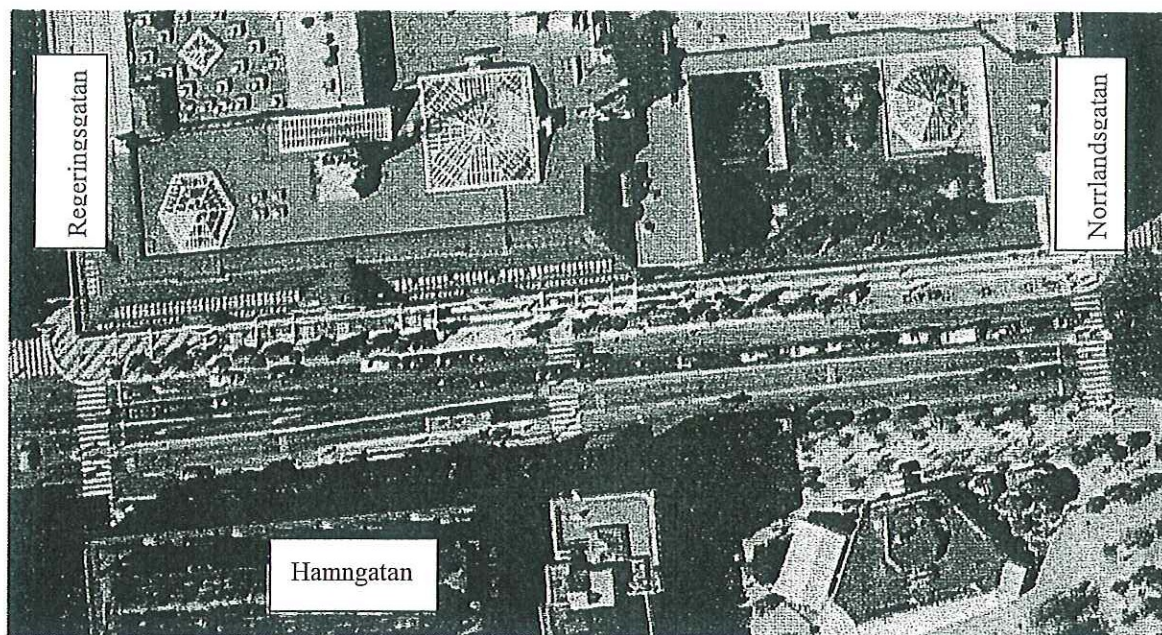
Figur 1. Översikt Hamngatan.

Sträckan Nybroplan - Norrlandsgatan

Huvuddelen av trafiken ankommer Hamngatan via två körfält från Strandvägen. I Hamngatans första kvarter råder stoppförbud 15 meter efter korsningen med Nybroplan, se rödmarkering i figur 1. Efter denna sträcka breddar Hamngatan upp något och möjliggör plats för angöring längs kantsten parallellt med dubbla körfält fram till kvarterets slut. Inre körbanan delas med spårvagn. Total bredd för uppställning och dubbla körfält är åtta meter. Målning mellan körfält saknas. Oftast utbildas två rörliga körfält men bredden är för smal för att två rörliga fält alltid ska kunna upprätthållas. Ett förlängt stoppförbud fram till Nörmalmstorg skulle förbättra framkomligheten. Trafiken matas sedan i två körfält fram till korsningen med Norrlandsgatan där ett körfält finns för vardera vänstersväng, högersväng och rakt fram.

Sträckan Norrlandsgatan - Regeringsgatan

Fordonstrafik leds västerut i ett körfält. Parallellt med detta löper busskörfält längs kantsten. På sträckan finns ett obevakat övergångsställe i direkt anslutning till busshållplats ca 95 meter efter Hamngatans korsning med Norrlandsgatan. Cirka 80 meter väster om övergångsstället finns korsningen Hamngatan/Regeringsgatan. Trafiken leds österut i två körfält där det yttersta är busskörfält. Mellan kantsten och fordonskörfält finns cykelbana. Sträckan trafikeras av busslinjerna 47 och 69.



Figur 2. Flygfoto Hamngatan 2006.

Fotgängarnas företräde på övergångsstället leder till köbildning, vilket gör att korsningen Hamngatan/Regeringsgatans kapacitet inte till fullo utnyttjas då fordonen inte hinner igenom korsningen. Som figur 2 visar inträffar att korsningen Hamngatan/Norrlandsgatan blockeras.

För att dämpa övergångsställets negativa effekter på fordonstrafikens framkomlighet finns två alternativ. Ett är att reglera övergångsstället med trafiksignaler, ett annat att ta bort övergångsstället och/eller busshållplatsen. Kontoret kommer att samråda med SL angående hållplatsens utformning. Kostnad för signalreglering av övergångsstället är cirka 500 000 kr.

Konsekvenser

Reglering med trafiksignaler på övergångsstället leder till förbättrad framkomlighet för fordonstrafik och möjliggör signalteknisk samordning mellan sträckans befintliga anläggningar. Detta ger högre kapacitet i trafiksystemet som leder till kortare köer. Nackdelen med signalreglerad överfart är att den kan ha negativa effekter på oskyddade trafikanter trafiksäkerhet. Bussar i riktning mot Kungsträdgården anländer Hamngatans hållplats under röd signal för gående. Bedömningen är att vissa avstigande och påstigande passagerare kommer att gå mot röd signal. Då trafiksignal för gående anpassas efter samordningen för fordonstrafiken blir väntetiden lång. Även denna väntetid kan ge problem om gående väljer att korsa Hamngatan mot röd signal.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner denna lägesredovisning och inriktning för det fortsatta arbetet med framkomlighet och att det primära vägnätet prioriteras enligt förslag. I enlighet med tidigare beslut i nämnden genomförs en stor del av åtgärderna som tillfälliga omläggningar, där nämnden senare tar ställning till eventuell permanentning. Vidare föreslås att nämnden fattar inriktningsbeslut om signalreglering av övergångsstället över Hamngatan vid NK med delegation till förvaltningschefen att fatta genomförandebeslut efter detaljprojektering.

Slut