

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 266 86**Till**
Trafiknämnden
2014-12-11

Förbättrad framkomlighet för buss och cykel på Kungsbron. Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets revidering av utgiften för genomförande av åtgärder på Kungsbron till 10,5 mnkr.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kungsbron mellan Vasagatan och Blekholmsterrassen har tidvis dålig framkomlighet för både stombusslinje 1 och cykeltrafik. Trafiksäkerheten i korsningen Kungsgatan-Vasagatan behöver också förbättras. Trafikkontoret föreslår att kollektivtrafikkörfält och cykelfält anläggs på sträckan mellan Blekholmsterrassen och Vasagatan samt att trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder genomförs i korsningen till en utgift om ca 10,5 mnkr.

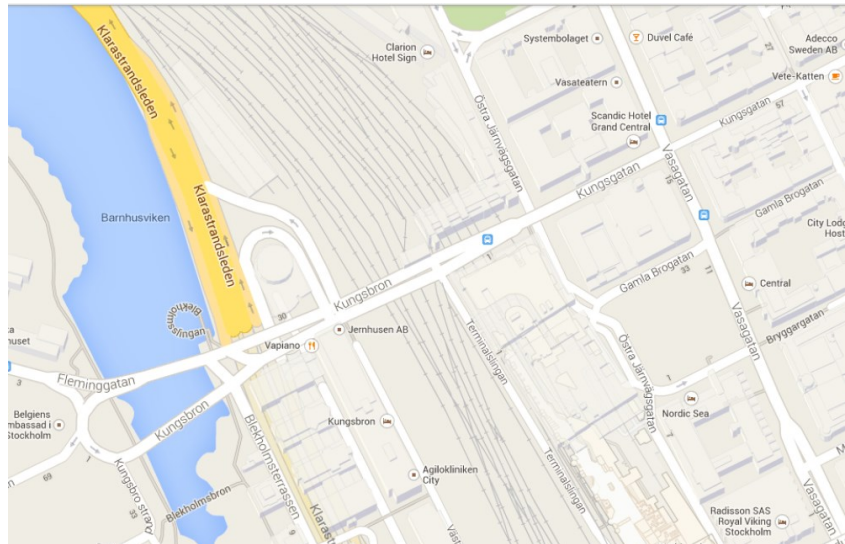
Trafik- och renhållningsnämnden fattade ett genomförandebeslut i ärendet i februari 2014. Kalkylen låg då på ca 6,5 mnkr. Projektets totala kostnad, inklusive tidigare upparbetat, beräknas nu uppgå till cirka 10,5 mnkr varav anläggningskostnaden är cirka 8,0 mnkr. Den ökade kostnaden förklaras av en mer

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 86
Växel 08-508 272 00
per-ake.tjarnberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

komplexerad projektering av brunnar och broskarvar än vad som förutsågs. Hela sträckan kommer även att beläggas med nytt yttskikt. Kontorets vilja att utföra arbetet under hösten/vintern 2014 påverkade möjligen också storleken på inkomna anbud.

Bakgrund

Kungsbron mellan Vasagatan och Blekholmsterrassen har tidvis dålig framkomlighet för både buss och cykeltrafik. Bussar har ibland även svårt att nå Cityterminalen. Terminalen trafikeras också av SL-trafik. Trafiksäkerheten behöver förbättras på sträckan, men framför allt i korsningen Vasagatan-Kungsgatan.



Översikt



Kungsgatans/Kungsbrons bredd varierar mellan 26-30 m och har ett eller flera körfält i vardera riktningen. Gatan har bitvis en mycket bred mittrefug.

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Sträckan Vasagatan-Blekholtsterrassen

I cykelplan för Stockholm är sträckan identifierad som pendlingsstråk. I östlig riktning finns ett cykelfält mellan Kungsbroplan och Blekholtsterrassen. I västlig riktning finns en enkelriktad cykelbana med en bredd av 1,75 meter mellan Terminalslingan och Kungsbroplan. I övrigt sker cykling i blandtrafik. Ca 2 600 cyklar per dygn trafikerar sträckan. Övriga fordon är ca 9 300 per dygn österut och 6 500 västerut.

Stombusslinje 1 trafikerar sträckan. Medelhastigheten är under målet om 20 km/h. Busstrafik till och från hela Sverige angör Cityterminalen från Kungsgatan och det finns också en ca 50 meter lång bussparkering för bussar som ska in till terminalen.

Ett uttag av olycksstatistik från Strada visar att på sträckan mellan Terminalslingan och Vasagatan har 14 olyckor registrerats sedan 2008. De vanligaste olyckorna är mellan gående-cykel, gående-personbil samt cykel-personbil. Totalt har 3 allvarliga olyckor registrerats.

Korsningen Kungsgatan-Vasagatan

I korsningen Kungsgatan-Vasagatan finns två körfält i den västliga tillfarten, men med tillräcklig bredd för att rymma tre bilar. I nordlig respektive sydlig tillfart är det två körfält. Den östliga tillfarten har endast ett körfält som är reserverat för buss, taxi och transporter.

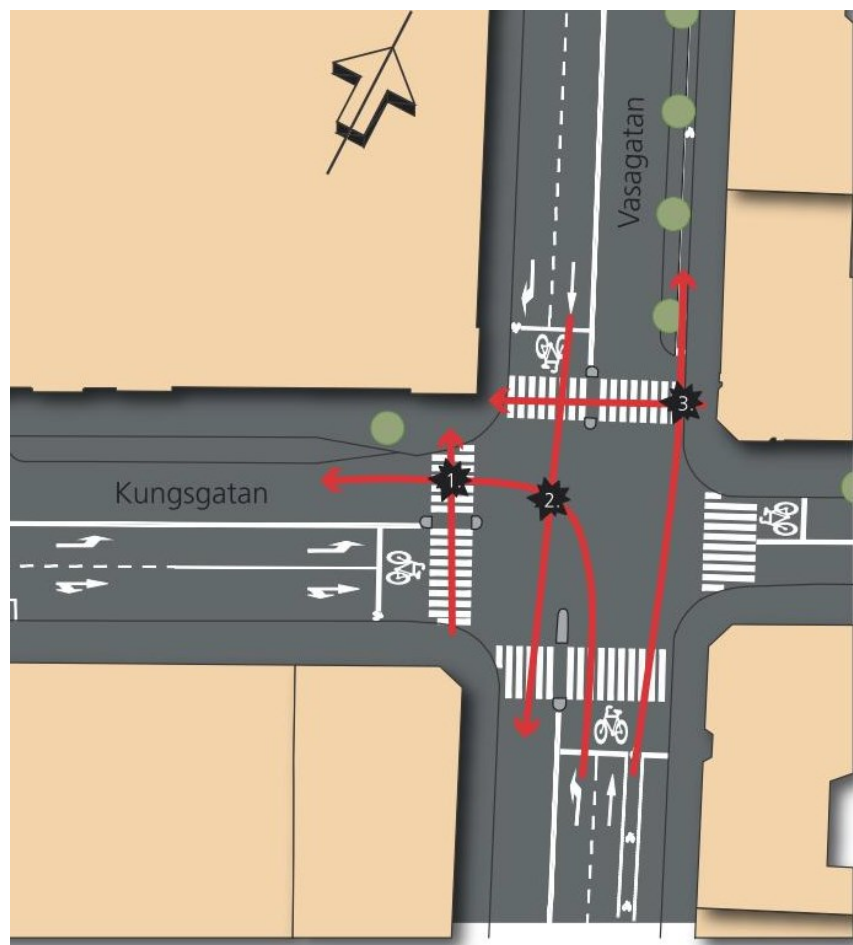
I korsningen har 18 olyckor registrerats sedan 2008, varav 3 klassats som svåra olyckor. Även här dominerar kategorin gående-bil. Korsningen har identifierats inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet som en av de viktigaste korsningarna i staden att förbättra.

För att få en bättre kännedom om hur korsningen fungerar idag och vilka åtgärder som är lämpliga har kontoret låtit göra en konfliktstudie hösten 2013. Under de 18 timmar som observationerna genomfördes noterades totalt 172 konfliktsituationer. Hälften av dessa bedömdes som allvarliga. Utöver dessa konflikter noterades 94 situationer då korsningen blockerades och 68 otillåtna svängrörelser.

Vid en sammanställning av de trafikantslag som är inblandade i konflikterna är det tydligt att personbilar och fotgängare är de trafikantgrupper som är mest inblandade i både allvarliga och

icke-allvarliga konflikter. MC är inblandade i procentuellt flest allvarliga konflikter och även cyklister är inblandade i fler allvarliga än icke-allvarliga konflikter.

Konflikterna är ofta kopplade till att trafikanter går eller kör mot rött, men det finns också orsaker att finna i korsningens utformning. I figuren nedan framgår de punkter där flest konflikter inträffat. Punkt 1 och 2 är kopplade till vänstersvängande från Vasagatan mot Kungsbron. Totalt 73 konflikter involverar vänstersvängande motorfordon från Vasagatan mot Kungsgatan. Några av dessa konflikter involverar fler än två trafikanter. Konflikterna uppstår då perioden med förgrönt för vänstersvängande upphör och övergår i en blandfas med norra tillfarten, vilket också inkluderar grönt för gående tvärs västra tillfarten. Vänstersvängande gasar på när de ser att fordon börjar köra i norra tillfarten och vid de tillfällen fotgängare ska passera Kungsgatans västra tillfart tvingas de bromsa kraftigt. Detta problem gör att korsningen tidvis blockeras.



Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Ca 60 % av alla konflikter i korsningen är koncentrerade till de tre punkterna

Tidigare beslut

I mars 2009 beslutade nämnden om trimningsåtgärder på sträckan Terminalslingan-Vasagatan (Dnr T2009-400-00344). Åtgärderna kunde av utrymmesskäl inte utföras under den tid fastigheten i Kv. Klockan 1 byggdes om till hotell. Med anledning av att framkomlighetsstrategin och cykelplanen antagits har kontoret sett över det tidigare förslaget och sett behov av kompletterande åtgärder. Mot bakgrund av detta presenterade kontoret i februari 2014 ett nytt förslag till beslut om genomförande av buss- och cykelåtgärder på Kungsbron och Kungsgatan mellan Vasagatan och Blekholmsterrassen. Trafik- och renhållningsnämnden beslutade enligt detta förslag 2014-02-06 (Dnr T2013-320-06228). Kostnaden beräknades då till ca 6,5 mnkr.

Förslag till åtgärder

Kontoret föreslår åtgärder med inriktning att förbättra framkomligheten för pendlingscykling och stombusstrafik. Utgångspunkten är cykelfält med 2 m. bredd enligt bilden nedan samt åtgärder som genomgående gång- och cykelbanor där det är möjligt med tanke på brokonstruktion. Ett tidsbegränsat (7-9 och 15-18) busskörfält anläggs mellan Blekholmsterrassen och Vasagatan i riktning österut.

Konfliktstudien påvisar behov av att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningen med Vasagatan. En tydlig problematik finns kring hur korsningens signalomlopp är programmerat varför kontoret föreslår att signalanläggningen omprogrammeras.

Två lastplatser och tre bussupställningsplatser vid Kungsbron 19-21 och en lastplats vid Kungsgatan 65 tas bort. Vidare flyttas två belysningsmaster. Körfältsmålningen på Vasagatan justeras också efter flytt av signalrefuger för att inrymma ett cykelfält i den norra tillfarten.

Omisolering utfördes på Kungsbrons tätskikt 1994, standarden bedöms vara i så gott skick att någon omisolering inte planeras före 2025.

En lösning med cykelbanor längs hela sträckan föreslogs och bedömdes innan projekteringen men förkastades på grund av kanstensflyttning på hela sträckan. Det bedömdes medföra orimligt stora kostnader eftersom tätskiktet skulle påverkas negativt och behöva en översyn. När tiden är inne för omisolering

av brokonstruktionerna på sträckan kan cykelbanor införas och en omfördelning av körytorna vara lämpligt att utföra.



Cykelfält — — — Kollektivkörfält — — —

Analys och konsekvenser

Kontoret bedömer att åtgärderna sammantaget kommer att skapa högre trafiksäkerhet, framför allt i korsningen Kungsgatan-Vasagatan, och bättre framkomlighet för de kapacitetsstarka trafikslagen buss och cykel.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Cykelfältet mellan Blekholmsterrassen och Vasagatans pendlingsstråk förväntas medföra att restiden för cyklister i denna förbindelse kortas och att trafiksäkerheten förbättras avsevärt. Ett nytt signalprogram i korsningen Kungsgatan-Vasagatan tar bort en konfliktsituation och kommer att förbättra trafiksäkerheten för gående.

Busskörfältet förväntas öka framkomligheten och förkorta restiden för stombusslinje 1. En uppskattning är att restiden förkortas med över en minut i högtrafik. Även busstrafik in mot Cityterminalen kommer att få förbättrad framkomlighet.

Framkomligheten för biltrafik bedöms inte minska. Busskörfältet tar inte något bilkörfält i anspråk, före korsningen med Vasagatan kommer det försettningsvis vara två körfält, men möjligheten att ställa tre bilar i bredd kommer inte att finnas. Den framkomlighet som eventuellt går förlorad genom det tidsbegränsade busskörfältet bedöms mer än väl kompenseras av ökad framkomlighet i korsningen Kungsgatan-Vasagatan.

Gestaltning

Inverkan på gatans gestaltning blir begränsad då åtgärderna endast gäller justering av refuger, ett upphöjt övergångsställe och målning av buss- och cykelfält. Kantstenlinjen utanför Hotell Grand Central kommer dock att flyttas för att skapa en bredare gångbana och en rak och mer stadslik kantsten fram till busshållplatsen vid Kungsbron 12. Här kommer även bilparkering att vara möjlig.

Lastzoner/angöring/parkering

Tre bussupställningsplatser och tre lastplatser längs Kungsbron och Kungsgatan tas bort. Det finns god parkeringskapacitet för bussar på Barnhusbron varför bussupställning i stället kan hänvisas dit. Godshantering ska i huvudsak ske från lastfaret med infart från Blekholmsgatan, men angöring kan också utföras på hela sträckan under tider utanför rusningstrafik (9-15) då parkeringsförbud råder.

Reviderad tidplan

Åtgärderna har utretts under 2013 och projekterats under vintern 2013-2014. Upphandling under våren 2014 och genomförande planerades till hösten 2014, men avbröts då det enda anbudet som inte förkastades var för högt. Ny upphandling planeras till vintern 2015 och genomförande bedöms kunna utföras till våren 2015.

Ekonomi

I kontorets tidiga kalkyl av projektet bedömdes kostnaden uppgå till 6,5 mnkr. Den nya bedömningen av projektets totala kostnad, inklusive tidigare upparbetat, är att kostnaden kommer att uppgå till cirka 10,5 mnkr varav anläggningskostnaden är cirka 8,0 mnkr. Den ökade kostnaden förklaras av:

- Komplicerad projektering av brunnar och broskarvar
- Hela sträckan beläggs med nytt ytskikt
- Kontorets vilja att skynda på utförandet under hösten/vintern 2014 påverkade möjligen storleken på inkomna anbud.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden beslutar om genomförande av cykel- och busskörfält på Kungsbron till en kostnad av 10,5 mnkr i enlighet med tjänsteutlåtandet.

Slut

Bilagor

1. Konfliktstudien
2. Illustration av lösningen
3. Förstoring del av bilaga 2