



Handläggare: Paulina Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 265 15
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-12-13

Dnr 02-332-1904
02-331-3857

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Trafikering av kollektivtrafikkörfält. Skrivelse från Sten Nordin (m), skrivelse från Svenska Taxiförbundet samt skrivelse från Stockholm Visitors Board AB.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att

1. Godkänna kontorets redovisning
2. Överlämna kontorets utlåtande som svar på skrivelserna från Sten Nordin (m), Svenska Taxiförbundet och Stockholm Visitors Board AB.
3. Endast fordon i linjetrafik får trafikera
 - a) reserverade mittkörfält
 - b) reserverade körfält med bussprioritering i trafiksignaler
4. Taxi och buss får trafikera
 - a) reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler
 - b) bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
 - c) reserverade körfält på infartsleder
5. Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

Bilaga 1: Skrivelse från Svenska Taxiförbundet.
Bilaga 2: Skrivelse från Sten Nordin (m).
Bilaga 3: Skrivelse från Stockholm Visitors Board AB

SAMMANFATTNING

Med anledning av en ändring i Vägmärkesförordningen rörande kollektivtrafiksignaler har återigen frågan om vilka som ska ha rätt att trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik aktualiserats. Skrivelser i ämnet har inkommit till Gatu- och fastighetsnämnden från Sten Nordin (m), Svenska Taxiförbundet samt Stockholm Visitors Board AB.

Taxi och buss bör få trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik även om fältet regleras med en kollektivtrafiksignal. Detta ger i praktiken inga konsekvenser på de vägar där Stockholms Stad är väghållare eftersom kollektivtrafiksignaler aldrig i sig är enda anledningen till att ett reserverat körfält inte upplåts för taxi och buss.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Frågan om vilka som ska ha tillåtelse att trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik har behandlats av Gatu- och fastighetsnämnden och dess Trafikutskott ett flertal gånger de senaste åren.

Gatunämnden beslutade 1990-05-17 om regler för vilka reserverade körfält som taxi, turistbussar och dispensfordon får trafikera.

Mindre justeringar har gjorts i den gällande policyn men utgångspunkten har hela tiden varit att taxi är en del av kollektivtrafiken och bör ges liknande förmåner som busstrafiken i den mån det är möjligt utan att trafik-säkerhetsproblem uppstår. Polisen och SL har vid tidigare samråd i frågan ansett att dagens policy för taxis rätt att trafikera busskörfälten ska behållas.

Gatu- och fastighetsnämndens Trafikutskott beslutade 2002-04-18 om följande policy rörande trafikering med taxi i kollektivtrafikkörfält:

1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera
 - a) reserverade körfält reglerade med kollektivtrafiksignaler
 - b) reserverade mittkörfält
 - c) reserverade körfält med bussprioritering i trafiksignaler
2. Taxi får trafikera
 - a) reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler
 - b) bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
 - c) reserverade körfält på infartsleder
3. Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet

1 mars 2002 utfärdades en förordning om ändring i Vägmärkesförordningen (1978:1001) som bland annat berör kollektivtrafiksignaler.

Tidigare lydelse:

§43 Kollektivtrafiksignaler gäller för bilar i linjetrafik och spårvagnar.

Ny lydelse:

§ 43 Kollektivtrafiksignaler gäller förare av fordon i linjetrafik och av spårvagnar. Om en signal har satts upp vid ett körfält för fordon i linjetrafik gäller den för alla som trafikerar körfältet.

Med anledning av att Vägmärkesförordningen ändrats finns det behov av att skriva om policyn.

Sten Nordin (m) har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden daterad 2002-06-06 förslagit att nämnden ska ge Gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att beskriva de konsekvenser regeländringen rörande kollektivtrafiksignaler får på de vägar där Stockholms stad är väghållare samt att göra en inventering över de kollektivtrafikkörfält där taxi i dag inte tillåts åka och de där man kan tillåta att taxi trafikerar.

Svenska Taxiförbundet har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden daterad 2002-06-05 hemställt om att nämnden ska besluta att taxi tillåts trafikera även de kollektivtrafikkörfält som idag avslutas med kollektivtrafiksignaler. De reserverade körfält som Svenska Taxiförbundet anser vara mest angelägna är det reserverade fältet över Liljeholmsbron samt det reserverade fältet i västlig riktning på Fleminggatan mellan Kronobergs-gatan och Sankt Eriksgatan.

Stockholm Visitors Board AB har i en skrivelse till Gatu- och fastighetsnämnden daterad 2002-11-20 hemställt att nämnden uppdrar åt Gatu- och fastighetskontoret att tillse att även turistbussar kan trafikera körfält med kollektivtrafiksignaler samt undersöka möjligheten för turistbussar att utnyttja fler reserverade mittkörfält.

Analys

Dagens situation

I Stockholms Stad finns fler än 200 körfält för fordon i linjetrafik fördelade på cirka 115 olika gator. Dessutom finns ett flertal platser där buss alternativt fordon i linjetrafik är undantagna från förbud mot trafik med motorfordon, varav 22 platser i innerstan.

Innerstan

I innerstan finns 143 körfält reserverade för fordon i linje trafik fördelade på 68 olika gator.

- 101 reserverade kantstenskörfält (inklusive bussgator) varav 46 får trafikeras av taxi och 42 av buss.
- 42 reserverade mittkörfält varav 9 får trafikeras av taxi och 7 av buss.
- 23 av busskörfälten berörs av kollektivtrafiksignaler.

På 17 av de 22 platser i innerstan där buss eller fordon i linjetrafik är undantagna från förbud mot trafik med motorfordon är även taxi undantagen från förbudet. De fem platser där taxi inte tillåts trafikera har en sådan utformning att annan trafik än fordon i linjetrafik inte är lämplig.

Ytterstan

I ytterstan finns 60 körfält reserverade för fordon i linjetrafik fördelade på 49 olika gator. Av dessa får taxi trafikera 25 stycken. I ytterstan finns kollektivtrafiksignaler i endast två korsningar.

Reserverade körfält på infartsleder

Enligt gällande policy ska taxi tillåtas att trafikera körfält reserverade för fordon i linjetrafik på infartsleder. I dag görs två undantag från denna policy. Det ena undantaget är på Nynäsvägen där de reserverade körfälten är delar av den före detta vägrenen och innebär svåra växlingar vid av- och påfartsramper. Fälten upplåts ej för annan trafik än fordon i linjetrafik på grund av trafiksäkerhetsskäl. Det andra undantaget är på Huddingevägen. Detta körfält har bekostats till 50 % av SL i samband med bussprogrammet för Söderort.

Trafikering av reserverade körfält på infartsleder behandlades i Gatu- och fastighetsnämnden 1998-12-01.

Reserverade mittkörfält

Enligt gällande policy ska taxi inte tillåtas trafikera reserverade mittkörfält, undantag görs dock i vissa fall där man gjort bedömningen att det inte leder till trafiksäkerhetsproblem. Idag har taxi tillåtelse att trafikera 9 och bussar 7 av de 42 reserverade mittkörfälten i innerstaden. I ytterstan finns inga reserverade mittkörfält.

Anledningen till att endast fordon i linjetrafik tillåts trafikera reserverade mittkörfält förutom i undantagsfall är trafiksäkerhetsskäl. En säkerhetsutredning, som genomfördes hösten 1989 inom trafikavdelningen på Stockholms Gatukontor, visade en klart ökad relativ olycksfrekvens på gator med busskörfält i gatumitt och med tillåten taxitrafik. Framför allt gäller detta vid passage av mitthållplatser. SL:s bussar har låg hastighet vid hållplatsrefugen, eftersom de normalt skall stanna vid hållplatsen, samt observeras mycket lättare av andra trafikanter. Taxi och övrig trafik passerar förbi hållplatsområdet utan att stanna och har därför betydligt högre hastighet och olycksrisken för fotgängare på och invid busshållplatsrefugen ökar väsentligt. Under 2003 kommer kontoret i samarbete med SL genomföra en säkerhetsutredning som innefattar samtliga mitthållplatser i innerstan.

Reserverade kantstenskörfält

Enligt gällande policy ska taxi tillåtas trafikera reserverade kantstenskörfält och bussgator förutsatt att det inte är bussprioritering i signalen eller att reglering sker med kollektivtrafiksignal.

Anledningen till att taxi och buss inte tillåtits att trafikera reserverade körfält som slutar med en kollektivtrafiksignal är att det tidigare inte var

tillåtet enligt Vägmarkesförordningen. Detta har nu ändrats så att kollektivtrafiksignaler kan reglera alla fordon som kör i det fält signalen reglerar. En genomgång av de körfält som detta berör görs nedan.

Anledningen till att taxi och buss inte tillåts trafikera reserverade körfält som slutar vid en signal med bussprioritering är att bussprioriteterna i busskörfälten bygger på filosofin att övrig trafik skall störas så lite som möjligt. Förutsättningen för detta möjliggörs i många fall genom att bussarna klarar prioriteten med relativt korta gröntider samt att den inte inträffar så ofta.

Om taxi och buss tillåts i körfältet måste även gröntiden för kollektivtrafikkörfältet anpassas och förlängas så att bussarnas framkomlighet ej störs. Det betyder ofta alltför stora inskränkningar i framkomligheten för övrig trafik (som också påverkar taxi och bussarna utanför körfälten).

Bussarna kan med hjälp av detektorer påverka signalerna så att busstrafiken prioriteras gentemot annan trafik. För närvarande sker en fortlöpande utbyggnad, där slingdetektorerna i innerstaden successivt ersätts med radiodetektering. Samtliga fordon som skall prioriteras förses med datorer samt radiosändare för en digital begäran om prioritet. Prioriteringarna av bussarna på stornätet följer busslinjerna vilket inte kommer att överensstämma med taxi och bussarnas körvägar.

Om taxi och buss tillåts i reserverade körfält med bussprioritering måste detekteringen ändras så att de även kan detektera i signalen. Det medför med stor sannolikhet att alla övriga fordon som olagligt smiter förbi i det reserverade körfältet också kan detektera och därmed ges prioritet i signalerna, dvs den som överträder bestämmelserna blir gynnad i signalerna. Detta innebär i många fall att prioriteringen inte blir meningsfull och att man måste avstå från att prioritera bussarna i signalen.

På vissa platser, där det är möjligt och de negativa konsekvenserna inte blir så stora, görs undantag och taxi och buss tillåts att trafikera trots att det är bussprioritering i signalen.

Reserverade körfält som bör respektive inte bör upplåtas för taxi och bussar

Reserverade körfält med kollektivtrafiksignaler i innerstan

Av de 23 kollektivtrafikkörfält som regleras av kollektivtrafiksignaler i innerstan har 15 prioritering i signalen, varav 11 är mittkörfält. I dessa körfält bör taxi inte tillåtas. Ytterligare två kollektivtrafikkörfält är mittkörfält som regleras med kollektivtrafiksignal. Dessa finns på Skeppsbron och kommer att få signalprioritering samt går genom mitthållplatser, varför det inte är lämpligt att tillåta taxi och övriga bussar där.

På Sankt Eriksbron finns ett mittkörfält där det tidigare fanns en kollektivtrafiksignal vilket gjort att taxi och övriga bussar ej tillåtits att trafikera

fältet. Idag finns ingen anledning att hindra taxi och övriga bussar att trafikera fältet.

På Upplandsgatan i tillfarterna mot Karlbergsvägen och Odengatan finns det reserverade kanstenskörfält i båda riktningarna. Fälten upplåts för fordon i linjetrafik samt transporter till Odenplan och trafikeras av lokalbussar som idag inte har någon egen prioritet. I dessa fält utanför Gustaf Vasa kyrka kan taxi och buss tillåtas, det medför dock en viss försämring för de lokalbussar (40 och 69) som går denna sträcka.

På Rörstrandsgatan finns ett kort reserverat mittkörfält österut, ett så kallat spetskörfält, vid S:t Eriksgatan för de lokalbusslinjer (507 och 72) som kör in i S:t Eriksplan. I detta fält kan taxi och buss tillåtas eftersom bussarna österut inte har någon egen signalprioritering. Taxi kan få köra rakt fram till Odengatan samt svänga vänster in på S:t Eriksgatan. Detta kommer emellertid medföra en viss försämring för SL:s bussar.

De körfält som då återstår är:

- Drottningholmsvägen – temporärt kantstenskörfält österut på det övre planet mellan Västerbron och Fridhemsplan

Körfältet slutar i en vänstersväng in mot Fridhemsgatan in i ett hållplatsområde, här är det ej lämpligt att taxi och övriga bussar kör.

- Hornsgatan – västra anslutningen med Långholmsgatan

Ej lämpligt att låta taxi och övriga bussar köra här ur säkerhetssynpunkt eftersom fältet går i blandfas, dvs i konflikt med andra trafikantströmmar. Regleringen bygger på att det endast kommer en buss i taget och inte allt för ofta.

- Högalidsgatan – motriktat kanstenskörfält mellan Borgargatan och Långholmsgatan

Syftet har tidigare varit att ingen trafik ska tillåtas i västlig riktning, men på grund av bussens körväg har man inte helt kunnat stänga denna utfart. Kollektivtrafiksignalen infördes på grund av att boende klagade på stora mängder smittrafik i området. Om annan trafik än fordon i linjetrafik tillåts på denna sträcka är risken är stor att det medför stora mängder otillåten genomfartstrafik.

- Liljeholmsbron – kantstenskörfält

Gatu- och fastighetsnämndens Trafikutskott beslutade 2002-04-25 att taxi ska tillåtas trafikera detta fält. Sedan 2002-09-17 upplåts fältet för fordon i linje trafik samt taxi. I korsningen med Hornsgatan har trafiken i kollektivtrafikkörfältet från bron endast tillåtelse att köra rakt fram mot Långholmsgatan.

Vid införandet av kollektivtrafikkörfältet beslutade Trafikuskottet att en utvärderingen av fältet skulle genomföras efter att fältet varit i drift i ett år. Denna utvärdering kommer att genomföras i början av 2003. Beroende av vad utvärderingen visar kommer kontoret att föreslå eventuella ändringar. Detta kan innebära en återgång till den tidigare körfältsindelningen.

Syftet med införandet av fältet var dels att begränsa trafiken in på Hornsgatan på grund av den dåliga luftkvaliteten dels att ge bussarna över Liljeholmsbron god framkomlighet. Dessa mål har uppnåtts. På Hornsgatan vid Ringvägen har de tidigare långa köerna minskat och utsläppen begränsats. Sedan taxi tilläts i fältet har det visat sig att ett stort antal taxi och medföljande smittrafik olovligt svänger höger in på Hornsgatan i konflikt med det stora antalet fotgängare. Detta innebär en stor trafiksäkerhetsrisk.

Reserverade körfält med kollektivtrafiksignaler i ytterstan

I Stockholms ytterstad finns kollektivtrafiksignaler endast i 2 korsningar.

- Åbyvägen / Götalandsvägen
- Akallälänken / Drumsögatan

Tidigare fanns det även en kollektivtrafiksignal i korsningen Kistavägen / Grönlandsgången, men den har tagits bort i samband med pågående ombyggnationer. Grönlandsgången omdanas och hela korsningen kommer att byggas om varför det i detta ärende inte är lämpligt att uttala sig om busskörfält på Grönlandsgången bör upplåtas för buss och taxi eller ej.

I korsningarna Åbyvägen / Götalandsvägen och Akallvägen / Drumsögatan är det bussprioritering i signalen varför det ej är lämpligt att upplåta de reserverade fälten på Drumsögatan och Götalandsvägen för taxi och övriga bussar.

Reserverade körfält utan kollektivtrafiksignaler

Som tidigare nämnts bör reserverade mittkörfält ej upplåtas för taxi och övriga bussar. I vissa fall görs undantag.

Svenska taxiförbundet har i sin skrivelse tagit upp att de anser det angeläget att få trafikera det reserverade körfältet på Fleminggatan i västlig riktning mellan Kronobergs gatan och Sankt Eriksgatan.

Det finns idag två reserverade körfält på Fleminggatan i västlig riktning. Dels ett temporärt kaststenskörfält mellan Polhemsgatan och Kronobergs-gatan, dels ett 45 meter långt mittkörfält före korsningen med S:t Eriks-gatan. Kaststenskörfält är idag upplåtet för buss och taxi.

Mittkörfält bör enligt gällande policy inte upplåtas för buss och taxi. Det fältet kommer dessutom under december att få bussprioritering i signalen för stombusslinje 1, vilket är ytterligare en anledning att inte upplåta fältet

för buss och taxi. För att åstadkomma en meningsfull bussprioritering bör inte taxi och övriga bussar tillåtas trafikera detta fält.

Bland de reserverade kantstenskörfälten finns det i innerstan 55 och i ytterstan 35 reserverade fält där taxi och övriga bussar inte tillåts trafikera. På de flesta platser beror detta på att fältet leder busstrafiken in eller ut ur ett hållplatsområde eller annat område där annan trafik än fordon i linjetrafik är olämplig. På andra platser beror det på att det är bussprioritering i den trafiksignal där fältet slutar.

Samråd

Samråd har skett med SL som delar kontorets uppfattning rörande policyn och inte har något att invända mot att taxi och buss tillåts trafikera de reserverade mittkörfälten på Sankt Eriksbron och Rörstrandsgatan. Däremot är de mer kritiska till att upplåta fälten på Upplandsgatan eftersom det är en del av Odenplans hållplatsområde.

Samråd har även skett med polisen som stöder den nya lydelsen av policyn samt att nämnda fält på S:t Eriksbron, Rörstrandsgatan samt Upplandsgatan upplåts för taxi och buss.

Gatu- och fastighetskontorets Kollektivtrafikutskott diskuterade ärendet på sitt sammanträde 2002-12-03. Vid mötet deltog representanter från nämndens samtliga partier förutom Miljöpartiet. Samtliga närvarande ledamöter var överens om att dagens policy även i fortsättningen bör gälla samt att turistbussar inte bör ges tillgång till reserverade körfält i centrala Stockholm.

Konsekvenser

När körfält reserverade för fordon i linjetrafik upplåts för taxi och buss finns det alltid risk att det medför smittrafik och ökade konflikter med t ex korsande fotgängerströmmar.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret rekommenderar att taxi och buss tillåts trafikera det reserverade mittkörfältet söderut på Sankt Eriksbron, det reserverade mittkörfältet österut på Rörstrandsgatan vid S:t Eriksgatan samt det reserverade kantstenskörfälten på Upplandsgatan mellan Karlbergsvägen och Odengatan.

För att avgöra om taxi och buss kan tillåtas trafikera ytterligare körfält reserverade för fordon i linjetrafik än det som föreslagits ovan krävs en mer detaljerad inventering av respektive plats. En översiktlig genomgång av samtliga reserverade fält har dock visat att det är svårt att hitta ytterligare platser där man kan upplåta reserverade körfält för buss och taxi utan att det

innebär antingen trafiksäkerhetsproblem eller betydande inskränkning i SL-bussarnas framkomlighet.

Med anledning av ändringen i VMF föreslås policyn för när taxi och buss får trafikera kollektivtrafikkörfält ändras till följande:

1. Endast fordon i linjetrafik får trafikera
 - a) reserverade mittkörfält
 - b) reserverade körfält med bussprioritering i trafiksignaler

2. Taxi och buss får trafikera
 - a) reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering i trafiksignaler
 - b) bussgator utan bussprioritering i trafiksignaler
 - c) reserverade körfält på infartsleder

3. Undantag kan i enskilda fall göras från reglerna där så anses lämpligt med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet

SLUT