



Handläggare:
Annika Feychting tel 508 264 91
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering

2003-04-03

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Inriktningsbeslut
Genomförande av demonstrationsprojekt ”Säker huvudgata”**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden ger gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att planera för att genomföra ett demonstrationsprojekt, ”Säker huvudgata”, med föreslagen inriktning på Hornsgatan.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

En stor del av de trafikolyckor där personer dödas eller skadas svårt sker på huvudgator. I Stockholms stad sker ca två tredjedelar av skadeolyckorna på huvudgatanätet. Det är angeläget att förbättra kunskapen om åtgärder som ger god trafiksäkerhetseffekt utan att andra negativa effekter uppstår som t.ex. minskad framkomlighet för kollektivtrafiken. För att pröva de bästa tillgängliga metoderna och en kombination av åtgärder planerar gatu- och fastighetskontoret att genomföra demonstrationsprojektet ”Säker huvudgata”.

Tidigare liknande projekt har oftast inte lyckats skapa någon acceptans för åtgärderna bland boende och trafikanter, varför förankringsprocessen nu ska ägnas särskild uppmärksamhet.

En säker huvudgata har en utformning som förebygger allvarliga skador om olyckor inträffar. En säker huvudgata har också låg risk för att olyckor ska inträffa. Eftersom det handlar om en huvudgata är framkomligheten viktig, framför allt för kollektivtrafiken men även för distributionstrafik och övrig biltrafik.

Kontoret föreslår att demonstrationsprojektet genomförs på Hornsgatan. Under åren 1997-2002 har det inträffat 91 polisrapporterade trafikolyckor med personskada. 204 personer har skadats i dessa olyckor. Av de skadade personerna var 38 procent oskyddade trafikanter. På Hornsgatan finns också en blandning av olika trafikslag, många oskyddade trafikanter som rör sig längs och tvärs gatan, mycket trafik och kollektivtrafik, affärer och annat näringsliv m.m.

Trafiksäkerhetsåtgärder som kan vara intressanta att demonstrera är inte bara fysiska åtgärder i gatumiljön, utan också regleringar, övervakning, information/kommunikation, olika IT-lösningar och kvalitetssäkring.

UTLÅTANDE

Bakgrund

En stor del av de trafikolyckor där personer dödas eller skadas svårt sker på huvudgator. I Stockholms stad sker ca två tredjedelar av skadeolyckorna på huvudgatunätet. Det finns en föreställning om att effektiva skade- och riskreducerande åtgärder på dessa gator medför negativa effekter som t.ex. minskad framkomlighet, ökad biltrafik på andra mindre lämpliga gator m.m. En del åtgärder har dock tvärtemot förväntningarna inte gett sådana negativa effekter t.ex. har utbyggnaden av gång- och cykelbanor utmed Sveavägen inte försämrat framkomligheten för biltrafiken. För att pröva de bästa tillgängliga metoderna och en kombination av dem planerar gatu- och fastighetskontoret att genomföra demonstrationsprojektet "Säker huvudgata".

Syfte och inriktning

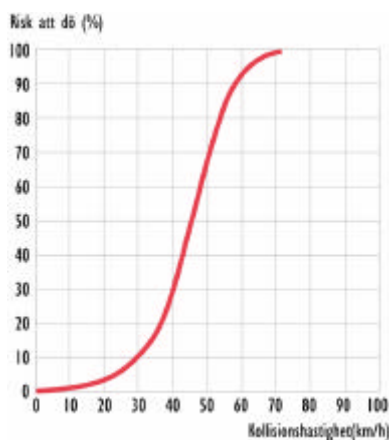
Syftet med att genomföra en demonstration av en säker huvudgata är att samlat pröva och utvärdera bästa möjliga trafiksäkerhetsåtgärder. Även en kombination av sådana åtgärder ska prövas för att uppnå hög trafiksäkerhet, utan andra stora negativa effekter.

En säker huvudgata har en utformning som förebygger allvarliga skador om olyckor inträffar t.ex.:

- Motorfordon kör med säker hastighet. Vad "säker hastighet" är beror på gatans utformning och på hur trafikantgrupper blandas. I nedanstående bild framgår hur stor risken är för en fotgängare, som blir påkörd av en personbil, att dödas. Vid en påkörningshastighet under 30 km/tim har man 90 procents chans att överleva. På motsvarande sätt kan risken för att dödas i en personbil, som blir påkörd i sidan, räknas ut. I en modern personbil kan den påkörningshastighet som ger 90 procents chans att överleva uppskattas till 50 km/tim.
- Där hastigheterna för personbilar överstiger 30 km/tim finns separata utrymmen för oskyddade trafikanter.
- Där oskyddade trafikanter behöver korsa gatan är antingen hastigheten på biltrafiken låg (under 30 km/tim), eller så är passagen planskild med en "bekväm" korsning som därför används.

- Utrustningen i gatumiljön har en utformning och placering som förebygger allvarliga skador om en olycka skulle inträffa.

Risk för oskyddade trafikanter att dödas



En säker huvudgata har också låg risk för att olyckor ska inträffa. Även här är motorfordonens hastighet en viktig faktor. I lägre hastigheter finns det längre tid för föraren att reagera i olika valsituationer och att göra korrigerande åtgärder. Likaså fungerar samspelet mellan oskyddade trafikanter och bilister. Det finns t.ex. möjlighet att få ögonkontakt.

Eftersom det handlar om en huvudgata är framkomligheten viktig, framför allt för kollektivtrafiken. Huvudgator har också en viktig funktion för distributionstrafik och för näringslivets transporter, som måste tillgodoses. För att undvika smittrafik är det också viktigt att framkomligheten upprätthålls, även för biltrafiken. Mål för vad som ska uppnås för trafiksäkerhet, framkomlighet etc. kommer att tas fram när problembilden för gatan har fördjupats.

Förstudie för val av gata

En kartläggning av nuläget utmed fyra huvudgator i innerstaden och sju gator i ytterstaden har genomförts. De krav som ställts på en gata för att den ska vara intressant att använda som demonstrationsprojekt är följande:

- Det ska vara en huvudgata eftersom det till största delen är på huvudgator som människor dödas och skadas.
- Det är ett problem att hitta åtgärder som inte försämrar funktionen som huvudgata.
- Det måste vara en hårt olycksdrabbad gata med en stor andel fotgängare och cyklister, eftersom vi söker gator som har potential för att minska antalet skadade.
- Det bör inte vara en gata där det nyligen gjorts större fysiska åtgärder. Sveavägen har t.ex. diskvalificerats på grund av de nybyggda cykelbanorna/fälten.
- Det ska vara en gata som har ett demonstrationsintresse. Gatan får inte vara för speciell, utan det ska finnas ett demonstrationsintresse för flera städer/tätorter i landet.
- Gatan ska ha blandtrafik – både motorfordonstrafik och gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik m.m. – och målet är att åstadkomma en trafiksäker miljö för alla grupper.

Vad kan vara intressant att demonstrera?

Förankringsprocessen

Genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder innebär ofta att några personer eller grupper av personer upplever att får det sämre/förlorar något, t.ex. minskad framkomlighet för vissa fordon. En annan och förhoppningsvis större grupp upplever å andra sidan att de får det bättre/vinner något. I en lyckad förankringsprocess har effektiva trafiksäkerhetsåtgärder kunnat genomföras med en godtagbar acceptans från alla grupper, även om vissa upplever att de får det sämre/förlorar något. För att lyckas med detta tror vi att förankring måste ske i flera steg i arbetsprocessen. Först behöver behov och problem förankras, därefter förslag till åtgärder och till sist effekter och konsekvenser.

Förankringsprocessen föreslås att vara en del av demonstrationen.

Erfarenheter från flera förankringsprocesser där man särskilt vinnlagit sig om kommunikationen med målgrupperna har beskrivits och analyserats. Dessa erfarenheter kommer att tillvaratas i projektet. Sedan projektet genomförts kommer förankringsprocessen att utvärderas.

Trafiksäkerhetsåtgärder

En mängd olika sorters åtgärder kan vara intressanta att demonstrera, var och en för sig eller i kombination med andra. Det är viktigt att tänka brett och inte enbart fokusera på fysiska åtgärder i gatumiljön, man kan t.ex. använda sig av IT i trafiken. En del av demonstrationen består också av synergieffekten av en mix av olika åtgärder. Exempel på åtgärder kan vara:

- Fysiska trafikmiljöåtgärder för att uppnå en säker utformning som förebygger skador.
- Fysiska trafikmiljöåtgärder som minskar risken för att olyckor inträffar.
- Regleringsåtgärder (t.ex. bara tillåta viss trafik viss tid)
- IT-lösningar som stödjer rätt beteende, som t.ex. dynamiska farthinder, information i fordonen.
- Övervakningsåtgärder.
- Informations-/kommunikationsinsatser för att påverka attityder och beteenden.
- Kvalitetssäkring från trafiksäkerhetssynpunkt av vissa transporter.
- Uthållig förändring – hur bibehålls goda effekter?

Val av huvudgata

I förstudien visade det sig vara intressantare att genomföra projektet på en innerstadsgata, eftersom problemen är mer koncentrerade i innerstaden. Det finns mycket trafik, mycket oskyddade trafikanter, blandtrafik, kollektivtrafik, liksom andra funktioner som parkering, gods etc. På innerstadsgatorna är det också fler personer som skadas på varje gata.

Sammanvägningen av de olika gatornas problembild och andra faktorer har gett till resultat att kontoret föreslår att Hornsgatan väljs som demonstrationsgata. De andra innerstadsgatorna som har studerats är antingen för speciella, som t.ex. Odengatan med mittkörfältet för kollektivtrafiken och Götgatan med den kommande påverkan av Söderledstunnelns reparation, Folkungagatan, å andra sidan, har inte en lika intressant problembild som Hornsgatan.

Övergripande problembeskrivning av Hornsgatan

Under åren 1997-2002 har 91 polisrapporterade trafikolyckor med personskada inträffat. 204 personer har skadats i dessa olyckor. Av de skadade personerna var 38 procent oskyddade trafikanter.

Mellan Slussen och Ringvägen är den vanligast förekommande utformningen ett körfält i varje riktning, med vänstersvängkörfält i vissa korsningar. Från Ringvägen fram till Hornstull finns två körfält i varje riktning. Det finns gångbana på båda sidor av gatan på hela sträckan och dessutom finns cykelbana eller cykelfält på hela sträckan. De flesta korsningar är signalreglerade och har övergångsställen på alla anslutande gator. Samtliga övergångsställen är försedda med refug. Vid Mariatorget finns ett oreglerat övergångsställe med refug över Hornsgatan.

Trafikflödet av motorfordon varierar mellan 29 000 och 40 000 fordon/dygn. Den högsta trafikflödet är mellan Ringvägen och Hornstull.

Några kontinuerliga räkningar av antalet gående och cyklister finns inte. En mindre räkning har gjorts i samband med att förstudien för val av huvudgata sent under hösten. Detta gjordes under oktober och november; två mörka och slaskiga månader som inte direkt inbjuder till att promenera och cykla. Detta syns framförallt på cykelflödet. Dessa räkningar gav följande resultat:

	Personer/maxtimme ¹⁾ i öst-västlig riktning	Personer/maxtimme i nord-sydlig riktning
Korsningen Hornsgatan-Götgatan	580	380
Vid Mariatorget	750	
Korsningen Hornsgatan-Ringvägen	820	380
Vid Hornstull	380	700

¹⁾ Med "maxtimme" menas den tidpunkt på dygnet när det är mest trafik, vilket oftast är under en morgon- eller eftermiddagstimme.

Hastighetsmätningar har genomförts som punktmätningar på så kallade fria fordon. Med detta menas fordon som inte påverkas av någon bil framför eller av att det är rött vid någon signal längre fram på sträckan. Anledning till att just fria fordon valts är att det är dessa som påverkar skadekonsekvenserna av en olycka mest och därmed trafiksäkerheten. Tabellen visar att de högsta hastigheterna ligger över vad som är säker hastighet.

	Medelhastighet	85-percentilen ¹
Mellan Mariatorget och Timmermansgatan (50 km/tim)	30	35
Mellan Rosenlundsgatan och Ringvägen (50 km/tim)	37	42
Mellan Varvsgatan och Lignagatan (50 km/tim)	44	52

1. 85-percentilen är den hastighet vilken 85 % av alla fordon kör långsammare än och 15 % fortare än.

På Hornsgatan finns också kollektivtrafik . Gatan trafikeras av fem busslinjer. En av dessa är stombusslinje 4. Tunnelbanestationerna Slussen, Mariatorget, Zinkensdamm och Hornstull finns där med uppgångar till, eller i nära anslutning av, Hornsgatan. Hornsgatan är också en livlig affärsgata med behov av kundangöring, godstransporter etc.

Samverkan med andra aktörer

En förutsättning för genomförande av demonstrationsprojektet är en samverkan med andra aktörer. En mycket viktig samverkanspart är Vägverket. Vägverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i landet och har också intresse av sprida kunskap om goda trafiksäkerhetslösningar. Vägverket har deltagit i de inledande förstudierna.

Vägverkets huvudintresse för demonstrationsprojektet är att:

- nå genomfartstrafiken
- demonstrera förankringsprocessen
- studera åtgärder av annan karaktär än de rent fysiska som direkt har med Hornsgatan att göra.

En annan viktig samverkanspart är polismyndigheten. Polismyndigheten har kontaktats och deltagit i valet av gata. Polisen har förklarat att man kommer att delta i projektet. Vidare har SL kontaktats och informerats om projektet. När planeringsprocessen kommer till framtagande av åtgärder kommer SL att delta mer aktivt i arbetet.

Kommunikationsplan

För att uppnå en god förankring ska en kommunikationsplan tas fram för projektet. Stor vikt ska läggas vid en löpande dialog med målgrupperna och vid den interna informationen.

Fördjupad problembeskrivning och analys

Nästa steg i arbetsprocessen är att problembeskrivningen och analysen för Hornsgatan kommer att fördjupas. Kartläggningen kan omfatta saker som:

- Olycksfördjupning – polisrapporterad statistik, Södersjukhusets statistik
- Historiskt perspektiv
- Eventuella konsekvenser av Södra Länken

- Konfliktstudier/videofilmning
- Hastighetsmätningar
- Flöden – motorfordon, cyklister, fotgängare, kollektivtrafik etc
- Framkomlighetsmätningar bussar, andra motorfordon, cyklister, fotgängare
- Buller/avgaser/partiklar/vibrationer
- Stadsmiljö

En kartläggning genomförs också av vilka trafikproblem med fokus på trafiksäkerhet som olika grupper utmed Hornsgatan upplever (boende, näringsidkare, fotgängare och cyklister samt bilister). Detta görs genom enkät- och intervjuundersökningar.

Förankring av problemen

Kartläggningen och en analys av den förankras med målgrupperna: boende, näringsidkare, gående, cyklister, fordonsförare och samarbetsaktörer. Det är viktigt att problemförankringen sker innan åtgärdsdiskussionen har påbörjats, för att låta diskussionen och möjligheten att påverka vara så öppen som möjligt.

Förslag till åtgärder

Utifrån den framtagna, analyserade och förankrade problembilden påbörjas åtgärdsdiskussionen. Åtgärdsdiskussionen bör vara bred och omfatta alla typer av åtgärder. För närvarande kan en uppdelningen enligt följande användas:

- Fysiska åtgärder
- Regleringar
- Övervakning inkl övervakningssystem
- Åtgärder med IT-stöd
- Information/kommunikation
- Kvalitetssäkring och uthållig förändring

Möjliga åtgärder bör studeras och sökas även utomlands.

Ett samlat åtgärdsförslag tas fram. Därefter sker förankringen av åtgärdsförslagen med de olika målgrupperna, med syftet att få en acceptans av föreslagen.

Planering och genomförande

De föreslagna åtgärderna planeras för genomförande. I samband med planeringen kommer förankring med de olika målgrupperna att behöva ske kontinuerligt. När planeringen är klar genomförs åtgärderna.

Drift och underhåll av de olika åtgärdsförslagen planeras i samband med att åtgärdsförslagen planeras. Drift- och underhållsplanernas implementeras i berörda organisationer.

Uppföljning och utvärdering

Hela projektet följs upp och utvärderas med hänsyn dels till genomförda åtgärder och dels till förankringsprocessen. Utvärderingen omfattar både effekter, måluppfyllelse och genomförandeprocessen. Utvärderingen av projektet ska struktureras och planeras (hypoteser om vad som kommer att uppnås, före- och eftermätningar, tidpunkter etc).

S

Föremätningar planeras i samband med fördjupningen av problemdiskussionen och val av åtgärder. Eftermätningar görs efter genomförandet av åtgärder. Mätningarna analyseras och en samlad utvärdering görs.

Tidplan

Inriktningsbeslut i gatu- och fastighetsnämnden	April 2003
Fördjupning av problembeskrivningen	April-september 2003
Förankring av problembeskrivningen	September/oktober 2003
Framtagning av förslag till åtgärder och grov kostnadsbedömning av åtgärder	Oktober-november 2003
Genomförandebeslut i gatu- och fastighetsnämnden	Januari 2004
Detaljplanering av genomförande av åtgärder	Januari 2003 – november 2004
Genomförande av alla åtgärder	Under 2005 – 2006
Uppföljning och utvärdering	Under 2007
Slutrapport från projektet	2007
Drift- och underhåll av alla åtgärder	2007-

Kostnadsbedömning

Kostnaden för genomförande av projektet under detta år har bedömts till 5 miljoner kr och pengar för genomförande har avsatts i årets budget. Under året kommer kostnaderna för hela projektet att bedömas och redovisas inför ett genomförandebeslut i gatu- och fastighetsnämnden.

SLUT