



Handläggare: Staffan Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826140
staffan.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-02-28

Dnr 01-300-1647:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Framkomlighet för turistbussar, skrivelse från Guideforum

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Kontoret får i uppdrag att utreda förutsättningarna för en utvidgad bussuppställning på Norr Mälarstrand.
2. Kontoret får i uppdrag att utreda förutsättningarna för bussuppställning på Katarinavägen.
3. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelse från Guideforum, Stockholm.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

De åtgärder som Guideforum Stockholm föreslagit skulle i de flesta fallen ge önskvärda förbättringar för turistbusstrafiken. De skulle dock i många fall innebära allvarliga nackdelar för övriga trafikanter. Kontoret anser därför att Guideforums önskemål endast kan tillgodoses i begränsad omfattning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Guideforum Stockholm har i en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden lagt fram en lista med förslag till åtgärder som skulle förbättra framkomligheten för turistbussarna i innerstaden.

Analys

Kontoret instämmer i att de förslagna åtgärderna skulle förbättra framkomligheten för turistbussarna. Den befintliga gatuutformningen är en kompromiss där man har tagit hänsyn till kraven på framkomlighet och säkerhet för alla trafikantkategorier och samtidigt försökt skapa en god gatumiljö. Ombyggnader för att gynna en viss kategori medför ofta nackdelar för andra. I de aktuella förslagen anser kontoret i de flesta fall att nackdelarna för andra trafikanter totalt sett är större än fördelarna för turistbusstrafiken. Guideforums önskemål kan därför tillgodoses endast i begränsad omfattning.

1. Tillåta vänstersväng från Ragnar Östbergs Plan mot Hantverkargatan

Innebär att signalkorsningen måste byggas om för att kunna härbärgera vänstersvängande bussar som måste ha en separat fas i signalen. För närvarande finns två körfält i signalmagasinet från Ragnar Östbergs Plan vilka reduceras till ett. Framkomligheten försämras såväl för den genomgående trafiken Norr Mälarstrand –Tegelbacken som för busslinjerna på Hantverkargatan (stomlinje 3 och nr 62). Kontoret anser inte att korsningen bör byggas om.

2. Ombyggnad av hörnet Strömgatan/Strömbron

Att möjliggöra högersväng från Strömgatan mot Strömbron i den berörda korsningen skulle avsevärt underlätta för turistbussar från Norrmalm mot Gamla Stan. För närvarande måste dessa bussar köra Hamngatan-Kungsträdgårdsgatan eller åka ut på Södra Blasieholmshamnen och vända för att nå Strömbron österifrån.

Korsningen trafikeras sommartid av stora mängder gående. Utrymmet i det aktuella hörnet är begränsat av kajen och Strömbrons landfäste. För att möjliggöra högersvängen måste hörnet skäras av med en radie som kraftigt skulle försämra de gåendes villkor i korsningen. Utrymmet minskar, övergångsställets längd ökar och väntande fotgängare står i ökad omfattning i vägen för de som har grönt. Kontoret anser inte att denna försämring är acceptabel.

För att tillåta vänstersväng från Kungsträdgårdsgatan mot Strömkajen måste ett separat vänstersvängskörfält tillskapas. Detta körfält fanns tidigare men togs bort i samband med att Kungsträdgården söder om Arsenalsgatan rustades upp för några år sedan. Någon möjlighet att ge plats för ett nytt körfält finns inte utan att göra intrång i Kungsträdgården.

3. Tillåta vänstersvägar Munkbroleden-Riddarholmen, Sveavägen-Kungsgatan och Birger Jarlsgatan-Kungsgatan

Vänstersvägsförbud i hårt trafikerade korsningar har tillkommit för att öka framkomligheten i korsningarna. Att tillåta avsteg från de lokala

trafikföreskrifterna för vissa trafikantkategorier innebär erfarenhetsmässigt att andra trafikanter kommer att bryta mot föreskrifterna. Vid Riddarhustorget och Sveavägen-Kungsgatan måste separata vänstersvängsfält utföras för att korsningarna ska kunna utformas enligt gällande föreskrifter. Kontoret anser att framkomligheten i de berörda korsningarna skulle bli alltför dålig om turistbussarna tilläts att svänga vänster. Även trafiksäkerheten skulle påverkas negativt.

4. *Rätt att använda reserverade körfält under sightseeing*

I Stockholm gäller att vissa reserverade busskörfält får trafikeras även av taxi och annan busstrafik medan vissa endast är upplåtna för buss i linjetrafik. Principerna för vilka fält som ska upplåtas för taxi (och därmed även för annan busstrafik) beslutades i trafikutskottet senast 2001-12-13.

Med hänsyn till gällande lagstiftning, den reguljära busstrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet gäller för närvarande att endast fordon i linjetrafik får trafikera:

- ? reserverade körfält reglerade med kollektivtrafiks signaler
- ? reserverade mittkörfält
- ? reserverade körfält med bussprioritering i trafiks signaler

Reserverade kantstenskörfält utan bussprioritering, bussgator utan bussprioritering och reserverade körfält på infartsleder får normalt trafikeras även av taxi och annan busstrafik.

5. *Bättre möjligheter till hämtning/lämning i City*

Förutom på de speciella bussplatserna kan många av de befintliga på- och avstigningszonerna i City användas av turistbussarna. Ett problem är att dessa i hög utsträckning används för otillåten uppställning och parkering. Detta torde bland annat bero på minskning av parkeringsövervakningen och att gulmålningen på de berörda kantstenssträckorna inte är tillräckligt tydlig. Kontoret hoppas att inför sommarsäsongen 2002 kunna underhållsmåla av- och påstigningszonerna och prioritera övervakningen av dessa.

Den framtida utformningen och funktionen av Malmskillnadsgatan utreds för närvarande i samråd med fastighetsägarna. I avvaktan på eventuella förändringar av gatan kan befintliga bussparkeringsplatser ändras till av- och påstigning för buss. För att avlasta och komplettera de mest centralt belägna bussparkeringsplatserna studerar kontoret möjligheterna att lägga ut några bussparkeringsplatser på Barnhusbron. Denna är lätt tillgänglig från såväl Kungsholmen som Norrmalm.

6. *Förbättrade uppställningsmöjligheter under högsäsong vid Stadshuset, Slottet, Vasamuseet, Katarinavägen och Strömgatan*

Frågan om utökade uppställningsmöjligheter vid de största turistmålen har utretts tidigare och redovisades i gatu- och fastighetsnämnden dec 1997 och

mars 1999. Det är tyvärr svårt att med rimliga insatser åstadkomma några förbättringar.

Vid **Stadshuset** har uppställningsplatser för ca 12 bussar ordnats på södra sidan av Norr Mälärstrand, dvs i riktning mot stadshuset. Detta är otillräckligt på förmiddagarna under turistsäsongen. Bussar ställs då upp på gatans norra sida, på Ragnar Östbergs Plan och på Hantverkargatan med olika olägenheter som följd.

Nuvarande uppställningsplats kan förlängas västerut om delar av Stockholm Parkerings parkering på kajplanet tas i anspråk. Denna parkering fungerar både som korttidsparkering och långtidsparkering för boende på Kungsholmen och i Gamla Stan. Se även punkt 7.

Beträffande **Slottet**, se punkt 10 nedan. Fler bussuppställningsplatser i Gamla Stan går tyvärr inte att ordna.

Wasamuseet har 10-12 uppställningsplatser för besökande turistbussar. Vid utredningen 1997 blev dessa fullbelagda vid enstaka tillfällen. När så är fallet måste bussen lämna passagerarna och söka parkering på annat ställe.

På den berörda delen av **Katarinavägen** finns cykelfält i riktning västerut och busskörfält i riktning österut. Busskörfältet trafikeras av stomlinje 3, blivande stomlinje 2 och flera andra innerstadslinjer. Den totala trafikmängden är ca 12000 fordon/dygn. Om det befintliga busskörfältet slopas kan antagligen plats beredas för bussuppställning på gatans norra sida (sjösidan) vid kurvan mellan Katarinavägen och Renstiernas Gata. En bussuppställningsplats här skulle kunna bidra till att avlasta Fjällgatan från störande busstrafik. Kontoret bör ges i uppdrag att i samråd med SL studera möjligheterna att få till stånd en bussuppställning.

På **Strömgatan** råder parkeringsförbud mellan Gustav Adolfs Torg och Strömbro. Eftersom det inte är mycket angörande bilar på sträckan kan den användas av bussar för av- och påstigning. Kryssningsbussarna har använt denna möjlighet.

7. Gångsäkerheten gentemot cyklister vid Stadshuset

Konflikten mellan cyklande längs Norr Mälärstrand och gående från bussuppställningsplatserna mot Stadshuset kan lösas genom att lägga cykelbanan mellan bussuppställningen på kajsidan och körbanan. Bussuppställningen som idag kan nå direkt från körbanan blir med denna lösning mindre flexibel med en infart och en utfart. Cyklisterna som nu passerar platsen utan att komma i konflikt med bussarna får korsa såväl in- som utfart till bussuppställningen. Kontoret bör ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för att dels utvidga bussuppställningen och dels ta bort konflikten mellan gående och cyklister.

8. *Motverka rundkörning av Gamla Stan och Riddarholmen*

Kontoret har nyligen utfört en ombyggnad av Munkbron knappt 100 meter söder Riddarhustorget som möjliggör att vända bussarna där. Bussar som släppt av passagerare på Slottsbacken och söker uppställningsplats längs Slottskajen eller Skeppsbron behöver därmed inte runda Gamla Stan eller köra ut på Riddarholmen och vända.

9. *Förstärkning av Vasabron och Norrbro*

För såväl Vasabron som Norrbro gäller inskränkningar i bärigheten för tung trafik. Strömbro är alltså idag den enda förbindelsen mellan Norrmalm och Gamla Stan för tyngre turistbussar och tyngre distributionstrafik. Höjdrestriktioner vid Slussen och i ramperna mellan Centralbron och Söder Mälarstrand begränsar ytterligare turistbussarnas vägvalsmöjligheter.

Önskvärt vore att åtminstone en av broarna kunde förstärkas för att klara tyngre trafik. Båda broarna har emellertid stora kulturhistoriska värden och kan inte förstärkas på ett enkelt sätt. Kostnaderna för att förstärka Vasabron till samma bärighet som Strömbro uppskattades överslagsmässigt år 1995 till 30-50 mkr. År 2000 uppskattades kostnaderna för en ny bro med full bärighet inklusive förstärkning av grundläggningen till ca 80 mkr. Kontoret har inte ansett det rimligt att prioritera detta projekt.

Kontoret planerar att under år 2003 göra underhållsarbeten på Vasabron. Dessa arbeten syftar dock endast till att bevara bronns nuvarande funktion, bärigheten kommer inte att öka.

10. *Fler bussplatser på Slottsbacken*

Turistbusstrafiken på Slottsbacken utgör ett problem ur miljösynpunkt. Detta gäller främst den negativa visuella inverkan på Slottsbackens stadsrum som har stor betydelse för miljön runt Kungliga Slottet. Flera intressenter har önskat att busstrafiken på Slottsbacken förbjuds helt.

Kontoret har efter att ha genomfört försök med andra regleringar av busstrafiken funnit att det nuvarande systemet är den bästa kompromissen mellan motstridiga önskemål. Systemet innebär att bussarna släpper av passagerarna på en av de fem på- och avstigningsplatserna uppe på Slottsbacken. Därefter kör bussen till en uppställningsplats t ex på Slottskajen för att återvända till Slottsbacken och släppa på turisterna när besöket i Gamla Stan är avslutat. För att det nuvarande utrymmet ska räcka till måste dock alla sträva efter att göra bussarnas uppehållstid så kort som möjlig vid såväl av- som påstigning. Frågan har behandlats av gatu- och fastighetsnämnden senast våren 1999 då nämnden beslöt att Slottsbackens övre plan tills vidare får nyttjas av turistbussarna enligt nuvarande modell.

11. *Granska trafikljusens växlingar under högtrafik*

En kontinuerlig översyn av trafiksignalerna sker dels genom ett automatiskt övervakningssystem av detektorer och signallampor, dels genom studier på

platsen och dels genom samarbete med yrkestrafiken, främst SL. Kontoret arbetar på att förbättra den trafikmässiga uppföljningen av signalerna trots att resurserna för detta är små.

Onödiga fördröjningar kan bero på t ex trasiga detektorer eller ändrad trafiksituation. Under högtrafik när belastningen på signalerna är som störst är dock möjligheterna att förbättra framkomligheten genom ändrad tidssättning som minst.

Inom kollektivtrafikens domäner:

12. Rättigheter att använda bussfiler under sightseeing

Se punkt 4 ovan.

13. Ändhållplatsen vid Frihamnen närmare kryssningsbåtarna

Frågan har översänts till SL för handläggning.

14. Temporär busslinje Tegelvikshamnen-Strömgatan under kryssningssäsong

Frågan har översänts till SL för handläggning.

Trafiksäkerhet:

15. Kampanj för cykelregler

Kontoret har inga egna resurser för att driva informationskampanjer. Vi medverkar dock genom uppdrag till NTF i riktade kampanjer och beteendestudier. Under innevarande år kommer NTF med finansiering från kontoret att göra en mindre undersökning av cyklisternas regelefterlevnad. Syftet är bland annat att skapa intresse i media och få igång en diskussion om cyklisters regelefterlevnad. Kampanjer för att höja den allmänna regelefterlevnaden hos t ex cyklister ligger dock utanför kontorets primära arbetsområden och bör skötas genom vägverkets försorg.

En förbättrad regelefterlevnad hos cyklisterna skulle säkerligen ge en förbättrad trafiksäkerhet. Påverkan på turistbussarnas framkomlighet skulle dock troligen bli mycket begränsad.

SLUT