



Handläggare: Paulina Eriksson  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 26515  
paulina.eriksson@gfk.stockholm.se

2003-07-02

Dnr 01-360-3154

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Övergångsställe över Hamngatan vid Norrmalmstorg.**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att

1. Ta bort det obehagade övergångsstället över Hamngatan vid Norrmalmstorg.
2. Utföra konfliktstudier efter borttagandet för att uppmärksamma och åtgärda eventuella säkerhetsproblem.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

#### **SAMMANFATTNING**

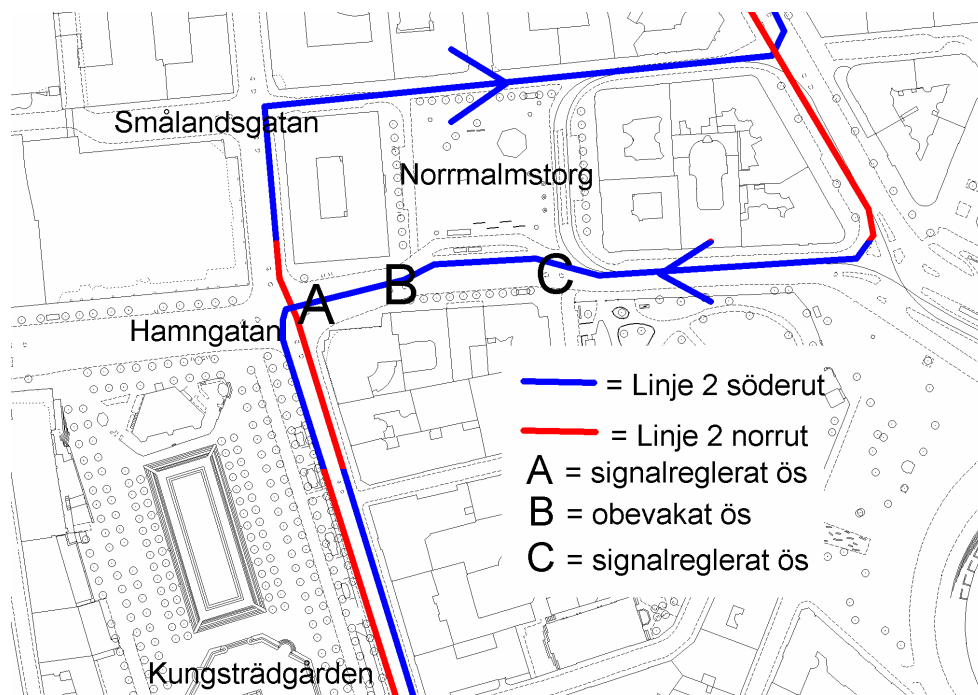
Inför starten av stomlinje 2 pågår ett arbete med att försöka lösa de framkomlighetsproblem som finns längs den beslutade sträckningen. Signalprioritering för buss införs i berörda korsningar och Birger Jarlsgatan byggs om. En av de punkter där problemen är stora, där det också har varit svårt att finna en lösning, är Hamngatan vid Norrmalmstorg. På grund av det obehagade övergångsstället är framkomligheten dålig och det är svårt att få en effektiv signalprioritering. Kontoret föreslår därför att övergångsstället tas bort. Möjligheterna att istället signalreglera övergångsstället har undersökts och funnits möjligt, men det skulle inte ge bussen lika bra framkomlighet.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Stomlinje 2 planeras tas i drift 2004. Inför starten har Gatu- och fastighetskontoret i samråd med SL bland annat förstärkt Slussen. Ombyggnad pågår av hållplatser och korsningar. I berörda trafiksignaler införs bussprioritering. En av de punkter där kontoret ännu inte kunnat lösa framkomlighetsproblemen är Hamngatan vid Norrmalmstorg.

Gatu- och fastighetsnämnden gav 2003-04-22 Gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att studera stombussarnas framkomlighet samt att återkomma med förslag på åtgärder som kan förbättra framkomligheten. En av de punkter som SL pekat ut som särskilt besvärlig inför starten av stomlinje 2 är området kring Norrmalmstorg. I riktning norrut kör bussen Kungsträdgårdsgatan – Norrlandsgatan – Smålandsgatan – Birger Jarlsgatan. På denna sträcka pågår ombyggnationer för att öka bussens framkomlighet. Söderut går bussen Birger Jarlsgatan – Nybroplan – Hamngatan – Kungsträdgårdsgatan. De största problemen är vid Norrmalmstorg där bussen fastnar tillsammans med övrig trafik vid de tre övergångsställena. Tanken är att införa prioritering i signalerna för linje 2 men det är svårt att få någon bra effekt eftersom endast två av de tre övergångsställena är signalreglerade.



*Körväg för linje 2 vid Norrmalmstorg samt berörda övergångsställen.*

### Analys

SL:s automatiska mätningar från hösten 2002 visar att linje 46, blivande linje 2, har en medelhastighet på 16 km/h söderut mellan hållplatsen vid Norrmalmstorg och hållplatsen vid Karl XII:s Torg under eftermiddagens högtrafik. Med stor sannolikhet är hastigheten ännu lägre på sträckan förbi Norrmalmstorg.

Den låga medelhastigheten bör kunna öka något när man inför prioritering för stomlinje 2 i trafiksignalerna. Tyvärr är det mycket svårt att få en fungerande prioritering när bussen tillsammans med övrig trafik fastnar vid det obevakade övergångsstället. För att kunna åstadkomma en effektiv prioritering för stomlinje 2 måste det obevakade övergångsstället signalregleras eller tas bort.

Ett stort antal fotgängare nyttjar varje dag de tre övergångsställena vid Norrmalmstorg. Mellan 7 och 9 samt mellan 16 och 18 passerar totalt cirka 1000 personer vardera det signalreglerade övergångsstället närmast Kungsträdgården (A) och det obevakade övergångsstället (B). Under samma tid passerar nästan dubbelt så många, cirka 1900 personer, det signalreglerade övergångsstället vid torgets östra sida (C).

#### *Borttagande av övergångsställe*

Frågan om det obevakade övergångsstället ska finnas kvar eller inte behandlades av Gatu- och fastighetsnämnden 2002-02-19. Nämnden beslutade då att övergångsstället skulle ligga kvar på grund av att det enligt nämnden var att betrakta som en framkomlighetsåtgärd för fotgängarna.

Med anledning av hur tätt övergångsställena ligger bör de två signalreglerade övergångsställena vara bra alternativ. Borttagandet av övergångsstället medför dock en försämrad framkomlighet för den fjärdedel av fotgängarna som idag använder det obevakade övergångsstället och som istället kan få vänta i genomsnitt cirka 30 sekunder och maximalt 82 sekunder vid något av de signalreglerade övergångsställena.

För stomlinje 2 och övrig fordonstrafik skulle borttagandet av det obevakade övergångsstället ge en ökad framkomlighet och en bättre situation när bussarna ska ut från hållplatserna och väva in bland övrig trafik.

#### *Signalreglering*

När övergångsstället kom till var det inte möjligt att signalreglera på grund av en trafiksignal som fanns särskilt för bussarna vid Norrmalmstorg. Den signalen är sedan ett par år tillbaka borttagen.

Det är nu möjligt att signalreglera övergångsstället. Det skulle medföra en ökad framkomlighet för samtliga fordon som färdas västerut. Genom en samordning av trafiksignalerna skulle de få samma gröntider som idag, men de skulle inte behöva stanna i samma utsträckning vid det aktuella övergångsstället. Stomlinje 2 skulle få en bättre framkomlighet än med dagens utförande, men bussprioriteringen skulle bli något sämre än om övergångsstället tas bort.

En signalreglering av övergångsstället skulle däremot medföra försämrad framkomlighet för busstrafiken österut på Hamngatan, linje 47 och 69. Dessa har ett separat reglerat kollektivtrafikkörfält och skulle efter start från Hamngatan väster om Kungsträdgårdsgatan få rött vid varje passage vilket medför en ytterligare fördröjning med cirka 10 sekunder.

För fotgängarna innebär naturligtvis en signalreglering försämrade framkomlighet. Idag kan de gå över det obebakade övergångsstället i stort sett utan fördröjning medan en signalreglering skulle leda till genomsnittlig väntetid på cirka 35 sekunder och maximalt 88 sekunder.

Kostnaden att signalreglera övergångsstället beräknas till cirka 300 000 kr.

#### *Trafiksäkerhet*

Statistik och forskning visar att obebakade övergångsställen medför en ökad risk att fotgängare skadas jämfört med korsningar där det inte finns övergångsställen. Signalreglerade övergångsställen innebär en minskad olycksrisk i samma jämförelse. Forskningen baseras på risk per gående, resultatet kan alltså inte förklaras med att det är fler som korsar gatan där det finns övergångsställen, än där det saknas. Det bör dock påpekas att i en situation som denna, där det funnits ett obebakat övergångsställe i cirka 10 år, är det svårt att förutse vilket beteende man kan förvänta sig från det stora antal fotgängare som idag nyttjar övergångsstället om övergångsstället tas bort alternativt signalregleras.

På senare tid har ett nytt säkerhetsproblem uppdagats vid Norrmalmstorg. Som nämnts blir fordon ofta stående länge vid det oreglerade övergångsstället. Detta leder till att fotgängare som står och väntar vid det signalreglerade övergångsstället väster om detta ofta går mot rött eftersom det ändå inte kommer några fordon. När det sedan blir fritt på övergångsstället accelererar fordonsförarna ofta ganska häftigt vilket skapar konflikter med de fotgängare som då är ute på det signalreglerade övergångsstället.

Tillgänglig olycksstatistik för den aktuella delen av Hamngatan har studerats, men någon slutsats om skillnaden mellan de signalreglerade övergångsställena och det obebakade har inte kunnat dras.

Om beslut tas att ta bort, alternativt signalreglera, övergångsstället bör trafikanternas beteende följas upp för att se att det inte skapas nya konfliktsituationer.

#### *Tillgänglighet*

För personer med rörelsehinder är det ofta viktigt att kunna ta en så gen väg som möjligt. Det innebär att om avstånden mellan övergångsställena ökar genom att ett övergångsställe tas bort kan det upplevas som ett problem. Signalreglering påverkar denna grupp på samma sätt som övriga fotgängare.

För personer med synskada är ett signalreglerat övergångsställe den lösning som bäst uppfyller deras önskemål om trygghet och framkomlighet.

#### **Samråd**

Vid tidigare samråd, i samband med att frågan behandlades av Gatu- och fastighetsnämnden 2002, uttalade fastighetsägarna norr om torget att de var positiva till att övergångsstället togs bort medan fastighetsägarna söder om torget var angelägna om att övergångsstället skulle ligga kvar utan signalreglering.

Vid förnyade kontakter har det visat sig att två av fastighetsägarna söder om torget, som har fastigheter närmast det berörda övergångsstället, fortfarande anser att det är av stor vikt att övergångsstället finns kvar i sitt nuvarande läge. De anser att ett sammanhållande stråk är betydande för verksamheterna i deras fastigheter. I första hand vill de att övergångsstället ska finnas kvar obehållat som idag. I andra hand, som en sämre men ändå acceptabel lösning, kan man tänka sig signalreglering hellre än att övergångsstället tas bort.

En fastighetsägare söder om torget, som även förvaltar en av fastigheterna norr om torget, har meddelat att de inte har något att erinra mot att övergångsstället tas bort alternativt signalregleras. Den fjärde fastighetsägaren på södra sidan anser att den bästa lösningen är att signalreglera övergångsstället.

En av fastighetsägarna norr om torget är positiv till borttagande av övergångsstället med hänvisning till den dåliga framkomligheten.

Den fastighetsägare som har majoriteten av fastigheterna väster och norr om torget vill inte uttala sig i frågan med hänvisning till det samlade grepp som fastighetsägarna gemensamt försöker ta om torgets utformning.

Samråd har skett med SL och deras entreprenör i Stockholms innerstad, Busslink. De anser att övergångsstället har en mycket olycklig placering. Dels blir det ett onödigt stopp för bussen på väg ut från hållplatsen som medför att det blir trångt och igenkorkat i korsningen Hamngatan / Kungsträdgårdsgatan och svårt för trafiken från Nybroplan att komma fram. Dels blir det onödiga konflikter med gångtrafikanter och bilister när bussen kör ut från hållplatsen. I första hand ser de att övergångsstället tas bort. Om detta inte är möjligt anser de att övergångsstället bör signalregleras.

#### **Kontorets förslag/synpunkter**

Kontoret anser att det är av stor vikt att kollektivtrafiken i Stockholm ges god framkomlighet så att den blir ett attraktivt alternativ till biltrafiken. Genom att ta bort övergångsstället ökar framkomligheten för såväl kollektivtrafiken som den övriga fordonstrafiken. För det stora antalet fotgängare som rör sig i området finns idag bra alternativ i och med de två signalreglerade övergångsställen som finns 30 meter väster respektive 60 meter öster om det berörda övergångsstället.

Det är alltid svårt att förutse fotgängares beteende vid ändrad utformning av gatumiljön. Det bör därför utföras konfliktstudier efter att övergångsstället tagits bort.

**SLUT**