



Kontaktperson  
Kristofer Tengliden  
Gatuavdelningen  
Centrala distriktet  
Telefon: 08-508 263 74  
kristofer.tengliden@tk.stockholm.se

Till  
Trafiknämnden 2005-10-25

## Principer för användande av trafik hinder

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av och principer för användande av trafik hinder.
2. Trafiknämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på hemställan från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.

Göran Gahm  
tf

Per Magnus

### Sammanfattning

När det gäller trafik hinder som endast ska tillåta viss behörig bil- eller busstrafik finns det tre fysiska åtgärder att välja mellan – spårviddshinder, bom eller pollare. Automatiska bommar och pollare är svåra att få att fungera på ett bra sätt, och de är dyra att sköta. Spårviddshinder fungerar bra och är billiga i drift, men utestänger taxi och räddningstjänstens mindre fordon.

Kontoret anser att man ska vara mycket restriktiv med att använda mekaniska system för att stävja smittrafik. Om de ska användas ska det vara på platser där de gör stor nytta och där inga andra anordningar fungerar.

När det gäller Norra Hammarbyhamnen anser kontoret att man inte ska ha några trafik hinder alls, eftersom det inte finns några som fungerar bra. Trafiksäkerhetsvinsten av nya trafik hinder skulle dessutom vara mycket begränsad.

## Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämndens trafikutskott beslutade 2005-04-05 i enlighet med kontorets förslag att inte ha några fysiska trafik hinder i Norra Hammarbyhamnen (*bilaga 2*). Katarina-Sofia SDN har därefter återigen framställt önskemål om fysiska anordningar för att hindra olovlig trafik att köra ut på kajen i Norra Hammarbyhamnen (*bilaga 1*).

## Trafikkontorets synpunkter

När det gäller trafik hinder som endast ska tillåta viss behörig bil- eller busstrafik finns det tre fysiska åtgärder att välja mellan – spårviddshinder, bom eller pollare.

### 1. Spårviddshinder

Spårviddshinder används på bussgator där man vill hindra personbilstrafik att passera. Det består av en grop som kan grenslas av bussar. Vanliga personbilar har för litet avstånd mellan hjulen för att kunna passera, därav namnet.



*Spårviddshinder på Sibyllegatan vid Strandvägen*

Kontoret har som policy att taxi, med vissa undantag, ska kunna trafikera bussgator (beslut i GFN 2003-02-04). Eftersom spårviddshinder gör att taxi inte kan passera är denna typ av åtgärd relativt ovanlig i gatumiljön.

Kostnaden för anläggandet av ett spårviddshinder är ca 1,5 Mnkr, beroende på vilka ombyggnadsåtgärder som krävs i hindrets närhet. Driftkostnaderna är relativt små, men en viss extra renhållning krävs. Hindren kan i gatumiljöer ges en diskret utformning som gör att de ur estetisk synvinkel är acceptabla. Utformning med materialval spelar stor roll.

Brandkårens tunga fordon kan passera hindret, men polisbilar och ambulanser kan inte komma över vilket är en nackdel. Ofta finns ändå möjligheter för utryckningsfordon att passera på gångbanor eller mot trafikriktningar.

För att bussar ska kunna passera hindret behöver de komma rakt på, varför det behöver vara raksträcka en bit på vardera sidan om hindret. Detta begränsar i viss mån var de kan placeras.

## 2. Bom

Automatiska bommar används antingen för att släppa fram viss behörig trafik eller för att stänga av en gata för biltrafik under vissa tider. Staden har ett fåtal sådana bommar; bl. a. finns på Sibyllegatan en bom på en bussgata och på Avgiftsvägen en bom som stänger vägen för biltrafik under vissa tider på dygnet. Kostnaden för anläggandet av en bom är ca 0,7-1,5 Mnkr, beroende på vilka ombyggnadsåtgärder som krävs. Driftkostnaderna är ca 5 000 kr per år. Kostnaderna för reparationer efter påkörningar och vandalisering är desto större – för bommen på Sibyllegatan har dessa kostnader januari-september 2005 uppgått till ca 30 000 kr. Dessa händelser resulterar oftast i längre driftstopp i väntan på reservdelar och reparation.



*Bommar på Avgiftsvägen vid Valutavägen*

Bommar är en trafikanordning som är svår att passa in i stadsmiljön, eftersom de visuellt dominerar platsen de sitter på. Förutom själva bommarna krävs oftast ljud- och ljussignaler, elskåp, skyltar och fysiska hinder för att man inte ska kunna köra bredvid bommarna. För gång- och cykeltrafiken måste möjlighet finnas att komma förbi även när bommen är fälld, vilket även det kräver utrymme och begränsar möjligheten att göra en bra lösning.

Det finns möjlighet för räddningstjänsten att öppna bommar med hjälp av transpondrar som finns i uttryckningsfordonen.

### 3. Pollare

Automatiska pollare fungerar i princip på samma sätt som bommar. De kan användas för att helt stänga av en gata för biltrafik under vissa tider, eller öppnas för behörig trafik. Pollarna höjs och sänks med olje- eller lufttryck. Pollare är mer diskreta än bommar, och passar estetiskt bättre in i gatu- och torgmiljöer. De är ganska vanligt förekommande i mellersta och södra Europa, men betydligt mer ovanliga i Sverige. Detta beror troligen delvis på vårt klimat med snö, salt och sand på gatorna vilket gör att pollarna rostar och kärvar och kräver stora underhållsinsatser.



*Pollare i Norra Hammarbyhamnen vid Tullgårdsgatan*

## Norra Hammarbyhamnen

Automatiska pollare installerades i Norra Hammarbyhamnen 1998. Syftet var att pollarna skulle hindra otillåten trafik, men släppa fram bussarna på linje 55. Pollarna fungerade mycket dåligt, och efter återkommande driftproblem och en cykelolycka (där en cyklist cyklade in i en pollare och bröt båda armarna) stängdes pollarna av i nedsänkt läge hösten 2000. År 2001 fattade gatu- och fastighetsnämnden beslut om att de skulle tas i drift igen, efter påstötningar från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd för att hindra den olovliga trafiken på kajen. Detta resulterade i att ett helt nytt pollarsystem av annan typ installerades 2002, eftersom det gamla systemet var i alltför dåligt skick. De nya pollarna fungerade något bättre till en början, men de var ofta ur drift på grund av påkörningar och tekniska problem. I maj 2002 inträffade ännu en allvarlig cykelolycka då en cyklist körde in i en pollare som var på väg upp, och i juni samma år körde en motorcyklist in i en pollare och skadade sig. Hösten 2004 tog gatu- och fastighetskontoret beslutet att stänga av pollarna på grund av den dåliga funktionen och de höga driftkostnaderna.

Vid de trafikräkningar kontoret gjort i Norra Hammarbyhamnen har den lovliga trafiken (busstrafiken) varit betydligt större än den olovliga. Gång- och cykeltrafiken på kajen är skild från övrig trafik med ett räcke, och på de två platser där busstrafiken och gång- och cykeltrafiken korsar varandra är hastigheterna måttliga och sikten god.

Kontoret anser att pollarna orsakat fler olyckor än vad som skulle ha varit fallet om de aldrig installerats. Inga andra olyckor än de som pollarna orsakat finns i olycksstatistiken för Norra Hammarbyhamnen.

## Trafikkontorets förslag

### I allmänhet

Kontoret anser att man ska vara mycket restriktiv med att använda mekaniska system för att stävja smittrafik. *Om* de ska användas ska det vara på platser där de gör stor nytta och där inga andra anordningar fungerar. Om man behöver anordningar för att stoppa biltrafik på bussgator, kan spårviddshinder vara en möjlighet på vissa platser.

### Norra Hammarbyhamnen

När det gäller Norra Hammarbyhamnen har kontoret tidigare påtalat att de automatiska pollarna inte kan fås att fungera vare sig ur ett kostnads-, funktions- eller säkerhetsmässigt perspektiv. Stadsdelsnämnden önskar nu att man istället installerar spårviddshinder eller bommar för att hindra olovlig trafik (*bilaga 1*). De synpunkter gatu- och fastighetskontoret lade fram i ett tjänsteutlåtande i våras (*bilaga 2*) gäller ännu – smittrafiken är relativt blygsam jämfört med många andra platser i staden.

Kontoret anser att automatiska pollare är uteslutet på grund av den dåliga funktionen och de höga kostnaderna.

Bommar i Norra Hammarbyhamnen valdes bort till förmån för pollare 1998 på grund av att bommar inte kunde fås att passa in i den vackra miljön. Kontoret anser att bommar skulle utgöra ett mycket främmande och förfulande inslag i miljön på kajen. För att klara säkerheten för gående och cyklister är det dessutom troligt att eventuella bommar skulle behöva utrustas med varningsljus- och klockor.

Möjligheten att anlägga spårviddshinder i Norra Hammarbyhamnen har undersökts, men det har visat sig att det inte är möjligt. Dels beroende på man inte har de för spårviddshinder nödvändiga raksträckorna på bussgatorna vid Tegelviksgatan och Tullgårdsgatan, dels beroende på att det ligger järnvägsspår på kajen.

Bussarna som kör på kajen är fler än det fåtal bilar som kör där, så även om man skulle ha fungerande trafik hinder som bara släppte ut bussar på kajen skulle ändå majoriteten av trafiken finnas kvar. Trafiksäkerhetsvinsten av nya trafik hinder skulle därför vara mycket begränsad. Kontoret föreslår därför att fysiska trafik hinder inte ska användas i Norra Hammarbyhamnen.

**SLUT**