



Kontaktperson
Linda Lundberg
Gatuavdelningen
Norra distriktet
Telefon: 08-508 263 05
linda.lundberg@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-11-29

Uppföljning av genomförda dubbelriktningar i Vasastan

Förslag till beslut

1. Trafikkontoret föreslår att utvärderingen av dubbelriktningarna av gator i Vasastan läggs till handlingarna.

Per Aronsson

Göran Gahm

Anders Avemar

Sammanfattning

Trafikplan för Norrmalm antogs i gatu- och fastighetsnämnden i februari 2002. En del i planen var att dubbelrikta enkelriktade gator. Dubbelriktning av gator innebär att tillgänglighet och orienterbarhet ökar.

Dubbelriktningarna har genomförts i två etapper. Etapp 1 genomfördes hösten 2002 och då dubbelriktades delar av fem gator i västra Vasastan.

Etapp 2 genomfördes under hösten 2004 och då dubbelriktades delar av tre gator i östra Vasastan. Ytterligare delar av en gata i östra Vasastan dubbelriktades i anslutning till ett annat projekt under hösten 2003.

Flödesmätningar samt hastighetsmätningar utfördes före och efter gatorna dubbelriktats. Fordonsflödet har, som helhet, inte förändrats nämnvärt i varken etapp 1 eller etapp 2 efter det att gatorna dubbelriktats. I etapp 1 visade eftermätningarna endast på marginella förändringar i hastighet. Eftermätningarna för etapp 2 genomfördes efter det att 30-zoner införts vilket antagligen har del i anledningen till att hastigheterna har sänkts på en del av de gator som dubbelriktats i etapp 2. Sammanfattningsvis är kontoret nöjd med resultatet av projektet. Söktrafiken torde ha minskat och tillgängligheten ökat. På de gator där hastigheten sänkts har trafiksäkerheten med stor sannolikhet ökat.

Bakgrund

Trafikplan för Norrmalm antogs i gatu- och fastighetsnämnden 2002-02-19. Syftet med planen var att den skulle fungera som en översikt över vilka större åtgärder och projekt som pågår och planeras inom Norrmalm under de närmaste 5 åren.

En del i planen var att dubbelrikta enkelriktade gator. Generellt har gator med en körbanebredd av 10 meter eller mer dubbelriktats. Gator med mindre sektion kan ej dubbelriktas utan att parkering tas bort från gatans ena sida. Detta har inte ansetts möjligt varför de fortfarande föreslås vara enkelriktade.

Syfte

Dubbelriktning av gator innebär att tillgänglighet och orienterbarhet ökar inom området. Tidigare studier av enkelriktade gator som dubbelriktats visar också att såväl trafikmängd som hastighet i de flesta fall minskar eller är oförändrade. Särskilt gäller detta när dubbelriktningarna kombineras med hastighetsdämpande åtgärder.

Dubbelriktade gator

Arbetet har genomförts i två etapper

Etapp 1 genomfördes under hösten 2002. Då dubbelriktades:

Västmannagatan mellan Wallingatan och Tegnérgatan

Upplandsgatan mellan Wallingatan och Tegnérlunden

Rådmansgatan mellan Dalagatan och Upplandsgatan

Observatoriegatan mellan Dalagatan och Drottninggatan

Västmannagatan mellan Observatoriegatan och Odengatan

Rådmansgatan dubbelriktades mellan Birger Jarlsgatan och Döbelnsgatan i samband med ombyggnaden av Birger Jarlsgatan under hösten 2003.

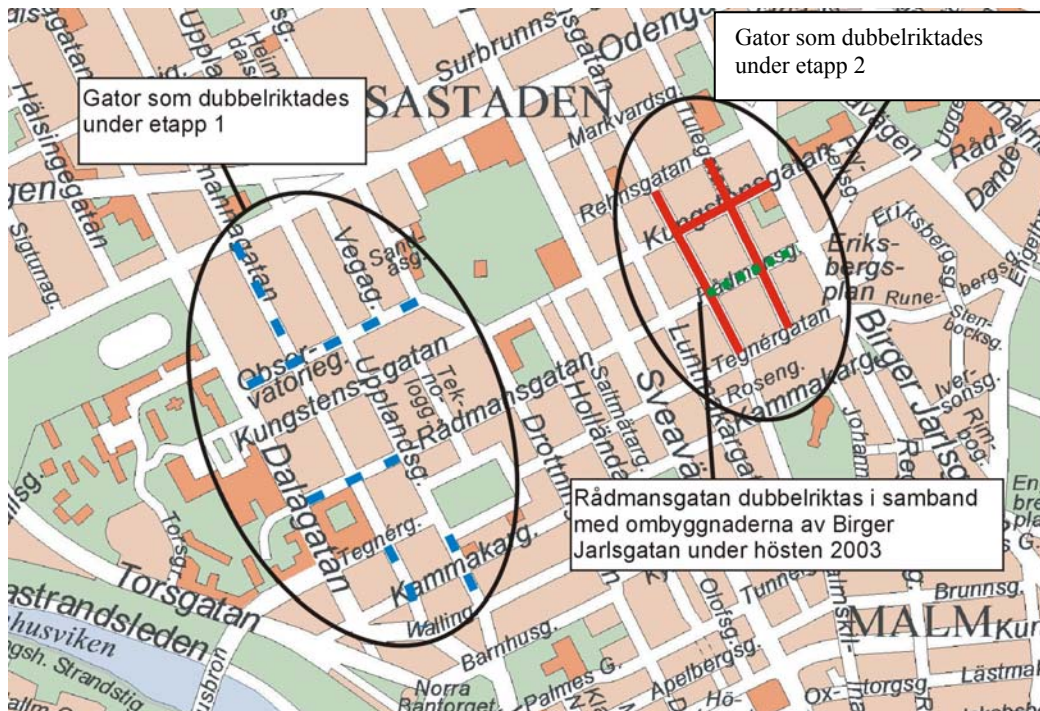
Etapp 2 genomfördes under hösten 2004. Då dubbelriktades:

Kungstensgatan mellan Döbelnsgatan och Birger Jarlsgatan

Döbelnsgatan mellan Tegnérgatan och Rehnsgratan

Tulegatan mellan Tegnérgatan och Rehnsgratan

I samband med dubbelriktningarna har ej tidigare handikappanpassade övergångsställen handikappanpassats. Längs Kungstensgatan på aktuell sträcka planterades, i enlighet med trädplanen, en ny trädrad.



Analys och konsekvenser

Flödesmätningar samt hastighetsmätningar har genomförts både före och efter gatorna dubbelriktats. Se i bilaga 1 för en sammanställning av resultaten.

Etapp 1

Resultaten av mätningarna visar ej på några stora förändringar av varken flöde eller hastighet efter det att gatorna dubbelriktats, se bilaga 1. På Upplandsgatan mellan Wallingatan och Kammakargatan ökar trafiken med ca 550 fordon men samtidigt minskar trafiken på Västmannagatan i samma snitt med ca 1150 fordon.

Andelen tung trafik har ej förändrats nämnvärt.

Etapp 2

Den 14 februari 2005 infördes 30 zoner på Stockholms lokalgator. Eftermätningarna av etapp 2 kunde ej genomföras innan 30-zonerna infördes eftersom gatorna då varit dubbelriktade under för kort period.

Resultaten av mätningarna visar, liksom i etapp 1, inte på några stora förändringar av fordonsflöden, se bilaga 1. På Kungstensgatan mellan Birger Jarlsgatan och Tulegatan ökar trafiken med ca 760 fordon över ett dygn. På parallellgatan Rådmanngatan sker endast en minskning på ca 170 fordon. Tyvärr har inte mätningar genomförts på ytterligare parallellgator varför eventuella överflyttningar mellan gatorna ej kan redovisas.



Andelen tung trafik har ej förändrats nämnvärt.

Efter dubbelriktningarna i etapp 2 har fordonshastigheten sjunkit. Andelen fordon som ligger i hastighetsintervallet 0-30 km/h har ökat. Speciellt på Döbelnsgatan och Rådmansgatan har det skett en markant hastighetssänkning. Vid mätningarna 2002 körde, på Rådmansgatan, 68% mellan 0 km/h och 30 km/h jämfört med 85% 2005. Döbelnsgatans resultat visar på en ännu större hastighetsminskning, år 2005 låg 82 % i intervallet 0-30km/h jämfört med 45 % 2002.

Införandet av 30-zoner är antagligen en del av förklaringen till att hastigheten sänkts efter införandet av dubbelriktningarna i etapp 2 men ej i etapp 1.

Slutsatser

Trafikflöden samt andelen tung trafik längs de aktuella gatorna har ej förändrats avsevärt. Tillgängligheten på de aktuella gatorna torde ha ökat samt söktrafiken minskat efter det att de dubbelriktats. På de gator där hastigheten sänktes har också trafiksäkerheten med största sannolikhet ökat. Kontoret anser att resultatet av projektet är enligt förväntningarna.

SLUT



Sammanställning av resultat

Etapp 1

Etapp 1	Totalflöde ett dygn (fordon)		85 percentil (km/h)	
	2002-04	2003-04	2002-04	2003-04
Västmannagatan Walling-Kammakarg	4694(s)	3524 3173(s) 351(n)	uppgift saknas	uppgift saknas
Upplandsgatan Walling-Kammakarg	3566(n)	4110 880(s) 3230(n)	uppgift saknas	uppgift saknas
Rådmansgatan Västmannag- Upplandsg	3859(v)	3628 362(ö) 3266(v)	37	36
Observatoriegatan Västmannag- Upplandsg	2521(v)	2947 834(ö) 2113(v)	36	35
Västmannagatan Observatorieg-Odeng	2386(s)	2398 594(s) 1804(n)	40	39

Etapp 2

Etapp 2	Totalflöde ett dygn (fordon)		85 percentil (km/h)	
	2002-04	2005-08	2002-04	2005-05
Kungstensgatan Birger Jarlsg-Tuleg	1918(ö)	2682 1338(ö) 1344(v)	33	32
Döbelnsgatan Kungstensg- Rådmansg	5363(s)	5607 624(n) 4983(s)	38	33
Tulegatan Rådmansg-Tegnér	2071(n)	1913 1471(n) 442(s)	36	33
Rådmansgatan Birger Jarlsg-Tuleg	7970(v)	7799 494(ö) 7305(v)	34	29