

2023-08-28

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr:NTN-2023-00166

Politikerinitiativ - Diagonala övergångsställen för ett genare liv (MP)

Inkom den 20 juni 2023 av Joel Lallerstedt, (MP)

Förslag till beslut

Natur-och trafیکنämnden noterar att det i dagsläget inte identifieras någon lämplig korsning, men att trafیکنheten bevakar möjligheten att i framtiden tillskapa diagonala passager vid lämpliga platser.

Därmed är politikerinitiativet färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

Detta politikerinitiativ vill se ett gående-projekt med test dels av diagonala övergångsställen med all-grönt, dels diagonala obebakade övergångsställen för genare passager. I Stockholm har diagonala övergångsställen testats i två korsningar, där både utformning och signalreglering skiljde sig åt för de båda korsningarna. I den ena korsningen medförde det diagonala övergångsstället marginella restidsvinster för fotgängare, men restidsförluster för övriga trafikantgrupper. I den andra korsningen resulterade det diagonala övergångsstället i restidsförluster för samtliga trafikantgrupper.

Vid tillskapande av diagonala övergångsställen i stadsmiljö är det viktigt att korsningen har tydliga målpunkter och ett högt gångflöde, så att tillräckligt många fotgängare skulle gynnas av en diagonal passage. Korsningen bör även ha en god överblickbarhet, vilket kräver större ytor för fotgängare. Totalt sett blir omloppstiden för signalregleringen längre, vilket ökar väntetiden för samtliga trafikantgrupper. I dagsläget har det inte identifierats någon korsning i Nacka som har tillräckligt höga gångflöden och diagonalt belägna målpunkter som motiverar ett uppförande av ett diagonalt övergångsställe. Trafیکنheten avser att bevakna möjligheten att i framtiden tillskapa diagonala passager vid lämpliga platser. Exempelvis vid de framtida tunnelbanestationerna Sickla, Järla och Nacka.

Förslagen i politikerinitiativet

Vid Natur- och trafiknämndens sammanträde den 20 juni 2023 lämnade Joel Lallerstedt (MP) in ett politikerinitiativ.

Runt om i världen finns diagonala övergångsställen där det i korsningar även är möjligt att snedda och det blir ”allgrönt”, dvs grönt för alla gående samtidigt. Även Stockholm har i ett projekt testat diagonala övergångsställen, vid Telefonplan respektive i city. Att utveckla stråk och passager efter hur människor går är helt i linje med en stad som har fokus på mänskliga rörelser. Vi vill se ett gående-projekt med test dels av diagonala övergångsställen med all-grönt, men även diagonala obevakade övergångsställen för genare passager, som ett komplement till de traditionella övergångsställena. Kring det senare finns idag inga regleringar och Transportstyrelsen vet inte vad som gäller, så det skulle eventuellt vara att skapa helt ny praxis.

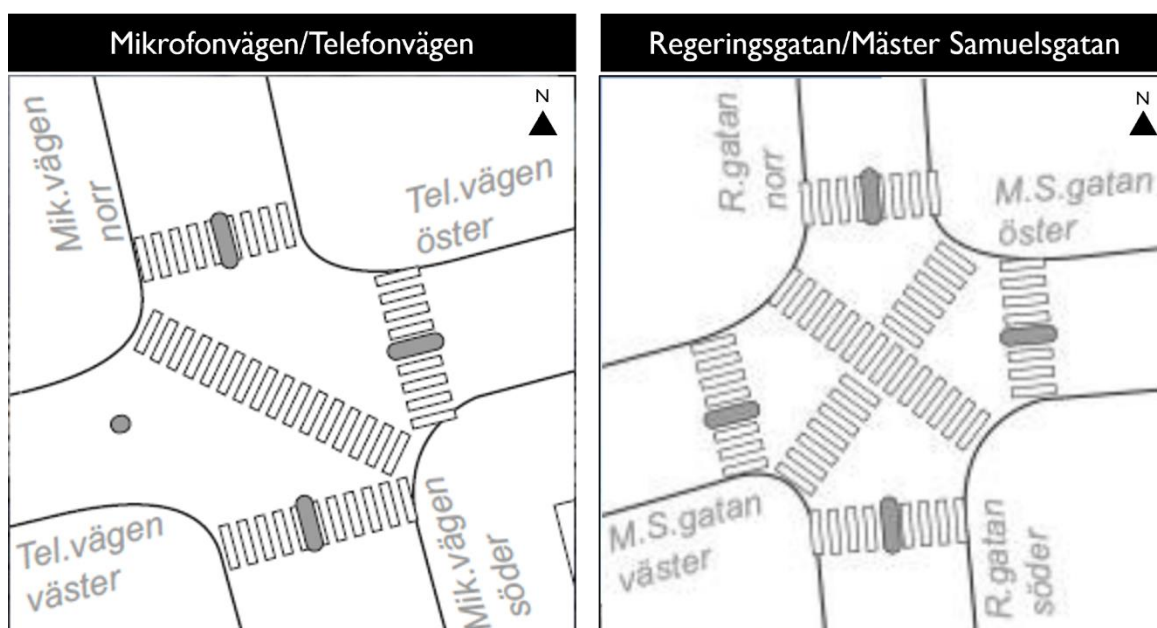
I politikerinitiativet föreslås att:

- Platser för bevakade diagonala övergångsställen med all-grönt identifieras för ett testprojekt
- Platser för obevakade övergångsställen identifieras för ett test där dessa även kompletteras med diagonala övergångsställen för genare passager

Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten har sett över detta politikerinitiativ och ser positivt på intentionen att öka framkomligheten för fotgängare. I dagsläget finns det ett flertal diagonala övergångsställen i länder som exempelvis i Kanada, Japan och Storbritannien. Under hösten 2020 introducerades ett pilotprojekt av diagonala övergångsställen på två platser i Stockholm. De utvalda platserna inom pilotprojektet var korsningen Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan i centrala Stockholm samt korsningen Mikrofonvägen/Telefonvägen vid Telefonplans tunnelbanestation söder om centrumkärnan. Utformningarna av de två diagonala övergångsställena i Stockholm skiljer sig åt. I korsningen Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan anlades två diagonala övergångsställen det vill säga fotgängarna kunde passera både mellan den sydöstra och nordvästra samt sydvästra och nordöstra sidan av korsningen. Medan vid övergångsstället Mikrofonvägen/Telefonvägen anlades ett diagonalt övergångsställe mellan den sydöstra och nordvästra sidan av korsningen, se Figur 1. Även signalstyrningen skiljde sig åt för de två platserna. I korsningen Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan hade samtliga fotgängare grönt samtidigt i en så kallad allgäfas och när det var grönt för fordonstrafiken

hade samtliga övergångsställen rött. Medan i korsningen Mikrofonvägen/Telefonvägen var det också en allgåfas för fotgängare, men de vinkelräta konventionella övergångsställena kunde även få grönt samtidigt som den svängande motorfordonstrafiken. Resultatet från de två platserna visar att i korsningen Mikrofonvägen/Telefonvägen var restidsvinsterna för fotgängare marginella, samtidigt som restiden ökade för övriga trafikanter såsom cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. I korsningen Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan resulterade det diagonala övergångsstället i restidsförluster för samtliga trafikantgrupper.



Figur 1- Översiktlig skiss av diagonala övergångsställen för de korsningar som testats i Stockholm. Ritningar från rapporten: *"Diagonala övergångsställen - Efterstudie (2023-03-13)"*.

Vid tillskapande av diagonala övergångsställen i stadsmiljö är det viktigt att korsningen har tydliga målpunkter och ett högt gångflöde, så att tillräckligt många fotgängare skulle gynnas av en diagonal passage. Om en sådan plats identifierats bör korsningen ha en god överblickbarhet för att fotgängarna ska se och förstå att det finns ett diagonalt övergångsställe, vilket medför krav på stora väntytor i korsningen. Vid införande av diagonala övergångsställen blir omloppstiden för signalregleringen längre, eftersom all motorfordonstrafik stoppas vid allgåsfasen. Dessutom är den så kallade utrymningstiden längre, det vill säga tiden från det att det blir rött för fotgängare tills motorfordonstrafiken får grönt. Annars finns det risk att fotgängare, i synnerhet barn och äldre, inte hinner över övergångsstället innan det slår om till rött. Till följd av längre grön- och utrymningstid för fotgängare resulterar diagonala övergångsställen i en försämrad framkomlighet för fordonstrafiken. Med anledning av detta bör det inte anläggas diagonala övergångsställen i korsningar som trafikeras av stombusstrafik,

eftersom det hämmar bussens framkomlighet. Utöver det behöver tillräckligt med utrymme för eventuell köbildning av motorfordonstrafik säkerställas, för att säkerställa att närliggande korsningar inte blockeras.

Den plats i Nacka som till viss del kan liknas vid ett diagonalt övergångsställe är en del av Lasarettgatan i höjd med närakutens entré utanför Nacka sjukhus, se Figur 2. Dock är detta inte kommunal mark, utan kvartersmark. Platsen utmärker sig i omkringliggande miljö eftersom det är något annorlunda och färgglatt. Över platsen passerar fotgängare, cyklister, bussar och bilister. Till följd av de vidsträckta linjerna är det otydligt hur de olika trafikantgrupperna ska röra sig på platsen och därmed tillskapas ett rörigt helhetsintryck och en osäker trafiksituation.



Figur 2. Passage utanför Nacka sjukhus.

Av de diagonala övergångsställen som finns i världens idag har samtliga implementerats i signalreglerade korsningar. Nacka kommuns inriktning vid obevakade passager, det vill säga ej signalreglerade passager, är att bygga refuger för att minimera sträckan som den oskyddade trafikanten rör sig på en obevakad sträcka. Denna inriktning gäller framför allt för passager där vägen har höga fordonsflöden och mer än ett körfält. Ett diagonalt övergångsställe utan signalreglering kan därmed öka olycksrisken för oskyddade trafikanter och anses därför inte lämpligt att anlägga i Nacka kommun.

I dagsläget har det inte identifierats någon korsning i Nacka som har tillräckligt höga gångflöden och diagonalt belägna målpunkter som motiverar ett uppförande av ett diagonalt övergångsställe. I samband med att tunnelbanan färdigställs kommer antalet fotgängare att öka vid de framtida tunnelbanestationerna i Sickla, Järla och Nacka. Trafikenheten kommer därför fortsätta att bevaka frågan, men anser inte det är motiverat eller lämpligt att anlägga diagonala övergångsställen i dagsläget.

Ekonomiska konsekvenser

Då rekommendationen är att inte anlägga några diagonala övergångsställen i dagsläget, så får det inte några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Då rekommendationen är att inte anlägga några diagonala övergångsställen i dagsläget, så får det inte några konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 28 augusti 2023

Bilaga Politikerinitiativ,

Ulrika Haij
Enhetschef
Trafikenheten

Magdalena Lantz
Trafikplanerare
Trafikenheten