



Erika Björnsson  
Trafikplanering  
08-508 265 41  
erika.bjornsson@tk.stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2007-08-28

## **Framkomlighetsåtgärder på Gjörwellsgatan. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att ge Trafikkontoret i uppdrag att genomföra temporära åtgärder enligt förslaget för att möjliggöra uppställning i två körfält.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Staffan Forsell  
Tf Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Åtgärderna som genomfördes på Gjörwellsgatan 2005 har gett effekt i form av ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter samtidigt som framkomligheten för fordonstrafiken inte har försämrats. Trafikkontoret anser att nuvarande trafiklösning i på Gjörwellsgatan i stort fungerar väl, eftersom den dimensionerande punkten för flödet utgörs av korsningen Gjörwellsgatan-Rålambsvägen och inte längs Gjörwellsgatan. Den nuvarande lösningen innebär dock en viss risk för långa köer då magasineringsmöjligheten delvis minskats. Återställande av gatan till ursprunglig utformning innebär inte någon betydande förbättring av framkomligheten på sträckan. Köer ända till Lindhagensplan är ovanligt, men vore särskilt olyckligt i samband med de pågående arbetena med Snöflingan. Som en temporär lösning under denna period föreslår därför kontoret mindre åtgärder för en breddning till två körfält på hela sträckan i riktning mot Rålambsvägen. Breddningen åstadkoms bl a genom minskning av refugerna, vilket



minimerar ombyggnadsarbetena såväl ekonomiskt som tids- och ingreppsmässigt. Åtgärderna beräknas kosta en miljon kronor.

## Bakgrund

Vid Trafik- och renhållningsnämndens sammanträde 2007-05-15 behandlades ärendet "Väg- och gatuarbeten under 2007 med stor inverkan på den regionala framkomligheten". Kontoret fick i uppdrag att vidta åtgärder för att ta bort avsmalningen längs Gjörwellsgatan för att öka framkomligheten från Kungsholmen ut på Västerbron.

Med anledning av detta beslut har kontoret analyserat den befintliga trafiklösningen samt vilka konsekvenser det skulle medföra att ta bort avsmalningen.

## Befintlig situation

2005-04-26 beslutade dåvarande Gatu- och fastighetsnämnden om att anlägga cykelbanor mm på Gjörwellsgatan mellan Västerbronedfarten och Rålambsvägen. Hösten 2005 genomfördes åtgärderna som innebar:

- att två obevakade övergångsställen på sträckan byggdes om genom avsmalning till ett körfält i var riktning förbi övergångsställena, anläggandet av breda mitt-refuger samt att övergångsställena höjdes upp i körriktningen. Detta har inneburit trafiksäkra passager för fotgängarna, vilket är särskilt viktigt då gatan korsas av många barn och ungdomar på väg till och från Rålambshovsskolan.
- att cykelbanor anlades på ömse sidor av Gjörwellsgatan. Detta innebar att sammanhängande cykelstråk skapades, vilket bl a har förbättrat cyklisternas framkomlighet. Separeringen från övrig fordonstrafik har gett god säkerhet.
- reducering från två till ett körfält i riktning mot Rålambsvägen på en sträcka av ca 120 meter. På sträckan före den signalreglerade korsningen har två körfält bibehållits, vilket har inneburit att framkomligheten för biltrafiken inte har försämrats. Kapaciteten i den signalreglerade korsningen har inte ändrats och det är fortfarande lika många fordon som kan passera signalen per omlopp. Däremot har möjligheten att magasinera (ställa upp) fordon i två körfält tagits bort på delar av sträckan. Det har medfört att det ibland är långa köer.

Mätningar av trafikmängder samt fordonshastigheter har gjorts före respektive efter åtgärden, se tabellen nedan. Utifrån mätningarna kan konstateras att hastigheten förbi övergångsställena har sjunkit betydligt. 85-percentilen (den hastighet som 85% av bilister underskrider) har minskat från 37 km/h till knappt 30 km/h, vilket är mycket bra. Antalet fordon som passerar vid övergångsställena har ökat något i eftermätningen sett både till dygnet och till för- och eftermiddagens maxtimme.

**Tabell** Resultat före- och eftermätning

	<b>Före</b>	<b>Efter</b>
<b>Trafikmängd total (fordon/dygn)</b>	12 750	13 800
<b>Trafikmängd i riktning mot Rålambsvägen max fm (fordon/timme)</b>	560	610
<b>Trafikmängd i riktning mot Rålambsvägen max em (fordon/timme)</b>	625	700
<b>Medelhastighet (km/h)</b>	30	23
<b>Hastighet 85-percentil (km/h)</b>	37	29



**Figur** Karta över området

## **Analys och konsekvenser**

### **Analys**

Korsningen Gjørwellsgatan-Rålambsvägen är en av de korsningar i staden som har sämst kapacitet, vilket beror på mycket trafik i kombination med den fysiska utformningen. Kontoret anser det inte möjligt att med nuvarande utformning förbättra framkomligheten i korsningen i någon större utsträckning. Att öka gröntiden för trafik från Gjørwellsgatan mot Västerbron skulle innebära stora negativa konsekvenser för all annan trafik i korsningen, däribland stomlinjebuss 1 och gående. Det skulle även medföra försämringar för vissa tillfarter i Västerbroplan.

Att utöka antalet körfält till två på hela sträckan på Gjörwellsgatan skulle inte innebära förbättrad framkomlighet, eftersom det är trafiksignalen som är dimensionerande för framkomligheten. Däremot skulle magasineringsmöjligheten utökas.

Trafikkontoret anser att nuvarande trafiklösning på Gjörwellsgatan fungerar väl sett till de kapacitetsbegränsningar som är i korsningen Gjörwellsgatan-Rålambsvägen. Lika många fordon passerar korsningen efter ombyggnaden som före. Ibland inträffar att bilarna blockerar varandra, vilket får till följd att ca två fordon färre hinner passera varje grönperiod.

I rusningstid blir det långa köer och ibland växer de bakåt ner på Rålambshovsleden. Detta påverkar dock inte framkomligheten i sig. Om köerna däremot växer sig så långa att de inkräktar på Lindhagensplan påverkas framkomligheten där, men att detta inträffar är dock ovanligt.

#### **Projekt där risk för påverkan föreligger**

För närvarande pågår byggnation av kvarteret Snöflingan. Projektet beräknas vara färdigt år 2009. I Snöflingan ingår, förutom hotell och lägenheter, en ny gata mellan Lindhagensplan och Lilla Västerbron, ombyggnad av Lindhagensplan och ombyggnad av korsningen Drottningholmsvägen-Lilla Västerbron-Mairebergsgatan. Den färdiga lösningen innebär att det skapas en ny förbindelse från Lindhagensplan mot Västerbron via Lilla Västerbron. Belastningen på Gjörwellsgatan bedöms då minska. I den färdiga lösningen planeras därför endast ett körfält från Lindhagensplan upp mot Gjörwellsgatan. Under ombyggnadstiden kommer det att vara stökigt i området. Om kön på Gjörwellsgatan skulle växa in i Lindhagensplan medför det stora framkomlighetsproblem där, varför den situationen bör undvikas.

Under fyra somrar framöver kommer Nordsydaxeln att renoveras. Det kommer att påverka framkomligheten i stora delar av staden.

#### **Förslag till temporära åtgärder**

Kontoret föreslår att temporära åtgärder vidtas för att minimera risken för långa köer på Gjörwellsgatan under den tid som arbetena med Snöflingan och Nordsydaxeln pågår. Två körfält återskapas i riktning mot Rålambsvägen genom att refugerna minskas samt reducering till ett körfält i riktning mot Rålambshovsleden. På en kortare sträcka måste även kantsten flyttas. I övrigt kan kantstenslinjerna vara kvar i befintliga lägen, vilken minimerar ombyggnaden och att gång- och cykelbanorna kan behållas. Körfälten blir smala på raksträckan, men det bedöms vara acceptabelt. Övergångsställena föreslås även fortsättningsvis att vara upphöjda.

### **Konsekvenser**

Ekonomi – Föreslagna åtgärder beräknas kosta 1 Mkr. Om gatan ska återställas till ursprunglig utformning (d v s innan 2005) bedöms det kosta 6 Mkr.

Tid – Genomförandetiden för föreslagna åtgärder bedöms till ca fyra veckor. Eventuellt kan kontorets årsentreprenör nyttjas och då kan åtgärderna genomföras redan hösten 2007. Om gatan ska återställas till ursprungligt skick bedöms genomförandetiden till ca sex månader. Genomförandet kan då ske tidigast våren 2008 efter sedvanlig projektering och upphandling av entreprenör.

Framkomlighet – Åtgärderna innebär endast marginell påverkan på framkomligheten på Gjörwellsgatan. I riktning mot Rålambshovsleden minskas antalet körfält till ett på hela sträckan. Detta har dock inte någon inverkan på framkomligheten eftersom det idag är överkapacitet i den riktningen. Eftersom mer magasinsutrymme skapas minimeras risken för att köer på Gjörwellsgatan ska orsaka trafikstörningar i Lindhagensplan. Vid nattavstängningar av Essingenleden utgör Gjörwellsgatan ersättningsväg. Vid dessa tillfällen skulle åtgärden leda till förbättrad framkomlighet, eftersom det kvälls- och nattetid är möjligt att öka gröntiden vid Rålambsvägen och därmed släppa igenom fler fordon mot Västerbron.

Kontoret anser inte att ett återställande av gatan till ursprunglig utformning skulle leda till någon större förbättring av framkomligheten på sträckan, varför de temporära åtgärderna förordas.

Trafiksäkerhet – Säkerheten för cyklisterna förblir oförändrad. Däremot blir det en försämring för gående som ska passera övergångsställena, eftersom det blir möjligt för bilar att köra om varandra på övergångsställena. Säkerheten bedöms dock vara godtagbar, eftersom övergångsställena även fortsättningsvis föreslås vara upphöjda.

### **Samråd**

Kungsholmens stadsdelsförvaltning anser att den nuvarande trafiklösningen fungerar och har inte mottagit några synpunkter från medborgarna. Förvaltningen har dock inget att invända mot föreslagna temporära åtgärder. Gjörwellsgatan trafikeras inte av någon buss i linjetrafik.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som en temporär lösning utföra mindre åtgärder på Gjörwellsgatan för att möjliggöra uppställning i två körfält enligt redovisningen ovan.

### **Slut**