

HORNSGATAN
 MILJÖUPPRUSTNING
 ETAPP 4:
 RINGVÄGEN - ANSGARIEGATAN
 TYRÉNS 2013-02-05 SKALA 1:800 (A4)

2013-02-05
 TJÄNSTEUTLÅTANDE
 DNR T2012-007-05539



Datum
2012-12-19 Rev 2013 02 03

Trafikkontoret
Josefine Weinberg/Britt-Marie Salmén/Christer Bergström

Homsgatan, etapp 4. Ringvägen-Ansgariegatan

Pm. Kapacitet efter ombyggnad. Konsekvenser för buss mm

Idag

- Avgörande för framkomligheten för bilar och bussar i Homsgatans tillfart mot Ringvägen är det exklusivt högersvängande körfältet mot Ringvägen. Nästan hälften av den inkommande trafiken svänger höger mot Ringvägen.
- Genom att den högersvängande trafiken har helt eget körfält så kan den ha grönt i flera signalfaser. Det gör att trafiken i tillfarten avvecklas utan köbildning.
- Detta får som positiv följeffekt att övrig trafik, ex bussar på linje 4, kommer fram till korsningen utan att hamna i kö.
- När bussen är framme och detekterad ser den särskilda bussprioriteringen till att optimera trafiksignalen och gröntider med hänsyn till bussarnas framkomlighet.
- Viktigt för kapaciteten, under högtrafik, är även att det finns dubbla körfält i motsatt riktning, mot Hornstull.
- Sammantaget gör de fyra körfälten med den speciella indelningen att kapaciteten i tillfarten **inte** överskrider idag. Vålgörande för framkomligheten har även varit att trafiken minskat med mer än 20 procent sedan 1990-talet.
- Utöver de fyra körfälten för rörlig trafik finns idag smala cykelfält (ca en meter) samt utrymme för parkering o varuförsörjning. Idag kan det ske under hela dygnet, (utom på avsnittet närmast Ringvägen, ca 35 meter).
- Västersväng är förbjuden i Homsgatans båda tillfarter mot Ringvägen, såväl från Hornstull som från Slussen. Förbuden infördes vid genomförandet av cykelfälten för drygt tio år sen för att inte trafik rakt fram (med bland annat buss nr 4) skulle fastna bakom västersvängande bilar.
- Däremot tillåts västersväng från Ringvägen (från båda håll). Det påverkas ej av förslaget!
- Gångbanorna är ynkligt smala, ca 2,5 meter

Efter ombyggnad

- En av många förutsättningar och vägledning vid utformningen av förslaget till ombyggnad för nya träd har varit att framkomligheten för bil och buss **inte** ska försämrats.
- Dagens körfältindelning med fyra körfält+ cykelfält, intill korsningen vid Ringvägen, behålls därför även efter ombyggnad men med något avsmalnad körbana.
- Det, för hela korsningen, viktiga exklusivt högersvängande körfältet mot Ringvägen kommer också att behållas.
- Den principiella skillnaden mot idag är att för att fullt ut klara kapacitet o framkomlighet för bland annat buss måste möjligheten till parkering/varuförsörjning, (åtminstone i riktning mot Ringvägen), begränsas till tider utanför högtrafiktid på en längre sträcka än idag. Enligt förslaget kommer det att ske genom stoppförbud under högtrafiktid, kl 7-9, 15-18.

Grontmij AB
Box 47303
100 74 Stockholm

Besök
Org nr
Styrelsens säte

Mejerivägen 1
556563-7237
Stockholm

E-post
Direktnr
Fax

Goran.Nordberg@grontmij.com
010-480 1835

www.grontmij.se

- I korthet kan därför förslaget (för bil o buss) beskrivas som att dagens förhållanden med fyra körfält behålls under högtrafik. Under övriga tider kommer gatuavsnittet att fungera som tvåfältig gata, utom på delen närmast korsningen med Ringvägen, ca 50 meter. Här kommer man alltid att ha fyra körfält
- De utredningar som gjorts visar behov av temporärt stoppförbud, under högtrafiktid, på ca 75-100 meter i riktning mot Ringvägen och väsentligt kortare, (kanske inget) i riktning mot Hornstull.
- Exakta tider och utsträckning av de temporära stoppförbuden är inte låsta utan kan förändras efter behov och aktuell trafiksituation efter ombyggnad.
- **Om de tidsbegränsade stoppförbuden nyttjas fullt ut, dvs på hela den aktuella sträckan mellan Ansgariegatan och Ringvägen, behåller man helt dagens förhållanden vad gäller kapacitet och framkomlighet för bil och buss..**
- Det är fullt möjligt, och kan behöva utnyttjas under högtrafiktid (även om inte utredningen, enligt ovan, visar det).
- Det är däremot inte möjligt att ha stoppförbud under hela dygnet eftersom man då inte klarar angöring och varuförsörjning till fastigheterna.
- Genom att begränsa tiden med fyra körfält till högtrafik ges möjlighet till såväl breddning av gångbanor med träd som till breddning av cykelfältet (mot Ringvägen) och separerad cykelbana uppför backen mot Hornstull.

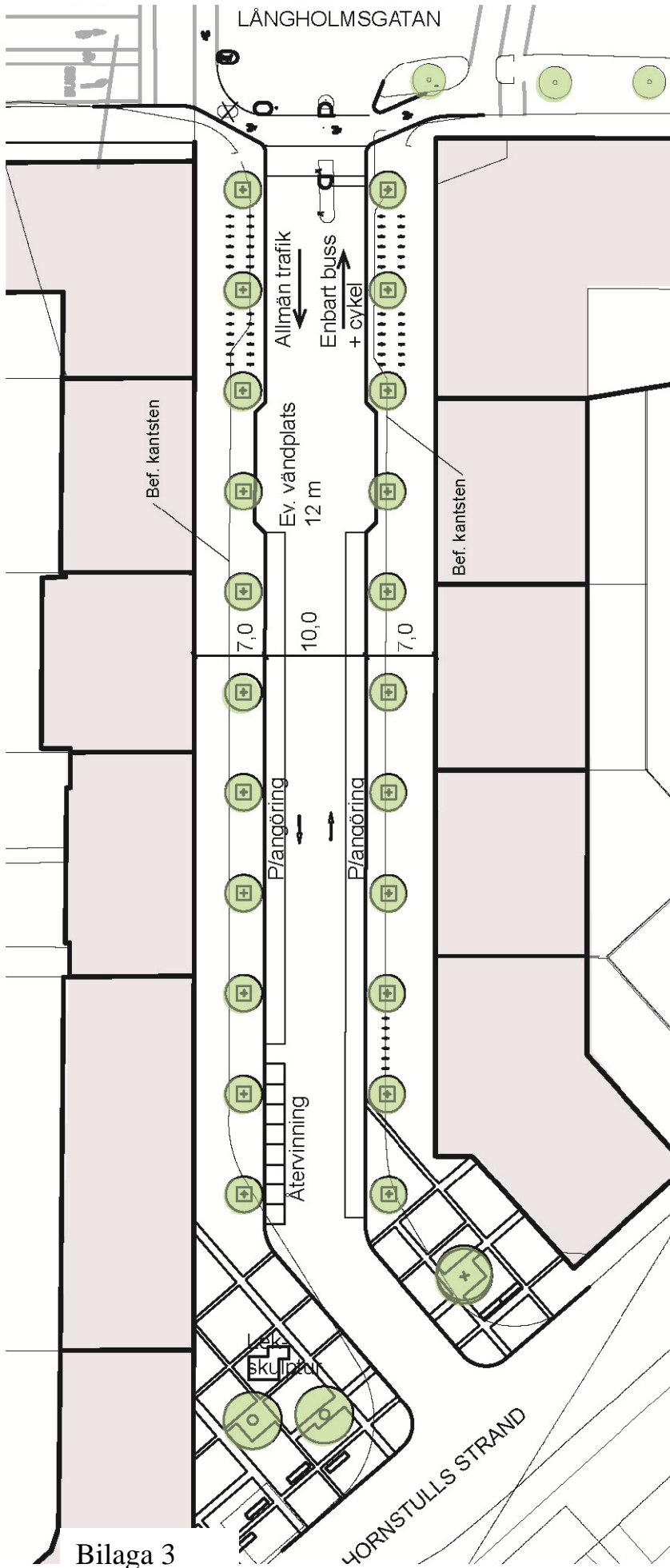
Bussfält istället för träd

- Under utredningen för de nya träden har diskuterats möjligheten att inrymma ett särskilt bussfält mot Ringvägen.
- Utrymmesmässigt kan det (teoretiskt) klaras idag. Det kommer inte att gå efter ombyggnad.
- Om det ska vara meningsfullt med ett särskilt bussfält måste det dock utföras som ett tredje körfält mellan det viktiga högersvängande körfältet mot Ringvägen och körfältet för trafik rakt fram (mot Slussen).
- Totalt ger det fem körfält i korsningen+ mittrefug. Det medför ett sammanlagt breddbehov på över 18 meter. Kvar för övriga funktioner blir mindre än sex meter.
- **Detta utesluter, i så fall, såväl cykelfält som träd. Utformningen har därför inte bedömts som möjlig.**
- Även ett alternativ där man behåller fyra körfält och istället gör mittkörfältet mot Ringvägen till bussfält har diskuterats. Det medför då att trafik rakt fram och högersvängande trafik måste samsas i det återstående kantstenskörfältet. Det kan då inte längre ha grönt i flera signalfaser. Det medför i så fall växande köer (mot Hornstull).
- **Totalt ger det försämrade framkomlighet för all trafik, även buss, än förslaget. Utformningen är därför ännu sämre.**

Ersättningsväg vid ombyggnad av Slussen

- Under ombyggnaden av Slussen kommer troligen trafiken på Ringvägen-Hornsgatan att öka.
- Dimensionerande för kapaciteten längs denna alternativa väg kommer att bli Hornstull.
- Den nu aktuella gatuavsnitten mellan Ringvägen och Ansgariegatan, kommer, även efter ombyggnad, att klara att avveckla mer än den trafik som kan tas emot vid Hornstull.
- **Det aktuella gatuavsnittet av Hornsgatan mellan Ansgariegatan och Ringvägen kommer därför inte att utgöra den svagaste länken i kedjan.**

Göran Nordberg



Bilaga 3

HORN SGATAN

MILJÖUPPRUSTNING

ETAPP 5:
 LÅNGHOLMSGATAN - HORNSTULLS STRAND
 TYRÉNS 2013-02-05 SKALA 1:600 (A4)



Hornstulls Strand, före upprustningen. Bild: DinellJohansson

