



Handläggare: Stig Gustavsson  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 262 12  
stig.gustavsson@gfk.stockholm.se

2005-01-27

Dnr 04-331-3030:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Förändra kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron. Skrivelse från  
Sten Nordin (m), Ulf Fridebäck (fp) och Mats Rosén (kd)**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden besvarar skrivelsen med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

**SAMMANFATTNING**

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden 2004-09-21 anser Sten Nordin (m), Ulf Fridebäck (fp) och Mats Rosén (kd) att köerna på Liljeholmsbron har blivit i längsta laget. De föreslår att gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att förändra kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron så att allmän trafik kan tillåtas under icke rusningstid samt att se över förbud mot högersväng från körfältet.

Kollektivtrafikkörfältet i nordgående riktning på Liljeholmsbron infördes 2001-12-03 i samband med införandet av ny busslinje mellan Liljeholmen och Karolinska sjukhuset. Samtidigt slopades att ett av två högersvängande körfält mot Hornsgatan där framkomligheten blivit sämre som följd av

inrättandet av cykelfält. Bron fick inledningsvis längre köer och det gav upphov till irritation över att kollektivtrafikkörfältet var dåligt utnyttjat. Nu har turtätheten för bussar ökat och taxi har tillåtits använda körfältet. Till hösten kommer ytterligare två busslinjer i samband med försöket med miljöavgifter. Trafikmängderna på bron har minskat med ca 15% bl a genom öppnandet av Södra Länken. Det har medfört en avsevärd avkortning av köerna. Kvarvarande köer bör hellre vara på bron än i bostadskvarteren. Hornsgatan har också fått en förbättrad situation miljömässigt som följd av minskade trafikmängder och bättre framkomlighet. Kontoret anser därför att det inte finns skäl att förändra trafiksituationen på bron.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

2001-12-03 infördes ett nordgående busskörfält på Liljeholmsbron för att ge god framkomlighet för en ny busslinje mellan Liljeholmen och Karolinska sjukhuset enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden 2000-10-31. I samband med detta togs ett av två högersvängande körfält mot Hornsgatan bort. Sedan 2002-09-17 får även taxi använda busskörfältet. Vid Hornsgatan är det endast tillåtet att köra rakt fram mot Långholmsgatan från detta körfält.

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden 2004-09-21 anser Sten Nordin (m), Ulf Fridbeck (fp) och Mats Rosén (kd) att bilköerna över bron har blivit i längsta laget och att köerna skulle kunna minskas genom förändringar i kollektivtrafikkörfältet. De föreslår att man bör prova att öppna kollektivtrafikkörfältet under icke rusningstid och helger för alla fordon och dessutom se över förbudet mot högersväng från körfältet. De föreslår att gatu- och fastighetsnämnden skall besluta följande.

” Gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att ta fram och presentera ett förslag på förändrade regler för kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron för att underlätta trafikströmmarna in till Stockholm.”

### Samråd

Samråd har skett med SL.

### Kontorets synpunkter

När busskörfältet infördes fick kontoret många invändningar mot detta i synnerhet som busstrafiken då var så gles. Nu går bussarna var tionde minut i rusningstrafik. I samband med försöket med miljöavgifter tillkommer två busslinjer där det också blir 10- minuterstrafik på vardera linjen under rusningstid.

Invändningarna har till stor del handlat om att det har blivit svårare att komma in på Hornsgatan när endast ett högersvängande körfält finns kvar. Det har dock resulterat i att framkomligheten på Hornsgatan som försämrades när cykelfälten infördes åter har blivit bättre. Dessutom har gatan fått en ur miljösynpunkt välbehövlig minskning av trafikmängderna från ca 41000 ford/dygn till ca 38000 på delarna närmast Hornstull.

Hornsgatan är en av de gator där det är svårast att klara miljö kvalitetsnormerna. Om inga andra åtgärder vidtas borde trafikmängden vara högst 25000 ford/dygn för att klara kvävedioxidnormen och högst 13000 för att klara partikelnormen. Pågående studier av Hornsgatan i projektet "Säker huvudgata" förutsätter också en minskning av trafikmängderna.

Vad gäller Liljeholmsbron har trafikmängden minskat från ca 44000 ford/dygn före införandet av busskörfältet till ca 40000. Denna minskning beror också på att framkomligheten på Essingeleden samtidigt har blivit bättre. Det är än lite tidigt att dra några slutsatser av vad Södra Länkens tillkomst har betytt för Liljeholmsbron. En första studie visar dock att trafikmängden gått ner till ca 37000 ford/dygn vilket något så när överensstämmer med de prognoser som gjordes innan. Ytterligare minskning kan förväntas i samband med försöket med miljöavgifter.

Dessa minskade trafikmängder på bron ger också mindre mängder på Långholmsgatan och som underlättar möjligheten att ordna bättre cykellösningar där enligt det uppdrag kontoret fick från nämnden 04-05-18. Kontoret avser att presentera ett förslag till inriktningsbeslut i denna fråga under våren.

Med denna bakgrund och med hänsyn till trafiksituationen vid Hornstull bedömer kontoret att kapaciteten för Liljeholmsbrons nordgående trafik är fullt tillräcklig utan att ta kollektivtrafikkörfältet i anspråk för allmän trafik. Detta gäller i ännu högre grad vid lågtrafiktid. Vid de tillfällen köbildning ändå uppstår är det bättre att kön är på bron i stället för inne i bostadskvarteren. Det är för övrigt tekniskt svårt att tillåta allmän trafik vissa tider med den utformning som kollektivtrafikkörfältet nu har.

På båda sidor av bron kommer många förändringar att ske de närmaste åren. Förutom nämnda projekt "Säker huvudgata" på Hornsgatan och cykelåtgärder på Långholmsgatan kommer exploateringar att ske som i hög grad kommer att påverka trafiksituationen. Det gäller inte minst under genomförandeskedet. Innan konsekvenserna av dessa förändringar är klarlagda anser kontoret att det inte går att förändra nuvarande trafiksituation på Liljeholmsbron.

**SLUT**