



Kontaktperson
Stig Gustavsson
Gatuavdelningen
Centrala distriktet
Telefon: 08-508 262 12
stig.gustavsson@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-04-18

Långholmsgatan, cykelåtgärder. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden fattar beslut om genomförande av cykelåtgärder på Långholmsgatan enligt trafikkontorets förslag

Per Aronson

Göran Gahm

Per Magnus

Sammanfattning

Enligt inriktningsbeslut i gatu- och fastighetsnämnden 2005-04-26 skall cykelåtgärder utföras på Långholmsgatan med byggstart i år. Kontoret har tagit fram ett förslag med enkelriktade cykelbanor på båda sidor av i princip hela Långholmsgatan. Vid två busshållplatser föreslås cykelfält utanför hållplatserna.

Detta torde inte förorsaka några större trafikproblem förutom vid ett kvarter där tvärsektionen är som smalast. Där föreslås en minskning av gångbanelängden samt slopande av temporära busskörfält. Busskörfälten används dock sällan på grund av den stora cykeltrafiken och att felparkerade bilar hindrar framkomligheten för bussarna i dessa. Framkomligheten i övriga körfält är så god så att det inte skapar några större störningar för busstrafiken.

Utbyggnaden av cykelbanor på Långholmsgatan som fullbordar ett av de större cykelstråken kan påbörjas i augusti och bli klart nästa år.

Bilaga 1: Översiktsförslag

Bilaga 2: Tvärsektioner

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden fattade 2005-04-26 inriktningsbeslut om att intensifiera utbyggnaden av cykelbanor i Stockholms innerstad. I beslutet ingick att genomföra en kombination av enkelriktade cykelbanor/cykelfält på sträckan mellan Västerbroplan och Liljeholmsbron till en kostnad av ca 5 mnkr med byggstart 2006.

Parallellt med studien av cykelåtgärder på Långholmsgatan har trafikkontoret tagit fram ett förslag till upprustning av den östra lokalgatan mellan Högalidsspången och Hornsbruksgatan. Trafiknämnden fattade genomförandebeslut om denna upprustning 2005-11-29. I beslutet ingick också att en södergående cykelbana anläggs på Långholmsgatans västra sida från Högalidsspången till korsningen med Hornsgatan. Dessutom anfördes att en cykelbana måste anläggas mellan Västerbron och Liljeholmsbron för att ett sammanhängande cykelvägnät skall åstadkommas enligt tidigare nämnbeslut.

Analys

Dagens situation

Långholmsgatan är en viktig nordsydlig förbindelse för stockholmstrafiken även om Essingeleden är huvudförbindelsen mellan Stockholms norra och södra delar. Vid störningar på Essingeleden blir Långholmsgatan extra hårt belastad. Det märktes senast i höstas i samband med de avstängningar av körfält som gjordes som följd av påseglingsolyckan. Normalt passerar drygt 40 000 fordon per dygn Långholmsgatan. En viss trafikminskning har det blivit som följd av försöket med miljöavgifter.

För buss- och cykeltrafik är Långholmsgatan extra viktig då alternativa sträckningar saknas. Flera busslinjer trafikerar gatan varav en stomlinje. Det är svårt att ordna en god standard för alla trafikanter på den begränsade bredd gatan har. Det är särskilt besvärligt på delen mellan Verkstadsgatan och Folkskolegatan där gatubredden är knappt 24m.

Gatan kantas av bostads- och kontorsfastigheter med ett antal butiker och restauranger i bottenvåningarna. Det medför att angöringsmöjligheter måste finnas.

Idag har gatan i princip två körfält i vardera riktningen. Under högrafiktid kl7-9 och kl16-18 på vardagar tillkommer ett busskörfält i vardera riktningen närmast respektive gångbana. Under övrig tid används dessa körfält för angöring till fastigheterna.

Cykelbanor finns endast mellan Västerbron och Verkstadsgatan i sydgående riktning samt mellan Hornsgatan och Hornsbruksgatan i nordgående riktning. I övrigt hänvisas cykeltrafiken till de smala buss-/angöringsfälten. Det är långt ifrån en godtagbar standard för den stora cykeltrafik som finns på gatan att vistas i blandtrafik på en huvudgata med 50 km/h som hastighetsgräns.

Förslag till cykelåtgärder

Det förslag till cykelåtgärder som nu är framtaget innebär att befintlig cykelbana i sydgående riktning från Västerbron förlängs söderut från Verkstadsgatan till Bergsunds Strand. Från Bergsunds Strand anläggs ett cykelfält utanför befintlig busshållplats fram till Hornsgatan. I nordgående riktning föreslås förlängning av befintlig cykelbana från Hornsbruksgatan till Högalidsgatan. Mellan Högalidsgatan och Heleneborgsgatan anläggs cykelfält utanför befintlig busshållplats. Vid den olycksdrabbade passagen av Påsundsbacken strax söder om Västerbron föreslås en upphöjd cykelbana.

För att åstadkomma dessa cykelbanelösningar på den sträcka där sektionen är som smalast måste dels gångbanebreddens minskas 0,5m från ca 3m till ca 2,5m och dels måste de temporära busskörfälten slopas.

Samråd

Samråd har skett med SL och Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltning.

SL befarar att förslaget medför en försämring för busstrafiken i ett läge där man nu prioriterat direktbusstrafik på Långholmsgatan. SL anser att nuvarande busskörfält skulle förbättra framkomligheten om de inte var blockerade av felparkerade bilar.

Stadsdelsförvaltningen befarar att de minskade gångbanebredderna kommer att försvåra snöröjningen men har i övrigt inga större invändningar mot förslaget.

Konsekvenser

Biltrafik

Förslaget innebär att två rörliga körfält i vardera riktningen alltid kommer att finnas. Under lågtrafiktid då angöring medges kommer de att på den smalaste delen vara så smala att endast personbilar kan köra i bredd. Bussar och lastbilar kan inte köra i bredd. Under högtrafiktid kommer det att vara förbjudet att stanna varför körfälten då blir väl tilltagna. För att framkomligheten inte skall äventyras måste denna tid att utökas till att gälla mellan kl7-9 och kl15-19. Närmast Hornstull blir det oförändrat antal körfält.

Busstrafik

För busstrafiken blir det en viss försämring i och med att de temporära busskörfälten slopas och då körfälten blir något smala under lågtrafiktid. Kontoret kan dock konstatera att busskörfälten ofta inte nyttjas av bussarna beroende dels på den stora cykeltrafiken och dels på felparkerade bilar. Trots det anser inte kontoret att bussarna har några större framkomlighetsproblem. Under sen eftermiddagstid kan det finnas risk för störningar i sydgående riktning varför alternativa lösningar har studerats. Kontoret bedömer dock att förslaget till utökning av "högtrafiktiden" kommer att vara en tillräcklig åtgärd för att garantera bussarnas framkomlighet. Under lågtrafiktid bedömer inte kontoret heller att det skall bli några framkomlighetsproblem för bussarna även om de vid ett kvarter endast kan köra i ett körfält.

Vid Hornstulls hållplats i nordgående riktning kommer hållplatslängden att förlängas med ca 10m för att ge bättre plats för de extrabussar som nu trafikerar gatan.

Cykeltrafik

För den stora cykeltrafiken blir det en väsentlig förbättring med fredade cykelbanor. Idag måste cyklisterna samsas med antingen bussar eller uppställda bilar på en alltför smal bredd med många risker i form av trängningar och bildörrar som öppnas mm. Med dessa åtgärder kopplas Långholmsgatan samman med befintligt cykelnät på Västerbron, Liljeholmsbron och Hornsgatan.

Vid uppfarten mot Västerbron har många olyckor inträffat som följd av att bilister till och från Påsundsbacken inte har observerat korsande cyklister, delvis beroende på dagens otydliga utformning. Föreslagen upphöjning av cykelbanan kommer att förbättra uppmärksamheten på korsande cyklister.

Gångtrafik

Gångtrafiken påverkas endast på den smala delen mellan Verkstadsgatan och Folkskolegatan där gångbanorna blir 0,5m smalare. Kontoret bedömer ändå att de gott och väl räcker till då det är färre gående på denna sträcka än på delar närmare busshållplatser och tunnelbanenedgångar.

Gångbanan föreslås att avgränsas mot cykelbanan med tre rader smågatsten. En lösning med ett kantstöd som avgränsning är nivåmässigt svår att åstadkomma utan alltför stora ombyggnader. En sådan lösning försvårar också tillgängligheten vid varuleverenser mm och ger en avsevärt högre kostnad. Enligt kontorets uppfattning kan inte detta förslag heller försvåra snöröjning av gångbanan som stadsdelsförvaltningen befarar.

Tidplan

Kontoret är berett att påbörja arbetet med den västra sidan den 1 augusti i år och avslutas nästa år med den östra sidan. Nästa års arbeten kommer att samordnas med den tidigare beslutade upprustningen av lokalgatan.

Kostnad

Årets arbeten har beräknats till 2,4 mnkr och nästa års arbeten till 2,2 mnkr.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden fattar genomförandebeslut för utförandet av cykelåtgärder på Långholmsgatan enligt kontorets förslag.

SLUT