



Britt-Marie Salmén
Stadsmiljö
070-5084456
britt-marie.salmen@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-04-18

Miljöupprustning av Hornsgatan. Genomförandebeslut för etapp 5.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för upprustning av Hornsgatan etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand till en kostnad av 20 mnkr (löpande prisnivå).

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Ted Ell
Avdelningschef

Pia Krensler
Enhetschef

Sammanfattning

Västra Södermalms äldsta huvudgata Hornsgatan miljöupprustas successivt. Gångbanorna breddas och träd kan planteras på båda sidor. Etapp 1 mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan är färdig. Etapp 2 och 3 fram till Mariatorget är under utbyggnad. Nu framlagt förslag till genomförandebeslut omfattar etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand och kan byggas år 2014. Kostnaden beräknas till 20,0 mnkr (löpande prisnivå.)

- Bilaga 1. Hornsgatan etapp 4. Plan.
- Bilaga 2. Etapp 4. PM. Kapacitet efter ombyggnad.
- Bilaga 3. Hornsgatan etapp 5. Plan.
- Bilaga 4. Vy sedd från Hornstulls Strand före upprustningen
- Bilaga 5. Vy sedd från Hornstulls Strand. Förslag.

Hornsgatan etapp 4, väster om Ringvägen upp till Ansgariegatan, avser kontoret återkomma till trafik - och renhållningsnämnden för genomförandebeslut när trafikkonsekvenserna av Slussenbygget har analyserats närmare. Kostnaden för etapp 4 har beräknats till 28,2 mnkr (löpande prisnivå).

Tidigare beslutade medel (totalt 130 mnkr) omfattar även upprustning av Hornsgatspuckelns murkonstruktion, vilket dock kräver samordning med Slussenprojektet och kan därför inte genomföras förrän på längre sikt. Dessa medel föreslås användas för etapp 5. Etapp 4 och 5 inryms i kontorets investeringsbudget.

Bättre förutsättningar ges för att utveckla gatulivet, t e x blir det bättre plats för uteserveringar e t c. Miljön för gångtrafikanter samt tillgängligheten till många entréer förbättras. Trädsorten är samma som för Hornsgatan som helhet, Ginkgo biloba, vilket bidrar till att hålla ihop den ca 2,0 km långa sträckan gestaltningsmässigt och ge gatan en tydlig karaktär. Planteringen sker i växtbäddar med skelettjord och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) från gångbanor och tak införs. Vägledande vid utformningen av förslag till ombyggnad för nya träd har varit att framkomligheten för bil och buss inte skall försämrast.

Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 2009-05-12 att godkänna inriktningsbeslut för miljöupprustning av Hornsgatan, etapp 1-4 mellan Ansgariegatan och Mariatorget samt Hornsgatspuckeln till en utgift om 130,0 mnkr samt genomförande beslut för etapp 1, sträckan mellan Ringvägen och Rosenlundsgatan till en utgift om 28,4 mnkr. Nämnden godkände också att genomföra trädplantering inkl. omhändertagande av dagvatten (LOD) på sträckan Hornstull- Ansgariegatan till en utgift om 17,2 mnkr. Slutredovisning för etapp 1 samt trädplanteringen mellan Hornstull och Ansgariegatan godkändes 2012-05-24.

Nämndens uppdrag beträffande luftkvaliteten med avseende på partiklar har resulterat i dubbdäcksförbud (s k sträckförbud) för hela Hornsgatan f o m januari år 2010. Trafiken minskade under dubbdäckssäsongerna 2011 och 2012 med i snitt 25 %.

Genomförandebeslut för etapp 2 och 3 mellan Rosenlundsgatan och Mariatorget godkändes 2010-12-14 till en kostnad av 51,0 mnkr. Dessa sträckor är under

utbyggnad och beräknas vara färdiga under år 2013, varefter slutredovisning kommer att ske till trafik - och renhållningsnämnden.

Analys och konsekvenser

Miljöupprustning

Västra Södermalms äldsta huvudgata Hornsgatan miljöupprustas successivt. Gångbanorna breddas och träd kan planteras på båda sidor. Bättre förutsättningar ges för att utveckla gatulivet, t e x blir det bättre plats för uteserveringar. Miljön för gångtrafikanter samt tillgängligheten till många entréer förbättras.

Trädsorten är samma som för Hornsgatan som helhet, Ginkgo biloba, vilket bidrar till att hålla ihop den c a 2,0 km långa sträckan gestaltningssmässigt och ge gatan en tydlig karaktär. Planteringen sker i växtbäddar med skelettjord och lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) från gångbanor och tak införs. Belysningen är uppgraderad sedan tidigare med en tredje armatur på spänn.

Utformning för etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag att plantera träd på Hornsgatans sträcka mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand på en sträcka om ca 120 meter. Förslaget är i konsekvens med miljöupprustningen för övriga delar av Hornsgatan och även ett önskemål från boende på denna del. De trafikmässiga förhållandena är relativt okomplicerade här, då fordonsflödena bara är något tusental per dygn. Dagens körbana som är över 15 meter bred, är kraftigt överdimensionerad. Cykling sker i blandtrafik på körbanan.

Ombyggnaden innebär att norra gångbanan breddas ca 3,5 meter och södra gångbanan ca 2,0 meter. Totalt 22 nya träd kan planteras och knyter ihop de befintliga träden som finns öster om Långholmsgatan. Körbanan blir 10 meter vilket medger rörlig trafik i två körfält och parkering/angöring på båda sidor. (Bilaga 3.)

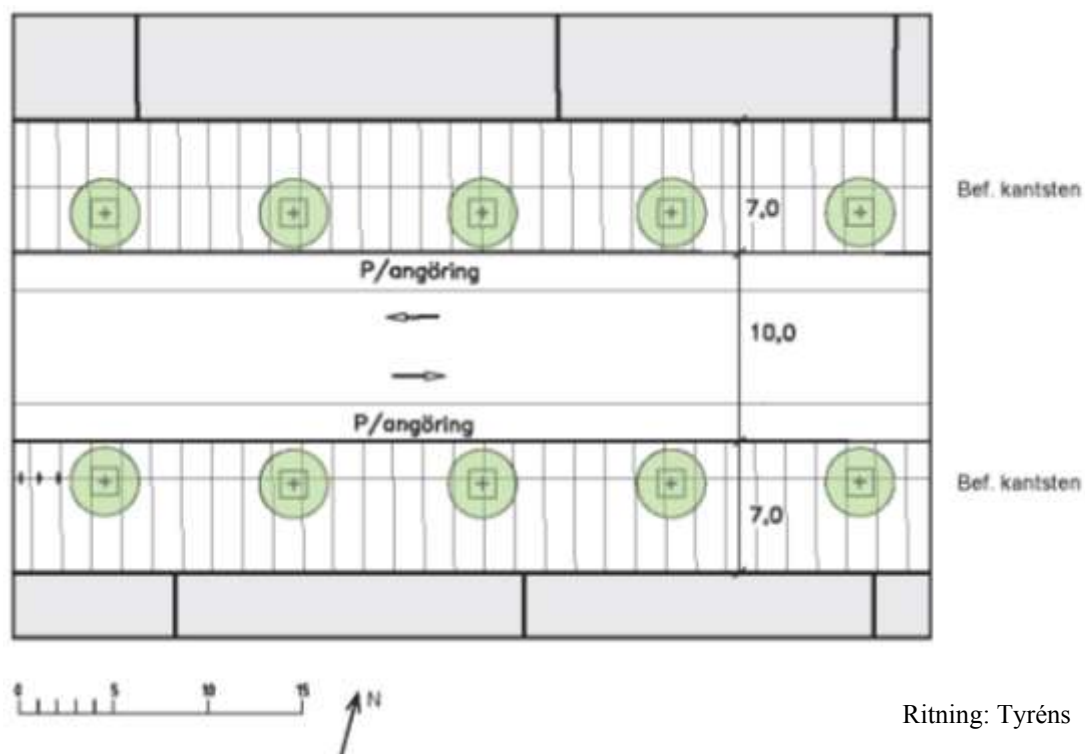
Gatan är dubbelriktad och tillfart kan ske såväl från Hornstulls Strand som från Långholmsgatan. Mot Långholmsgatan medges bara buss i linjetrafik och cykel. Det innebär att bilar måste kunna vända på körbanan. Möjligheten behålls i förslaget, och här ökas utrymmet till 12 m.

Det finns flera restauranger på båda sidor om denna del av Hornsgatan, och större plats för uteserveringar tillskapas. Vid Långholmsgatan finns ett särskilt behov av

cykelparkeringar. Ett stort antal cyklar bereds plats för angränsande verksamhet. Även på övriga delar av sträckan kommer cykelställ att placeras i möbleringszonerna, liksom skräpkorgar.

Längst västerut, nere vid Hornstulls Strand bildas mindre platser på ömse sidor om gatan. Befintliga återvinningskärl (8 st) flyttas längre mot öster och ställs i körbanan. Därmed friläggs sikten mot stranden. Soffor, en lek- och sittskulptur och blomsterurnor placeras på den norra större platsen där det finns två stora pilträd. På den södra lite mindre ytan planteras ett nytt stort träd. Markbeläggningen mösterläggs. (Bilaga 4 och 5.)

PRINCIPPLAN FÖR OMBYGGD GATA



Ritning: Tyréns

VY MOT HORNSTULLS STRAND



Före upprustningen. Bild: DinellJohansson



Förslag, efter upprustningen. Bild: DinellJohansson

Utformning för etapp 4 mellan Ringvägen och Ansgariegatan

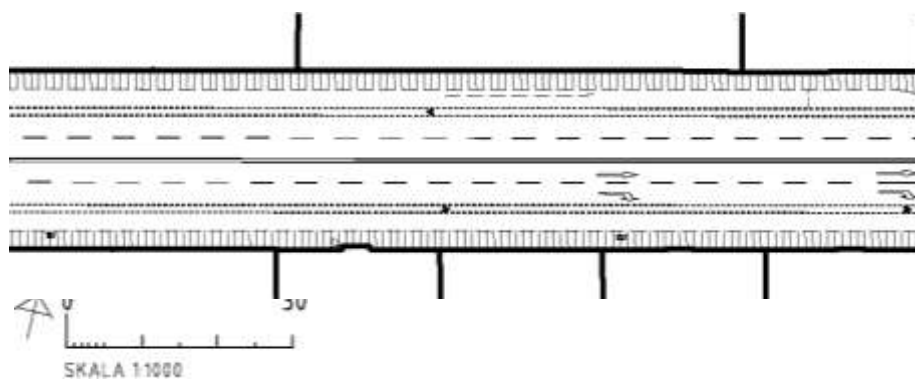
Trafikkontoret har förprojekterat och kostnadsberäknat Hornsgatan etapp 4 mellan Ringvägen och Ansgariegatan. Kontoret avser emellertid återkomma till trafik- och renhållningsnämnden för genomförandebeslut när trafikkonsekvenserna av Slussenbygget har analyserats närmare.

Ettapp 4 är en fortsättning på upprustningen av etapp 1-3 och sträcker sig ca 180 m väster om Ringvägen upp till Ansgariegatan. Det förslag som redovisades i inriktningsbeslutet visade träd som stod på partiellt utskjutande delar av gångbanan, så kallade ”klackar”. Avståndet mellan träden var glesare än för Hornsgatan etapp 1-3, för att rymma två parkerade fordon emellan.

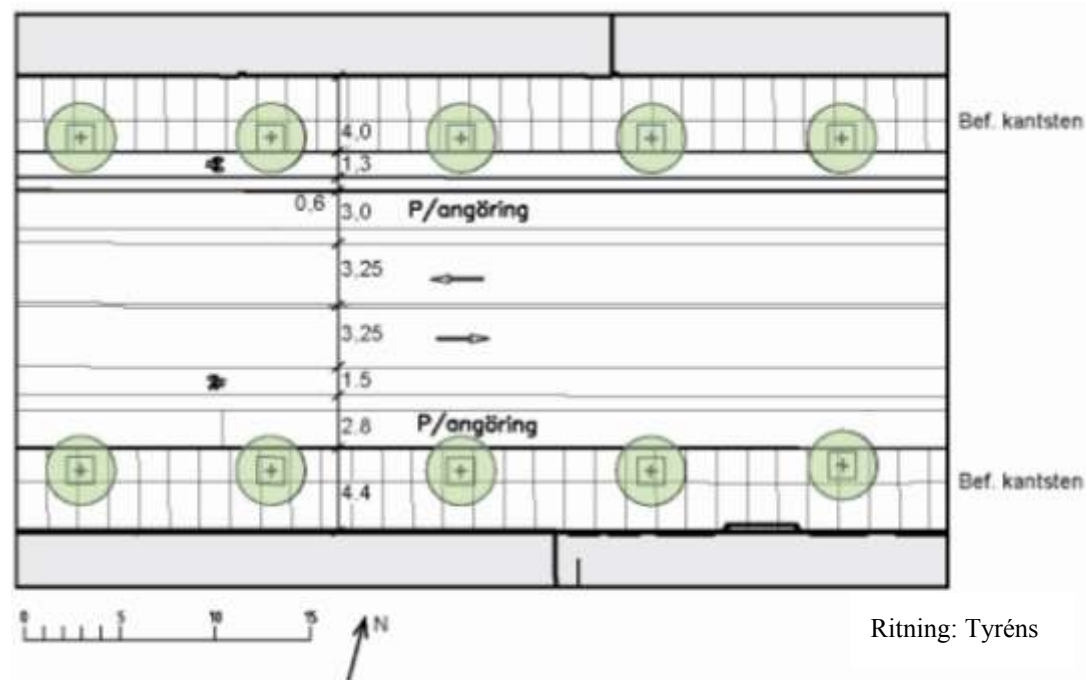
De trafikstudier som nu gjorts visar på att det är möjligt med liknande gatuutformning som för etapperna 1-3 med genomgående raka kantstenar och möjlighet att ställa träden tätare, vilket ger bättre förutsättningar för såväl träd, parkering som snöröjning. (Klacklösning frångås numera generellt i staden, bland annat av drift- och utformningsskäl.) Södra gångbanan kan här breddas från 2,5 meter till 4,4 meter. På norra sidan blir det sammanlagda måttet på gång- och cykelbanan ca 5,9 meter, och totalt 28 nya träd kan planteras på ömse sidor. Träden linjerar redan planterade träd i etapp 1-3. (Bilaga 1.)

PRINCIPLAN FÖR BEFINTLIG GATA

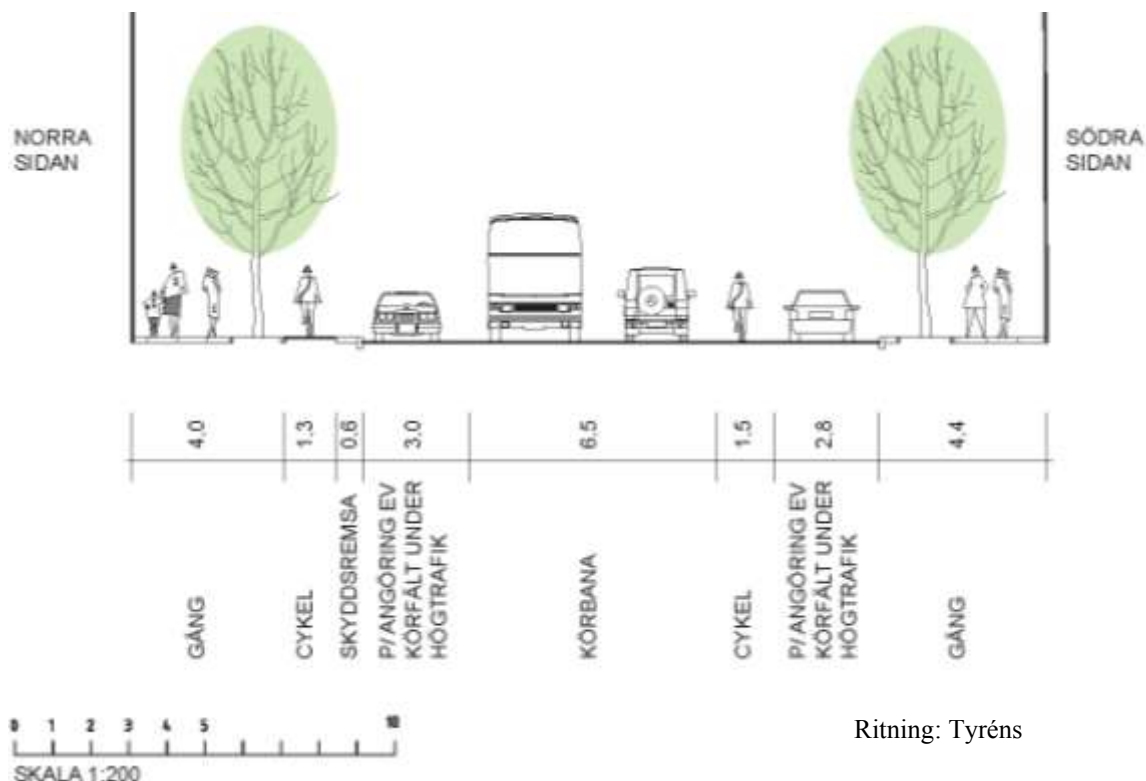
Ritning: Tyréns



PRINCIPLAN FÖR OMBYGGD GATA



SEKTION FÖR OMBYGGD GATA



Vägledande vid utformningen av förslag till ombyggnad för nya träd har varit att framkomligheten för bil och buss inte skall försämrast. (Bilaga 2. Kapacitet efter ombyggnad.) Trafikmässigt innebär förslaget för etapp 4 att körbanan smalnas av och att två av dagens fyra körfält utgår. Det frigjorda utrymmet används dels för att rymma träd på breddade gångbanor och dels för att förbättra förhållandena för cyklister. Förändringen är möjlig genom den kontinuerliga minskning av trafiken som skett under senare år. Under oktober månad är flödet som störst. Under en 15-årsperiod har den dock minskat med 10.000 f/d (från c a 40.000 f/d till knappt 30.000 f/d. Årsmedelvärdet ligger på c a 25.000 f / d.)

Gatuavsnittet utgör dock ett av innerstadens mest belastade. Intill korsningen vid Ringvägen behålls därför dagens fyra körfält för att klara kapaciteten i den fortfarande hårt ansträngda trafiksignalen. Detta klaras genom att nuvarande stoppförbud på södra sidan behålls. På norra sidan utnyttjas utrymmet vid busshållplatsen för att ta emot två körfält mot Hornstull. Efter hållplatsen vävs dessa ihop till ett gemensamt körfält uppför backen. Bussprioriteringen i trafiksignalen vid Ringvägen kommer att behållas och fungera som idag. Detsamma gäller synkroniseringen med trafiksignalen vid Krukmakargatan och övriga anläggningar utmed Hornsgatan. Lösningen har redovisats för SL som godkänt principen samt kommer att ta del av detaljprojekteringen. Det är fullt

möjligt att senare införa stoppförbud under högtrafiktid på hela eller delar av sträckan om behov uppstår.

En cykelbana i västlig riktning, upp för backen, anläggs med bredden 1,30 meter som ersättning för dagens smala cykelfält (1,0 m). Den nya banan kommer systemmässigt att överensstämja med norra sida för angränsande etapp. I motsatt riktning, på södra sidan, breddas cykelfältet från 1,0 till 1,5 meter. Angöring och parkering anordnas intill kantstöd.

På norra sidan är idag miljöförvaltningens vagn för mätning av luftkvaliteten mm placerad sen flera år tillbaka. Enligt SLB-analys kan vagnens läge justeras något och formen kan anpassas bättre till möbleringszonens yta. Dock behöver den totala ytan vara ungefär densamma som idag för att inrymma mätinstrumenten. Vagnens arkitektoniska uttryck behöver ses över för att bättre stämja överens med de gestaltningsmässiga ambitionerna för Hornsgatans miljöupprustning. Ledningar som löper ut i gatan från vagnen måste tas bort under byggtiden.

Cykelställ och skräpkorgar kommer att placeras på lämpliga platser mellan träden i möbleringszonen.

Ekonomi

Inom beslutade medel, totalt 130 mnkr för hela Hornsgatans upprustning (beslut 2009-05-12) har utfallet för etapp 1 blivit 18,0 mnkr och för trädbyte mellan Ansgariegatan och Långholmsgatan 16,5 mnkr (slutredovisning 2012-05-24). Etapp 2 och 3 är under genomförande för beslutade medel om 51,0 mnkr (beslut 2010-12-14). Kvar är då 44,5 mnkr (löpande prisnivå).

Ursprungligen ingick även upprustning av Hornsgataspuckelns murkonstruktion, som är i dåligt skick. Detta måste dock genomföras med tids- och trafikmässig samordning till Slussenprojektet och ligger längre fram i tiden.

Hornsgataspuckeln kostnadsberäknades till 10 mnkr (löpande prisnivå). Kontoret förslår nu att dessa medel istället disponeras för Hornsgatan etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand, som inte omfattades av det ursprungliga beslutet om 130 mnkr. Därmed får hela den ca 2 km långa sträckan mellan Mariatorget och Hornstulls Strand samma stadsmässiga kvalité och uttryck.

Kostnadsberäkning löpande prisnivå :

Ettapp 5 är kostnadsberäknad till 20 mnkr varav ledningar utgör 6,5 mnkr.

Ettapp 4 är kostnadsberäknad till 28,2 mnkr varav ledningar utgör ca 10 mnkr.

Totalt 48,2 mnkr varav ledningar utgör 16,5 mnkr.

Omfattning av ledningsomläggningarna redovisas under avsnittet om konsekvenser och risker.

Kostnaderna fördelas enligt :

År 2012 - 0,7 mnkr (bokförda kostnader)

År 2013 - 3,0 mnkr (löpande prisnivå)

År 2014 - 19,6 mnkr ”

År 2015 - 15,2 mnkr ”

År 2016 – 10,0 mkr ”

Av beslutade medel, 130 mnkr, för miljöupprustning av Hornsgatan återstår 44,5 mnkr ($130 - 18 - 16,5 - 51 = 44,5$) för etapp 4 och 5. Kostnadsberäkningen för etapp 4 och 5 på 48,2 mnkr inryms inom kontorets investeringsbudget så när som på 3,7 mnkr. Denna summa bedöms kunna täckas inom projektet. Dels förväntas etapp 2 och 3 bli billigare än beräknat, dels kommer pengar tillbaka från ledningsdragande verk, som uppgraderar sina äldre rördragningar i samband med ombyggnaden. Hur stor den summan kan bli är svårt att precisera idag.

Tidsplan

Vår och höst år 2013. Trafikkontoret genomför miljöupprustning för etapp 3 mellan Timmermansgatan och Mariatorget. För etapp 5 sker detaljprojektering.

Vår och höst år 2014. Upphandling och genomförande av etapp 5.

Vår år 2015. Avslutande arbeten etapp 5.

För Hornsgatan etapp 4 mellan Ringvägen och Ansgariegatan avser kontoret återkomma till trafik - och renhållningsnämnden för genomförandebeslut och tidsplan när trafikkonsekvenserna av Slussenbygget har analyserats närmare.

För etapp 1, 2 och 3 har Stockholm Gas och Stockholm Vatten valt att göra sina omläggningar i separata entreprenader. I fortsatta etapper antas att alla ledningsarbeten kommer att ingå i trafikkontorets upphandling för respektive entreprenad. Därmed ges möjlighet för blivande entreprenör/er att arbetsmässigt samordna ingående ledningsarbeten, och den totala tidsåtgången kan minimeras.

Trafikkontoret bedömer att en etapp inte behöver ta mer än en säsong (april – oktober) att bygga. Träd planteras bäst på hösten.

Konsekvenser och risker

Buller

Byggnadstekniskt kan en bullersänkning ske genom att mindre stenstorlek används i asfalten. Körytan i etapp 1-3 beläggs med en sådan asfaltstyp, som även avses användas i etapp 4. Etapp 5 är lågtrafikerad, vilket innebär att den speciella asfaltsorten inte är motiverad att användas.

Framkomlighet

Etapp 5.

Framkomligheten påverkas ej av den föreslagna utformningen.

Etapp 4.

För att se om den föreslagna utformningen enligt förslaget med två körfält på sträckan kommer att fungera, genomfördes i maj 2012 ett försök som innebar avstängning av ett körfält på norra sidan. Det medförde att inkommande trafik från såväl Hornsgatan som Ringvägen, båda i två körfält, tvingades väva ihop till ett gemensamt körfält. Situationen motsvarade därmed förhållandena enligt förslaget där angöring/parkering medges under hela dygnet. Försöket föll väl ut. ett fåtal signalomlopp bildades dock kö in på övergångstället vid Ringvägen. Förhållandet kan korrigeras genom en mindre justering av trafiksignalen.

Det är fullt möjligt att senare införa stoppförbud under högtrafiktid på hela eller delar av sträckan om behov uppstår. Då ”återskapas” i princip dagens förhållanden med fyra körfält. Detta förhållande har bland annat styrt utformningen för cyklarna med separerad bana i västlig riktning mot Hornstull. Kantstenskörfälten kommer dock att bli något smalare än normalt (ca 3,0 meter).

Tillgänglighet och säkerhet

I samband med ombyggnaden kommer gångbanenivån att ses över och i flera fall kunna anpassas till befintliga husentréer.

Gående får en bättre miljö genom bredare gångbanor. Cyklisternas säkerhet blir oförändrad i etapp 5 och bättre i etapp 4.

Belysningen har moderniserats och kompletterats.

Parkering /angöring/varuförsörjning

Etapp 5.

På sträckan finns idag 18 avgiftsbelagda p-platser under dagtid. Nattetid är antalet möjliga platser 23. Dessutom finns fyra platser disponibla till kl 06 på en befintlig reglerplats för SL-bussar.

Efter ombyggnaden minskar parkeringarna med tre platser under både dag och natt, vilket beror på den nya placeringen av återvinningsstationen i körbanan. Utmed norra sidan finns idag en parkeringsplats för rörelsehindrade och en mc-parkering. På den södra sidan finns en lastplats. Alla funktioner kan behållas. Möjligen kan lägena behöva justeras.

Ettapp 4.

Förslaget innebär att angöring och parkering medges under hela dygnet. Nuvarande boendeparkering förslås däremot utgå. Totalt finns idag 36 avgiftsbelagda platser under dagtid. Nattetid ökar antalet möjliga platser med sex stycken genom att parkering på lastplatserna medges fram till kl 07. Efter ombyggnad blir situationen i stort sett oförändrad. Eventuellt stoppförbud under högrafiktid minskar motsvarande antal angöringsplatser under samma tid.

Det finns idag en lastplats på vardera sidan. Eventuellt bör det ordnas ytterligare en lastplats på södra sidan, som i så fall tar bort tre p-platser under dagtid.

Busstrafik

Ettapp 5.

Busslinje 40 använder den aktuella delen av Hornsgatan i östlig riktning för att vända upp mot Hornstull. Funktionen påverkas ej av förslaget.

På södra sidan finns en uppställnings- och reglerplats för SL-buss. Platsen utnyttjas inte och föreslås därför utgå.

Ettapp 4.

Sträckan trafikeras av stombusslinje 4 som har flest passagerare av stadens alla busslinjer. Bussarna prioriteras idag i trafiksignalen vid Ringvägen. På norra sidan finns en hållplats vid Ringvägen med koppling till tunnelbanan. Hållplatsen förlängs för att rymma två ledbussar. Vid Ansgariegatan finns hållplatser på båda sidor. SL överväger dock att dra in dessa två hållplatser. Ingen av de befintliga tre hållplatserna förändras genom ombyggnaden. Detsamma gäller för prioriteringen i trafiksignalen vid Ringvägen.

Ledningar

Analys och sektionsstudier av gaturummet har gjorts tillsammans med berörda ledningsägare. Övervägande del av omläggningskostnaderna för ledningar är knutna till arbeten med vatten och gasledningar, el – och telekablage samt fjärrvärmeledningar.

Ettapp 5

B l a behöver en gammal högspänningsförläggning flyttas. Utökat elkablage medför att tele och gas måste läggas om i samordnade lägen. Provisorier för VA-ledningar behövs också. I en av gångbanorna gör Fortum en egen finansierad omläggning av gammalt elkablage. Ett fjärrvärmestråk och en vattenledning läggs om beroende på konflikt med nya trädplanteringar.

Ettapp 4

Större ledningsarbeten kommer att utföras i gatans båda gångbanor, varav b l a el- och teleförläggningar läggs i nya samordnade lägen. I körbanan läggs en vattenledning och en större gasledning om förutom provisorier för VA-ledningar under byggtiden.

Det är viktigt att ha en trafikanordningsplan klar innan man bestämmer sig för var gatans etappindelning skall ske på delen närmast korsningen med Långholmsgatan i ettapp 5 och närmast korsningen med Ringvägen i ettapp 4.

Dagvatten

VA-nätet avlastas från dagvatten från gångbanor och hustak genom infiltration i växtbäddarna, vilket medför minskad belastning på Mälaren som är recipient (tar emot dagvattnet).

Förankring och samråd

Ettapp 5 kommer att tas upp i trafikkommittén under år 2013.

En granskning av projekteringen kommer att genomföras internt och externt, varvid SL är en viktig part. I samband med byggstart kommer informationsmöte/möten att hållas med berörda boende och näringsidkare, såsom tidigare skett för ettapp 1, 2 och 3.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för upprustning av Hornsgatan etapp 5 mellan Långholmsgatan och Hornstulls Strand till en kostnad av 20 mnkr (löpande prisnivå).

Slut