

RAPPORT

STOCKHOLMS HAMN AB

Kungsholmstorg trafikutredning

UPPDRAGSNUMMER 2127137000



VERSION 0,9

2014-02-04

Sweco TransportSystem AB
Louise Bergström
Emma Wiklund
Martin Holmstedt

Sammanfattning

Sweco har, på uppdrag av Stockholms hamnar, tagit fram en trafikutredning och trafikteknisk konsekvensbeskrivning av det förslag som Tengbom tillsammans med Landskapslaget har tagit fram över kajen vid Kungsholmstorg. Förslaget innebär i korthet att ytterligare en passage över Norr Mälarstrand adderas för fotgängare samtidigt som det blir svårare för motorfordon att angöra området. Korsningen vid Kungsholmstorg stängs för utfart och ytan vid korsningen görs om. Ytterligare restaurangverksamhet planeras på flera platser på kajen. En förutsättning för förslaget är dock att den snötipp som idag använder den västra delen av kajen kommer att finnas kvar ett antal år framöver.

I denna utredning har samtliga trafikantgrupper som använder området studerats. Utifrån de olika grupperna har konsekvenserna och behov beskrivits. Sammantaget ger förslaget en förbättring för fotgängare men en försämring för cyklister och motorfordon.

Analys har även gjorts avseende kapacitet och utrymmesbehov för utfart i korsningen vid Kungsholms hamnplan. Resultatet visar att det inte finns några kapacitetsmässiga problem med att körbanan inte är tillräcklig för att lastbilar ska kunna köra ut. Det krävs att körbanan breddas och att gångbanan tas i anspråk för att en säker utfart ska kunna ske.

Intervjuer har genomförts med de aktörer som är verksamma i området. Alla aktörers behov och synpunkter på den nya utformningen har summerats. Alla tillfrågade är positiva till förslaget, framförallt att det föreslås en upprustning av området, men de flesta tillfrågade har vissa synpunkter på detaljerna.

Analys av förslaget resulterar i ett antal konflikt- och problempunkter som har sammanställts. Övergripande handlar problemen om att det saknas säkra och väl genomtänkta lösningar för cyklister. Även lokalgatans utformning bör ses över så att det inte skapas problem längre fram.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Studerat förslag	1
2	Analys	3
2.1	Trafikanter och deras rörelser	3
2.1.1	Gående och cyklister	3
2.1.2	Fordonstrafik – privatbilar	3
2.1.3	Fordonstrafik – leveranser	4
2.1.4	Fordonstrafik – snötippning	6
2.2	Kapacitet	7
2.2.1	Utgångspunkter	7
2.2.2	Flöden	8
2.2.3	Resultat	8
2.3	Utrymmesbehov	8
3	Intervjuer	10
3.1	Summering intervjuer	10
4	Identifierade problempunkter	13
5	Slutsatser	18

Bilagor

Bilaga 1	Studerat förslag
Bilaga 2	Körspårsanalys

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Sweco har tidigare genomfört en trafikutredning för Kungsholmstorg¹. I samband med nytt utformningsförslag i anslutning mot Norr Mälarstrand har tagits fram, behöver trafiken utredas ytterligare för att ta hänsyn till de nya förutsättningarna. På uppdrag av Stockholms hamnar bevakar Sweco de trafikmässiga funktionerna och konsekvenserna på grund av den nya utformningen.

I uppdraget ingår en kapacitetsstudie av korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholms hamnplan, utrymmesutredning i form av körspårsanalys i korsning Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg och Kungsholms hamnplan.

De trafikmässiga funktionerna som ska bevakas är fotgängare, cyklister, bussar och tunga fordon, bilar, besökare till Preem och restaurangen, snötipningsfordon och snöröjningsfordon. Parallellt sker även informationsinsamling i form av intervjuer med samtliga intressenter på platsen.

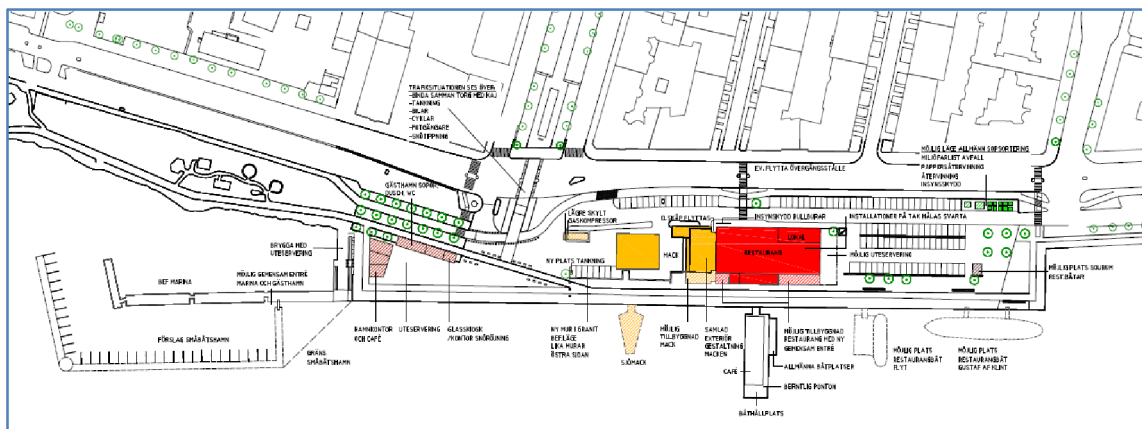
Parallellt genomför Stockholms stad en utredning kring att förbättra pendlingscykelstråket som löper parallellt längs Norr Mälarstrand. I den utredningen undersöks möjligheten att stänga in/utfart till parkeringen som idag angörs via korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg. Denna åtgärd påverkar förslaget som studeras i denna utredning.

1.2 Studerat förslag

Landskapslaget har på uppdrag av Stockholms stad, stadsbyggnadskontoret, tagit fram ett förslag på ny utformning av korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg, daterad 2013-06-24. Förslagets övergripande målsättning är att skapa en bättre koppling mellan norra och södra sidan om Norr Mälarstrand genom ett förbättrat gångstråk.

Parallellt har Tengbom arkitekter på uppdrag av Stockholms hamnar tagit fram ett förslag för hela hamnplanen mellan Kungsholmstorg och Kungsholms hamnplan. De båda förslagen presenteras i en gemensam översikt i figuren nedan samt i Bilaga 1. Förslaget i figuren nedan är det som har analyserats i denna utredning.

¹ Sweco 2012-09-13, Trafikutredning kring korsningen Kungsholmstorg/Norr Mälarstrand vid Preem



Figur 1. Förslag ny utformning Kungsholmstorg

2 Analys

Kungsholmstorg och Norr Mälarstrand är en plats som används av många olika trafikanter och verksamheter. I avsnitten nedan analyseras de olika gruppernas behov.

2.1 Trafikanter och deras rörelser

Förslaget innebär att korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg begränsas till endast infart, d.v.s. enkelriktad trafik ner mot Norr Mälarstrand. Ett nytt övergångsställe anläggs i förlängningen med Kungsholmstorg. Enkelriktningen i korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg innebär att samtlig trafik, såväl privatbilar som tunga fordon, skall färdas längs den parallella lokalgatan med tvärställd parkering och plats för uppställning av leveransfordon.

2.1.1 Gående och cyklister

Ett nytt övergångsställe föreslås i linje med Kungsholmstorg. En plats skapas söder om Norr Mälarstrand i form av torgyta/shared space. Det befintliga övergångsstället väster om korsningen bibehålls. Befintligt övergångsställe öster om korsningen, vilket inte är signalreglerat, bibehålls. Diskussioner har förts på Stockholms stad att flytta det obebakade övergångsstället vid Garvar Lundins gränd österut då det i dagsläget inte leder fotgängare till någon målpunkt, utan rakt mot restaurangens lastintag. Samtliga gångkopplingar leder ned mot stråket som går längs Norr Mälarstrand. Uppgifter saknas om gångflöden.

Befintlig infrastruktur för cyklister bibehålls. Cykelstråket väster om Kungsholmstorg utreds i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, detta genomförs i ett parallellt uppdrag. Cykelstråket längs Norr Mälarstrand påverkas av flera korsande fordons- och gångpassager. Antal cyklister på cykelbanan längs Norr Mälarstrand förbi Kungsholmstorg uppskattas till 8 000 – 10 000 per dygn. Det motsvarar 800 - 1 000 cyklister under den mest belastade timmen.²

Den nya gångpassagen vid Kungsholmstorg innebär en förbättring för fotgängare då ytterligare en möjlighet att korsa Norr Mälarstrand möjliggörs. För cyklister innebär förslaget en försämring avseende både framkomlighet och trafiksäkerhet då ytterligare en korsningspunkt med gående införs.

2.1.2 Fordonstrafik – privatbilar

Korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg föreslås utformas endast som infart. Det innebär att utfart sker i korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholms hamnplan som ligger ca 250 meter längre österut. All trafik som kommer in via korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg ska enligt förslaget samlas på den lokalgata som ligger parallellt med Norr Mälarstrand norr om bensinmacken och restaurangen.

² Antagande: maxtimmen motsvarar 10 % av flödet under ett dygn.

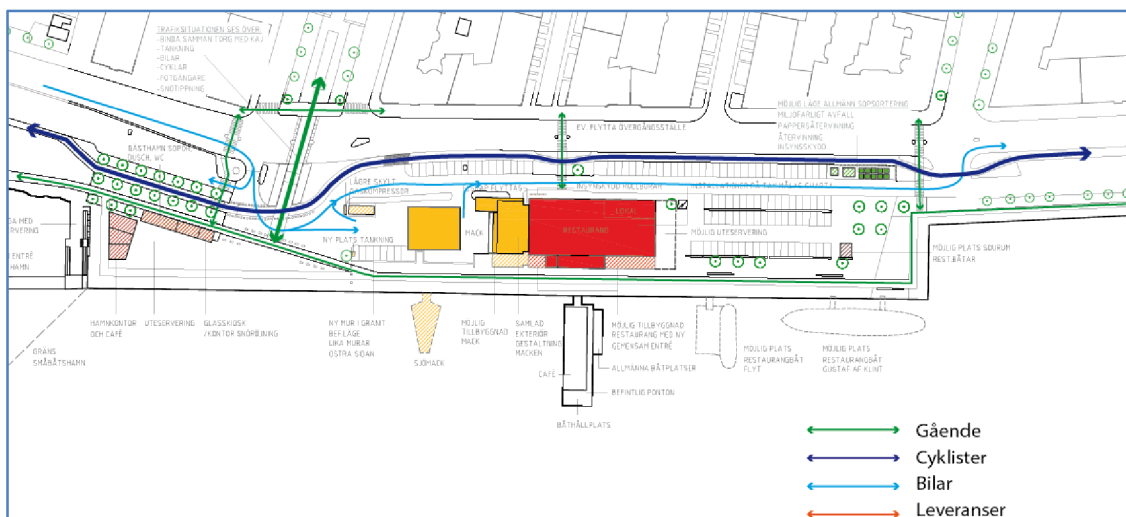
Den trafik som idag kör in och ut via korsningen Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg är dels besökare till bensinmacken, restaurangerna eller personer som söker parkeringsplats. Detta flöde har räknats under 2012 till 100-150 fordon³ under den mest belastade timmen. Under ett dygn uppskattas flödet till 1 200-1 800 fordon/dygn.⁴

Bensinmacken har en biltvätt som ligger i direkt anslutning till den parallella lokalgatan. Parkeringsplatserna i området är främst boendeparkering, men även besökare till restaurangen, bensinmacken och marinan. I förslaget finns det ca 100 parkeringsplatser i området.

Den parallella lokalgatan föreslås enkelriktas i förslaget.

Förslaget bedöms innebära en marginell försämring för fordonstrafiken. Sträckan som måste köras för att nå utfarten är kort sett ur ett fordonsperspektiv. Utformningen med endast en infart kan skapa förvirring då bilister normalt sett alltid kan köra ut där de kan köra in. Detta ställer krav på god skyltning.

I figuren nedan kan trafikantörelser från gående, cyklister och privatbilism studeras.



Figur 2. Rörelser i förslaget från gående, cyklister och privatbilism

2.1.3 Fordonstrafik – leveranser

Bensinmacken, restaurangen, ev. tillkommande restaurangerna samt marinan har behov av leveranser. Dessa måste använda den föreslagna infarten via Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg samt utfarten vid Kungsholms hamnplan.

³ Uppgifter från Sweco, Trafikutredning kring korsningen Kungsholmstorg/Norr Mälarstrand, 2012-09-13

⁴ Antagande att maxtimmen motsvarar 8 % av dygnstrafiken

Restaurangen har behov av uppställningsplats för leveranser och det krävs att fordon kan passera en uppställd lastbil. I förslaget finns ingen lastplats inritad vilket innebär att leveranser till restaurangen öster om bensinmacken stoppar upp all trafik på lokalgatan. Strax söder om restaurangen finns i förslaget i figur 1 även ett elskåp som kräver tillgänglighet för servicefordon.

Förslaget saknar idag tydliga ytor för leveransfordon. Det saknas en lastzon norr om resturangen öster om bensenmacken. Här innebär varuleverans eller sophämtning att hela fordonsflödet stannas på lokalgatan. De planerade restaurangbåtarnas behov har inte studerats i detalj men det soprum som planeras enligt förslaget bör kunna nås utan större problem. Leveranser kommer att behöva ske via rullburar över gångstråket längs kajen.

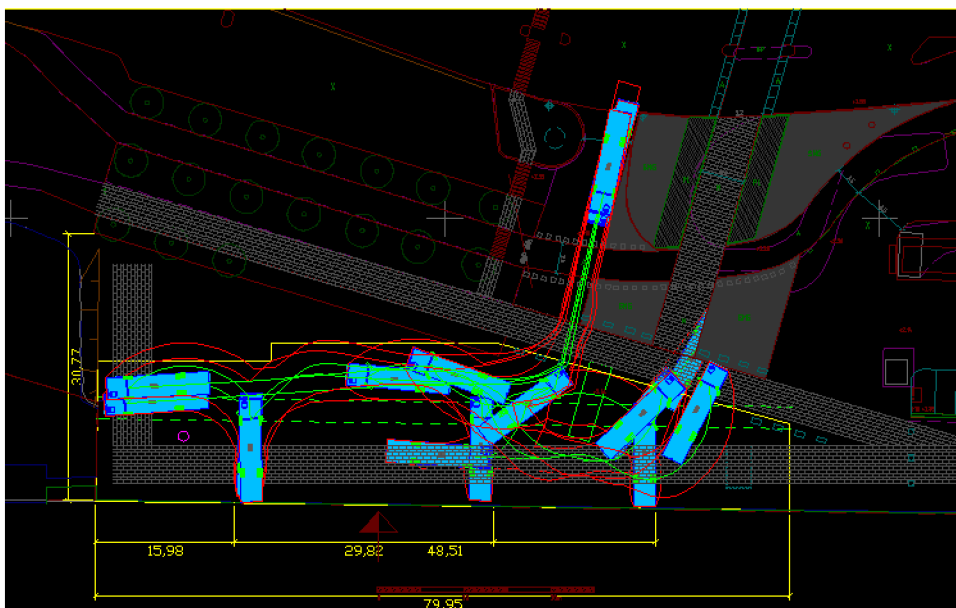
I figuren nedan kan rörelser avseende varuleveranser och sophämtning studeras.



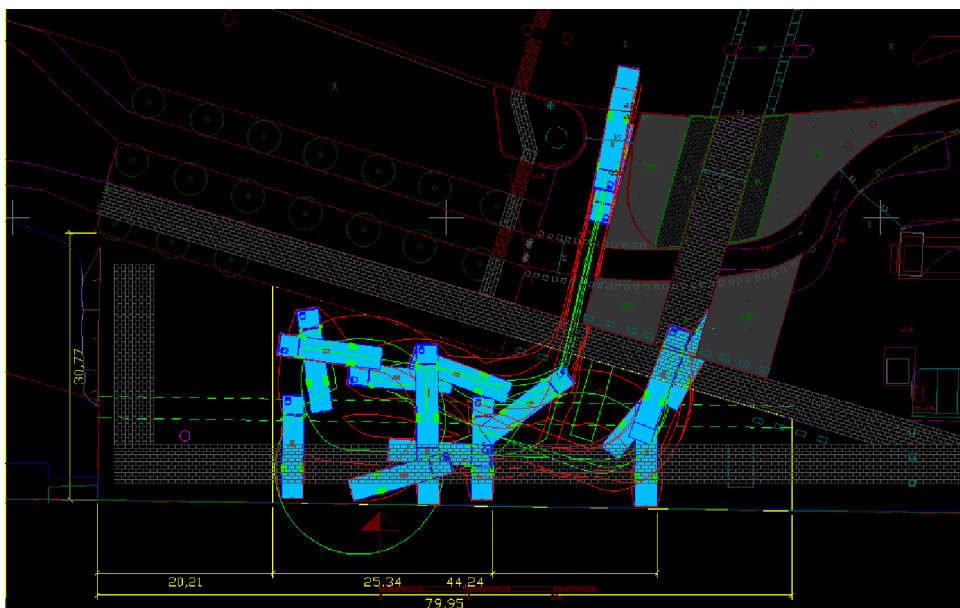
2.1.4 Fordonstrafik – snötippning

Under vinterhalvåret används delar av kajen för snötippning i Mälaren, vilken sker från kajens västra del. Snötippningsfordon anländer snötippningsområdet via Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg och enligt förslaget ska utfart ske via korsningen vid Kungsholms hamnsplan. En stor andel av snötippningsfordonen antas svänga vänster i den korsningen.

Snötippningen kräver stor yta och dess exakta storlek har studerats i en analys av körspår, vilka finns beskrivna i bilaga 2. Analysen är teoretisk och bör underbyggas med ytterligare verkliga studier. Det finns idag ett "överskott" av ytor som chaufförer kan använda för pauser och friare manövrering. Dessa ytor ses som en möjlighet att frigöra yta från dagens tippyta för upprättande av nya funktioner som ny byggnad och gångstråk. Förutsättningarna för den nya tippytan är att den ska ha samma kapacitet som dagens. Det som påverkar kapaciteten på tippytan är delvis hur mycket av ytan som behöver användas av fordonen som manövreringsyta samt den byggbod som idag används för manuell kontroll. Två huvudalternativ har testats, vilka båda har samma teoretiska kapacitet, och där ett scenario utan byggboden (vilken skulle kunna flyttas då systemen blir digitaliserade) skulle förbättra manövreringen och troligen påverka den verkliga kapaciteten. Nedan redovisas de två alternativen samt vilka teoretiska fordonsrörelser som tippningen kräver.



Figur 4 Snötippning med horisontell utbredning.



Figur 5 Snöttipning med vertikal utbredning.

2.2 Kapacitet

Förslaget innebär att korsningen vid Kungsholmstorg stängs för utfart och denna trafik hänvisas till korsningen vid Kungsholms hamnplan för utfart. I syfte att studera hur denna omflyttning av flöden påverkar kapaciteten i korsningen vid Kungsholms hamnplan har en enkel kapacitetsstudie i Capcal genomförts.

Det saknas mätning av trafikflöden vid Kungsholms hamnplan varvid uppskattningar av flöden har använts.

2.2.1 Utgångspunkter

Utgångspunkt för kapacitetsstudien är:

- all trafik som kommer in vid Kungsholmstorg åker ut vid Kungsholms hamnplan
- trafik som använder korsningen vid Kungsholms hamnplan antas vara till parkeringsplatserna, 50 % av platserna antas angöras från denna korsning och omsättning per plats antas vara två gånger/plats/dag.

Under vintertid ökar flödet till följd av snöttipning. Detta flöde uppskattas till 350 fordon/dygn och 50 fordon/h under natten.⁵ Dagtid beräknas flödet vara begränsat till enstaka fordon och påverkar därmed inte kapaciteten i korsningen.

⁵ Uppgift från Mikael Freiman och Jan Sunström, Stockholms stad

Utredning om cykelstråk längs Norr Mälarstrand föreslår i ett scenario att delar av parkeringsplatserna väster om Kungsholmstorg enkelriktas med utfart vid bensinmacken. Det innebär ett tillskott på trafik om ca 100-150 fordon/dygn, motsvarande ca 10 fordon/maxtimmen. Detta flöde adderas vid utfarten vid Kungsholms hamnplan.

2.2.2 Flöden

Följande flöden används (förmiddagens maxtimme, kl. 7:30–8:30):

Kungsholms hamnplan

- 15 fordon kör in
- 80 fordon kör ut

Norr Mälarstrand

- 550 fordon kör österut
- 350 fordon kör västerut

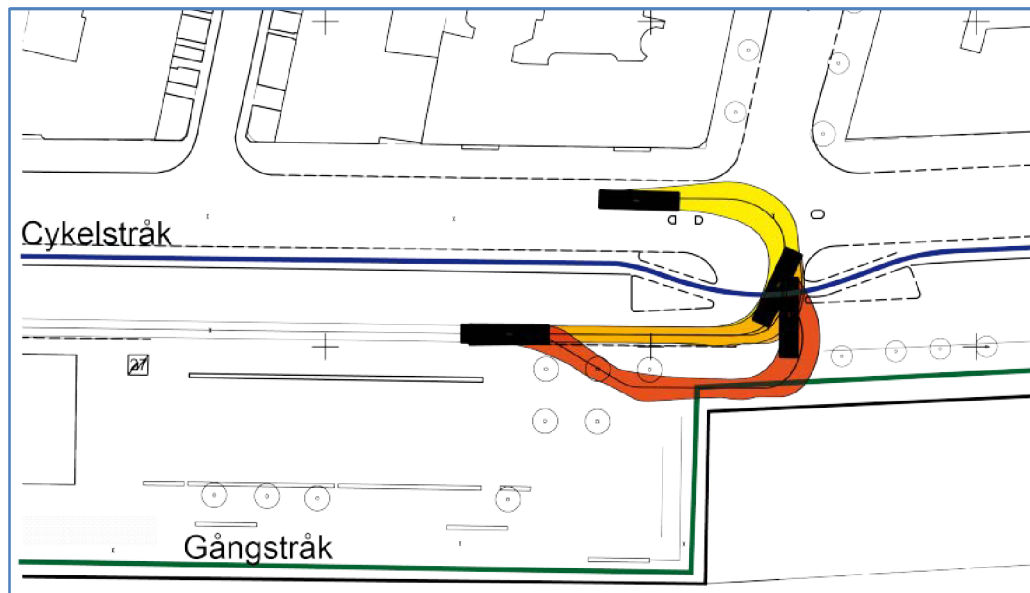
2.2.3 Resultat

Kapacitetsstudie visar på låg belastningsgrad, < 0,3, vilket inte innebär några kapacitetsproblem.

Vid test av ett högt flöde av gång- och cykeltrafikanter (800 per timme) tvärs den södra tillfarten resulterar det i en belastningsgrad på 0,5 vilket fortfarande inte innebär några problem kapacitetsmässigt.

2.3 Utrymmesbehov

Förslaget innebär att korsningen vid Kungsholms hamnplan kommer att användas av en ökad andel fordon, en stor del leveransfordon och lastbilar. För att säkerställa att dessa fordon kan komma ut i korsningen har en körspårsanalys gjorts. Leveransfordon klarar utrymmesmässigt att ta sig ut med dagens utformning. Däremot är utformningen inte anpassad efter cyklisternas säkerhet, då fordonen inte hamnar vinkelrätt mot det korsande cykelstråket (se gult/orange körspår). Detta innebär försämrade sikt gentemot cyklisterna. För att möjliggöra en trafiksäker anslutning, där en lastbil kan stå vinkelrätt mot cykelstråket, krävs att större anspråk tas av gångytan, alternativt att cykelstråket justeras. Det finns även risk att fordon vid utfart blockerar cykelbanan samt fordon som är på väg in på den södra parkeringen.



Figur 6 Utrymmesbehov vid utfart till Norr Mälarstrand. Gult: inom körbanan, orange: behov av svängradie för större fordon

3 Intervjuer

Inom området finns flertalet aktörer och i syfte att kartlägga deras verksamheter, behov och rörelsemönster har intervjuer genomförts via telefon eller fysiska möten med följande personer:

- Jan Sunström, driftavd. Stockholms stad, 2013-12-05
- Peppe Johansson och Otto Kreuger, Riddarfjärdens marina, 2013-12-09
- Mikael Glantz och Mikaela Johansson, Stockholms hamnar, 2013-12-16
- Melker Andersson, Restaurang Trattorian, 2013-12-17
- Bo Norrback, Preem, 2013-12-18
- Anna Carin Thor och Göran Hakfors, avfallsavd. Stockholms stad, 2013-12-19

Kontakt har även tagits med Anders Edlund på Stockholms parkering som hänvisade till Stockholms stad.

Vid ett möte på Stockholms stad 2013-12-19 träffades följande personer:

- Jevgenija Palin, Trafikkontoret Stockholms stad, områdeansvarig Kungsholmen och ansvarig för projekt med cykelbanan utmed Norr Mälärstrand
- Magnus Bäckström, Stadsbyggnadskontoret Stockholm stad, ansvarig för planarbetet
- Linnea Olofsson, Landskapslaget, konsult som tagit fram delar av förslaget som presenteras i figur 1.
- Mikael Freiman, Trafikkontoret Stockholms stad, ansvarig för drift och specifikt snöröjningen
- Peder Weitof, Stockholms hamnar, ansvarig för planarbetet på SH

Syftet med mötet den 2013-12-19 var att reda ut Stockholms stads olika intressen och ståndpunkter kring platsen. Sweco presenterade de aspekter som framkommit under intervjuer och vid analysen.

3.1 Summering intervjuer

Stockholm hamnar förespråkar att kajstråket vid Norr Mälärstrand ska vara stängt för allmän biltrafik och endast tillgänglig för Stockholm hamnar och Räddningstjänsten. Avstängningen måste fungera året runt med en smart lösning, exempelvis en bom. SL har tidigare bedrivit ett försök med båttrafik mellan Norr och Söder Mälärstrand. Detta försök kommer ev. att förlängas. Båtarna angjorde tidigare via den ponton som ligger på kajen men om försöket förlängs kommer troligen en mer permanent angöring skapas. Förslaget är att två nya restaurangbåtar ska placeras längst österut på kajen. Dessa verksamheter kommer att generera både varutransporter och behov av sophantering. Stockholm

hamnar har anlitat Tengbom som tagit fram förslaget i figur 1 där det även finns inritat en ny sophantering med det saknas bra anslutning för varutransporter.

Restaurang Trattorian får idag varuleverans från vägsidan/norra sidan. Det kommer dagligen 6-10 leveranser av mat och dryck och fordonen varierar i storlek från mindre skåpbilar till större lastbilar. Mat och dryck levereras i burar/backar som sedan måste förvaras innan de hämtas upp igen. Det är skrymmande förvaring av ca 20-30 burar samtidigt som idag förvaras i det skjul som finns på vägsidan. Sophantering sker både på kajsidan och vägsidan. På kajsidan förvaras sopsäckar i ett soprum och på vägsidan sker förvaring av wellpapp, glas, plast och frigolit. Sopor hämtas flera gånger i veckan och dessa fordon angör då både på väg- och kajsidan. Idag ser Melker Andersson inga problem för varken gäster eller leveranser att angöra restaurangen. Förslaget innebär att logistiken för varuleveranser och framförallt sophantering måste göras om på restaurangen genom ombyggnad. Det är av största vikt att gästerna kan ta sig till entrén på kajsidan. Idag kommer en stor del gäster med taxi som behöver angoringsmöjlighet.

Riddarfjärdens marina har idag enstaka varuleveranser samt besökare men det finns inget behov att ta ur/i båtar vid marinan. Besökare till marinan kan gå ett par hundra meter från parkeringen men marinan ser gärna att det finns möjlighet att köra ner till kajen. Detta gäller både för räddningstjänst och för leveranser. Marinan vill gärna utöka sin verksamhet med café/restaurang samt gästhamn, vilket också ingår i det förslag som presenteras i figur 1.

Stockholms stad, driftavdelningen, använder stora delar av den västra delen för snötippning under stora delar av vinterhalvåret. Ytan som behövs för snötippning har detaljstuderats i en utrymmesstudie. Snötippning sker med lastbilar på upp till 12 meter. Förslaget innebär att dessa måste trafikera på lokalgatan bakom bensinmacken och restaurangen för att komma bort till korsningen vid Kungsholms hamnplan. Detta innebär en försämring jämfört med idag.

Preem önskar finnas kvar på platsen. Det är även den politiska viljan att bensinmacken finns kvar. Förslaget innebär en försämring för bensinmacken eftersom utfarten stängs vid Kungsholmstorg. Det medför att tillgängligheten till macken försämras. Vid bensinmacken finns idag en station för farligt avfall som enligt förslaget flyttas längre bort till den miljöstation som finns vid Kungsholms hamnplan.

Stockholms stad, trafikkontoret, anser att gångstråk och cykelstråk är viktiga utmed Norr Mälarstrand. Parkering bör bibehållas i samma antal som idag om möjligt.

Alla tillfrågade är positiva till att det genomförs förändringar av kajen och området. Det övergripande syftet; att skapa ett genomgående gångstråk och bättre tillgång till det, är bra och kommer ge mer liv och rörelse kring kajen. Tillgängligheten för biltrafik är viktig för restaurangen, bensinmacken och snötippningen samtidigt som Stockholms stad lyfter fram gående och cyklister som viktiga.

Säkerheten på kajen är viktig för framförallt Stockholm hamnar. Flera tillfrågade personer uppger att det idag är mycket biltrafik på kajen framför bensinmacken och restaurangen. Fordonstrafik är inte tillåten på kajen men den används ändå eftersom det inte finns någon avstängning idag. Avstängningsanordningen lyfter flera aktörer som viktigt. Den måste utformas så att Stockholm hamnar, räddningstjänst och servicefordon fortfarande kan angöra kajen i händelse av brand eller olycka samtidigt som olovlig trafik hålls borta.

Att enbart ha en infart vid Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg påverkar framförallt snötipningen och bensinmacken negativt. Övriga aktörer uppger att de inte påverkas nämnvärt. Behovet av en infart vid Norr Mälarstrand/Kungsholmstorg kan härledas från tillgänglighet till snötipning och bensinmack, övriga aktörer i området klarar sig med den östra in/utfarten.

Alla tillfrågade ser det som positivt att det blir förbättrad stadsmiljö kring hamnen och att det är ett attraktivt läge där folk vill promenera och vistas, om det förbättras. Förslaget innebär att ytterligare fartyg med restaurangverksamhet ligger utmed kajen vilket kommer ge platsen ett lyft.

begränsad sikt. Platsen kräver tydlig gestaltning för att kunna hänvisa alla trafikanter till rätt platser. Förslaget ger inte tillfredställande framkomlighet och trafiksäkerhet åt cyklister.

3. Leveranser till Preem

Leveranser till Preem sker ett par gånger i veckan och dessa fordon kräver manövreringsyta. Det gäller så väl för in- som utpassage. Vid infart från Norr Mälarstrand måste det finnas tillräckligt med plats så att fordonen inte behöver passera gångstråket. Vid utfart vid Kungsholms hamnplan finns det viss platsbrist vid vänstersväng, se avsnitt 2.3.

4. Övergångsställets placering

Det befintliga övergångsstället vid Garvar Lundins gränd, föreslås ev flyttas österut. Idag leder det inte till någon målpunkt och är därför inte attraktivt att använda. Diskussioner har först under projektets gång att flytta det en bit österut för att ansluta bättre mot Jakob Westinsgatan.

Vid den plats där övergångsstället ansluter på södra sidan av Norr Mälarstrand idag är den parallella lokalgatan som smalast. Det är även här som leveranser sker till restaurangen vilket idag innebär att det inte går att köra förbi sop/leveransbilar vid platsen. I framtiden om utfarten stängs vid Kungsholmstorg måste ett stillastående fordon kunna passeras. Detta stärker ytterligare behovet av att flytta övergångsstället.



Figur 8. Lokalgatan vid varuintag och övergångsställe

14 (18)

RAPPORT
2014-02-04
VERSION 0,9
KUNGSHOLMSTORG TRAFIKUTREDNING

5. Leveranser och sophämtning restaurang

Restaurang Trattorian får leveranser och förvarar sopor och leveransburar på denna norra sidan om lokalen. Det är här som lokalgatan är som smalast vilket i dags läget innebär att det inte går att passera ett stillastående fordon, se figur nedan. Här krävs att det skapas en lastzon så att lastning/lossning kan skötas utan att påverka trafiken på gatan.



Figur 9. Norra sidan av restaurang Trattorian

6. Elskåp

Öster om restaurang Trattorian finns det enligt förslaget i figur 1 ett elskåp. Detta kräver att det finns tillgängligt för service vilket innebär att det inte kan blockeras.

7. Gata igenom parkering

Den lokalgata som enligt förslaget ska hantera all trafik som kommer in vid Kungsholmstorg och leda trafiken till utfarten vid Kungsholms hamnplan passerar genom en parkering. Det är en dubbelsidig tvärställd parkering. Parkerande bilar ska samsas med genomfartstrafik.

8. Sophantering

Det finns idag allmän sophantering längst österut vid parkeringen. Denna föreslås vara kvar samt kompletteras med en station för farligt avfall. Detta kräver plats för uppställning av sopbilar. Tömning av stationen av farligt avfall tar ca 1 h vilket innebär att ett fordon måste kunna stå upp i anslutning till stationen under en längre tid. Sopstationen skymmer sikten för cyklister som kommer på cykelbanan norr om stationen vilket begränsar sikten i anslutning till korsningen. Detta kan skapa konflikter mellan motorfordon och cyklister.



Figur 10. Sopstationen och cykelbana samt utfart vid Kungsholms hamnplan

9. Angöring till kajen

För att skapa ett trevligt gångstråk utmed kajen måste denna stängas av för biltrafik. Avstängningen måste vara utformad så att vissa fordon kan ta sig ner på kajen. Detta ställer krav på val av avstängning som är funktionell och samtidigt utestänger olovlig trafik.

Det bör studeras mer exakt var avstängningen ska göras, hur stor del av kajen ska stängas av. Lägst västerut krävs att avstängningen är möjlig att ta bort vintertid så att kajen även fortsättningsvis kan användas för snötippning.

10. Angöring till restaurangen

Entrén till restaurang Trattorian är placerad på den södra sidan. Det finns önskemål från restaurangen och behov av att skapa en god angöringsmöjlighet med motorfordon. Det kommer idag en stor mängd taxibilar till restaurangen. I förslaget bör det finnas möjlighet att köra fram till entrén eller i närheten av den och därefter enkelt komma därifrån. Detta kan förslagvis skapas genom en enkelriktad slinga som fordonen kan köra.

11. Sophantering nya restauranger

De tillkommande restaurangbåtar som planeras utmed kajen måste ha möjlighet till såväl leveranser som sophantering. Det soprum som föreslås i förslaget måste kunna angöras av sopbilar. Detta saknas i förslaget.

12. Utfart

Utfarten vid Kungsholms hamnplan kommer att användas för all trafik som har målpunkt på kajen. Det kommer bli ett ökat flöde i denna korsning vilket ökar antalet passager över cykelbanan. Sikten är begränsad pga. sopstationen men även för att vinkeln är dålig i korsningspunkten. Trafik som kör i ut här måste blockera cykelbanan för att kunna få fri sikt. För tunga fordon som ska ut i denna korsning krävs manövreringsutrymme för att säkerställa att tunga fordon hamnar så vinkelrätt som möjligt till cykelbanan för att ha så god sikt som möjligt.

5 Slutsatser

Förslaget som har presenterats summeras ur trafiktekniskt perspektiv i ett antal punkter nedan. Förslaget ger:

- En liten förbättring för fotgängare i och med nytt övergångsställe samt anpassning av befintligt övergångsställe
- Ökad konflikt mellan cyklister och motorfordon vid Kungsholms hamnplan
- Ökad konflikt mellan cyklister och fotgängare vid Kungsholmstorg
- Ovanlig utformning med enbart infart vid Kungsholmstorg, kan skapa förvirring
- Ingen ökad kapacitet i korsningen vid Kungsholmstorg till följd av att en utfart stängs, däremot ökat flöde i korsningen vid Kungsholms hamnplan
- Avstängningen av kajen är bra men svår att göra praktiskt och flexibel
- Utrymmesbrist i korsningen vid Kungsholms hamnplan
- Översyn av lokalgatan måste göras avseende lastzon och bredder