



Kontaktperson

Kristofer Tengliden

Gatuavdelningen

Centrala distriktet

Telefon: 08-508 263 74

kristofer.tengliden@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-12-13

Krav på minskad trafik på Högbergsgatan. Skrivelse från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan tas bort.
2. Trafiknämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som svar på hemställan från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.

Per Aronson

Göran Gahm

Per Magnus

Sammanfattning

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd har bifallit ett förslag från boende på Högbergsgatan om att minska biltrafiken på Högbergsgatan.

Trafikmängderna på Högbergsgatan är inte särskilt stora, utan motsvarar en normaltrafikerad lokalgata på Södermalm. Mätningar visar att trafiken har minskat. Problem med buller och avgaser är ett generellt problem, och Högbergsgatan är inte mer drabbad än andra gator i innerstaden. Miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid överskrids inte. Kontoret har under 2005 genomfört åtgärder som har förbättrat situationen på Högbergsgatan jämfört med tidigare.

Kontoret har utrett inkomna förslag. Resultatet av de föreslagna åtgärderna blir bara att man flyttar trafik så att andra drabbas.

Kontoret föreslår att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan tas bort, vilket skulle innebära en ytterligare förbättring på Högbergsgatan.

Bakgrund

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd har bifallit ett förslag från boende på Högbergsgatan om att minska biltrafiken på Högbergsgatan.

Trafikkontorets trafikstudier

Trafikkontoret har under 2005 gjort trafikräkningar, hastighetsmätning och genomfartsstudier på Högbergsgatan. Östra delen av Högbergsgatan ligger i ett avgränsat område som har relativt få tillfartsmöjligheter med bil (se bild 1).

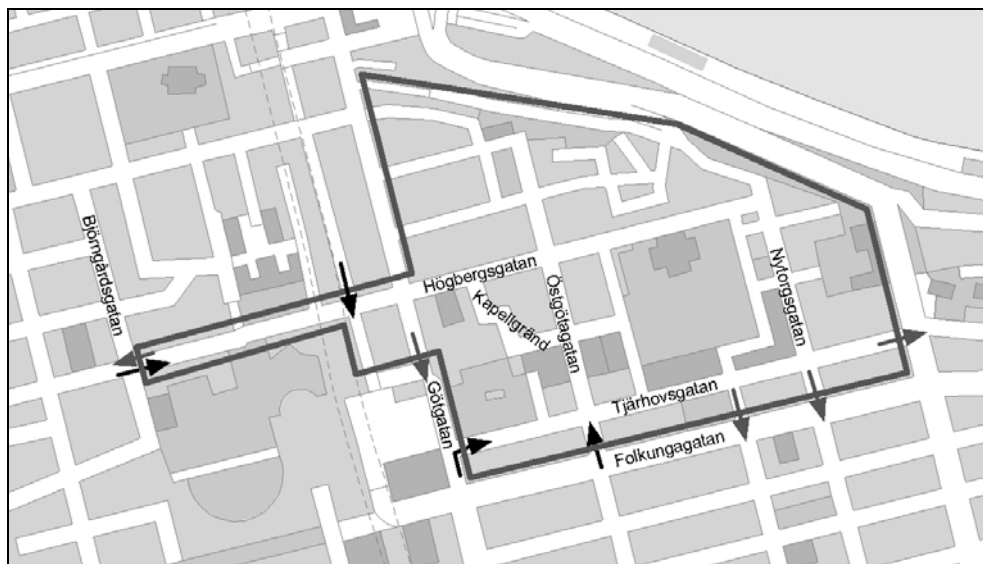


Bild 1. Bilden visar det studerade området vid Katarinaberget. Pilarna visar de huvudsakliga till- och frånfarterna för biltrafiken. Några andra mindre till- och frånfarter finns (t.ex. via gågatan på Götgatan) men dessa är försumbara.

Trafikräkningar

Trafiken på Högbergsgatan mellan Götgatan och Kapellgränd har minskat.

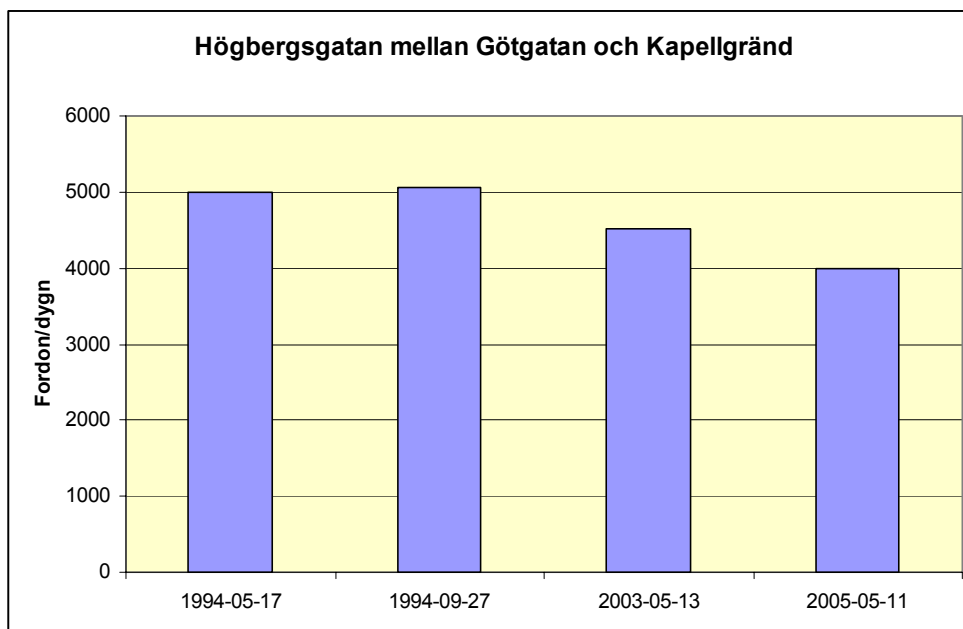


Bild 2. Trafikräkningarna visar att trafiken har minskat på Högbergsgatan.

Hastighetsmätning

Hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h, och mätningarna visade att medelhastigheten är 24 km/h. Detta anses vara ett acceptabelt resultat ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Genomfartsstudier

Genomfartsstudier har gjorts på Högbergsgatan i västlig och östlig riktning, för att få ett mått på hur stor andel av trafiken som har målpunkter lokalt och hur stor andel som åker igenom.

Genomfart västerut:

77% av bilarna som körde in vid Östgötagatan/Folkungagatan är inte genomfartstrafik.

Genomfartsstudien västerut (*se bild 3*) genomfördes 2005-08-23. Totalt registrerades 1511 fordon vid Östgötagatan/Folkungagatan. Av dessa körde 27 st (2%) ut vid Götgatan/Noe Arksgränden och 322 st (21%) ut vid Högbergsgatan/Björngårdsgatan inom fem minuter efter infart.

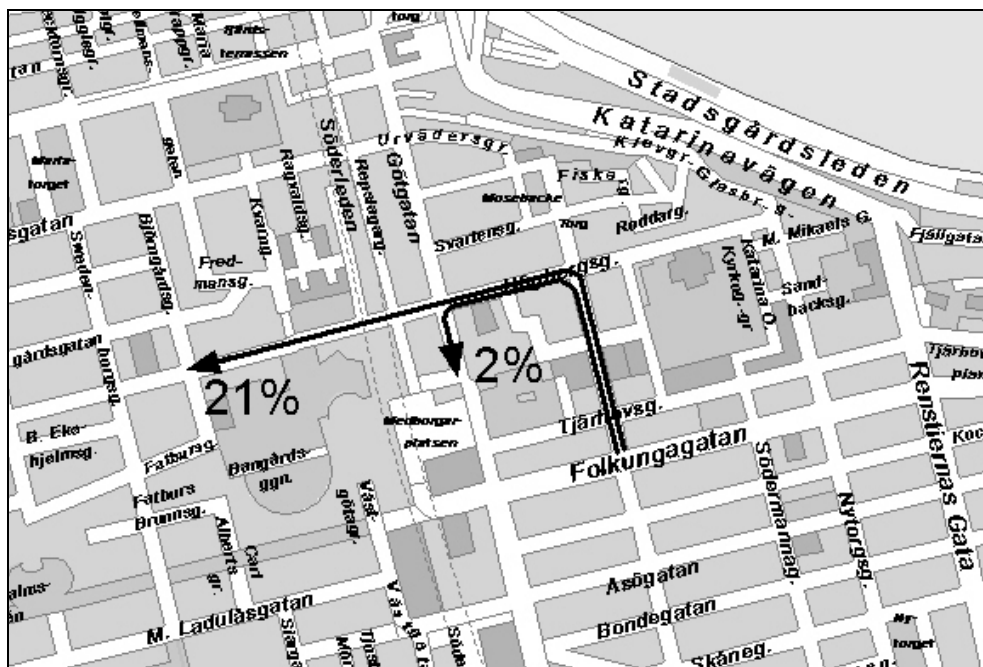


Bild 3. Andel genomfartstrafik från Östgötagatan/Folkungagatan till Noe Arksgränden respektive Björngårdsgatan

Genomfart österut:

55% av bilarna som körde in vid Högbergsgatan/Götgatan är inte genomfartstrafik.

Genomfartsstudien österut (se bild 4) genomfördes 2005-08-25. Totalt registrerades 623 fordon vid Högbergsgatan/Götgatan. Av dessa körde 245 st (39%) ut vid Nytorgsgatan/Folkungagatan och 35 st (6%) ut vid Tjärhovsgatan/Renstiernas gata inom tre minuter efter infart.

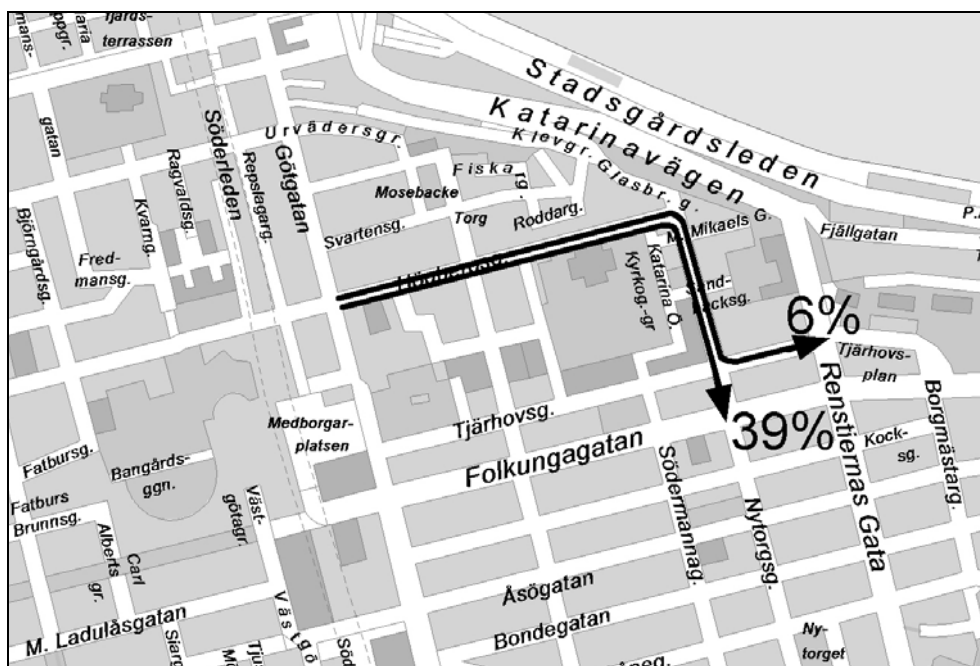


Bild 4. Andel genomfartstrafik från Högbergsgatan/Götgatan till Folkungagatan respektive Renstiernas gata

Luftkvalitet

Miljöförvaltningens kartläggning visar att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet (partiklar och kvävedioxid) inte överskrids på Högbergsgatan.

Trafikkontorets svar på inkomna förslag

Kontoret har mottagit ett flertal förslag om hur man skulle kunna minska trafiken på Högbergsgatan. Nedan kommenteras de olika förslagen (förslagen i kursiv text):

"Trafik från Folkungagatan till Söderledstunneln kör via Östgötagatan och Högbergsgatan för att spara tid. De borde tvingas att köra via Folkungagatan och Götgatan"

Genomfartsstudierna visar att bilisterna redan väljer vägen via Folkungagatan och Götgatan. Det är naturligt eftersom denna väg är enklare och snabbare. Tidvis har det varit framkomlighetsproblem vid Götgatan i samband med gatuombyggnader som kan ha ökat genomfarten via Östgötagatan-Högbergsgatan. Antalet fordon som kör till tunneln via Östgötagatan och Högbergsgatan är numer försumbart (*se bild 3*).

"Hindra möjligheten att köra in på Östgötagatan genom att ändra enkelriktningen söderut mellan Tjärhovsgatan och Folkungagatan. Då hindrar man smittrafik eftersom det blir för krångligt när man måste ta vägen via Tjärhovsgatan. De som bor i området kan ta vägen via Tjärhovsgatan istället. Brandkåren stöder idén.

Området kring Katarinaberget har få tillfarter för biltrafik (*se bild 1*). Östgötagatan är en helt nödvändig tillfart. Av dem som kör in på Östgötagatan från Folkungagatan har ca 75% ärenden i området. Om de inte kunde köra in via Östgötagatan skulle de andra tillfarterna (Högbergsgatan och Tjärhovsgatan) belastas kraftigt. Kontoret bedömer att Tjärhovsgatan skulle få mer än en fördubbling av trafiken förbi parkleken. En sådan trafikökning skulle i praktiken vara mycket besvärlig att hantera vid Götgatans korsningar med Folkungagatan och Tjärhovsgatan samt på Tjärhovsgatan vid Björns trädgård. Det skulle också bli mycket stora problem att hitta in i området.

Brandkåren har intresse av att ha så bra framkomlighet som möjligt på väg från stationen. De har inga problem med att behålla dagens enkelriktning på Östgötagatan eftersom de enkelt tar sig ut på Folkungagatan via Södermannagatan. Däremot skulle de kunna få större problem att ta sig fram på Högbergsgatan om trafiken där ökar till följd av trafikbegränsningar på Östgötagatan.

Kontoret bedömer att det inte vore möjligt att hindra trafiken att köra in på Östgötagatan vid Folkungagatan. Det skulle ge stora problem för de boende och verksamma i området eftersom de skulle tvingas köra en omväg via Tjärhovsgatan. Åtgärden skulle heller inte ge positiva effekter på Högbergsgatan öster om Götgatan – även om en del västlig trafik skulle flyttas till andra gator skulle den östliga trafiken samtidigt öka. En ändring av enkelriktningen skulle också innebära problem för cykeltrafiken norrut på Östgötagatan.

"Förbjud genomfartstrafik, förbjud trafik på Högbergsgatan att korsa Götgatan"

Studier från andra platser (t.ex. Greta Garbos torg och Magnus Ladulåsgatan) visar att genomfartsförbud inte efterlevs, vilket leder till irritation och krav på kraftigare åtgärder för att stävja trafiken.

En anledning till att genomfartsförbud inte efterlevs är att polisen sällan eller aldrig övervakar dessa. Det finns flera anledningar till detta. Ofta gäller förbuden en längre sträcka, vilket gör att polisen måste vara på två platser samtidigt för att ha en möjlighet att rapportera. Det räcker dessutom att ha ett ärende till sträckan för att räknas som behörig trafik, vilket i praktiken gör det omöjligt för polisen att skilja behörig trafik från obehörig.

Kontoret bedömer att ett förbud att korsa Götgatan inte skulle kunna utformas på ett sätt som blir begripligt för trafikanterna, och syftet med förbudet skulle inte framgå. Som på alla gator finns det genomfartstrafik på Högbergsgatan, men majoriteten av trafiken är av lokal karaktär (*se bild 3 och 4*).

Kontoret avråder bestämt från att införa genomfartsförbud.

"Förbud vänstersväng vid korsningen Östgötagatan/Högbergsgatan för bilar som kommer från Östgötagatan söderifrån. Detta skulle hindra mycket av genomfartstrafiken. Högbergsgatan mellan Östgötagatan och Götgatan skulle då bli enkelriktad österut"

Kontoret har varit i kontakt med brandkåren vid Katarina Brandstation. De måste kunna köra Högbergsgatan västerut för att klara utryckningstiderna till centrala Maria. Att enkelrikta Högbergsgatan österut är alltså inget alternativ.

Kontoret avråder från att införa svängförbud. Syftet med ett sådant förbud skulle inte gå att förmedla, utan bara väcka irritation och frågor. Det skulle också innebära orimliga konsekvenser för den trafik som ska angöra på Högbergsgatans norra sida mellan Östgötagatan och Repslagargatan. Antingen måste de köra dit via gågatan på Götgatan och Mosebacke, eller så måste de bryta mot svängförbudet.

"Förbud vänstersväng ned mot tunneln från Högbergsgatan österifrån"

Har man kommit in i ett område så är det rimligt att man på enklaste sätt också kommer därifrån, utan onödiga omvägar. Kontoret anser att det är bra om tillgängligheten till tunneln är så god som möjligt. Tunneln är områdets viktigaste möjlighet att på ett smidigt sätt få ut trafiken från lokalgatunätet. Dessutom är genomfartstrafiken på Högbergsgatan mot tunneln försumbar (*se bild 3*).

"Enkelrikta vissa delar av Högbergsgatan för att göra det krångligare för smittrafiken"

Enkelriktning av gator innebär att tillgänglighet och orienterbarhet minskar, och leder till omvägar för dem som ska till området.

Kontoret har bedömt effekterna av att enkelrikta Högbergsgatan västerut mellan Götgatan och Östgötagatan. En cykelbana skulle behöva byggas för att möjliggöra för dubbelriktad cykeltrafik. Biltrafiken som idag kör österut på kvarteret (ca 1500 fordon/dygn) skulle då flytta till andra gator, såsom Götgatan förbi Medborgarplatsen, Folkungagatan och Östgötagatan. Man skulle få en minskning av trafiken på Högbergsgatan mellan Götgatan och Östgötagatan med ca 1500 fordon/dygn (minskning med 37%) samtidigt som trafiken på Östgötagatan skulle *öka* med 800 fordon/dygn (ökning med 24%). En riskfaktor är att om framkomligheten på Högbergsgatan ökar i västlig riktning vid Götgatan p.g.a. enkelriktningen kan fler börja ta den vägen än idag.

Kontoret avstyrker bestämt en enkelriktning av Högbergsgatan av flera skäl. Dels för att den trafik som ska till området kring Katarinaberget då istället belastar Götgatan, Folkungagatan och Östgötagatan. Orienterbarheten och tillgängligheten blir mycket dålig när Östgötagatan blir den enda tillfarten till området kring Katarinaberget och Mosebacke. Dessutom skulle detta öka trafiken förbi Medborgarplatsen och överbelasta vänstersvängen från Götgatan till Folkungagatan, med stillastående köer förbi Medborgarplatsen som följd.

Det är också sannolikt att en enkelriktning av Högbergsgatan skulle innebära en kraftig ökning av smittrafik på gågatan på Götgatsbacken för att ta sig runt enkelriktningen via Mosebacke torg.

Högbergsgatan och Östgötagatan är båda smala gator, ca 10,5 meter breda. Högbergsgatan vid Götgatan trafikeras av ca 3500 fordon/dygn, och Östgötagatan vid Högbergsgatan av ca 3800 fordon/dygn. En enkelriktning skulle minska trafiken på Högbergsgatan till 2200 fordon/dygn men samtidigt öka den till 4500 fordon/dygn på Östgötagatan, vilket vore olyckligt.

Trafikkontorets analys och konsekvenser

Kontoret anser inte att trafikmängderna på Högbergsgatan öster om Götgatan är ett problem. Liknande situationer (samma gatubredd och trafikmängd) finns exempelvis på Östgötagatan eller Högbergsgatan vid Björngårdsskolan. Trafiken på Högbergsgatan orsakar visserligen buller och avgaser, men det är ett generellt problem i staden och inget som avhjälpes genom att försvåra för trafiken att ta sig fram på några enskilda kvarter. Resultatet av sådana åtgärder blir bara att man flyttar trafik så att andra drabbas.

Trafikolycksstatistiken visar att Högbergsgatan och lokalgatorna runt omkring inte är mer olycksdrabbade än andra jämförbara gator.

Trafiksituationen på Högbergsgatan har inte försämrats, utan snarare förbättrats genom olika åtgärder under 2005. En åtgärd är att trafiksignalerna

i korsningen Götgatan/Högbergsgatan släckts samtidigt som gupp lagts ut på Högbergsgatan. En före- och efterstudie har visat att detta har lett till en minskning av farliga konflikter i korsningen med 80%, samtidigt som framkomligheten ökat för alla trafikantgrupper. Köerna som tidigare var vanliga på Högbergsgatan vid Götgatan har minskat kraftigt, vilket har haft en "lugnande" effekt på fordonsförare som blivit mindre frustrerade och därmed mindre aggressiva mot andra trafikanter.

En annan åtgärd som gjorts är att en lastzon flyttats för att minska trängselproblemen som kan uppstå när en lastbil stannar där.

En åtgärd bör genomföras är att ta bort genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan. Detta förbud innebär indirekt att trafikanterna uppmanas att köra Högbergsgatan istället för den mer trafiktåliga Magnus Ladulåsgatan. Magnus Ladulåsgatan blev utbyggd fram till Rosenlundsgatan i samband med Södra stationsområdets utbyggnad. I planeringen ingick att gatan skulle fungera som enda tillfart till Södra stationsområdet. För att inte genomfarts trafik mellan Rosenlundsgatan och Götgatan skulle uppstå beslöt dåvarande gatunämnd att införa genomfartsförbud mellan dessa gator. Då Magnus Ladulåsgatan inte når ända fram till Götgatan omfattar detta förbud även delar av Västgötagatan och Åsögatan, vilket i praktiken gör det omöjligt att övervaka. Gatan trafikeras av ca 6000 fordon/dygn, men den är byggd för att tåla en något större trafikmängd än den trafik som kör där idag. Enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden ska dessutom hastighetsdämpande åtgärder genomföras på tre platser under 2006.

Trafikkontorets förslag

Kontoret anser att de åtgärder som vidtagits under 2005 har gjort att trafiksituationen på Högbergsgatan förbättrats. När det gäller att begränsa biltrafiken så finns det bara en åtgärd som bedöms som genomförbar, nämligen att slopa genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan. Alla andra förslag att begränsa trafiken på Högbergsgatan har negativa konsekvenser som överstiger de positiva.

Kontoret föreslår att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan tas bort. Detta skulle innebära att en del av trafiken på Högbergsgatan skulle flytta till Magnus Ladulåsgatan, som har bättre möjligheter att ta hand om denna trafik. Högbergsgatan är smalare och vid gatan ligger tre skolor (Björngårdsskolan, Maria Elementar och Södra Latin). Genomfartsförbudet innebär att den öst-västliga trafiken indirekt hänvisas till Högbergsgatan, trots att den har sämre möjligheter att ta hand om denna trafik än Magnus Ladulåsgatan. Magnus Ladulåsgatan är byggd för att klara den smärre trafikökning som borttagandet av genomfartsförbudet innebär. Dessutom ska hastighetsdämpande åtgärder genomföras på tre platser under 2006.

SLUT