



Lars-Otto Frick
Trafikplanering
08-508 278 23
lars-otto.frick@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-11-24

Trafiksituationen på Skarpnäcksfältet. Svar på skrivelser från Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att godkänna och överlämna kontorets tjänsteutlåtande till Skarpnäcks stadsdelsnämnd som svar på skrivelserna.

Lars Jolérus
Förvaltningschef tf

Kristofer Tengliden
Avdelningschef tf



Sammanfattning

Skarpnäcks stadsdelsnämnd önskar en översyn av trafik- och parkerings-situationen för att förbättra Skarpnäcksfältets trafiksituation. Kontoret har därför beställt en konsultutredning med uppdraget att analysera trafiksituationen och lämna förslag till förbättringsåtgärder där så är möjligt.

Utredningen konstaterar att Skarpnäcksfältet inte har några bilvägsförbindelser till angränsande stadsdelar och således ingen genomfartstrafik. Då bilparkering redan i detaljplanen förutsattes ske på kvartersmark, företrädesvis i parkeringshusen men även i parkeringsfickor, fick gatorna smala körbanor. För att garantera framkomligheten är därför grundprincipen att alla gator i bostadsområdet på Skarpnäcksfältet har ständigt parkeringsförbud på båda sidor. Andelen bilar som parkerar trots parkeringsförbud är hög. Personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får dock parkera på gator med parkeringsförbud i 24 timmar.

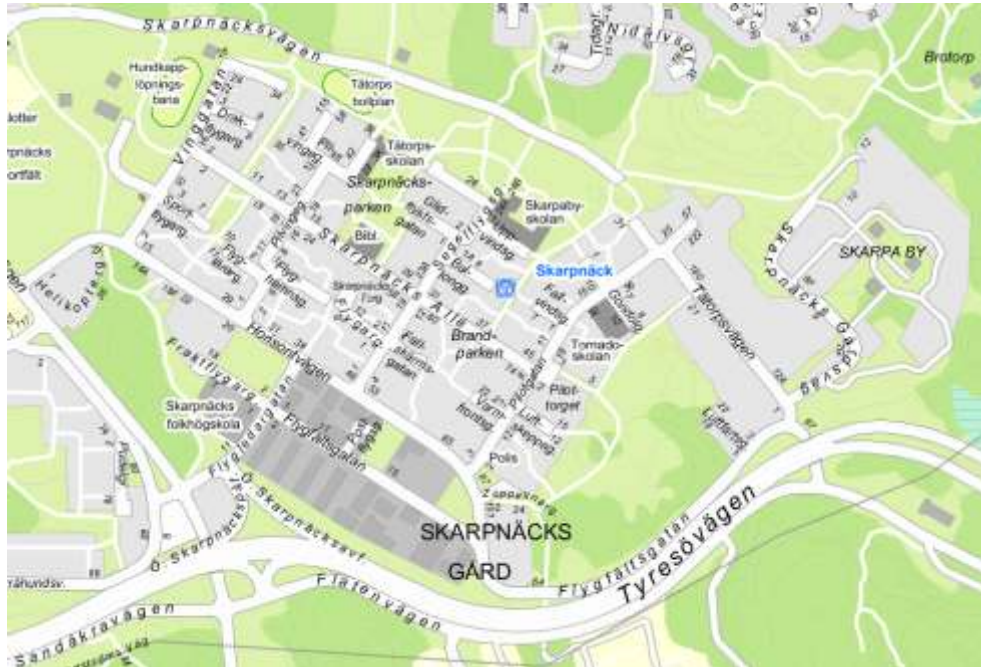
Felparkerade bilar utgör det främsta hindret för att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och tillgängligheten i området. Då det inte är möjligt att utvidga gatuområdena för mer parkeringsutrymme föreslår kontoret att en prioritering av parkeringsövervakningen görs i samarbete med ansvariga för gatudriften. Dessutom bör tryggheten och säkerheten i parkeringsgaragen förbättras, vilket Stockholm Parkering AB m fl ansvarar för. Kontoret kommer att påtala detta behov för berörda aktörer.

Kontoret föreslår i övrigt att man ser över utformningen av Skarpnäcks Allé vid tunnelbanans utgång med hänsyn till de många fotgängarna där samt att befintliga sidoförskjutningar tas bort eller justeras för bättre framkomlighet för bussar. Ett par övergångsställen på Horisontvägen föreslås få mittrefuger och det ena en kantstensutbyggnad för tryggare passage. Bussgatan vid Tåtorpsvägen bör tas bort och Skarpnäcks Allé bör även fortsättningsvis tillåta biltrafik, då denna är lokalt genererad med små trafikmängder och låga hastigheter.

Bakgrund

I skrivelser från stadsdelsnämnden i Skarpnäck (bilaga 1,2,3) önskas en översyn av trafik- och parkeringssituationen på Skarpnäcksfältet (figur 1). De problem som beskrivs är exempelvis att bilar kör mot förbudsskyltar, parkerar där det inte är tillåtet och att bussar har problem med framkomligheten på grund av felparkerade bilar. Nätverket Linje 17-lokaldemokrati har påtalat behovet av att knyta samman gångytorna vid tunnelbanan och Kulturhuset med Brandparken respektive Skarpnäckstorget. Ett förslag att stänga Skarpnäcks Allé för biltrafik har tidigare avvisats av stadsdelsnämnden, då man eftersträvar en dynamisk och

levande stadsmiljö där det ska vara möjligt att ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt för alla olika trafikantslag.



Figur1 Skarpnäcksfältet

Nulägesbeskrivning

Med anledning av skrivelserna har kontoret uppdragit åt en konsult att utreda och analysera trafiksituationen och lämna förslag till förbättringsåtgärder där så är möjligt. Man har gjort platsobservationer, inventerat felparkerade bilar och intervjuat olika aktörer i området som t ex butiksägare och SL:s entreprenörer m fl för att få en heltäckande bild av nuläget.

Biltrafik

Sedan tidigare har möten mellan stadsdelsförvaltningen, SL, Polisen och Trafikkontoret resulterat i förbättringsåtgärder för trafiken på Skarpnäcksfältet. Dels har hastighetssänkande åtgärder av typen sidoförskjutningar av körbanan s. k. chikaner införts på Skarpnäcks Allé främst för att förhindra vårdslös körning. Dels har biltrafik på prov tillåtits att köra i Skarpnäcks Allé, där bara busstrafik varit tillåten tidigare och där överträdelser var vanliga, i syfte att förbättra biltillgängligheten och att minska söktrafiken inom området utan att riskera obehörig motorfordonstrafik. Det har gett önskade resultat. Utredningen konstaterar att Skarpnäcksfältet inte har några bilvägsförbindelser med angränsande stadsdelar och således ingen genomfartstrafik utan bara lokalt genererad trafik. Skarpnäcks Allé har därför ett lågt trafikflöde om ca 900 fordon



per vardagsdygn. Hastigheterna är låga enligt nyligen gjorda mätningar. Medelhastigheten är ca 22 km/h.

Utredningen studerade den korta bussgatan i korsningen Tåtorpsvägen/Pilotgatan och konstaterade att ca 70 % passerade olovligt, vilket indikerar att önskemålet att passera där med bil är stort.

Horisontvägen och Flygledargatan är områdets huvudgator med en trafikuppsamlingsfunktion och har därmed högre trafikflöden. Flygledargatan har 10 000 och Horisontvägen ca 5 000f/d på den mest trafikerade delen öster om Flygledargatan.

Busstrafik

Bussar trafikerar området med många linjer, varav två passerar genom Skarpnäcks Allé. På Flygledargatan ligger en stor busshållplats nära Horisontvägen som trafikerar av sju busslinjer vilket leder till att många fotgängare rör sig över gatorna där. Det är därmed Skarpnäcksfältets mest intensiva trafikmiljö. Framkomligheten för busstrafiken påverkas i hög grad av tillgängligt gatuutrymme, och då gatorna inne i bostadsområdet är smala generellt är det viktigt att ingen bilparkering förekommer där det blir för smalt för buss att passera.

Cykeltrafik

Cykling sker i huvudsak i blandtrafik med motorfordon då området är en 30-zon. På Horisontvägen och Tåtorpsvägen leds cykeltrafiken på separata cykelbanor enligt praxis för huvudgator.

Gångtrafik

Fotgängare finns i större antal och koncentration främst vid tunnelbaneuppgången. Stationen hade ca 5 200 påstigande och busstrafiken på Skarpnäcks Allé 300 påstigande per vardagsdygn vid en räkning gjord av SL år 2009.

Bilparkering

Då bilparkering redan i detaljplanen förutsattes ske på kvartersmark, företrädesvis i parkeringshusen men även i parkeringsfickor, fick gatorna smala körbanor. För att garantera framkomligheten är därför grundprincipen att alla gator i bostadsområdet på Skarpnäcksfältet har ständigt parkeringsförbud på båda sidor. Majoriteten gator medger alltså inte dubbelriktad trafik om man skulle tillåta parkerade bilar där, särskilt inte med beaktande av behovet av ytor för tillfällig snöuppläggning. De relativt smala gatuområdena är reglerade i detaljplanerna. Alla parkeringsregler är tydligt skyltade och lättförståeliga. Trafikanter med

parkeringstillstånd för rörelsehindrade har möjlighet att enligt lokal trafikföreskrift parkera 24 timmar på parkeringsförbud, så enskilda fordon finns emellanåt lagligt parkerade på gator trots parkeringsförbudet. Detta medför normalt inga olägenheter för framkomligheten.

Nedan ges en beskrivning av förutsättningarna för att tillåta parkering på olika typgator.

De större gatorna

Endast Horisontvägen och Tåtorpsvägen är tillräckligt breda, 9 meter, för att tillåta parkering och har sedan några år fått parkering på ena sidan 6 dagar i veckan enligt veckodagsregeln för parkering i staden. Den sjunde dagen är s.k. servicedag. På Skarpnäcks Allé är körbanan smalare, men det finns lokala breddningar för parkeringsutrymmen längs södra sidan avsedda för korttids besöksparkering till verksamheterna utmed gatan. Busstrafiken har därför garanterats tillräckligt med körutrymme på dessa gator.

Infartsgatorna

Dessa gator är smalare, 6,5-7 meter i sin bredaste del, och medger bara angöring till fastigheterna, men inte parkering. Angöringen regleras via parkeringsförbudet. Flera av gatorna har infarter till de många parkeringshusen i området. Exempel på gator är Segelflyggatan och Pilotgatan.

Mindre gator

På en del av de 5,5 meter breda återvändsgatorna finns parkering ordnad på tomtmark i fickor vid sidan om körbanan, reglerat i detaljplanen. Eftersom det inte förekommer busstrafik utan bara biltrafik är framkomligheten ändå säkrad även på dessa gator. Exempel på gator är Luftskeppsgatan och Flyglärargatan.

Parkeringshusen

Enligt detaljplan har området ett parkeringstal på 0,75 platser per lägenhet och området är välförsett med parkeringsgarage, totalt 18 stycken.

Nio av dem drivs av Stockholm Parkering AB och uthyrningsgraden är i dagsläget ca 75%. Stockholm Parkering har åtgärdat parkeringshusen så att alla förhyrda platser nu finns innanför låsta dörrar. De är således fysiskt åtskilda från besöksplatserna i garagen, vilket kan förväntas ge en tryggare miljö och göra dem mer attraktiva att hyra. Rensningsaktioner görs kontinuerligt för att få bort skrotbilar m.m. och en ommålning har skett under 2010. Byte eller förbättring av belysning avses ske under 2011.



dominerar fotgängarna över biltrafiken, särskilt morgon och eftermiddag, vilket indikerar att en annan utformning av platsen skulle kunna vara motiverad och mer ändamålsenlig.

Horisontvägen

Vid Horisontvägen ligger en fristående skola i industriområdet vilket medför att skolbarnen måste korsa vägen för att nå bostadsområdet och tunnelbanan. Ett övergångsställe ligger nära skolan och hastigheten är nedsatt lokalt till 30 km/t. Övergångsstället är inte optimalt utformat vad gäller siktförhållanden och längd.

Korsningen Horisontvägen/Flygledargatan

Detta är den mest trafikbelastade punkten med mycket fotgängare till och från busshållplatserna och huvudinfart till bostadsområdet från det övergripande vägnätet. Här dominerar motorfordonstrafiken. Ett av de tre övergångsställena saknar mittrefuger men i övrigt har korsningen normal standard. Huvuddelen av trafiken svänger så hastigheterna blir generellt sett låga.

Pilottorget

Platsen är emellanåt överfull med parkerade bilar och omsättningen är för låg för att tillgodose önskemålet om att kunna göra korttidsärenden till affären och restaurangerna. Ett antal felparkerade bilar förekommer också tidvis som en följd av detta. Kontoret anser att en kortare tidsättning för parkering är nödvändig för att öka omsättningen.

Bussgatan mellan Tatorpsvägen och Pilotgatan

Då risk för obehörig genomfartstrafik från andra stadsdelar enligt kontorets bedömning inte föreligger, kan trafiken anses behörig även om det idag endast är tillåtet för buss och taxi att köra igenom där.

Åtgärder

Parkering

Den åtgärd som kontoret för sin del ser som möjlig att genomföra, är en prioriterad övervakning av parkeringsreglerna på gatorna i allmänhet och i samarbete med driftentreprenörerna speciellt vintertid. Det är också möjligt att något utöka parkering på Vinggatan och Flygfältsgatan med totalt uppåt ett 50-tal platser.

Kontoret anser att målsättningen ska vara att parkering i första hand sker på kvartersmark. Kontoret menar därför att det är angeläget att få till stånd en bättre situation i garagen, då detta är grunden för en förbättring av framkomligheten och

en minskning av antalet felparkerade bilar. Parkeringshusen bör därför göras mer attraktiva, trygga och säkra så att de kan förväntas att användas i större utsträckning än idag. En översyn av antalet besöksplatser bör göras. Dessa åtgärder råder dock inte kontoret över. Kontoret kommer att kontakta Stockholm Parkering, HSB och bostadsrättsföreningar för att påtala detta.

Kontoret avser att ändra parkeringsregleringen på Pilottorget så att parkeringstiderna förkortas för att medge högre omsättning.

Skarpnäcks Allé

Kontoret föreslår att sidoförskjutningarna på Skarpnäcks Allé ersätts av andra hastighetsdämpande åtgärder eller justeras för bättre framkomlighet för bussar. Vilka åtgärder som kan komma ifråga måste utredas ytterligare med hänsyn till bland annat markförhållandena. I samband med detta kan vändplanerna tas bort för att bredda gångytorna, speciellt vid Kulturhuset. Kontoret föreslår även att området utanför tunnelbaneuppgången på Skarpnäcks Allé detaljstuderas för en annan utformning, som stämmer bättre med fördelningen mellan fotgängare och biltrafik så att platsen upplevs som mer fotgängarvänlig än idag. Även detta behöver studeras vidare. Kontoret har för avsikt att återkomma till nämnden med ett detaljerat förslag under 2012 för genomförandebeslut. Genomförandekostnad är ej inrymt i kontorets budget.

Bussgatan på Skarpnäcks Allé bör inte återinföras då trafikmängden är liten och hastigheterna låga samt att man minskar söktrafiken i området genom att tillåta biltrafik där.

Horisontvägen

Kontoret kommer att förse övergångsstället vid skolan på Horisontvägen med mittrefuger så att det kan passeras i två steg för att underlätta säker passage. En utflyttning av kantstenen med en avsmalning av körbanan utförs i syfte att förbättra siktförhållandena.

Även det norra övergångsstället över Horisontvägen vid Flygledargatan fördes med mittrefuger av samma skäl som ovan, men här är det inte möjligt att smalna av körbanan på grund av utrymmeskrav för svängande trafik.

Övrigt

Kontoret avser att ta bort bussgatan vid Tåtorpsvägen/Pilotgatan då den trafik som går där genereras lokalt i området och därför kan anses behörig.



Förslag till beslut

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande till Skarpnäcks stadsdelsnämnd som svar på skrivelserna.

Slut