

Prioriterad vinterväghållning – För Gångtrafikanter i Stockholms Stad



Analys av pilotprojektet 2019/2020

Vintern 2019/2020 har man fortsatt försöket med sopsaltning av gångbanor och trottoarer. Vinterns försök gäller följande gator:

- Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen på Norrmalm
- Hjälmarsvägen, Sköntorpsvägen, Svärdlångsvägen, Åmänningevägen och Årstavägen i Årsta

Försöket pågick under drygt fem månader från 15 oktober till 31 mars. Under denna period utfördes 31 st kontroller. Den snöfattiga milda vintern har medfört att resultatet utav kontrollerna påvisar endast enstaka avvikelser. Det har påtalats från medborgare att man upplevt störningar nattetid pga. Sopsmaskinernas regelbundna arbete.

För att minimera störning utav boende i områden samt för att på ett bättre och mer ekonomiskt sätt nyttja maskinernas kapacitet har man pga. Rådande väderlek valt att utöka maskinernas arbetsområde samt arbetsuppgifter då man istället kunnat utföra renhållning av gator, gångbanor samt DV-brunnar i närliggande område.

Testområde 1: Norrmalm

Försöksområdet på Norrmalm gäller de tre gatorna Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen som tillsammans utgör ett viktigt stråk med stora gångflöden. Det gäller särskilt vid Odenplan som är en av Stockholms viktigaste kollektivtrafikpunkter med byten mellan pendeltåg, tunnelbana och stombusslinjer.



Gångbanor och trottoarer

Gångbanorna på Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen utgörs av trottoarer med stenplattor. Standarden på beläggningen varierar stort. Bitvis är underlaget ojämnt och skevande vilket påverkar avrinningen på gångytan.

Samtliga gator är attraktiva promenadstråk. Det innebär att det är många restauranger och caféer i bottenvåningarna med uteserveringar och gatupratere. Gångbanorna är även flitigt möblerade med bänkar, reklamskyltar, papperskorgar, cykelparkeringsställ och trädplanteringar med mera. Det innebär att det tidvis är trångt om utrymme på trottoarerna, trots att bredden i regel är generös med cirka 10 meter från fasad till kantsten (se bilaga 1 för en detaljerad karta över gångbanorna och deras möblering).

Cykelbanor och cykelfält

Cykelinfrastrukturen utmed gatorna på Norrmalm är av varierande slag. På Karlbergsvägen och Odengatan utgörs cykelinfrastrukturen till stor del av cykelfält som bitvis övergår i blandtrafik. På Sveavägen växlar infrastrukturen mellan cykelbana och cykelfält. Sträckorna med cykelfält går i samma nivå som biltrafikens körfält, men har förstärkts med pollare och refuger. Cykelbanorna går i samma plan som gångbanan och skiljs åt med kullersten.

Generellt gäller att cykelinfrastrukturen håller en låg standard. Varken cykelfält eller cykelbanor uppfyller de riktlinjer som anges i Stockholms stads cykelplan. Det innebär att det ofta uppstår trängsel på cykelbanorna/cykelfälten vilket får till följd att elsparkcyklar ofta används på gångbanan istället.

Parkering

Samtliga tre gator på Norrmalm har kantstensparkering som bryts upp av lastplatszoner och busshållplatser. Längs stora delar av gatorna råder dock parkeringsförbud inklusive stoppförbud (se bilaga 1 för en detaljerad karta över parkeringsregleringen på gatorna). Gatorna ingår i parkeringstaxa 2, vilket är den näst högsta avgiftsnivån i Stockholm. I regel gäller parkeringsförbud under en natt i veckan för att möjliggöra för gatustädning, snöröjning, rensning av brunnar och mindre gatuarbeten etc.

För att undersöka beläggningen på parkeringen har en inventering genomförts den 3 oktober 2019. Inventeringen visar att parkeringsplatserna används väl under hela dygnet. Både på förmiddagen och eftermiddagen är i stort sett samtliga parkeringsplatser och lastplatszoner fullbelagda. På många platser är trycket på parkering så stort att det sker dubbelparkering och felaktiga parkeringar i lastplatszoner.

På kvällen är belägningsgraden något lägre på Norrmalm. Det gäller i synnerhet lastplatszonerna som är mindre använda på kvällstid. I tabellen nedan visas belägningsgraden vid de tre inventeringstillfällena.

Ungefärligt antal parkeringsplatser och beläggingsgrad på Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen

	Förmiddag kl. 10	Eftermiddag kl. 16	Kväll kl. 22
Karlbergsvägen (cirka 70 platser)	≈ 70 %	≈ 85 %	≈ 85 %
Odengatan (cirka 70 platser)	≈ 70 %	≈ 85 %	≈ 95 %
Sveavägen (cirka 20 platser)	≈ 75 %	≈ 80 %	≈ 70 %

Testområde 2: Årsta

Försöksområdet i Årsta gäller gatorna Gullmarsvägen, Hjälmarsvägen, Sköntorpsvägen, Svärdlångsvägen, Åmanningevägen och Årstavägen. Till skillnad från Normalm är detta ett utpräglat bostadsområde med betydligt mindre gångflöden. Ett undantag är dock Gullmarsvägen och sträckan förbi Gullmarsplan som liksom Odenplan är en viktig kollektivtrafikbytespunkt med tunnelbana, tvärbanan och stombusslinjer.



Gångbanor och trottoarer

Gångbanorna på Gullmarsvägen, Hjälmarsvägen, Sköntorpsvägen, Svärdlångsvägen, Åmänningevägen och Årstavägen utgörs till stor del av asfaltsbeläggning. Undantaget är Hjälmarsvägen samt delar av Gullmarsvägen och Årstavägen som har trottoarer med stenplattor. Gångbanorna är relativt smala med en bredd på cirka 2,5 meter. De flesta gångbanor omges dock av grönska innan fasaden tar vid, vilket innebär att de upplevs som bredare än vad de faktiskt är. Till skillnad från Norrmalm är det relativt få uteserveringar på gatorna i Årsta. Gångbanorna är inte heller lika möblerade med bänkar, reklamskyltar, cykelparkeringsställ och trädplanteringar (se bilaga 1 för en detaljerad karta över gångbanorna och deras möblering). Liksom på Norrmalm varierar standarden på beläggningen. Bitvis är underlaget ojämnt och skevande vilket påverkar avrinningen på gångytan.



Cykelbanor och cykelfält

På de flesta gator i Årsta saknas cykelinfrastruktur. Det innebär att cyklister är hänvisade till blandtrafik. Undantaget är Hjälmarsvägen, Åmänningenvägen och delar av Årstavägen där det finns cykelbana som går i samma nivå som gångbanorna och skiljs åt med målad linje eller kullersten. Generellt gäller att cykelstråken håller en låg standard. Varken cykelfält eller cykelbanor uppfyller de riktlinjer som anges i Stockholms stads cykelplan.



Parkering

Samtliga gator i Årsta har kantstensparkering med boendeavgifter som bryts upp av lastplatszoner och busshållplatser. På vissa platser gäller även parkeringsförbud inklusive stoppförbud (se bilaga 1 för en detaljerad karta över parkeringsreglerna). Gatorna ingår i parkeringstaxa 4. I regel gäller parkeringsförbud under en natt i veckan för att möjliggöra för gatustädning, snöröjning, rensning av brunnar och mindre gatuarbeten etc.

För att undersöka beläggningen på parkeringen har en inventering genomförts den 3 oktober 2019. Inventeringen visar att parkeringsplatserna används väl under hela dygnet. Till skillnad från gatorna på Norrmalm är dock trycket på parkeringsplatser högre på kvällen än på dagtid. Det beror troligen på att trycket på lastplatszoner och arbetsparkering är lägre i Årsta. I gengäld är det fler hushåll som har bil och som utnyttjar kantstensparkering som boendeparkering.



1.



2.

I tabellen nedan visas beläggingsgraden vid de tre investeringstillfällena.

Antal parkerade bilar och beläggingsgrad på Karlbergsvägen, Odengatan och Sveavägen			
	Förmiddag kl. 10	Eftermiddag kl. 16	Kväll kl. 20
Gullmarsvägen (cirka 50 platser)	≈ 65	≈ 70	≈ 90
Hjälmarsvägen (cirka 50 platser)	≈ 75	≈ 75	≈ 85
Sköntorpsvägen (cirka 150 platser)	≈ 70	≈ 60	≈ 85
Svärdlångsvägen (inga platser)			
Åmänningevägen (cirka 25 platser)	≈ 60	≈ 60	≈ 95
Årstavägen (cirka 150 platser)	≈ 80	≈ 75	≈ 90

Bilder från utförda kontroller:



