

Handläggare
Tea Rickfält
08-508 87 563

Till
Trafiknämnden
2021-06-17

Genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan, Södermalm. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan på Södermalm till en investeringsutgift om 7,2 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Joachim Lejdström
Enhetschef

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 87 563
Växel 08-508 27 200
tea.rickfalt@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Genomgående gångbanor ger gående ökad prioritet genom korsningar och skapar sammanhängande gångstråk. Det är ett effektivt sätt att förbättra framkomligheten och komforten för gångtrafikanter. Som en del i framkomlighetssatsningen för gång valdes Södermalm ut som en lämplig stadsdel att anlägga genomgående gångbanor i. Samtliga huvudgator och prioriterade gångstråk har utretts. Efter genomförda utredningar och avvägningar föreslås nu åtgärder längs Rosenlundsgatan.

Projektet syftar till att förbättra framkomligheten och komforten samt att öka attraktiviteten för gångtrafikanter längs Rosenlundsgatan på Södermalm. Projektet kommer att anlägga genomgående gångbanor vid sex passager samt tillgänglighetsanpassa tre befintliga genomgående gångbanor längs gatan. Detta förväntas resultera i ett sammanhängande gångstråk längs hela Rosenlundsgatan i enlighet med gångplanens intentioner: att gående ska *kunna, vilja, veta* och *våga* gå i staden.

Kontoret föreslår att trafikinämnden beslutar om genomförande av genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan på Södermalm till en investeringsutgift om 7,2 mnkr.

Bakgrund

En genomgående gångbana är en gångbana eller trottoar som löper parallellt med en gata och korsar en annan gata med bibehållen utformning. Anläggning av genomgående gångbanor är ett effektivt sätt att ge gående prioritet genom korsningar. Det skapar sammanhängande gångstråk och är ett bra komplement till åtgärder för cykeltrafik. I många fall finns det höga gångflöden längs huvudgator, särskilt i innerstaden där ytan disponeras mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter.

Under 2019 genomfördes omfattande gångmätningar på Södermalm vilka bekräftade tidigare erfarenhet att stadsdelen har många gator med höga gångflöden. Södermalm valdes därför som en lämplig stadsdel att genomföra ett projekt inom framkomlighetssatsningen för gång i. Södermalms samtliga huvudgator samt utpekade gångstråk sammanställdes för att identifiera gator där genomgående gångbanor kunde vara en lämplig åtgärd. Se Figur 1.



Figur 1 Huvudgator och prioriterade gångstråk, Södermalm.

För att avgränsa projektets omfattning gjorde kontoret följande avvägningar: På huvudgator där det finns beslut om investering för cykel, sker genomförandet av genomgående gångbanor i första hand inom ramen för pågående cykelprojekt. Platser där andra åtgärder bedöms ge större nytta för framkomlighet och attraktivitet för gångtrafikanter undantogs. För ytterligare avgränsning sattes en lägsta gräns för gångflödet till 2 500 gående per dag, för att motivera åtgärd. Även signalreglerade korsningar undantogs. Med detta i åtanke föreslås nu åtgärder längs Rosenlundsgatan, se Figur 2. Utredningen i sin helhet redovisas i Bilaga 1 .



Figur 2 Projektet är avgränsat till Rosenlundsgatan på Södermalm

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Stadsdelsförvaltningen har informerats om projektet. Samråd har skett med trafikförvaltningen.

Mål och syfte

Projektets mål är att anlägga genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan på Södermalm för att förbättra gångvänligheten. Gångvänlighet innebär att förutsättningarna för gångtrafikanter är goda och innefattar aspekter så som; framkomlighet, attraktivitet, orienterbarhet och trygghet. Efter genomfört projekt ska gående:

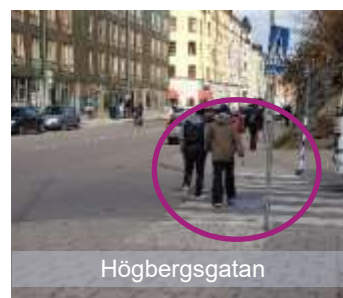
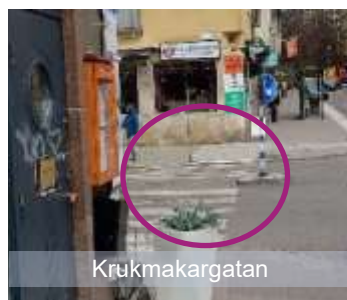
- kunna (gena gångytor utan barriärer ska finnas),
- vilja (ska vara attraktivt),
- veta (ska vara orienterbart och överblickbart),
- våga (tryggt och trafiksäkert) gå längs Rosenlundsgatan.

Projektet ligger i linje med Stockholms Framkomlighetsstrategi och strategi för offentliga rum samt Gångplan för Stockholm, vilka alla framhåller behovet av att ge gående mer utrymme och ökad framkomlighet i staden.

Befintlig situation

Rosenlundsgatan på Södermalm är en gata kantad med bostäder och många verksamheter i bottenvåningarna. I norr ansluter Rosenlundsgatan till Hornsgatan som är ett viktigt stråk för gående. Rosenlundsgatan knyter även an till pendeltågsstationen Stockholms Södra, en av stadens största kollektivtrafikknutpunkter. I anslutning till stationen kopplar Rosenlundsgatan med trappor till Södermalms allé, som också är ett viktigt gångstråk. Gatan trafikeras även av stombuss med många resande. I södra änden av Rosenlundsgatan nås Södersjukhuset. Gatan har även närhet till flera skolor och lekparker. Detta bidrar till ett högt flöde av gående längs med Rosenlundsgatan. Enligt mätningar utförda under augusti och september 2019 är flödet av gående längs med Rosenlundsgatan i utvalda korsningar från 2 600 per dygn upp till 10 000 per dygn, vilket anses vara högt.

Under april 2020 genomfördes platsobservationer i utvalda korsningar längs Rosenlundsgatan. Där noterades att fordonsförare tenderar att inte väja för gående som vill passera utvalda korsningar längs Rosenlundsgatan. Anläggande av genomgående gångbanor i dessa korsningar skulle därmed medföra ökad gångvänlighet längs Rosenlundsgatan.



Figur 3 Befintlig situation. Foto: Structor, 2020

Åtgärdsförslag

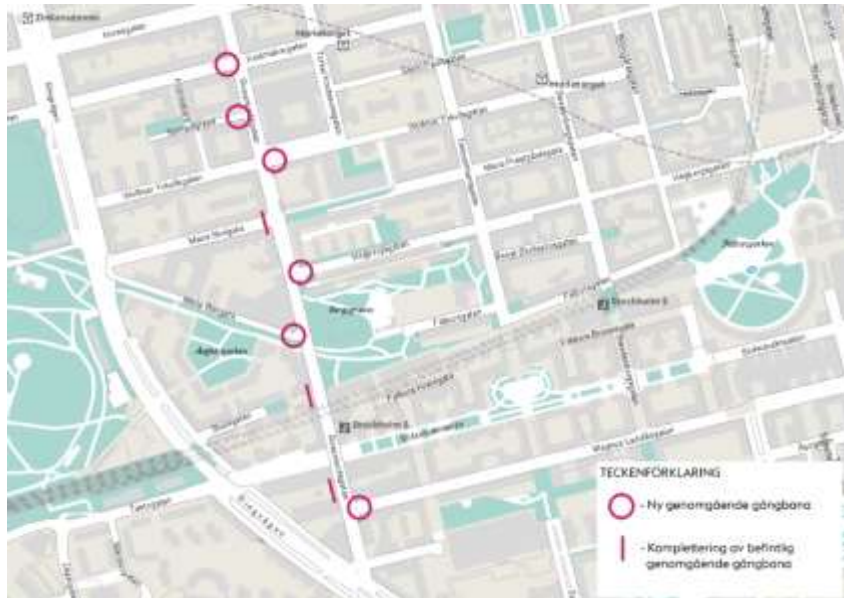
I projektet anläggs sex genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan tvärs följande gator:

1. Krukmakargatan, västra sidan
2. Samaritgränd
3. Wollmar Yxkullsgatan, östra sidan
4. Högbergsgatan
5. Maria Bangata
6. Magnus Ladulåsgatan

En genomgående gångbana är en gångbana eller trottoar som löper parallellt med gatan och korsar en annan gata med bibehållen utformning. Inom projektet tillgänglighetsanpassas dessutom tre befintliga genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan tvärs följande gator:

1. Maria Skolgata
2. Sköldgatan
3. Kvartersgata vid Rosenlundsgatan 54

Se Figur 4 för en översikt av projektets åtgärder.

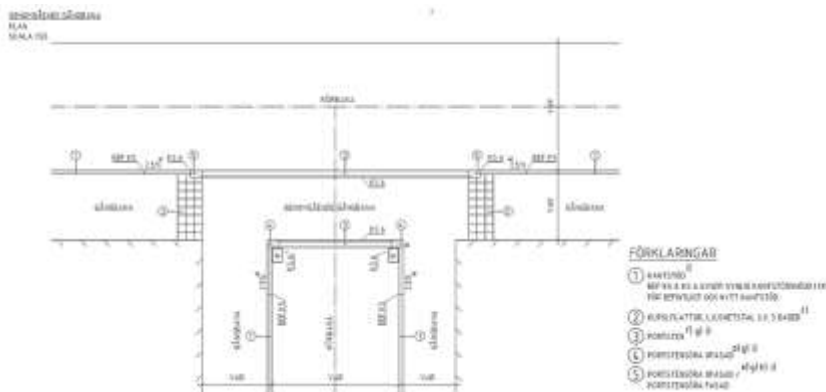


Figur 4 Översikt åtgärder

Åtgärderna utgår från en typlösning för genomgående gångbanor, se Figur 6. Kontoret har tidigare anlagt genomgående gångbanor efter denna lösning vid bland annat Torsgatan och Vasagatan med gott resultat. Figur 5 visar ett exempel på en genomgående gångbana.



Figur 5 Exempel på en genomgående gångbana vid Idungatan.



Figur 6 Typlösning för genomgående gångbana

Beroende till närliggande projekt

Eventuellt kommer underhållsarbete av ytskiktet längs Wollmar Yxkullsgatan ske parallellt med projektets genomförande. Samordningsmöjligheter mellan entreprenaderna kommer att ses över inför genomförande. Projektet behöver även ta hänsyn till närliggande exploateringsprojekt vid Tobaksmonopolet. I dagsläget bedöms inte projekten påverka varandra.

Kontoret bedömer inte att projektet kommer att påverka framtida eventuella framkomlighetsåtgärder för stombusslinje 4. Genomgående gångbanor prioriterar flöden längs med Rosenlundsgatan, vilket också är positivt för stombusslinje 4.

Avvägningar

Flödet av gående längs med Rosenlundsgatan har mätts under augusti och september 2019 och höga gångflöden har konstaterats. Samtliga korsningarna där åtgärder föreslås har korsande biltrafiks hastighetsanpassning och väjningsbeteende mot gående observerats. Bristande väjningsbeteende förekommer i samtliga korsningar vilket motiverar anläggning av genomgående gångbanor.

Gångstråket har utretts och gångtrafikens förutsättningar har analyserats med fokus på *Gångplanens* fyra värdeord, att invånare och besökare ska *kunna, vilja, veta* och *våga* gå. De föreslagna åtgärderna förväntas öka gångvänligheten på stråket och bidrar till *Gångplanens* fyra värdeord *kunna, vilja, veta* och *våga* gå. Gående ska kunna (tillgängliga och gena gångytor ska finnas), vilja (ska vara attraktivt), veta (ska vara pedagogiskt och överblickbart) och våga (ska vara tryggt och säkert) gå längs Rosenlundsgatan. Genom att anlägga genomgående gångbanor skapas ett sammanhängande gångstråk längs Rosenlundsgatan.

Detta ökar framkomligheten för gångtrafikanter men det bidrar även till positiva tillgänglighetsaspekter. Inga pendlingsstråk för cyklisterna påverkas av åtgärderna.

Projektet kopplar an till *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* främst genom fokusområde 3.1 *Alla ska kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms stads miljöer*. Projektet anlägger genomgående gångbanor med taktila plattor tvärs gångbanan, inför passagen, vilket uppmärksammar personer med synnedsättning om möjlig korsande trafik. Befintliga genomgående gångbanor längs gatan kommer även att kompletteras med taktila plattor där dessa saknas.

Konsekvenser

Projektet berör främst framkomligheten längs Rosenlundsgatan. Övriga områden som är relevanta att belysa är barnkonsekvenser samt trygghet och jämställdhet.

Framkomlighet

När åtgärderna är färdigställda kommer gångtrafikanter få ökad komfort och framkomlighet då de rör sig längs med Rosenlundsgatan. Framkomligheten blir god för samtliga trafikslag som färdas längs med gatan, som buss och cykeltrafik men även fordonstrafik, då samtliga tvärgator får väjningsplikt. För trafik från tvärgator blir det tydligare att gående har företräde längs Rosenlundsgatan, då fordonen måste passera en upphöjd gångbana.

För att inte försämra framkomligheten under projektets genomförande krävs väl genomtänkta trafikavstängningsplaner. Arbetet kommer att planeras så att busstrafiken längs Rosenlundsgatan får en så liten påverkan som möjligt. I den utsträckning det går kommer arbetena utföras sommartid då mängden trafik är lägre.

Barnkonsekvenser

I närheten av Rosenlundsgatan ligger flera skolor. De genomgående gångbanorna ger sammanhängande gångstråk där gående har prioritet vilket ger förutsättningar för en tryggare gångväg till skolan. Under genomförandet av åtgärderna kommer hänsyn tas till barns gångvägar till skolan för att påverka dessa i så liten utsträckning som möjligt.

Trygghet och jämställdhet

Genomgående gångbanor skapar sammanhängande gångstråk som är lätta att orientera sig efter. De ger gångtrafikanter ökad framkomlighet och komfort samt visar en tydlig signal om att gående är ett prioriterat trafikslag. Detta kan bidra till att fler väljer att gå längs Rosenlundsgatan och att de som redan går här idag känner sig tryggare i trafiken. De planerade åtgärderna längs Rosenlundsgatan är positiva för alla, även om studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att höja framkomligheten och trafiksäkerheten ökar både kvinnors och mäns möjligheter att välja att gå.

Tidplan

Startbeslut togs för projektet 2019-12-18. Utredningar har skett under år 2020 och åtgärder har projekterats under januari till april år 2021. Åtgärderna planeras att genomföras med hjälp av trafikkontorets årsentreprenör för innerstaden under sommaren och hösten år 2021.

Tabell 1 Tidplan

Aktivitet	2020				2021			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Utredning								
Projektering								
Genomförandebeslut								
Entreprenad								

Endast ett fåtal platser längs gatan genomförs parallellt för att säkerställa en så liten trafikstörning som möjligt men samtidigt hålla en bra framdrift av entreprenaden. Minst ett körfält kommer alltid vara öppet förbi arbetsområdena. Gångtrafikanter kommer att ledas runt arbetsområdet på genast möjliga väg. Detta för att säkerställa framkomligheten under pågående projekt.

Att schakta för och ansluta nya dagvattenbrunnar kommer sannolikt att vara entreprenadens mest komplicerade arbetsmoment. Detta på grund av att det i dagsläget är trångt i ledningsnätet under gatan samt att ledningars verkliga läge kan visa sig avvika från ritningsunderlag när entreprenören schaktar i gatan. Anslutningspunkter för dagvattenbrunnar förläggs i så stor utsträckning som möjligt till tvärgator eller under gångbanor för att undvika negativ påverkan för trafik längs Rosenlundsgatan.

Ekonomi

I samband med att projektet initierades uppskattades utgiften till 4 mnkr och därmed inom kontorets delegationsgräns om 5 mnkr för genomförandebeslut. Efter att projektets omfattning och förutsättningar preciserats och detaljerats beräknas utgiften till 7,2 mnkr.

Till stor del beror utgiftsökningen på justeringar för att tillgodose busstrafikens behov vid Magnus Ladulåsgatan, samt anslutningar för dagvattenbrunnar.

Projektets utgifter fördelas enligt följande tabell:

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	0,5	0,2	0,7
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,3	0,7	1,0
Entreprenad		5,5	5,5
Summa utgifter	0,8	6,4	7,2

Kommentarer

Eftersom projektkalkylen är baserad på 2021 års prisläge och projektet genomförs i år har inget indexpåslag tagits med.

Projektets budget är inrymd inom nämndens investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för gång och kollektivtrafik.

Driftkostnader

Projektet bedöms enbart innebära marginellt ökade drift- och underhållskostnader, genom tillkommande ytor, då körbana omvandlas till gångbana.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,4 mnkr från och med år 2022. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk och osäkerhet

Korsningen Rosenlundsgatan/Krukmakargatan utgör en lågpunkt och är ett utpekad riskområde vid skyfall. Överslagsberäkningar har därför utförts för korsningen. Bedömningen är att åtgärden inte förvärrar situationen i händelse av skyfall. För att minska risken för översvämningar vid skyfall i denna korsning behöver ett separat projekt hantera åtgärder längre upp i avrinningsområdet.

Magnus Ladulåsgatan trafikeras av lokalbuss. Med hänsyn till detta har trafikförvaltningen fått granska och lämna synpunkter på utformningen av åtgärden i korsningen. Synpunkterna har bidragit till anpassning av åtgärden på platsen. Bussbolaget som trafikerar sträckan har utfört en provkörning vid en befintlig genomgående gångbana med liknande utformning och åtgärden anses vara acceptabel för den aktuella platsen.

Entreprenadskedet

Det finns risk att genomförandet senareläggs om mer brådskande eller prioriterade åtgärder behöver utföras av trafikkontorets årsentreprenör för innerstaden. I dagsläget bedöms risken som liten då entreprenören har utrymme till att utföra andra arbeten.

Det är trångt i ledningsstråken under Rosenlundsgatan. Detta medför en risk för att genomförandetiden förlängs ifall anslutningspunkter för dagvattenbrunnar visar sig vara svåråtkomliga. För att minimera denna risk har ledningssamordning skett med berörda ledningsägare under projekteringen.

Kommunikation

För att säkerställa förståelse och acceptans för projektet kommer information om projektet kommuniceras via:

- Byggskyltar på plats
- Utskick till fastighetsägare och hyresgäster med närhet till åtgärderna innan arbete påbörjas.
- Stadens webb
- Sociala medier

För att utvärdera resultatet av åtgärderna undersöks möjligheten till uppföljning via medborgarpanelen.

Slut

Bilagor

1. Utredning – Genomgående gångbanor Södermalm