

Genomgående gångbanor Södermalm

2020-11-13



Beställare: Trafikkontoret, Stockholms stad

Beställarens
projektnummer:

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Genomgående gångbanor Södermalm

Uppdragsnummer: 4126

Datum: 2020-11-13

Uppdragsledare: Sabine Saracco

Handläggare/utredare: Patrik Lundqvist

Granskare:

Status: Version 1.2

Bild framsida: Google

Innehåll

1. Inledning.....	5
1.1. Uppdraget.....	6
2. Metod	7
2.1. Inventering.....	7
2.2. Flöden.....	8
2.3. Grund för prioritering	9
2.3.1. Huvudgator	9
2.3.2. Stråk	9
2.3.3. Väjningsbeteende och hastighet	9
2.3.4. Genomförbarhet	9
2.3.5. Bedömning	9
2.4. Trafiksäkerhet.....	10
3. Nuläge.....	11
3.1. Södermannagatan/Kocksgatan östra sidan	11
3.2. Södermannagatan/Kocksgatan västra	12
3.3. Södermannagatan/Åsögatan östra sidan	13
3.4. Södermannagatan/Åsögatan västra sidan	14
Södermannagatan/Bondegatan västra sidan.....	15
3.5. Södermannagatan/Bondegatan östra sidan.....	16
3.6. Södermannagatan/Närkesgatan	17
3.7. Södermannagatan/Sofiagatan östra sidan.....	18
3.8. Södermannagatan/Katarina Bangata östra sidan	19
3.9. Södermannagatan/Gotlandsgatan östra sidan.....	20
3.10. Södermannagatan/Gotlandsgatan västra sidan.....	21
3.11. Renstiernas gata/Gotlandsgatan.....	22
3.12. Renstiernas gata/Kocksgatan västra sidan	23
3.13. Renstiernas gata/Åsögatan västra sidan	24
3.14. Bergsundstrand/Hornstulls strand.....	25
3.15. Brännkyrkag./Bysis.....	26
3.16. Brännkyrkag./Torkel Knutssons gata	27
3.17. Hornsbruksgatan/Lignagatan	28
3.18. Hornsgatan/Blecktornsgränd.....	29
3.19. Hornsgatan/Hornstulls strand.....	30
3.20. Lundagatan	31
3.21. Lundagatan/Skinarviksbacken	32
3.22. Ringv./Katarina Bangata	33

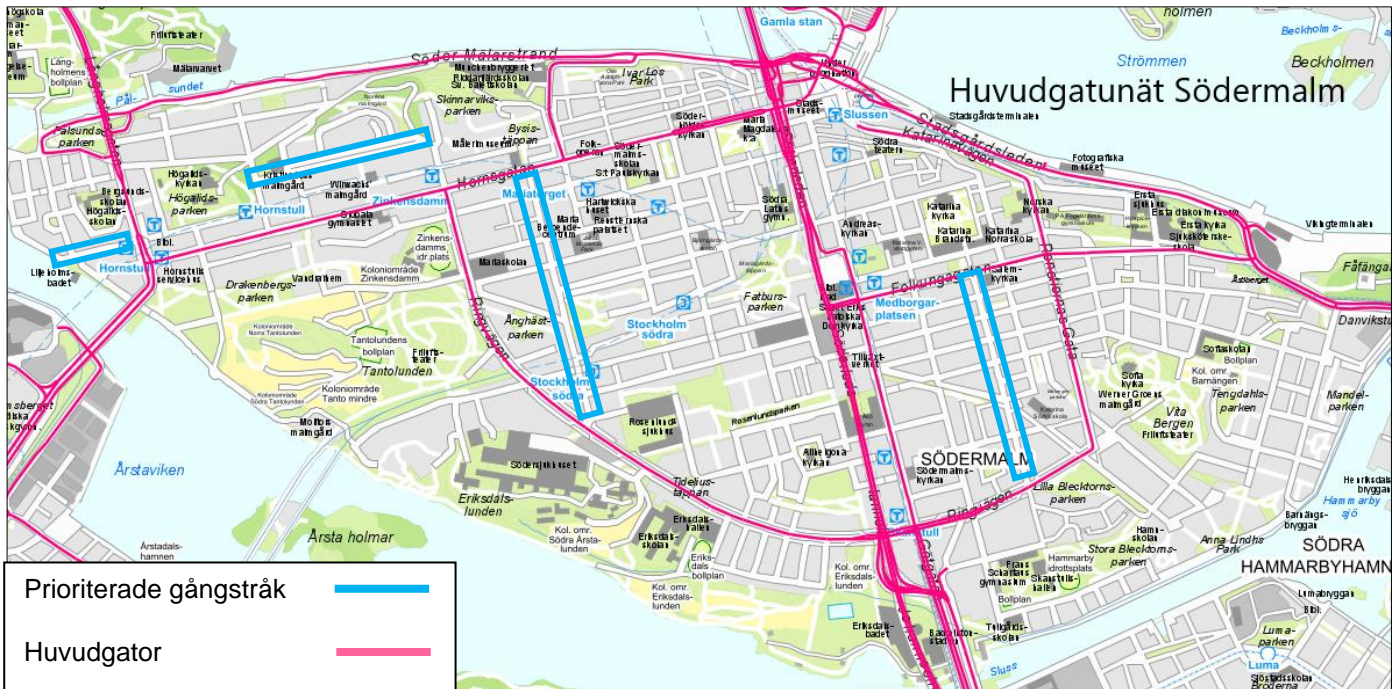
3.23. Ringv. /Gräsgatan södra sidan.....	34
3.24. Ringv. /Vetegatan södra sidan	35
3.25. Ringv./Havregatan södra sidan.....	36
3.26. Ringv./Rågg. södra sidan	37
3.27. Ringv./Timotejg. södra sidan.....	38
3.28. Ringv./Vickerg. södra sidan.....	39
3.29. Ringv./Havreg. norra sidan.....	40
3.30. Ringv./Rågg. norra sidan.....	41
3.31. Ringv./Grindsg. norra sidan.....	42
3.32. Ringv./Blekingeg. norra sidan	43
3.33. Ringv./Sköldgatan	44
3.34. Ringv./Krukmakarg. västra sidan	45
3.35. Ringv./Brännkyrkag. västra sidan	46
3.36. Ringv./Brännkyrkag. östra sidan	47
3.37. Ringv./Yttersta Tvärgränd	48
3.38. Rosenlundsgatan/Magnus Ladulåsg.	49
3.39. Rosenlundsgatan/Fatburs Kvarng, korsningen undantas då den ej ligger på gatemark.	50
3.40. Rosenlundsgatan/Maria Bang.....	51
3.41. Rosenlundsgatan/Högbergsg.....	52
3.42. Rosenlundsgatan/Samaritgränd.....	53
3.43. Rosenlundsgatan/Wollmar Yxkullsg. östra sidan	54
3.44. Rosenlundsgatan/Krukmakarg västra sidan	55
4. analys	56
4.1. Bearbetning av data	56
4.1.1. Flöden.....	56
4.2. Prioriteringar	57
5. Resultat	58
6. Uppföljning.....	59

1. INLEDNING

Trafikkontoret ska anlägga ett antal genomgående gångbanor på Södermalm och vill inför detta utreda vilka platser som är lämpliga för detta.



Figur 1 Utvalda platser att inventera (turkosa)



Figur 2 Huvudgator och prioriterade gångstråk

1.1. Uppdraget

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag att utreda lämpliga platser att anlägga genomgående gångbanor längs huvudgator på Södermalm uppdraget innefattar även att göra en prioritering av lämpliga platser för anläggning. Här är Ringvägen, Hornsgatan och Renstiernas gata utpekade som gator att utreda. Övriga huvudgator på Södermalm har undantagits, då det på dessa gator pågår planering för investering i cykelprojekt, vilka tar hand om behovet av förbättrad framkomlighet även för gående. Utöver huvudgatorna är även ett antal korsningar på Södermannagatan utpekade liksom längs Rosenlundsgatan, Lundagatan, Lignagatan och Bergsunds strand. Totalt är det ca 45 platser.

2. METOD

För att genomföra uppdraget inventerades samtliga platser och data insamlades för att sedan sammanställas och analyseras utifrån olika faktorer. Nedan beskrivs respektive delmoment.

2.1. Inventering

Platsbesök genomfördes vid samtliga av trafikkontoret utvalda punkter, se figur 1. Urvalet är baserat på korsningar längs huvudgator i första hand där det inte är signalreglerat och i andra hand korsningar längs med övriga högt prioriterade gångstråk (stråk med större gångflöden eller viktiga kopplingar). Utöver dessa lades Åsögatan/Renstiernas gata samt Ringvägen/Yttersta tvärgränd till i efterhand. Inför inventeringen togs en mall fram som stämdes av med beställaren i förväg. Detta för att gå igenom vilka kriterier som skulle inventeras för att kunna göra en prioritering med hänsyn till bland annat genomförande, nytta, lämplighet (korsande buss/cykel pendlingsstråk), se bilaga 1.

Inventering av samtliga platser genomfördes där inventeringsmallen fylldes i och bilder togs. Inventeringen gjordes av två personer för att samtidigt kunna diskutera/bedöma lämpligheten för respektive plats. Inventeringen genomfördes under en dag, 16 april 2020 samt med komplettering 5 juni 2020. Under denna period pågick Coronapandemin där särskilda restriktioner skulle följas, vilket delvis kan ha påverkat uppfattningen om platserna.

Under inventeringen fylldes mallen i avseende nedanstående kriterier:

- Datum för inventeringstillfället
- Namn på korsningen
- Motorfordonsflöden längs tvärgata, fylldes i efteråt
- Gångflöden huvudgata, fylldes i efteråt
- Buss på tvärgata
- Cykelflöde längs tvärgata, fylldes i efteråt
- Om gatan är dubbelriktad eller enkelriktad
- Trafikreglering i korsning
- Övergångsställe
- Tillgänglighetsanpassad – om det är gjort enligt stadens tekniska handbok
- Om mittrefug finns
- Om det finns brunnar för att få en uppfattning om ledningar, genomförbarhet m.m.
- Lutning om det ev behövs nya brunnar eller annat kostnadsdrivande
- Tvärgatans bredd för att få uppfattning om längd på genomgående gångbana

- Längsgående gångbanans bredd för att se hur bred den genomgående gångbanan kan tänkas bli
- Angöring på tvärgata (i närhet till korsning), vad som ev. påverkas
- Övriga noteringar som väjningsbeteende, lämplighet m.m.
- Olyckor, fylldes i efteråt

2.2. Flöden

Som underlag för denna utredning fanns tidigare genomförda gång- och cykelflödesmätningar gjorda.



Figur 3 Mätplatser för räkning av gång- och cykelflöde

Mätningarna genomfördes under augusti och september år 2019. Platserna för dessa mätningar stämmer inte helt överens med de korsningar som utreds här. Mätpunkterna ligger främst längs med huvudgator vid stora kollektivtrafikpunkter. Flödet är mätt i perioder mellan kl 7-9, 12-14 och 16-18 för att få fram ett 6-timmars värde som i sin tur historiskt kan sägas motsvara 50% av dygnstrafiken. Genom dubbling erhöles således ett värde som motsvarar dygnsvärdet, se bilaga 2 (Exceltabell).

För att få fram gångflöden har närliggande mätpunkter använts och ett antagande gjorts för respektive plats i denna utredning. Utöver närliggande mätpunkter har bedömningen även gjorts utifrån närhet till kollektivtrafik, målpunkter och baserat på lokalkännedom. Det finns därför en osäkerhet hur väl siffrorna stämmer med verkligheten, i vissa fall har ett spann angivits. Cykelflödena har inte använts då de redovisar cykelflöden längs huvudgator och inte tvärs de studerade korsningspunkterna.

För motorfordonstrafikens flöden användes trafikflödeskatan i miljöbarometern. Även här var det den korsande trafiken på tvärgatorna i det studerade punkterna som användes. För de få platser där flöden saknades, som tex Sköldgatan, antogs ett dygnsflöde om 200 fordon.

2.3. Grund för prioritering

Följande parametrar ligger till grund för prioriteringen. Korsningar som är signalreglerade, med korsande (stom)busstrafik samt med korsande pendlingsstråk för cykel, har undantagits från det identifierade nätet. Även korsningar som ej är gatumark, har undantagits.

2.3.1. Huvudgator

Från början var det i uppdraget tänkt att enbart titta på korsningar längs huvudgator på Södermalm. Antalet platser utökades även med korsningar längs lokalgator. Denna faktor är en möjlig grund för prioritering.

2.3.2. Stråk

Trafikkontoret arbetar med att utveckla ett prioriterat gångnät i staden. Detta arbete är inte klart än men ett stråktänk är en möjlig grund för prioriteringen.

Där det finns ett (1) tydligt sammanhängande stråk tex flera tätt liggande platser som pekats ut i denna utredning eller platser som redan ligger längs tydliga gångstråk.

2.3.3. Väjningsbeteende och hastighet

Väjningsbeteendet, om bilister tenderar att stanna för gående, har också lagts till på listan där värdet 1 gavs för platser där bilister väjer för fotgängare och 2 där bilister tenderar att inte väja för fotgängare. Alla platser med gångpassager fick värde 2 liksom de platser som vid platsbesöket upplevdes/uppfattades som att bilister generellt inte alltid stannade.

Upplevd hastighet lades också till listan med värdet 2 där det upplevdes möjligt att köra fort med risk för konflikt och värdet 1 där ingen risk för konflikt fanns.

2.3.4. Genomförbarhet

Platserna har bedömts utifrån genomförbarhet där bedömningen gjorts visuellt av vad som behövs göras på platsen samt hur stor insats det blir tex med avstämning av andra intressenter än staden (som påverkan på busstrafik m.m).

2.3.5. Bedömning

En sammanvägd bedömning har gjorts för var plats utifrån dessa prioriteringsgrunder:

1. Huvudgator
2. Relativt högt gångflöde, dvs som är större eller är lika med 2500 fotgängare
3. Enligt trafikkontorets högt prioriterade gångstråk klassade som är 3 eller 2 dvs primärt eller sekundärt stråk (i trafikkontorets strategiska underlag för trafikplanering, SUT) läggs till
4. Bristande väjningsbeteende eller Bristande hastighetsanpassning

Genom denna prioritering får åtgärden en stor nytta för gående.

2.4. Trafiksäkerhet

Inrapporterade olyckor de senaste fem åren, 2015-01-01 till 2020-04-23, togs ut från Strada av trafikkontoret. Samtliga platser samt en 10 meters buffertzoon inkluderades i uttaget. Uttaget bestod av både polis- och sjukhusinrapporterade olyckor, samtliga olyckor togs med i urvalet.



Figur 4 Olyckor

I första hand ska underlaget användas för att studera konflikter mellan gående och fordon vilket är svårt att utläsa. Att göra en omfattande konfliktstudie fanns det inte tid eller medel för. Antalet fallolyckor studerades även för att se om det fanns någon plats som var särskilt drabbad där man kan tänka sig att en genomgående gångbana eventuellt skulle kunna minska antalet olyckor.

Olyckornas position finns det en stor osäkerhet kring, de har en koordinat inrapporterad men det är ofta svårt att läsa sig till om olyckan skedde exakt på den platsen. Därför anges antalet olyckor för den plats som studerats, tex Ringvägen/Krukmakargatan västra sidan, och sedan inom parentes närliggande olyckor.

De flesta olyckor sker i samband med korsningspunkter över huvudgator men det är svårt att göra en koppling till enskild passage/korsning. Genomgående gångbanor bidrar främst till komfort och förbättrad framkomlighet för gående och inte trafiksäkerhet.

På grund av osäkerheten kring olyckornas positioner samt att det är svårt att avgöra hur och om en genomgående gångbanan skulle bidra till ett minskat antal olyckor bör prioritering inte ske utifrån antal olyckor.

3. NULÄGE

Varje utredd plats redovisas med insamlat data, vissa rader som tex korsande cykelflöde har tagits bort i denna redovisning jämfört med inventeringsmallen då underlag saknades. Allt underlag finns sammanställt i separat Exceltabell.

3.1. Södermannagatan/Kocksgatan östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	enkelriktad från Kocksgatan (öster ifrån) i korsningen enkelriktad norr resp. söder
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	Ca 6
Längsgående gångbanans bredd	Ca 1,8
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	på Kocksgatans norra sida
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



3.2. Södermannagatan/Kocksgatan västra

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1100
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	enkelriktad från Kocksgatan (öster ifrån) i korsningen enkelriktad norr resp. söder
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	1,8 resp 2.2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	på Kocksgatans norra sida
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



3.3. Södermannagatan/Åsögatan östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	2,3 resp 1,3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	angöring på båda sidor av gatan
Olyckor	1 st GO
Väjningsbeteende	1



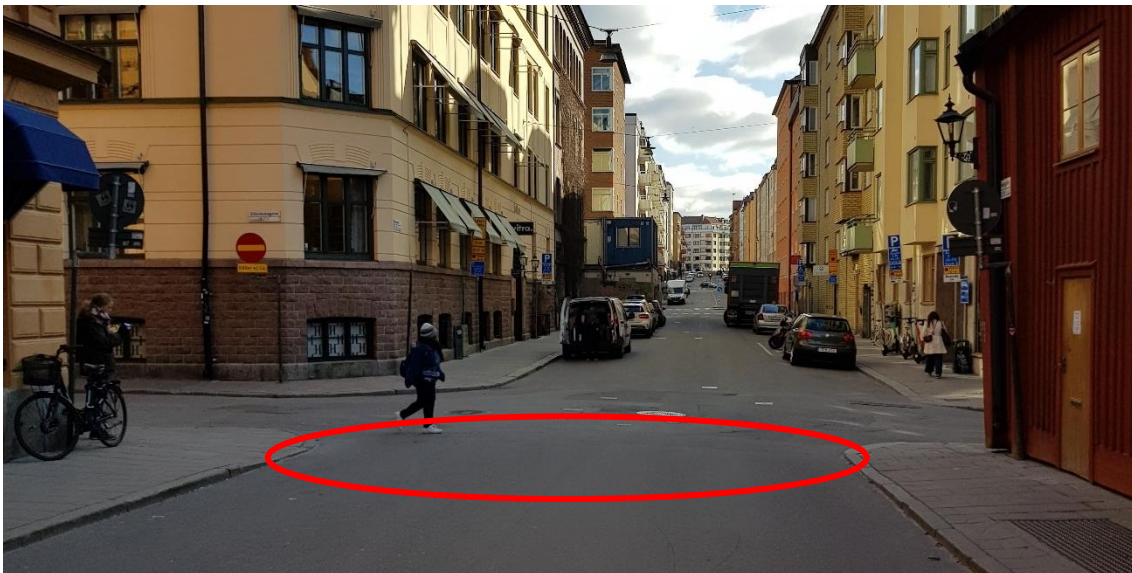
3.4. Södermannagatan/Åsögatan västra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	11
Längsgående gångbanans bredd	3 resp. 11
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



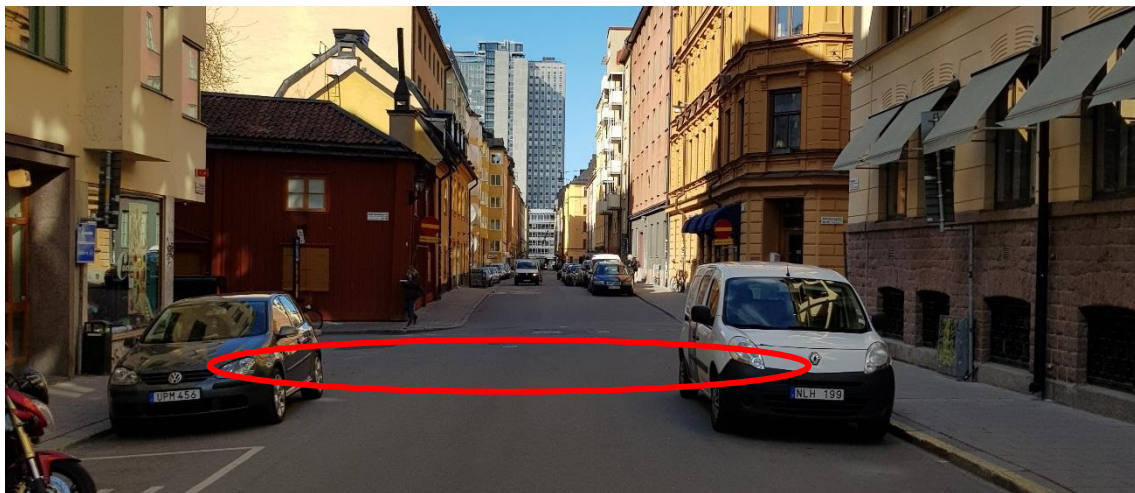
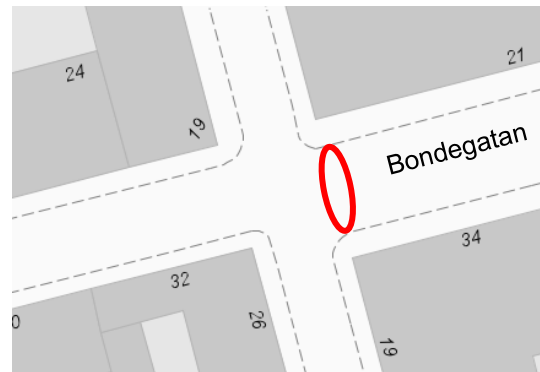
Södermannagatan/Bondegatan västra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	500
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2200
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	Södermannagatan övergår i gågata söder om korsningen
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	2,2 resp 1,8
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



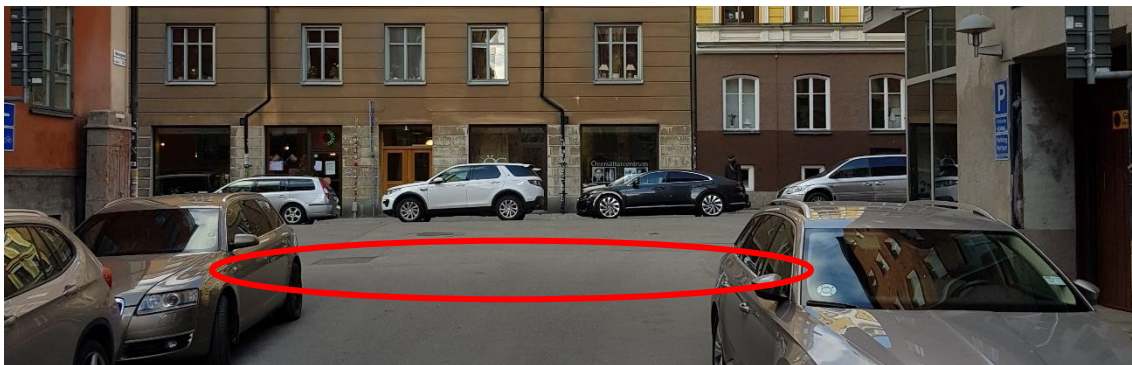
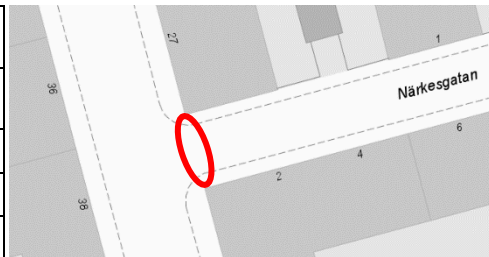
3.5. Södermannagatan/Bondegatan östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	800
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2200
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	Södermannagatan övergår i gågata söder om korsningen
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	1,3 resp. 1,8
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st K
Väjningsbeteende	2



3.6. Södermannagatan/Närkesgatan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	800
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1300
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	4
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G0
Väjningsbeteende	2



3.7. Södermannagatan/Sofiagatan östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	600
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	5
Längsgående gångbanans bredd	4
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st K, 1 st G1
Vägningsbeteende	2



3.8. Södermannagatan/Katarina Bangata östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1400
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	ja (för cb)
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G0
Väjningsbeteende	2



3.9. Södermannagatan/Gotlandsgatan östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbelriktad trafik
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	11
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0
Väjningsbeteende	1



3.10. Södermannagatan/Gotlandsgatan västra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	2000
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	12
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	2 st C
Väjningsbeteende	1



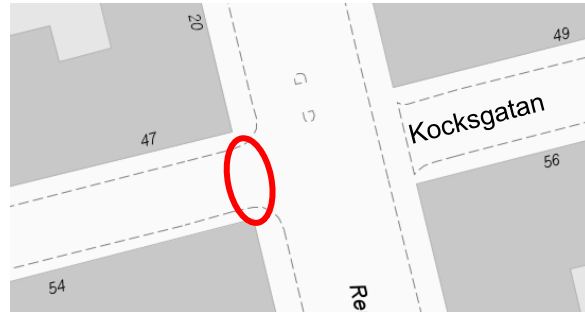
3.11. Renstiernas gata/Gotlandsgatan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	väjningsplikt
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	12
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st K
Väjningsbeteende	1



3.12. Renstiernas gata/Kocksgatan västra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	900
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	2,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



3.13. Renstiernas gata/Åsögatan västra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	1300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	10
Längsgående gångbanans bredd	2,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st V0
Väjningsbeteende	1



Bilder Google

3.14. Bergsundstrand/Hornstulls strand

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	2000
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3000
Buss på tvärgata	ja 54?, 66
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	8,5
Längsgående gångbanans bredd	2 resp. 3,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



3.15. Brännkyrkag./Bysis

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1200
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



3.16. Brännkyrkag./Torkel Knutssons gata

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	12
Längsgående gångbanans bredd	9
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



3.17. Hornsbruksgatan/Lignagatan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1100
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	nej
Längsgående gångbanans bredd	2,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



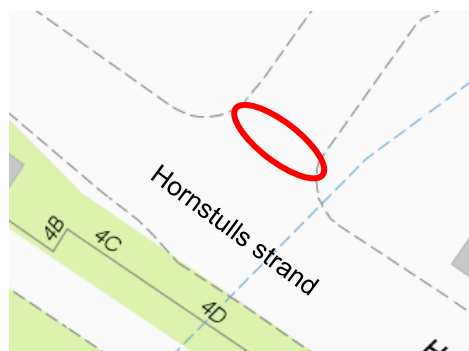
3.18. Hornsgatan/Blecktornsgränd

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	600
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	väjning från Blecktornsgränd
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	4
Längsgående gångbanans bredd	4
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor (3 st precis intill:1 st G0, 1 st C, 1 st U)
Väjningsbeteende	2



3.19. Hornsgatan/Hornstulls strand

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	1700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3500
Buss på tvärgata	ja 54?, 66
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata förutom för buss (från hornstulls strand)
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7,5
Längsgående gångbanans bredd	torg
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor, återvändgränd för trafik mot Hornsgatan (förutom buss) (vändplan vid korsning med Långholmsgatan)
Vägningsbeteende	1



3.20. Lundagatan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	3700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1000
Buss på tvärgata	ja
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	ingen korsning
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	8,5
Längsgående gångbanans bredd	
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (i närheten:1 st G1, 1 st G0), konstig plats för genomgående (tvärs över Lundagatan)
Vägningsbeteende	1



3.21. Lundagatan/Skinarviksbacken

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	500
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkel
Trafikreglering i korsning	ingen korsning
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor, kopplar till Skinnaviksbackens gc men korsar Lundagatan
Väjningsbeteende	1



3.22. Ringv./Katarina Bangata

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	ingen korsning
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor, ingen självklar plats, vid en kurva
Väjningsbeteende	1



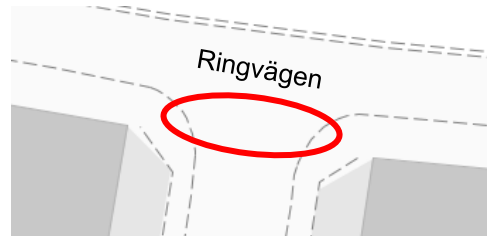
3.23. Ringv. /Gräsgatan södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	400
Gångflöden (huvudgata)	3600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	höger
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G0, 1 st F (ytterligare olyckor en bit från korsningen) sänkt ks
Väjningsbeteende	2



3.24. Ringv. / Vetegatan södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	400
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G0, sänkt ks
Väjningsbeteende	2



3.25. Ringv./Havregatan södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	400
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



3.26. Ringv./Rågg. södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	300
Gångflöden (huvudgata)	Ca 4000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	2 st G0
Väjningsbeteende	2



3.27. Ringv./Timotejg. södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 4000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	3,2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st C, 1 st G0
Väjningsbeteende	2



3.28. Ringv./Vickerg. södra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	800
Gångflöden (huvudgata)	Ca 5000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	2
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st C
Väjningsbeteende	2



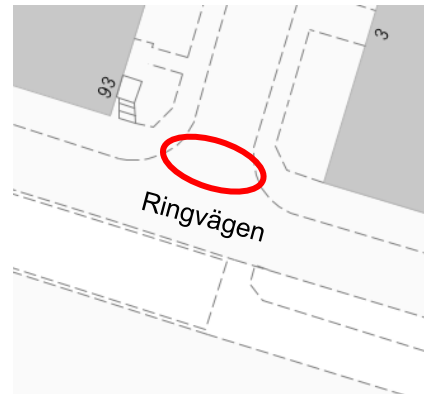
3.29. Ringv./Havreg. norra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 5600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	3,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G1, återvändsgata
Väjningsbeteende	22



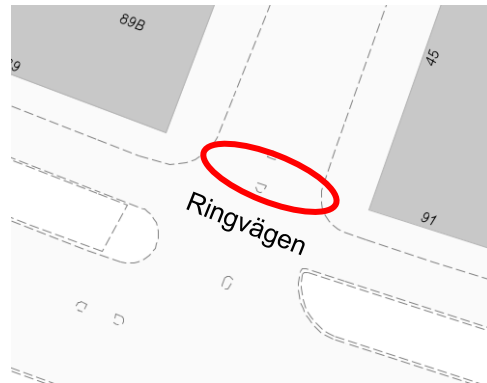
3.30. Ringv./Rågg. norra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 4000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	3,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	2 st G0, återvändsgata
Väjningsbeteende	



3.31. Ringv./Grindsg. norra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	2100
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3500
Buss på tvärgata	ja nr 57
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	16
Längsgående gångbanans bredd	3,5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	1 st C, 1 st U, 1 st C0
Väjningsbeteende	2



3.32. Ringv./Blekingeg. norra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	1700
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbelriktad
Trafikreglering i korsning	högerregeln
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	12
Längsgående gångbanans bredd	
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	delvis p-förbud (vissa tider av dygnet)
Olyckor	1 st G0
Väjningsbeteende	2



3.33. Ringv./Sköldgatan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	högerregel
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	8
Längsgående gångbanans bredd	4
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	1 st G3
Väjningsbeteende	1



3.34. Ringv./Krukmakarg. västra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	900
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	väjning från Krukmakargatan
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	8
Längsgående gångbanans bredd	Två gångbanor
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (4 st G0, 1 st U, 1 st C samtliga mitten av Ringvägen), inkludera cykel längs Ringv.
Väjningsbeteende	2



3.35. Ringv./Brännkyrkag. västra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 3000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	8
Längsgående gångbanans bredd	Två gångbanor
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (tre st i korsningens mitt:1 st F, 1 st G8, 1 st G1)
Väjningsbeteende	1



3.36. Ringv./Brännkyrkag. östra sidan

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 2500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	blandtrafik
Trafikreglering i korsning	dubbel
Övergångsställe	återvändsgata
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	8,5
Längsgående gångbanans bredd	Två gångbanor
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (tre st i korsningens mitt:1 st F, 1 st G8, 1 st G1)
Väjningsbeteende	2



3.37. Ringv./Yttersta Tvärgränd

Korsning längs huvudgata	ja
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 1000
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	2 resp. två gångbanor
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



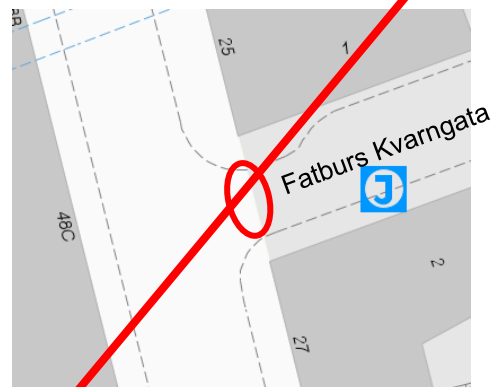
3.38. Rosenlundsgatan/Magnus Ladulåsg.

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	5200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 5000-10000
Buss på tvärgata	ja nr 55
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	väjning från Magnus Ladulåsg.
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	12
Längsgående gångbanans bredd	5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	1



~~3.39. Rosenlundsgatan/Fatburs Kvarng, korsningen undantas då den ej ligger på gatumark.~~

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	200
Gångflöden (huvudgata)	Ca 12800
Buss på tvärgata	
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej
Olyckor	0 olyckor (stålbalk i marken?)
Väjningsbeteende	1



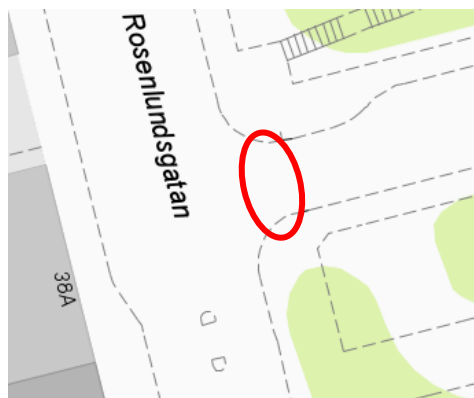
3.40. Rosenlundsgatan/Maria Bang.

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	600
Gångflöden (huvudgata)	2600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkel
Trafikreglering i korsning	väjning från Maria bangata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	9
Längsgående gångbanans bredd	2 resp. 4
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (2 st på Rosenlundsgatan)
Väjningsbeteende	1



3.41. Rosenlundsgatan/Högbergsg.

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	2700
Gångflöden (huvudgata)	4500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	blandtrafik
Trafikreglering i korsning	dubbel
Övergångsställe	väjning från Högbergsgatan
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	6
Längsgående gångbanans bredd	5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	nej men återvinningsstation
Olyckor	0 olyckor (4 st GO i korsning, troligen vid ög över rosenlundsgatan)
Väjningsbeteende	2



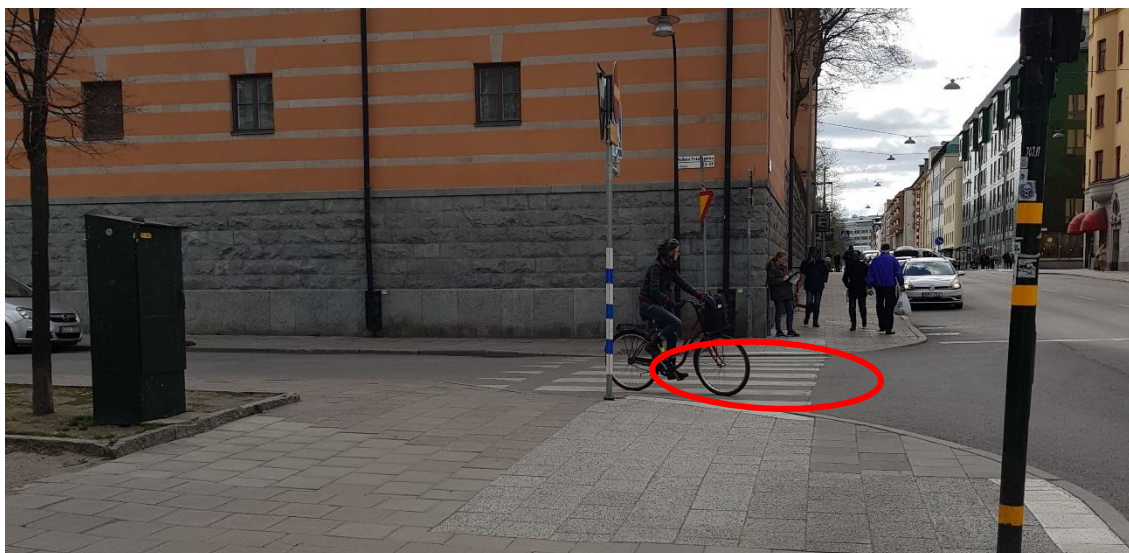
3.42. Rosenlundsgatan/Samaritgränd

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	100
Gångflöden (huvudgata)	2600
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkelriktad
Trafikreglering i korsning	
Övergångsställe	nej
Tillgänglighetsanpassad	nej
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	5,5
Längsgående gångbanans bredd	3
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor
Väjningsbeteende	2



3.43. Rosenlundsgatan/Wollmar Yxkullsg. östra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1400
Gångflöden (huvudgata)	4500
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	enkel
Trafikreglering i korsning	väjning
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	nej
Tvärgatans bredd	7
Längsgående gångbanans bredd	6
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	ja
Olyckor	0 olyckor (1 st F på Rosenlundsgatan)
Väjningsbeteende	2



3.44. Rosenlundsgatan/Krukmakarg västra sidan

Korsning längs huvudgata	nej
Fordonsflöden längs tvärgata	1600
Gångflöden (huvudgata)	2620
Buss på tvärgata	nej
Dubbelriktad – enkelriktad	dubbel
Trafikreglering i korsning	återvändsgata
Övergångsställe	ja
Tillgänglighetsanpassad	ja
Mittrefug i befintlig passage	ja
Tvärgatans bredd	11,5
Längsgående gångbanans bredd	5
Angöring på tvärgata (i närhet till korsning)	parkeringsförbud under vissa tider
Olyckor	0 olyckor (flera i korsningen) återvändsgata
Väjningsbeteende	2



4. ANALYS

Efter inventeringen påbörjades bearbetning och kompletterade insamling av underlag för att möjliggöra jämförelser mellan olika faktorer som påverkar prioritering av att anlägga genomgående gångbana.

4.1. Bearbetning av data

4.1.1. Flöden

Flödena har beskrivits ovan, det som saknades helt var cykelflöden på tvärgator vilket inte heller kompletteras med nya mätningar. Däremot kompletterades det med information om korsande huvudstråk i Exceltabellen, inga pendlingscykelstråk korsar de utpekade platserna.

För gångflödet finns det en osäkerhet kring faktiska värden på respektive plats men det bör kunna ge en någorlunda bra bild av mängden människor. Osäkerheten beror dels på att det för många av platserna där mätningar saknas och avvägning är gjord mellan närliggande punkter dels på hur gående vid kollektivtrafikpunkter räknats i underlaget som använts. Tex om det endast är de som gå längs med en huvudgata som är räknade eller även de som byter mellan tex buss och pendeltåg.

Nyttan har räknats ut utifrån det antagna gångflödet där bedömningen för gångflödet fått värdet:

- 5 mycket hög, flöde på 10 000 och högre
- 4 hög, flöde på 5 000 och högre
- 3 medel, flöde på 2 500 och högre
- 2 lågt, flöde på 500 och högre
- 1 mycket lågt, flöde på 1 och högre

Gränsen för medelflöde är 2500¹.

¹ Planera för gående, Stockholms stad

4.2. Prioriteringar

1. Huvudgator
2. Relativt högt gångflöde, dvs som är större eller är lika med 2500 fotgängare
3. Enligt trafikkontorets högt prioriterade gångstråk klassade som är 3 eller 2 dvs primärt eller sekundärt stråk (i trafikkontorets strategiska underlag för trafikplanering, SUT) läggs till
4. Bristande väjningsbeteende eller Bristande hastighetsanpassning

Genom denna prioritering får man en stor nytta för gående (tex många gående längs stråket och/eller många gående som ansluter till viktig målpunkt). Prioriteringen tar även hänsyn till platser där väjningsbeteendet ev. kan förbättrats med förbättrad trafikmiljö för gående. Därutöver kan i viss mån sammanhängande gångstråk motivera en åtgärd då det kan finnas fördelar under genomförandet samt att stråket i sig kan vara en målpunkt. Dessutom har ett antal korsningar undantagits då de antingen behöver studeras vidare tillsammans med tex lösning för cykeltrafik eller för att en annan lösning än genomgående gångbana har sett som bättre för gångtrafikanter.

Fatbur Kvarnsgata har ett stort flöde av gående och ligger vid ett prioriterat gångstråk men denna korsning har lyfts ur på grund av att den ligger på fastighetsmark och även är en del av en konstruktion.

5. RESULTAT

Nedan presenteras resultatet av de tidigare beskrivna prioriteringarna.

1. Rosenlundsgatan/Magnus Ladulåsgatan
2. Rosenlundsgatan/Högbergsgatan
3. Rosenlundsgatan/Wollmar Yxkullsgatan (östra sidan)
4. Rosenlundsgatan/Krukmakargatan (västra sidan)
5. Rosenlundsgatan/Maria Bangata
6. Rosenlundsgatan/Samaritgränd

Gator där genomgående gångbanor föreslås, men som bör utredas tillsammans med lösning för cykel:

Ringvägen / Rågvägen
Ringvägen/ Timotejgatan
Ringvägen / Havregatan
Ringvägen / Vickergatan
Ringvägen / Gräsgatan
Ringvägen / Vetegatan

Gator där annan åtgärd än genomgående gångbana föredras:

Ringvägen / Grindsgatan
Ringvägen / Blekingegatan
Ringvägen / Katarinabangata
Bergsundsstrand / Hornstullstrand

Då Rosenlundsgatan har höga fotgängarflöden och har hög prioritet i SUT (strategiskt underlag för trafikplanering) har den och dess korsningar tagits med.

6. UPPFÖLJNING

För att se hurvida åtgärderna har fått effekt föreslås uppföljning genomföras. Förslagsvis utvärderas effekten genom platsbesök där väjningsbeteende studeras samt korta intervjuer med fotgängare om upplevelsen av platsen.