

HandläggareNora Nilsson Öhrn
08-508 87 565**Till**Trafiknämnden
2024-09-26

Motion om att förbättra gatulivet i Norra Djurgårdsstaden av Per Rosencrantz (M). Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har mottagit en motion om att förbättra gatulivet i Norra Djurgårdsstaden, Östermalm, från Per Rosencrantz (M). Trafikkontoret ställer sig i grunden positiva till motionens intention om ökad trafiksäkerhet och att ta tillvara på platsers vistelsevärden då det stämmer väl överens med de mål som framgår i framkomlighetsstrategin och Nollvisionen. Givet låga trafikflöden av både fotgängare och motorfordon, olycksstatistik, vibrationsrisk samt gatornas fysiska utformning och funktion gör trafikkontoret i dagsläget bedömningen att ytterligare hastighetsdämpande åtgärder på Husarviksgatan, Drevergatan eller Labradorgatan inte är aktuella.

Vidare har trafikkontoret sett över möjligheten att reglera Lövängsgatan till gågata under hela eller delar av året i syfte att

[Företag]
[Avdelning][Besöksadress]
[Postadress]
[Postnr och Ort]
Telefon [telefon dir]
Växel [telefon]
Fax [fax dir]
[E-post dir]
[E-post]
Org nr [nr]
[Hemsida]

främja de vistelsevärden som presenteras i motionen. I dagsläget bedöms dock gångflödet på platsen att vara för lågt för att det ska vara aktuellt.

Remissen

Trafiknämnden har mottagit en motion om åtgärder för att förbättra gatulivet i Norra Djurgårdsstaden, Östermalm, från Per Rosencrantz (M). Remisstiden sträcker sig fram till den 30 september 2024. I motionen föreslås att trafikkontoret:

- utreder och installerar farthinder på Husarviksgatan, Drevergatan och Labradorgatan.
- utreder stängning av Lövängsvägen för biltrafik mellan Slättervallsgatan och Hamlingsgatan under hela eller delar av året.

Platsernas förutsättningar

Husarviksgatan, Drevergatan och Labradorgatan är till största del utformade och reglerade som gångfartsområden. Gångfartsområde innebär att trafikslag delar en gemensam yta och bygger på ett samspel mellan trafikanter där gående har företräde. Fordon ska i gångfartsområden framföras i låg hastighet och anpassa sin hastighet efter gående. Norra delen av Drevergatan är utformad och reglerad som lokalgata med en maxhastighet på 30 kilometer/timme. Drevergatan ligger i anslutning till Båthusparken vilken är en populär vistelseyta för barn i området. Gatan är utformad med hastighetsdämpande åtgärder vid korsningspunkter för fotgängare. Eftersom gatorna ligger i utkanten av det lokala vägnätet och är reglerade som gångfartsområden är trafikflödet lågt och den trafik som förekommer utgörs huvudsakligen av leveransfordon till boende och verksamheter på sträckan. Mätningar som gjorts under 2024 visar på en medelhastighet på 18 kilometer/timme och ett trafikflöde på 54 fordon/dygn.

Risken för vibrationer i närliggande bostadshus har bedömts vara medelhög.



Foto: Husarviksgatan med bostadshus på södra sidan och grönstråk längs Husarvikens vattendrag i norr.

Lövängsgatan ligger i södra delen av Hjorthagen, Norra Djurgårdsstaden, och är utformad och reglerad som lokalgata med 30 kilometer/timme som högsta tillåtna hastighet. Gatan har en del verksamheter längs den östra sidan och på västra sidan ligger Storängstorget med vistelseytor för både barn och vuxna i området. Hastigheter och flöden på gatan mättes under 2023 och visar en medelhastighet på 19 kilometer/timme och ett trafikflöde på cirka 650 fordon per dygn. Risken för vibrationer i närliggande bostadshus har bedömts som hög.

Enligt olycksstatistik från Transportstyrelsens olycksdatabas (STRADA) har inga kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon förekommit på Husarviksgatan, Drevergatan, Labradorgatan eller Lövängsgatan de senaste fem åren.



Foto: Lövängsgatan sedd norrifrån.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig positivt till motionens intention om ökad trafiksäkerhet då det är i linje med stadens arbete om en trygg och säker trafikmiljö. Stockholms stad arbetar utifrån Nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det utgör en viktig grund för hur vi utformar stadens trafikmiljö.

Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med att skapa en trafiksäker och trygg miljö för oskyddade trafikanter i staden som helhet och i det aktuella området.

Enligt stadens riktlinjer ska utformningen på en gata som är reglerad som gångfartsområde signalera säkra, låga hastigheter och tydligt avvika från traditionella gator. Av erfarenhet har trafikkontoret sett att låga gångflöden inom ett gångfartsområde kan trots en tydlig, hastighetsdämpande utformning av gatan tendera till att motorfordonstrafiken sällan kör i gångfart. Medelhastigheten ligger på dessa platser inte sällan på 20 kilometer/timme.

Vidare har trafikkontoret tidigare undersökt olika åtgärdsförslag för att få ned fordonshastigheter på gångfartsområden som har ett lågt fotgängarflöde. Det har dock visat sig att farthinder har en låg effekt på hastigheter under 20 kilometer/timme. Detta gör att trafikkontoret sällan placerar ut fartbegränsande åtgärder på gator där medelhastigheten understiger 30 kilometer/timme.

För att hastighetssänkande åtgärder ska övervägas krävs ett visst trafikflöde på gatan och att en stor del av trafiken håller en hög hastighet i förhållande till gatans standard och skyltade hastighet.

Andra faktorer som påverkar bedömningen är de geotekniska förutsättningarna på platsen. Ett fordon som passerar över ett gupp skapar vibrationer i marken vilket kan leda till vibrationsproblematik i närliggande byggnader.

Generellt används inte gupp som en hastighetsänkande åtgärd på raksträckor och enligt stadens riktlinjer inte inom gångfartsområde. Detta eftersom en förutsättning för att gående ska nyttja platsen i enlighet med regleringen är att hela ytan är i en jämn nivå.

Längs sträckan Husarviksgatan och Labradorgatan har risken för vibrationer bedömts som medelhög och längs Drevergatan som hög vilket bidrar till kontorets bedömning att det inte är aktuellt med gupp som fartbegränsande åtgärd på sträckan.

Lös möblering används ibland som hastighetsdämpande åtgärd om nyttan av möbleringen bedöms väga över gentemot påverkan på framkomligheten för exempelvis sophämtning och drift. Det finns både fast och lös möblering utplacerad längs Husarviksgatan och Labradorgatan. Delar av den lösa möblering som placerats ut på Labradorgatan har förskjutits från sin ursprungsposition vilket tyder på en påverkan för gatudriften. Trafikkontoret gör den sammantagna bedömningen att ytterligare möblering inte är motiverat.

Trafikkontoret ställer sig i grunden positivt till det motionären anför om att ta tillvara vistelsevärden på Lövängsgatan. Att enbart stänga av en sträcka för motorfordon används dock sällan som ett sätt att aktivera en vistelseyta om det inte sker i kombination med ny möblering eller annan aktivering på plats. Av denna anledning har trafikkontoret sett över möjligheten att reglera Lövängsgatan, mellan Hamlingsgatan och Slättervallsgatan, till gågata under hela eller delar av året. Inom projekt Levande Stockholm studerar trafikkontoret årligen möjliga platser för sommargångator, vilka på sikt kan bli aktuella för ett permanentande.

Lövängsgatan bedöms dock i dagsläget ha ett för lågt fotgängarflöde för att uppfylla kriterierna för sommargågata. Trafikkontoret gör därför bedömningen att nyttan för vistelsevärdena på platsen inte väger över exempelvis behov av angöring för att en reglering till gågata ska vara motiverad.

Slut

Bilagor

1. Motionen ”*Förbättra gatulivet i Norra Djurgårdsstaden*” av Per Rosencrantz (M).