



Handläggare: Stig Gustavsson
Kristofer Tengliden

2004-03-25

Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826000

stig.gustavsson@gfk.stockholm.se
kristofer.tengliden@gfk.stockholm.se

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Trafikplan för Södermalm. Redovisning av uppdrag.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning av uppdrag och förslag till åtgärder.
2. Gatu- och fastighetsnämnden åberopar och överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på frågan från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd angående avstängning av Tjärhovsgatan.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

UTLÅTANDE

Bakgrund

Trafikplan och trädplan för Södermalm redovisades i gatu- och fastighetsnämnden 2003-05-27. Nämnden beslutade att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut, att Ölandsgatan även fortsättningsvis är enkelriktad, att kontoret får i uppdrag att utreda konsekvenserna av att utöka området med gågata på Mariaberget, att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan bibehålls och möjligheten att införa ytterligare farddämpande eller kapacitetsminskande åtgärder ses över, att kontoret får i uppdrag att särskilt se över säkerhet och hastigheter kring skolor och

W:\gfk.yourvoice.se\work\2004-04-13\Tjut\25.doc

Bilaga 1: Fråga från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd om avstängning av Tjärhovsgatan vid Katarina Norra skola

daghem på Södermalm samt föreslå åtgärder, att kontoret får i uppdrag att skapa fler cykelparkeringar på strategiska platser där många har sitt färdmål, att kontoret får i uppdrag att undersöka möjligheten att skapa dubbelriktning för cykel på gator som är enkelriktade för bilar, att kontoret får i uppdrag att undersöka möjligheten att utöka skolgårdarna för Katarina Norra och Mariaskolan, att kontoret får i uppdrag att undersöka möjligheten att anlägga cykel- och gångbana längs Masthamnen och runt Fåfången samt att hitta en cykellösning för Långholmsgatan samt att därutöver anföra följande:

Södermalm är en av stadens mest livfulla delar, där människor både bor, arbetar och spenderar sin fritid med olika aktiviteter. Detta ställer stora krav på infrastruktur och trafikplanering för såväl gång- cykel- och biltrafik. Därför är det glädjande att kunna besluta om en rad förbättringar för folk som bor och vistas på Södermalm.

Beträffande utökning av Katarina Norra skolgård har dessutom Katarina-Sofia stadsdelsnämnd hemställt om avstängning av Tjärhovsgatan vid skolan.

Kontoret har följande synpunkter och förslag till åtgärder.

Kontorets synpunkter

Enkelriktning av Ölandsgatan

Kontoret förutsätter att nuvarande enkelriktning österut bibehålls. Efter det att alla ombyggnadsåtgärder i Skanstull är klara förutsätts att Ölandsgatan delvis skall ersätta vänstersvängar från Götgatan mot Ringvägen även i framtiden.

Utökning av gågatuområdet på Mariaberget

Trafikproblemen på Mariaberget är av olika karaktärer, främst bekymmer med genomfartstrafik samt att gående måste använda körbanorna i de östra delarna där gångbanor saknas. Dessa problem kan minskas genom att gågatubestämmelse införs i östra delen. Övriga delar av Mariaberget har gångbanor även om de ofta är smala samt många parkeringsplatser med bl a boendeparkering för även andra delar av Södermalm. Det innebär att en gågatuföreskrift, som anger att endast måltrafik till gågatudelen är tillåten, inte är helt lämplig i västra delen. I detta område kommer dock i höst hastighetsgränsen att sänkas till 30 km/h liksom på övriga lokalgator. Vid samma tidpunkt beräknas gågatuföreskriften att införas. Före- och efterstudier kommer att genomföras som får visa om ytterligare åtgärder kan behövas. En gata i västra delen som dock föreslås få gågatubestämmelse är Lilla Skinnarviksgränd.

Magnus Ladulåsgatan, bibehållande av genomfartsförbud

Respekten för det långa genomfartsförbudet är dålig och genomfartstrafiken håller sannolikt högre hastighet än måltrafiken. Gatan bör därför förses med fler hastighetsdämpande åtgärder än de som finns i form av avsmalningar på tre ställen. Dessa avsmalningar är dimensionerade för att släppa förbi de tre busslinjer som finns på gatan varför de inte har så stor effekt på biltrafiken.

Kontoret föreslår att två av dessa avsmalningar, vid Lehusens Gränd resp vid Timmermansgränd, kompletteras med vägkuddar som dämpar hastigheten på bilar men som bussar kan passera utan alltför stort obehag. Vid den tredje avsmalningen, Swedenborgsgatan, är inte en sådan åtgärd lämplig eftersom bussarna måste svänga.

Säkerhet och hastigheter kring skolor och daghem

Kontoret arbetar för närvarande med förberedelserna för införandet av 30-zoner på bostads- och lokalgator i staden. Införandet är planerat att ske i samband med skolstarten hösten 2004. Detta kommer att beröra flertalet av skolorna och daghemmen på Södermalm då 30 km/h kommer att gälla hela dygnet och året runt och inte bara som idag kl 07-18 under skolterminerna. Därmed skapas bättre säkerhet året runt och över hela dygnet. Till skillnad mot s.k. skol-30 som enbart finns i omedelbar anslutning till skolan så kommer 30-zonerna innebära att stora områden får 30 km/h, och därmed fångas stora delar av barnens skolvägar upp av 30-zonerna. Vidare kommer före- och efterstudier genomföras för att se hur efterlevnaden i de nya 30-zonerna blir samt var eventuella fartdämpande åtgärder är nödvändiga.

Dessutom har kontoret förra året påbörjat en flerårig större satsning på ökad trafiksäkerhet för barn och ungdomar. I detta ingår arbete med säkrare skolvägar. Kontoret har planer på att ta fram en digital kartdatabas över alla skolvägar i staden. Tanken är att utveckla ett system för inventering av skolvägarna och sedan använda databasen för analyser och förslag till åtgärder.

Cykelparkeringar på strategiska platser

Kontoret har i samråd med stadsdelsförvaltningarna tagit fram ett förslag till utplacering av cykelställ på Södermalm. Under året kommer cykelställ att sättas upp vid större knutpunkter såsom Hornstull, Skanstull och Södra station. Vidare utreds möjligheten att placera ut nya cykelställ i Slussenområdet.

Dubbelriktning för cykel på gator enkelriktade för bilar

För att kunna genomföra och ha lagligt stöd med dubbelriktning för cyklister på enkelriktade gator krävs fysiska lösningar i form av refuger, stolpar, skyltar och målning. Detta innebär att parkeringsplatser i många fall skulle behövas ta bort. Kontoret bedömer att detta sammantaget inte är rimliga konsekvenser. Kontoret har kontaktat Vägverket för att få möjlighet att på försök pröva och utvärdera konsekvenserna att t ex enbart med skyltning och utan att ta bort parkering tillåta dubbelriktad cykeltrafik på enkelriktade gator och ber att få återkomma med besked i frågan.

Utökad skolgård för Katarina Norra skola

Gatu- och fastighetskontoret erhöll under 2001 en hemställan från Katarina-Sofia stadsdelsnämnd (*se bilaga 1*) om att stänga av Tjärhovsgatan mellan Södermannagatan och Nytorgsgatan för biltrafik. Förslaget kom från Katarina Norra skolas utegrupp, som består av skolpersonal och föräldrar. Anledningen var att man ansåg att de stundtals höga hastigheterna på Tjärhovsgatan var en trafiksäkerhetsfara. En avstängning skulle enligt förslaget öka trafiksäkerheten och ge ett behövligt tillskott till utemiljön

kring den lilla skolgården. Man ville också kunna nyttja den avstängda delen av Tjärhovsgatan som skolgård.

Gatu- och fastighetskontoret utförde en trafiksäkerhetsutredning under 2003. Man intervjuade då bl.a. Hans Malm, distriktschef vid Katarina brandstation. Malm önskar att Tjärhovsgatan ska vara farbar för deras utryckningsfordon även i framtiden (framför allt för utryckning mot Slussen och Gamla stan), han kan dock tänka sig fysiska trafiksäkerhetsåtgärder som sänker hastigheterna men ändå möjliggör för utryckningsfordon att trafikera sträckan.

Gatu- och fastighetskontoret anser inte att skolans förslag om att använda en avstängd gata som skolgård är ett bra alternativ. Förslaget att utnyttja Tjärhovsgatan eller del av Tjärhovsgatan som skolgård fungerar inte av flera anledningar. Dels är gatan viktig ur stadsbildsynpunkt; Katarina Norra skola ligger inom ett område som är av riksintresse för kulturminnesvården. Det är viktigt att bevara områdets nuvarande karaktär och att behålla Tjärhovsgatan som ett öppet gaturum. Denna åsikt framförs av gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret samt stadsmiljögruppen. Dels behövs hela gatubreddens ur trafiksynpunkt; det måste finnas gångbanor på gatans båda sidor, man har dubbelriktad cykeltrafik, angöringstrafik till kvarterets södra sida, på- och avstigning till skolan samt utryckningstrafik. Kontoret har studerat effekterna av att enkelrikta gatan österut, med motriktad cykelbana, för att se om detta skulle minska kraven på körbanebredd. Man kommer dock fram till att en sådan åtgärd skulle kräva samma körbanebredd som idag, varför inga förändringar i trafikföringen eller gatubreddens föreslås.

Kontoret föreslår istället att hastigheterna säkras i korsningarna Tjärhovsgatan / Södermannagatan samt Tjärhovsgatan / Nytorrgsgatan, genom att dessa höjs upp. På så sätt sänks hastigheterna till max 30 km/h i korsningspunkterna där flest barn rör sig. Båda korsningarna trafikeras av elever på väg till och från skolan och på morgonen är skolpoliserna placerade i de båda korsningarna. I korsningen med Södermannagatan passerar dessutom elever från skolan under hela dagen eftersom skolan har ett annex där och det finns en fotbollsplan som nyttjas på raster och på idrottslektionerna. Åtgärderna sänker inte bara hastigheterna på Tjärhovsgatan utan även på den mer trafikerade Nytorrgsgatan. Kontoret föreslår vidare att en utredning görs kring den befintliga skolgården och hur den kan förbättras samt om och i så fall hur bollplanen i Droskan kan vara till bättre nytta för skolan. Denna utredning bör göras av Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning i samråd med gatu- och fastighetskontoret, skolan och SISAB.

Utökad skolgård för Mariaskolan

Den enda praktiskt möjliga lösningen för en utökning av skolgården är söderut mot Maria Skolgata. Denna möjlighet studerades 2001 och då konstaterade kontoret att en mindre utvidgning var möjlig men att den inte skulle uppväga de negativa konsekvenser, stadsbildsmässiga och parkeringsbortfall, som förslaget innebar. Nämnden beslutade enligt kontorets förslag 2001-04-03. Kontoret ser idag inte ens att en mindre utvidgning är möjlig när nu också trädplantering föreslås på denna gatudel enligt trädplanen för Södermalm som ingick i nämndens beslut 2003-05-27.

Gång- och cykelbana längs Masthamnen och runt Fåfången

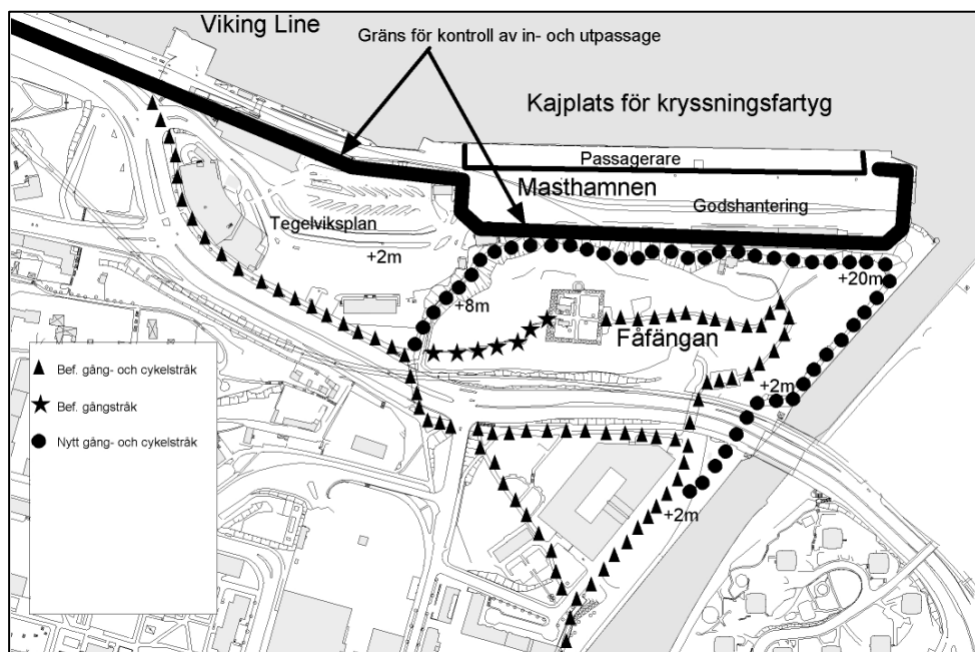
Kontoret har, i samråd med Stockholms hamnar, utrett frågan om gång och cykelväg längs Masthamnen och runt Fåfången.

Det har framkommit att nya internationella bestämmelser för sjöfartsskydd, enligt FN-organet IMO (International Maritime Organization), leder till att Masthamnen kommer spärras av för obehöriga. IMO arbetar för att främja skyddet mot terrorism samt bättre arbetsmiljöskydd. Avspärningen kommer gälla hela kajens bredd (se bild nedan) och det blir in- och utpasseringskontroll för både passagerare och gods. Detta kommer gälla från den 1 juli 2004, och innebär att inga möjligheter för g/c-stråk längs kajen finns.

Kontoret har därför studerat om det finns någon annan möjlighet att få fram ett gång- och cykelstråk söder om Masthamnen. Den enda eventuella möjligheten är då på berget i Fåfången. Längs Danvikskanalen sker en mycket kraftig stigning från +2m till +20m i någon form av brokonstruktion. Lutningen skulle bli drygt 12%, vilket vida överskrider tillgänglighetskravet på 5%. Längs Masthamnen ligger gång- och cykelstråket på en brygga på bergskanten, ansluter till en befintlig väg på nivån +8m och går vidare söderut till befintligt gång- och cykelstråk. Att gå från bryggan längs Masthamnen direkt västerut mot infarten till Viking Line är i det närmaste utsiktslöst dels p.g.a. den stora nivåskillnaden dels p.g.a. stora konflikter med tung trafik på Tegelviksplan.

Kostnaden för gång- och cykelvägen runt Fåfången blir mycket hög (uppskattningsvis cirka 11 Mnkr), och nyttan blir mycket begränsad. Det finns redan idag ett gent och bra gång- och cykelstråk mellan Norra Hammarbyhamnen och Stadsgårdsleden.

Kontoret föreslår att man istället inväntar den planerade exploateringen av hamnområdet, och att man i samband med det ser till att ett attraktivt gång- och cykelstråk tillskapas.



S

Cykellösning för Långholmsgatan

Cyklisternas besvärliga situation på Långholmsgatan har studerats i olika sammanhang senast i samband med ett pågående examensarbete. Alla studier visar att antalet gående, cyklister, bilar och bussar är alldeles för stort för den bredd Långholmsgatan har. Situationen blir än mer bekymmersam då stora ansträngningar görs för att klara miljö kvalitetskraven på Hornsgatan bl a genom att få ner trafikmängderna där. Det medför att Långholmsgatan – Söder Mälarstrand får ökad belastning. Viss avlastning kan förväntas som följd av att Södra Länken öppnas för trafik och genom försöket med miljöavgifter. De olika förslag till åtgärder som finns för cykeltrafiken beror på hur stor trafikavlastningen blir. Kontoret vill därför återkomma till nämnden nästa år med förslag till cykellösningar på Långholmsgatan.

SLUT