

Remissammanställning för Trafikplan för Södermalm**Lista över samtliga remiss- och samrådsinstanser samt övriga**

Från	Svarat
Cykelbranschrådet	Ja
Cykelfrämjandet	Ja
Hyresgästföreningen Södermalm	Nej
Katarina Brandstation	Ja
Katarina-Sofia Stadsdelsnämnd	Ja
Katarina Södra skola	Nej
Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	Ja
Miljöförvaltningen	Ja
NTF Stockholms län	Ja
Polismyndigheten i Stockholms län	Ja
PRO	Nej
Skönhetsrådet	Nej
AB Storstockholms lokaltrafik (SL)	Ja
Sofiaskolan	Nej
Stadsbyggnadskontoret	Ja
Stadsmuseiförvaltningen	Ja
Stockholms Brandförsvaret	Nej
Stockholms Handelskammare	Ja
Stockholms läns bussbranschförbund	Nej
Stockholms naturskyddsförening	Nej
Stockholms nyttotrafikkommitté	Ja
Svensk Handel	Ja
Svenska Taxiförbundet	Ja
Trafikpolisen City	Nej

Övriga

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning
Brf Björns trädgård IV
Brf Keders
Brf Nattugglan 18
Brf Överdäcket, Brf Saturnus
Folkpartiet Maria-Gamla Stan
Hyresgästerna i Kv. Vattenpasset 10
Högalidsmoderaterna
Maria-Södra stations socialdemokratiska förening
Södra Stations trafikgrupp
Bengt-Erik Andersson
Cecilia Blom
Claes Carlström
Stig Dingertz
Bo Ericsson

U-B Holgersson
Sten Leijonhufvud
Rustan Rydman
Hervor Sjöstrand
Ibe Cederberg
Peter Terpstra
HSB Distrikt Södermalm
Chinie Yung
Boende på Folkungagatan – Stig Tegle m.fl.
Skinnarvikens Äldrecentrum
PRO Högalid
Handikapprådet Maria-Gamla Stan
Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn

Innehållsförteckning

Remissvar.....	6
Cykelfrämjandet	6
HSB Distrikt Södermalm.....	7
Katarina Brandstation.....	8
Cykelbranschrådet.....	8
Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning.....	8
Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.....	9
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	11
Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	13
Miljöförvaltningen	13
Stadsbyggnadskontoret.....	14
Stockholms nyttotrafikkommitté	14
Svensk Handel.....	15
Stockholms handelskammare	15
Handikapprådet Maria -Gamla Stan	16
Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn	17
Polismyndigheten i Stockholms län	18
PRO Högalid	18
AB Storstockholms lokaltrafik.....	19
NTF Stockholms län	19
Svenska Taxiförbundet.....	19
Södra Stations trafikgrupp	20
Maria-Södra stations socialdemokratiska förening.....	20
Folkpartiet Maria–Gamla Stan.....	21
Högalidsmoderaterna.....	21
Stadsmuseiförvaltningen.....	21
Bostadsrättsföreningarna Överdäcket och Saturnus.....	22
Bostadsrättsföreningen Björns Trädgård IV	22
Bostadsrättsföreningen Nattugglan 18	22
Brf Keders.....	22
Bengt-Erik Andersson.....	23
Claes Carlström.....	23
Stig Dingertz.....	23
Bo Ericsson.....	24
U-B Holgersson.....	24
Hyresgästerna i Kv. Vattenpasset 10.....	24
Sten Leijonhufvud.....	24
Rustan Rydman	25
Peter Terpstra	25
Chinie Yung	26
Boende på Folkungagatan – Stig Tegle m.fl.	26
Cecilia Blom.....	26
Ibe Cederberg	26
Hervor Sjöstrand.....	27
Skinnarvikens Äldrecentrum.....	27
Områdesvis sammanfattning.....	28
Götgatan	28
Cykelfrämjandet	28
Cykelbranschrådet.....	28
Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning.....	28
Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.....	28
Stadsbyggnadskontoret.....	28
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	28

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	29
Stockholms nyttotrafikkommitté	29
Svensk Handel.....	29
Stockholms Handelskammare	29
Handikapprådet Maria - Gamla Stan	29
HSB Distrikt Södermalm.....	29
Katarina Brandstation.....	30
Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn	30
NTF Stockholms län	30
Maria-Södra stations socialdemokratiska förening.....	30
Svenska Taxiförbundet.....	31
Folkpartiet Maria-Gamla Stan	31
Stadsmuseiförvaltningen.....	31
Bostadsrättsföreningarna Överdäcket och Saturnus.....	31
Bostadsrättsföreningen Björns Trädgård IV	31
Stig Dingertz	32
Sten Leijonhufvud.....	32
Ibe Cederberg	32
Chinie Yung	32
<i>Kontorets kommentarer</i>	32
Medborgarplatsen.....	34
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	34
Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	34
Stadsbyggnadskontoret.....	34
Cykelfrämjandet	34
HSB Distrikt Södermalm.....	34
Handikapprådet Maria - Gamla Stan	34
Stockholms nyttotrafikkommitté	35
Sten Leijonhufvud.....	35
<i>Kontorets kommentarer</i>	35
Avstängningar	36
Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.....	36
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	36
Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	36
Stig Dingertz	36
Cykelfrämjandet	36
HSB Distrikt Södermalm	37
Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn	37
Polismyndigheten i Stockholms län	37
PRO Högalid	37
Södra Stations trafikgrupp	38
Maria-Södra stations socialdemokratiska förening.....	38
Boende i Kv. Vattenpasset 10	38
Sten Leijonhufvud.....	38
Peter Terpstra	38
Folkpartiet Maria-Gamla Stan	38
Bostadsrättsföreningen Nattugglan 18	39
Bengt-Erik Andersson	39
Rustan Rydman	39
U-B Holgersson.....	39
Ibe Cederberg	39
Cecilia Blom.....	39
<i>Kontorets kommentarer</i>	39
Kollektivtrafik	40
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	40
Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd	40
AB Storstockholms lokaltrafik.....	40
Stockholms nyttotrafikkommitté	41

PRO Högalid	41
Brf Nattugglan 18	41
Bostadsrättsföreningen Keders.....	41
Stockholms Handelskammare	41
Skinnarvikens Äldrecentrum.....	41
Stig Dingertz	41
Sten Leijonhufvud.....	42
<i>Kontorets kommentarer</i>	42
Dubbelriktning	42
Katarina-Sofia stadsdelsnämnd.....	42
Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning.....	42
Stadsbyggnadskontoret.....	42
Cykelfrämjandet	42
Cykelbranschrådet.....	43
HSB Distrikt Södermalm.....	43
Brf Björns trädgård IV.....	43
Claes Carlström.....	43
<i>Kontorets kommentarer</i>	43

Remissvar

Cykelfrämjandet

anser att 30 km/h skall användas som bashastighet inne i kvarteren på Södermalm. Detta för att kunna respektera högerregeln, ge fotgängare företräde och inte belasta miljön med ryckig körning. Undantag kan göras för vissa större gator som t.ex. Ringvägen.

Båda förslagen angående Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arks gränd är bra men alternativ 2 är att föredra eftersom måttlig biltrafik ger bättre framkomlighet.

Förslaget om att Medborgarplatsen förbjuds för cykeltrafik kan inte accepteras. Nuvarande system fungerar och cykelförbud skulle leda till otillåten trafik som skulle ta olämpliga vägar.

Avstängningen på Bergsundsgatan bör utformas så att smittrafik i möjligaste mån förhindras. Hela Bergsundsområdet skulle kunna göras till 30-zon.

Hastighetsdämpningen vid avstängningen på Södermannagatan vid Katarina Bangata bör göras kraftigt och även hastighetsdämpande åtgärder på andra gator kring skolan. Avsmalningar som skapar trängningssituationer är olämpliga.

Om gånggator utförs vid Mariabergets östra del bör zoner markeras för fordon som tydligt visar var man går och var man cyklar eller kör.

Hela området vid Högalidsgatan öster om Långholmsgatan bör hastighetsdämpas. Även på Bondegatan vore hastighetsdämpande åtgärder bra.

Av övriga gator föreslås följande åtgärder:

Rosenlundsgatan kan försees med en förhöjning i mitten, stensatt med gatsten.

Swedenborgsgatan bör markeras tydligare som bussgata.

Ölandsgatan är ett problem för cyklister på Götgatan, då bilarna har bråttom och vill svänga utan att tänka på cyklisterna. Om gatan dubbelriktas förvärras situationen.

Magnus Ladulåsgatan bör fortsätta att vara avstängd för genomfartstrafik eftersom det i området finns många barnfamiljer och flera skolvägar. Om gatan öppnas för genomfart bör den hastighetssäkras.

Förslaget om cykelbanor på Folkungagatan är positivt förutsatt att utformningen blir bra.

Cykelbanan längs Stadsgårdsleden är smal med tanke på set stora antalet cyklister.

HSB Distrikt Södermalm

menar att de föreslagna åtgärderna vid Skanstull med bl.a. en gångtunnel under Ringvägen och en ombyggnad av tunnelbanestationen är angelägna åtgärder för att förbättra tillgänglighet och säkerhet för gående inom området.

HSB bedömer att alternativ 1 i trafikplanen gällande Götgatan är det mest lämpliga. Dock kvarstår problemet med mötet gående/cyklister i sträckningen S:t Paulsgatan och Hornsgatan.

Trafik från S:t Paulsgatan, som vill fortsätta söderut mot Skanstull, måste efter den föreslagna omläggningen enligt alternativ 1 och 2 ta vägen via Repslagargatan över Högbergsgatan till Rosenlundsgatan och sedan till Ringvägen. Rosenlundsgatan har redan idag, vilket också framgår av trafikplanen längre fram, en hög trafikmängd.

Det är en nackdel att högersvängen från Högbergsgatan mot Götgatan och vidare genom tunneln norrut försvinner. Ett tredje alternativ att överväga kunde enligt distriktsstyrelsen därför vara att den nuvarande trafikföringen kvarstår (men genomförande av dubbelriktad cykeltrafik) men att fordon endast tillåts mellan klockan 06.00 och 11.00 mellan Högbergsgatan och Svartensgatan samt mellan Hökens gata och S:t Paulsgatan. Detta alternativ ger för Götgatans del också den önskade bättre miljön och förändring till gågata under en del av dagen.

Under förutsättningar att möjligheter för av- och påstigning för besökande till söderhallarna och Biopalatset Söder tillgodoses tillstyrker HSB förslaget med en mindre slinga runt Medborgarhuset med infart från Folkungagatan.

Lösningen med vägkuddar på Bergsundsgatan vid Lindvallsgatan tillstyrks.

Parkeringsförbud bör införas på Högalidsgatan mellan Tobaksspinnargatan och Långholmsgatan för att möjliggöra två filer på Högalidsgatan och därmed åstadkomma en bättre och snabbare matning av trafiken från Söder Mälarstrand till Långholmsgatan.

HSB tillstyrker lösningen med vägkuddar på Södermannagatan.

Den ökade genomfartstrafiken inom området Mariaberget beror delvis på den ökade trafiken på Söder Mälarstrand, som resulterar i köbildning vid trafikljusen vid tunnelmynningen. Trafikmängden i området bedöms enligt distriktsstyrelsen inte som särskilt stor, speciellt inte vintertid. Viss genomfartstrafik kan eventuellt störa eftersom ett högre ljud uppstår vid friktion däck/gatsten.

HSB föreslår att gatu- och fastighetskontoret överväger, om inte utfart kan ske med högersväng från Högalidsgatan ut på Långholmsgatan och att samtidigt hastighetsdämpande åtgärder genomförs på gatan vid entrén till lekparken.

De stora trafikmängderna på Rosenlundsgatan alstras inte enbart av intilliggande bostadsområden utan också p.g.a. att det ligger en mängd serviceställen vid gatan. Omstigningar/byte av färdmedel vid Södra station och besökande till Södersjukhuset ger stora mängder gående inom området.

Några nya hastighetsdämpande åtgärder behövs inte enligt distriktsstyrelsen, då hastigheten redan idag är låg på grund av många övergångsställen, trafikljus och utfarter.

HSB tillstyrker den föreslagna dubbelriktningen av Ölandsgatan. Dubbelriktningen innebär troligtvis minskad genomfartstrafik från Ringvägen genom Östgötagatan till Blekingegatan och sedan ut på Götgatan. Detta skulle troligen innebära minskad genomfartstrafik från Ringvägen via Östgötagatan till Blekingegatan och sedan ut på Götgatan.

HSB tillstyrker övriga föreslagna borttaganden av genomfartsförbud på Södermalm. HSB åberopar Gfk:s skäl till ställningstagande.

Katarina Brandstation

Förslaget att ändra riktning på Östgötagatan försvårar brandkårens framkomlighet. Ändringen av Götgatan/Götgatsbacken påverkar inte brandförsvaret. Den bästa lösningen för att korta körtiderna för utryckningsfordon vore att ändra riktningen på Tjärhovsgatan från Östgötagatan mot Götgatan. På så sätt skulle man vid utryckning kunna undvika korsningen Götgatan – Folkungagatan där tillbud ständigt uppstår.

Cykelbranschrådet

stöder förslagen som är ägnade åt att förbättra situationen för cyklister. Gatukontoret borde även se över och förbättra framkomligheten på de cykelbanor som redan existerar. Det finns dock mera som borde göras för att förbättra trafiksituationen för de oskyddade trafikanterna. Hastigheten skulle kunna begränsas till 30 km/h på hela Södermalm med undantag för Götgatan, Ringvägen, Hornsgatan, Katarinavägen och Söder Målarstrand.

Förslaget om att ändra Götgatans körriktning stöds där alternativ 2 är att föredra. Detta alternativ bedöms vara det bästa för cyklisternas framkomlighet och innebär troligen färre konflikter mellan cyklister och fotgängare än alternativ 1.

Fler gator får gärna dubbelriktas för att öka framkomligheten samtidigt som det genom erfarenheter från andra stadsdelar leder till färre trafikolyckor. De gator som i framtiden kommer att vara enkelriktade bör göras dubbelriktade för cyklister.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning

förordar alternativ 1 angående Götgatsbacken. Detta för att minska trafiken så mycket som möjligt. Förvaltningen anser vidare att gångbanorna i Götgatsbacken behöver breddas.

Det finns ett stort behov av att lösa problemet med cykelparkering. Cyklarna är idag uppställda på trottoarer och är därmed ett hinder för städfordon och synskadade.

Förvaltningen har inhämtat information om att SL har beslutat att ändra 59:ans sträckning. Den nya sträckningen kommer trafikera sträckan

Södersjukhuset-Vintertullen. Det medför att det kommer bli svårare för boende vid Vintertullen att ta sig till Centralen.

De redovisade parkeringsförslagen medför ca 25 färre parkeringsplatser ovan jord än idag. Förvaltningen ser positivt med en utveckling mot färre parkeringsplatser ovan jord och fler under jord.

Förslaget om att enkelrikta Östgötagatan söderut mellan Högbergsgatan och Folkungagatan medför att utryckningsfordon från Katarina brandstation på Tjärhovsgatan måste ta sig fram via den mycket trånga Katarina Västra kyrkogata för att nå västra sidan av Södermalm. För att förbättra framkomligheten på sträckan måste troligtvis ett antal parkeringsplatser försvinna.

Förvaltningens synpunkter på de enskilda trafikfrågorna

Förvaltningen anser att GFK bör söka en lösning på problemet med att de boende på Fjällgatan störs mycket av buller och avgaser från de många turistbussar som trafikerar den trånga gatan.

Gångbanor saknas på Klevgränd vilket medför att personer från fastigheterna kliver rätt ut i körbanan med risk för olyckor eftersom många bilister använder vägen som smitväg.

Sedan tillkomsten av L'estradska skolan har allt fler lastfordon med leveranser till skolan börjat använda sig av Mäster Mikael's gata istället för att köra in och leverera via Sandbacksgatan. Det har i sin tur medfört att parkmarken blir sönderkörd samtidigt som de boende vid ett flertal tillfällen framfört klagomål på transporterna.

Boende på Hästholmsvägen har efterlyst ökade parkeringsmöjligheter, någon form av hastighetsbegränsande åtgärder samt bättre skydd för fotgängare och cyklister på Värmdövägen. Det förekommer även problem med olovlig genomfartstrafik till Nacka.

Trafiksituationen på Tjärhovsgatan mellan Götgatan och Östgötagatan måste ses över. Leveransfordon som stannar utanför parkerade bilar medför att motorfordon kör upp på gångbanan mot parken för att komma förbi. Det förekommer också att leveransfordon kör upp på gångbanan och lastar av.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

vill att Östgötagatan behåller sin nuvarande färdriktning. Den föreslagna ändringen av färdriktningen innebär olägenheter för brandkåren.

Genomfartsförbudet i korsningen Södermannagatan Katarina Bangata kom till för många år sedan då Nytorrgsgatan var en smitväg för att slippa köerna på Götgatan/Johanneshovsbron. Idag kvarstår inte det skälet till genomfartsförbud utan det handlar om att få en så säker skolväg som möjligt för barnen i Katarina Södra skola. Stadsdelsnämnden vill således tillåta genomfart och att hastighetsdämpande åtgärder införs i samband med öppnandet.

Södermannagatan mellan Folkungagatan och Kocksgatan bör enkelriktas.

På den nedre delen av Bondegatan har det i många år varit problem med trafik som kör alltför fort. Nämnden vill även här införa hastighetsdämpande åtgärder.

I korsningen Götgatan Folkungagatan möts motortrafik, cyklister och fotgängare på ett för de oskyddade trafikanterna riskabelt sätt. En översyn behöver göras för att hitta lösningar som gör miljön bättre. Upplåtande av gatumark för serveringar och reklamplatser bör ske med stor restriktivitet.

Antalet cyklister i området Katarina-Sofia är stort. Nämnden vill ordna cykelparkering på så många ställen som möjligt där det behövs. Cykelparkeringarna bör vara av det slag där det går att låsa fast cykeln i cykelstället.

Stadsdelsnämnden anser inte att Ölandsgatan bör dubbelriktas enligt förslaget i trafikplanen. Det finns ingen anledning att belasta denna renodlade bostadsgata med ytterligare trafik. Den är redan utsatt för mycket genomfartstrafik mellan Götgatan och Ringvägen.

Stadsdelsnämnden ställer sig positiva till att inrätta gågata på Götgatsbacken enligt alternativ 1 i trafikplanen. Enbart nyttotrafik bör tillåtas klockan 06.00-11.00 och inte all motorfordonstrafik, som föreslås nu, på de sträckor som övrig tid stängs av för motorfordon. Trottoarerna ska tas bort så att hela gatan blir i samma nivå. Nämnden ser vissa svårigheter som följer av omläggningen av trafiken på angränsande gator, till exempel önskemål av Katarina Norra skola om att föra en del av Tjärhovsgatan till skolgård. Det har nämnden tidigare ställt sig bakom och det vill man ska genomföras. Det blir svårt att med bil ta sig fram till Hökens gata, Svartensgatan och sista delen av S:t Paulsgatan. Nämnden vill att kontoret utreder om alternativa tillfartsvägar kan åstadkommas.

För att få en säkrare och mer trivsamt boendemiljö vill nämnden genomföra arbetet med 30-zoner i bostadsområdena, som beslutades i trafikplan 1997. De gator som inte omfattas av 30-zoner är Folkungagatan, Götgatan, Renstiernas gata och Ringvägen.

Vidare vill nämnden att fordonstrafik skall vara fortsatt tillåten runt Mosebacketorg. De bedömer att nackdelen att bli av med ett så stort antal parkeringsplatser, som en avstängning skulle innebära, är för stor.

Nämnden anser att det är hög tid att genomföra trafikflödesmätningar på Södermalm för att förbättra beslutsunderlagen inför genomgripande förändringar av trafiksystemet.

Genomfartstrafik ska tillåtas hela dygnet på Södermannagatan mellan Folkungagatan och Skånegatan anser nämnden.

Magnus Ladulåsgatan kommer efter trafikomläggningen kring Götgatan att bli viktig för transporter till västra Södermalm, särskilt under den tid då stora byggen pågår på Ringvägen. Nämnden vill därför öppna gatan för genomfartstrafik.

Man anser också att utbyggnaden av cykelbanor skall fortsätta, men de ska i möjligaste mån byggas skilda från biltrafiken, mellan parkerade bilar och trottoarer.

En översyn bör göras av tidsintervallerna vid övergångsställen. Allt för korta övergångstider skapar problem för rörelsehindrade och äldre.

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

har fem övergripande synpunkter på trafikplanen.

Det saknas en övergripande helhetsbild, liknande den som presenterades den tidigare trafikplanen från 1997. Under de 5 år som passerat sedan förra planen presenterades har många förutsättningar ändrats varför det hade varit motiverat med ett helhetsgrepp beträffande trafik och parkeringsfrågorna.

SL:s planer borde ha legat färdiga som en viktig förutsättning inför denna plan. Busstrafiken är en avgörande faktor i ett ställningstagande i trafikfrågor inför framtiden.

Åtgärder som inte beaktas av trafikanterna och som ej heller beivras av polisen eller parkeringsvakter är av mycket liten betydelse. Det kan t.o.m. vara negativa eftersom vi tror att vi löst problemen med t ex genomfartsförbud eller dyl. Det finns framförallt två huvudalternativ för att minska detta önsketänkande: att med byggnadstekniska fysiska åtgärder i gatumiljön styra trafiken eller med polisens hjälp beivra överträdelser så att en god trafikmoral successivt kan växa fram. Förvaltningen önskar en kombination av dessa alternativ.

Det har blivit tydligt från den gångna vintern att svårigheter att genomföra en effektiv snöröjning är klart beroende av god trafik- och parkeringsmoral, bl a eftersom entreprenadavtalen är baserade på att reglerna efterlevs. Detta problem gäller även vid barmarksrenhållning.

I trafikplanen nämns inte Hornsgatans trafikmängd och luftföroreningar. En analys borde göras för att finna lösningar till hur mer trafik skulle kunna styras till Söder Mälarstrand för att avlasta Hornsgatan.

Förvaltningens synpunkter på de enskilda trafikfrågorna

Förvaltningen anser att ombyggnad av tunnelbanestationen vid Skanstull är välbehövlig och efterlängtd. Den planerade gångtunneln kommer väsentligt att förbättra fotgängarnas säkerhet och trivsel.

Angående Götgatan anser förvaltningen att förslaget (alt 1) med ändrad riktning av trafiken och möjlighet till gågata under större delen av dygnet förefaller vara en stor förbättring av både säkerhet och trivsel. Förslagets svaghet är att stora svårigheter uppstår för de trafikanter som inte når Söderledstunneln norrifrån och som vill transportera sig norrut mot Cityområdet eller som vill färdas mot östra Södermalm.

Förvaltningen tycker att förslaget till ändrad trafikföreling på Medborgarplatsen är mycket positivt, eftersom fordonstrafiken begränsas till torgets södra del runt Medborgarhuset. Cykeltrafiken måste få en annan lösning för att skydda fotgängare och barn trots att en stor del av den nuvarande cykelströmmen kommer att försvinna i och med att Götgatan kan användas i nord-sydlig riktning. Det återstår att lösa cykeltrafiken i öst-västlig riktning med ett annat alternativ än Medborgarplatsen som

cykelstråk. Förvaltningen önskar att GFK gör en analys om en kommande förlängning av Södermalmsallén ända fram till Västgötagatan, längs vilken sträcka cykeltrafik kan tillåtas.

Förvaltningen stödjer Gfk:s förslag till vägkuddar om fysisk avstängning ej är möjlig på Bergsundsgatan. De beklagar samtidigt att en fysisk avstängning på i form av spårviddshinder eller hydrauliska pollare inte är möjlig med hänsyn till att taxitrafik måste tillåtas passera.

Förvaltningen instämmer till fullo Gfk:s bedömning om att Mariabergets östra del får beteckningen ”gågata” eftersom området inte tål mer trafik än som alstras in i området. Vidare föreslår förvaltningen med erfarenheter från den svåra snöröjningen i vintras att boendeparkering i området ej tillåts. De boende bör istället ges möjlighet att parkera sina bilar på t ex Söder Mälarstrand eller i det parkeringsgarage som ev kan byggas vid Södermalmsskolan.

GFK har föreslagit hastighetsdämpande åtgärder på Högalidsgatan öster om Långholmsgatan i avvaktan på att en lösning kan nås om busslinje 66 ev ändrar sträckning. Förvaltningen instämmer i förslaget.

Förvaltningen instämmer i Gfk:s bedömning att trafiksäkerheten får anses vara acceptabel på Rosenlundsgatan.

Mariatorgets körbanor har genomfartsförbud mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan som respekteras dåligt. Vänstersvängsförbudet från Hornsgatan mot S:t Paulsgatan har medfört en minskad trafikmängd. Förvaltningen bedömer därför situationen som acceptabel.

På Swedenborgsgatan (vid Södra Station) förekommer smittrafik men de gående har god överblick vid korsning av gatan vid stationen.

Förutsättningar att dubbelrikta fler gator på Södermalm eller öppna befintliga avstängningar saknar enligt förvaltningens uppfattning stöd hos de boende på Södermalm.

Förvaltningen är överens med GFK om att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan kan slopas. Gatan som redan en betydande smittrafik och har bättre förutsättningar än Högbergsgatan bör dubbelriktas, åtminstone under de närmaste åren då framkomligheten förväntas bli försämrade på Ringvägen med anledning av planerade byggnationer.

Det är mycket viktigt att kollektivtrafiken ges de förutsättningar som krävs. Förvaltningen förväntar sig en ny analys av de trafiksituationer som kan uppstå när SL:s översyn av busslinjenätet är klart.

Utbyggnaden av cykelbanor/cykelfält enligt "cykelplan 98" är positivt. Behovet av ordnade cykelparkeringar ökar vilket gör att en behovsinventering och efterföljande åtgärder snarast bör genomföras.

En specifik parkeringsplan behöver tas fram, där behov och möjliga lösningar presenteras. Det innebär även att en total översyn behöver göras med ett samlat begrepp om hur vi framöver ska kunna komma till rätta med den stora mängd bilar som behöver parkeras. Förvaltningen anser det positivt att nya bergsrumsgarage byggs och planeras. All nybyggnation bör

innehålla parkeringsgarage utom där ev underbyggnad eller liknande omöjliggör sådana lösningar.

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd

överlämnar förvaltningens förslag men anför följande synpunkter:

Aktuella flödessiffror avseende trafiken saknas helt för Södermalm. Tillgängliga data är från 1994 och flera trafikförändringar har skett sedan dess.

Nämnden ser det som märkligt att kollektivtrafiken behandlas med endast fyra rader. Det lämnas inga synpunkter eller önskemål om förändringar och förbättringar av det nuvarande linjenätet utan konstateras att det inom SL pågår en översyn av busslinjenätet. SL bör utveckla och förbättra samrådsförfarandet med berörda stadsdelar.

Angående Götgatan säger nämnden nej till både alternativ 1 och 2. Anledningen är att om trafiken enkelriktas norrut medför det sannolikt en kraftigt ökad biltrafik från östra Mariaområdet som kommer att föras på S:t Paulsgatan och norrut via Götgatan mot Södermalmstorg. De alternativa färdvägarna kommer att vara mindre attraktiva för biltrafiken vilket flera boende och olika föreningar har redovisat.

För att minska belastningen på Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Högbergsgatan kan istället Repslagargatan enkelriktas söderut.

Trafiken från norra Katarina och östra Maria förs idag norrut via Högbergsgatan ned till Centralbrons tunnel via Götgatsbacken/Noe Arksgränden. Om högersväng påbjuds vid Noe Arksgränden/Götgatan tas hänsyn till den där placerade garageinfarten. Fordon från garaget kan köra söderut som tidigare.

I förslaget om Medborgarplatsen tillstyrker nämnden att föra trafik till Medborgarhuset med en mindre slinga runt Medborgarhuset med infart från Folkungagatan och utfart mot Götgatan.

Nämnden tillstyrker förslaget angående slopat genomfartsförbud på Magnus Ladulåsgatan. En öst-västlig förbindelse för Södermalms sekundära genomfartstrafik behövs, och kommer även avlasta Högbergsgatan och Hornsgatan.

En översyn bör göras av trafiksäkerhetsskäl av genomförda och planerade cykelbanor på Götgatan. Cykelfälten på Hornsgatan bör tas bort.

Fler parkeringsplatser behövs inom hela Södermalm. Detta gäller både för cyklar och bilar.

Miljöförvaltningen

anser att trafikplanens inriktning är alltför begränsad, och kommer inte i nämnvärd omfattning att öka tillgänglighet för olika grupper, förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter eller förbättra gatumiljön.

Att hastighetsdämpande åtgärder nämns på några platser är positivt. Men hastighetsdämpande åtgärder borde ha studerats mer generellt. Den absolut

viktigaste och mest grundläggande principen för de områdesvisa trafik- och gatumiljöplanerna borde vara att etablera 30 km/h som standardhastighetsgräns i tätort.

Miljöförvaltningen påpekar att det är angeläget att antalet platser för arbetsplatsparkering hålls på en låg nivå. Det är betydelsefullt ur miljö- och trängselsynpunkt att arbetsresor till och från innerstaden i hög grad sker på andra sätt än med personbil, och utbudet av parkeringsplatser är en viktig faktor som styr färdmedelsvalet. Utgångspunkten borde därför vara att i detta skede planera för en minskning av antalet gatuparkeringsplatser med samma antal som tillkommer i parkeringsanläggningarna, menar Miljöförvaltningen.

Stadsbyggnadskontoret

anser att trafikplanen ger en god bakgrund för den fysiska planeringen inom området och uppfattar förslaget som en värdefull sammanställning över trafikplaneringen på Södermalm under den kommande femårsperioden.

De föreslår samtidigt att samtliga trafikplaner för innerstaden ställs samman till ett dokument när beslut om dessa fattats.

Kontoret ställer sig positivt till öppnande av enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt öppnande av avstängningar under förutsättning att detta inte leder till försämrad trafiksäkerhet och ökade miljöstörningar.

Angående Götgatan förordar kontoret alternativ 1 av de presenterade alternativen men vill att ytterligare alternativ analyseras. T ex bör möjligheterna att helt stänga av gatan för genomfartstrafik och endast tillåta varutransporter och trafik till och från fastigheterna studeras. Det kommer bli viktigt med tydlig skyltning för att underlätta orienteringen i området.

Kontoret ser positivt på förslaget om Medborgarplatsen att ta bort körslingan runt torget och istället ersätta denna med en slinga runt Medborgarhuset. Cykling över torget innebär risk för konflikter med gående. Mot bakgrund av att det är svårt att finna godtagbara alternativ för den öst-västliga cykeltrafiken förbi området accepterar kontoret en tydligt markerad cykelbana längs norra sidan av torget.

De föreslagna cykelbanorna längs Folkungagatan bör i första hand utföras enkelriktade på båda sidor om gatan, separerade från övrig trafik. Cykelfält utanför parkerade bilar bör undvikas, främst med hänsyn till cyklisternas säkerhet.

De planerade garageanläggningarna måste utredas för att se om de kan nyttjas för att minska angränsande gatuparkering och i så fall hur det tillskapade gatuutrymmet kan användas för t ex bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och upprustning av gatumiljön.

Stockholms nyttotrafikkommitté

anser att trafikplanen för Södermalm är undermåligt som beslutsunderlag. Trafikplanen innehåller inga redovisningar av hur trafikföring och körfältsindelning blir och vilka konsekvenser åtgärderna får för trafiken.

Flera viktiga frågor för trafikförhållandena på Södermalm har utelämnats i trafikplanen.

Trafikplanen behandlar inte konsekvenserna av det storhotell som byggs vid Skanstull utan endast en parkeringsplats med mycket dåliga angöringsförhållanden.

Vänstersvängsförbudet på Götgatan från Skanstull in på Ringvägen ställer till stora problem, inte minst för den trafik som kan ha ganska bråttom till Södersjukhuset. Vänstersvängsförbudet bör tas bort.

Förslaget till ombyggnad av Medborgarplatsen måste ses över mot bakgrund av angöringsbehovet, bl.a. till de kontorslokaler som finns i Saluhallsbyggnaden.

Förslaget om att ändra riktningen på trafiken vid Götgatsbacken måste ses över noga och konsekvenserna för näringsidkarna bör utredas med angöring enbart under tiden 6-11. Ytterligare tidsbegränsningar av tillgängligheten kommer leda till att antalet distributionsfordon kommer att öka under den korta tid som står till förfogande för leveranser.

Södermalm berörs av kollektivtrafikfrågor som inte behandlas i trafikplanen. Busstrafikens dragning har stor betydelse för trafikmiljön. Exempelvis borde en diskussion föras om busstrafik på Götgatan är motiverad mot bakgrund av den besvärliga trafikmiljön och de goda kollektivtrafikalternativ som finns i form av tunnelbana och pendeltåg.

Svensk Handel

anser att handeln måste kunna erbjuda sina kunder att parkera samt möjlighet för in- och urlastning av varor under affärstid. Korttidsparkering (ca 1 tim) är bra för att få hög omsättning av p-platser på gator med många butiker.

En förutsättning angående förslaget att vända trafiken på Götgatsbacken är att den nyttjas för störande genomfart. Ett underlag som bekräftar det vore bra. En vändning på trafiken som föreslås innebär att vissa gators köriktning förändras. De yrkesverksamma i området Svensk Handel har talat med anser inte att förändringen i stort gynnar dem som bor eller driver företag på Södermalm. Trafiksituationen vid Slussen kan även försämrats ytterligare när all trafik in på Hornsgatan måste samlas i ett körfält.

Angående Folkungagatan välkomnar Svensk Handel möjligheten att gemensamt ta fram idéer för en vitalisering av Folkungagatan som handelsstråk.

Stockholms handelskammare

anser att förslaget till trafikplan och trädplan för Södermalm är undermåligt som beslutsunderlag.

Planen saknar redovisning av hur trafikföring och körfältsindelning blir och vilka konsekvenser de föreslagna åtgärderna får för trafiken.

Det saknas redovisning av problem för taxi och ökat parkeringstryck på gatunätet som väntas uppkomma vid det nya hotellet vid Skanstull.

Vidare föreslår Handelskammaren att vänstersvängsförbudet på Götgatan från Skanstull in på Ringvägen tas bort. Förbudet ställer till problem för trafik till Södersjukhuset.

Lastgatan anses inte vara någon representativ angöringsadress för besökare till kontoren i Saluhallsbyggnaden vid Medborgarplatsen.

Handelskammaren tror inte att en vändning av trafiken på Götgatsbacken skulle ge någon väsentlig minskning av genomfartstrafiken. Götgatsbacken har förmodligen inte någon genomfartstrafik p.g.a. den kaotiska situation som råder där.

Det finns risk att trafiksituationen vid Slussen försämras om all trafik söderut måste in i det enda körfält som svänger in på Hornsgatan. Med anledning av att flera butiker på Götgatsbacken även har stort angöringsbehov motsätter sig Handelskammaren starkt en avstängning av gatan.

Handelskammaren motsätter sig även cykelbanor på resterande del av Götgatan. Bra möjlighet till cykelbaneutbyggnad på parallellgator finns, anser man. Ytterligare inskränkning på framkomligheten på huvudgatorna får inte ske. Den föreslagna utbyggnaden av cykelbanor och trädplantering på Folkungagatan innebär oacceptabla inskränkningar på framkomligheten.

Trafikplanen behandlar inga kollektivtrafikfrågor. Exempelvis borde en diskussion föras om busstrafik på Götgatan verkligen är befogad.

Handelskammaren anser att kollektivtrafikfältet på Liljeholmsbron bör tas bort samtidigt som en ingående analys av behovet av busstrafik på bron bör göras.

Trafikplanen redovisar inte heller hur förbindelserna med Hammarby Sjöstad ska fungera i framtiden. Handelskammaren menar att frågan om en gångbro måste aktualiseras.

Handikapprådet Maria-Gamla Stan

är emot vägkuddar som hastighetsdämpande åtgärder som föreslås vid Bergsundsgatan och Högalidsgatan. Vägkuddar har förstört SL:s försök med automatisk ramp på busslinje 162 i Årsta. De anser vidare att vägkuddar har förstört SL:s försök med automatisk ramp på busslinje 162 i Årsta.

Angående Götgatan förordas alternativ 2, så att cyklisterna som kör från Hornsgatan mot trafiken får uppförsbacke och därmed sänkt hastighet. Det är positivt att biltrafiken norrut stimuleras att använda tunneln.

De upplever en rädsla att tillgängligheten till olika lokaler vid Medborgarplatsen försvåras och att angöring kommer att överstiga de 10 meter som utemiljöprogrammet rekommenderar om körslingan tas bort och enda tillfarten blir från Folkungagatan runt Medborgarhuset. På torget bör det finnas minst fem Handikapparkeringsplatser. Det är positivt att cykeltrafiken över torget minskar genom att Götgatan öppnas för cykeltrafik norrut. Cykeltrafiken i öst-västlig riktning skulle kunna tas bort genom att ledas över Swedenborgsgatan-Högbergsgatan resp Södermalms allé -

Magnus Ladulåsgatan – Västgötagatan- Åsögatan , som anges som alternativ. Dock utan trappor.

Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn

anser att på sikt bör Götgatan bli renodlad gågata. I avvaktan på den slutliga lösningen tillstyrker LPR Gfk:s förslag enligt alternativ 1. Alternativ 2 avstyrkes. LPR vill understryka att om alternativ 1 skall kunna fungera så måste de tilltänkta två fysiska hindren mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan verkligen vara effektiva. Ett särskilt problem är att Gfk:s förslag medger biltrafik dygnet runt från S:t Paulsgatan norrut på Götgatan mot Hornsgatan och Slussen. Det betyder att det på Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan kommer det även i fortsättningen bli en farlig trafiksituation. Även på nordligaste delen av Götgatan bör motorfordonstrafik vara tillåten endast mellan kl 6-11. Enligt alternativ 1 kan busslinje 59 inte längre gå kvar i Götgatsbacken. Det är en nackdel för de boende i området men får anses vara uppvägd av den goda tillgång av tunnelbaneförbindelser som finns i området.

För Mosebacke torg återkommer GFK till sitt tidigare förslag att trafiken tas bort på den norra och östra sidan, med undantag för leveranser till restaurangen och Södra teatern. Därigenom kopplas torget och Mosebacke terrass samman. Förslaget behöver icke samordnas med förordade åtgärder avseende Götgatsbacken. Det kan därför omedelbart genomföras och LPR tillstyrker att så snart sker. LPR förutsätter samtidigt att området samtidigt klassas som bostadszon och att högsta hastigheten för motorfordon sätts till 30km/h. Denna hastighet bör även gälla på Götgatsbacken mellan Noe Arksgränden och Hornsgatan.

Övriga synpunkter på trafikmiljön

Rutger Fuchsgatan.- För att avlasta korsningen Götgatan-Ringvägen torde Rutger Fuchsgatan kunna öppnas för trafik från Södra Hammarby till östra Södermalm.

Tullgårdsgatan.- På denna gata går många barn till och från Tullgårdsskolan. Raksträckan gör att hastighetsbegränsningen ofta överskrids. Parkering tillåts även på båda sidor med skymmande bilar på båda sidor om gatan vilket gör det mycket farligt, särskilt för små barn som sneddar över till parken ovanför. För att minska riskerna borde gatan förses med vägkuddar.

Södermannagatan vid Katarina Bangata.- En omfattande smittrafik, ofta i hög fart förekommer i gatukorsningen. Gfk:s förslag om vägkuddar i korsningen icke endast rimligt. Det är nödvändigt.

Övergångsintervaller.- Tidsintervallen vid många övergångsställen är alltför korta. Det innebär mycket stress för handikappade och gamla människor. En översyn bör snart ske.

Polismyndigheten i Stockholms län

delar Gfk:s uppfattning om att Bergsundsgatan och Södermannagatan bör kompletteras med hastighetsdämpande anordningar.

Vid Bergsundsgatan menar man att genomfartsförbudet kan tidsbegränsas till de tidpunkter då det kan befaras uppstå köer på Långholmsgatan. Uppsättande av tilläggstavlor bör prövas i kombination med kontorets förslag till hastighetsdämpande anordning.

Med hänsyn till närheten till skolan finner man det inte lika självklart att föreslå samma lösning på Södermannagatan som på Bergsundsgatan. Alternativet är att öppna för genomfart längs Östgötagatan. Man bedömer att risken för längre genomfart längs denna gata väsentligt minskar efter de förslag till ändringar som kontoret lämnat beträffande Götgatsbacken.

Vidare delar man kontorets uppfattning om att efterlevnaden av genomfartsförbuden kräver ständig övervakning.

PRO Högalid

anser att genom det stora trafiktrycket på Södermalm blir trafiksituationen alltmer katastrofal. Kollektivtrafiken med buss kommer inte fram och kan följaktligen inte hålla tidtabellen. Varutransportbilar kan inte parkera lagligt för att lossa och lasta p.g.a. parkerade personbilar. Räddningstjänsten försenas ofta p.g.a. brister i framkomligheten. Det innebär även problem för pensionärer, som skall röra sig i den allt intensivare trafiken.

För att öka framkomligheten på Södermalms gator bör parkeringsbestämmelserna skärpas. PRO Högalid anser i enlighet med trafikplanen att enbart bussar och taxi skall trafikera den för övrig motorfordonstrafik avstängda delen Bergsundsgatan – Lindvallsplan och beklagar att förbudet inte efterlevs. Då polisen tydligen inte har resurser att övervaka den här typen av förbud, godtar vi gatu- och fastighetskontorets förslag med vägkuddar, som dämpar hastigheten.

När det gäller Högalidsgatan – Långholmsgatan ser PRO fram emot en avstängning av utfart och infart i denna korsning, om linje 66 kan få en annan sträckning, som då skulle möjliggöra avstängningen. De vill dock understryka att bussförbindelsen med Skinnarvikens servicehus bibehålls. Det är av yttersta vikt för de boende i servicehuset att kollektivtrafiken bibehålls. PRO Högalid vill i sammanhanget också understryka behovet av bättre kollektivtrafik till Södersjukhuset.

Vidare vill PRO uppmärksamma problemen i Münchensbacken mellan Kristinehovsgatan/Högalidsgatan och Eolsgatan/Heleneborgsgatan, där det framgår av skyltar att gatan är bussgata, vilket skall hindra otillåten fordonstrafik att komma runt hörnet vid Münchensbacken in på Heleneborgsgatan. Här liksom vid Bergsundsgatan – Lindvallsplan efterlevs förbudet dåligt. Det krävs ytterligare åtgärder för att stävja den otillåtna trafiken.

AB Storstockholms lokaltrafik

påpekar att gatukorsningen mellan Ringvägen och Götgatan är utrustad med bussprioritering för de stomlinjebussar som trafikerar korsningen. Kommande byggnation av gångtunnel och därmed ombyggnad av korsningen får inte påverka denna viktiga bussprioritet.

SL planerar att flytta busslinje 59, som trafikerar Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arks gränd, så att den istället trafikerar Söderledstunneln. Därför menar man att ingen av de två alternativa trafiklösningarna på Götgatan kommer att påverka busslinje 59.

De föreslagna vägkuddarna på Bergsundsgatan samt på Södermannagatan accepteras av SL under förutsättning att de placeras på ett sådant sätt att bussarna kan passera rakt över dem.

Den i planförslaget nämnda linje 66 kommer att behålla nuvarande trafikering längs Högalidsgatan öster om Långholmsgatan.

Åtgärderna på Bondegatan bör utredas i samråd med SL.

Om åtgärder vidtas för att minska biltrafiken på Rosenlundsgatan med hänvisning till utnyttjande av Ringvägen skulle detta medföra förbättringar av busstrafikens framkomlighet.

Kajområdet i Norra Hammarbyhamnen trafikeras av busslinje 55. SL anser att en hållplats på kajen bör övervägas för att förbättra resmöjligheterna för de som reser med färjan Emelie från Hammarby sjöstad.

NTF Stockholms län

saknar i Trafikplanen ett övergripande mål som bygger på Nollvisionen. Framkomlighet får aldrig ges högre prioritet än säkerhet. NTF tycker att en begränsning av trafiken på Götgatsbacken är välkommet eftersom en stor del av de som använder gatan är oskyddade trafikanter som behöver mycket gaturum. I underlaget saknas en mer utförlig redovisning av vilka konsekvenser åtgärderna på Södermannagatan och Magnus Ladulåsgatan får för de oskyddade trafikanterna, varför säkerhetseffekterna ej går att bedöma.

Vägkuddar är en effektiv farddämpare och bör därför användas på gator som Bergsundsgatan, Södermannagatan och Högalidsgatan.

I övrigt anser man att fler gator kan göras om till gånggator och inte bara på Mariabergets östra del som föreslås i planen.

Svenska Taxiförbundet

anser att området runt Götgatans norra del redan är ett svårerservat område och att de föreslagna åtgärderna riskerar att försämra tillgängligheten ännu mer. Förslaget innebär att det blir krångligt att ta sig upp till Högbergsgatan från Folkungagatan. För att komma rätta med problemet borde Östgötagatan förbli enkelriktad norrut från Folkungagatan. Annars borde åtminstone kvarteret mellan Folkungagatan och Tjärhovsgatan vara dubbelriktat så att man istället kan köra Katarina V. Kyrkogata upp. Ett förslag till lösning där man vill minska den totala trafikmängden, främst privatbilism som inte

respekterar skyltade avstängningar, är att sätta upp bommar som styrs via transpondrar. Ett sådant system finns redan i drift vid Arlanda.

Södra Stations trafikgrupp

är oroade över förslaget att öppna Magnus Ladulåsgatan för genomfartstrafik. Det går emot tidigare trafikplan där området definierats som bostadsområde. Hela Södra Stationsområdet karakteriseras av många oskyddade trafikanter som rör sig över vägarna. Såväl Magnus Ladulåsgatan, Rosenlundsgatan, Högbergsgatan, Swedenborgsgatan samt Timmermansgatan är utformade så att fordonstrafiken alltför ofta kör för fort. Södermalms genomfartstrafik kan mycket väl genomföras med en maxhastighet på 30 km/h. Olycksstatistiken bör användas för att informera trafikanterna om varför trafik i stadsmiljö kräver lägre hastigheter. Därför vädjas att de trafikplaner som tidigare beslutats genomförs.

Maria-Södra stations socialdemokratiska förening

stöder förslaget att förhindra genomfartstrafik på Götgatan. Även förslaget att förhindra genomfartstrafiken genom Östra Mariaberget stöds men bör utformas så att parkeringsmöjligheterna inte försämras.

Angående Västra Mariaberget ges ett eget förslag för att möjliggöra cirkulation inom området. De boende i området har hög genomsnittsålder och därför ofta behov av att köra bilen mellan bostad och parkeringsplats/garage för att söka efter en parkeringsplats. Det beror på att samtliga tre gator (Bastugatan, Tavastgatan och Brännkyrkagatan) är enkelriktade i östlig riktning mellan Torkel Knutssonsgatan och Timmermansgatan). Enkelriktningen borde därför ändras så att cirkulation inom området blir möjlig.

För att reducera genomfartstrafiken på Rosenlundsgatan förbi Södra Station föreslås en ombyggnad av korsningen Hornsgatan/Ringvägen så att den kan öppnas för vänstersväng för trafikanter kommande från Slussen. På vissa delar av Rosenlundsgatan borde även en hastighetsbegränsning till 30 km/h genomföras.

Genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan kan inte slopas med hänvisning till ombyggnadsarbeten vid Skanstull. Förbudet är självfallet svårövervakat, och bör därför kompletteras med en hastighetsbegränsning till 30 km/h och/eller fysiska hinder.

Korsningen Hornsgatan/Torkel Knutssonsgatan är ett problem för trafikanter kommande från Slussen eftersom en stor volym högersvängande ska dela körfält med all trafik mot Hornstull. Det vänstra körfältet är reserverat för vänstersvängande trafik. Därför vore det bra med ett förbud mot vänstersväng, varvid det vänstra körfältet kan användas för trafik mot Hornstull.

Folkpartiet Maria–Gamla Stan

tycker att förslaget att göra Götgatsbacken till gågata är angeläget och efterlängtat. Att tillåta distributionstrafik vissa tider och att enkelrikta kvarvarande trafik norrut förefaller också välavvägt.

Förslaget att åter öppna Magnus Ladulåsgatan för genomfart förefaller väl motiverat ur helhetsperspektiv. Ett öppnande förutsätter dock att gatan får en fartdämpande utformning.

Fler höjda gathörn och liknande utformningar som tydligt markerar skillnaden mellan huvudgator och sidogator bör utföras på Söder, exempelvis i korsningen Högbergsgatan – Skaraborgsgatan.

Folkpartiet föreslår vidare att den del av Tjärhovsgatan som löper utmed Katarina Norra skola läggs samman med skolgården för att ge skolan en större skolgård.

Högalidsmoderaterna

har följande förslag på trafikåtgärder i Högalid.

Snedparkering Bergsundsgatan, kvarteret Skrovet.

Snedparkering Långholmsgatans förlängning.

Snedparkering Bergsundstrand i stället för parkering på båda sidor.

Snedparkering på Högalidsgatan nedanför Borgarskapets Enkehus.

Parkeringsgarage under Högalidskyrkan.

Parkeringsgarage under Liljeholmsbron i anslutning till det nya huset.

Parkeringsgarage i HSB:s garage på Reimersholme. Tredje planet grävs ut och tas i drift.

Parkeringsförbudszon på Reimersholme tas bort.

Motortrafik förbjuden på Reimersholme. Förbudet gäller inte transporter till och från fastighet, buss, taxi och boende.

Hastighetsbegränsning till 50 km/h på Reimersholmsgatan. Begränsning till 30 km/h på övriga gator på ön.

Öppna utfarten från Högalidsgatan mot Långholmsgatan.

Cykelfält på Hornsgatan mellan Ringvägen och Slussen tas bort. Istället görs cykelbanor i ordning på parallellgator.

Stadsmuseiförvaltningen

har ur kulturhistorisk synvinkel inga synpunkter på trafikplanen förutom vad gäller Götgatans trafikföring. Götgatan utgör en viktig del av 1600-talets stadsplanestruktur som är av riksintresse för kulturminnesvården. Den norra delen av gatan mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen bevarar den äldre gatubredd och ur kulturhistorisk synvinkel är det därför viktigt att gatan bevaras som genomgående gata med omgivande trottoarer och enhetlig gatubeläggning. Ingen del av gatan får därför behandlas som platsbildning eller torg.

Bostadsrättsföreningarna Överdäcket och Saturnus

anser angående ändrad trafikföring på Götgatsbacken att alternativ 2 är att föredra eftersom det troligtvis inte ger ökad trafik tillströmning till deras gator. Anledningen till att en ökad trafikströmning på dessa gator inte är att föredra är att husen och gatorna inte är byggda för den ökade trafiken. Den ökade trafiken skulle vara speciellt störande på morgnar och eftermiddagar. Tillgängligheten till deras garage med 150 bilar skulle försämrats och den ökande genomfartstrafiken skulle medföra farliga situationer vid in och utfart från garaget.

Bostadsrättsföreningen Björns Trädgård IV

anser att en omläggning av trafiken på Götgatan enligt alternativ 1 är att föredra. Alternativ 1 anses ge avsevärda fördelar såväl miljömässigt som kommersiellt jämfört med dagens läge i form av olustig miljö, olycksrisker och trängsel mellan bilar och oskyddade fotgängare/kunder.

Det finns dock ett antal problem som kan tillkomma på angränsande gator till Götgatan. Det finns en olycksrisk på den mycket smala trottoaren på Östgötagatans västra sida mellan Kapellgränd och Tjärhovsgatan, där oskyddade trafikanter möter biltrafik i hög fart. Därför föreslås att bilparkering återinförs på båda sidorna av Östgötagatan mellan Kapellgränd och Tjärhovsgatan samtidigt som parkeringen upphör mellan Götgatan och Östgötagatan.

För att klara brandkårens behov av snabb utryckning bör Tjärhovsgatan dubbelriktas mellan Östgötagatan och Götgatan. Av samma anledning samt för att underlätta tillfartstrafik till Söderledstunneln bör även Götgatan dubbelriktas mellan Högbergsgatan och Noe Arks gränd.

Behovet av lugn biltrafik utanför parkleken i Björns Trädgård tillgodoses genom införande av hastighetsbegränsningen 30 km/h.

I övrigt bör trafikplanens förslag till körriktningar genomföras på gator i området nordvästra Katarina.

Bostadsrättsföreningen Nattugglan 18

är kritiska till förslaget om att öppna Åsögatan för allmän och fri genomfart. Man pekar på möjligheten att istället för att öppna för genomfart ytterligare begränsa genomfarten på Åsögatan. Taxi och kollektivtrafik skulle beredas genomfart med hjälp av ett identifieringssystem som styr en bom.

Brf Keders

vill framhålla beträffande biltrafiken på Bondegatan från Renstiernas Gata och österut att medlemmarna är mycket störda över den omfattande trafiken. Bondegatan en utpräglad bostadsgata. Det finns inte mycket kommersiell verksamhet. Därför är det svårt att förstå och acceptera den stora trafikmängden 6500 fordon/dygn. Trafiken upplevs som mer

omfattande och störande sedan Hammarby Sjöstad började byggas. I trafikplanen har inte detta problem uppmärksammats.

Förslaget om fartreducerande åtgärder är bra eftersom dagens 30 km/h inte respekteras.

Om busslinje 46 blir s.k. stomlinje i framtiden och linjen får en ny sträckning till Bondegatan föreslås att Bondegatan på sträckningen från Renstiernas Gata och österut något eller några kvarter får bredare gångbanor samt att gatan förses med åtgärder för att dämpa hastigheterna.

Bengt-Erik Andersson

protesterar mot förslaget att öppna Magnus Ladulåsgatan och Åsögatan för allmän trafik. Det är redan nu svårt för honom och de boende på Åsögatan 101 –109 att ta sig ut från garaget med bil p.g.a. att gatan är för trång. Trafiken har också ökat markant vilket gör gatan ännu trängre. Bengt-Erik kräver att Gfk och politikerna står fast vid sitt angivna löfte att se till att trafiken minskas på Åsögatan istället för att öka.

Claes Carlström

och 150 övriga boende på Ölandsgatan är emot kontorets förslag att dubbelrikta Ölandsgatan. En namninsamling har överlämnats. Ölandsgatan är kort och trång och den är inte dimensionerad för att fungera som trafikavlastande parallellgata till Ringvägen. Vidare anser Carlström att vänstersvängsförbuden som finns dels från Götgatan söderut, och dels från Skanstullsbron norrut ska omprövas och tas bort. Både Götgatan och Ringvägen är tillräckligt breda och har tillräckligt många filer för att kunna motivera och tillåta vänstersvängar vid denna korsning.

Stig Dingertz

tycker det är anmärkningsvärt att trafikplanen inte åtföljs av ett underlag som avser trafikbilden och flödena idag utan använder material daterat år 1994. Sedan dess har vissa omläggningar av trafikeringen skett.

Beträffande kollektivtrafiken på Södermalm är det märkligt att man endast hänvisar till att SL utreder busslinjenätet som kan påverka trafikplanen. Det enda man i praktiken gör är att omöjliggöra fortsatt trafik med buss nr 59 uppför Götgatan.

Vidare är det anmärkningsvärt att man har en så markant snedfördelning av planens investeringskostnader. 29 miljoner kr för cykeltrafikåtgärder av 35 miljoner kr.

Det är anmärkningsvärt att i förslagen om Götgatan åter tillåta biltrafik nedför Götgatsbacken som ändrades för tiotals år sedan av trafiksäkerhetsskäl. 1994 års flödesschema visar 2500 bilar vid östra Mariatorget, över 1000 på Bellmansgatan och över 2000 på St Paulsgatan. Det redovisas inte i planen att trafikflödena östra Mariatorget-Bellmansgatan är idag omvända och fler mot Götgatan som alla tvingas köra mot Söderledstunneln och Medborgarplatsen. Alla dessa bilar kommer åka Götgatan ned mot Gamla Stan i stället för Söderledstunneln. Det finns

ingen analys om vart trafiken från Högbergsgatan-Götgatan ned mot Medborgarplatsen och Söderledstunneln ska ta vägen. Dingertz motsätter sig därför förändringar i trafikföringen på Götgatan. Att öppna Magnus Ladulåsgatan är nödvändigt inte minst mot bakgrund av Götgatsproblematiken.

Bo Ericsson

påpekar att Münchensbacken mellan Kristinehovsgatan/Högalidsgatan och Eolsgatan/Heleneborgsgatan är skyltad som bussgata, men att förbudet mot biltrafik efterlevs dåligt. Syftet skall vara att förhindra fordonstrafik från att komma runt hörnet vid Münchensbacken in på Heleneborgsgatan.

U-B Holgersson

menar att polisen bör se till att genomfartstrafik ej förekommer på Magnus Ladulåsgatan mellan Rosenlundsgatan och Götgatan. Hon protesterar mot planerna att slopa genomfartsförbudet.

Holgersson menar vidare att den ursprungliga stadsplanen frångåtts gällande gatubredd för det tänkta huset Nattugglan 18 som idag är byggt.

Gatan har blivit smalare och det innebär bl.a. en högre koncentration av avgaser som drabbar de boende. Dessutom finns ett dagis på bottenvåningen som i allra högsta grad drabbas av detta.

Hyresgästerna i Kv. Vattenpasset 10

protesterar mot förslaget att slopa genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan. Man är kritisk till motiveringen att gatan skall tåla en trafikmängd på 10000 fordon/dag. Det skulle innebära en klar försämring för alla boende inom området. Förslaget anses oacceptabelt.

Följande krav ställs:

att trafikplanen gällande Magnus Ladulåsgatan omarbetas

att förbudet mot genomfart på Magnus Ladulåsgatan bibehålls

Vidare kräver man att hastigheten bör sänkas till 30 km/h på Magnus Ladulåsgatan, att tydliga skyltar om förbud mot genomfart sätts upp i hörnet Magnus Ladulåsgatan – Västgötagatan och att trafiksignaler sätts upp vid övergångsställena på gatan.

Om detta inte räcker för att minska trafiken bör en utredning göras rörande ytterligare trafik hinder på gatan.

Sten Leijonhufvud

tycker inte att trafikplanen är långsiktig och övergripande utan snarare en välmotiverad akut åtgärdslista.

De genomförda trafiksaneringsåtgärderna, t.ex. i Södra Katarina är väl inarbetade. De betyder mycket för att gång- och cykeltrafiken. De får därför inte brytas upp.

Götgatans norra del är full av avgaser, bilbuller och det är trångt på smala trottoarer. Gatan bör bli renodlad gågata enligt alternativ 1.

Medborgarplatsens nuvarande öst-västliga cykelförbindelse från Tjärhovsgatan mot Södra station, Tanto, Hornstull och vidare är ett viktigt Söderstråk och kan inte ersättas med den trånga dubbelriktade Högbergsgatan. Kontorets förslag om att denna måttliga cykeltrafik får passera torgets norra sida på väl utmärkt bana är bra.

Trafiken på Bondegatan öster om Renstiernas gata behöver lugnas ner. Ett utmärkt tillfälle skulle vara 46:ans förvandling till blåbuss.

Tjärhovsgatan bör utvecklas till ett bra alternativ för cykel.

Den befintliga avstängningen på Södermannagatan vid Katarina Bangata är väl motiverad, vilket även gäller Östgötagatan.

Angående kollektivtrafiken antyds förändringar som inte enbart är SL:s eller utförlarbolagens ensak. Planerna bör samordnas och integreras med trafikplanen med sikte på framkomlighet, överskådlighet och orienterbarhet.

Rustan Rydman

är emot upphävande av förbudet för genomfartstrafik på Magnus Ladulåsgatan.

Peter Terpstra

anser att förslaget om att gatorna inom området Östra Mariaberget får föreskriften gågata är bra, men kommer inte utan komplettering och justering få avsedd effekt utan endast leda till en förstärkt konflikt mellan de oskyddade trafikanterna och genomfartstrafikanterna i området. Terpstra föreslår en komplettering av kontorets förslag som innebär en fysisk avstängning av trafiken vid två strategiska punkter, den ena vid Bastugatan nr. 16 och den andra vid Bellmansgatan nr. 10. På så sätt skulle genomfartstrafiken elimineras, samtidigt som tillgängligheten med bil kvarstår till alla fastigheter i området.

Kontoret har föreslagit att delen av Östra Mariaberget som ligger öster om Blecktornsgränd och norr om Hornsgataspuckeln får föreskriften gågata. Enligt bestämmelser i trafikförordningen får fordon på gågata och gårdsgata inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. Eftersom delar av de föreslagna området har parkeringsförbud under dagtid 9-17 innebär ett förbud att parkera nattetid på dessa sträckningar att det kommer medföra stark opinion mot kontorets förslag bland de boende. Därför borde kontorets förslag justeras så att endast det område som idag har ständigt parkeringsförbud får föreskriften gågata.

Chinie Yung

anser att Götgatsbacken inte är byggd för tung trafik. Yung anser att Götgatan skall stängas av mellan Sankt Paulsgatan och Medborgarplatsen, varje fredag efter kl 19:00 fram till måndag kl 06:00. Anledningen till detta är att det inte sker några leveranser till restauranger och kaféer vid dessa tider.

Boende på Folkungagatan – Stig Tegle m.fl.

tycker att hastighetsdämpande åtgärder bör genomföras snarast på Folkungagatan, kombinerat med regelbundna hastighetskontroller. Man vill också att elektroniska skyltar ”Du kör för fort” sätts upp. Cykelbanor på Folkungagatan som föreslås i trafikplanen behövs och är viktiga. Man vill också ha en ombyggnad av Folkungagatans inledning vid Londonviadukten med fartsänkande åtgärder.

En totallösning behövs för korsningen Götgatan – Folkungagatan. Intervaller med tillåten högersväng kombinerat med rött ljus för fotgängare skapar ett särskilt riskmoment då många gångtrafikanter inte uppfattar att högersvängande trafik är tillåten.

Folkungagatan är hårt belastad av yrkestrafik med kraftigt störande buller som följd. Åtgärder behövs för att begränsa trafiken. Man vill införa särskilda tillstånd för den nyttotrafik som serverar och behövs på Söder och samtidigt begränsa genomfartstrafiken. Turistbussar bör endast tillåtas på vissa gator och körsträckorna begränsas. Bullernivåerna från motorcyklar är också mycket höga, och man efterlyser poliskontroller av avgassystem.

Man efterlyser också förbättrad belysning, förbättrad städning, utökade parkeringsmöjligheter samt ökad kapacitet på det övriga gatunätet för att kunna avlasta Folkungagatan.

Cecilia Blom

tycker att avstängningen för obehöriga bilister på Klevgränd har dålig efterlevnad. Gatan lämpar sig inte för trafik på den smalare delen av gatan, då det är allt för trångt för att boende skall kunna ta sig in och ut från bostäderna på ett säkert sätt. Idag används gatan som smitväg av i synnerhet taxibilar. Remissvaret är påskrivet av elva boende på Klevgränd.

Ibe Cederberg

menar att Götgatan bör stängas av vid S:t Paulsgatan – Urvädersgränd. Östgöttagatan bör också enkelriktas norrut mellan Högbergsgatan och Mosebacke. Vidare anser Cederberg att följande avstängningar mellan kl 11–06 bör göras:

S:t Paulsgatan mellan Repslagargatan och Götgatan

Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hökensgatan.

Hervor Sjöstrand

, boende på Hökensgatan 6, tycker att idén om ändrad körriktning på Hökensgatan är vettig med tanke på att trafiken blir begränsad p.g.a. avstängningen på Götgatan mellan klockan 11 – 06.

Skinnarvikens Äldrecentrum

protesterar mot en eventuell indragning av busshållplatsen vid Skinnarviken. Utan möjlighet till påstigning vid Skinnarviken skulle många äldre vara helt isolerade från kollektiva färdmedel.

Områdesvis sammanfattning

Götgatan

Cykelfrämjandet

anser att båda förslagen angående Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arks gränd är bra men alternativ 2 är att föredra eftersom måttlig biltrafik ger bättre framkomlighet.

Cykelbranschrådet

stöder alternativ 2. Detta alternativ bedöms vara det bästa för cyklisternas framkomlighet och innebär troligen färre konflikter mellan cyklister och fotgängare än alternativ 1.

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltning

förordar alternativ 1 angående Götgatsbacken. Detta för att minska trafiken så mycket som möjligt. Förvaltningen anser vidare att gångbanorna i Götgatsbacken behöver breddas.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

ställer sig positiva till att inrätta gågata på Götgatsbacken enligt alternativ 1 i trafikplanen. Enbart nyttotrafik bör tillåtas klockan 06.00-11.00 och inte all motorfordonstrafik, som föreslås nu, på de sträckor som övrig tid stängs av för motorfordon. Trottoarerna ska tas bort så att hela gatan blir i samma nivå. Nämnden ser vissa svårigheter som följer av omläggningen av trafiken på angränsande gator, till exempel önskemål av Katarina Norra skola om att föra en del av Tjärhovsgatan till skolgård. Det har nämnden tidigare ställt sig bakom och det vill man ska genomföras. Det blir svårt att med bil ta sig fram till Hökens gata, Svartensgatan och sista delen av S:t Paulsgatan. Nämnden vill att kontoret utreder om alternativa tillfartsvägar kan åstadkommas.

Stadsbyggnadskontoret

förordar alternativ 1 av de presenterade alternativen angående Götgatan men vill att ytterligare alternativ analyseras. Tex bör möjligheterna att helt stänga av gatan för genomfartstrafik och endast tillåta varutransporter och trafik till och från fastigheterna studeras. Det kommer bli mycket viktigt med tydlig skyltning för att underlätta orienteringen i området.

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

anser att förslaget (alt. 1) med ändrad riktning av trafiken och möjlighet till gågata under större delen av dygnet förefaller vara en stor förbättring av både säkerhet och trivsel. Förslagets svaghet är att stora svårigheter uppstår för de trafikanter som inte når Söderledstunneln norrifrån och som vill

transportera sig norrut mot Cityområdet eller som vill färdas mot östra Södermalm.

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd

säger nej till både alternativ 1 och 2. Anledningen är att om trafiken enkelriktas norrut medför det sannolikt en kraftigt ökad biltrafik från östra Mariaområdet som kommer att föras på S:t Paulsgatan och norrut via Götgatan mot Södermalmstorg. De alternativa färdvägarna kommer att vara mindre attraktiva för biltrafiken vilket flera boende och olika föreningar har redovisat.

För att minska belastningen på Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Högbergsgatan kan istället Repslagargatan enkelriktas söderut.

Stockholms nyttotrafikkommitté

anser att förslaget om att ändra riktningen på trafiken vid Götgatsbacken måste ses över noga och konsekvenserna för näringsidkarna bör utredas med angöring endast under tiden 6-11. Ytterligare begränsningar av tillgängligheten kommer leda till att antalet distributionsfordon kommer att öka under den korta tid som står till förfogande för leveranser.

Svensk Handel

tycker att en förutsättning för att vända trafiken på Götgatsbacken är att den nyttjas för störande genomfart. Ett underlag som bekräftar det vore bra. En vändning av trafiken som föreslås innebär att vissa gators körriktning förändras. De yrkesverksamma i området Svensk Handel talat med anser inte att förändringen i stort gynnar dem som bor eller driver företag på Södermalm. Trafiksituationen vid Slussen kan även försämrats ytterligare när all trafik in på Hornsgatan måste samlas i ett körfält.

Stockholms Handelskammare

tror inte att en vändning av trafiken på Götgatsbacken skulle ge någon väsentlig minskning av genomfartstrafiken. Götgatsbacken har förmodligen inte någon genomfartstrafik p.g.a. den kaotiska situation som råder där. Det finns en risk för att trafiksituationen vid Slussen försämrats om all trafik söderut måste svänga in i det enda körfält som svänger in på Hornsgatan. Stockholms Handelskammare motsätter sig en avstängning av gatan.

Handikapprådet Maria-Gamla Stan

förordar alternativ 2, så att cyklisterna som kör från Hornsgatan mot trafiken får uppförsbacke och därmed sänkt hastighet. Det är positivt att biltrafiken norrut stimuleras att använda tunneln.

HSB Distrikt Södermalm

HSB bedömer att alternativ 1 i trafikplanen gällande Götgatan är det mest lämpliga. Dock kvarstår problemet med mötet gående/cyklist i sträckningen S:t Paulsgatan och Hornsgatan.

Trafik från S:t Paulsgatan, som vill fortsätta söderut mot Skanstull, måste efter den föreslagna omläggningen enligt alternativ 1 och 2 ta vägen via Repslagargatan över Högbergsgatan till Rosenlundsgatan och sedan till Ringvägen. Rosenlundsgatan har redan idag, vilket också framgår av trafikplanen längre fram, en hög trafikmängd.

Det är en nackdel att högersvängen från Högbergsgatan mot Götgatan och vidare genom tunneln norrut försvinner. Ett tredje alternativ att överväga kunde enligt distriktsstyrelsen därför vara att den nuvarande trafikföringen kvarstår (men genomförande av dubbelriktad cykeltrafik) men att fordon endast tillåts mellan klockan 06.00 och 11.00 mellan Högbergsgatan och Svartensgatan samt mellan Hökens gata och S:t Paulsgatan. Detta alternativ ger för Götgatans del också den önskade bättre miljön och förändring till gågata under en del av dagen.

Katarina Brandstation

Förslaget att ändra riktning på Östgötagatan försvårar brandkårens framkomlighet. Ändringen av Götgatan/Götgatsbacken påverkar inte brandförsvaret. Den bästa lösningen för att korta körtiderna för utryckningsfordon vore att ändra riktningen på Tjärhovsgatan från Östgötagatan mot Götgatan. På så sätt skulle man vid utryckning kunna undvika korsningen Götgatan – Folkungagatan där tillbud ständigt uppstår.

Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn

anser att på sikt bör Götgatan bli renodlad gågata. I avvaktan på den slutliga lösningen tillstyrker LPR Gfk:s förslag enligt alternativ 1. Alternativ 2 avstyrkes. LPR vill understryka att om alternativ 1 skall kunna fungera så måste de tilltänkta två fysiska hindren mellan Högbergsgatan och S:t Paulsgatan verkligen vara effektiva. Ett särskilt problem är att Gfk:s förslag medger biltrafik dygnet runt från S:t Paulsgatan norrut på Götgatan mot Hornsgatan och Slussen. Det betyder att det på Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan kommer det även i fortsättningen bli en farlig trafiksituation. Även på nordligaste delen av Götgatan bör motorfordonstrafik vara tillåten endast mellan kl 6-11. Enligt alternativ 1 kan busslinje 59 inte längre gå kvar i Götgatsbacken. Det är en nackdel för de boende i området men får anses vara uppvägd av den goda tillgång av tunnelbaneförbindelser som finns i området.

Avstängningen vid Mosebacke torg tillstyrks.

NTF Stockholms län

tycker att en begränsning av trafiken på Götgatsbacken är välkommet eftersom en stor del av de som använder gatan är oskyddade trafikanter som behöver mycket gaturum.

Maria-Södra stations socialdemokratiska förening

stöder förslaget att förhindra genomfartstrafik på Götgatan.

Svenska Taxiförbundet

anser att området runt Götgatans norra del redan är ett svårerservat område och att de föreslagna åtgärderna riskerar att försämra tillgängligheten ännu mer. Förslaget innebär att det blir krångligt att ta sig upp till Högbergsgatan från Folkungagatan. Taxiförbundet föreslår därför att Östgötagatan förblir enkelriktad norrut.

Folkpartiet Maria-Gamla Stan

tycker att förslaget att göra Götgatsbacken till gågata är angeläget och efterlängtat. Förslaget att tillåta distributionstrafik vissa tider och att enkelrikta kvarvarande trafik norrut förefaller bra.

Stadsmuseiförvaltningen

har ur kulturhistorisk synvinkel inga synpunkter på trafikplanen förutom vad gäller Götgatans trafikföring. Götgatan utgör en viktig del av 1600-talets stadsplanstruktur som är av riksintresse för kulturminnesvården. Den norra delen av gatan mellan Hornsgatan och Medborgarplatsen bevarar den äldre gatubredd och ur kulturhistorisk synvinkel är det därför viktigt att gatan bevaras som genomgående gata med omgivande trottoarer och enhetlig gatubeläggning. Ingen del av gatan får därför behandlas som platsbildning eller torg.

Bostadsrättsföreningarna Överdäcket och Saturnus

anser angående ändrad trafikföring på Götgatsbacken att alternativ 2 är att föredra eftersom det troligtvis inte ger ökad trafiktillströmning till deras gator.

Bostadsrättsföreningen Björns Trädgård IV

anser att en omläggning av trafiken på Götgatan enligt alternativ 1 är att föredra. Alternativ 1 anses ge avsevärda fördelar såväl miljömässigt som kommersiellt jämfört med dagens läge i form av olustig miljö, olycksrisker och trängsel mellan bilar och oskyddade fotgängare/kunder.

Det finns dock ett antal problem som kan tillkomma på angränsande gator till Götgatan. Det finns en olycksrisk på den mycket smala trottoaren på Östgötagatans västra sida mellan Kapellgränd och Tjärhovsgatan, där oskyddade trafikanter möter biltrafik i hög fart. Därför föreslås att bilparkering återinförs på båda sidorna av Östgötagatan mellan Kapellgränd och Tjärhovsgatan samtidigt som parkeringen upphör mellan Götgatan och Östgötagatan.

För att klara brandkårens behov av snabb utryckning bör Tjärhovsgatan dubbelriktas mellan Östgötagatan och Götgatan. Av samma anledning samt för att underlätta tillfartstrafik till Söderledstunneln bör även Götgatan dubbelriktas mellan Högbergsgatan och Noe Arks gränd.

Behovet av lugn biltrafik utanför parkleken i Björns Trädgård tillgodoses genom införande av hastighetsbegränsningen 30 km/h.

Stig Dingertz

tycker det är anmärkningsvärt att i förslagen om Götgatan åter tillåta biltrafik nedför Götgatsbacken som ändrades för tiotals år sedan av trafiksäkerhetsskäl. 1994 års flödesschema visar 2500 bilar vid östra Mariatorget, över 1000 på Bellmansgatan och över 2000 på St Paulsgatan. Det redovisas inte i planen att trafikflödena östra Mariatorget-Bellmansgatan är idag omvända och fler mot Götgatan som alla tvingas köra mot Söderledstunneln och Medborgarplatsen. Alla dessa bilar kommer åka Götgatan ned mot Gamla Stan i stället för Söderledstunneln. Det finns ingen analys om vart trafiken från Högbergsgatan-Götgatan ned mot Medborgarplatsen och Söderledstunneln ska ta vägen. Dingertz motsätter sig därför förändringar i trafikföringen på Götgatan.

Sten Leijonhufvud

anser att Götgatans norra del är full av avgaser, bilbuller och det är trångt på smala trottoarer. Gatan bör bli renodlad gågata enligt alternativ 1.

Ibe Cederberg

menar att Götgatan bör stängas av vid S:t Paulsgatan – Urvädersgränd. Östgötagatan bör också enkelriktas norrut mellan Högbergsgatan och Mosebacke. Vidare anser Cederberg att följande avstängningar mellan kl 11–06 bör göras:

S:t Paulsgatan mellan Repslagargatan och Götgatan

Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hökensgatan.

Chinie Yung

anser att Götgatsbacken inte är byggd för tung trafik. Yung anser att Götgatan skall stängas av mellan Sankt Paulsgatan och Medborgarplatsen, varje fredag efter kl 19:00 fram till måndag kl 06:00. Anledningen till detta är att det inte sker några leveranser till restauranger och kaféer vid dessa tider.

Kontorets kommentarer

Förslag till ändrad trafikföring av Götgatsbacken enl. alternativ 1 är i stort sett identiskt med det förslag som kontoret tog fram 1999 på uppdrag av dåvarande nämnd sommaren 1998. Samråd skedde då bl a med resp stadsdelsförvaltning, Götgatans Företagarförening och Katarina Brandstation. Förslaget mottogs positivt från de flesta håll.

Bostadsföreningar utmed parallellgator var oroade över att trafikökning kunde uppstå på dessa gator. Brandkåren befarade försämrade möjligheter att komma norrut. Som följd av dessa synpunkter har justeringar gjorts i det nu framlagda förslaget. Det är därför lite förvånande att Svensk Handel och Handelskammaren befarar försämringar för de yrkesverksamma i området, när företagarföreningen ställer sig positiv.

Några ifrågasätter om det är någon genomfartstrafik i Götgatsbacken. Tidigare undersökningar visar att ca 2000 fordon/dygn är måltrafik till

Götgatan norr om Högbergsgatan och som huvudsakligen kommer från Hornsgatan/Södermalmstorg. Det finns inget som tyder på att någon större förändring har skett. Av de ca 4500 fordon/dygn som kommer in på Götgatsbacken från detta håll torde ca 2500 vara genomfartstrafik.

Många remissinstanser påtalar den försämrade möjligheten att nå Söderledstunneln via Noe Arksgränden från Högbergsgatan om även denna del av Götgatsbacken enkelriktas norrut. Skälet till att även denna del föreslås få samma riktning som resten av Götgatsbacken är huvudsakligen att varuförsörjning till butiker och restauranger inte skall ledas via Högbergsgatan och andra mindre lämpliga gator.

Kontoret har undersökt möjligheten att dubbelrikta Götgatan mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden trots den smala körbanebredd. Utrymme för dubbelriktad trafik och angöring på hela sträckan finns inte. Det går heller inte att minska gångbanebredderna då dessa är smala redan idag. Då angöringsbehovet är något måttligare än norr om Högbergsgatan bedömer kontoret att angöring kan ske från två eller tre lastzoner. När det står en lastbil vid lastzonen kan två bilar mötas, men knappast en lastbil och en bil. Därför bör lastzonerna inte gälla under dagens mest högtrafikerade timmar. En fördel med detta förslag är också att Östgötagatan, Kapellgränd och Katarina Västra Kyrkogata kan bibehålla nuvarande riktningar som bl a underlättar utryckning norrut från Katarina Brandstation. En nackdel är att den efterlängtade förlängningen av gröntider för fotgängare vid signalreglerat övergångsställe mellan Medborgarplatsen och Björn Trädgårds tunnelbanenedgång blir mer begränsad.

Den dåliga framkomligheten på sträckan förutsätter enligt kontorets uppfattning att resten av Götgatsbacken utförs enligt alternativ 1, dvs med avstängningar mellan kl 11.00 och 06.00.

Medborgarplatsen

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

tycker att förslaget till ändrad trafikföring på Medborgarplatsen är mycket positivt, eftersom fordonstrafiken begränsas till torgets södra del runt Medborgarhuset. Cykeltrafiken måste få en annan lösning för att skydda fotgängare och barn trots att en stor del av den nuvarande cykelströmmen kommer att försvinna i och med att Götgatan kan användas i nord-sydlig riktning. Det återstår att lösa cykeltrafiken i öst-västlig riktning med ett annat alternativ med ett annat alternativ än Medborgarplatsen som cykelstråk. Förvaltningen önskar att GFK gör en analys om en kommande förlängning av Södermalmsallén ända fram till Västgötagatan, längs vilken sträcka cykeltrafik kan tillåtas.

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd

tillstyrker förslaget med att föra trafik till Medborgarhuset med en mindre slinga runt Medborgarhuset med infart från Folkungagatan och utfart mot Götgatan.

Stadsbyggnadskontoret

ser positivt på förslaget att ta bort körslingan runt torget och istället ersätta denna med en slinga runt Medborgarhuset. Cykling över torget innebär risk för konflikter med gående. Mot bakgrund av att det är svårt att finna godtagbara alternativ för den öst-västliga cykeltrafiken förbi området accepterar kontoret en tydligt markerad cykelbana längs norra sidan av torget.

Cykelfrämjandet

anser att förslaget om att Medborgarplatsen förbjuds för cykeltrafik inte kan accepteras. Nuvarande system fungerar och cykelförbud skulle leda till otillåten trafik som skulle ta olämpliga vägar.

HSB Distrikt Södermalm

tillstyrker förslaget med en mindre slinga runt Medborgarhuset med infart från Folkungagatan, under förutsättning att möjligheter för av- och påstigning för besökande till söderhallarna och Biopalatset Söder tillgodoses.

Handikapprådet Maria-Gamla Stan

upplever en rädsla att tillgängligheten till olika lokaler vid Medborgarplatsen försvåras och att angöring kommer att överstiga de 10 meter som Utemiljöprogrammet rekommenderar om körslingan tas bort och enda tillfarten blir från Folkungagatan runt Medborgarhuset. På torget bör det finnas minst fem Handikapparkeringsplatser. Det är positivt att cykeltrafiken över torget minskar genom att Götgatan öppnas för cykeltrafik norrut. Cykeltrafiken i öst-västlig riktning skulle kunna tas bort genom att

ledas över Swedenborgsgatan-Högbergsgatan resp Södermalms allé - Magnus Ladulåsgatan – Västgötagatan- Åsögatan , som anges som alternativ. Dock utan trappor.

Stockholms nyttotrafikkommitté

menar att förslaget till ombyggnad av Medborgarplatsen måste ses över mot bakgrund av angöringsbehovet, bl.a. till de kontorslokaler som finns i Saluhallsbyggnaden.

Sten Leijonhufvud

tycker att Medborgarplatsens nuvarande öst-västliga cykelförbindelse från Tjärhovsgatan mot Södra station, Tanto, Hornstull och vidare är ett viktigt Söderstråk och kan inte ersättas med den trånga dubbelriktade Högbergsgatan. Kontorets förslag om att denna måttliga cykeltrafik får passera torgets norra sida på väl utmärkt bana är bra.

Kontorets kommentarer

Utbyggnad pågår för den nya trafikföringen runt Medborgarhuset och nya serveringsbyggnader mm som skall vara klar 1 maj 2003.

Nyttotrafikkommittén och handikapprådet efterlyser fler angöringsmöjligheter. Detta är en svår avvägning att göra eftersom det strider mot ambitionen att göra torget så bilfritt som möjligt. En utökning av angöringen vid Medborgarhuset kommer dock att ske.

Cykeltrafiken måste vara kvar på torget i avvaktan på att Götgatsbacken kan dubbelriktas för cykeltrafik. Pågående detaljstudier visar dock att denna cykelförbindelse får en avsevärt försämrad standard varför det är angeläget att få ett beslut om dubbelriktad cykeltrafik i Götgatsbacken. Önskemålet från Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning och handikapprådet att därefter helt befria torget från cykeltrafik anser kontoret liksom cykelorganisationer kan bli svårt då flera målpunkter finns på torget och de alternativa öst-västliga förbindelserna har mycket lägre standard. Södermalmsalléns förlängning till Västgötagatan ger en viss förbättring för alléns måttliga cykeltrafik men kontakt med Medborgarplatsen måste ändå ske via trappor. Kontoret vidhåller att kvarvarande öst-västlig cykeltrafik kommer att vara så måttlig i förhållande till dagens cykeltrafik att den endast marginellt kommer att störa torgets verksamheter. Då andelen arbetsresor dessutom blir liten kommer förhoppningsvis hastigheterna också att reduceras.

Avstängningar

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd

vill tillåta genomfart på Södermannagatan vid Katarina Bangata och att hastighetsdämpande åtgärder införs i samband med öppnandet.

Vidare vill nämnden att fordonstrafik skall vara fortsatt tillåten runt Mosebacke torg. Nämnden bedömer att nackdelen att bli av med ett så stort antal parkeringsplatser, som en avstängning skulle innebära, är för stor.

Genomfartstrafik ska tillåtas hela dygnet på Södermannagatan mellan Folkungagatan och Skånegatan.

Magnus Ladulåsgatan kommer efter trafikomläggningen kring Götgatan att bli viktig för transporter till västra Södermalm, särskilt under den tid då stora byggen pågår på Ringvägen. Nämnden vill därför öppna gatan för genomfartstrafik. Man anser också att utbyggnaden av cykelbanor skall fortsätta, men de ska i möjligaste mån byggas skilda från biltrafiken, mellan parkerade bilar och trottoarer.

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

stödjer Gfk:s förslag till vägkuddar om fysisk avstängning ej är möjlig på Bergsundsgatan. De beklagar samtidigt att en fysisk avstängning i form av spårviddshinder eller hydrauliska pollare inte är möjlig med hänsyn till att taxitrafik måste tillåtas passera.

Förvaltningen är överens med GFK om att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan kan slopas. Gatan som redan en betydande smittrafik och har bättre förutsättningar än Högbergsgatan bör dubbelriktas, åtminstone under de närmaste åren då framkomligheten förväntas bli försämrade på Ringvägen med anledning av planerade byggnationer.

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd

tillstyrker förslaget att Magnus Ladulåsgatan bör öppnas för genomfart.

Stig Dingertz

anser att Magnus Ladulåsgatan måste öppnas för genomfart. Detta är nödvändigt inte minst mot bakgrund av Götgatsproblematiken.

Cykelfrämjandet

anser att avstängningen på Bergsundsgatan bör utformas så att smittrafik i möjligaste mån förhindras

Man anser vidare att Magnus Ladulåsgatan fortsättningsvis bör vara avstängd för genomfartstrafik eftersom det finns många barnfamiljer och ett antal skolvägar i området.

HSB Distrikt Södermalm

föreslår att gatu- och fastighetskontoret överväger, om inte utfart kan ske med högersväng ut på Långholmsgatan från Högalidsgatan och att samtidigt hastighetsdämpande åtgärder genomförs på gatan vid entrén till lekparken.

HSB tillstyrker övriga föreslagna borttaganden av genomfartsförbud på Södermalm. HSB återoppar Gfk:s skäl till ställningstagande.

Lokala pensionärsrådet inom Katarina-Sofia sdn

tillstyrker kontorets förslag att endast tillåta leveranser till kvarteret på Mosebacke torgs östra och norra sida.

Förslaget om vägkuddar på Södermannagatan vid Katarina Bangata tillstyrks.

Rutger Fuchsgatan föreslås öppnas för allmän trafik.

Polismyndigheten i Stockholms län

delar Gfk:s uppfattning om att Bergsundsgatan och Södermannagatan bör kompletteras med hastighetsdämpande anordningar.

Vid Bergsundsgatan menar man att genomfartsförbudet kan tidsbegränsas till de tidpunkter då det kan befaras uppstå köer på Långholmsgatan. Uppsättande av tilläggstavlor bör prövas i kombination med kontorets förslag till hastighetsdämpande anordning.

Med hänsyn till närheten till skolan finner man det inte lika självklart att föreslå samma lösning på Södermannagatan som på Bergsundsgatan. Alternativet är att öppna för genomfart längs Östgötagatan. Man bedömer att risken för längre genomfart längs denna gata väsentligt minskar efter de förslag till ändringar som kontoret lämnat beträffande Götgatsbacken.

Vidare delar man kontorets uppfattning om att efterlevnaden av genomfartsförbuden kräver ständig övervakning.

PRO Högalid

anser i enlighet med trafikplanen att enbart bussar och taxi skall trafikera den för övrig motorfordonstrafik avstängda delen Bergsundsgatan – Lindvallsplan och beklagar att förbudet inte efterlevs. Då polisen tydligen inte har resurser att övervaka den här typen av förbud, godtar vi gatu- och fastighetskontorets förslag med vägkuddar, som dämpar hastigheten.

PRO Högalid uppmärksammar även problemen i Münchensbacken mellan Kristinehovsgatan/Högalidsgatan och Eolsgatan/Heleneborgsgatan, där det framgår av skyltar att gatan är bussgata, vilket skall hindra otillåten fordonstrafik att komma runt hörnet vid Münchensbacken in på Heleneborgsgatan. Här liksom vid Bergsundsgatan – Lindvallsplan efterlevs förbudet dåligt. Det krävs ytterligare åtgärder för att stävja den otillåtna trafiken.

När det gäller Högalidsgatan – Långholmsgatan ser PRO fram emot en avstängning av utfart och infart i denna korsning, om linje 66 kan få en annan sträckning, som då skulle möjliggöra avstängningen.

Södra Stations trafikgrupp

är oroad över förslaget att öppna Magnus Ladulåsgatan för genomfartstrafik. Det går emot tidigare trafikplan där området definierats som bostadsområde. Hela Södra Stationsområdet karakteriseras av många oskyddade trafikanter som rör sig över vägarna. Såväl Magnus Ladulåsgatan, Rosenlundsgatan, Högbergsgatan, Swedenborgsgatan samt Timmermansgatan är utformade så att fordonstrafiken alltför ofta kör för fort. Södermalms genomfartstrafik kan mycket väl genomföras med en maxhastighet på 30 km/h.

Maria-Södra stations socialdemokratiska förening

anser att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan inte kan slopas med hänvisning till ombyggnadsarbeten vid Skanstull. Förbudet är självfallet svårövervakat, och bör därför kompletteras med en hastighetsbegränsning till 30 km/h och/eller fysiska hinder.

Man stöder förslaget att förhindra genomfartstrafiken genom Östra Mariaberget, men åtgärden bör utformas så att parkeringsmöjligheterna inte försämras.

Boende i Kv. Vattenpasset 10

kräver att förbudet mot genomfart på Magnus Ladulåsgatan bibehålls. Man vill också ha en sänkning av hastigheten till 30 km/h, förtydligad skyltning om genomfartsförbudet och trafiksignaler vid övergångsställena på gatan.

Sten Leijonhufvud

tycker den befintliga avstängningen på Södermannagatan vid Katarina Bangata är väl motiverad, vilket även gäller Östgötagatan.

Peter Terpstra

föreslår en komplettering av kontorets förslag vilket innebär en fysisk avstängning av trafiken vid två punkter, den ena vid Bastugatan nr. 16 och den andra vid Bellmansgatan nr. 10. På så sätt skulle genomfartstrafiken elimineras. För att inte minska antalet parkeringsplatser i området bör endast det område som idag har ständigt parkeringsförbud få föreskriften gågata.

Folkpartiet Maria-Gamla Stan

Förslaget att åter öppna Magnus Ladulåsgatan för genomfart förefaller väl motiverat ur helhetsperspektiv. Ett öppnande förutsätter dock att gatan får en farddämpande utformning.

Bostadsrättsföreningen Nattugglan 18

är kritiska till förslaget om att öppna Åsögatan för allmän och fri genomfart. Man vill ha en fysisk avstängning med bom som kan styras av buss och taxi.

Bengt-Erik Andersson

protesterar mot förslaget i trafikplanen att öppna Magnus Ladulåsgatan och Åsögatan för allmän trafik. Det är redan nu svårt för honom och de övriga boende på Åsögatan 101 –109 att ta sig ut från garaget med bil p.g.a. att gatan är för trång. Trafiken har också ökat markant vilket gör gatan ännu trängre. Bengt-Erik kräver att Gfk och politikerna står fast vid sitt angivna löfte att se till att trafiken minskas på Åsögatan istället för att öka.

Rustan Rydman

är emot upphävande av förbudet för genomfartstrafik på Magnus Ladulåsgatan.

U-B Holgersson

menar att polisen bör se till att genomfartstrafik ej förekommer på Magnus Ladulåsgatan mellan Rosenlundsgatan och Götgatan. Hon protesterar mot planerna att slopa genomfartsförbudet.

Holgersson menar vidare att den ursprungliga stadsplanen frångåtts gällande gatubredd för det tänkta huset Nattugglan 18 som idag är byggt.

Gatan har blivit smalare och det innebär bl.a. en högre koncentration av avgaser som drabbar de boende. Dessutom finns ett dagis på bottenvåningen som i allra högsta grad drabbas av detta.

Ibe Cederberg

menar att Götgatan bör stängas av vid S:t Paulsgatan – Urvädersgränd. Östgötagatan bör också enkelriktas norrut mellan Högbergsgatan och Mosebacke. Vidare anser Cederberg att följande avstängningar mellan kl 11–06 bör göras:

S:t Paulsgatan mellan Repslagargatan och Götgatan

Götgatan mellan S:t Paulsgatan och Hökensgatan.

Cecilia Blom

och tio andra boende på Klevgränd anser att avstängningen för obehörig biltrafik på Klevgränd har dålig efterlevnad. De boende anser att det är ett stort riskmoment att ta sig in och ut från bostäderna på den trånga gatan p.g.a. smittrafik med höga hastigheter.

Kontorets kommentarer

Många boende utmed Åsögatan-Västgötagatan-Magnus Ladulåsgatan motsätter sig av naturliga skäl att förbudet mot genomfartstrafik mellan Götgatan och Rosenlundsgatan slopas. Brf Nattugglan hänvisar till ett löfte

från Stadsbyggnadskontoret i samband med genomförandet av ny detaljplan för kv Gamen, där gatubredden minskades på Åsögatan från 24 m till 18 m, att åtgärder skall vidtas så att trafiken inte ökar. Gatu- och fastighetskontoret finner det dock svårt att helt uppfylla ett sådant löfte så länge utökade utbyggnadsprojekt påbörjas utan att trafikminskande åtgärder motsvarande det tidigare "Dennispaketet" tas fram.

Kontoret anser dock fortfarande att förbudet skall slopas och att trafikökningen i praktiken inte blir så påtaglig eftersom efterlevnaden av nuvarande förbud är så dålig.

Kollektivtrafik

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

anser att det är mycket viktigt att kollektivtrafiken ges de förutsättningar som krävs. Förvaltningen förväntar sig en ny analys av de trafiksituationer som kan uppstå när SL:s översyn av busslinjenätet är klart.

Maria-Gamla Stans stadsdelsnämnd

Nämnden ser det som märkligt att kollektivtrafiken behandlas med endast fyra rader. Det lämnas inga synpunkter eller önskemål om förändringar och förbättringar av det nuvarande linjenätet utan konstateras att det inom SL pågår en översyn av busslinjenätet. SL bör utveckla och förbättra samrådsförfarandet med berörda stadsdelar.

AB Storstockholms lokaltrafik

påpekar att gatukorsningen mellan Ringvägen och Götgatan är utrustad med bussprioritering för de stomlinjebussar som trafikerar korsningen. Kommande byggnation av gångtunnel och därmed ombyggnad av korsningen får inte påverka denna viktiga bussprioritet.

SL planerar att flytta busslinje 59, som trafikerar Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arks gränd, så att den istället trafikerar Söderledstunneln. Därför menar man att ingen av de två alternativa trafiklösningarna på Götgatan kommer att påverka busslinje 59.

De föreslagna vägkuddarna på Bergsundsgatan samt på Södermannagatan accepteras av SL under förutsättning att de placeras på ett sådant sätt att bussarna kan passera rakt över dem.

Den i planförslaget nämnda linje 66 kommer att behålla nuvarande trafikering längs Högalidsgatan öster om Långholmsgatan. Åtgärderna på Bondegatan bör utredas i samråd med SL.

Om åtgärder vidtas för att minska biltrafiken på Rosenlundsgatan med hänvisning till utnyttjande av Ringvägen skulle detta medföra förbättringar av busstrafikens framkomlighet.

Kajområdet i Norra Hammarbyhamnen trafikeras av busslinje 55. SL anser att en hållplats på kajen bör övervägas för att förbättra resmöjligheterna för de som reser med färjan Emelie från Hammarby sjöstad.

Stockholms nyttotrafikkommitté

pekar på att Södermalm berörs av kollektivtrafikfrågor som inte behandlas i trafikplanen. Busstrafikens dragning har stor betydelse för trafikmiljön. Exempelvis borde en diskussion föras om busstrafik på Götgatan är motiverad mot bakgrund av den besvärliga trafikmiljön och de goda kollektivtrafikalternativ som finns i form av tunnelbana och pendeltåg.

PRO Högalid

vill understryka att bussförbindelsen med Skinnarvikens servicehus bibehålls. Det är av yttersta vikt för de boende i servicehuset att kollektivtrafiken bibehålls. PRO Högalid vill i sammanhanget också understryka behovet av bättre kollektivtrafik till Södersjukhuset.

Brf Nattugglan 18

tycker att förslaget om att taxi och kollektivtrafik skulle beredas med genomfart med hjälp av ett identifieringssystem som styr en bom är bra. Planen tyder på en sådan kunskap om den faktiska trafiksituationen att alternativet bör utvärderas.

Bostadsrättsföreningen Keders

vill ha åtgärder utförda på Bondegatan om busslinje 46 blir s.k. stomlinje i framtiden. Man föreslår att Bondegatan på sträckningen från Renstiernas Gata och österut något eller några kvarter får bredare gångbanor samt att gatan förses med åtgärder för att dämpa hastigheterna.

Stockholms Handelskammare

anser att trafikplanen inte behandlar några kollektivtrafikfrågor. Exempelvis borde en diskussion föras om busstrafik på Götgatan är befogad. Handelskammaren anser vidare att kollektivtrafikkörfältet på Liljeholmsbron bör tas bort samtidigt som en ingående analys av behovet av busstrafik på bron bör göras.

Skinnarvikens Äldrecentrum

protesterar mot en eventuell indragning av busshållplatsen vid Skinnarviken. Utan möjlighet till påstigning vid Skinnarviken skulle många äldre vara helt isolerade från kollektiva färdmedel.

Stig Dingertz

anser beträffande kollektivtrafiken på Södermalm att det är märkligt att man endast hänvisar till att SL utreder busslinjenätet som kan påverka trafikplanen. Det enda man i praktiken gör är att omöjliggöra fortsatt trafik med buss nr 59 uppför Götgatan.

Sten Leijonhufvud

Angående kollektivtrafiken antyds i trafikplanen förändringar som inte enbart är SL:s eller utförarbolagens ensak. Planerna bör samordnas och integreras med trafikplanen med sikte på framkomlighet, överskådlighet och orienterbarhet.

Kontorets kommentarer

I augusti 2002 genomförde SL en del förändringar i linjenätet på Södermalm. Linje 59 trafikerar sedan dess sträckan Vintertullen-Södersjukhuset via Slussen. Den slutade samtidigt trafikera Götgatsbacken och kör nu i Söderledstunneln i båda riktningarna. Linje 66 och 46 ändrade också sträckningar på östra Södermalm. Linje 66 kör nu Tegelviksgatan-Folkungagatan-Erstagatan-Bondegatan-Nytorrgsgatan-Folkungagatan (tidigare Barnängsgatan-Bondegatan-Erstagatan-Folkungagatan). Linje 46 kör nu Tegelviksgatan-Bondegatan-Erstagatan-Folkungagatan-Renstiernas gata (tidigare Tegelviksgatan-Bondegatan-Renstiernas gata). SL planerar att göra ännu en förändring gällande linje 66 under våren 2003. 66:an kommer då köra Tegelviksgatan-Bondegatan-Nytorrgsgatan-Folkungagatan. Anledningen är att den nuvarande sträckningen fått en del kritik, och man anpassar sig nu efter allmänhetens önskemål.

Dubbelriktning**Katarina-Sofia stadsdelsnämnd**

anser att Ölandsgatan inte bör dubbelriktas enligt förslaget i trafikplanen. Det finns ingen anledning att belasta denna renodlade bostadsgata med ytterligare trafik. Den är redan utsatt för mycket genomfartstrafik mellan Götgatan och Ringvägen.

Maria-Gamla Stans stadsdelsförvaltning

anser att förutsättningar att dubbelrikta fler gator på Södermalm eller öppna befintliga avstängningar saknar stöd hos de boende på Södermalm.

Stadsbyggnadskontoret

ställer sig positiv till öppnande av enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt öppnande av avstängningar under förutsättning att detta inte leder till försämrade trafiksäkerhet och ökade miljöstörningar.

Cykelfrämjandet

Ölandsgatan är ett problem för cyklister på Götgatan, då bilarna har bråttom och vill svänga utan att tänka på cyklisterna. Om gatan dubbelriktas förvärras situationen.

Cykelbranschrådet

tycker att fler gator bör dubbelriktas eftersom det ökar framkomligheten samtidigt som det genom erfarenheter från andra stadsdelar leder till färre trafikolyckor. De gator som i framtiden kommer att vara enkelriktade bör göras dubbelriktade för cyklister.

HSB Distrikt Södermalm

tillstyrker den föreslagna dubbelriktningen av Ölandsgatan. Dubbelriktningen innebär troligtvis minskad genomfartstrafik från Ringvägen via Östgötagatan till Blekingegatan och sedan ut på Götgatan.

Brf Björns trädgård IV

tycker att Tjärhovsgatan bör dubbelriktas mellan Östgötagatan och Götgatan. Det behövs för att klara brandkårens behov av snabb utryckning.

Av samma anledning samt för att underlätta tillfartstrafik till Söderledstunneln bör även Götgatan dubbelriktas mellan Högbergsgatan och Noe Arks gränd.

Claes Carlström

och 150 övriga boende på Ölandsgatan är emot kontorets förslag att dubbelrikta Ölandsgatan. En namninsamling har överlämnats. Ölandsgatan är kort och trång och den är inte dimensionerad för att fungera som trafikavlastande parallellgata till Ringvägen. Vidare anser Carlström att vänstersvängsförbuden som finns dels från Götgatan söderut, och dels från Skanstullsbron norrut ska omprövas och tas bort. Både Götgatan och Ringvägen är tillräckligt breda och har tillräckligt många filer för att kunna motivera och tillåta vänstersvängar vid denna korsning.

Kontorets kommentarer

Många av de boende på Ölandsgatan är negativa till dubbelriktning, och anledningen är att de befarar ökad trafik. Kontoret bedömer dock att trafikmängderna inte kommer ändras i någon större omfattning. Behovet av att köra Ölandsgatan från Östgötagatan till Götgatan bedöms inte vara särskilt stort. Blekingegatan finns också som alternativ för trafik mot Götgatan. Orienterbarheten ökar om gatan dubbelriktas, och cyklisternas framkomlighet främjas av dubbelriktning. Frågan är egentligen inte varför gatan ska dubbelriktas, utan varför den skall fortsätta vara enkelriktad. Grundinställningen bör vara att gator skall vara dubbelriktade om inte särskilda skäl föreligger.

Några anser att man bör tillåta vänstersvängar från Götgatan mot Ringvägen både söder- och norrifrån. Bussprioritering samt de stora trafikmängderna i korsningen gör dock att detta inte är trafiktekniskt möjligt.