

TRAFIKPLAN FÖR KUNGSHOLMEN



maj 2002

S

GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning	2
Bakgrund	3
Riktlinjer	3
Allmänt	3
Exploatering	4
Fordonstrafik	4
Gatumiljö och trafiksäkerhet	4
Kungsholmstorg.....	4
Rålambsvägen.....	4
Essingepåfarten från Lilla Essingen	4
Stora Essingen	5
Dubbelriktning av gator	5
Befintliga avstängningar	6
Borttagande av trafikrestriktioner	8
Kollektivtrafik	9
Cykeltrafik	10
Gamla Essinge Broväg.....	10
Cykelbana till och från Gröndal	11
Norr Mälarstrand	11
St Eriksgatan	11
Parkering	12
Kostnader	12
Genomförande	12

BAKGRUND

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade 2000-10-31 ett av kontoret framlagt förslag till trafik- och gatumiljöplan för Östermalm. Nämnden fattade då beslut om ett antal trafikförändringar på Östermalm. Kontoret fick också i uppdrag att omarbete övriga trafik- och gatumiljöplaner för innerstaden enligt samma principer som i nämndens beslut angående Östermalm. Beslutet omfattar huvudsakligen följande frågor:

- ? Nya parkeringsanläggningar på tomtmark och möjligheterna att i samband därmed minska gatuparkeringen.
- ? Möjligheter att öppna avstängda gator.
- ? Införande av andra begränsningar.
- ? Dubbelriktning av gator med tillräcklig bredd.
- ? Utbyggnad av cykelbanor/cykelfält.

Riktlinjer

I nämndens beslut rörande trafiken på Östermalm ges följande riktlinjer för omarbetningen av övriga trafik- och gatumiljöplaner i innerstaden:

- ? Framkomligheten ökas för alla trafikantgrupper genom att öppna enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt särskilt beakta en god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- ? Säkerheten för de oskyddade trafikanterna ökas.
- ? Gatumiljön förbättras genom trädplanen och ökad parkering på tomtmark.
- ? Cykelbanor/fält byggs ut enligt den kompletterade Cykelplan 98.

Allmänt

Planens tidshorisont är ca fem år. För Kungsholmens del är de stora trafikstrukturerande åtgärderna inom exploateringsområdet för Nordvästra Kungsholmen. Gatu- och fastighetskontorets svar till programförslaget för Nordvästra Kungsholmen har redovisats separat i Gatu- och fastighetsnämnden, därför beskrivs inte exploateringsområdet här. Andra projekt såsom spårvagn till Nordvästra Kungsholmen utreds längre fram i tiden.

Kontinuerligt och i varje projekt arbetar kontoret att i detalj studera tillgänglighetsfrågorna så att riktlinjerna i "Utemiljöprogrammet" följs så långt som möjligt.

Parallellt med denna plan presenteras ett förslag till trädplan.

EXPLOATERING

Ett projekt som är nära knutet till resten av exploateringen på Nordvästra Kungsholmen är Hotell vid Lindhagensplan (mellan Rålambshovsleden, Västerbron och Drottningholmsvägen). Rampen mellan Västerbron och Rålambshovsleden tas bort och ersätts av en ny gata över nuvarande Drottningholmsvägen mellan Lindhagensplan och Mariebergsgatan. Även ett företagshotell i anslutning till Drottningholmsvägen planeras.

FORDONSTRAFIK

Gatumiljö och trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten föreslås få en ökad betydelse under de närmaste åren med tyngdpunkten på de oskyddade trafikanterna. Kontoret kommer att sträva efter en säkrare trafikmiljö för barn, äldre och cyklister i det dagliga arbetet.

Kungsholmstorg

Önskemål finns att göra Kungsholmstorg till ett sammanhängande parkstråk. Det innebär att det är önskvärt att en eller båda genomgående gatorna mellan parkytorna läggs igen. I samband med det ser man över möbleringen, belysningen och vegetationen.

Trafikräkningar visar att det är ca 900 fordon/dygn på genomfarten vid Garvargatan och ca 300 fordon/dygn på gatan närmast Norr Mälarstrand. Kontoret föreslår att en närmare studie av trafiken görs i samband med gestaltningen av Kungsholmstorg.

Rålambsvägen

På Rålambsvägen (från Gjørwellsgatan till Viktor Rydbergs gatan) är det idag möjligt att köra i två körfält i varje riktning. Trafikflödena är från 11000 fordon/dygn vid Gjørwellsgatan till 7500 fordon/dygn vid V. Rydbergs gatan. Med tanke på att gatan är så pass lite trafikerad kan inte fyra körfält motiveras. Övergångsställen på sådana gator är olämpliga på grund av att omkörningar kan ske precis vid övergångsstället utan att den gående uppfattar det. Ett antal allvarligare olyckstillbud har skett under senaste åren.

Kontoret anser att körbanorna bör smalnas av till ett rullande körfält och angöring i varje riktning. Under året kommer man att ta fram en projektering av gatan med trafiksäkerhetsåtgärder. Redovisning av förslaget redovisas separat i nämnden för beslut.

Essingepåfarten från Lilla Essingen

Vägverket har som önskemål att stänga den norrgående påfarten från Lilla Essingen för att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till Fredhällstunneln. Trafiken norrut skulle i så fall bli hänvisad till påfarten från Kellgrensgatan.

Trafiken på Lindhagensgatan kommer att öka med den nya exploateringen på Nordvästra Kungsholmen och det medför framkomlighetsproblem i korsningen med påfarten till

Essingeleden, som redan idag är hårt belastad. Kontoret anser därför att påfarten ska vara öppen.

För att minska trafikstörningarna för de boende längs Essinge Brogata och göra den trafiksäkrare för oskyddade trafikanter bör någon form av hastighetssäkring göras med till exempel gupp.

Stora Essingen

Gatunätet på Stora Essingen är huvudsakligen av ytterstadskaraktär. Kontoret föreslår att en översyn av trafikproblemen på Stora Essingen ska ske separat.

Dubbelriktning av gator

Dubbelriktning av gator innebär att tillgängligheten och orienterbarheten inom området ökar. Tidigare studier av enkelriktade gator som dubbelriktats visar också att såväl trafikmängd som hastighet i de flesta fall minskar. Särskilt gäller detta när dubbelriktningarna kombinerats med hastighetsdämpande åtgärder.

Generellt har gator med en körbanebredd av 10 meter eller mer dubbelriktats om det inte funnits speciella skäl emot detta. På dessa gator kan önskvärd framkomlighet upprätthållas med parkerade fordon på båda sidor. Dessutom är det ett mått som ur drift- och underhållsynpunkt accepteras. Gator som har mindre körbanebredd, ner till 9 meter har studerats utifrån dess funktion. En 9 m bred bostadsgata med lite trafik kan utformas med dubbelriktad trafik. I detta fall innebär det att två tyngre fordon inte kan mötas på gatan med parkerade bilar. För gator med mindre sektioner kan inte dubbelriktning upprätthållas med mer än att ena sidan görs fri från parkering. Detta har inte ansetts möjligt varför de fortfarande föreslås enkelriktade.

Nedanstående gator föreslås dubbelriktas:

Pontonjärgatan mellan John Ericssonsgatan och Pilgatan dubbelriktas. Detta medför att trafik till och från Hantverkargatans östra delar kan komma in på Pontonjärgatan via Pilgatan, dvs genomfartstrafiken ökar. Ingen ombyggnad krävs.

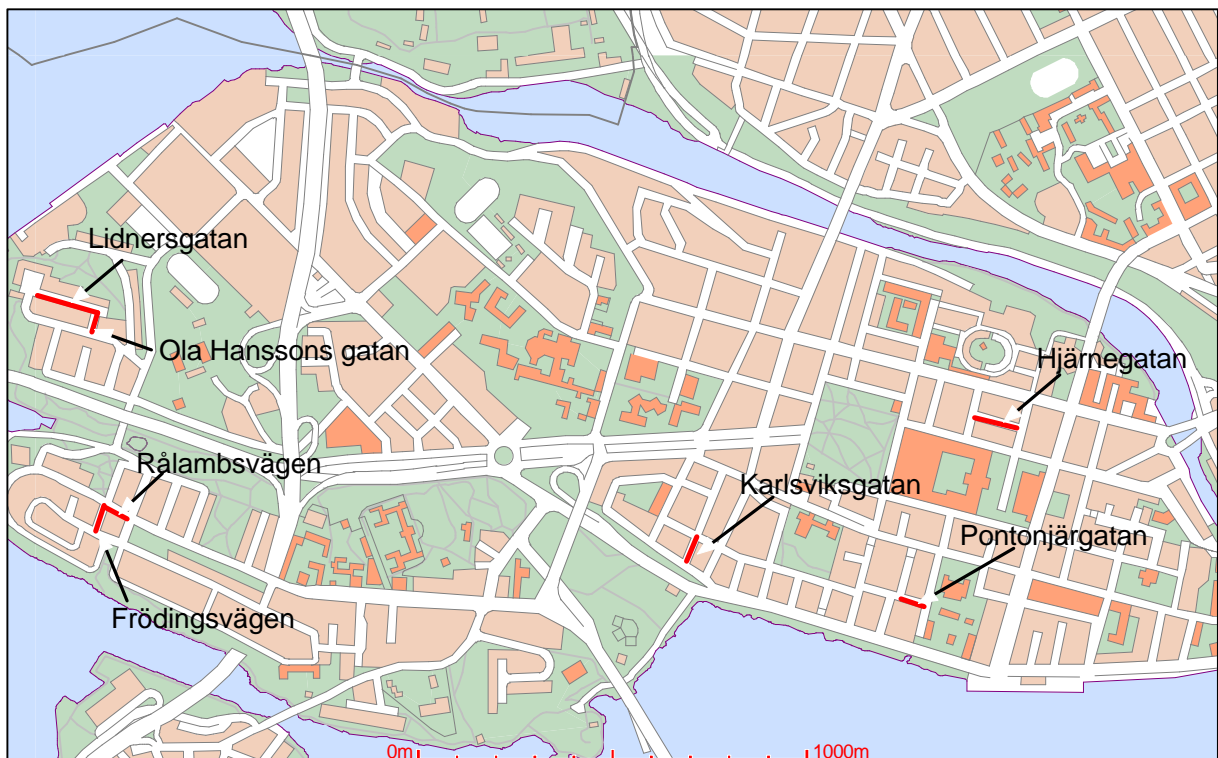
Lidnersgatan och Ola Hanssonsgatan mellan Lidnersplan och Love Almqvists väg. Ola Hanssons gatan är endast 9 meter bred, men eftersom den bara är 50 m lång medför det inga framkomlighetsproblem, då möte mellan två större fordon kan ske i början eller slutet på gatan.

Hjärnegatan, som ligger mellan Wargentinsgatan och Norra Agnegatan är 8,7 m. Kontoret anser att gatan kan dubbelriktas. Gatan är kort och omgivande gator har liten trafik. Det betyder att om man möter en bil kan man vänta i slutet på gatan.

Karlsviksgatan mellan Norr Mälarstrand och Pontonjärgatan. Gatan är 8 meter bred. Även här anser kontoret att gatan kan dubbelriktas på grund av att det är en ren bostadsgata, utan några större leveranser till och från fastigheterna. Det är ett kort avsnitt, vilket gör det lätt att ha översikt över hela sträckan.

Kontoret föreslår att Fredhällsgatan (mellan Stagneliusvägen och Rålambsvägen) och Rålambsvägen (mellan Fredhällsgatan och Frödingsvägen) ska tillåtas för dubbelriktad trafik. SL har rådfrågats och de anser att det inte ska vara några problem för busstrafiken i området.

Kontoret anser att Kronobergsgatan inte kan dubbelriktas. Den stora mängden leveranser till Daglivs gör att framkomligheten på gatan är dålig tidvis. En dubbelriktning skulle innebära att det blir svårt att komma in på gatan från Fleminggatan, det kan innebära att det blir framkomlighetsproblem på Fleminggatan.



Gator som föreslås dubbelriktas.

Kontoret avser att göra för- och eftermätningar på alla gator som dubbelriktas för att studera hastigheter och trafikflöden.

Befintliga avstängningar

De flesta av avstängningarna och trafikrestriktionerna på Kungsholmen tillkom i samband med en trafiksanering i början på 1980-talet. Syftet var att minska trafikmängderna och hastigheterna i bostadsområden för att få trafiksäkrare gator utan genomfartstrafik. Dessa avstängningarna är mer eller mindre permanentade med träd, parksoffor och cykelbanor.

Ett av dessa områden är gatorna till och från Norr Mälarstrand (väster om Kungsholmstorg), som stängdes av. Dessa gator används flitigt som cykelgator och man har även anordnat cykelövergångar till och från cykelbanan på Norr Mälarstrand. En öppning av dessa gator skulle medföra trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid korsningarna med Norr Mälarstrand. Tillfart till berörda bostadsområden sker vid den signalreglerade korsningen med

Polhemsgatan och kontoret anser att avstängningarna av Chapmansgatan, Ehrens vägsgatan, John Ericssonsväg och Pilgatan ska bibehållas.

Hjalmar Söderbergsväg är avstängd under Essingeleden där endast gång- och cykeltrafik är tillåten. Programmet för Nordvästra Kungsholmen (NVK) redovisar en annorlunda betydelse av gatan i framtiden. Den kommer att få karaktär av en genomfartsgata. Kontoret föreslår att man jobbar vidare med utformningen av gatan i samband med de nya detaljplanerna inom området.

St Göransgatans avstängning vid Mariebergsgatan har förbättrat trafiksäkerheten kring skolorna i området. Öppning av avstängningen och utbyggnaden av planerad exploatering inom NVK innebär en ökad genomfartstrafik från de västra till de östra delarna av Kungsholmen. Även St Göransgatans funktion och gestaltning ingår i planeringen av Nordvästra Kungsholmen. Kontoret föreslår att man för närvarande inte öppnar upp St Göransgatan, men att man fortsätter att undersöka möjligheterna i planeringen av NVK.

En öppning av Polhemsgatan vid Hantverkargatan skulle innebära stor ökning av trafiken på gatan, då man skulle kunna åka från Norr Mälarstrand till Fleminggatan. Den möjligheten finns idag vid Scheelegatan, som är en gata mer anpassad för genomfartstrafik. Kontoret föreslår att gatan förblir avstängd mot Hantverkargatan.

Norra Agnegatan är avstängd mot Fleminggatan och ingår i ett välfrekventerat cykelstråk. Cyklisterna har möjlighet att komma till Kungsholmstorg genom en lugnare gata. En öppning av avstängningen skulle innebära borttagning av ett stort träd och komplicera den befintliga signalanläggningen i korsningen med Fleminggatan. Kontoret föreslår att avstängningen kvarstår.

Kontoret har tidigare föreslagit en öppning av Bergsgatan mot Scheelegatan. När Polishusparken blev klar under 2001 skapades ett lugnare stråk för gående och cyklister från Fleminggatan till Hantverkargatan. Öppning av Bergsgatan skulle innebära genomfartstrafik som skulle bryta det lugna stråket. Efter stora protester från de boende anser kontoret att nyttan av en mer lättorienterad trafiksituation i området inte är överordnad de boendes, cyklister och gåendes önskemål att behålla Bergsgatan som ren bostadsgata. Kontoret föreslår därför att Bergsgatan mot Scheelegatan ska fortsätta vara stängd.



Bergsgatans avstängning behålls.

Borttagande av trafikrestriktioner

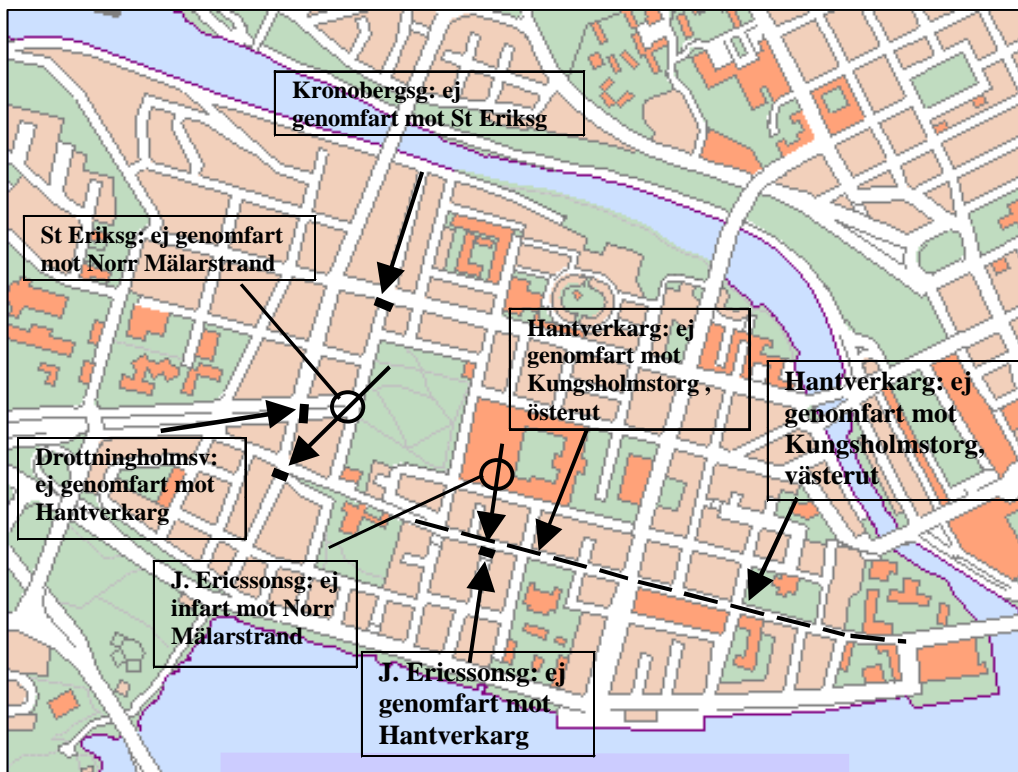
Hantverkargatan är avstängd för motordrivna fordon mellan Polhemsgatan och Kungsholmstorg för genomfart österut, begränsningen gäller ej buss, taxi och transport till fastigheterna. Samma sak gäller från Ragnar Östbergs Plan till Kungsholmstorg västerut. Dessa restriktioner har kommit till för att underlätta för busstrafiken på gatan. Kontoret anser därför inte att dessa ska tas bort. Restriktionerna är motiverade av den dåliga framkomligheten för kollektivtrafiken på Hantverkargatan.



Hantverkargatan, korsning med Polhemsgatan.

För att minska genomfartstrafik förbi lugna bostadsområden införde man restriktioner på John Ericssonsgatan och St Eriksgatan för genomfart mot Norr Mälärstrand. Dessa restriktioner gäller inte buss, taxi, moped och transporter till och från fastigheter på sträckan. Kontoret föreslår att dessa restriktioner ska tas bort. Anledningen är att det är svårt att få dessa restriktioner att efterlevas och stadsdelen blir mer lättorienterad.

Genomfartsförbudet på Kronobergsgatan och Drottningholmsvägen mot St Eriksgatan respektive Hantverkargatan föreslås behållas. Kronobergsgatan är en lugn gata idag, med koppling till Kronobergsparken. Om genomfartstrafiken ökar kommer tryggheten för de oskyddade trafikanterna att minska. Kontoret anser att genomfartsförbudet på Kronobergsgatan ska behållas.



Restriktioner på Kronobergsgatan, J.Ericssonsgatan, Drottningholmsvägen och St Eriksgatan.

Kontoret avser att göra för- och eftermätningar på de gator där genomfartsförbudet tas bort för att studera hastigheter och trafikflöden.

KOLLEKTIVTRAFIK

I samband med exploateringsprojekt utreds nya busslinjer som påverkar andra delar av Kungsholmen.

Linje 59 mellan Hornsberg och Sofia kommer från och med augusti 2002 att delas upp i två linjer. På Kungsholmen kommer linjen att ha samma sträckning som idag men fortsätter sedan till Hakberget.

Under året färdigställs stornätshållplatserna på Gamla Essinge Broväg.

SL anser att dubbelriktad busstrafikering via Pilgatan vore en fördel. Gatan är endast 9 meter bred och det förutsätter vissa parkeringsrestriktioner. Kontoret anser att det inte är möjligt att ta bort parkering på ett helt kvarter. Fortsatta diskussioner med SL kommer att föras.

CYKELTRAFIK

För Kungsholmens del är det viktigt att förbättra cykelförbindelserna på Essingeöarna. Sedan snabbspårvägen med cykelbron till Alvik blev klar under 2000 finns det ett stort behov att även kunna ta sig söderut mot Gröndal. Med den nya bebyggelsen på Lilla Essingen förstärks önskemålen om en förbindelse mellan Lilla och Stora Essingen och som förbinder öarna med resten av innerstaden.

Det är även viktigt att man tar hänsyn till cykeltrafiken vid planeringen och projekteringen av de nya gatorna i det nya exploateringsområdet Nordvästra Kungsholmen.



Cykelbanor på Lilla och Stora Essingen.

Gamla Essinge Broväg

I samband med broreparationen har man under 2001 anlagt enkelriktade cykelbanor på båda sidor bron mellan Stora och Lilla Essingen.

Gamla Essinge Broväg förses med enkelriktade cykelbanor på båda sidor mellan Mariebergsbron och bron till Stora Essingen under 2003.

Cykelbana till och från Gröndal

Vägverket har under 2000 breddat gångförbindelsen på Gröndalsbron (Essingeleden) så att dubbelriktad cykeltrafik nu är möjlig. Cykelanslutningen mellan bron och gatunätet på Stora Essingen kommer att utföras under 2002.

Norr Mälarstrand

På Norr Mälarstrands cykelbana cyklar ca 4000 människor per dygn. Cykelbanan är endast 2,5 m bred. Diskussioner med Stockholm Parkering har lett till en överenskommelse om att om möjligt minska parkeringsytan till förmån för en cykelbanebreddning. Detta kan ske med i princip oförändrat antal parkeringsplatser.

St Eriksgatan

Under 2002 byggs sista delen av sträckan Drottningholmsvägen - St Eriksplan. Hela St Eriksgatan norr om Drottningholmsvägen har då cykelbanor på båda sidor.



Cykelbana på St Eriksgatan.

PARKERING

Parkeringsbehovet för nybyggda lägenheter i Stockholms innerstad har i olika undersökningar visat sig vara omkring 0,7 bilar/ lägenhet. Kontoret har som princip att vid nyexploatering ska respektive fastighet klara sin egen parkering på kvartersmark. Vid framtagandet av detaljplaner och bygglov ska Gatu- och fastighetskontoret vara en självklar remissinstans.

Det finns planer på att bygga ett parkeringshus på Lilla Essingen, mellan Essingeleden och Gamla Essinge Broväg. Parkeringsplatserna skulle då kunna utnyttjas av både kontor och bostäder på Lilla Essingen. Projektet saknar för tillfälle finansiering.

Nämnas kan Rådhusgaraget som blev klart under 2001 med 66 parkeringsplatser.

Gatu- och fastighetsnämnden har gett kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för en utvidgad bussuppställning på Norr Mälärstrand.

Vinkelparkeringar kommer att utredas vidare.

Kontoret kommer under året att sätta upp cykelställ på Kungsholmen, bland annat vid Fridhemsplan och på St Eriksgatan i anslutning till Västermalmsgallerian.

KOSTNADER

Genomförande av dubbelriktningar och borttagandet av restriktionerna på J.Ericssonsgatan och St Eriksgatan kan genomföras utan gatuombyggnader och har därför en försumbar kostnad.

Cykelbanor:

- ? Cykelbana på St Eriksgatan (Alströmergatan – Drottningholmsvägen): 10 miljoner
- ? Cykelbana på Gamla Essinge Broväg: 3 miljoner
- ? Cykelbaneanslutning till Gröndalsbron: 2 miljoner
- ? Breddning av cykelbana på Norr Mälärstrand: 1 miljon

Totalt: 16 miljoner

Trafiksäkerhetsprojekt:

- ? Rålambsvägen: 7 miljoner

Totalt: 7 miljoner.

GENOMFÖRANDE

Trafikplanen för Kungsholmen ska ge en översikt av aktuella och tänkbara projekt samt underlätta prioriteringen av vilka åtgärder som ska genomföras.

Fortlöpande genomförs tillgänglighetsåtgärder på övergångsställen och busshållplatser inom ramen för gatuunderhåll och inom andra projekt.

Planen anger en ambitionsnivå för åtgärder att utföras på fem års sikt.

Upprustningen av Kungsholmstorg planeras ske 2003. I samband härmed sker en eventuell igenläggning av någon av de befintliga bilgenomfarterna.

Rålambsvägen projekteras i år och föreslås byggas om under 2003-2004.

Borttagning av redovisade restriktioner på J.Ericssonsgatan och St Eriksgatan kan ske så fort Trafikplanen är godkänd.

SLUT