



## SAMMANSTÄLLNING AV REMISSVAR FÖR TRAFIKPLAN FÖR KUNGSHOLMEN (REMISSFÖRSLAGET)

### Lista över samtliga remiss- och samrådsinstanser samt övriga

Från	Svarat
Handikapprådet vid Gatu- och fastighetsnämnd	Nej
Handikapprådet vid Kungsholmens Stadsdelsnämnd	Nej
Kungsholmens Stadsdelsförvaltning	Ja
Kungsholmens Stadsdelsnämnd	Ja
Miljöförvaltningen	Ja
Tillgänglighetsprojektet, GFK	Ja
Parkeringsavdelningen, GFK	Nej
Strategisk Trafikplanering, GFK	Ja, ingen erinran
Driftbyrån, GFK	Ja, ingen erinran
Plansektionen, distrikt Innerstaden, Stadsbyggnadskontoret	Ja
Stadsbyggnadsnämnden	Ja
Cykelbranschrådet	Ja
NTF Stockholms län	Ja
Nyttotrafikkommittén	Ja
Polismyndigheten i Stockholms län	Ja
Trafikpolisen City	Ja
SL	Ja
Stockholms Brandförsvär	Ja
Stockholms Handelskammare	Ja
Stockholms Läns Bussbranschförbund, Interbus/Swebus	Nej
Stockholms naturskyddsföreningen	Ja
Svenska Taxiförbundet	Nej
Svensk Handel	Ja
Skönhetsrådet	Ja
Stadsmuseet	Ja, betr. trädplanen

### Övriga

Från
Arne Lund
Bostadsrättsföreningen Parkkronan gm Mark Elert
Richard Murray
Bostadsrättsföreningen Lavetten 11 gm Hans Netré

Göran Nyström för Essingemoderaterna
Eftihidis Georgios
Göran Nyström
Cornelis Meijer
Thomas Renström och Claire Hogarth
Monica, Dan och Diana Tavares
Förskola Kronobergsgatan
Peter Eriksson, protestlista 189 namn
Fredrik Billig
Gunnar Hedlund
Seppo Levonen för Essingemoderaterna
Kerstin Hemmingsson
Protestlista 203 namn
Essingeöarnas Hembygdsförening
Ola Björklin

## REMISSYNPUNKTER PÅ TRAFIKPLAN FÖR KUNGSHOLMEN

**Cykelbranschrådet** finner det otillfredsställande att alla föreslagna cykelprojekt sannolikt inte kommer att genomföras inom fem år. Man menar även att undermålig kvalitet på cykelbanor gör att de underutnyttjas eller inte används alls.

**Gatu- och fastighetskontorets driftbyrå** har inga invändningar mot trafikplanen.

**Tillgänglighetsprojektet**, ser positivt på de exploateringar som föreslås i planen och förutsätter att de nya utformningarna följer de riktlinjer som beskrivs i utemiljöprogrammet.

Cykelbanor ska helst vara helt skilda från gångbanan. Där så inte är möjligt ska separering ske i form av nivåskillnad, räcke, gräsremsa eller trädrad. Vid signalreglering ska signalen omfatta även cykelbanan och vid övergångsställen ska övergångsstället omfatta cykelbanan. Cykelfält kan vara ett alternativ för att lösa konflikten mellan gående och cyklister i korsningspunkter samt för att få ett bättre samspel mellan bilister och cyklisterna.

På något sätt måste det säkerställas att det, vid behov, kommer att upprättas handikapparkeringsplatser även på tomtmark.

Gatu- och fastighetsnämndens handikappråd rekommenderar att handikapparkeringsplatser görs 7 meter långa vid längsgående parkeringar och 5

# S

meter breda vid vinkelräta parkeringar. Parkeringsplatser på gatumark som betjänar offentliga lokaler ska ha en 1 meter lång nedfasad kant.

Även i garage måste det finnas vissa extra breda/långa parkeringsplatser så att personer med stora bilar, exempelvis vanbilar kan parkera. Man måste också ta hänsyn till tillgängligheten till parkeringshusen så att det finns hinderfri väg för personer med rörelsehinder.

**Miljöförvaltningen** anser att Trafikplanen har så begränsad inriktning att den inte i nämnvärd omfattning kommer att öka framkomligheten för alla trafikanter. Förvaltningen finner det beklagligt att en helt ny plan utarbetats och anser att den har så stora brister att den inte kan fungera som underlag och därför bör revideras.

Principer saknas som redovisades i de tidigare trafik- och gatumiljöplanerna t ex begränsning av trafiken på vissa gator och genomförandet av sk 30-zoner. Den absolut viktigaste frågan bör vara att etablera 30 km/h som standardgräns i tätort. Det är en effektiv åtgärd för att ge ökad framkomlighet och säkerhet.

Förvaltningen saknar även en redovisning av problem och åtgärder när det gäller framkomlighet för busstrafiken. Konsekvenser för miljön och busstrafiken saknas och man ställer sig frågande till påståendet att såväl trafikmängd som hastighet minskar då dubbelriktade gator enkelriktas. Förutsatt att summan parkeringsplatser inte ökar är Miljöförvaltningen positiv till att parkeringsgarage ersätter gatumarksparkering.

**NTF Stockholms Län** saknar i planen ett övergripande mål som bygger på nollvisionen. Befintliga avstängningar bör bara öppnas upp om de oskyddade trafikanternas säkerhet kan garanteras. För att de gåendes säkerhet ska tillgodoses måste trafikmiljön hastighetssäkras. Viktigt att kollektivtrafikens framkomlighet kan öka. NTF välkomnar en fortsatt satsning på cykeltrafiken och påpekar att det är viktigt att trafiksäkerhetsåtgärderna prioriteras högt och genomförs så snart som möjligt.

**Stockholms Nyttotrafikkommitté** tycker att öppnandet av de föreslagna gatorna är positivt för att öka framkomligheten. Vid öppnande av Bergsgatan mot Scheelegatan kommer behov av signalreglering att finnas för trafik från Bergsgatan för att komma ut på eller korsa Scheelegatan. Man föreslår vidare att det inte ska anläggas kantsten mellan cykelbana och gångbana. Kantstenen försämrar, och i vissa fall omöjliggör, varudistribution.

**Stadsbyggnadsnämnden och Stadsbyggnadskontoret** menar att avsnitt om kollektivtrafik saknas. Ur planeringssynpunkt vore det värdefullt med en redovisning av vilka gator som skall utnyttjas för busstrafik och eventuella nya sträckningar samt hållplatslägen för olika kollektivtrafikslag.

# S

Vidare ställer man sig positiv till öppnande av enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt öppnande av avstängningar/borttagande av trafikrestriktioner i gatunätet under förutsättning att det inte leder till försämrad trafiksäkerhet och ökade miljöstörningar. Uppföljningar utifrån dessa kriterier bör genomföras för de gator som föreslås dubbelriktas/öppnas för trafik.

Även en redovisning av trafik- och gatumiljöplaneringen för centrumområdet kring Fridhemsplan / S:t Eriksgatan saknas.

En avstängning av Essingepåfarten leder till en försämrad tillgänglighet till det regionala vägnätet, främst från Essingeöarna.

Om påfarten stängs bör avstängningen utformas så att påfarten kan utnyttjas tillfälligt vid eventuella avstängningar av Stadshagspåfarten.

**Rådet till Skydd för Stockholms Skönhet** har ingen erinran mot förslag till ny trafikplan.

**AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)** anser att riktlinjerna "...särskilt beakta en god framkomlighet för kollektivtrafiken", "...ökad parkering på tomtmark" och "cykelbanor/fält byggs ut..." i verkligheten står i motsats till varandra.

På exempelvis delar av S:t Eriksgatan kommer körfältsbredder att bli långt under minimimått för busstrafik menar SL.

SL ser en möjlighet att för busslinje 52 att trafikera Pilgatan – Pontonjärgatan dubbelriktat istället för att behöva köra upp i Hantverkargatans branta backe och göra vänstersväng in på John Ericssonsgatan. Möjligheten finns i och med att förbudet mot genomfart på John Ericssonsgatan slopas. I övrigt tycker SL att nuvarande restriktioner på Hantverkargatan ska bibehållas.

**Stockholms Brandförsvär** kan ej precisera några speciella gator, fastigheter mm, i remissvaret då flera parametrar påverkar varandra. Flera ändringar i trafikplanen, enligt förslaget, påverkar dock negativt brandförsvarets möjligheter till bra räddningsinsatser.

**Stockholms Handelskammare** anser att det är näst intill omöjligt att bilda sig en uppfattning om vilka konsekvenser trafikplanen får eftersom den inte redovisar några detaljer beträffande körfältsindelning eller trafikföring. Handelskammaren stöder de förslag på öppnande av gator, men anser att även Polhemsgatan borde öppnas för genomfartstrafik. Handelskammaren anser att Hantverkargatan ska öppnas för trafik och att körbanan ska återställas till den bredd den hade tidigare. Stockholms stad bör avstyrka en avstängning av påfarten från Lilla Essingen.

**Stockholms naturskyddsförening** anser att de fyra riktlinjerna i Trafikplanen för Kungsholmen är en bra utgångspunkt.

För ökad framkomlighet är dubbelriktade gator en bra idé men endast om farten begränsas till 30 km/h. Ett annat bra sätt för att få ökad framkomlighet är att minska antalet gatuparkerade bilar och ökad parkering på tomtmark. Det bästa sättet för att öka framkomligheten vore att införa trängselavgifter.

För att öka trafiksäkerheten måste hastigheten begränsas till 30 km/h. Dessutom behöver gatorna byggas om med farddämpande åtgärder.

Målet att långtidsparkeringen i första hand bör ske på tomtmark är bra men subventionerna för boendeparkeringen måste utredas för att se om subventionerna leder till ökad trafikmängd.

En undersökning, rörande hur befintliga bygglov för garageparkering används, måste göras innan nya garage byggs. Garagen bör ej byggas på tomtmark

Förslagen om cykelvägar enligt cykelplan 98/99 är bra men en cykelparkeringsplan för innerstaden och city borde integreras i Trafikplanen.

**Svensk Handel** sammanfattar planen med att den är så svåröverskådlig att en lämplig analys av föreslagna åtgärder inte låter sig göras. Riktlinjerna i Trafikplanen är bra med undantag av att cykelbanorna skall byggas ut enligt Cykelplan 98. Cykelplanen var inte rätt tänkt från början och ger i genomförandet upphov till stora problem för såväl distributions- som persontrafik. Åtgärderna inom Cykelplan 98 måste därför utvärderas.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltning** anser att hastigheten skall begränsas till 30 km/h, utanför alla skolor, förskolor och lekparker. Oavsett trafikens omfattning. Förvaltningen avstyrker de åtgärder som innebär ökad trafik utanför skolor och liknande lokaler. Detta för att markera att barnens säkerhet alltid skall gå i första hand.

Man anser vidare att en avstängning av påfarten till Essingeleden från Lilla Essingen inte är bra. Avstängningen skulle medföra stora rundåkningar från Stora och Lilla Essingen för att komma ut på Essingeleden. Dessa rundåkningar skulle i sin tur leda till trafikökningar förbi två skolor samt medföra försämrad trafiksituation vid Lindhagensplan. En öppen påfart i nuvarande läge bör kombineras med farddämpande åtgärder.

Förvaltningen saknar ett helhetsperspektiv och en trafikanalys som underlag för trafikplanen.

Förvaltningen står bakom kontoret rörande dubbelriktning av gator.

Även befintliga avstängningar som behålls är bra. Förvaltningen förordar även att avstängningen av Bergsgatan mot Scheelegatan bibehålls. Ett hävande av avstängningen skulle leda till väsentligt ökad trafik på

# S

Bergsgatan. Korsningen skulle dessutom behöva signalregleras vilket hindrar genomfarten på Scheelegatan med trafikstockning som följd.

Förvaltningen saknar även förslag till nya cykelparkeringsplatser på Kungsholmen.

Cykelbana saknas på en kort bit av Gjörwellsgatan. Eftersom trafiken är mycket intensiv på sträckan lämpar sig inte gatan för blandtrafik. Det samma gäller på "Lilla Västerbron".

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** stödjer de förändringar av trafikföringen som förvaltningen tillstyrker i sitt utlåtande. Därutöver har de förslag angående följande punkter:

Fler gator bör dubbelriktas för att förbättra framkomligheten.

Fler underjordiska garage bör byggas på öarna.

Det är viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras högt. Ett medel för detta kan vara översyn av signalregleringen och införande av modernare signalsystem.

Nämnden anser även att påfarten till Essingeleden från Lilla Essingen skall vara öppen för trafik.

**Trafikpolisen City** vill inte att påfarten till Essingeleden från Lilla Essingen stängs av. De anser att det är deras snabbaste och säkraste utryckningsväg till norra delen av staden. En avstängning skulle medföra att boende i Marieberg, Fredhäll och Kristineberg kommer att bli störda av blåljus och sirener, speciellt nattetid.

**Polismyndigheten i Stockholms län** bedömer att genomfartsförbuden kan tas bort utan att några stora framkomlighetsproblem uppstår för kollektivtrafiken. Vidare anser man att det finns betänkligheter mot att lägga igen genomfarten på Kungsholms Torg närmast Norr Mälärstrand. Samma skäl kan ges mot att stänga genomfarten vid Garvargatan. Det föreslås därför att en eventuell ombyggnad i den punkten föregås av en provisorisk avstängning i syfte att undersöka reaktionen hos berörda trafikanter.

## ÖVRIGA

**Brf Lavetten** ifrågasätter upphävandet av genomfartsförbudet på den del av Kronobergsgatan som går mellan S:t Eriksgatan och Hantverkargatan. Eftersom det ligger två fritidshem samt Parlekens fritidsgård är mycket människor i rörelse på sträckan. I och med att merparten är barn är det ytterst olämpligt med ökad trafikbelastning på sträckan.

Staden bör sikta på bibehållit genomfartsförbud, övervaka hastighetsbegränsningen och markera 30-nivån medelst effektiva gupp samt se till att omöjliggöra genomfart på Kronobergsgatan över polishustunneln.

# S

**Vasakronan** påpekar att det är nödvändigt att behålla påfarten från Lilla Essingen öppen eftersom den försörjer ett växande arbetsplats- och bostadsområde på Stora- och Lilla Essingen samt Västerbroplan med omnejd.

**Richard Murray** anser att det övergripande syftet i Trafikplanen att öka orienterbarheten endast är en förskönande omskrivning som i praktiken innebär ökad tillgänglighet med bil och minskad för övriga trafikanter. Genom att öppna tidigare avstängda gator, ta bort genomfartsförbud och dubbelrikta gator förs biltrafik in i tidigare någorlunda fredade zoner.

**Arne Lund** menar att Trafikplanens mål om att oskyddade trafikanter ska prioriteras inte är kopplade till de åtgärder som föreslås i planen. Större delen av Trafikplanens åtgärder innebär att främja biltrafikens framkomlighet. Planen borde därför omarbetas så att det tydligt framgår hur barn, gamla och funktionshindrade ska kunna röra sig på ett säkert sätt.

Arne Lund tycker att genomfartstrafiken från Lindhagensplan via Gjörwellsgatan upp till Rålambsvägen / Västerbroplan är oacceptabel ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom trafiken går precis vid husknuten till Rålambshovskolan.

**Ola Björklin** anser att det är alldeles för höga hastigheter på Snoilskyvägen. Vintertid är vägen särskilt farlig i och med att den är mycket kurvig och lågprioriterad i snöröjningssynpunkt. Ola Björklin vill att hastigheten sänks till 30 km/h samt att lämpliga fartdämpande åtgärder utförs.

**Monica Tavares, Cornelis Meijer, Thomas Renström, Claire Hogarth, förskolan på Kronobergsgatan samt Brf Parkkronan** protesterar alla mot att trafikhindret på Kronobergsgatan / Drottningholmsvägen tas bort. Anledningen är att det är mycket barn som leker i Kronobergsparken och ofta rör sig omkring eller ute på vägbanan vid Drottningholmsvägen / Kronobergsvägen.

**Essingemoderaterna (gm Göran Nyström), Fredrik Billig, Gunnar Hedlund, Kerstin Hemmingsson, Seppo Levonen samt Essingeöarnas hembygdsförening** protesterar alla mot förslaget att påfarten till Essingeleden från Lilla Essingen stängs.

**Boende på Lilla Essingen** har skrivit en protestlista (203 namn) för att påfarten till Essingeleden skall vara stängd. **Eftihidis Georgios** tycker även han att påfarten skall vara stängd.

**Boende på Bergsgatan** protesterar mot förslaget att Bergsgatan öppnas upp mot Scheelegatan. Två listor med totalt 264 namn har samlats in. De boende menar att livet på Bergsgatan kommer att förändras p.g.a. genomfartstrafik. Ökat buller, trafikfara, värdeminskning av lägenheterna är punkter som de särskilt framhåller mot öppnande av Bergsgatan.

## OMRÅDESVIS SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER PÅ TRAFIKPLAN FÖR KUNGSHOLMEN

### BERGSGATAN

Gatu- och fastighetskontoret har i remissföreslaget visat att Bergsgatan (mot Scheelegatan) ska öppnas upp. Öppningen av gatan innebär en förbättring av orienterbarheten i området. När gatan tidigare stängdes av minskade trafiken från 3000 fordon/dygn till 1000 fordon/dygn på den västra sidan om Scheelegatan. Vid öppning av gatan igen kommer troligen trafiken att öka igen.

**Stadsbyggnadsnämnden, Kungsholmens Stadsdelsnämnd och Stadsdelsförvaltningen** tycker förslaget om att öppna upp Bergsgatan mot Scheelegatan bör avvisas. Motivet är att ett öppnande innebär förutom en ovälkommen ökning av trafiken på Bergsgatan även att korsningen kommer att behöva signalregleras vilket leder till sämre framkomlighet på Scheelegatan.

På två protestlistor mot genomfartstrafik på Bergsgatan har 264 boende skrivit under. De menar att öppningen av gatan skulle förändra livet på gatan genom ökat buller, ökad trafikfara och värdeminskning av lägenheterna.

**Stockholms nyttotrafikkommitté** ser positivt på öppnandet av Bergsgatan mot Scheelegatan. Det kommer vid behov behövas signalreglering för trafik från Bergsgatan för att komma ut på eller korsa Scheelegatan.

**Kommentar:** 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. Kontoret föreslår att Bergsgatan mot Scheelegatan ska fortsätta vara stängd.

### ESSINGEPÅFARTEN FRÅN LILLA ESSINGEN

Vägverket har som önskemål att stänga den norrgående påfarten till Essingeleden från Lilla Essingen. Med anledning av Vägverkets önskemål är avstängningen medtagen i Trafikplan för Kungsholmen. Avsikten med avstängningen är att förbättra trafiksäkerheten i anslutning till



# S

Fredhällstunneln. Trafiken norrut skulle i så fall bli hänvisad till Stadshagspåfarten. Kontoret har i remissen föreslagit en avstängning av påfarten.

**Stadsbyggnadsnämnden, Kungsholmens stadsdelsnämnd och stadsdelsförvaltning** är emot en avstängning av påfarten till Essingeleden norrut med anledning av att det blir stora omvägar från Stora och Lilla Essingen för att komma på Essingeleden norrut.

**Vasakronan** finner det nödvändigt att bibehålla påfarten eftersom den försörjer en växande arbetsplats och ett växande bostadsområde på Stora och Lilla Essingen samt Västerbroplan med omnejd. Vidare har Vasakronan svårt att se den stora fördelen med att ta bort denna påfart och istället leda in trafiken på Kungsholmen.

Stockholms stad bör avstyrka en avstängning av påfarten från Lilla Essingen menar **Stockholms Handelskammare**. En avstängning innebär kraftigt ökat trafiktryck på Lindhagensgatan, Lindhagensplan och Drottningholmsvägen.

**Essingeöarnas Hembygdsförening** har stor respekt för oron bland de boende på Essinge Brogata. Av den anledningen borde Essinge Brogata hastighetsbegränsas till 30 km/h genom lämpliga åtgärder. De önskar dock Essingepåfarten fortsatt öppen eftersom den utgör en mycket uppskattad och behövlig genväg som besparar andra bostadsområden ökat buller och avgasutsläpp.

**Polismyndigheten i Stockholms län** anser också att påfarten skall vara öppen.. Motiveringen är att det är polisens säkraste och snabbaste utryckningsväg till norra delen av staden. En avstängning skulle medföra att boende i Marieberg, Fredhäll och Kristineberg kommer att bli störda av blåljus och sirener, speciellt nattetid.

**Essingemoderaterna (Göran Nyström), Fredrik Billig, Gunnar Hedlund, Kerstin Hemmingsson och Seppo Levonen** protesterar samtliga mot förslaget att påfarten ska stängas. Anledningen är även här att avstängningen medför stora problem för trafiken som behöver komma ut på Essingeleden.

**Boende på Lilla Essingen** har skrivit en protestlista (203 namn) för att påfarten till Essingeleden skall vara stängd. **Eftihidis Georgios** tycker även han att påfarten skall vara stängd.

# S

**Kommentar:** Kontoret anser att påfarten ska vara öppen. 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.

För att göra Essinge Brogata trafiksäkrare för oskyddade trafikanter bör någon form av hastighetssäkring göras med till exempel gupp.

## **KRONOBERGSGATAN**

För att minska genomfartstrafiken förbi lugna bostadsområden infördes restriktioner för genomfartstrafik på Kronobergsgatan mot Drottningholmsvägen och från Drottningholmsvägen mot Hantverkargatan. I remissförslaget visas att dessa restriktioner tas bort eftersom det är svårt att få en efterlevnad av dessa. Stadsdelen förväntas bli mer lättorienterad.

**Stadsdelsförvaltningen** tycker att restriktionerna på Kronobergsgatan och Drottningholmsvägen bör kvarstå eftersom det minskar trafiken kring förskola och fritidshem på Kronobergsgatan och lekparken i Kronobergsparken.

**Brf Parkkronan** anser förslaget om att ta bort restriktionerna mot genomfartstrafik från Kronobergsgatan mot Drottningholmsvägen bör avslås. Motivet att det är svårt att få restriktionerna att efterlevas och att staden blir mer lättorienterad är ett mycket svagt motiv. I dagsläget används sträckan Kronobergsgatan - Drottningholmsvägen som en smitväg för bilar som åker västerut på Fleminggatan mot Fridhemsplan. Längs med Kronobergsgatan ligger ett daghem med nästan 40 barn, barnen som går vid de fritidshem som ligger längre ned på Kronobergsgatan passerar gatan till och från skolan. I området bör därför endast trafik till fastigheterna förekomma.

**Brf Lavetten** ifrågasätter starkt upphävandet av genomfartsförbudet på Kronobergsgatan mellan S:t Eriksgatan och Hantverkaregatan. De menar att polisens brist på resurser att bevaka efterlevnaden av genomfartsförbudet och hastighetsbegränsningen knappast kan vara skäl till upphävande. Dessutom har det inte berörts att det på sträckan finns två fritidshem vars barn ofta korsar gatan.

**Monica Tavares, Cornelis Meijer, Thomas Renström, Claire Hogarth, förskolan på Kronobergsgatan** protesterar alla mot att trafikhindret på Kronobergsgatan/ Drottningholmsvägen tas bort. Anledningen är att det är många barn som leker i Kronobergsparken och ofta rör sig omkring vägbanan vid Drottningholmsvägen/Kronobergsvägen.

**Kommentar:** Kronobergsgatan är en lugn gata idag, med koppling till Kronobergsparken. Om genomfartstrafiken ökar kommer tryggheten för de

# S

oskyddade trafikanterna att minska. Kontoret anser att genomfartsförbuden på Kronobergsgatan behålls.

## AVSTÄNGNINGAR OCH TRAFIKRESTRIKTIONER

De befintliga avstängningarna och trafikrestriktionerna på Kungsholmen tillkom i samband med en trafiksanering i början av 1980-talet. Syftet var att minska trafikmängderna och hastigheterna i bostadsområden för att få trafiksäkrare gator utan genomfartstrafik.

Kontoret anser att de befintliga avstängningarna på Chapmansgatan, Ehrensvärdsgatan, John Ericssonsväg och Pilgatan ska behållas. Anledningen är att en öppning av dessa gator skulle medföra trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem vid korsningarna med Norr Mälarstrand.

Kontoret föreslår även att Polhemsgatan förblir avstängd mot Hantverkargatan eftersom det skulle innebära en stor ökning av trafiken.

Norra Agnegatan förblir avstängd mot Fleminggatan eftersom öppnandet skulle innebära borttagning av ett stort träd och komplicera den befintliga signalanläggningen i korsningen med Fleminggatan.

**Stadsbyggnadsnämnden** anser att av de befintliga avstängningar som redovisats i planen bör samtliga finnas kvar. Hjalmar Söderbergsväg och S:t Göransgatan bör behandlas i samband med utvecklingen av planen för nordvästra Kungsholmen. Samtliga förändringar som föreslås i trafikplanen angående befintliga trafikrestriktioner bör avvisas för att freda bostadsgator från onödig genomfartstrafik samt öka och säkra framkomligheten för kollektivtrafiken.

**Stadsdelsförvaltningen** anser att det är bra att behålla de befintliga avstängningarna på Chapmansgatan, Ehrensvägen, John Ericssonsgatan, Pilgatan, Polhemsgatan och norra Agnegatan. Förvaltningen föreslår samtidigt att avstängningar på S:t Göransgatan flyttas från Mariebergsgatan till västra sidan av Arbetargatan för att trafik till S:t Görans Gymnasium ej ska behöva passera Fridhemsgatan. På John Ericssonsgatan och S:t Eriksgatan går det däremot bra att ta bort restriktionerna. **Stadsdelsnämnden** instämmer i förvaltningens förslag vad gäller befintliga avstängningar och borttagande av trafikrestriktioner.

**Stockholms Nyttotrafikkomité** är positiva till öppnandet av de föreslagna gatorna för att öka framkomligheten inom Kungsholmen. De trafikrestriktioner som är viktiga för säkerheten måste bevaras. De befintliga avstängningarna bör endast öppnas upp om de oskyddade trafikanternas säkerhet kan garanteras.

# S

**Richard Murray** anser att genom att öppna tidigare avstängda gator, ta bort genomfartsförbud och dubbelrikta gator förs biltrafik in i tidigare någorlunda fredade zoner. Förbudet mot genomfartstrafik är svåra att övervaka. Någon gång borde man dock göra något försök att övervaka smittrafiken. Kontoret föreslår att förbudet på Hantverkargatan skall bibehållas. Det är bra men rimmar inte till de övriga förslagen att ta bort genomfartsförbudet.

**Svensk Handel** tycker Polhemsgatan bör öppnas upp mot Hantverkargatan eftersom det inte borde spela någon roll var trafiken går bara den går smidigt och uppfyller kraven vad gäller miljö och säkerhet. S:t Eriksgatan bör vara öppen eftersom den behövs för att avlasta Essingeleden.

**Polismyndigheten i Stockholms län** tycker att det finns betänkligheter mot att lägga igen genomfarten på Kungsholms Torg närmast Norr Mälärstrand. Samma skäl kan ges mot att stänga genomfarten vid Garvargatan. Det förslås därför att en eventuell ombyggnad i den punkten förgås av en provisorisk avstängning i syfte att undersöka reaktionen hos berörda trafikanter.

**Stockholms Handelskammare** anser att även Polhemsgatan bör öppnas för genomfartstrafik. Det skulle förbättra förbindelserna mellan Norr Mälärstrand och Fleminggatan samt avlasta Scheelegatan och Kungsholms Torg.

**Stadsdelsförvaltningen** tycker att det är bra att trafikrestriktionerna på Hantverkargatan kvarstår.

**Stockholms Handelskammare** anser att Hantverkargatan ska öppnas för trafik och att körbanan ska återställas till den bredd den hade tidigare, så att det blir möjligt att passera en stillastående buss.

**SL** lägger stor vikt vid att nuvarande restriktioner på Hantverkargatan bibehålls.

**Polismyndigheten i Stockholms län** bedömer att de borttagande av genomfartsförbud som föreslås i trafikplanen inte kommer att bidra med några framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken.

**Stockholms brandförsvär** anser att vägar som är avstängda för allmän trafik men öppna för t.ex. bussar och taxi är bra för brandfordons framkomlighet och säkerhet. Avstängningar av gatunät är godtagbara om brandfordon ändå har god framkomlighet förbi dessa.

# S

**Polismyndigheten i Stockholms län** önskar att få ett stoppförbud infört dygnet runt på Gjörwellsgatan. Eftersom körbanan är för smal så är man vid färd/utryckningskörning tvungen att köra över i mötande körbana.

**Kommentar:** Hantverkargatans nuvarande trafikbegränsning behålls. SL anser att trots viss otillåten genomfartstrafik så fungerar restriktionerna bra.

## DUBBELRIKTNINGAR

I remissförslaget föreslås att Pontonjärgatan, Lidnersgatan och Ola Hanssonsgatan ska dubbelriktas

**Stadsbyggnadsnämnden** ställer sig positiv till öppnande av enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt öppnande av avstängningar/borttagande av trafikrestriktioner under förutsättning att det inte leder till försämrad trafiksäkerhet och ökade miljöstörningar. Dubbelriktningarna som föreslås i trafikplanen bör därför utvärderas. **Stadsdelsförvaltningen och Stadsdelsnämnden** instämmer även på förslagen av dubbelriktning på de föreslagna gatorna (Pontonjärgatan, Lidnersgatan och Ola Hanssonsgatan). Stadsdelsnämnden vill även utöver förvaltningens förslag att nedanstående sträckningar dubbelriktas.

- Kronobergsgatan mellan Parkgatan och Fleminggatan
- Hjärnegatan
- Fredhällsgatan mellan Stagneliusvägen och Rålambsvägen
- Rålambsvägen mellan Fredhällsgatan och Frödingsvägen
- Karlsviksgatan mellan Norr Mälarstrand och Pontonjärgatan

**Richard Murray** menar att dubbelriktning av Pontonjärgatan mellan John Ericssonsgatan och Pilgatan förstärker effekten av att biltrafik förs in i zoner som tidigare varit någorlunda fredade.

**Kommentar:** 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.

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.

# S

Även Karlsviksgatan (mellan Norr Mälarstrand och Pontonjärgatan) och Hjärnegatan kan dubbelriktas.

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

## **KOLLEKTIVTRAFIK**

**Stadsbyggnadsnämnden** anser att det i trafikplanen fattas ett avsnitt om kollektivtrafik. Det vore främst ur planeringssynpunkt värdefullt med en redovisning av vilka gator som skall utnyttjas för busstrafik och eventuella nya sträckningar samt stations-/hållplatslägen för olika kollektivtrafikslag.

**NTF** anser att det är viktigt att kollektivtrafikens framkomlighet ökar. Bussarnas framkomlighet får inte hindras ytterligare av att fler bilar tillåts konkurrera om samma gaturum som kollektivtrafiken.

**SL** har avstyrkt den trafiklösning som nu byggs på G:a Essinge Broväg med hänvisning till alltför trånga körfält för stombusstrafik. Viss justering, åtminstone breddökning i kurvor, bör göras. De menar även att på delar av S:t Eriksgatan kommer körfältsbredder att bli långt under minimimått för busstrafik efter utbyggnaden av cykelbanor.

SL anser att dubbelriktad busstrafikering via Pilgatan vore en fördel men påpekar samtidigt att Pilgatan bara är ca 9 m bred med parkering på båda sidor. Detta ställer krav på parkeringsrestriktioner. Det finns möjlighet för busslinje 52 att trafikera Pilgatan – Pontonjärgatan dubbelriktat istället för att behöva köra upp i Hantverkargatans branta backe och göra vänstersväng in på John Ericssonsgatan.

**Kommentar:** Ett avsnitt om kollektivtrafik tas fram och tas in i planen.

Kontoret anser att man inte kan ta bort parkering på ett helt kvarter på Pilgatan. Man kommer ändå att ha fortsatta diskussioner med SL om en lösning.

## **PARKERING**

I trafikplanen anges ett mål om att långtidsparkeringen huvudsakligen bör ske på tomtmark.

**Svensk Handels** tycker att de planerade parkeringsplatserna inte räcker till med tanke på att det planeras 800 nya lägenheter på Lilla Essingen.

**Tillgänglighetsprojektet** anser att det måste säkerställas att det vid behov kommer att upprättas handikapparkeringsplatser på tomtmark.

# S

**Miljöförvaltningen** menar att det är viktigt ur miljö- och trängselsynpunkt att arbetsresor till och från innerstaden i hög grad sker på andra sätt än med personbil.

**Naturskyddsföreningen** tycker målet med att långtidsparkeringen i första hand bör ske på tomtmark är bra men anser att subventionerna för boendeparkering måste utredas för att se om subventionerna leder till ökad trafikmängd. De är samtidigt mot byggandet av nya parkeringsgarage under parker och i grönområden innan erforderlig utvärdering gjorts.

Enligt **SL** står trafikplanens riktlinjer i motsats till varandra. De är kritiska till påståendet om att "Gatumiljön skall förbättras genom att en ökad parkering skall ske på tomtmark samt att cykelbanor/fält skall byggas ut". De menar att utförda parkeringsgarage inte lett till någon avlastning av utrymmet närmast kantsten. I verkligheten kommer troligen parkeringsgaragen öka det totala antalet parkeringsplatser i innerstaden, vilket i sin tur innebär ökad trafikmängd.

**Stadsdelsförvaltningen** saknar förslag till nya cykelparkeringsplatser. Enligt cykelparkeringsplan 2000 är normen 1,5 cykelparkeringsplatser/lägenhet för bostäder och 0,1/ anställd för arbetsplatser. En norm saknas för kunderna.

**Stadsdelsnämnden** anser att fler underjordiska garage bör byggas på öarna. På några gator till exempel Pilgatan och Viktor Rydbergsgatan bör snedparkering övervägas.

**Kommentar:** Parkeringsbehovet för nybyggda lägenheter i Stockholms innerstad har i olika undersökningar visat sig vara omkring 0,7 bilar/lägenhet. Vid nybyggnation är det viktigt att det verkliga behovet av parkeringsplatser tillgodoses inom fastighetsmarken. Vid framtagandet av detaljplaner och bygglov ska Gatu- och fastighetskontoret vara en självklar remissinstans.

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

Vilkelparkeringar kommer att utredas vidare.

## SAMMANSTÄLLNING AV REMISSVAR FÖR TRÄDPLAN FÖR KUNGSHOLMEN

Förslag till trädplan för Kungsholmen utarbetades redan 1997 och samordnades med dåvarande trafik- och gatumiljöplan för Kungsholmen och sändes ut på remiss i november 1997. Synpunkterna bearbetades och trädplanen reviderades samtidigt som den har anpassats till den nya trafikplanen för Kungsholmen. I september 2001 utsändes trädplanen tillsammans med trafikplanen på förnyad remiss. Då inkom följande synpunkter:

### **Kungsholmens stadsdelsförvaltning**

Smäckra trädsorter bör väljas, så att trädkronorna ej växer in i fasaderna. Många befintliga träd håller på att växa ur sina trädgröpar. Det är angeläget att detta åtgärdas.

- ≈ Det kan bli svårt att få rum med fyra rader träd på Lindhagensgatan, då kollektivkörfält och dubbelriktade cykelbanor bör rymmas.
- ≈ Bra att nya träd planteras på Kungsholms Strand vid Sankt Eriksbron.
- ≈ Kastanjerna på Frödingsvägen är så dåliga att de bör bytas ut omgående.
- ≈ Nya träd på Gjørwellsgatan är onödiga då fastighetsägaren har finansierat en vacker stenläggning där.
- ≈ Nya träd önskas även på Bergsgatan och på Fleminggatans norr del.
- ≈ Fridhemsplan bör göras grönare.
- ≈ Önskar fler träd på Norr Mälarstrands kajområde.

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** stöder förvaltningens yttrande och tillägger att om Sankt Göransgatan ska trädplanteras bör detta även gälla kvarteret mellan Sankt Eriksgatan och Kronobergsgatan.

### **Stadsbyggnadskontoret**

Trädplanen är ett uttryck för att skapa en grönare och vackrare stad. Det är en bra målsättning att det är huvudgatorna som i första hand ska prioriteras och fullbordas.

- ≈ Om Lindhagensgatan ska utformas som esplanad eller boulevard får det fortsatta detaljplanearbetet visa.
- ≈ Nya träd bör även planteras på Fleminggatans norra del.
- ≈ En detaljerad redovisning av Fridhemsplan saknas. Träd där kan tydliggöra Fridhemsplans roll i stadsdelen.

### **Miljöförvaltningen**

Det är positivt att Kungsholmen berikas med grönska och att trädplanen visar att gatuträden har stor betydelse för biologisk mångfald och hotade arter. Det är särskilt positivt med den stora satsningen på gatuträd i Lindhagensgatan.



# S

Trädplanens generella målsättningar bör dock kompletteras med en grundläggande målsättning om att prioritera gatuplanteringar som skapar gröna spridningsvägar mellan större parker och grönområden.

För att stärka de gröna sambanden bör följande områden planteras:

- ≈ Mariebergsgatan mellan Sankt Göransparken och parkområdet runt Sankt Görans sjukhusområde.
- ≈ På eller i anslutning till överdäckningen av Essingeleden vid Rålambsvägen.
- ≈ Utmed stranden vid Hornsberg (utbyggnadsområdet).

En depåni för borttagna träd efterfrågas.

## **Stockholms stadsmuseum**

Det är mycket positivt att trädplaner tas fram med en långsiktig plan för bevarande, komplettering och nyplantering. Av kulturhistoriska skäl bör träd dock ej planteras på Kungsgatans södra sida och längs Scheelegatan mellan Fleminggatan och Kungsholmsgatan.

## **Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Flera av rådets tidigare detaljerinringar har trädplanen tagit hänsyn till. Rådet vill dock fortfarande påpeka att träd ej bör planteras på gator där de inte har historisk förankring eller där träden saknar relation till sin omgivning, dvs i gatumiljöer där det aldrig tidigare funnits träd. Av denna anledning är rådet tveksam till trädplanteringar längs Fridhemsgatan, Sankt Göransgatan och Kungsholmsgatan.

Rådet efterlyser även en redovisning av områdets övriga grönstruktur.

## **Stockholm handelskammare**

Trädplantering mitt i Lindhagensgatan medför ingen miljöförbättring. Det blir en grönyta mitt i trafiken som inte är till glädje för någon.

## **Gatu- och fatighetskontorets tillgänglighetprojektet**

Beskrivningen av träden bör kompletteras med information av vilka träd som är giftiga eller allergiframkallande. Träd ska ej planteras i direkt anslutning till övergångsställen eller belysningsstolpar. Det bör anges ett minsta avstånd mellan fasad och träd så att framkomligheten ej försvåras.

## **Synpunkter från allmänheten**

- ≈ Plantera träd på Bergsgatan, Fleminggatans norra del, Sankt Eriksgatans södra del ner mot Norr Mälarstrand, vid Kungsbron, på Drottningholmsvägens infart.
- ≈ Det är bra att nya träd planteras på Scheelegatan.
- ≈ Rusta upp parken mellan Svarvargatan och Kungsholms Strand - den mest vanskötta parkbiten i Stockholm.
- ≈ Erbjud organisationer och privatpersoner att sponsra plantering av träd som gjordes på Södermalm på 1980-talet.
- ≈ Bra med många nya träd, men förebygg risken för olyckor som orsakas av fallande höstlöv.
- ≈ Plantera inte träd på gatorna – de skräpar ner.
- ≈ Plantera inte fler träd – ordna parkeringar.

# S

- ≈ Påbörja krattning av löv tidigare – vänta ej ända till maj.
- ≈ Bra att nya träd planteras så att miljön förbättras både hälsomässigt och estetiskt.
- ≈ Bra att Polishusparken har iordningställt till en grön lunga i staden.
- ≈ Plantera ej fler träd på Norr Mälarstrand – flytta dock på stenfirman, upplåt plats för en uteservering och plantera närmare vattnet.
- ≈ Kajområdet på Norr Mälarstrand är en skamfläck. Hur och när kommer en park att anläggas?
- ≈ Gör en Mälarpark vid Norr Mälarstrand genom att ta bort bensinstationen och stenfabriken. Förbind gärna den nya parken med Kungsholms Torg.
- ≈ Rusta upp nedre delen av Kungsholms Torg – ta bort grusplanen.
- ≈ Planera för gröna trafikfria promenadvägar med möjlighet för Kungsholmsborna att från sitt fönster följa årstidsväxlingarna.

## **OMRÅDESVIS SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER PÅ TRÄDPLAN FÖR KUNGSHOLMEN**

### **TRÄDPLANTERING PÅ STENSTADSGATOR**

Några remissinstanser särskilt Skönhetsrådet och stadsmuseum anser att gator i stenstaden (östra delen av Kungsholmen) som ej tidigare har haft träd ej heller ska trädplanteras i framtiden. Flera andra remissinstanser önskar träd på stenstadsgator.

Följande målsättning föreslås i trädplanen (samma som för Östermalm och Vasastaden):

Stenstadens 18-metersgator bör endast trädplanteras i undantagsfall.

- ≈ Plantering kan ske om det tidigare finns eller funnits träd på gatan.
- ≈ Plantering kan ske för att skapa sammanhängande gröna stråk.
- ≈ Plantering kan ske för att skapa viktiga gröna spridningsvägar.
- ≈ Plantering kan ske för på små platsbildningar och på platser framför hus som ligger indragna från gatan.
- ≈ Plantering kan ske om det är förenligt med stadsbilden.

Med denna målsättning som grund föreslås i trädplanen att

- Fridhemsgatan, Fleminggatans norra del och delar av Scheelegatan trädplanteras.
- Sankt Eriksgatans södra del ner mot Norr Mälarstrand trädplanteras.
- Sankt Göransgatan planteras i hela sin längd.
- Inga nya träd planteras på Bergsgatan, Kungsgatan och Kungsholmsgatan

## **GRÖNA SPRIDNINGSVÄGAR**

Trädplanens målsättning har kompletterats med en text som säger att trädplantering kan ske för att skapa viktiga gröna spridningsvägar. Plantering av Fridhemsgatan, Scheelegatan och Hornbergs Strand är exempel på sådana planteringar. Plantering av Mariebergsgatan prioriteras dock inte då gatan har relativt gröna omgivningar. Rålambsvägen föreslås dock bli trädplanterad i anslutning till kv. Snöfrid.

## **VAL AV TRÄDARTER - DETALJPROJEKTERING**

Som nämns i trädplanen är den ej så detaljerad att den anger trädart för varje nyplantering. Detta sker vid den detaljprojektering som krävs för varje nyplantering och då bedöms också om det krävs smalkroniga (smäckra) träd. Då tas även hänsyn till att träd ej planteras mitt för entréer, belysningsstolpar och övergångsställen och att avståndet mellan träd och fasad är tillräckligt stort. Trädplanen har kompletterats med en lista med träd som är allergiframkallande.

## **LINDHAGENSGATAN**

Gatans utformning bedöms i särskilt sammanhang och hela Nordvästra Kungsholmen har i trädplanen markerats som utredningsområde.

## **FRÖDINGSVÄGEN**

Kastanjerna på Frödingsvägen har bedömts vara mycket dåliga. Kontoret planerar att ta bort dem och ersätta med nya under hösten 2002.

## **GJÖRWELLSGATAN**

De föreslagna träden på Gjörwellsgatan utgår ur planen.

## **SYNPUNKTER SOM EJ DIREKT HAR MED TRÄDPLANEN ATT GÖRA**

### **NORR MÄLARSTRAND KAJOMRÅDE**

Kajområdet är i behov av upprustning och kontoret ämnar verka för att en upprustning kommer till stånd.

### **FRIDHEMSPLAN**

Fridhemsplan har markerats som utredningsområde, där ett stort antal nya träd föreslås.

## **GRÖNSTRUKTUR**

Skönhetsrådet efterlyser en redovisning av Kungsholmens övriga grönstruktur. Detta genomförs i ett annat projekt, framtagande av grönkarta för Stockholm.

## **UPPRUSTNING AV PARKER**

Upprustning av Kungsholms Torg finns med i kontorets VP för åren 2002-2004.

Parken mellan Svarvargatan och Kungsholms Strand är i stort behov av upprustning och bör tas med i kommande flerårsprogram.

## **SPONSRAD TRÄDPLANTERING**

På 1980-talet när Södermalm fyllde 700 år genomfördes ett stort och omfattande projekt, där allmänhet och företag hade möjlighet att sponsra träd i parker. Det blev ett av allmänheten mycket uppskattat projekt, men kostade stora både personella och ekonomiska resurser från dåvarande fritidsförvaltningens sida. Kontoret bedömer att sådana resurser ej finns för närvarande.

## **TRÄDDEPONI**

Kontoret har ej lyckats finna en lämplig plats för deponi av borttagna trädstammar i innerstaden.

## **TRÄDGROPAR**

Många av de träd som finns i innerstaden börjar växa ur sina trädgropar. Detta orsakar stora problem för omgivande beläggning, skadar trädet mm. Kontoret har gjort en inventering av problemet och har för år 2002 avsatt en summa på 100 tkr för att åtgärda trädgropar på Kungsholmen.

SLUT