

# Trafikplan 2000



*Strängnäs*

*Antagen December 2001*

## **Sammanfattning**

Trafikplanen är en samlad utredning om trafikplaneringen i Strängnäs stad. Den används som stöd vid översikts- och detaljplanering och som underlag för politiska beslut.

Trafikplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadskontoret som en del av den fördjupade översiktsplanen för Strängnäs stad. I den fördjupade översiktsplanen ingår fyra delar från A till D, Trafikplanen benämns del C.

För ytterligare fördjupning och förståelse är det bra att läsa översiktsplanens övriga delar och trafiknätsanalysen.

### **Slutsatser:**

Strängnäs har bra förutsättningar att bli en vackrare och behagligare stad med mycket god trafiksäkerhet.

Ny utformning av gaturummet minskar behovet av skyltar / trafikregler och underhållet / bevakningen av dessa. Detta medför på sikt minskade kostnader.

Att satsa på trafiksäkerhet är en god investering. I trafiksäkerhetsprogrammet presenteras samhällets och kommunens totala kostnader för trafikolyckor, de är 54,5 respektive 8 miljoner kronor per år (i 1993 års penningvärde).

Felparkerade bilar utgör på flera ställen en trafikfara.

Inga trafikregler skall tillkomma utan att åtgärder först utförts i gaturummet för att säkerställa en god efterlevnad.

För att undvika kapitalförstöring måste den ekonomiska ramen för beläggningsunderhåll utökas rejält. Erfarenheter visar att underhållsfrekvensen skall vara minst vart 20:e år. Även vinterväghållningen bör prioriteras.

En stor del av parkeringsproblemen beror på att många allmänna parkeringsplatser används som boendeparkering dygnet runt, parkeringsbevakning skulle motverka detta beteende.

<b>Innehåll</b>	sida
Sammanfattning	1
Innehåll	2
Inledning	3
Bakgrund	4
Inriktning och mål	4
Övergripande trafiksystem	5
Trafikregler	5
Gång- och cykeltrafik	6
Kollektivtrafik	6
Biltrafik	7
Varutransporter	8
Parkering	9
Trafikmiljö	11
Farligt gods	11
<u>Åtgärder</u>	
• Trafiken i centrum	12
• Trafiken utanför centrum	15
• Lokalgator	18
Prognoser över framtida trafikmängder	20
Bilaga: Förslag till framtida 30-zon	
Bilaga: Planerade utbyggnadsområden	

## Inledning

Trafikplanens roll inom kommunens planeringsprocess kan sammanfattas i följande punkter:

- Trafikplanen samordnas med den fördjupade översiktsplanen för Strängnäs tätort
- Trafikplanen skall vara en samlad utredning om trafikplaneringen i Strängnäs tätort
- Trafikplanen skall ge uttryck för kommunens politiska vilja i trafikplaneringen
- Trafikplanen skall utgöra underlag för detaljplanering
- Trafikplanen skall utgöra underlag för ekonomisk planering
- Trafikplanen skall vara anpassad för ett etappvis genomförande
- Uppföljning av trafikplanen bör ske regelbundet

Fem viktiga förutsättningar som skapar riktlinjer vid planeringen är:

- Trafiksäkerhet            Nollvisionen
- Miljö                      Avgaser, buller
- Folkhälsa                Motion, stress
- Estetik                    Trivsel, trygghet, upplevelser, samspel
- Valfrihet                 Alternativa transportmedel

Genom att följa ovanstående riktlinjer skapar vi:

- Minskade kostnader för hälso- och sjukvård, sjukfrånvaro mm
- Minskad belastning på miljön
- Minskat uttag av ändliga naturresurser
- Vacker och behaglig omgivning
- Delaktiga och positiva medborgare

## Bakgrund

I maj 1996 fick Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för Strängnäs stad. I den fördjupade översiktsplanen ingår fyra delar från A till D, Trafikplanen benämns del C.

Översiktsplanens olika delar:

A: Mål och förutsättningar

B: Principer för det framtida stadsbyggandets inriktning

C: Trafikplan

D: Gestaltungsprogram (områdesbeskrivningar, konsekvensanalys och genomförandefrågor)

Parallellt med utarbetandet av översiktsplanens del B har en trafiknätsanalys utförts. Stora delar av trafikplanen bygger på slutsatser dragna av trafiknätsanalysen.

## Inriktning och mål

Inriktning och mål för trafikplanen är att:

- Förbättra framkomlighet och säkerhet för både skyddade och oskyddade trafikanter genom att föreslå åtgärder i och utbyggnad av det befintliga gatunätet.
- Göra staden tillgänglig och trivsamt för alla medborgare oavsett färdmedel.
- Skapa goda förutsättningar för alternativen till biltrafik.
- Identifiera de gator som ska ta hand om genomfartstrafiken.
- Sträva efter att skapa en trafikmiljö fri från buller och avgasproblem
- Underlätta parkering av fordon i närhet till målet för att undvika onödig trafik som uppstår på grund av sökandet efter parkeringsplatser.
- Skapa förutsättningar för ekonomisk och resurseffektiv drift och underhåll.

Målen i trafikplanen bygger på målen från andra styrande dokument. I följande program och planer finns mer detaljerade mål beskrivna:

Trafiksäkerhetsprogram, 1996

Lokalt handlingsprogram för agenda 21

Strategisk plan 2001-2003

## Övergripande trafiksystem

Tendensen är ett ökande trafikarbete på våra gator. Flera av stadens gator är inte planerade för att på ett tillräckligt trafiksäkert sätt klara av de trafikmängder som råder idag. En viktig del av trafikplaneringen blir därför att försöka skapa goda förutsättningar för alternativ till bilen istället för att bara öka gatornas kapacitet.

För att behålla och utveckla gaturummets funktion som offentlig plats måste vi göra gatorna behagliga och tillgängliga för alla.

Eftersatt gatuunderhåll och minimerad vinterväghållning skapar stora kostnader för flera parter. Skador på fordon, gator, byggnader och trafikanter kostar samhället mycket pengar. Risken för olyckor, otrygghet och allmän irritation är andra verkningar. Ett ordentligt och kontinuerligt underhåll resulterar på sikt i en sänkt underhållskostnad eftersom åtgärderna blir enklare då.

När den nya motorvägen byggs så förändras förutsättningarna för trafikplaneringen radikalt. Nuvarande E20 får en funktion som mer liknar infart till staden än förbifart, här får resenären det första intrycket av Strängnäs. En ombyggnad är nödvändig för att länka samman stadens nya och gamla delar. Det är viktigt att vi tar tillvara alla möjligheter vi får att påverka den nya utformningen av vägen. Flera anslutningar till nuvarande E20 kommer att bli möjliga eftersom behovet av maximal framkomlighet tas över av den nya motorvägen. Fårhusvägen kan anslutas i plan med nuvarande E20, genom t ex en rondell. Fårhusvägen kan bli en ny infart till Dammen, Ulvhäll och Storängen. Flera högtrafikerade gator kan avlastas när Fårhusvägen anslutits till nuvarande E20. Den nya trafikföringen innebär till exempel att företagen i Kv. Kemisten kan tillåtas expandera.

## Trafikregler

Acceptansen för och respekterandet av trafikregler är en grundsten för en säker trafikmiljö. När regler finns utan synbar anledning minskar efterlevnaden, det är därför viktigt att de trafikregler som finns känns naturliga att följa.

Om en trafikregel inte tolereras på en plats finns risken att efterlevnaden även på andra platser minskar. På flera platser i Strängnäs finns regler som av många trafikanter uppfattas som onödiga. På andra platser finns gator med lugn och säker trafik utan att en trafikregel skrivits för att uppnå det. Om gaturummet utformas på rätt sätt minskar behovet av trafikregler och skyltar. Trafiksäkerheten kan därmed tillgodoses utan irritation och risktaganden bland trafikanterna. När trafikregler accepteras underlättas även polisens arbete.

## **Gång- och cykeltrafik**

Med en ökande trafikmängd på våra gator blir det allt viktigare att värna om de oskyddade trafikanterna. Ett väl utbyggt nät för cykel- och gångtrafik ökar möjligheterna för att bilen väljs bort som färdmedel vid kortare resor. Att låta bilen stå blir i många fall attraktivt om andra säkra alternativ finns. Ett ökat utnyttjande av kollektivtrafik och cykel minskar belastningen på biltrafiknätet och underlättar för dem som ändå väljer bilen som färdmedel. Minskad personbilstrafik ger positiva effekter på folkhälsan, miljön och samhällsekonomin mm.

Sammanlänkning av de olika gång- och cykelvägarna bör prioriteras högt.

## **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken är under ständig utveckling för att nå ett maximalt utnyttjande. Ett arbete med förbättring av hållplatserna med vindskydd, informationsskyltar och handikappanpassning mm pågår.

### **Centrumhållplats**

Dagens centrumhållplats på Nygatan vid kvarteret Präntaren är inte tillräckligt trafiksäker.

Platsen är central och trafiksäkra förslag på andra platser är inte lika centrala.

En ombyggnad av Nygatan mellan Källgatan och Järnvägsgatan, med ordnade bussfickor bör vara tillräckligt för att förbättra sikten och tillgodose trafiksäkerheten.

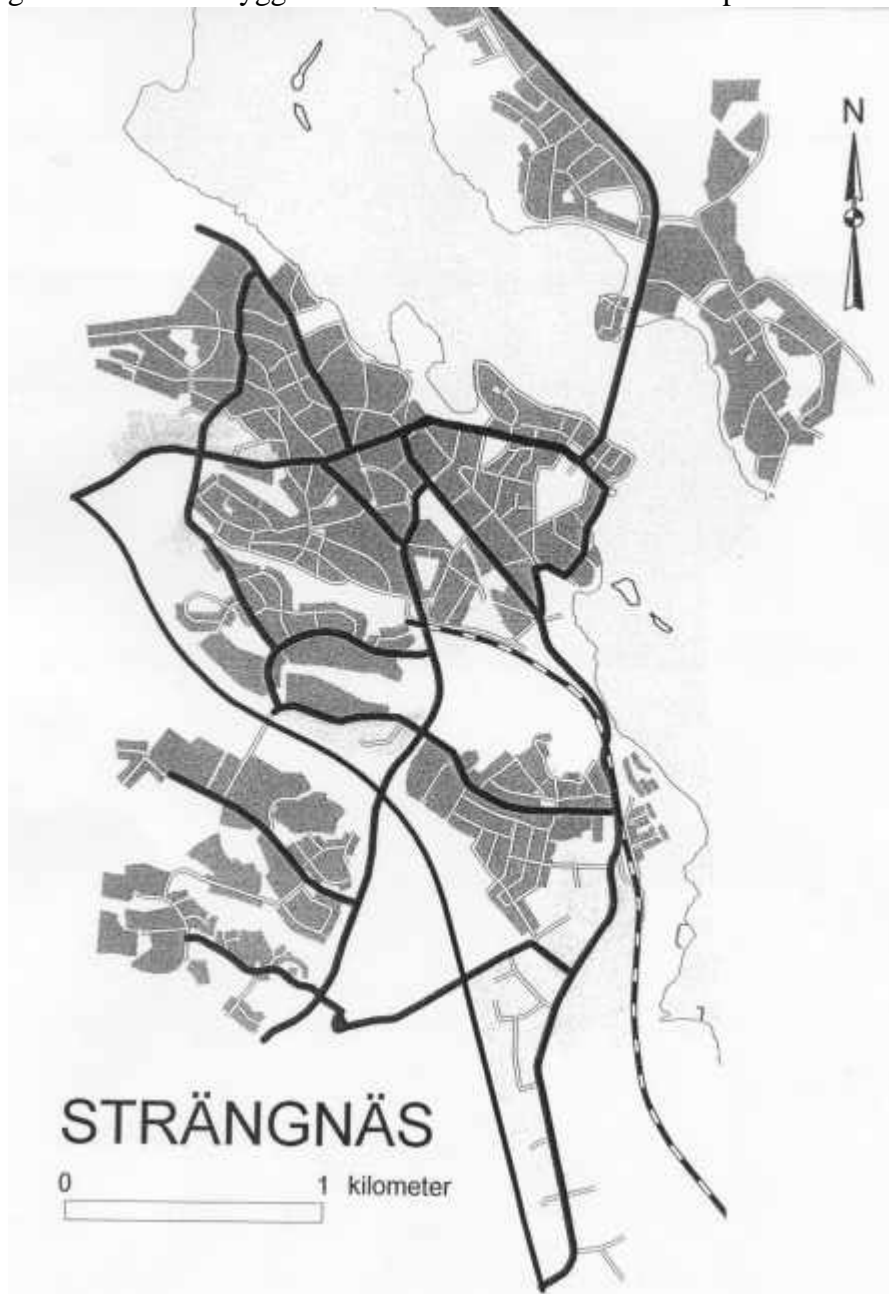
### **Bättre utnyttjad kollektivtrafik**

Ett bra och billigt sätt att förbättra trafikmiljön är att skapa ett effektivt och väl utnyttjat kollektivtrafiksystem. Detta kan åstadkommas genom ökad turtäthet, nya busslinjer, bättre komfort och lägre eller slopade avgiftsuttag. Minskade stopptider skapar förutsättningar för en lugnare busstrafik utan förlängd transporttid och en bättre arbetsmiljö för chaufförerna.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan det vara lönsamt med slopade avgifter. Det finns goda exempel på kommuner som infört fria kollektivtrafikresor.

## Biltrafik

En mycket stor del av alla resor sker med bil. Många är beroende av bilen både i sitt arbete och på sin fritid. Så kommer det att vara även i framtiden. Framkomligheten för bilarna behöver inte försämrans nämnvärt av de trafiksäkerhets- och miljöåtgärder som föreslås i trafikplanen. Den trafikmiljö som eftersträvas är sådan att det blir naturligt att ta hänsyn till varandra i trafiken. Det skapar goda möjligheter för både hög säkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter. Byggandet av nya bostadsområden kräver att nya tillfarter och genomfartsleder byggs för att leda den alstrade trafiken på ett säkert och effektivt sätt.



*Bild: Huvudgatunät*

Ett vanligt missförstånd är att huvudgata förväxlas med huvudled. Huvudgator är gator som leder trafik till och från en tätort samt mellan olika stadsdelar inom tätorten. Huvudled innebär att en trafikföreskrift gör gällande att parkeringsförbud råder och att anslutande vägar har väjningsplikt. En huvudgata behöver alltså inte vara huvudled.



## **Varutransporter**

Problemen har identifierats i två grupper, dels finns inte lastzoner på alla platser och dels parkerar personbilar på de lastzoner som finns. Resultatet av dessa båda problem blir att lastbilar står i gatan och lastar/lossar. På flera platser kan det accepteras att lastning och lossning sker från gatan, dock måste hänsyn tas till trafiksäkerhet och framkomlighet.

### Storgatan

Problemen är störst på Storgatan där lastbilar tvingas stå i körfälten på båda sidor om vägen. På norra sidan finns inte plats för lastzoner. På södra sidan finns lastzoner som sällan är fria från personbilar. Att båda sidor av gatan blockeras är oacceptabelt. Enklaste lösningen på detta problem är parkeringsövervakning.

### Trädgårdsgatan

Även på Trädgårdsgatan används lastzonerna ofta som parkeringsplats för personbilar. Om parkeringsmöjligheterna i närheten till centrum förbättras kombinerat med parkeringsövervakning kan problemet lösas.

### Ny infart till Storängen

När Fårhusvägen ansluts till nuvarande E20 blir transportsträckorna inom tätbebyggt område kortare. Transporterna blir säkrare och miljövänligare. Områdena som ansluts till E20 blir mer lättillgängliga och därmed attraktivare.

### Köpcentrum på Tosterö

Enligt översiktsplanen kommer Tosterö att byggas ut mycket i framtiden. Plats för köpcentrum och lokal service finns reserverad. Med denna utbyggnad följer en ökad transport av varor. Även annan trafik förväntas öka. Viktigt är att huvuddelen av all trafik inte leds över Tosteröbron och genom centrum av Strängnäs. Byggandet av en ny tillfart till väg 55 som gör vägen över Strängnäsbron genare bör utredas. Framtida bebyggelse bör placeras så att vägen över Strängnäsbron föredras i större utsträckning.

### Infarter till nya industriområden söder om Kilenkorset

Det nya industriområdet Gorsinge skog ansluts till väg 55 och eventuellt från Malmby industriområde, på sikt även söderifrån genom vägbro under motorvägen. Korsningarna bör utformas som cirkulationsplatser eller med vänstersvängfält. Belysning är nödvändigt. Planering bör ske för framtida GC-trafik både i industriområdena och längs väg 55.

## **Parkering**

### **Allmänt**

Parkeringsregler ignoreras ofta av många medborgare. Detta leder på några platser till att den felparkerade och andra trafikanter utsätts för onödiga risker. Strängnäs behöver likt andra kommuner parkeringsövervakning. Samarbete med andra kommuner kan vara ett lämpligt sätt att organisera sådan verksamhet.

Flera kommuner, däribland Enköping, underlättar parkeringsövervakningen med hjälp av P-skiva. Parkeringsvakter är inte alltid uppskattade av kommuninnevånarna, det kan därför underlätta för parkeringsvakterna att bo i en annan kommun. Förslaget är att införa parkeringsbevakning och P-skiva i Strängnäs i samarbete med någon närliggande kommun. Parkeringen kan även i framtiden vara avgiftsfri.

### **Parkeringsplatsbehov**

Utredningen som föregick kommunens idag gällande parkeringsnorm lyckades på många sätt förutspå det framtida transport och parkeringsbehovet. Vissa förutsättningar har dock förändrats.

Vid framställningen av parkeringsnormen 1985 förutsattes ett samutnyttjande som inte i tillräckligt hög grad fungerat. Allt fler skaffade sig under 80 och 90-talet bil och många utnyttjar allmänna parkeringar utmed gatorna där det var tänkt att samutnyttjandet skulle ske. Med ökad kollektivtrafik, förbättrat GC-nät och en ökad andel privata parkeringsplatser bedöms dock det ökande bilägandet stagnera i tätorter där medborgarna ofta har nära till sin arbetsplats. Vid detaljplanering har avsteg i några fall gjorts från dagens norm, det har bidragit till de brister och problem som idag finns på de allmänna parkeringsplatserna. Det är i framtiden viktigt att följderna av sådana avsteg utreds ordentligt innan de godtas. Parkeringsplatser bör i första hand placeras på privat mark.

En jämförelse med andra kommuners parkeringsnormer ger följande resultat:

Boendeparkering varierar mycket från ort till ort, stora städer har färre platser än små orter.

Genomsnittet för de orter som undersökts är 9,3 platser per 1000 invånare exklusive besöksparkeringar, kommunernas storlek är i genomsnitt 79.500 invånare. Vissa kommuner har särskilda regler för t ex radhus och villor, de utformas som antal platser per bostad.

Eftersom många av de allmänna parkeringsplatserna används som både boende och butiksparkeringar är det önskvärt att införa krav på besöksparkering vid bostäderna.

Normen för hantverk är i genomsnitt något högre än för Strängnäs, 11,4 ppl/1000 m<sup>2</sup>.

Kontor bedöms ha samma behov som i vår kommun, variationerna är små.

Butikernas behov bedöms däremot vara lägre än här, i genomsnitt 31,4 ppl/1000 m<sup>2</sup>.

Hotell bedöms ha ett behov av 20,3 ppl/1000 m<sup>2</sup>, mycket högre än här.

Genomsnittet för restauranger är högt, 66,2 ppl/1000 m<sup>2</sup>, stora variationer förekommer dock.

Efter en bedömning av ovanstående och dagens situation föreslås följande justerade parkeringsnorm bli gällande för Strängnäs kommun:

Parkeringsnorm 2000	Bilplatsbehov / 1000 m2 vy			Förändring mot norm 1985
	Boende	Besökande	Sammanlagt	
Funktion	Arbetande	Besökande	Sammanlagt	
Bostäder, lägenheter	11,0	1,0	12,0	+1
Industri och hantverk	8,5	0,0	8,5	oför.
Kontor	11,0	5,0	16,0	oför.
Butiker	3,5	33,5	37,0	-10
Hotell	1,5	16,5	18,0	+10
Restaurang	10,0	35,0	45,0	+15
Samlingslokal	1,0	18,0	19,0	oför.
	Bilplatsbehov / bostad			
Villor, radhus och likn.	2,0	0,2	2,2	

### **Idrottsplatser och skolor**

Parkeringsplatsbehovet för idrottsplatser och platser för liknande evenemang varierar mycket och måste därför bedömas för varje enskilt fall. Samma sak gäller för skolor.

### **Cykelparkering**

Möjligheten att parkera sin cykel skall förbättras vid vanliga målpunkter, t ex affärsgator.

### **Identifierade problempunkter**

#### Djäkneplan

Djäkneplan är en historisk plats i Strängnäs och måste förändras med stor försiktighet. Ytan består idag av en grusplan drabbad av problem med ytvatten som spolar djupa fåror i marken. Som parkeringsplats är planen dåligt belyst. Delvis beläggning och eventuellt terrassering av planen och en förbättrad belysning föreslås, markering av parkeringsplatser är nödvändig för att ytan skall kunna utnyttjas effektivt. Djäkneplan skall fungera som parkering för boende, besökande och arbetande i centrum.

#### Stora torget

En försköning av torget har påbörjats i och med renoveringen av fontänen. Det kvarvarande arbetet består av att se över parkeringen och torghandelsplatsen. Ny beläggning och minskat antal parkeringsplatser för att förstärka känslan av torg är nödvändigt. Även här behöver belysningen förbättras. Funktionen skall vara korttidsparkering, därför krävs tidsbegränsning. De parkeringsplatser som tas bort täcks gott och väl av Djäkneplan.

#### Eskilstunavägen, kiosken

Idag är sikten mycket dålig när kunder till kiosken parkerar vid gångbanekanten. I samband med en avsmalning av vägen kan parkeringsfickor byggas utanför kiosken.

#### Finningevägen, Aspa

I samband med en avsmalning av vägen kan parkeringsfickor byggas utanför butiken.

#### Resecentrum

Ett nytt parkeringsområde planeras att byggas nedanför berget vid korsningen Ingvarsvägen/Vandrarvägen.

## **Trafikmiljön**

I begreppet trafikmiljö innefattas här buller, avgaser och upplevelsen av trygghet och trivsel.

Behovet av minskat buller är störst längs Storgatan, Kyrkogatan, Rådmansgatan och Eskilstunavägens centrala delar.

De enda möjligheterna att minska bullermängderna är sänkt hastighet och en minskad trafikmängd. Om inte en hastighetssänkning till 30 km/h är tillräcklig, kan effekten av bullret avhjälpas med ljuddämpande åtgärder på byggnader med fönster mot gatan.

Vi ska sträva efter en hastighet på 30 km/h i Strängnäs centrala delar. På många ställen är det redan idag naturligt att inte köra fortare än så.

Bullerstörningen i närheten av nuvarande E20 är inte stor och kommer att minska när den nya motorvägen leder den största delen av fjärrtrafiken.

Avgasproblemen är inte akuta i någon del av staden. Utsläppen drabbar oss inte som mest lokalt utan i ett globalt perspektiv. Om avgaserna bidrar till växthuseffekten med följande klimatförändringar är det viktigt att vi drar vårt strå till stacken. En jämn trafikrytm och låg hastighet minskar utsläppen från motorfordon, samtidigt förbättras möjligheterna att färdas utan motorfordon, helt miljövänligt.

En försköning av trafikmiljön med växter och behaglig belysning bidrar till ett större välbefinnande. För handeln kan trafikmiljön vara mycket viktig. Sponsring av förbättringar i trafikmiljön kan vara ett bra sätt att kombinera större budget för kommunen med bra reklam och goda förutsättningar för handel.

## **Farligt gods**

Skyddszonen för transport av farligt gods förblir oförändrad.

De senaste tio åren har nästan all miljöfarlig verksamhet inom skyddsområdet upphört, de risker som idag finns kvar består av transporter av bränsle till båtmacken och oljeeldade fastigheter.

Ny omlastningsplats för farligt gods föreslås byggas på planen vid infarten till Kvitten i Västerport. Trafik med farligt gods bör så långt som möjligt undvikas i staden.

På längre sikt föreslås en annan omlastningsplats i anslutning till motorvägen, vid Solberga.

## Åtgärder

### Trafiken i centrum

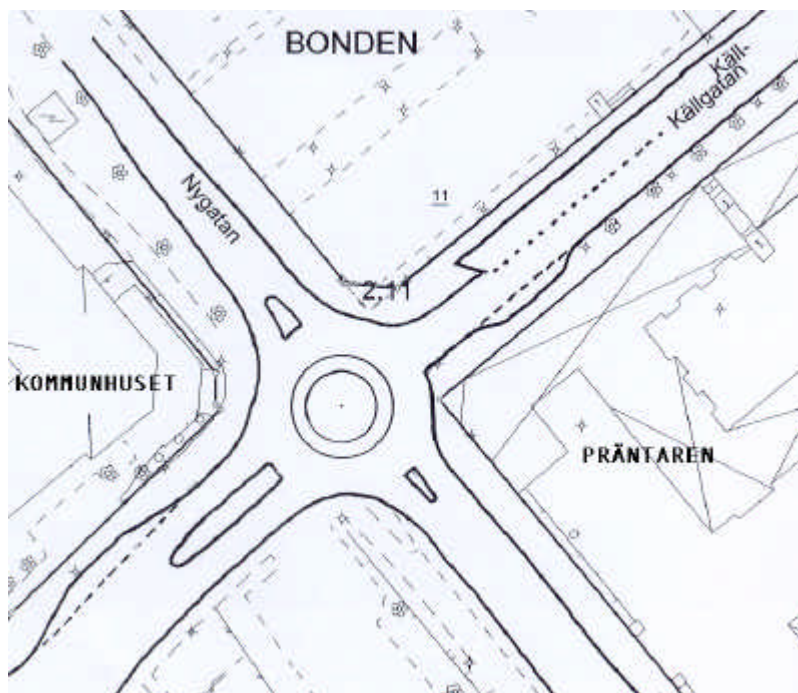
#### Eskilstunavägen

Korsningen Eskilstunavägen-Nygatan avsmalnas, högersvängfält tas bort vid kvarteret Läraren.

Gång- och cykelväg vid kvarteret Bonden och kvarteret Läraren breddas.

#### Källgatan

Källgatan kan, om den byggs om, öppnas för biltrafik. På så sätt kan flera korsningar avlastas och en del av parkeringssöktrafiken minskas. Antalet parkeringsplatser på Källgatan kan ökas något. Gatan kan med mycket enkla medel utformas som gångfartsgata. Förutsättningarna för detta ingrepp är att korsningen Nygatan - Källgatan byggs om till en minirondell och att Källgatan enkelriktas.



*Förslagsskiss: Källgatan*

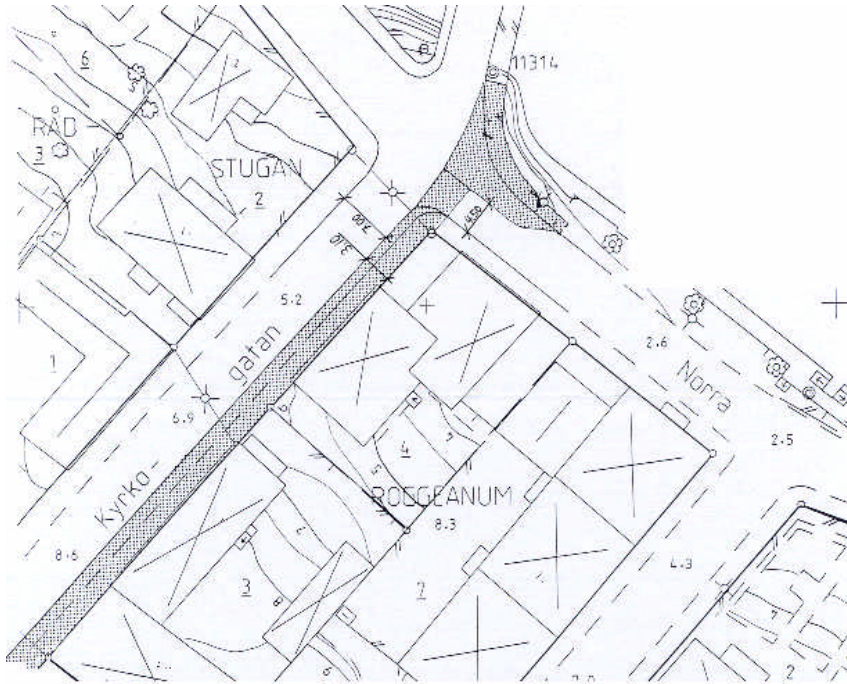
#### Trädgårdsgatan

Trädgårdsgatans funktion liknar i stort Storgatans med den stora skillnaden att den inte leder någon genomfartstrafik. Trädgårdsgatans nordvästra del, utmed kvarteret Blå bandet, bör även i fortsättningen tillåta biltrafik. Gatan skall dock utformas så att gående och cyklister får en trygg miljö att vistas i. Trädgårdsgatan har alla möjligheter att fungera som gångfartsgata med gott om plats för både bilar, cyklar och gående. Alla krav på god miljö, säkerhet och framkomlighet kan tillgodoses om parkeringssöktrafiken minskas. Ett ökat antal parkeringsplatser i anslutning till butikerna är önskvärt. Ett öppnande av Källgatan kan leda till minskad trafikföring och mer lättillgängliga parkeringsplatser.

### Kyrkogatan

Gång- och cykeltrafiken måste i dagsläget korsa den högt trafikerade Kyrkogatan för att nå centrum. Om detta skall ske på ett trafiksäkert sätt är det viktigt att passagen sker där sikten inte är skynd. En gång- och cykelväg från brofästet till Stora torget leder de oskyddade trafikanterna uppför backen så att de kan korsa gatan vid torget där de är väl synliga.

Ombyggnaden skulle innebära en något smalare gatusektion som bör ha en fartdämpande effekt utan att orsaka problem med framkomligheten för motorfordon.



*Förslagsskiss: Kyrkogatan*

### Norra Strandvägen

I dagsläget bryts strandpromenaden av det södra brofästet. Fotgängare tvingas gå över vägen. Gångvägen skulle kunna sammanlänkas under bron, det skulle dock kräva en omfattande utfyllning under brofästet för att nå tillräcklig höjd. Det kan bli orimligt komplicerat och dyrt med tanke på de senaste årens mycket höga vattenstånd. Att bygga en säker gångpassage över Kyrkogatan vid brofästet är komplicerat eftersom sikten från bron är dålig. Efter utbyggnaden av Gång- och cykelvägen längs med Kyrkogatan, (se föregående punkt), kan hastigheten i korsningen bli så pass låg att ett säkert övergångsställe blir möjligt.

Gångbanan längs med Norra Strandvägen är delvis i mycket dåligt skick, bör renoveras.

### Nygatan

Nygatan har en funktion som genomfart och som in/utfart från centrum.

Nygatans sektion är mycket bred på många ställen och parkering utmed gatan är på sina håll oordnad och därför inte särskilt effektiv. Som nämnts tidigare är centrumhållplatsen placerad vid kvarteret Präntaren med dålig sikt och risker som följd.

Gatan bör göras smalare t ex genom att parkeringsplatser ordnas längs södra sidan vid kvarteret Baddaren och kvarteret Höjden m h a enkelsidig avsmalning.

Centrumhållplatsen bör förändras enligt förslag under rubriken kollektivtrafik.

Vid korsningen med Eskilstunavägen tas högersvängfältet bort (endast om Källgatan öppnats för trafik). GC-överfarten avsmalnas med hjälp av det borttagna körfältet och en bred refug.

Övergångsställena i korsningarna med Järnvägsgatan och Nikandergatan bör smalnas av eller förses med breda refuger för att markera centrum och lämpligheten med sänkt hastighet.



### Stora torget

Vid en ombyggnad av torget kan behovet av säker cykeltrafik tillgodoses.

En försköning av torget har påbörjats i och med renoveringen av fontänen, det kvarvarande arbetet består av att se över parkeringen och torghandelsplatsen. Läs mer under rubriken parkering.

### Storgatan

Storgatan måste ta om hand en stor del av den trafik som utbyggnaden på Tosterö alstrar.

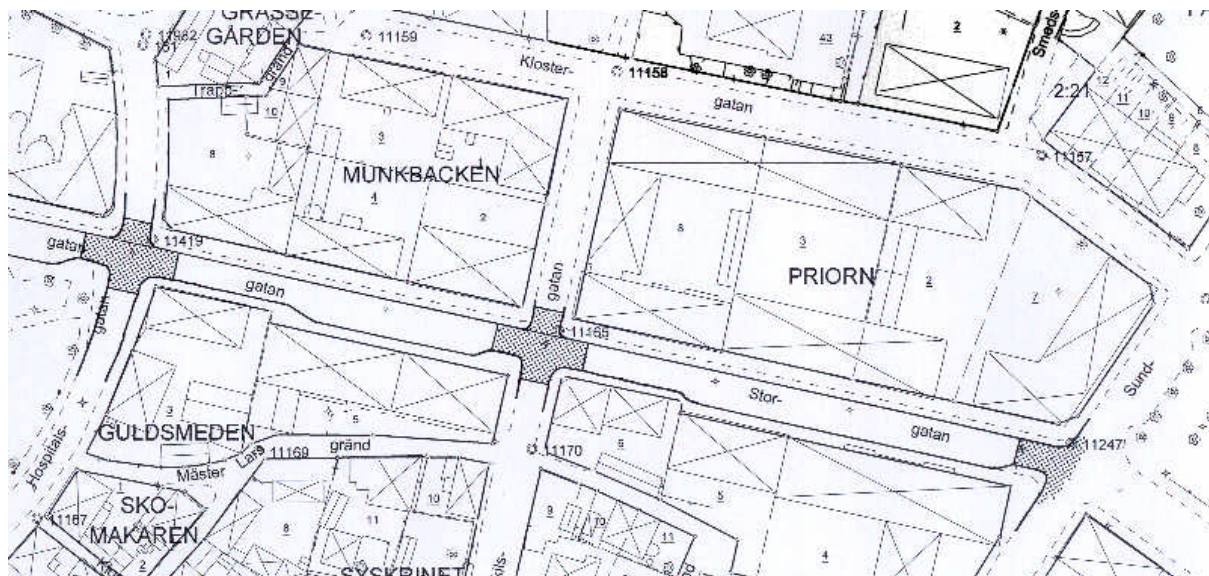
Utmed gatan finns många butiker med krav på utomhusmiljö och parkeringsmöjligheter.

Cyklister lever idag farligt bland bilar, varustransporter och parkerade fordon. För att skapa en god miljö och trafiksäkerhet är det nödvändigt att sänka hastigheten till 30 km/tim.

Korsningarna kan utföras upphöjda och blir därmed säkrare passager för oskyddade trafikanter. Sektionen är tillräckligt bred för att ge plats för antingen en separat cykelväg eller parkerings- och lastplatser utmed norra sidan av vägen.

SBK bedömer att framkomligheten för biltrafik efter föreslagen ombyggnad inte försämras.

Att hastigheten sänks till 30 km/tim minskar inte automatiskt framkomligheten för bilar utan verkar för en jämnare fart med färre stopp och en lugnare trafikrytm.



*Förslagsskiss: Storgatan*

## Trafiken utanför centrum

### Bondegatan

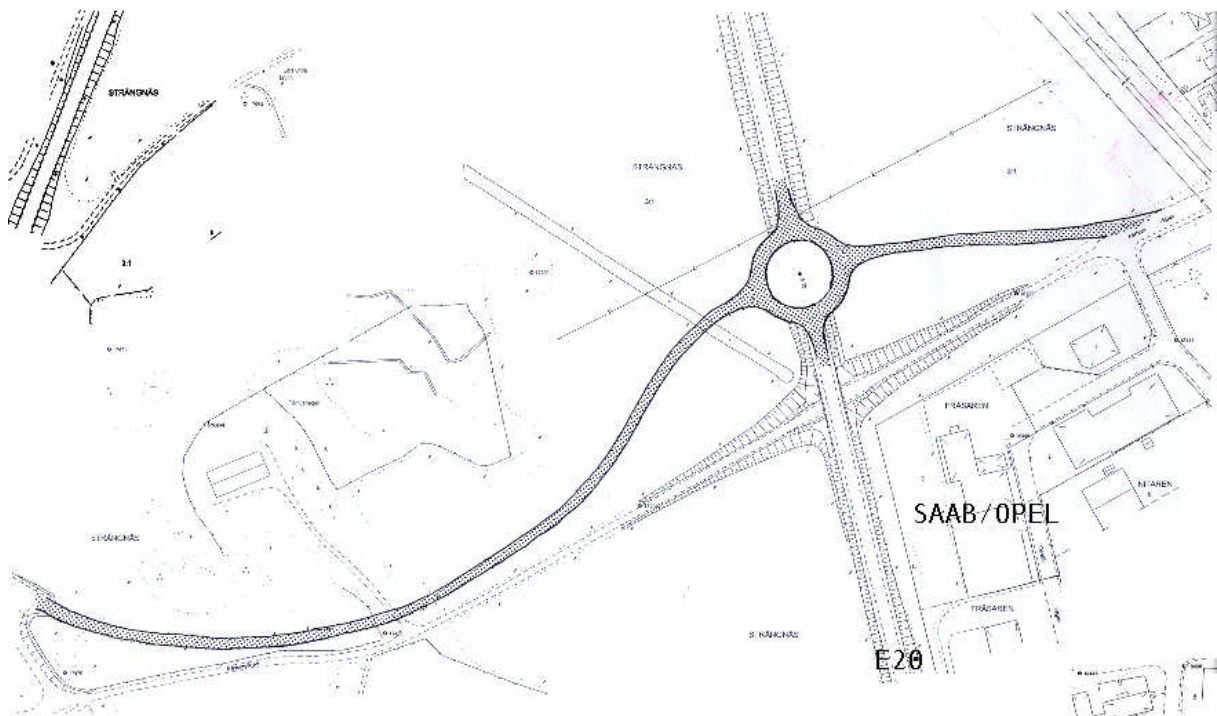
Bondegatan passerar två skolor och leder en del genomfartstrafik. Skyltad hastighet är 30 km/h men hastigheten är ofta högre. Gatan är förbi skolorna försedd med separat Gång- och cykelväg och mitt på sträckan finns ett bevakat övergångsställe. Byggnad av parkeringsplatser på delen närmast Paulinska skolan gör sektionen smalare, detta bör sänka hastigheten tillräckligt. Parkeringen markeras med enkelsidig avsmalning före och efter parkeringsplatserna. Plantering av träd längs med gatan ger intryck av att gatan är smalare. Avlämningsplats vid infarten till Lagmansgatan byggs.

### Brunnsvägen

Hastigheten på Brunnsvägen är ofta hög, gatan är rak och bred. Gatan föreslås bli avsmalnad med exempelvis allé. Korsningen med Söderleden är högtrafikerad med höga hastigheter.

### Fårhusvägen

Idag trafikeras Fårhusvägen, som är smal och med låg standard, av all slags trafikant. Många tar den vägen till arbetet, andra söker sig till idrottsplatsen och friluftsområdet. Risken för en allvarlig olycka är stor. Den befintliga vägen bör i framtiden användas som Gång- och cykelväg. Mellan kyrkogården och Söderleden måste ca 130 m Gång- och cykelväg byggas parallellt med fårhusvägen. Korsningen med gamla E20 blir trafiksäker då den befintliga tunneln kan användas. En ny väg parallellt med den gamla skall trafikeras med enbart motorfordon som anslutes i plan med nuvarande E20. Anslutningen till nuvarande E20 ger en alternativ infart till Storängen, Ulvhäll och Dammen. Fårhusvägen bör byggas om i etapper eftersom anslutningen till E20 inte kan bli aktuell förrän den nya motorvägen är i bruk.



*Förslagsskiss: Fårhusvägen*



### Eskilstunavägen

En stor del av trafiken till och från Strängnäs går på Eskilstunavägen. Många oskyddade trafikanter färdas längs vägen, främst mellan centrum, Vasavallen, och motionsspåren söder om E20. Vägen bör avsmalnas och ge plats för en separat gång- och cykelväg mellan Paulinska Skolan och E20. Infarterna till de många bensinstationerna måste göras tydligare. Gamla högersvängfältet till Kristinavägen bör användas som busshållplats istället för dagens hållplats i körbanan längre ned på Eskilstunavägen när så är möjligt.

Korsningen Eskilstunavägen-Bondegatan-Tingstugatan byggs om till minirondell. Parkeringsplatser utanför kiosken utförs lämpligen med enkelsidig avsmalning.

### Finningevägen

Öster om Södertäljevägen har en Gång- och cykelväg byggts mellan rondellen och Mariefredsvägen. Gatan är ändå bred och kan smalnas av ytterligare. Östra delen hör dock till de säkrare för oskyddade trafikanter.

På västra delen av Finningevägen bör Gång- och cykelvägen fortsätta ända fram till Tryffelstråket.

Vägen behöver smalnas av med enkelsidig avsmalning och parkeringsregler bör ses över. Övergångsställen utförs med refug eller avsmalning, vilket som är lämpligast.

### Gorsingeholmsvägen

Vägen har ett mycket eftersatt underhåll och är i stort behov av en upprustning.

### Kyrkogården

Gång- och cykelvägen mellan Nabben och Fridhem bör rustas upp.

### Olivehällsvägen

Gatan är bred och har plats för en separat Gång- och cykelväg.

### Regementsgatan

Gatan är bred och har plats för en separat Gång- och cykelväg på sträckan Eskilstunavägen - regementet. En sådan föreslås på norra sidan av vägen. På andra sidan görs plats för parkering med enkelsidig avsmalning. Sträckan bör delas upp i två etapper. Första etappen mellan Eskilstunavägen och Thomasgymnasiet, andra etappen mellan Thomasgymnasiet och regementet. Plantering av träd ger intryck av ett smalare gaturum med lugnare trafik som följd.

Sträckan förbi regementet mot Vansö är smalare och är mer komplicerad att bygga om. Behovet av säkrare cykeltrafik finns även här och en Gång- och cykelväg bör därför finnas med i framtida planering.

### Seminarievägen

Iordningställande av gångbana och parkeringsplatser vid Thomasgymnasiet.

### Sidöparken

Iordningställande av gång och cykelväg.

### Skogsvägen

Avsmalning med bred gångbana på östra sidan.

### Stationsområdet

Parkeringen vid resecentrum kan i dagsläget leda viss trafik för genomfart förbi bussgatan. Vägen är krokig för att inte uppmuntra sådan trafik genom parkeringen och för att sänka hastigheten för densamma. Önskemål om att underlätta för genomfartstrafik har framkommit. Samhällsbyggnadskontoret undersöker saken.

### Sundbyvägen

Sundbyvägen är idag en rak och bred gata med flera obevakade övergångsställen. Eftersom både förskola och skolor är placerade i anslutning till vägen vistas många barn där. Hastigheten är i dagsläget begränsad till 30 km/h utanför Karinslundsskolan, efterlevnaden är liten. På sträckan föreslås tre fartdämpande kuddar och avsmalning eller åtgärder med motsvarande funktion. Den fartdämpande kudden är en relativt billig åtgärd som visat goda resultat på många platser i Sverige. Kudden är utformad så att bussar och tung trafik kan passera obehindrat utan obehag för resenärerna.

### Söderleden

Söderleden är stor, bred och högtrafikerad med mycket höga hastigheter. Vägen fungerar som tillfart för Finninge, Dammen, kyrkogården och fritidsområdet söder om Fårhusvägen. Samtliga gång- och cykelpassager är planskilda. När Fårhusvägen färdigställts och anslutits till nuvarande E20 kommer trafiken på Söderleden att förändras. En avsmalning borde göras i samband med försköning av gatan, t ex en trädrad som separerar körfälten.

### Tryffelstråket

Gatan är idag enligt detaljplanen en gång och cykelväg på parkmark, bussar i linjetrafik tillåts använda gatan. Gångbanan bör breddas och byggas om till gång- och cykelväg som separerar de oskyddade trafikanterna från bussarna. Möjligheterna att öppna vägen för biltrafik ökar efter en sådan ombyggnad men bedöms vara svår att genomföra eftersom det innebär en detaljplaneprovning.

### Vallbyvägen

Gatan är bred och har plats för en separat Gång- och cykelväg. Övergångsställen utförs med refug eller avsmalning.

## Lokalgator

Med lokalgator menas de gator i områden som inte leder någon genomfartstrafik eller större trafikmängder. På dessa gator befinner sig ofta oskyddade trafikanter, många av dem barn, och motorfordon samtidigt. Målet är att hastigheten skall vara 30 km/h på alla lokalgator för att åstadkomma en säker blandtrafik. De allra flesta lokalgator är utformade så att de inte inbjuder till höga hastigheter. Några gator har både större trafikflöden och högre hastigheter än vad som är lämpligt. Där behövs trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Där behovet av säkrare trafikmiljö är uppenbar bör åtgärder t ex i form av avsmalningar byggas.

På nästan alla gator förekommer beteenden som är riskfyllda. På lokalgatorna är det ofta en eller ett fåtal av de boende i området som är orsaken till olycksrisken. I dessa fall kan en förändring av gatan leda till irritation bland de övriga boende. Därför erbjuds boende att tillsammans sätta ut blomlådor som farthinder sommartid. Effekten av detta är att de berörda själva får avgöra om och hur problemet skall lösas. Detta tillvägagångssätt tillämpas redan på några ställen i Strängnäs med gott resultat.

### Annebergsvägen

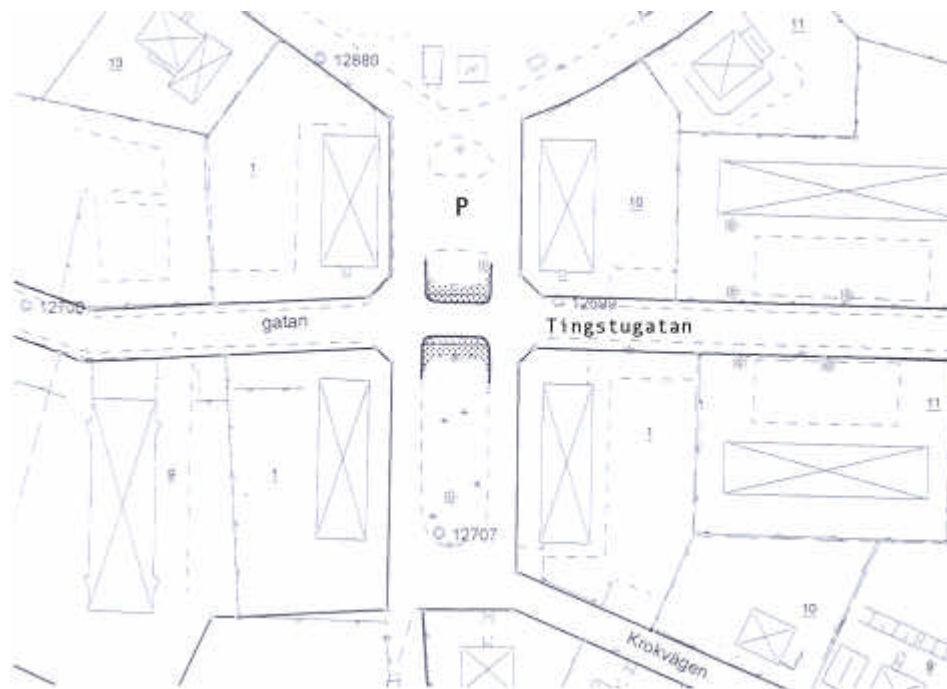
Ombyggnad av korsning.

### Tingstugatan

Tingstugatan är på delen Eskilstunavägen - Kung Göstas väg mycket rak och inbjuder till höga hastigheter. Flera anslutande vägar har dålig sikt. Avsmalningar vid korsningarna förbättrar sikten och sänker hastigheten.

Korsningen med Kung Göstas väg och Bisp Thomas väg är otydlig med dålig sikt från vissa håll. De öppna ytorna i korsningen bör minskas för sänkt hastighet och bättre sikt.

Vid Tingstuplan är gatans bredd mycket stor, ca 13m. Parken på södra sidan och parkeringen på norra sidan bör dras ihop.



*Förslagsskiss: Tingstuplan*

### Krusbärsvägen

Trafiken från Nyponvägen håller ofta en olämpligt hög hastighet. Många barn vistas i området. En ny utformning av kurvan och avsmalning av vägen minskar riskerna för en olycka.

### Flodins väg

På Flodins väg finns idag ett avsnitt med genomfartsförbud för att minska genomfartstrafiken. Detta har lett till ett större flöde på övriga vägar i området eftersom den säkra vägen via Enköpingsvägen blir en omväg. Ett alternativ som kan vara en förbättring är att flytta genomfartsförbudet ett kvarter närmare Tosteröskolan och samtidigt delvis öppna den gamla utfarten till Enköpingsvägen från Eriksgatan.

### Mälarvägen

Sommartid ökar trafiken på Mälarvägen. Både skyddade och oskyddade trafikanter söker sig till badplatsen vid Mälarvägens slut. Avsmalningar med plats för parkerade bilar mellan dem kan skapa en lugnare trafikmiljö. Ett bättre alternativ är en separat strandpromenad för gående och cyklister.

### Stenbyvägen

Gatan är skolväg till Tosteröskolan, den har försetts med en separat Gång- och cykelväg. Många barn korsar vägen. Korta dubbelsidiga avsmalningar för sänkt hastighet är en lämplig åtgärd.

## **Prognoser över framtida trafikmängder**

Tidigare prognoser har inte varit bra på att förutsäga framtida trafikmängder. Det är mycket komplicerat att se följderna av olika förändringar, dessutom genomförs inte alla projekt som förutsätts i beräkningarna. Följande prognos över trafikmängder baseras därför till stor del på den förväntade befolkningsökningen och tidigare prognoser jämförda med verkligt utslag och skall uppfattas som en kvalificerad gissning.

### **Befolkningsökning:**

Den fördjupade översiktsplanen för Strängnäs stad förbereder för en utbyggnad om ca 1100 bostäder varav ca 500 är placerade på Tosterö. I varje hushåll bor idag i genomsnitt 2 personer. 1100 bostäder motsvarar då en ungefärlig befolkningsökning på 2200 personer. I Strängnäs tätort bor idag ca 12400 personer. 2200 nya Strängnäsbor skulle innebära en procentuell befolkningsökning på 18 %. Befolkningsökningen blir procentuellt betydligt större på Tosterö än på fastlandet. En befolkningsökning av 1000 personer på Tosterö motsvarar ca 65 % och 1200 personer på fastlandet motsvarar ca 11 %.

### **Resor till och från arbetet:**

Utpendlingen kommer att fortsätta öka då många som flyttar hit från närliggande kommuner redan har arbete. Vissa pendlar i bil, andra tar tåget, hur många som väljer att ta bilen till tåget är svårt att avgöra. Säkert är att många kommer att köra bil genom staden på väg till arbetet. Bostäderna som placeras på Tosterö har ett läge som uppmuntrar till utnyttjande av bil som färdmedel eftersom resecentrum och nästan alla arbetsplatser ligger på fastlandet. Huvuddelen av de nyinflyttade på Tosterö kommer att åka över Tosteröbron på väg till arbetet. Nya bostäder i centrala delar av staden bidrar inte i lika stor utsträckning till arbetsresor med bil eftersom resecentrum och arbetsplatsen ofta ligger inom gångavstånd. Från bostadsområdena Finninge Norr och Fårhushagen alstras mycket liten trafik till centrum.

### **Resor för handel, fritid och liknande:**

Resor för handel, fritid och liknande kan i genomsnitt antas öka lika mycket som befolkningen. Naturligtvis fördelas trafiken olika i förhållande till var befolkningsökningen sker. Befolkningsökningen på Tosterö bidrar till exempel till trafik i centrum medan befolkningsökningen i centrum knappt bidrar med någon trafikökning alls på Tosterö.

### **Förväntade trafikmängder:**

Följande beräknade trafikmängder gäller under förutsättning att hälften av alla bostäder byggs fördelat jämnt över alla områden och att inga större vägbyggen äger rum. Faktorer som starkt påverkar beräkningen är t ex om nya motorvägen byggs, om fårhusvägen byggs ut och om fördelningen av bostäder förskjuts åt något håll. Ökad användning av kollektivtrafiken påverkar också beräkningen.