

# TRAFIKPLAN

## MARIEFRED OCH LÄGGESTA



Kommunfullmäktige 2008-03-31 § 65

Beslut

att anta trafikplanen som bilaga till Fördjupning av  
översiktsplanen Mariefred-Läggesta, 2007-04-23.

# SAMMANFATTNING

Trafikplanen är en samlad utredning om trafikplaneringen i Mariefred och Läggesta. Den är avsedd att användas som stöd vid översikts- och detaljplanering och som underlag vid politiska beslut.

Trafikplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadskontoret i samband med framställningen av den fördjupade översiktsplanen för Mariefred – Läggesta.

## INNEHÅLL

TRAFIKPLAN .....	0
MARIEFRED OCH LÄGGESTA .....	0
SAMMANFATTNING .....	1
ALLMÄNT OM TRAFIKPLANEN.....	2
Inledning.....	2
Bakgrund .....	2
Inriktning och mål .....	3
ÖVERGRIPANDE TRAFIKSYSTEM.....	3
Allmänt.....	3
Trafikregler.....	4
Trafikmiljö .....	4
BEFINTLIG SITUATION OCH BRISTANALYS .....	5
Motorfordonstrafik .....	5
Gång- och cykeltrafik.....	5
Kollektivtrafik .....	5
Varutransporter .....	5
Farligt gods.....	5
Parkering .....	6
ÅTGÄRDSFÖRSLAG .....	7
Motorfordonsvägnät, Mariefred .....	7
Motorfordonsvägnät, Läggesta.....	11
Gång- och cykelvägnät, Mariefred.....	13
Gång- och cykelvägnät, Läggesta .....	15
Gång- och cykelpassager, Mariefred.....	15
Gång- och cykelpassager, Läggesta .....	16
Kollektivtrafik .....	17
Varutransporter .....	17
Farligt gods.....	18
Parkeringsplatser .....	18
BILAGOR FÖRTECKNING .....	20

# ALLMÄNT OM TRAFIKPLANEN

## Inledning

Trafikplanens roll inom kommunens planeringsprocess kan sammanfattas i följande punkter:

Trafikplanen samordnas med den fördjupade översiktsplanen för Mariefred - Läggesta  
Trafikplanen skall vara en samlad utredning om trafikplaneringen i Mariefred  
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 grundpelare som skapar riktlinjer vid planeringen är:

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

Genom att förbättra ovanstående punkter skapar vi:

Minskade kostnader för hälso- och sjukvård, sjukfrånvaro mm  
Minskad belastning på miljön  
Färre buller- och vibrationsstörda medborgare  
Minskat uttag av ändliga naturresurser  
Vacker och behaglig omgivning som ger positiva upplevelser  
Delaktiga och positiva medborgare som trivs i sin hemort

## Bakgrund

I översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige 2002 ingår Mariefred med ett kommundelsprogram. Översiktsplanen med kommundelsprogram för Mariefred behöver kompletteras och detaljeras kring en rad planeringsfrågor bl a trafik, kulturområden och utbyggnadsområden för verksamheter och bostäder.

Uppdraget att ta fram en fördjupad översiktsplan gavs av plan- och byggnämnden till Samhällsbyggnadskontoret 2004.

I samband med den fördjupade översiktsplanen för Mariefred - Läggesta tas trafikplanen fram som en fördjupning med åtgärdsförslag för trafikfrågorna.

## **Inriktning och mål**

Inriktning och mål för trafikplanen är att:

Förbättra framkomlighet, tillgänglighet 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 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-, vibrations- 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 såväl övergripande som detaljerade mål beskrivna:

Trafiksäkerhetsprogram, 1996

Lokalt handlingsprogram för agenda 21

STRATEGISK PLAN 2006-2008

Översiktsplan för Strängnäs kommun, 2002

## **ÖVERGRIPANDE TRAFIKSYSTEM**

### **Allmänt**

Byggandet av Svealandsbanan och Läggesta station har varit en av de mest betydande faktorerna för att Mariefred blivit så attraktivt för så många. Närheten till Stockholm i kombination med stora natur-, kultur- och historiska värden gör Mariefred till något unikt. Trycket för etablering och bosättning är högt. Kommundelen är också populär som turistmål. Att Mariefred har stora historiska värden för med sig den nackdelen att gator och vägar inte är anpassade till de krav som ställs idag. Stora delar av Mariefreds äldre delar är grundlagt på ur geoteknisk synvinkel olämplig mark. Nackdelarna av det gamla samhällets struktur visar sig som trängsel, buller och vibrationer i framförallt stadskärnan. Därför är fordonstrafiken redan idag starkt begränsad i den gamla staden.

Många har krav på tillgänglighet till staden. Det är inte möjligt att ge alla tillgång till staden med bil med anledning av ovan nämnda orsaker, störningarna skulle bli för stora. Idag är några gator och vägar utsatta för störningar som inte är lämpliga. En viktig del av trafikplaneringen blir därför att försöka skapa goda förutsättningar för alternativ till bilen istället för att försöka öka gatornas kapacitet. Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät leder till att många korta bilresor kan väljas bort, detta ger många olika positiva effekter.

En annan del av planeringen blir att styra trafik till gator där den ger mindre störningar på närmiljön. Genom att leda bort genomfartstrafik från centrala delar av staden till den nya huvudgatan söder om Hammaren, norr om tätorten, kan vi göra gatorna behagliga och tillgängliga för flera.

Eftersatt gatuunderhåll skapar stora kostnader. Skador på fordon, gator, byggnader och trafikanter kostar samhället mycket pengar. Ett väl planerat och kontinuerligt underhåll av vägbeläggningar resulterar på sikt i en sänkt underhållskostnad. En välskött trafikmiljö bidrar också till trygghet och välbefinnande bland medborgarna.

## 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. När en trafikregel inte respekteras på en plats finns risken att efterlevnaden även på andra platser minskar. 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.

## Trafikmiljö

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

Det är ofta svårt att utan mätinstrument skilja på buller och vibrationer som alstras från fordonstrafik. Ofta uppfattas lågfrekvent buller som vibrationer eftersom det får glasrutor och lösa föremål att vibrera. Kombinationen gamla, ofta dåligt grundlagda byggnader och närliggande tung trafik är olycklig, därför råder redan idag förbud mot trafik med lastbil och buss på många gator i Mariefred.

Fortfarande förekommer buller- och vibrationsstörningar utmed några gator. Exempel på gator där störningar av buller/vibrationer har uppmärksammats är: Slottsträdgårdsgatan, Djurgårdsgatan och Nyponvägen. Problemen utmed ovan nämnda gator löses i första hand genom att tung trafik undviks.

En hastighetssänkning till 30 km/h hjälper i allmänhet till att minska bullerstörningar. Väl underhållna gatubeläggningar minskar också förekomsten av buller och vibrationer. Effekten av buller kan avhjälpas med ljuddämpande åtgärder på byggnader.

Avgasproblemen är inte allvarliga i någon del av staden. Utsläppen drabbar oss inte som mest lokalt utan i ett globalt perspektiv. Eftersom 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 kan möjligheterna att färdas utan motorfordon förbättras. Körsträckornas längd har ett direkt samband med koldioxidutsläppens storlek, det är därför viktigt att onödigt långa körsträckor undviks.

En försköning av trafikmiljön med växter och belysning bidrar till ett större välbefinnande. Trygga miljöer med platser för vila och möten bör eftersträvas.

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 samt förbättrade förutsättningar för handeln.

# **BEFINTLIG SITUATION OCH BRISTANALYS**

## **Motorfordonstrafik**

De mest uppmärksammade trafikproblemen har ett samband med genomfarten genom Mariefred på väg 978 till Bondängen och Kalkudden. Störst är problemen där trafiken passerar stadens gamla delar och skolan. Idag begränsas framkomligheten på flera gator genom lokala trafikföreskrifter, däribland Solvändan och Nyponvägen. Detta skapar en situation där all genomfartstrafik koncentreras till Ruddammsgatan och Slottsträdgårdsgatan förbi Mariefredsskolan. Genom att tillåta trafik på flera gator fördelas trafikflödet jämnare med mindre allvarliga störningar som följd. Ett öppet gatunät bidrar till kortare körsträckor och mindre miljöpåverkan. Omledning till en ny huvudgata söder om Hammaren kan tillsammans med genomsilning på befintliga lokalgator avlasta väg 978 och minska problemen trots ökad total trafikmängd. Utryckningsnätet för räddningstjänst och ambulans bedöms ha mindre god kvalitet på flera länkar, en ny huvudgata söder om Hammaren förbättrar framkomligheten för utryckningsfordon.

## **Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykelvägnätet är idag osammanhängande. Den största bristen bedöms vara att inga cykelvägar i tätorten är anslutna till den länk som finns mellan Mariefred och Läggesta. Länkar som saknas är bland andra: Stallarholmsvägen, Kärnbogatan, Storgatan och Hammarvägen. På många ställen saknas också säkra passager.

## **Kollektivtrafik**

Länstrafik:

Dagens turlista innebär att bussar kör samma sträcka förbi skolan både på väg till och från busstationen, det gör upptagningsområdet litet. Bussarna är troligtvis den största källan till buller och vibrationer utmed Slottsträdgårdsgatan och Djurgårdsgatan.

Turisttrafik:

Turistbussar saknar idag en bra plats att parkera på.

## **Varutransporter**

Transporter till butiker i de gamla stadsdelarna ger upphov till störningar. Ofta uppfattas fordonen som onödigt stora. Lättare fordon kan ge mindre störningar än stora.

## **Farligt gods**

Omlastningsplats för farligt gods finns i Läggesta. Enligt uppgift från räddningstjänst och miljökontor fungerar den bra och inget önskemål om ny placering har framförts.

I Mariefred finns inget skyddsområde för vattentäkt eller skyddszon för farligt gods.

## Parkering

Parkeringsbrist råder särskilt sommartid när tillströmningen av turister är som störst. Även bland boende finns brist på parkeringsmöjligheter, främst i stadskärnan. Idag sker parkering på Hamnplan och Rådhusstorget. Många turister parkerar vid slottet. Plats för en infartsparkering har länge diskuterats utan resultat. På några platser i Mariefred används P-skiva tillsammans med övervakning för att se till att parkeringsplatserna omsätts. Genom att öka eller minska antalet platser där P-skiva används kan storleksförhållandet mellan lång- och korttidsparkering förändras.

Vid detaljplanering har avsteg i några fall gjorts från parkeringsnormen, vilket 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.

Det är viktigt att beakta behovet av särskilda parkeringsplatser för funktionshindrade.

Nedanstående parkeringsnorm gäller för Strängnäs kommun:

<b>Parkeringsnorm</b> 2000	Bilplatsbehov per 1000 m <sup>2</sup> vy		
Funktion	Boende Arbetande	Besökande	Totalt
Bostäder, lägenheter	11,0	1,0	12,0
Industri och hantverk	8,5	0,0	8,5
Kontor	11,0	5,0	16,0
Butiker	3,5	33,5	37,0
Hotell	1,5	16,5	18,0
Restaurang	10,0	35,0	45,0
Samlingslokal	1,0	18,0	19,0
	Bilplatsbehov/bostad		
Villor, radhus och liknande	2,0	0,2	2,2

# ÅTGÄRDSFÖRSLAG

## Motorfordonsvägnät, Mariefred

Förslag till nytt motorfordonsvägnät presenteras i bilaga 1a.

### Huvudgata söder om Hammaren

Den viktigaste och mest omfattande åtgärden som presenteras i denna trafikplan blir en huvudgata, delvis omgärdad av bostäder, söder om hammaren i befintligt reservat. Den nya länken bedöms göra störst nytta i det föreslagna läget. Att länken utgör en viss barriär mot friluftsområdet på Hammaren är ofrånkomligt. Vid utformningen av gatan måste trygga och säkra gångpassager utformas för att begränsa den nya vägens barriäreffekt. Den nya länken utformas för 50 km/h hastighetsbegränsning.



Vid Slottsbrinksvägen



I södra kanten av hagen

### Hammarvägen

Hammarvägen ansluts till den nya huvudgatan söder om Hammaren på sträckan mellan bostadsområdet och vårdcentralen. I samband med om- och utbyggnaden av Hammarvägen kan gatan förskjutas några meter mot väster för att minska störningen hos intilliggande fastigheter. Gatan förses med GC-väg, se nästkommande kapitel.



Norrut vid Konsum



Framtida anslutning mot hammaren

### Cirkulationsplats Solvändan/Stallarholmsvägen

Den nya huvudgatan ansluts via Solvändan till en cirkulationsplats i den befintliga korsningen mellan Solvändan och Stallarholmsvägen. Cirkulationsplatsen markerar entrén till staden norrifrån.



### Förbud mot trafik med tunga fordon

Eftersom tunga fordon är den dominerande källan till buller- och vibrationsstörningar i staden är det önskvärt att sådan trafik i så stor utsträckning som möjligt låter bli att trafikera känsliga områden. Den nya huvudgatan söder om Hammaren konstrueras för att leda även tung trafik. Därför föreslås en lokal trafikföreskrift som förbjuder trafik med tunga fordon på Ruddammsgatan, Slottsträdgårdsgatan, Gripsholmsvägen och Strandvägen samt den gamla delen av staden däremellan. Den föreslagna trafikföreskriften kan utformas som ett förbud mot trafik med fordon med en totalvikt överstigande 3,5 ton. Föreskriften kompletteras lämpligen med undantag för fordon med tillstånd, (alternativt behörig trafik), eftersom transporter med tunga fordon är nödvändiga ibland. Idag gäller förbud mot genomfart för lastbil och buss via Strandvägen och genom stadskärnan. Förbud mot genomfart är mycket svårt för polisen att kontrollera därför föreslås ett mer generellt förbud.

### Solvändan öppnas

Genom att öppna Solvändan för genomfartstrafik i båda riktningarna fördelas trafiken på flera gator. Trafiken på Hammarvägen och Kärnbogatan förväntas minska. Den nya funktionen kräver att gatan byggs om och breddas något.



Vid Vårdcentralen



Från Hammarvägen

### Nyponvägen

När Solvändan öppnas riskerar Nyponvägen att bli den primära tillfartsvägen från bostadsområdena Öster och Ekhov. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan vara lämpliga att anordna vid förskolan Nyponet. Gatan behöver hastighets säkras.



Mot förskolan (nordväst)



Mot nordost, förskolan till vänster

## Nygatan

Nygatan kan byggas om för att få funktionen som lokalgata av gårdsgatukaraktär med förbättrade möjligheter att parkera fordon. Gatan utformas med en smal körbana och med parkeringsplatser på båda sidor. Det kan vara möjligt att enkelrikta gatan norrut för att frigöra mer plats. Utformningen kan då likna västra delen av Trädgårdsgatan i Strängnäs.



Trottoaren på västra sidan



Nygatan norrut

## Kärnbogatan (Väg 978)

I samband med att Kärnbogatan förses med gång- och cykelbana förtydligas gatans karaktär som huvudled och infart. Möjligheten att (felaktigt) parkera fordon utmed vägens norra sida och idrottsplatsen försvinner när den sidan förses med kantstöd mot gång- och cykelvägen.



Vid Nygatan, Hammarängen



Från väg 223/980

## Ny infart till Röda korset och slottsparkeringen

En ny väg till Röda korsets lokaler och Slottsparkeringen ansluts till samma cirkulationsplats som den nya infarten till Skogsborg som beskrivs nedan. En stor vinst blir att utfarten från slottsparkeringen underlättas och blir säkrare genom att vänstersväng ut på väg 223 undviks.



Den befintliga infarten från väg 223



Norrut från slottsparkeringen

## Ny infart till Skogsborg

En ny infart till skogsborgs industri- och bostadsområde mellan Golfbanan och Grafikens hus



bidrar till att avlasta Stallarholmsvägen. Tung trafik kan via den nya länken lämna området utan att köra igenom bostadsområdet. Den nya länken skapar möjligheter att anlägga infartsparkering väster om Grafikens hus. Gatan ansluts med en cirkulationsplats till väg 223. Utformningen bör utföras i nära samråd med golfklubben.



Söder om golfbanan på väg 223



Utslagsplatsen med parkering i bakgrunden

#### Enkelriktning av Gripsholmsvägen/Strandvägen

Önskemål om enkelriktning av gatorna utmed stranden har sitt ursprung i att förbättra stråket för flanerande turister och andra oskyddade trafikanter. En enkelriktning mot öster skapar bättre utrymmen för alla trafikslag men innebär också en risk för att sträckan får så pass bra framkomlighet att genomfartstrafik väljer den aktuella vägen. Enkelriktning medför ofta längre körsträcka för fordon med mål i närområdet. Före en eventuell enkelriktning bör boende och näringsidkare konsulteras.



Gripsholmsvägen vid värdshuset



Strandvägen norrut

#### Ev cirkulationsplats vid Storgatan/Stallarholmsvägen

Den aktuella korsningen upplevs idag som osäker. Önskemål om att anlägga en cirkulation här har framkommit vid ett flertal tillfällen. Ur trafikteknisk synvinkel är det ett bra läge för en cirkulation. För att anlägga en cirkulationsplats krävs dock att en bit av Grafikens hus tomt samt delar av Munkhagsgärdet tas i anspråk. För att leda gång och cykeltrafik förbi cirkulationen krävs än mer plats. Därför bedöms alternativet inte vara aktuellt i dagsläget.

#### Jakob Ulfssons väg förlängs till Vattenverket

Den planerade utbyggnaden vid Vattenverket kräver att Jakob Ulfssons väg förlängs utmed befintlig gång- och cykelväg fram till Vattenverket.

### 30-zon i centrala Mariefred

Gatorna i och kring centrum skyltas enhetligt till 30 km/h. 30 km/h känns redan idag naturligt på flertalet gator i och kring stadskärnan. Gränserna för 30-zonen väljs så att antalet vägmärken inte blir onödigt stort.

### **Motorfordonsvägnät, Läggesta**

Förslag till nytt motorfordonsvägnät presenteras i bilaga 1b.

#### Anslutningsväg till väg 223 vid Järnvägsstationen

I den fördjupade översiktsplanen föreslås två nya anslutningar till väg 223 från det planerade området Jagbacken. En av anslutningarna sker via stationsområdets parkeringsplats. Anslutningen utformas så att framkomligheten begränsas. Risken är annars att trafiken skapar otrygghet och bristande trafiksäkerhet vid stationsområdet.



Norra parkeringsplatsen



Vägen genom norra parkeringsplatsen

#### Cirkulationsplats väg 919 / väg 223

För att åstadkomma en säker infart till bostadsområdena Marielund, Ekbacken och Jagbacken, samt för att ansluta väg 919 på ett bra sätt mot väg 223 ansluts vägarna till en ny cirkulationsplats. Den nya cirkulationsplatsen är planerad att placeras vid dagens infart till Marielund. Åtgärden kräver att väg 919 först flyttas 120m från Trekanten mot Läggesta.

Om en cirkulationsplats inte blir aktuell inom en nära framtid är den hastighetssäkrande åtgärd som presenteras nedan lämplig att bygga i befintlig infrastruktur.

### Hastighetssäkrande åtgärd vid Trekanten

Anslutningen av väg 919 till väg 223 vid Trekanten upplevs av många som otrygg. Hastigheterna på väg 223 gör det svårt att på ett säkert sätt göra vänstersväng mot Mariefred. Av samma anledning känns utfarten från Marielund otrygg vid vänstersväng. För att göra dessa två korsningar trygga och säkra samt för att möjliggöra en bra gång- och cykelpassage vid Trekanten så krävs det att hastigheterna kan säkras till 50 km/h. Detta kan åstadkommas med hjälp av två cirkulationsplatser men detta bedöms inte vara motiverat eftersom trafikflödet på väg 919 är litet. En kostnadseffektiv åtgärd blir att förse båda korsningarna med vänstersvängfält och breda mittrefuger som avsmalnar körbanan på väg 223 samt möjliggör för anslutande fordon att stanna i korsningen om de måste. Vägsträckan förbi Trekanten kan också vara lämplig att förse med kameror för automatisk hastighetsövervakning.

Den hastighetssäkrande åtgärden är främst aktuell innan den i punkten ovan nämnda cirkulationsplatsen är anlagd men den kan även vara bra för att senare säkra passagerna till busshållplatserna.



Väg 223 mot Trekanten



Väg 223 vid Trekanten mot Mariefred

### Infart till verksamhetsområden utmed väg 223

Den andra cirkulationsplatsen på väg 223 placeras någonstans på sträckan mellan stationsområdet och trekanten. Korsningen blir infart till verksamhets- och skolområden belägna utmed väg 223.

## Gång- och cykelvägnät, Mariefred

Förslag till nytt gång- och cykelvägnät presenteras i bilaga 2a.

### Stallarholmsvägen i tätorten

En ny länk utmed Stallarholmsvägen (väg 223 och 980) mellan Storgatan och Solvändan är nödvändig för att kunna bygga ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i Mariefred. Åtgärden påverkar Munkhagsgården varför samråd med Statens fastighetsverk och riksantikvarieämbetet bör ske så tidigt som möjligt. Den mest önskvärda placeringen av gång- och cykelbanan är på östra sidan av Stallarholmsvägen utmed Munkhagsgården. Det kan dock bli nödvändigt att placera länken väster om Stallarholmsvägen och då måste flera säkra passager ordnas över Stallarholmsvägen.



Utmed Munkhagsgården



Vid Kärnbogatan mot norr

### Kärnbogatan

Näst efter Stallarholmsvägen är Kärnbogatan den viktigaste länken. Den ska binda samman det befintliga gång- och cykelvägnätet i östra Mariefred med Slottsbrinken och vägen till Läggesta. GC-banan placeras utmed gatans norra kant intill idrottsplatsen, separation av skyddade respektive oskyddade trafikanter sker med kantstöd.



Vid väg 223/980



Utmed Hammarängens IP



### Storgatan

På sträckan mellan Stallarholmsvägen och Nygatan förbi museijärnvägsstationen saknas ett gång- och cykelstråk. Länken bör kunna utformas som en breddning av trottoaren.



Mot centrum



Mot korsningen med väg 223

### Hammarvägen

Mellan Solvändan och Kärnbogatan rör sig många oskyddade trafikanter till bland annat Hammarängens idrottsplats. I samband med att gatan byggs om och ansluts till den nya huvudgatan söder om Hammaren är det lämpligt att förse den med separat gång- och cykelväg utmed västra sidan. Länken blir en av huvudstråken till Hammarens fritidsområde. Därför avslutas länken med en säker passage över den nya gatan söder om Hammaren.



Vid korsningen med Kärnbogatan



Mitt på Hammarvägen, norrut

### Stallarholmsvägen mot Stallarholmen

När tätortens centrala gång- och cykelvägnät byggts ut är det lämpligt att förlänga stråket utmed Stallarholmsvägen norrut. Föreslagen utbyggnad i riktning mot stallarholmen bidrar till att skapa nya behov av gång- och cykelvägar. Det är lämpligt att bygga denna länk i samband med att marken utmed vägen exploateras. Gång- och cykelvägen anläggs på samma sida av Stallarholmsvägen som det stråk som förlängs, detta för att undvika passager över vägen.



Vid Slottsbrinksvägen



Vidare norrut mot Stallarholmen

### Ärnäsvägen mot Kalkudden

I Kalkudden blir allt fler permanent bosatta. Därför är det lämpligt att på sikt förlänga gång-

och cykelstråket utmed Ärnäsvägen norrut och vidare till Kalkudden.

### Nygatan

Det finns önskemål om att leda cykeltrafiken separat även på Nygatan. En åtgärd med separat gång- och cykelbana kan bli aktuell beroende på gatans utformning. Om trafikplanens förslag till ombyggnad genomförs bedöms inte separeringen vara nödvändig.

## **Gång- och cykelvägnät, Läggesta**

Förslag till nytt gång- och cykelvägnät presenteras i bilaga 2b.

### Marielund-Brostugan

En cykelväg planeras utmed den befintliga vägen förbi Marielund, vidare utmed vattnet och fram till museijärnvägens ändstation vid Brostugan. Stråket ansluts med fördel till Näckrosleden.



Vägen förbi Marielund mot norr



Samma väg delar sig i söder

### Genom Jagbacken

Utmed matargatan som går genom Jagbacken byggs en separat gång- och cykelväg. Eftersom många som förväntas bosätta sig i Läggesta pendlar med tåget är tillgängligheten till järnvägsstationen mycket viktig. Därför måste den här länken vara överordnad bilvägarna i området och ha hög standard.

## **Gång- och cykelpassager, Mariefred**

### Trafiksignalanläggningen på Stallarholmsvägen

Regelefterlevnaden bland fotgängare och cyklister är mycket dålig vid trafiksignalen. När den nya huvudgatan söder om Hammaren anslutits till Stallarholmsvägen med en cirkulationsplats sänks hastigheten vid den signalreglerade passagen. En lämplig utformning av övergångsstället innebär att trafiksignalerna tas bort samtidigt som övergångsstället förses med bred mittrefug och god belysning. Cyklisters hastighet dämpas idag av dubbla stålgrindar som bildar en chikan. Denna typ av hastighetsdämpning är lämplig att använda även efter ombyggnad av platsen.



Passagen söderifrån



Närbild i riktning mot söder



### Solvändan vid busshållplatserna

När trafik tillåts på solvändan innebär det att sträckan förbi vårdcentralen måste föras med säkra gångpassager i anslutning till busshållplatserna. Eventuellt kan en hållplats utformas som en timglashållplats som förhindrar möte och omkörning när bussen stannat. Den utformningen ger en säker och trygg passage för bussresenärer och begränsar samtidigt framkomligheten för andra trafikslag.



Hållplatserna vid Stallarholmsvägen



Vårdcentralen

### Hammarvägen/Kärnbogatan

I samband med utbyggnaden av gång- och cykelväg på Kärnbogatan föras korsningen med en säker passage för oskyddade trafikanter. Eftersom tillgången på plats är så god på Hammarvägen bör passagen kunna utformas med bred refug i mitten av gatan.



Vid Kärnbogatan mot Konsum



Från Konsums parkering

### Stallarholmsvägen/Storgatan

Det är ont om plats och sikten är begränsad. Att göra övergångsstället riktigt bra är svårt. En åtgärd som väsentligt förbättrar platsen är god belysning vid övergångsstället. Om en cirkulationsplats kan anläggas i korsningen så blir även övergångsstället bättre.

### Nyponvägen vid Hammargården

Sikten på platsen är begränsad. Sikten kan förbättras något genom att klippning av häckar och annan växtlighet sköts på ett bra sätt. Vikten av att hålla en låg hastighet på Nyponvägen kan förtydligas med t ex vägmärkesöar.

### Intill Mariefredsskolan

Utmed skolgårdens västra och södra sida rör sig många barn. Möjligheten att styra barnen kan utnyttjas bättre genom att utgång från skolgården sker nära befintliga passager. Passagerna kan med fördel föras med bättre belysning.

## **Gång- och cykelpassager, Läggesta**

### Gång- och cykelpassage vid Trekanten

Det är svårt att åstadkomma en säker gång- och cykelpassage vid trekanten utan att en större åtgärd vidtas för väg 223. När korsningarna vid Trekanten och infarten till Marielund

hastighetssäkrats blir det möjligt att anlägga en bra passage med bred refug och bra belysning.

#### Passage över väg 223 vid Jagbacken

När verksamheter och skola etableras norr om väg 223 skapas behov tillgänglighet till dessa även hos oskyddade trafikanter. En säker gång- och cykelpassage byggs lämpligen i närheten av cirkulationsplatsen där hastigheterna ska vara låga. Passagen kan utformas med god belysning och bred mittrefug. Önskemål om en planskild passage har framförts.

#### Passage över väg 990 där gång- och cykelvägen från åker ansluter till Läggesta Station

Den befintliga passagen över väg 990 behöver förbättras så att den blir säkrare och tryggare.

### **Kollektivtrafik**

Den nya huvudgatan söder om Hammaren möjliggör ett större upptagningsområde med fler hållplatser för länstrafiken. Behovet av lokaltrafik bedöms vara högst vid Solvändan där vårdcentral finns och förskoleverksamhet planeras. Genom att leda trafiken i samma slinga varje gång bussen passerar tätorten kan en enkel typ av lokaltrafik åstadkommas. Bussen återvänder alltid till Solvändan innan den lämnar Mariefred, se bilaga 3. På det sättet blir turtätheten mellan Solvändan och centrum dubbelt så stor som den mellan tätorterna. Den föreslagna slingan bedöms minska den tid som bussen är i Mariefred och skapar därmed bättre tidsmarginaler för bussen att ansluta till tåg i Läggesta.

När bussen inte går fram och tillbaka samma väg via skolan så minskar störningarna utmed de gamla stadsdelarna betydligt, främst på grund av att antalet passager halveras. Eftersom bussarna dessutom bara trafikerar körfältet längst bort från de gamla byggnaderna minskar även effekterna av markvibrationerna. Denna förändring skapar i samverkan med den minskade tunga trafiken till att buller- och vibrationsstörningarna minskar betydligt. Förslag till busslinga och hållplatslägen presenteras i bilaga 3. För att förbättra tillgängligheten för bl a rörelsehindrade utformas samtliga hållplatser med hög plattform, taktila ledstråk mm.

Behovet av kollektivtrafik ökar när nya områden bebyggs och fritidsområden permanentas. Nya sträckningar och eventuellt nya busslinjer kan bli efterfrågade i t ex Kalkudden.

Turistbussar kan hänvisas till särskilda avlämningsplatser. Lämpliga placeringar av dessa avlämningsplatser är vid järnvägsstationen och ångbåtsbron.

### **Varutransporter**

I Mariefreds gamla stadskärna finns butiker som alstrar trafik i form av både kunder och varutransporter. Varutransporter utgör en stor källa till störningar från trafik.

Butikerna i stadskärnan är en viktig del av det som gör Mariefred så attraktivt för så många. Utan butiker med tillhörande varutransporter är det inte möjligt att bevara den karaktär som är så speciell för Mariefred. Störningarna minskar betydligt med storleken på de levererande fordonen, förslagen nedan har därför som mål att minska storleken på leveransfordonen och minska antalet leveranser.

#### Förbud mot tung trafik utan tillstånd

Första steget är redan genomfört i stadskärnan genom att genomfartsförbud för lastbil och buss råder. Det är lämpligt att skärpa reglerna och samtidigt utvidga området till att omfatta även de gator som gränsar till de gamla stadsdelarna.

#### Krav på mindre transportbilar

Om totalvikten för fordon i och omkring stadskärnan begränsas till 3,5 ton, (för obehöriga fordon / fordon utan tillstånd), kan säkert många näringsidkare se till att få sina varor levererade med mindre fordon.

#### Omlastning

I en lokal omlastningscentral kan gods lastas om och köras ut gemensamt till flera butiker

med ett litet transportfordon. Alternativt kan varorna hämtas vid omlastningscentralen.

## **Farligt gods**

I Läggesta finns en väl fungerande plats för omlastning och parkering av farligt gods. Eftersom inga ytterligare behov framkommit föreslås heller ingen förändring.

## **Parkeringsplatser**

Förslag till nya och förändrade parkeringsplatser presenteras i bilaga 4.

### Infartsparkering på Munkhagsgården

Länge har en infartsparkering i Mariefred diskuterats. Infartsparkeringens funktion är viktig främst under sommarmånaderna då tillströmningen av turister är som störst. En lämplig placering av en infartsparkering är på Munkhagsgården eftersom platsen ligger mycket nära alla turistmål. Frågan om att anlägga något på Munkhagsgården är dock känslig eftersom området ingår i byggnadsminnesområdet för Gripsholms slott. För att minimera ingreppet och göra det enkelt att återställa området kan anläggandet av en temporär parkeringsplats ske med grusslitlager och utan permanent utrustning som belysning och liknande. En eventuell anläggning på Munkhagsgården måste genomföras i samråd med Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet som hittills varit negativa till utbyggnad på Munkhagsgården. Därför bedöms alternativet inte vara aktuellt under denna trafikplans giltighetstid.

### Infartsparkering väster om Grafikens hus

Utmed en ny infartsväg till Skogsborg blir det möjligt att anlägga en parkeringsplats för främst Grafikens hus och golfbanans besökare men även som komplement till slottsparkeringen. Platsen kan även vara lämplig för buss- och lastbilsuppställning. Utformningen bör utföras i nära samråd med golfklubben och Grafikens hus.

### Nygatan

Nygatan kan efter ombyggnad få en mer praktisk funktion med större utrymme för parkeringsplatser på båda sidor av gatan.

### Hamnplan

Hamnplan som idag är den största parkeringsplatsen i centrala Mariefred kan utnyttjas effektivare om platserna märks upp tydligt med målning och skyltar.

### Slottsparkeringen

Parkeringen vid Gripsholms slott är idag ganska ostrukturerad och skulle kunna rymma fler fordon om platserna markerades. Om platsen förses med bra belysning kan den bli mer attraktiv trots det lite perifera läget. En ny in- och utfart i väster gör platsen lättare och säkrare att angöra. Projektet måste genomföras i samråd med Statens fastighetsverk och Riksantikvarieämbetet.

### Bussparkering

Turistbussar har behov av att kunna parkera nära turistmålen på en plats dit det är enkelt att hitta och lätt att ta sig. En sådan plats är vid slottet men även Munkhagsgården har en lämplig närhet till flera av målen. Infartsparkeringen väster om Grafikens hus är ett bra komplement. Som tidigare nämnts kan turistbussar hänvisas till att hämta och lämna resenärer vid särskilda platser som t ex järnvägsstationen och ångbåtsbron.

### Hammarvägen

Vid utformning inför ombyggnad av Hammarvägen bör behovet av parkeringsplatser utredas. Hammarängens funktion med kommersiella lokaler och bostäder kan vara lämplig att kombinera med ordnade parkeringsplatser utmed gatan.

### P-skiva

Genom att öka omsättningen kan behovet av antalet parkeringsplatser för handel och andra kortare besök minskas. Korttidsparkering sker då på bekostnad av långtidsparkering som får ske på mindre attraktiva platser längre från handelscentrum. Parkeringsövervakningen kan skärpas på de platser där P-skiva används om omsättningen där bedöms vara låg. Antalet platser där P-skiva används kan utökas om behovet av platser för korttidsparkering ökar.

### Cykelparkering i Läggesta

Många av de som i framtiden bosätter sig i Läggesta kommer att ta sig till järnvägsstationen till fots eller med cykel. Det är därför viktigt att parkeringsmöjligheter för cyklar utökas och förbättras i närheten av järnvägsstationen. I anslutning till den nya gång- och cykelvägen genom Jagbacken föreslås en cykelparkering. Läget måste vara lättillgängligt från Järnvägsstationen och parkeringen bör helst vara väderskyddad.

### Cykelparkering i Mariefreds centrum

I Mariefred är behovet av cykelparkering mycket varierande. Vid om och nybyggnad av byggnader och trafikinfrastruktur i stadskärnan beaktas behovet av cykelparkeringsplatser.

## **BILAGOR FÖRTECKNING**

Bilaga 1a, Motorfordonsvägnät, Mariefred

Bilaga 1b, Motorfordonsvägnät, Läggesta

Bilaga 2a, Gång- och cykelvägnät, Mariefred

Bilaga 2b, Gång- och cykelvägnät, Läggesta

Bilaga 3a, Busstrafik och hållplatslägen, Mariefred

Bilaga 3b, Busstrafik och hållplatslägen, Läggesta

Bilaga 4a, Parkeringsplatser, Mariefred

Bilaga 4b, Parkeringsplatser, Läggesta



















