

Handläggare
Sanna Tegnér
08-508 264 27

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2014-02-06

Cykelbana på Värtavägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförande av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en kostnad av 31 mnkr

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Ett förslag till lösning med dubbelriktad cykelbana på Värtavägen har tagits fram och projekterats. Lösningen har kostnadsberäknats till 31 mnkr. Avsikten med åtgärden är att förbättra för gående och cyklister samtidigt som stombussen ska ha fortsatt god framkomlighet. För att åstadkomma det med de förhållanden som finns på platsen är det nödvändigt att omfördela den yta som idag används till gatuparkering längs med Värtavägens östra sida. Enligt den parkeringsutredning som har genomförts i samband med projekteringen så medger dagens beläggingsgrad för gatuparkering i området att parkeringsplatserna på Värtavägens östra sida kan utgå med konsekvensen att fler får parkera på de mindre gatorna som omger Värtavägen. En intern genomgång av

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 27
Växel 08-508 272 00
sanna.tegner@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

gatumarken visar att det även är möjligt att tillskapa nya parkeringsplatser i området.

Bakgrund

I cykelplanen finns ett pendlingsstråk med högsta prioritet för genomförande utpekad på Värtavägen mellan Tegeluddsvägen och Valhallavägen. På sträckan mellan Valhallavägen och Karlaplan är ett huvudstråk utpekad i planen. I dagsläget saknas en separat cykellösning på Värtavägen. Det går stombuss på större delen av sträckan och hastigheten är där reglerad till 50 km/h. I samband med att Norra Djurgårdsstaden byggs ut kommer behovet av en cykellösning på Värtavägen att öka ytterligare.



Värtavägen

Ärendets beredning

Ett inriktningsbeslut om cykellösning på Värtavägen fattades av Trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07.

I ett tidigare utredningsskede studerades i huvudsak två alternativa lösningar. Den ena är det förslag som kontoret valt att gå vidare med, en dubbelriktad cykelbana på den östra sidan. Det andra var en lösning med enkelriktade cykelbanor på vardera sidan. Denna lösning valdes bort då det på långa sträckor inte var möjligt att få en bredd på cykelbanorna som skulle kunna medge omcykling. Det var inte heller möjligt att inrymma en cykelbana bakom busshållplatserna vilket skulle innebära att man skulle behöva cykla i körbanan genom hållplatserna. Även standarden på gångbanorna försämrades vid en sådan lösning. Även en tredje

lösning studerades översiktligt, ett budgetalternativ med cykelfält, men då detta inte inrymdes utan omfattande kantstensflyttar förkastades detta alternativ tidigt i processen.

Trafikförvaltningen förordar en lösning med dubbelriktad cykelbana då en sådan lösning kommer mindre i konflikt med stombusstrafiken.

Östermalms stadsdelsförvaltning och Kungliga Djurgårdens Förvaltning har varit delaktiga i processen.

Ärendet redovisades på rådet för funktionshinderfrågor 2013-12-02.

Omedelbart efter ett beslut om genomförande kommer en entreprenör upphandlas för genomförande med en möjlig byggstart i maj 2014. Därefter kommer arbete att pågå fram till hösten 2015 med vinteruppehåll nov 2014 - april 2015.

Förslaget

Projektet som helhet innebär att Värtavägen kommer att rustas upp i de delar som i dag är som mest slitna, viss beläggning kommer bytas ut, vattenavrinningen förbättras på några platser och några befintliga planteringar kommer att bytas ut. Fokus är att förbättra för gående och cyklister samtidigt som stombussen ska ha fortsatt god framkomlighet.



Blått streck visar dubbelriktad cykelbana och rött streck enkelriktad cykelbana

En dubbelriktad cykelbana kommer att anläggas på Värtavägens östra sida mellan Tegeluddsvägen och Valhallavägen. Det finns

få korsningar på den östra sidan, en vid Sandhamnsgatan, en vid Kampementsgatan och en vid Banérgatan. Dessa korsningar kommer få en genomgående gång- och cykelbana. Även på den västra sidan kommer korsningarna byggas om så att det blir genomgående gångbanor.



Dubbelriktad cykelbana på Värtavägen

Vid kvarteret längst norrut på Värtavägen, mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen, kommer inte en dubbelriktad cykelbana att kunna inrymmas. På västra sidan är det husfasad i bakkant gångbana och på östra sidan medgav inte fastighetsägarna intrång på deras fastigheter. På grund av detta kommer en speciallösning att få tillämpas på denna sträcka. En enkelriktad cykelbana anläggs där på den västra sidan (uppförsbacke). Genom busshållplatsen sker cykling i blandtrafik på en upphöjd yta. Vid Sandhamnsgatan börjar den dubbelriktade cykelbanan. På den östra sidan får man cykla hela kvarteret i blandtrafik. Ytan är delvis upphöjd, det är busshållplats och i denna riktning är det en kraftig nedförsbacke. På detta kvarter som ligger i direkt anslutning till Gärdets tunnelbanestation är det som mest gående på sträckan och då gångbanorna där redan är förhållandevis smala bedömdes det inte lämpligt att smalna av dessa ytterligare.



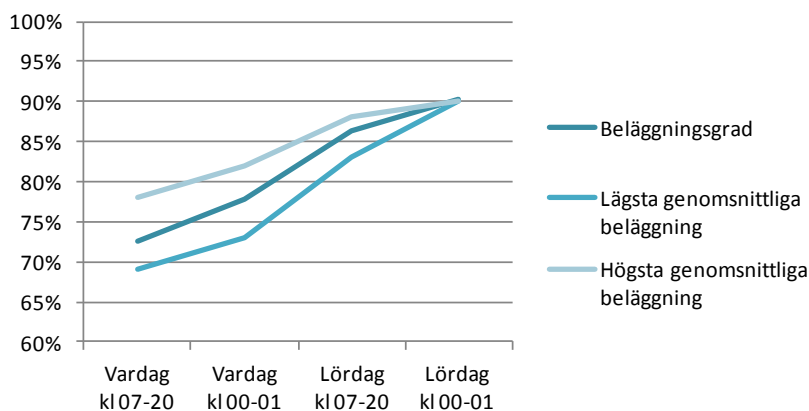
Exempel på sektion med dubbelriktad cykelbana. Cykelbanan kommer att vara på samma nivå som gångbanan

Sträckan mellan Valhallavägen och Karlavägen, vid Fältöversten, är i cykelplanen utpekad som ett huvudcykelstråk. Den dubbelriktade cykelbanan kommer byta sida vid Valhallavägen och förläggas på den västra sidan av Värtavägen vid Fältöversten på befintlig gångbana som i dag är mycket bred. Den ansluts till den befintliga cykelbana som finns mellan Värtavägen och Karlaplan. På denna sträcka kommer de planteringslådor som finns där i dag att planteras om och flera nya cykelparkeringspollare kommer att anläggas.

Analys och konsekvenser

Den dubbelriktade cykelbanan kommer anläggas på den östra sidan, i huvudsak på den yta som i dag nyttjas för parkering och angöring. Det är ungefär 70 parkeringsplatser på gatumark som berörs. På östra sidan är behovet av angöring från gatan betydligt mindre än på västra sidan. De fastigheter som ligger längs med östra sidan har ofta förgårdsmark som det är möjligt att angöra från. En stor del av sträckan utgörs av Gärdet och ytterligare en del av sträckan är inhägnat område som inte angörs från Värtavägen i dagsläget. På kvarteren närmast Valhallavägen är det en lastplats och ett par parkeringsplatser för personer med rörelsehinder som behöver flyttas in på Banérgatan.

En parkeringsutredning¹ har genomförts för Värtavägen och närliggande gator. Totalt ingick drygt 1000 parkeringsplatser på gatumark i studien. Sammanfattningsvis visar utredningen att det finns parkeringskapacitet outnyttjad såväl dagtid som nattid på och omkring Värtavägen. Beläggningen var dock ojämn med högst beläggning i området närmast Valhallavägen och lägst beläggning i området närmast Tegeluddsvägen. Att ta bort parkeringsplatserna längs med Värtavägens östra sida innebär att parkeringen omfördelas inom området så att beläggningsgraden ökar för området närmast Tegeluddsvägen.



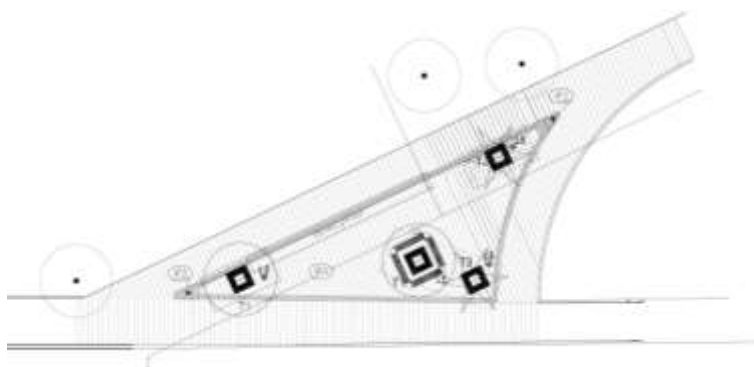
Genomsnittlig beläggning inom utredningsområdet, samt minsta och högsta värde

Parkeringsstudien visade även att 26 procent av de parkerade är boendeparkerare vilket är en låg andel. I den årliga parkeringsundersökningen är genomsnittet i innerstaden ca 42 procent boendeparkerare. Det tyder på att förhållandevis få boendeparkerare behöver hitta andra platser att parkera på när parkeringen på Värtavägens östra sida utgår.

Ett tidigt utredningsskede visar att uppemot hälften av parkeringsplatserna borde gå att ersätta i närområdet genom omskytning av parkeringsförbud och andra mindre åtgärder. Både konsekvenser för övriga trafikslag samt kostnaderna för detta behöver dock studeras vidare. Ytterligare en åtgärd som skulle kunna underlätta parkeringssituationen för boende är att införa en dyrare taxa med avgift dygnet runt på Värtavägen (röd biljett) och samtidigt behålla boendeparkeringstillståndet. En eventuell sådan åtgärd förutsätter ett särskilt ärende.

På Värtavägen 42, norr om Ängskärsgatan, finns en återvinningsstation som måste utgå då det inte kommer vara möjligt att tömma den i befintligt läge efter ombyggnationen. Det utreds för närvarande om det är möjligt att hitta en ersättningsplats för denna.

Vid Furusundsgatan finns i dag en lösning med två separata körfält delade av en bred mittrefug. Denna plats kommer att byggas om och Furusundsgatan kommer endast att få en anslutning mot Värtavägen. På den torgliknande yta som tillskapas kommer det finnas möjlighet att placera en låncykelstation, plantera flera träd samt placera ut en sittmöbel.



Ny torgyta vid Furusundsgatan med möjlighet för låncyklar, träd och sittmöbel

Förslaget har kostnadsberäknats till ca 31 mnkr kr fördelat enligt nedan:

Investering

Utgift i löpande prisnivå				
2012	2013	2014	2015	Totalt
ca 0,5 mnkr	ca 2,5 mnkr	ca 15 mnkr	ca 13 mnkr	ca 31 mnkr

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförande av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en kostnad av 31 mnkr

Slut

Bilagor

1. Parkeringsutredning Värtavägen