

Handläggare
Kristofer Rogers
08-508 26 022**Till**
Trafiknämnden
2023-02-16

Cykelgata Surbrunnsgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykelgata Surbrunnsgatan till en investeringsutgift om 23 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefJenny Carlsson
TF avdelningschefKristofer Rogers
Tf enhetschef

Sammanfattning

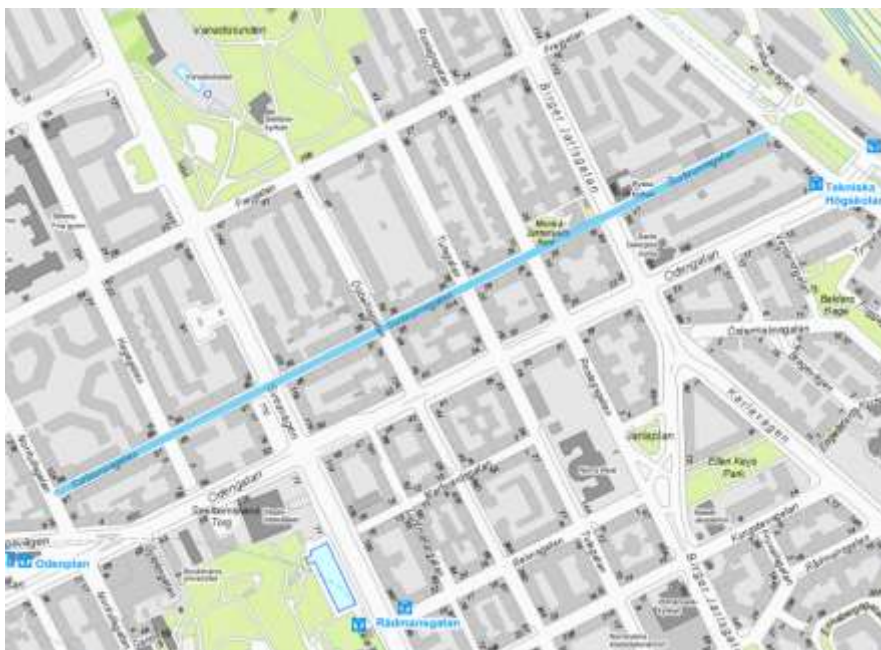
Surbrunnsgatan är utpekad huvudcykelstråk i stadens cykelplan. Idag sker cykling till stora delar i blandtrafik samtidigt som cykeln är det dominerande trafikslaget under den mest trafikerade timmen under förmiddagen. Eftersom utrymmet att anlägga mer traditionell cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält saknas, föreslår kontoret att Surbrunnsgatan regleras och byggs om till cykelgata.

Följande åtgärder föreslås; reglering till cykelgata med tillhörande vägmärken, beläggning och målningsåtgärder, breddning av gång och cykelbana mellan Hagagatan och Norrtullsgatan samt sex genomgående gångbanor vid Tulegatan, Döbelnsgatan och Hagagatan. Åtgärderna planeras att utföras under 2023.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Cykelgata Surbrunnsgatan till en investeringsutgift av 23 mnkr.

Bakgrund

Surbrunnsgatan är utpekad som huvudstråk i Stockholms cykelplan där cykling till största sker del i blandtrafik. Under förmiddagens mest trafikerade timme är cykeltrafiken det dominerande trafikslaget längs samtliga kvarter, och gatan bedöms ha potential för ökad cykeltrafik.



Figur 1. Surbrunnsgatan (i blått) sträcker sig cirka 900 meter mellan Norrtullsgatan i väster och Valhallavägen i öster.

Gaturummet är relativt smalt, vilket gör att traditionell cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält är svår att anlägga och samtidigt klara de angöringsbehov till restauranger, caféer och andra verksamheter som finns på sträckan.

Med bakgrund till detta, föreslog trafikkontoret i början av 2020 att cykelfrämjande åtgärder skulle genomföras på Surbrunnsgatan. Dessa åtgärder tog avstamp i utformningsidéer för cykelgator, där en av grundidéerna är att motorfordonstrafiken får anpassa hastigheten efter cykeltrafiken. Kontoret föreslog en kombination av flera åtgärder som tillsammans skulle främja cykeltrafiken. Åtgärderna bestod av genomgående gångbanor i korsningar för att prioritera det långsgående trafikflödet, en breddning av den motgående cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan, en platsbildning vid Döbelnsgatan, hastighetsdämpande åtgärder i form av farthinder samt fler och längre lastplatser för att minska antalet dubbelparkerade fordon. Till detta föreslogs även ett visuellt

avsmalnat gaturum där beläggningen skulle ges mönster och färg för att på så sätt ge cyklister mer yta av gaturummet och prioritet framför motorfordonstrafiken.

I februari 2020 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet. Trafiknämnden fattade beslut enligt eget förslag. Kontoret fick i uppgift att planera för breddning av gång- och cykelbanan mellan Hagagatan och Norrtullsgatan, sex genomgående gångbanor på sträckan samt att fortsätta utreda behoven av fler lastplatser längs Surbrunnsgatan. I övrigt ansågs det bättre att avvakta en nationell reglering av cykelgata, för att därefter fullt ut kunna införa en regelrätt cykelgata.

I december 2020 infördes en nationell reglering och möjligheten att inrätta cykelgator genom lokal trafikföreskrift. Bestämmelserna för cykelgata regleras i 8 kap. 1a § trafikförordningen (1998:1276). På en cykelgata gäller följande:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.

Trafikkontoret har under 2021 arbetat med hur och var cykelgator ska användas i staden och hur de ska utformas. Detta har delvis förändrat den lösning som föreslogs i inriktningsbeslutet för Surbrunnsgatan. Nu planeras Surbrunnsgatan bli en av Stockholms första cykelgator.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Mål och syfte

Syftet med att anlägga och reglera Surbrunnsgatan som cykelgata är att:

- skapa ett gaturum på cyklisters villkor där samspelet mellan cykeltrafik och motorfordon förbättras och underlättas.

Målet är att förslaget ska innebära:

- ökad framkomlighet för cyklister
- bättre trafiksäkerhet och ökad trygghet för samtliga trafikanter.

Nedan följer ett urval av de strategier och planer som har beaktats i projektet.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket leder till ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resandet och trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har därför antagit en framkomlighetsstrategi, vars bärande del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.

Stockholms cykelplan

I Stockholms cykelplan – Cykelstaden – ska utgångspunkten för huvudcykelstråk vara separerad cykelinfrastruktur och cykelbanor på huvudcykelnätet vara tillräckligt breda så att omcykling är möjlig. Rekommenderat breddmått på en enkelriktad cykelbana är 1,8 m.

Ska cykelgata användas som helhetslösning ställs höga krav på utförande. Bland annat anges i cykelplanen att gatan behöver ha en självförklarande utformning och trafikmiljö som tydliggör att det inte är en vanlig blandtrafikgata. Hastighetssäkring, breddmått, materialval och färgsättning är faktorer och verktyg som kan användas för att signalera och säkerställa att cykeltrafiken har prioritet.

Befintlig situation

Surbrunnsgatan sträcker sig mellan Valhallavägen och Norrtullsgatan och korsas bland annat av Birger Jarlsgatan och Sveavägen. Två kvarter längs gatan är enkelriktade i östlig riktning och vid dessa kvarter finns motriktade cykelbanor. Dessa kvarter är Norrtullsgatan till Hagagatan samt Roslagsgatan till Birger Jarlsgatan.

Vid Valhallavägen begränsas fordonstrafiken genom att endast tillåta motorfordonstrafik österut ut på Valhallavägen. I östlig riktning går det att köra hela sträckan medan motorfordonstrafiken i västlig riktning således begränsas av flera enkelriktningar. Gatubreddens är cirka 10,5 meter och den högsta tillåtna hastigheten är 30 km/tim.

Surbrunnsgatan är i stadens cykelplan utpekad som huvudcykelstråk som sträcker sig från Valhallavägen i öster till Norrtullsgatan och Odenplan i väster. Längs gatan korsar och ansluter både pendlingscykelstråk och andra huvudcykelstråk. Den motriktade cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan är smal (se figur 2 nedan). Större delen är cirka 1 meter bred, förutom på ett avsnitt där den endast är cirka 40 cm bred.



Figur 2. Dagens enkelriktade cykelbana mellan Hagagatan och Norrtullsgatan med en bredd mellan 0,4-1 meter.

Gångbanor finns längs båda sidor av Surbrunnsgatan och på anslutande tvärgator. Gångbanorna är cirka 2-2,5 meter breda, vissa partier bredare och andra smalare.

Gatan har

- Cirka 143 parkeringsplatser
- 13 lastplatser
- 8 parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning
- 4 MC-platser

Trafikflödena på Surbrunnsgatan skiftar från kvarter till kvarter vilket delvis har att göra med de enkelriktningar som återfinns längs gatan. 800-2 800 motorfordon per dygn trafikerar Surbrunnsgatan. Motsvarande siffror för cykeltrafiken ligger på mellan 1 100-1 900 cyklister per dygn.

Förhållande mellan motorfordon och cykel kan mätas som cykel/motorfordon. En siffra som överstiger 1,0 betyder fler cyklar än motorfordon, 2,0 betyder dubbelt så många cyklar och så vidare. Förhållandet mellan bil och cykel under förmiddagens maxtimme skiljer sig mellan kvarteren, men ligger mellan 1,1 och 3,3. Cykeltrafik är alltså det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme, längs samtliga kvarter på Surbrunnsgatan.

Åtgärdsförslag

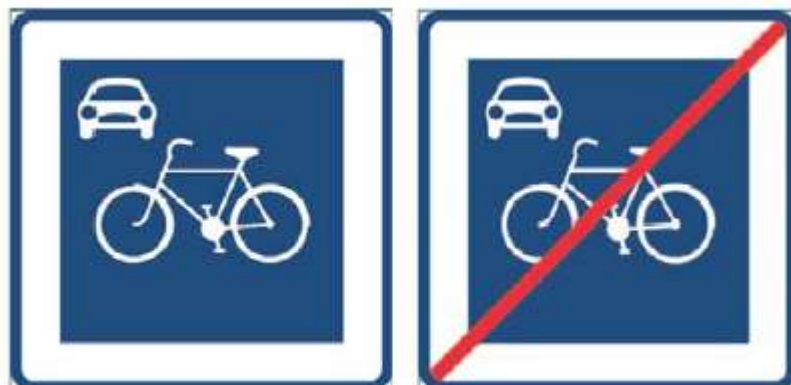
Trafikkontoret föreslår att Surbrunnsgatan byggs om och regleras som cykelgata.

Följande åtgärder föreslås:

- Reglering till cykelgata med tillhörande vägmärken
- Beläggnings- och målningsåtgärder
- Sex genomgående gångbanor
- Breddning av gång- och cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan
- Fler lastplatser

Reglering och vägmärken

Det nya vägmärket för cykelgata, E33, är designat för att det ska vara tydligt för trafikanterna att cykeln har företräde. Den nya lagstiftningen för cykelgata innebär att väjningsplikt råder för samtliga fordon som kör in på, eller lämnar, en cykelgata. Befinner man sig på en cykelgata ska korsande fordon lämna företräde. Motorfordonstrafiken ska anpassa sig efter cykeltrafikens hastighet.

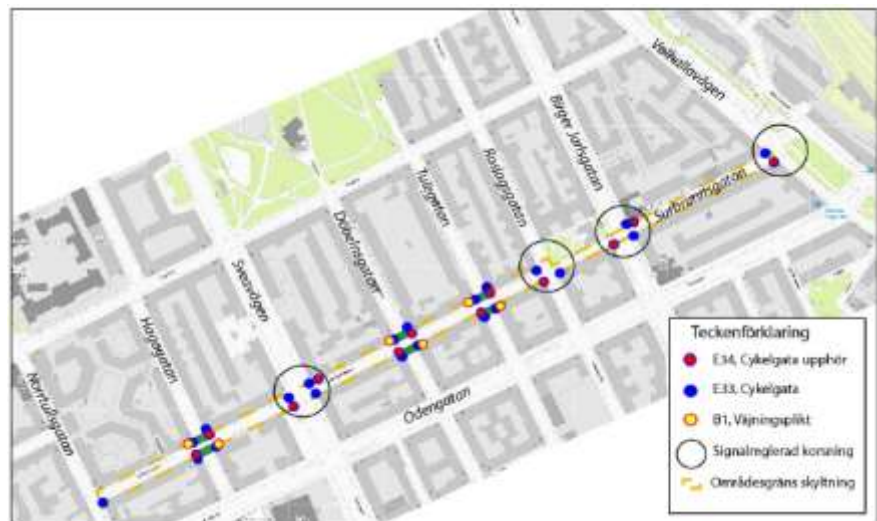


Figur 3. Vägmärke E33 cykelgata t.v. och vägmärke cykelgata upphör E34 t.h.

Cykelgatan föreslås sträcka sig längs hela Surbrunnsgatan, det vill säga från Norrtullsgatan i väster till Valhallavägen i öster. Regleringen cykelgata upphör dock i signalreglerade korsningar, dessa är korsningarna mellan Surbrunnsgatan respektive Sveavägen, Roslagsgatan och Birger Jarlsgatan. Vägmärket för cykelgata, E33,

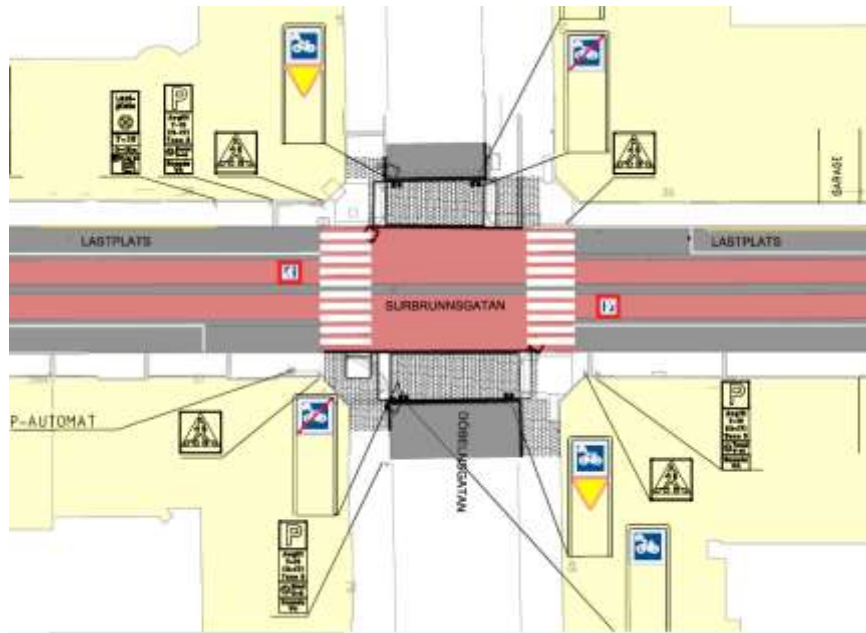
placeras vid cykelgatans entréer vilket är vid korsningen mellan Surbrunnsgatan och Norrtullsgatan respektive Sveavägen, Roslagsgatan, Birger Jarlsgatan samt Valhallavägen, se figur 4.

Längs två kvarter i västergående riktning på Surbrunnsgatan finns motriktade cykelbanor på norra sidan gatan och här skyltas därför inte cykelgata i västergående riktning. Dessa sträckor är mellan korsningarna Birger Jarlsgatan – Roslagsgatan samt Hagagatan – Norrtullsgatan.



Figur 4. Schematisk figur över placering av vägmärken längs Surbrunnsgatan.

Vid korsningen mellan Surbrunnsgatan respektive Hagagatan samt Döbelnsgatan och Tulegatan anläggs genomgående gångbanor vilket innebär väjningsplikt för fordon som korsar gångbanorna. För att ytterligare förstärka väjningsplikten mot gångbanorna och cykelgatan föreslås det att skyltbågar med vägmärke E33 samt B1 (väjningsplikt) placeras på de genomgående gångbanorna för trafik som passerar Surbrunnsgatan. Skyltning om att cykelgatan upphör, vägmärke E34, placeras i skyltbåge på de genomgående gångbanorna efter korsningarna med Surbrunnsgatan, se figur 5.



Figur 5. Placering av vägmärken vid korsning.

Skyltbågar placeras även på Surbrunnsgatan/cykelgatans östra entré vid korsningen med Sveavägen, den östra entrén vid korsningen med Birger Jarlsgatan samt vid korsningen med Roslagsgatan.

Beläggnings- och målningsåtgärder

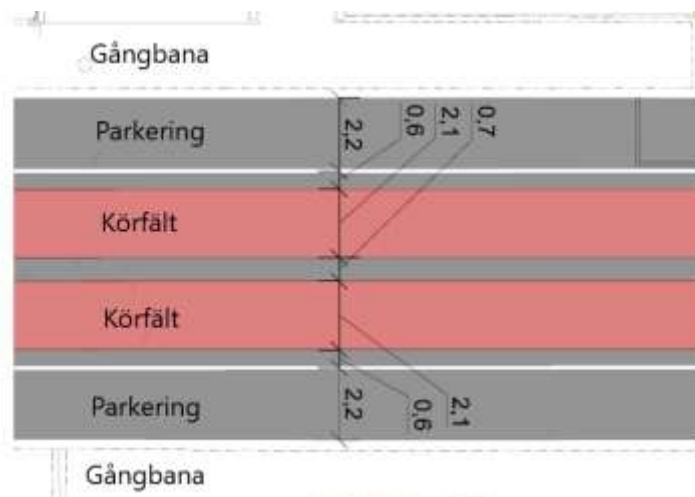
Cykeltrafiken ska styra rytmen på en cykelgata och för att uppnå detta krävs att gatan har en självförklarande utformning och trafikmiljö som tydliggör att det inte är en vanlig blandtrafikgata. Genom att anlägga sidoområden och mittremsa i avvikande ytskikt ges intrycket av ett avsmalnat gaturum där cyklisterna har företräde, se figur 6.



Figur 6. Visualisering av Surbrunnsgatan som cykelgata

Mittremsa och sidoområden medför att cyklisterna trycks närmare mitten av körbanan, vilket påverkar trafikrytmen och minskar risken för eventuella dörruppslag. Upplevelsen av ett smalt gaturum ger även sänkta hastigheter och att omkörningar av cyklister med motorfordon sker med försiktighet. Med sidoområden förväntas risken för dubbelparkeringar att minska.

Vad gäller bredden på sidoområdena är det viktigt att de är tillräckligt breda för att undvika dörruppslag, samtidigt får de inte vara så breda att de misstolkas som cykelfält. Breddmått illustreras i figur 7. Parkering- och angöringsytorna är 2,2 meter, sidområdena 0,6 meter, körfälten 2,1 meter och mittremsan 0,7 meter bred. Kantstenarna påverkas inte och inte heller gångbanornas bredd.



Figur 7. Sektion med de olika yttskikten av svart och röd asfalt.

De avvikande yttskikten föreslås bestå av röd infärgad asfalt i kombination med ”vanlig asfalt”. Körfälten i rött och resterande i svart. Kontoret är osäkert på om kontrasterna mellan röd och svart kommer att vara tillräckligt skarp för att åstadkomma intrycket av ett avsmalnat gaturum. Behövs en förstärkning föreslås stömlinjer enligt figur 8.



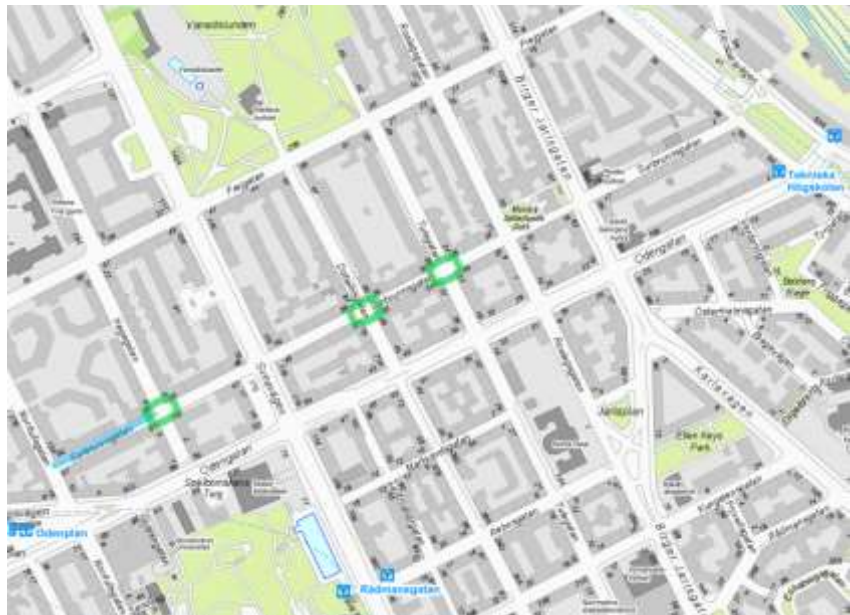
Figur 8. Stömlinjer som förstärkning av de olika yttskikten.

För att parkering ska ske vid särskilt anordnade platser och ge stöd åt de längsgående parkeringarna målas heldragna linjer 2,2 meter från kantstenarna. Dessa kan jämföras med stora parkeringsfickor som löper kvartersvis.

För att ytterligare tydliggöra för trafikanterna att de färdas på en cykelgata föreslås vägmålning av vägmärke för cykelgata, E33. Detta föreslås efter varje korsning, enligt figur 8.

Genomgående gångbanor

Vid de tre korsningarna som idag inte är signalreglerade föreslås genomgående gångbanor längs Surbrunnsgatan, se figur 9. Dessa korsningar är vid Hagagatan, Döbelnsgatan och Tulegatan.

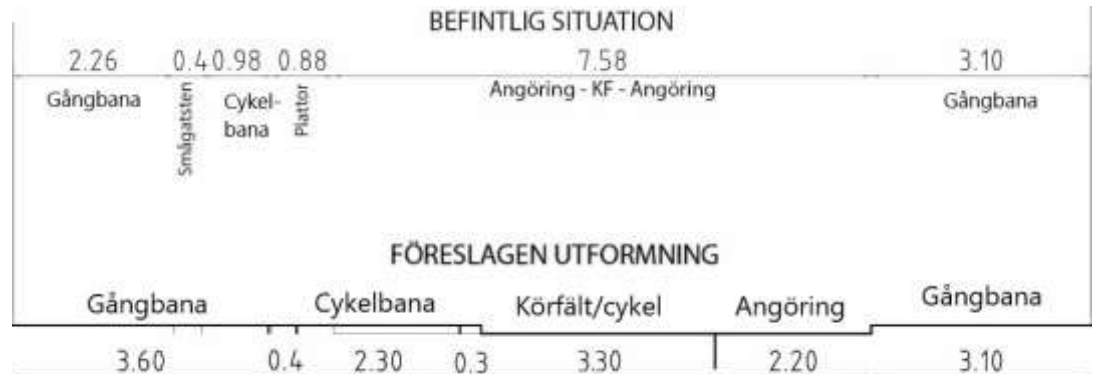


Figur 9. I tre korsningar föreslås genomgående gångbanor längs Surbrunnsgatan, grön markering.

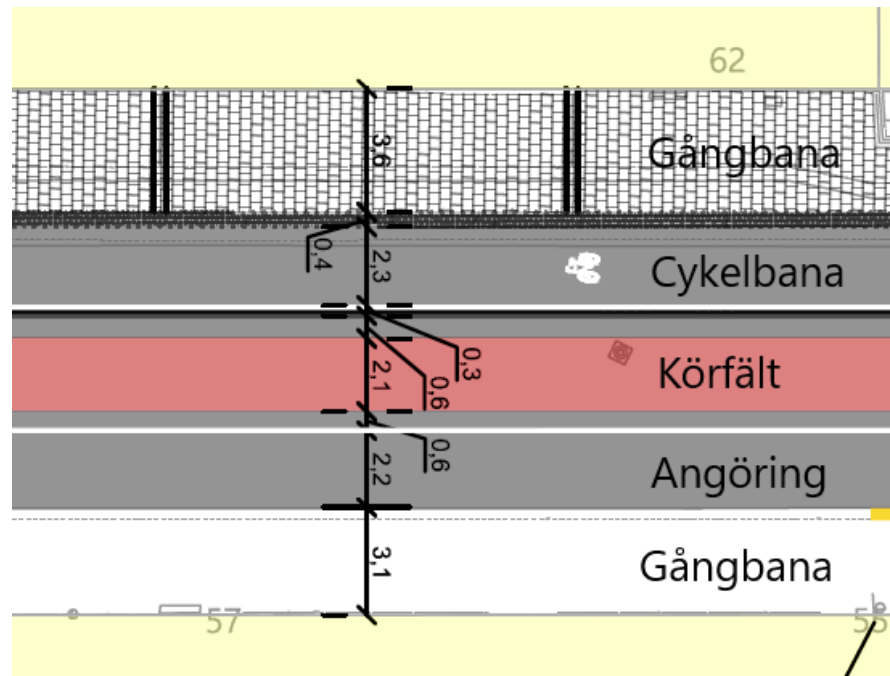
De genomgående gångbanorna utformas så att gångbanorna fortsätter i samma nivå över korsningarna de korsande tvärgatorna samtidigt som de utformas på ett på ett sådant sätt att de är skonsamma att ta sig över för korsande cykeltrafik.

Breddning av motriktad gång- och cykelbana mellan Norrtullsgatan och Hagagatan

Trafikkontoret föreslår att den smala motriktade gång- och cykelbanan på Surbrunnsgatans norra sida mellan Hagagatan och Norrtullsgatan breddas. Gångbanan breddas från cirka 2,2 meter (lokalt 1 meter) till 3,4 meter (lokalt 1,8 meter) och cykelbanan från 1,0 meter (lokalt 0,4 meter) till 2,25 meter, se figur 12. Bredden mellan kantstenarna blir 5,5 meter och delas upp med körfält på 2,1 meter och sidoområden på 0,6 meter, enligt figur 10 och 11.



Figur 10. Breddning av gång- och motriktad cykelbana mellan Hagagatan och Norrtullsgatan. Befintlig och föreslagen utformning.



Figur 11. Breddmått mellan Hagagatan och Norrtullsgatan

Fler lastplatser

En del i att göra Surbrunnsgatan mer attraktiv för cykeltrafiken är att säkerställa att den körbara ytan inte blockeras av dubbelparkerade motorfordon. För att förbättra situationen föreslås fler och längre lastplatser på sträckan, se bilaga 1. Totalt föreslås 145 meter ny lastplats vilket motsvarar en reduktion på 26 parkeringsplatser på Surbrunnsgatan. Godshanteringen på gatan får således positiva effekter av förslaget.

Avvägningar

I ett tidigt skede, innan inriktningsbeslutet, gjordes avvägningen att mer traditionell cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält inte var lämplig på Surbrunnsgatan, eftersom det skulle få stora konsekvenser på angöring, parkering och närliggande

verksamheter. Eftersom gatan är utpekad som huvudcykelstråk och cykeltrafiken bitvis är det dominerande trafikslaget är förslaget istället en reglering och ombyggnad till cykelgata.

I trafikförordningen anges inte när och hur cykelgator ska användas, inte heller hur de ska utformas. För att ge stöd i hur staden ska använda cykelgator har kontoret inlett ett arbete med att ta fram planeringsunderlag för cykelgator. En viktig grundförutsättning som identifierats är att cykeltrafiken ska vara det dominerande flödet eller att det ska finnas potential för det. En annan viktig aspekt är att utformningen ska vara självförklarande. Materialval och målning är viktiga utformningsdetaljer för att kunna skapa en miljö på cyklisters villkor.

För att göra gaturummet förståeligt och ge cyklister stöd för att ta för sig av utrymmet i vägbanan föreslås ytor av avvikande materialval. På Surbrunnsgatan är det röd asfalt som är förslaget. Även andra typer av avvikande materialval kan användas, exempelvis smågatsten eller andra typer av stenbeläggning eller hållar. Skälet till valet av asfalt har varit att göra anläggandet relativt snabbt och att det på ett enkelt sätt ska kunna användas även på framtida cykelgator i staden. Den röda asfalten har inspirerats av Nederländerna där cykelgator och även annan cykelinfrastruktur har röd beläggning. Det röda i asfalten kommer skapas genom infärgning men också med användning av porfyr. Bergarten används i asfalt för att den gör vägytan tålig men ger också effekten att asfalten blir röd. Beläggningar med porfyr blir mer röd ju mer den slits och blir därför ett hållbart alternativ här när syftet är att skapa kontraster mellan ytskikten. De föreslagna breddmått på körbanor, mittremsa och avstånd till parkerade bilar tar även de sitt avstamp i riktlinjer från Nederländerna. Hänsyn har även tagits till Cykelplanen och andra relevanta styrdokument.

Inför inriktningsbeslutet genomfördes en parkeringsutredning. Där identifierades dubbelparkerade lastbilar som ett betydande problem längs Surbrunnsgatan. Gatans utformning med röd asfalt kan komma att påverka antalet dubbelparkeringar men i detta läge föreslås längre och fler lastplatser vid de platser där dubbelparkeringar har varit mest förekommande. Justeringar av lastplatser görs normalt löpande och även här kan det bli aktuellt allt eftersom verksamheter flyttar eller byter inriktning.

Korsningen Surbrunnsgatan/Roslagsgatan är idag reglerad med trafiksignal. Kontoret avser att studera möjligheten att ta bort trafiksignalen för att kunna ge ytterligare prioritet för den långsgående trafiken på Surbrunnsgatan. Vid ett borttagande av

trafiksinalerna behöver utformningen i korsningen justeras något men bedömningen är att detta kan rymmas inom projektets budget.

Konsekvenser

Framkomlighet

Regleringen till cykelgata tillsammans med de genomgående gångbanorna ger prioritet till den långsgående trafiken på Surbrunnsgatan. Trafik som ska korsa Surbrunnsgatan eller ska in på Surbrunnsgatan får lämna företräde vilket påverkar framkomligheten något för dessa trafikanter, detta gäller dock inte korsningarna med Sveavägen, Roslagsgatan och Birger Jarlsgatan som sedan tidigare regleras med trafiksignaler.

Bedömningen är att den sammantagna framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas marginellt av de föreslagna åtgärderna. Målet är att trafikrytmen ska styras av cykeltrafiken vilket leder till att den faktiska hastigheten blir något lägre men samspelet bättre. Det kommer fortsättningsvis vara möjligt att köra om cyklister även om utformningen syftar till att minska antalet omkörningar.

En lugnare trafikmiljö kommer gynna både boende på gatan och de som färdas längs och korsar Surbrunnsgatan. Samspelet mellan trafikanterna förväntas bli bättre och förhoppningen är att fler kommer att välja att cykla längs Surbrunnsgatan. Detta kan i sin tur leda till att Odengatan, där fler trafikslag delar på ett begränsat utrymme, avlastas och att framkomligheten förbättras. Kontoret har tidigare översiktligt undersökt möjligheten att bygga om Odengatan för att förbättra framkomligheten genom bland annat tydligare separering av trafikslagen. Att istället bygga om Surbrunnsgatan, och därmed locka fler cyklister dit, har dock bedömts som en snabbare och mer kostnadseffektiv lösning.

Trafiksäkerhet

Cykelgator innebär ett säkrare och tryggare alternativ för cyklister än cykling i vanlig blandtrafik. Den föreslagna utformningen förväntas bidra till en lugnare trafikmiljö där cykeltrafiken sätter tempot. Detta ger positiva effekter på trafiksäkerhet och trygghet för samtliga trafikslag, både för den trafik som färdas på Surbrunnsgatan och den som ska korsa gatan.

Parkering och angöring

När gång- och cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan breddas behöver parkering och angöring tas bort på norra sidan av Surbrunnsgatan. Totalt försvinner 15 parkeringsplatser längs detta

kvarter. Beläggningen på parkeringarna är som i övriga innerstaden hög.

Att hitta denna mängd ersättningsplatser i närområdet är svårt. Kontoret föreslår en justering av parkeringarna på Hagagatan mellan Frejgatan och Vanadisvägen. Längs detta kvarter är parkeringen vinkelställd på gatans västra sida och längs den östra sidan återfinns traditionell kantstensparkering. Genom att byta så att den vinkelställda parkeringen istället sker på den östra sidan och kantstensparkering på den västra sidan kan antalet parkeringsplatser längs kvarteret öka med 17. Anledningen till att antalet parkeringsplatser ökar är att vinkelställd parkering rymmer fler bilar på sträcka än kantstensparkering. Eftersom den västra sidan har lastplatser, garageutfarter, platser för rörelsehindrade och motorcykelplatser ökar antalet parkeringsplatser när de vinkelställda parkeringarna byter sida.

Antalet lastplatser föreslås bli fler för att minska antalet dubbelparkeringar. Följdeffekten blir att 26 parkeringsplatser utspritt längs hela Surbrunnsgatan försvinner.

Trygghet och jämställdhet

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för både cyklister och gående. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan för åtgärderna. Detaljprojekteringen kommer kunna utföras under början av 2023 och upphandling av entreprenör under våren 2023. Bedömd byggstart efter sommaren 2023, med färdigställande under 2023.

Aktivitet	2023
Genomförandebeslut	X
Projektering	X
Upphandling	X

Entreprenad	X
-------------	---

Tabell 1. Övergripande tidplan för projektet

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift beräknas till 23 mnkr. I utgiften ingår 1,5 mnkr som hittills har förbrukats för utredning och egen tid samt 21,5 mnkr som avser kommande utgifter för bl.a.

bygghandling, byggledning och entreprenad. I utgiften ingår även påslag för index och risk. Utgifterna specificeras i nedanstående tabell:

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,1	0,7	1,8
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,4	5,1	5,5
Entreprenad		14,8	14,8
Index		0,9	0,9
Summa utgifter		21,5	23
Inkomster			
Summa inkomster			
Netto	1,5	21,5	23

Tabell 2. Översiktlig redovisning av projektets ekonomi

I inriktningsbeslutet daterat 2020-02-20 uppskattades totalutgiften till cirka 17 mnkr. Att projektet beräknas bli dyrare med 6 mnkr beror delvis på att val av ytskikt har ändrats. Den röda infärgade asfalten har högre kostnad än tidigare föreslagen lösning med mönsterpräglad asfalt. En annan faktor är att år att åtgärderna tidigare planerades till 2020, nu är de planerade till 2023 vilket ger indexpåslag och generell prisökning. Till detta har riskpåslaget ökat i och med effekterna av pandemin och det osäkra världsläget.

Projektets totalutgift beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Projektet bedöms påverka drift- och underhållskostnaderna.

Driftskostnaderna påverkas marginellt, men framtida underhållskostnader påverkas eftersom traditionell asfalt ersätts

med röd asfalt på stora delar av Surbrunnsgatan. När beläggningsen är uttjänt och ska ersättas kommer kostnaderna att bli högre.

De planerade åtgärderna kommer medföra en förlorad driftintäkt för staden om 750 tkr/år till följd av att 26 parkeringsplatser tas bort.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,3 mnkr från och med år 2024. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Att införa ett nytt formspråk på stadens gator och införa en ny reglering i form av en cykelgata är en osäkerhet i sig. Hur stadens invånare och trafikanter kommer att uppleva Surbrunnsgatan är svårt att helt förutsäga. Föreslagen utformning bygger på lärdomar från exempelvis Nederländerna och Danmark, därför är förhoppningen att trafikmiljön ska vara lätt att förstå och leda till en lugnare trafikmiljö på cykeltrafikens villkor.

I angränsade projekt på Norrtullsgatan planeras bland annat anläggande av laddinfrastruktur för elfordon vilket kommer leda till ledningsarbeten även på Surbrunnsgatan. Det handlar om området närmast korsningen med Norrtullsgatan och en samordning av entreprenaderna kommer att behövas.

Kommunikation

Cykelgata är en ny trafikreglering och än så länge finns inga cykelgator i Stockholm. Därför kommer kommunikationsinsatser behövas som når bredare till fler Stockholmare än endast till lokalt berörda boende, verksamheter och fastighetsägare.

Slut

Bilagor

1. Cykelgata Surbrunnsgatan. Genomförandebeslut. Bilaga 1.