



Handläggare: Örjan Widaeus  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 261 98  
[orjan.widaeus@gfk.stockholm.se](mailto:orjan.widaeus@gfk.stockholm.se)

2002-10-03

Dnr: 99-322-2164

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Cykelbanor på Torsgatan mellan Odengatan och Karlbergsvägen. Genomförandebeslut**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden fattar genomförandebeslut angående cykelbanor på Torsgatan mellan Odengatan och Karlbergsvägen.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

#### **SAMMANFATTNING**

Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras vilket bl a innebär utbyggnad av cykelbanor på Torsgatan i hela sin sträckning. Cykelbanor i form av enkelriktade banor har byggts ut på sträckorna mellan Norra Bantorget och Lokstallsgatan samt mellan Karlbergsvägen och Solnabron.

Kontoret har för delen Odengatan-Karlbergsvägen tagit fram ett bearbetat förslag (se bilaga) vad gäller bl a korsningen Torsgatan/Sankt Eriksgatan efter de synpunkter som nämnden framförde vid behandlingen i samband med inriktningsbeslutet. Kontoret anser att det är möjligt att utföra fungerande cykelbanor utan allvarliga försämringar av framkomligheten för kollektiv- och den allmänna trafiken.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras. I planen ingår en utbyggnad av cykelbanor i Torsgatans hela sträckning. Enkelriktade cykelbanor är utförda på hela sträckan utom mellan Lokstallsgatan och Karlbergsvägen.

På avsnittet mellan Lokstallsgatan och Odengatan alltså vid Sankt Eriksplan planeras en utbyggnad av cykelbanorna i samband med genomförandet av Sankt Eriksplans upprustning som beräknas vara klar under 2004. Genomförandebeslut om detta togs i GFN 2000-01-25.

Ärendet om cykelbanor på Torsgatan mellan Odengatan och Karlbergsvägen var uppe i Gatu- och fastighetsnämnden för ett inriktningsbeslut 2001-10-23. Nämnden beslöt enligt kontorets förslag. I ett särskilt uttalande framförde nämnden att största möjliga hänsyn skall tas till framkomligheten för bussar och annan nyttotrafik när cykelbanorna byggs samt vid val av slutlig utformning. Då det gäller utformningen av korsningen Torsgatan/Sankt Eriksgatan skulle kontoret återkomma med ett bearbetat förslag till lösning i samband med genomförandet. Kontoret har prövat olika lösningar av korsningen Torsgatan/Sankt Eriksgatan. I ett idémöte har lösningarna diskuterats varvid bl a representanter för polisen, nyttotrafikkommittén, SL deltog. Vid detta möte enades man om en lösning som beskrivs under rubriken Beskrivning av kontorets förslag.

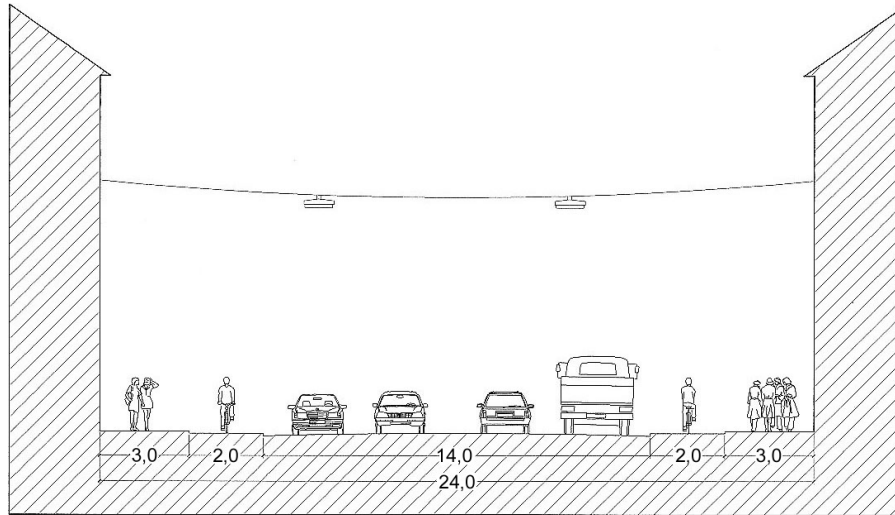
### Nuvarande förhållanden

Torsgatan trafikeras av mellan 14000 och 16000 fordon/dygn och av busslinjerna 516,526,559 och 509 samt av stomlinje 3. I cykelräkningar som utförts på Torsgatan vid Norra Bantorget passerade under en 6-timmarsperiod c:a 1500 cyklister. Norr om Sankt Eriksgatan finns hållplatsområde för samtliga linjer i riktning norrut. I andra riktningen finns hållplats för avstigning för linjerna 516,526 och 559. Flygbussarna mot Arlanda har hållplats norr om Odengatan men den planeras att flytta till ett hållplatsläge söder om Odengatan. Cykeltrafiken längs Torsgatan går idag i blandtrafik. Stoppförbud gäller under högtrafiktid och övrig tid gäller parkeringsförbud. Vänstersvängförbud råder i korsningen Torsgatan-Sankt Eriksgatan.

### Beskrivning av kontorets förslag.

Cykelbanorna skapas genom att en del av nuvarande utrymme för både gångtrafik och körtrafik tas i anspråk. Efter bearbetning föreslås en principsektion med två körfält á 3,50 m i varje riktning. Cykelbanorna görs 2,0 m inklusive säkerhetszon 0,7 m (för uppslag av bildörrar mm). Kan

nämnas att det är samma mått på cykelbanorna som byggts på Torsgatan norr om Karlbergsvägen. Gångbanorna utförs 3.0 m. Då det gäller de temporära stoppförbuden får efter genomförandet övervägas om de behöver utvidgas i tid för att kunna hålla bra framkomlighet för bil- och kollektivtrafiken.



**Figur 1** Principsektion

#### *Riktning Odengatan-Karlbergsvägen*

Mellan Odengatan och Sankt Eriksgatan föreslås utformningen enligt principsektionen. Den befintliga hållplatsen för Arlandabussarna kommer enligt planerna för Sankt Eriksplan att flyttas söder om Odengatan. I den studie som utförts av korsningen med Sankt Eriksgatan föreslås följande: Cyklisterna förs ut i blandtrafik ca 40 meter innan trafiksignalen. Det innebär att konflikten cyklister/högersvängande bilister sker innan korsningen. Färdvägen för cyklister rakt fram tydliggörs genom rödfärgade cykelfält, i princip enligt det utförande som är gjort på Sveavägen vid höghusen. För att denna lösning skall fungera måste det ständiga stoppförbud förlängas ca 10 m så att det täcker upp hela sträckan innan signalen.

På avsnittet mellan Sankt Eriksgatan och Karlbergsvägen föreslås endast ett körfält för allmänna trafiken. Då det är hållplatsområde i princip på hela sträckan föreslås ingen cykelbana. Förslaget är istället att anordna ett kollektivkörfält på 4.0 bredd som cyklisterna kan rymmas inom även om buss står vid hållplats. Busshållplatsen för stomlinjen kommer att utföras med röd asfaltbetong.

Gångbanan föreslås att breddas vid hållplatsen till 5,0 m och förses med väderskydd.

#### *Riktning Karlbergsvägen-Odengatan*

Mellan Karlbergsvägen och Sankt Eriksgatan föreslås en utformning enligt principsektionen. Den avstigningshållplats som finns för linjerna 516,526

och 559 planeras att flyttas till ett hållplatsläge efter Odengatan vid Sankt Eriksplan.

I korsningen Torsgatan- Sankt Eriksgatan föreslås cyklisterna att färdas enligt beskrivning ovan.

Mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan finns särskilda behov av angöring och lastning och lossning. Den idag befintliga lastzonen vid glasmästeriet föreslås ligga kvar. Cyklisterna föreslås att föras på ett 0,75m brett cykelfält utanför lastzonen för att undvika konflikter mellan angörande fordon och cyklister. Efter lastzonen färdas cyklisterna i ett cykelfält på 1,25 m bredd fram till korsningen. På övrig sträcka föreslås utformning enligt principsektion.

### **Konsekvenser**

Konsekvenserna av cykelbanorna/cykelfälten kan sammanfattas i följande punkter.

- ? En utbyggnad av cykelbanor och cykelfält enligt förslaget medför inte bara stora förbättringar för cyklisterna på Torsgatan. De har även en strategisk betydelse för cykeltrafiken i innerstaden då cykelstråket mellan cityområdet och Solna blir komplett.
- ? På sträckan Karlbergsvägen-Sankt Eriksgatan, där utrymmet inte är tillräckligt brett för att rymma eget fält eller bana för cyklisterna, hänvisas cyklisterna att dela extra brett kantstenskörfält med bussar.
- ? Gångbanorna minskas något i bredd utom vid busshållplatsen för bl a stombussen där en breddning sker.
- ? Om bilisterna inte följer de stoppförbud som skall råda finns viss risk för köbildning. Särskilt gäller det sträckan norrut mellan Odengatan-Sankt Eriksgatan på grund av den stora andelen högersvängande fordon.
- ? Någon förändring av distributionstrafikens möjligheter till angöring sker inte då samtliga lastzoner föreslås ligga kvar.

### **Näringslivsanalys**

Cykelbanorna kan innebära ökade fördröjningar vilket innebär ökad tidsåtgång för nyttotrafiken. Tillgängligheten för angöring och distribution torde inte förändras speciellt om inte tiden för stoppförbud utvidgas.

### **Samråd**

Synpunkter på förslaget redovisades i samband med inriktningsbeslutet.

En förnyad redovisning av det bearbetade förslaget har skett i trafikkommittén varvid följande synpunkter framkom:

SL framförde att de var oroliga för att utbyggnaden av cykelbanorna skulle innebära försämrad framkomlighet främst i riktning söderut vid glasmästeriet där mycket angöring sker.

För att ge bättre framkomlighet för trafiken har kontoret ändrat sektionen och breddat körbanorna i förhållande till tidigare redovisning.

### **Kontorets kommentar**

Kommunfullmäktige har beslutat att cykelbanor skall byggas på Torsgatan i hela sin sträckning.

Kontoret anser efter sammanvägning av förslagets positiva och negativa effekter att cykelbanorna och cykelfälten bör utföras enligt reviderat förslag.

### **Kostnader och genomförande**

Förslaget beräknas kosta cirka 4,5 Mkr.

Cykelbanan på aktuell del av Torsgatan är lämplig att bygga under 2004 mht att genomförandet på avsnittet vid Sankt Eriksplan inte färdigställs förrän 2004.

**SLUT**