

Handläggare
Anders Wikland
08-508 375 07**Till**
Trafiknämnden
2018-11-15

Cykelbanor längs Strömbro och Stallgatan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelbanor längs Strömbro och Stallgatan.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefLiselotte Johansson
Enhetschef

Sammanfattning

Stallgatan var innan ombyggnationen en genomfartsled anpassad för motorfordonstrafik, men även en viktig del av cykelpendlingsnätet och utpekad som pendlingsstråk i Cykelplan 2012. Cykelinfrastruktur saknades längs gatan vilket i kombination med de smala körfälten innebar att cyklister utsattes för stora trafiksäkerhetsrisker. Trafiknämnden fattade år 2016 genomförandebeslut för att bygga cykelbanor längs sträckan till en investeringsutgift om 19 mnkr.

Målet för projektet har varit att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för cykeltrafiken.

Projektet påbörjades 2017 och slutbesiktigades i juni 2018 till en investeringsutgift om ca 15 mnkr.

Bakgrund

Stallgatan var innan projektet en genomfartsled anpassad för motorfordonstrafik, men också en viktig del av cykelpendlingsnätet och utpekad som pendlingsstråk i Cykelplan 2012.

Cykelinfrastruktur saknades längs gatan vilket i kombination med de smala körfälten innebar att cyklister utsattes för stora trafiksäkerhetsrisker. Genomförandebeslut fattades 2016-09-22 och målet med projektet var att säkerställa en framkomlig och trafiksäker cykellösning längs Strömbron - Stallgatan - Nybroviken. Genom att få till en god infrastruktur på den ombyggda sträckan skulle det även möjliggöra en avlastning av Arsenalsgatans cykeltrafik.



Figur 1, Geografisk lokalisering av projektet.

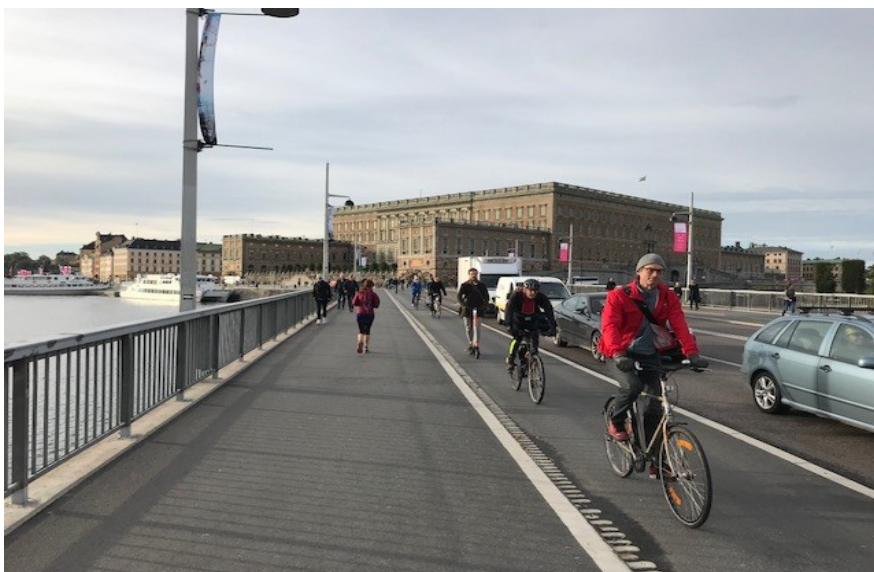
Projektets genomförande

Strömbron

Ett bilkörfält på Strömbron har omdisponerats till förmån för gång och cykel. Den nya lösningen innehåller separerade gång- och cykelbanor på var sin sida om bron. Cykelbanorna är 2,25 meter breda och en ny kantsten har placerats mellan cykel och körfält för att förstärka cykelbanan.



Figur 2. Vy över Strömbrons östra sida innan genomförandet. Det är trångt för alla trafikslag att mötas, och många cyklister väljer att cykla i kollektivkörfältet.



Figur 3. Vy över Strömbrons östra sida efter ombyggnaden. 2,25 m bred cykelbana och breddad gångbana.

Korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan

Övergångstället har byggts om och det har skapats ett större magasin där cyklister och gående kan vänta för vidare färd mot Kungsträdgårdsgatan samtidigt som passerande mot Stallgatan inte blir hindrade av dem som väntar.



Figur 4, Bild övergångsställe Kungsträdgårdsgatan/Strömgatan innan ombyggnation. Korsningen blockerades för passerande mot Stallgatan.



Figur 3, Bild övergångsställe Kungsträdgårdsgatan/Strömgatan efter ombyggnation.

För att höja trafiksäkerheten har cykelbanan målats röd där den korsar den svängande filen vid Södra Blasieholmshamnen.



Figur 4, Vy över korsningen av cykelbanan och körfält vid Södra Blasieholmshamnen efter ombyggnationen. Den röda målningen markerar tydligt för bilisterna att de korsar cykelbanan vid höger sväng.

Stallgatan

Gatan har fått en ny utformning som hanterar tidigare konfliktpunkter som fanns mellan gående, cyklister, bilister och transporter till Grand Hotels lastzon. En ny separat cykelväg med en bredd av 2,25 meter har byggts mellan gångbanan och lastzonen. Ytskiktet i gångbanan har justerats framför ingångarna till hotellet för att underlätta och snabba på tiden för lastning. Signalregleringen i korsningen har tagits bort och övergångsstället har hastighetssäkrats.



Figur 5, Utformningen av Stallgatan samt den signalreglerade korsningen Blasieholmstorg/Stallgatan innan ombyggnationen.



Figur 6, Vy över Stallgatan och det nya övergångsstället som också hastighetssäkrats



Figur 7, Bild över Stallgatan och den nya lastzonen mot Grand Hotel.

Måluppfyllelse

Målet med projektet har varit att skapa en framkomlig och trafiksäker cykelösning längs Strömbro samt vid korsningen Strömbro/Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan/Södra Blasieholmshamnen och vidare över Stallgatan.

Hela sträckan har byggts med breddade och nya cykelfält samt större delen av sträckan med bredare gångbanor vilket har skapat en trafiksäkrare miljö för alla trafikanter. För att kunna mäta om målet med minskat antal olyckor uppnått behöver det gå längre tid, för att få rättvisande siffror för ny olycksstatistik. Kontoret kan dock konstatera av tidigare erfarenheter att de nya generösa bredderna och att separera trafikslagen gående, cyklande och biltrafik, tillsammans med större magasin vid korsningarna med största sannolikhet kommer att minska olyckorna på sträckan.

Avseende målet med framkomlighet för cyklister och gående kan konstateras att trafiken har ökat något över Stallgatan men det är för kort mättid för att dra generella slutsatser.

Strömbrons cykeltrafik har även den ökat men den ökningen bedöms vara i linje med den ökade cyklingen i hela Stockholms innerstad.

Tidplan

I genomförandebeslutet planerades att byggtiden skulle sträcka sig från Q2 – Q4 2017. På grund av att Grand Hotels fasadrenovering pågick under samma tid kunde dock inte Stallgatan färdigställas förrän tillträde medgavs i juni 2018.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände 2016-09-22 förslag till genomförande av cykelbanor på Strömbro och Stallgatan till en investeringsutgift om 19 mnkr. Projektet har genomförts till en total investeringsutgift om ca 15,7 mnkr, vilket underskrider genomförandebeslutets budget med ca 4 mkr. Projektet har även haft en inkomst på ca 0,7 mnkr gällande ledningsomläggningar.

Projektets budget och utfall är fördelade enligt nedan:

	<u>Budget</u>	<u>Utfall</u>
Utgifter (mnkr)		
Gång- och cykelbana	11,4	10,5
Projektering	1,0	2,5
Administration	1,1	2,2
Risk	3,6	0,5
Oförutsett	1,9	0
Summa	19,0	15,7
Inkomster (mnkr)	0	
Ledningsomläggning	0	0,7
Summa	0	0,7
	19,1 mkr	15,0 mkr

En viktig anledning till att projektet har en lägre utgift än budget är att flera förväntade risker inte fallit ut.

Före genomförandet fanns viss osäkerhet om spår från den gamla spårvägen fanns kvar under asfalten på Strömbro. En rivning av dessa spår hade medfört en ökad utgift för projektet. Under entreprenaden påträffades dock aldrig spår i bron.

Eventuell hantering av förorenad asfalt och gatsten samt möjliga arkeologiska fynd var också risker i projektet. Under projektet påträffades en liten mängd förorenade massor, men hanteringen ledde aldrig till betydande utgifter. Inga arkeologiska fynd gjordes.

En potentiell ekonomisk risk var hanteringen av omkringliggande verksamheter och andra intressenter. Bland annat fanns en risk att Grand Hotels internationella gäster och statsbesök kunde påverka projektets genomförande. De återkommande vaktparaderna var också en aktivitet som projektet behövde förhålla sig till. I kommunikationshanteringen och för övrig samverkan har projektet använt flera olika kanaler, bl.a. ett veckobrev som beskrev genomförda och planerade arbeten. Överlag har samarbetet med omkringliggande verksamheter fungerat mycket bra.

Jämställdhetsanalys

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än av kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män, varför de förbättrade cykelbanorna troligtvis kommer att nyttjas av fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter. Genom att höja trafiksäkerheten och framkomligheten, tillsammans med att se över belysningen och vegetationen, har projektet stärkt både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisningen.

Slut