

Handläggare
Henrik Söderström
08-508 26 375**Till**
Trafiknämnden
2019-12-12

Cykelbana längs med Engelbrektsgatan. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelbana längs med Engelbrektsgatan upp till 1,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret föreslår att en cykelbana byggs längs med Engelbrektsgatan för att underlätta för människor som cyklar.

Engelbrektsgatan är utpekad som huvudstråk i Stockholm stads cykelplan. Sträckan saknar idag cykelbanor och cykling sker i blandtrafik. En utredning av gatans möjligheter och begränsningar har resulterat i ett åtgärdsförslag som innebär att en ny dubbelriktad cykelbana byggs på gatans östra sida.

Åtgärden bedöms bidra till målet att göra Stockholm till en ledande gång- och cykelstad. För att få plats med cykelbanan utgår ett av körfälten längs huvuddelen av sträckan. Trafikanalysen visar att restiden och kapaciteten för biltrafiken blir ungefär som idag. En

skillnad är att köutbredningen blir längre då fordonen står i ett körfält istället för två.

Investeringsutgiften för projektet som helhet bedöms till cirka 16 mnkr inklusive utredning, projektering, kommunikation, projektledning, byggledning, entreprenadutgift mm.

Bakgrund

Engelbrektsgatan är ungefär 800 meter lång och går från Valhallavägen i norr till Birger Jarlsgatan i söder. Sträckan saknar idag cykelinfrastruktur och cyklister är hänvisade till blandtrafik. I stadens cykelplan finns Engelbrektsgatan med som huvudstråk.

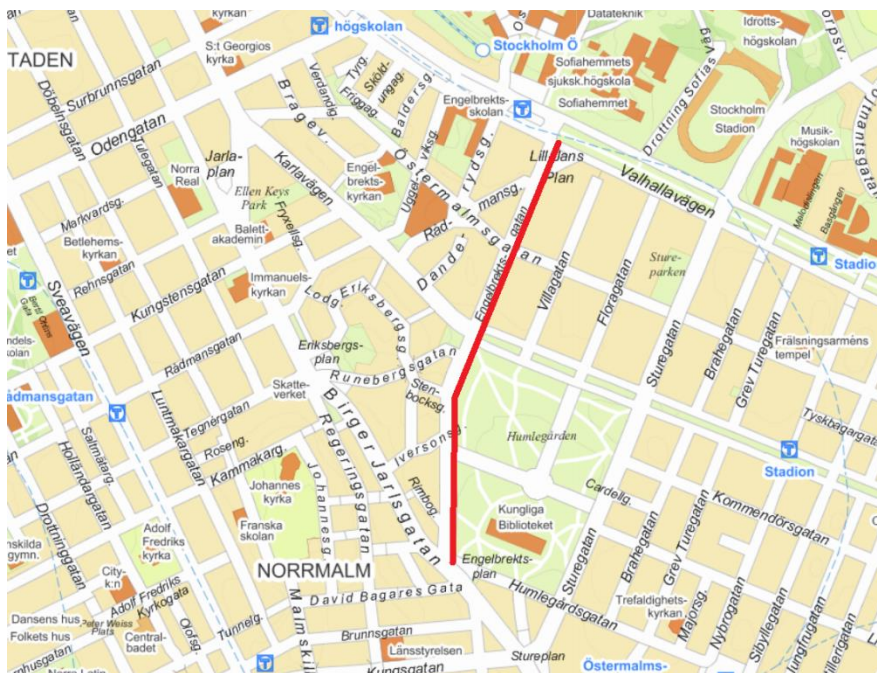


Bild 1: Den studerade sträckan, cirka 800 meter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret.

Syfte och mål

Engelbrektsgatan är viktig för cykelnätet genom Östermalm då den är en gen koppling mellan pendlingsstråken längs Valhallavägen och Birger Jarlsgatan. Gatan är dock en saknad länk eftersom den är enkelriktad och saknar cykelbanor. Att cykla i blandtrafik upplevs som otryggt av många människor. Avsaknaden av cykellösningar vid korsningspunkterna med Valhallavägen, Karlavägen och Birger Jarlsgatan innebär även en otydlighet som kan utgöra ett trafiksäkerhetsproblem.

Syftet med förslaget är att

- förbättra tillgängligheten i cykelnätet genom att åtgärda den saknade länken och möjliggöra cykling i båda riktningar längs Engelbrektsgatan.

Målet är att förslaget ska innebära

- bättre framkomlighet,
- fler möjliga vägval,
- bättre trafiksäkerhet och ökad trygghet för cyklister.
- Åtgärderna ska kunna genomföras på ett snabbt och effektivt sätt utan för mycket störningar på omgivningen.



Bild 2: Komplicerade interaktioner mellan gående och cyklister där cykelinfrastruktur saknas. Bilden tagen vid korsningen Engelbrektsgatan/Karlavägen.

Befintlig situation

Engelbrektsgatan är idag enkelriktad i riktning söderut och saknar cykelbanor. Gatan har två körfält för motorfordonstrafik samt kantstensparkering och gångbanor på båda sidor. Cyklister hänvisas till blandtrafik och cykling norrut är inte tillåten.

Engelbrektsgatan trafikeras idag av upptill 7 000 motorfordon per vardagsdygn, varav cirka 400 fordon per timme i morgonens och eftermiddagens maxtimmar. De två körfälten fungerar som kömagasin till signalkorsningarna vid Karlavägen och Birger Jarlsgatan. Under eftermiddagen uppstår tidvis köer som kan växa som mest till omkring 200 meter, från Birger Jarlsgatan upp till Iversongatan.

Korsningarna med Valhallavägen, Karlavägen och Birger Jarlsgatan är komplexa med många korsande trafikströmmar och isärdragna körfält på grund av breda mittalléer. Engelbrektsgatan lutar svagt utför från Valhallavägen ner till Birger Jarlsgatan.

Gatan har

- cirka 120 parkeringsplatser,
- 4 lastplatser,
- 9 parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning,
- 15 MC-platser,
- 3 parkeringsplatser reserverade för beskickningsbilar.

Vid korsningen med Birger Jarlsgatan finns två parkeringsplatser för bussar samt 5 parkeringsplatser för nattparkering. En återvinningsstation finns placerad på den östra sidan gatan på sträckan mellan Iversongatan och Rimbogatan. Körbanan är hårt sliten och i behov av ny asfalt.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att en dubbelriktad cykelbana byggs på den östra sidan av Engelbrektsgatan. Det går att göra genom att körbanan smalnas av längs hela gatan samt att ett körfält tas bort utmed stora delar av sträckan (avsnittet Rådmansgatan-Rimbogatan).



Bild 3 Fotomontage Engelbrektsgatan, vy norrut från Birger Jarlsgatan (Jonas Johansson, Sweco Architects)

Cykelbanan blir 2,5 meter bred och anläggs i nivå med befintlig körbana. Gångbanor och huvuddelen av gatans befintliga kantstenar lämnas utan åtgärd vilket innebär att ombyggnaden blir mindre omfattande och störande för omgivningen. Cykelbanan åtskiljs från gångbanan med befintlig kantsten och mot körbanan genom en smal refug.

Materialvalen följer den övergripande gestaltningen i området med kantstenar av granit.

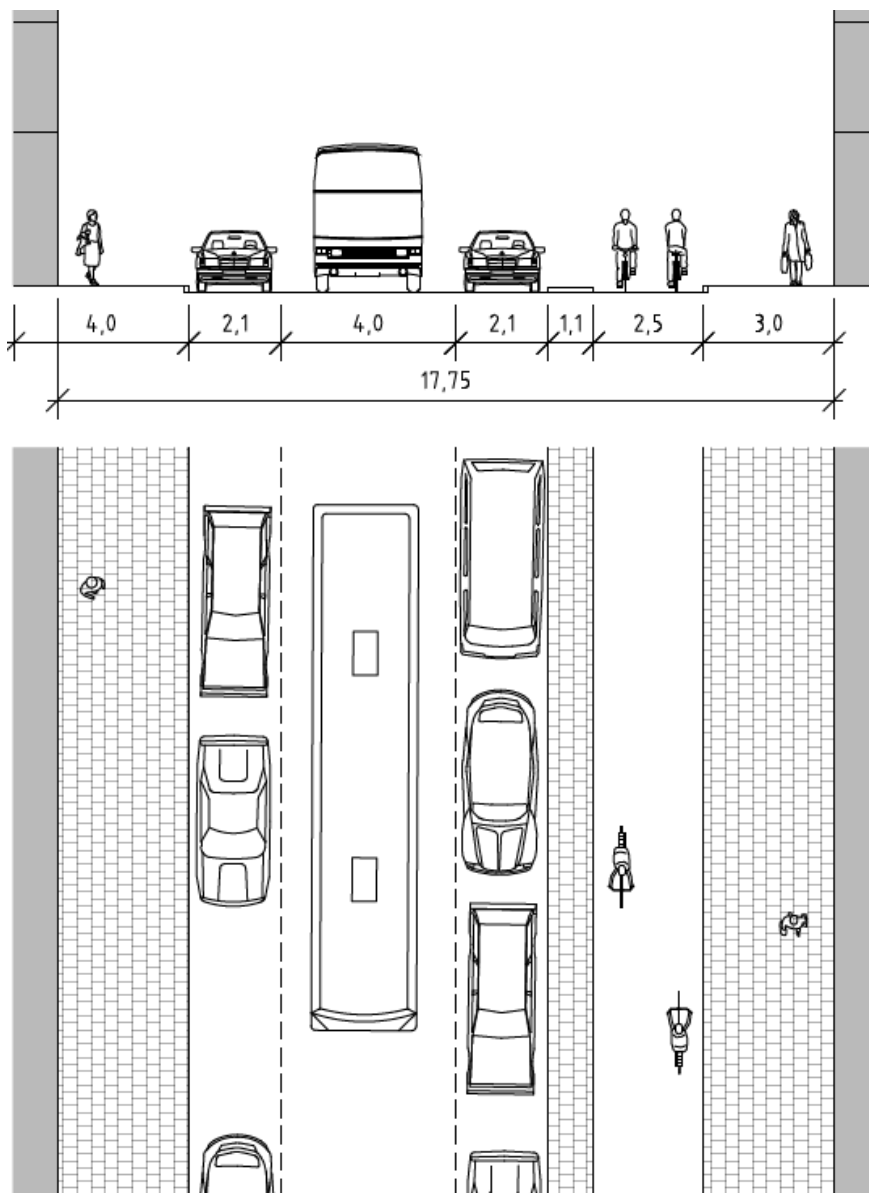


Bild 4: Föreslagen sektion och plan på sträckan mellan Lill-Jans plan (i norr) och Östermalmsgatan (i söder)

På sträckan norr om Östermalmsgatan (se Bild 4) behålls befintlig parkeringslösning med kantstensparkering på båda sidor om gatan. Refugen mellan körbana och cykelbana görs cirka en meter bred och fungerar som skyddszon för att inte bildörrar som öppnas ska inkräkta i cykelbanan. Körbanan blir cirka fyra meter bred.

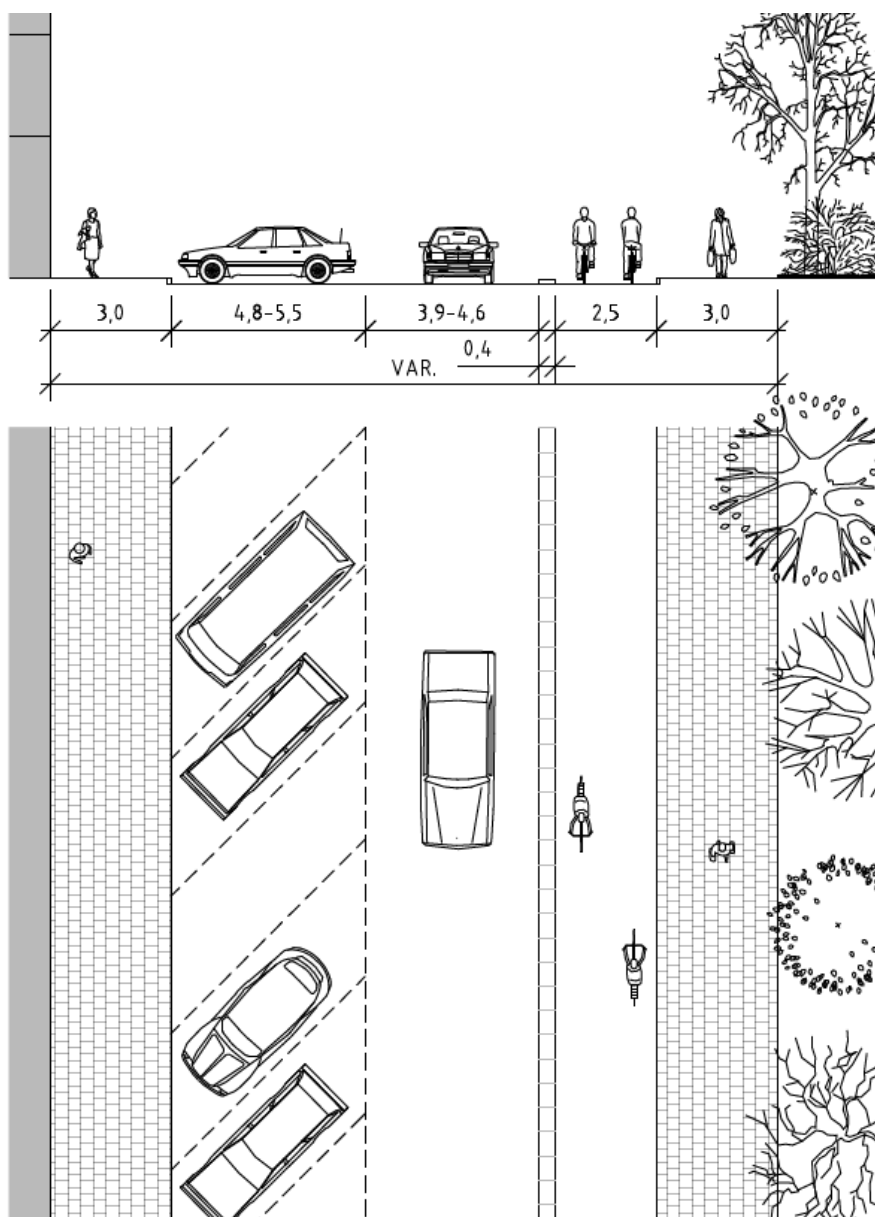


Bild 5: Föreslagen sektion och plan på sträckan mellan Östermalmsgatan (i norr) och Rimbogatan (i söder)

Söder om Östermalmsgatan (se Bild 5) flyttas all parkering till snedställda parkeringsplatser på den västra sidan om gatan. Körbanans bredd varierar mellan cirka 4,0 och 4,6 meter beroende på parkeringsvinkel.

Refugen mellan cykelbana och körbana utgörs här av en liggande granitsten med bredden 0,4 meter. Stenen fungerar som en barriär mellan biltrafik och cykeltrafik samt hindrar backande fordon från parkeringen att blockera cykelbanan.

Förslaget att använda en granitsten som barriär mellan cykelbanan och körbanan har inspirerats av liknande lösningar vid Birger Jarlsgatan och Skeppsbron där en liknande lösning separerar bilkörfälten från varandra. Lösningen är utrymmeseffektiv, robust och billigare än att anlägga en traditionell refug.

På sträckan mellan Östermalmsgatan och Birger Jarlsgatan utgår cirka 15 parkeringsplatser. Samtliga parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning, MC-platser, platser för beskickningsfordon samt lastplatser behålls. En lastplats flyttas till Stenbocksgatan. Återvinningsstationen flyttas till annan plats eller utgår med hänvisning till närliggande stationer. Bussparkeringen som idag finns längs med Humlegården nära Birger Jarlsgatan behöver flyttas till annan plats. Förutsättningar för bussparkering och återvinningsstation kommer beskrivas närmare i kommande genomförandebeslut.

Vid korsningen med Valhallavägen förläggs den nya cykelbanan ihop med befintligt övergångsställe. Cykelbanan ansluter här till pendlingsstråket längs Valhallavägens mittallé.

Vid korsningen med Karlavägen behålls den principiella utformningen men ett körfält i södergående riktning utgår. Den nya cykelbanan löper genom korsningen och påverkar inte Karlavägens mittallé utan åtskiljs från körbanan med en ny refug som på övriga delar av sträckan. Körriktningar och svängrörelser för cyklister förtydligas genom ny vägmarkering.

Vid korsningen med Birger Jarlsgatan leds cykelbanan fram till befintlig cykelpassage som förskjuts något österut och placeras utanför befintlig mittrefug. Lösningen ger en tydligare ledning för cyklisterna som kan passera Birger Jarlsgatan i en signalfas samtidigt som konflikter med gående undviks.

Analys och konsekvenser

Kontoret föreslår att cykelbanan utformas på ett annat sätt än genom en utformning där gång- och cykelbanorna ligger i nivå med varandra och är upphöjda från körbanan. Istället föreslår kontoret att cykelbanan läggs i nivå med körbanan och separerar de två trafikslagen med en refug. Syftet är att med relativt enkla medel åstadkomma god och kostnadseffektiv cykelinfrastruktur. Förslaget innebär att gångbanor och huvuddelen av gatans befintliga kantstenar lämnas utan åtgärd vilket medför lägre kostnader och kortare byggtid.

Cykeltrafik

Åtgärdsförslaget bidrar till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm samt mål om att öka andelen trafikanter som väljer cykel som transportmedel. Utformningsförslaget förbättrar tillgängligheten i cykelvägnätet genom att den saknade länken åtgärdas. Den nya cykelbanan uppnår standarden för huvudstråk. Den succesiva utbyggnaden av cykelvägnätet ger människor bättre förutsättningar med kortare restider och fler vägval. Åtgärden och standardhöjningen bedöms bidra till att öka attraktiviteten för cykling som färd sätt.

Cykelbanan föreslås bli separerad från övrig trafik vilket innebär att tryggheten och komforten längs sträckan bedöms bli hög. Den dubbelriktade cykelbanan möjliggör dessutom cykling norrut längs Engelbrektsgatan, något som i nuläget inte är möjligt. Resvägarna blir kortare och vägvalsmöjligheterna blir fler. Att bygga en ny cykelbana utmed parken är även positivt ur upplevelsehänseende för de som cyklar.

Trafiksäkerheten förbättras genom tydligare utformningar av korsningar där personer som cyklar inte behöver samsas med gående för att passera gatorna.

Gående

För gående innebär förslaget inga skillnader mot nuläget förutom vid övergångsställen över Engelbrektsgatan där de måste passera cykelbanan. Trafiksäkerheten och tryggheten för gående bedöms dock öka eftersom passagerna över körbanan blir kortare jämfört med nuläget.

Motorfordonstrafik

Engelbrektsgatan har idag två körfält men ansluter till Karlavägen och Birger Jarlsgatan som båda har högre trafikmängder och endast ett körfält per riktning. Gatan har tidigare haft större betydelse för att leda trafik från Lidingö till City men har numera ett alternativ via Norra länken.

Påverkan på motorfordonstrafiken har studerats genom trafiksimuleringar. Förslaget bedöms inte ha en negativ påverkan på det omkringsliggande vägnätet. Kapaciteten och restiden är i stort sett samma som i dagens utformning. I korsningarna utmed Engelbrektsgatan har ett körfält tagits bort, ett av de sydgående körfälten från Engelbrektsgatan i korsningen med Karlavägen.

Det nya förslaget har något sämre möjlighet att magasinera biltrafik. Det ger längre köer på Engelbrektgatan vid tillfällen då trafiken står still på grund av trafikstockningar i City. Detta betyder inte att fler bilar köar utan att de köar i ett led i det nya förslaget istället för i två som idag. De negativa effekterna som påverkar biltrafiken kommer märkas, liksom idag, under kortare perioder när City är kraftigt blockerat.

Totalt utgår cirka 15 av cirka 120 parkeringsplatser längs sträckan.

Drift och underhåll

Cykelbanans breddmått medger ett effektivt vinter- och barmarksunderhåll och följer teknisk handboks krav. Snöröjning av körbanan underlättas på de sträckor som får enkelsidig parkering. Gatan är i behov av ny asfaltsbeläggning. Projektet kommer ersätta den slitna körytan med ny asfalt vilket förlänger dess tekniska livslängd.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut under första halvan av 2020. Projekteringen kommer kunna utföras under 2020 och upphandling av entreprenör under senare delen av året. Bedömd byggstart under 2021 med färdigställande samma år.

	2019	2020	2021
Planering	X		
Genomförandebeslut		X	
Projektering		X	
Upphandling/uppstart		X	
Produktion			X

Tabell 1 Preliminär tidplan

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 1,5 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 16 mnkr och fördelas enligt följande tabell:

Utgifter	mnkr
Utredning & projektering	1,5
Byggaktörskostnader inkl. byggledning	2,5
Entreprenad	9,5
Risk och osäkerhet	2,5
Summa exkl. index	16,0

Figur 1 Planerade utgifter

Projektets totala budget bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,9 mnkr från och med 2022. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Minskade inkomster från parkeringsavgifter bedöms till cirka 400 tkr/år.

Den nya cykelbanan kan även påverka framtida driftkostnader om den kommer att sopsaltas inom ramen för de prioriterade driftåtgärderna för cykel. Eftersom detta är oklart i dagsläget planerar kontoret att återkomma med en mer detaljerad analys av driftkostnadskonsekvenser i samband med genomförandebeslutet.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för cyklister. 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.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelbana längs Engelbrektsgatan upp till 1,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Slut**Bilagor**

1. Bilaga 1. Programutredning Cykelbana längs Engelbrektsgatan