



Trafikplanering
08-508 260 00

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-11-20

Förslag till ny utformning av cykelbanorna på Folkungagatan. Skrivelse från Mikael Söderlund m.fl.

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar som svar på skrivelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

I en skrivelse från majoritetspartierna uppdras åt kontoret att ta bort cykelbanorna på Folkungagatan. Tjänsteutlåtande redovisar möjliga lösningar på uppdraget. Kontoret förordar mindre omfattande åtgärder för att uppnå avsedda förbättringar.

Skrivelsen

Majoritetspartierna har i en skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden 2007-04-03 uppdragit åt kontoret att ta bort cykelbanorna längs Folkungagatan och Sturegatan samt att utreda möjligheten att leda om cyklisterna till nära belägna sidogator. Kontoret uppdras även att flytta de målade cykelfälten längs Karlavägen, t.ex. till mittstråket på gatan.

Av skrivelsen framgår bl.a. att cykelbanorna orsakat att utryckningsfordon på Folkungagatan blivit stående eller tvingats att åka över i motsatt fil för att ta sig fram mot Nacka. Boende och butiksägare längs cykelbanan har också uttryckt klagomål över placeringen av cykelbanorna och den försämrade tillgängligheten till deras lokaler och bostäder. Skrivelsen i sin helhet finns i bilaga 1.



I skrivelsen framhålls även vikten av att cyklister ges bra och säkra förutsättningar, samt att stadens majoritet i sin budget slagit fast att nya cykelbanor som princip ska anläggas på sidogator och inte på huvudgator.

Bakgrund

Detta tjänsteutlåtande behandlar uppdraget om att ta bort cykelbanorna på Folkungagatan. Uppdraget om att ta bort cykelbanan på Sturegatan och flytta cykelfälten på Karlavägen behandlas i ett särskilt ärende som planeras till nämndens sammanträde i december.

Cykelbanorna på Folkungagatan anlades under 2003 och 2004. På sträckan mellan Borgmästargatan och Londonviadukten finns enkelriktade cykelbanor, totalt ca 2 x 500 meter, se figur 1,2, och 3. I samband med anläggandet sågs hela gatumiljön över. En ny hållplats för stombusslinjen samt en tillgänglighetsanpassad gångbana utanför Stigbergsparken byggdes. En rak och sammanhängande linjeföring skapades öster och väster om Borgmästargatan med ny belysning och trädplanteringar. De 33 parkeringsplatser som fanns mellan Borgmästargatan och Erstagatan utökades till 37. En ny lastzon på 20 meter har tillkommit vid Folkungagatan nr 122-124. Varje dygn passerar cirka 18 500 fordon och 2000 cyklister.

Ärendets tidigare behandling

Effekterna av cykelbanorna längs Folkungagatan har redovisats i nämnden (dåvarande trafiknämnden) i ett särskilt ärende 2006-06-13, samt i samband med utvärdering av cykelbanor och cykelfält som behandlades i nämnden 2007-03-06. Planeringsprinciper för nya cykelbanor enligt budgetens inriktning behandlades vid nämndens sammanträde 2007-05-15.

Effekter

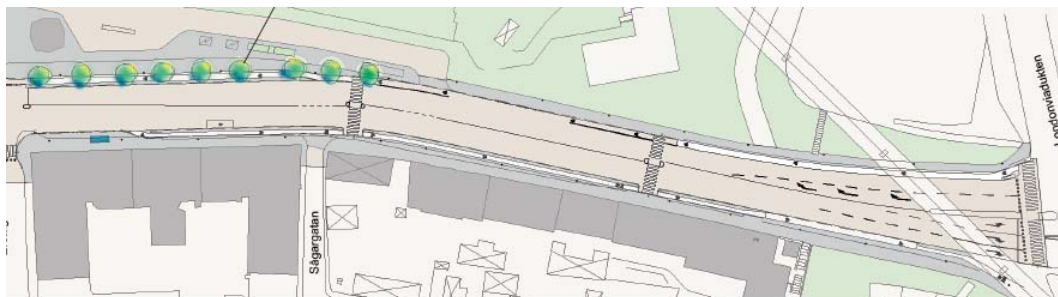
Sammanfattningsvis har antalet olyckor med personskada minskat med 65 procent sedan cykelbanorna byggdes, från 20 stycken till sju stycken, (antalet skadade personer har minskat från 27 st. till åtta st.). Trafikkontoret bedömer att fordonskapaciteten är densamma. Under eftermiddagens maxtimme passerar cirka 1470 fordon, mot tidigare 1480. Däremot har fordons hastigheterna minskat, och andelen bilar som lämnar företräde för gående vid övergångsställe har ökat från 34 procent till 57 procent. Dubbelparkering förekommer fortfarande men i avsevärt mindre omfattning.



Figur 1. Ny busshållplats för stombusslinje, gångbana samt cykelbana utmed Stigbergsparken



Figur 2. Borgmästargatan – Erstagatan. Gångbanan och cykelbanan gränsar mot Stigbergsparken



Figur 3. Erstagatan - Londonviadukten

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret har studerat olika lösningar på uppdraget för att uppnå önskade förbättringar. Kontoret uppfattar att huvudfrågorna är att öka



angöringsmöjligheterna till butikerna samt att tillförsäkra uttryckningsfordon en säker framkomlighet.

Återställande till tidigare gatuindelning

Det mest omfattande alternativet är att återställa Folkungagatan till samma gatuindelning som innan cykelbanorna byggdes på sträckan Borgmästargatan – Londonviadukten. Ett återställande innebär anläggningsarbeten i cirka ett år. Kostnaden är cirka 15 miljoner kronor i 2007 års prisnivå. Ett rimligt antagande är att den olagliga dubbelparkeringen återkommer med ytterligare ett körfält. De goda effekter som uppnåtts vad gäller trafiksäkerhet och gatumiljö för gående och cyklister påverkas negativt.

Flytta delar av västgående cykelbana

Genom att flytta den västgående cykelbanan in mellan träden i Stigbergsparken på norra sidan, delen Erstagatan – Borgmästargatan, blir det möjligt att inrymma två östgående körfält på denna sträcka. Befintliga cykelbanor behålls i östlig riktning på hela sträckan och i västlig riktning på delen Londonviadukten – Erstagatan. Med detta alternativ minskar risken för tillfälliga trafikstörningar i östlig riktning. Alternativet innebär anläggningsarbeten i en säsong. Kostnaden är cirka 6 miljoner kronor i 2007 års prisnivå. Även här är det rimligt att anta att den olagliga dubbelparkeringen återkommer, samt att de goda effekterna som uppnåtts vad gäller trafiksäkerhet och gatumiljö för gående och cyklister minskar, om än inte i lika stor omfattning. En punkt som måste studeras särskilt för att undvika konflikter mellan gående och cyklister är den smala sektionen genom parken

Förbättring av nuvarande utformning

En annan möjlighet är att behålla nuvarande utformning samt genomföra en rad åtgärder för att uppnå önskvärda förbättringar med mindre åtgärder. Främst bör tillgängligheten till affärerna längs gatan ökas, samt framkomligheten för räddningstjänsten förbättras. Det är också dessa åtgärder Brandförsvaret främst efterfrågat. Kostnaderna beräknas till cirka 50 000 kronor. För att öka korttidsparkeringen vid butikerna önskar kontoret se över parkeringsbestämmelserna. Liknande åtgärder har vidtagits på Tegnégatan och Hornsgatan. Erfarenheter visar att ökad korttidsparkering kan ge bättre omsättning på parkeringsplatserna och bättre tillgänglighet till affärer etc. Förändringen kan leda till att möjligheterna till boendeparkering dagtid försämrats något på Folkungagatan. För att lösa detta måste parkeringssituationen ses över i närområdet. Kontorets uppdrag att utreda vinkelparkering bl.a. i närområdet kan ge möjlighet att öka boendeparkeringsplatserna. Här kan även nämnas att Stockholm Parkering AB planerar att uppföra ett berggrumsgarage i Stigberget. Kontoret föreslår också att bevakningen skärps kraftigt så att framkomligheten för uttryckningsfordon säkras. Fortlöpande dialog och uppföljning med Brandförsvaret är en viktig del. Eftersom alternativet ger möjlighet att åstadkomma förbättringar och samtidigt undvika trafikstörande ombyggnader som påverkar framkomligheten på Folkungagatan under de perioder som renoveringen av

nordsydaxeln pågår, finner kontoret alternativet tilltalande. För att utröna om förbättringarna är tillräckliga måste en uppföljning göras. Kontoret menar att nuvarande utformning är den mest lämpliga med hänsyn till de effekter som uppnåtts för trafiksäkerheten.

Leda om cyklisterna till närbelägna sidogator

Kontoret har studerat möjligheterna att leda om cykeltrafiken till parallella sidogator. Några egentliga alternativ till Folkungagatan för den trafik som leder ner till Londonviadukten och de befintliga cykelbanorna som leder till Danviksbron och ut mot Nacka, Värmdö och Tyresö finns inte. Åsögatan som är parallellgatan närmast söder om Folkungagatan slutar i Åsöberget. Kontoret finner det inte heller realistiskt att hänvisa cyklisterna till nästa parallellgata, Bondegatan. Erfarenheten visar att när topografin, omvägen och tidsförlusten blir allt för stor väljer cyklisterna huvudgatan, trots avsaknad av cykelbanor. Utan cykelbanor kommer cyklisterna åter använda körbanan vilket är negativt både för trafiksäkerheten och för biltrafikens framkomlighet då man cyklar och tar plats i bilkörfälten.

Trafikkontorets förslag

För att minimera störningarna för stadens trafikanter vill kontoret undvika gatuarbeten i så stor utsträckning som möjligt i samband med de kommande arbetena på nord-sydaxeln. Kontoret föreslås därför få i uppdrag att först undersöka om det är möjligt att uppnå önskvärda förbättringar med de mindre omfattande åtgärder som beskrivits ovan. Kontoret avser i så fall att genomföra detta skyndsamt och återkomma till nämnden med en uttömmande utvärdering som även inkluderar intervjuundersökning av näringsliv och boende vid Folkungagatan.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att som svar på skrivelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Slut