

Handläggare
Niclas Falkenbert
08-508 26 294

Till
Trafiknämnden
2019-06-13

Breddad gång och cykelbana längs del av Stadsgårdsleden. Redovisning av försök

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av försök etapp 2 Stadsgårdsleden.
2. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag på lösning fram till år 2024 då trafikeffekterna av en sådan ska utvärderas på nytt i enlighet med vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Johan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Cykelprojektet längs med Stadsgårdsleden är uppdelat i två etapper. Etapp 1 sträcker sig mellan Tegelviksslingan och Fotografiska museet (cirka 500 meter) medan etapp 2 sträcker sig förbi Fotografiska museet (cirka 200 meter).

I augusti 2017 beslutade trafiknämnden att etapp 1 skulle byggas ut permanent under 2018 och 2019. Nämnden beslutade också att utföra ett försök för etapp 2, genom en provisorisk utformning som skulle utvärderas efter mätningar som utförts under juni 2018 avseende effekter för framkomligheten på Stadsgårdsleden för motorfordonstrafiken.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 111
Växel 08-508 27 200
johan.johansson.vanhatalo@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Försöket har utförts och resultatet visar att motorfordonstrafiken på Stadsgårdsleden i östergående färdriktning klarar utformningen utan någon signifikant påverkan på restider, köbildning eller säkerhet med den nuvarande trafikvolymen. Dock visar inte försöket hur utformningen skulle påverka trafiken efter Slussens färdigställande eftersom Slussens ombyggnad har genererat reducerade trafikflöden på Stadsgårdsleden. Försöket har under 2018 belastat driftbudgeten med en kostnad på ca 2 300 000 kr. Under 2019 beräknas försöket belasta driftbudgeten med 500 000 kr.

Kontoret avser att avetablera försöket under juni 2019 och en dialog med entreprenören för etappen 1 kommer att föras om när avetablering lämpligast kan ske. En enklare lösning byggs på platsen så länge. Utformningen blir av enklare karaktär kommer att likna försökets provisoriska utformning med barriärelement som avgränsar cykelbanan från körbanan. När Slussen är färdigbyggt och trafikflödena förändras kan etapp 2 utvärderas på nytt.

Bakgrund

I juni 2016 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut om utredning och framtagande av systemhandling för utbyggnad av cykelinfrastruktur på Stadsgårdsleden. Inriktningsbeslutet omfattade hela sträckan mellan Tegelviksslingan och korsningen väster om Fotografiska museet, totalt cirka 700 meter.

Av ärendet framgår att fortsatta trafikanalyser behövde genomföras för att utreda hur ombyggnaden skulle påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken.

Därefter gjordes vidare utredningar och en programhandling togs fram för hela sträckan. När programhandlingen var klar vintern 2017 fattades beslutet att dela upp cykelprojektet i två deletapper. Etapp 1 sträcker sig mellan Tegelviksslingan och Fotografiska (cirka 500 meter) medan etapp 2 sträcker sig förbi Fotografiska (cirka 200 meter).



Bild 1. Etappuppdelning

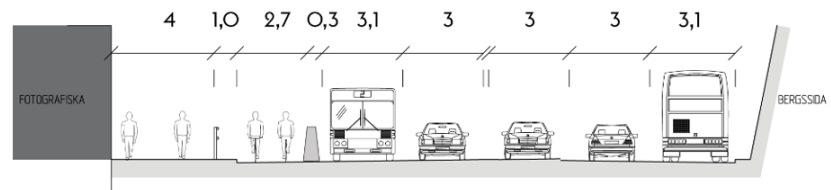
I augusti 2017 fattade trafiknämnden genomförandebeslut om utbyggnad av cykelinfrastruktur på Stadsgårdsleden. Etapp 1 skulle byggas ut permanent under 2018 och 2019.

Nämnden beslutade också att tidigarelägga kontorets förslag med ett försök för etapp 2 till våren 2018. Försöket skulle bestå av en provisorisk utformning där ett körfält togs i anspråk för en breddad gång och cykelbana. Försöket skulle även utvärderas avseende effekter för framkomligheten på Stadsgårdsleden för motorfordonstrafiken.

Genomförande av försöket

Etapp 2 omfattar sträckan förbi Fotografiska, en sträcka om cirka 200 meter. Försöket har utformats så att ett körfält i riktning ut från Slussen har tagits i anspråk för en breddning av gång- och cykelbanan. Strax öster om korsningen med infarten till Fotografiska vävs två körfält ihop till ett. Försöket etablerades i maj 2018 och finns fortfarande på plats.

Under försöksperioden har asfaltering av utspetsningar gjorts och betongkantstöd satts för att ansluta befintlig cykelbana med ianspråktaget körfält, tung avstängning har använts som barriär mellan cyklister och motorfordon. Utformningen med att förskjuta cykelbanan mellan befintliga belysningsstolpar och att nödvändiga provisorier i form av tungavstängning tar utrymme i anspråk gör att gång- och cykelbanan inte haft önskvärd bredd enligt cykelplanen under försöksperioden. Försökets utformning medför snäva kurvor längs med cykelbanan på de platser där cykelbanan sidoförskjutits. I nedanstående bild redovisas Stadsgårdsledens sektion enligt förslaget i genomförandebeslutet.



Figur 1. Sektion för etapp 2 under testperioden

I genomförandebeslutet beskrevs ett antal parametrar som skulle utvärderas innan och under testet:

- Kösituationen och restider för buss- och biltrafik under juni månad då trafiken är som störst
- Kösituationen och restider för buss- och biltrafik under exceptionella händelser
- Trafiksäkerhet
- Trafikanternas upplevelser av trafikmiljön
- Stockholms hamnars och Fotografiskas upplevelse av hur lösningen fungerar.

Resultat av försöket

Försöket etablerades i maj 2018. Föremätningar gjordes i april (vecka 15) och eftermätningar i juni (vecka 24) 2018.

Syftet med försöket var främst att utvärdera hur motorfordonstrafiken skulle fungera på platsen efter en permanent utbyggnad av Etapp 2, där ett körfält tas i anspråk till förmån för en breddad gång- och cykelbana. I synnerhet skulle vävningssträckan direkt öster om korsningen vid Fotografiska studeras. Även trafikanternas upplevelse av trafikmiljön samt Stockholm Hamnars och Fotografiskas upplevelse av trafikmiljön skulle studeras.

Traditionella slangmätningar har utförts på sträckan mellan infarten till Fotografiska och Tegelviksslingan. Vidare gjordes restidsmätningar via Wi-Fi, manuella körlängdsmätningar, inhämtande av restidsdata från Trafikförvaltningen och filmning av invävningen.

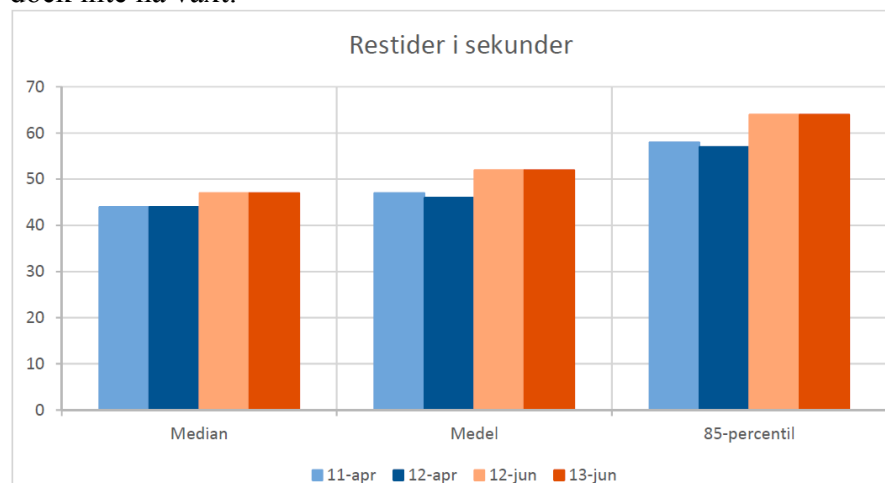
Under april månad innan försöket uppmättes, totalt i båda färdriktningar, 25 444 fordon per vardagsmedeldygn och under juni 27 184 fordon per vardagsmedeldygn.

	FÖRE (v. 15)		EFTER (v.24)	
	11 april	12 april	13 juni	14 juni
Fordon/dygn österut	12 106	11 907	12 795	11 954
Fordon/dygn, båda riktningar	26 007	25 607	27 074	28 166

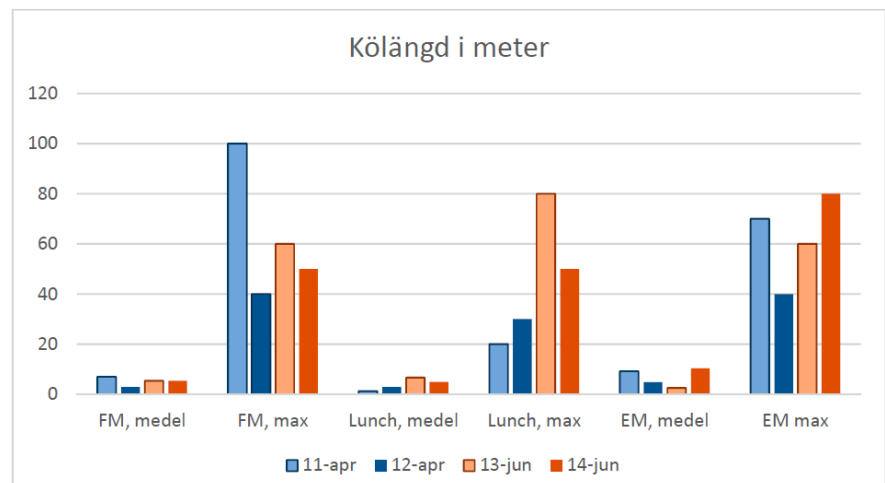
Figur 2. Trafikflöden uppmätta före och efter försökets etablerats.

Medelrestiden ökade med 5,5 sekunder, vilket motsvarar 12 % ökning. Medianrestiden ökade med 3 sekunder vilket motsvarar 7 % ökning av restiden. 85-percentilen ökade med 6,5 sekunder, vilket motsvarar 11% ökning.

Slutsatsen av restidsmätningarna är att de som redan står i kö står i kö längre efter att försöket etablerats. Gruppen som står i kö verkar dock inte ha växt.



Figur 3. Diagram över restider före och efter försökets etablering.



Figur 4. Kölängder i meter före och efter försökets etablering.

Försöket har utförts under en period där Slussens ombyggnad har genererat reducerade trafikflöden på Stadsgårdsleden. Resultaten från försöket påvisar att motorfordonstrafiken på Stadsgårdsleden i östergående färdriktning klarar utformningen utan någon signifikant påverkan på restider, köbildning eller säkerhet med den nuvarande trafikvolymen.

År 2009 passerade under maxtimmen 1 350 fordon österut på Stadsgårdsleden. Under försöket har trafikflödet österut maximalt varit ca 950 fordon/timme, främst p.g.a. begränsad kapacitet förbi den tidigare bussterminalen. Försöket visar därför inte konsekvenserna för motorfordonstrafiken när Slussen är fullt utbyggd. De prognosticerade trafikströmmarna när Slussen är färdigställd uppgår till 1 800 fordon/timme. Om ett körfält i riktning österut utgår enligt försöket bedöms kapaciteten för vävningssträckan vid Fotografiska vara ca 1 100 fordon/timme. I den färdiga lösningen uppstår därmed kapacitetsbrist, vilket sannolikt innebär köer som växer sig bak mot Slussen under eftermiddagens maxtimme samt att trafiksystemet blir störningskänsligt. Slussenprojektet planerar att öppna Stadsgårdsleden för full trafik år 2024.

I genomförandebeslutet nämndes att kösituationen och restider för buss- och biltrafik skulle studeras under exceptionella händelser. Någon händelse som väsentligt ökar flödet på Stadsgårdsleden har inte inträffat under perioden då försöket varit etablerat.

Utöver uppföljningen för biltrafiken har kontoret bevakat Synpunktsportalen och sociala medier för att se hur försöket har påverkat trafikanternas upplevelse. Några negativa synpunkter avseende utformningen har inte lämnats. Kontoret har heller inte sett några negativa effekter av försöket på trafiksäkerheten.

Kontakt har tagits med Stockholms hamn och hamnens fastighetsavdelning, som är hyresvärd för Fotografiska och J Lindeberg. De har inga synpunkter att framföra angående försöket.

Under försöksperioden har kontoret uppmärksammat att tungavstängningen hindrar vattenavrinningen på Stadsgårdsleden. Körbanan är plan och ingen vattenavrinning sker i längsgående riktning. Detta medför att det bildas vattenansamlingar i busskörfältet, vilket leder till risk för isbildning samt att cyklister riskerar att bli nedstänkta av mötande bussar.

Svenska Kraftnäts planerar ett arbete med Citylink som kommer att påverka platsen genom anläggandet av ett friskluftsschakt invid bergsfoten i höjd med Fotografiskas västra fasad. Hur och när arbetet med detta sker, samt exakt vilken påverkan det kommer ha på trafiken och nuvarande försök, är i dagsläget svårt att säga. Kontorets bedömning är dock att Svenska Kraftnäts anläggningsarbeten med Citylink kommer kräva att minst ett körfält tas i anspråk.

Försöket har under 2018 belastat driftbudgeten med en kostnad på ca 2 300 000 kr. Under 2019 beräknas försöket belasta driftbudgeten med 500 000 kr förutsatt att en avetablering sker innan sommaren.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Resultatet av försöket visar att motorfordonstrafiken på Stadsgårdsleden i östergående färdriktning klarar utformningen utan någon signifikant påverkan på restider, köbildning eller säkerhet med den nuvarande trafikvolymen. Dock finns fortfarande stora osäkerheter rörande hur utformningen av en permanent lösning skulle påverka motorfordonstrafiken efter att Stadsgårdsleden öppnats för full trafik.

Kontoret har studerat om andra åtgärder kan vidtas för att förbättra den ursprungliga infrastrukturen på sträckan för gående och cyklister och därigenom minimera konflikter vid avetablering av försöket. De möjliga åtgärder som kunnat identifieras har när de studerats närmare visat sig vara förhållandevis kostsamma och ger endast marginell nytta för gående och cyklister.

Mot bakgrund av de höga driftkostnaderna för nuvarande utformning, att försöket inte kunnat svara på hur en permanent utformning påverkar kapaciteten på Stadsgårdsleden när den öppnats för full trafik och att lösningen fungerar väl utifrån nuvarande flöden föreslår kontoret att en tidsbegränsad lösning byggs på platsen. Utformningen kommer att likna försökets provisoriska utformning dock kommer befintlig tungavstängning bytas ut mot barriärelement som är godkända för permanent utförande. Vid ett utförande med barriärelement kommer kostnader för hyra av tungavstängning och rondering att utgå. Denna åtgärd möjliggör att det utrymme som tagits i anspråk för att förbättra för cyklister kommer att kunna ligga kvar fram tills dess att Slussen är färdigbyggd år 2024 och i samband med detta kan åtgärden utvärderas på nytt.

Kontoret har uppskattat investeringskostnaden för ovanstående åtgärder till ca 0,8 mnkr.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning av försök etapp 2 Stadsgårdsleden samt kontorets förslag på lösning fram till år 2024 då trafikeffekterna av en sådan ska utvärderas på nytt i enlighet med vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Slut