

Handläggare
Kristofer Rogers
08-508 26 022

Till
Trafiknämnden
2020-02-20

Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelfrämjande åtgärder på Surbrunnsgatan upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Surbrunnsgatan är utpekad som huvudcykelstråk i Stockholms stads cykelplan och är en viktig del av cykelvägnätet. Idag sker cykling till stor del i blandtrafik samtidigt som cykeln är det dominerande trafikslaget i högtrafik.

Trafikkontoret föreslår att cykelfrämjande åtgärder utförs på Surbrunnsgatan. Dessa åtgärder tar avstamp i utformningsidéer för cykelgator där en av grundidéerna är att motorfordonstrafiken får anpassa hastigheten efter cykeltrafiken. På Surbrunnsgatan föreslås en kombination av flera åtgärder som tillsammans främjar cykeltrafiken och samtidigt bidrar till en mer levande

Trafikkontoret
Trafikplanering

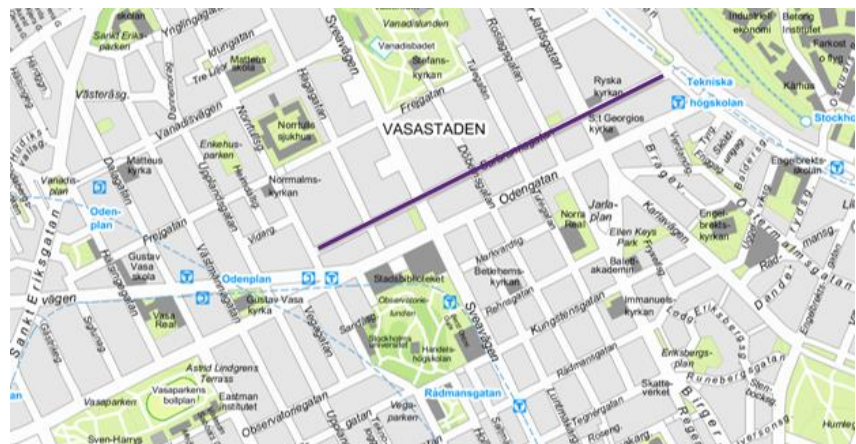
Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 022
Växel 08-508 27 200
kristofer.rogers@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

stadsmiljö. Åtgärderna består av genomgående gångbanor i korsningar för att prioritera det längsgående trafikflödet, en breddning av den motgående cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan, hastighetsdämpande åtgärder i form av farthinder samt fler och längre lastplatser för att minska antalet dubbelparkerade fordon. Till detta föreslås även ett visuellt avsmalnat gaturum där beläggningen ges mönster och färg för att på så sätt ge cyklister mer yta av gaturummet och prioritet framför motorfordonstrafiken. Trafikkontoret vill även pröva en mer flexibel användning av gaturummet för att skapa en mer levande stadsmiljö. Under sommarhalvåret kan exempelvis parkeringsytor omvandlas till uteserveringar.

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2 mnkr fram till genomförandebeslut. Den totala utgiften är beräknad till 17 mnkr. Anläggningsarbetena planerar att starta 2021 och kunna slutföras samma år.

Bakgrund

Surbrunnsgatan är utpekad som huvudstråk i Stockholms cykelplan, men cykling sker till största del i blandtrafik. Under förmiddagens maxtimme är cykeltrafiken det dominerande trafikslaget längs samtliga kvarter, och gatan bedöms ha potential för ökad cykeltrafik. Gaturummet är relativt smalt, vilket gör att traditionell cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält är svår att anlägga och samtidigt klara de angoringsbehov till restauranger, caféer och andra verksamheter som finns på sträckan.



Figur 1: Studerad sträcka, cirka 930 meter.

I den promemoria från Näringsdepartementet om cykelregler som remitterades 2017 föreslogs att det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator, med ett särskilt vägmärke, där motorfordonstrafiken ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken. Trafikkontoret välkomnade förslaget, och menade att med ytterligare ett verktyg i verktygslådan ökar möjligheterna att hitta lösningar anpassade för olika trafikmiljöer och förutsättningar, och att förslaget har förutsättningar att skapa en ram för blandtrafikmiljöer där cykeln prioriteras före motorfordonstrafiken. De regeländringar som föreslogs har dock ännu inte beslutats, och möjligheten att reglera en gata som cykelgata finns inte i nuläget.

Själva regleringen kommer dock inte vara tillräcklig. Erfarenheter från exempelvis Nederländerna är att den fysiska utformningen av gatan är viktig, med faktorer som bredd, materialval och hastighetssäkring. Även fördelningen av trafikflöden mellan bil- och cykeltrafik är en faktor som påverkar i vilken grad framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel uppnås.

Trafikkontoret ser en möjlighet att, i avvaktan på en nationell reglering, undersöka hur ett gaturum kan utformas för att prioritera cykeln i blandtrafikmiljöer. På Surbrunnsgatan skulle dessutom angöringsbehoven klaras och mervärden för gående kunna skapas samtidigt som användningen av gatan kan göras mer flexibel och levande.

Utgångspunkten för planering av huvudstråk för cykling är cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält med de riktlinjer som framgår i cykelplanen. Gator med blandtrafik som utformas för att prioritera cykel, exempelvis cykelgator, ska ses som komplement till den verktygslåda kontoret har för att främja cykel som transportmedel men är inte tänkt att ersätta vanlig infrastruktur i form av cykelbanor och cykelfält. Detta är en viktig grund för de åtgärder som föreslås på Surbrunnsgatan.

Föreslagna åtgärder kan bidra till kunskap om hur cykeln kan prioriteras i blandtrafik, med eller utan cykelgatereglering. Den principiella frågan om vilken typ av gator i Stockholms stad som skulle kunna bli aktuella att reglera som cykelgator behöver hanteras i ett strategiskt sammanhang.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Mål och syfte

Surbrunnsgatan är en viktig del i cykelvägnätet samtidigt som gatan har potential för utökad cykeltrafik. Sträckan är utpekad som huvudcykelstråk i stadens cykelplan men cykling sker till största del i blandtrafik. Cykelbanor längs hela sträckan skulle innebära att en stor mängd parkeringsplatser försvinner samtidigt som det skulle vara svårt att säkerställa behovet av angöring. En alternativ utformning förespråkas som gynnar även gående och bidrar till en mer levande stadsmiljö.

Syftet med förslaget är att

- skapa ett gaturum på cyklisters villkor där samspelet mellan cykeltrafik och motorfordon förbättras och underlättas.

Målet är att förslaget ska innebära

- ökad framkomlighet för cyklister
- bättre trafiksäkerhet och ökad trygghet för samtliga trafikanter
- en attraktivare stadsmiljö
- att åtgärderna ska kunna genomföras på ett snabbt och effektivt sätt utan för mycket störning på omgivningarna
- en mer flexibel användning av gaturummet

Befintlig situation

Surbrunnsgatan sträcker sig mellan Valhallavägen och Norrtullsgatan och korsas bland annat av Birger Jarlsgatan och Sveavägen. Två kvarter längs gatan är enkelriktade i östlig riktning och vid dessa kvarter finns motriktade cykelbanor. Dessa kvarter är Norrtullsgatan till Hagagatan samt Roslagsgatan till Birger Jarlsgatan. Vid Valhallavägen begränsas fordonstrafiken genom att endast tillåta motorfordonstrafik österut ut på Valhallavägen. I östlig riktning går det att köra hela sträckan medan motorfordonstrafiken i västlig riktning således begränsas av flera enkelriktningar. Gatubredden är cirka 10,5 meter och den högsta tillåtna hastigheten är 30 km/tim.

Surbrunnsgatan är i stadens cykelplan utpekad som huvudcykelstråk. Längs gatan korsas och ansluter både pendlingscykelstråk och andra huvudcykelstråk. Den motriktade cykelbanan mellan Norrtullsgatan och Hagagatan är smal, ca 1 m

bred men med en mycket smal passage som är cirka 40 cm bred. Cykelbanan mellan Birger Jarlsgatan och Roslagsgatan är 1,3 meter bred men avskiljs endast med en målad linje.



Figur 2, Enkelriktad cykelbana mellan Norrtullsgatan och Hagagatan med en bredd mellan 0,4-1 meter



Figur 3, Motriktad cykelbana mellan Birger Jarlsgatan och Roslagsgatan

Gångbanor finns längs båda sidor av Surbrunnsgatan och på anslutande tvärgator. Gångbanorna är cirka 2-2,5 meter breda, vissa partier bredare och andra smalare.

Gatan har

- Cirka 143 parkeringsplatser
- 13 lastplatser
- 8 parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning
- 4 MC-platser

Trafikflödena på Surbrunnsgatan skiftar från kvarter till kvarter vilket delvis har att göra med de enkelriktningar som återfinns längs gatan. 800-2 800 motorfordon per dygn trafikerar Surbrunnsgatan. Motsvarande siffror för cykeltrafiken ligger på mellan 1 100-1 900 cyklister per dygn. Under förmiddagens maxtimme är emellertid cykeltrafiken det dominerande

trafikslaget längs samtliga kvarter. Förhållande mellan motorfordon och cykel kan mätas som cykel/motorfordon. En siffra som överstiger 1,0 betyder fler cyklar än motorfordon, 2,0 betyder dubbelt så många cyklar och så vidare. Förhållandet mellan bil och cykel under förmiddagens maxtimme skiljer sig mellan kvarteren men ligger mellan 1,1 till 3,3. Cykeltrafik är alltså det dominerande trafikslaget under förmiddagens maxtimme längs samtliga kvarter på Surbrunnsgatan.

Åtgärdsförslag

Surbrunnsgatan är en, bland många, bostadsgator i Stockholms innerstad där restauranger, caféer, affärer och andra verksamheter återfinns längs en del av bottenvåningarna. Parkering och annan angöring sträcker sig längs hela gatan. Cykelflödena är under rusningstrafiken de dominerande strömmarna och gatan har potential för ökad cykeltrafik men mer traditionell utformning genom cykelbanor eller cykelfält bedöms inte som lämplig. En av anledningarna är att en mängd parkeringsplatser skulle försvinna och angöringsbehoven skulle vara svåra att säkerställa. Att förbättra cykling i blandtrafik är därför en lämplig lösning, grundidén med cykelgator är just denna.

2017 remitterade Näringsdepartementet en promemoria där det bland annat föreslogs att det införs en möjlighet för kommuner att inrätta cykelgator. I kölvattnet av detta förslag har Surbrunnsgatan identifierats som en lämplig gata att reglera och bygga om till cykelgata. De regeländringar som föreslogs har dock ännu inte beslutats, men åtgärder för att stärka cykling i blandtrafik bedöms ändå som relevanta.

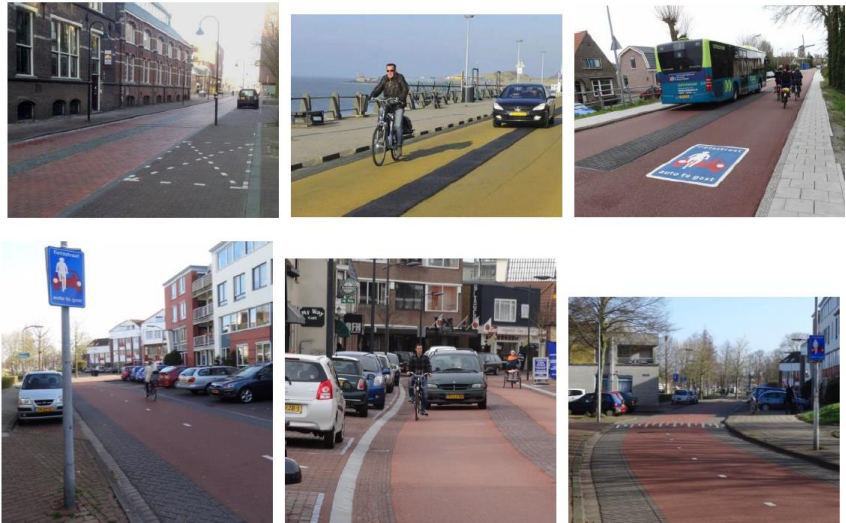
I bland annat Tyskland och Nederländerna är konceptet cykelgata, där cykling sker i blandtrafik, väl etablerat och det finns många olika exempel på hur en cykelgata kan utformas. Särskilt vägmärke och vägmarkering finns i dessa länder. Ett nederländskt forskningscentrum inom cykling (CROW-Fietsberaad) publicerade i början av 2019 ett sammanfattande dokument med handledning och riktlinjer kring hur en cykelgata ska designas och implementeras. Här anges bland annat vilka grundförutsättningar som bör finnas men även rekommendationer på breddmått och materialval. Dessa rekommendationer har legat till grund för de åtgärder som föreslås på Surbrunnsgatan.

I Sverige finns än så länge inte vägmärke och vägmarkering för cykelgata men det krävs en kombination av flera andra åtgärder

för att skapa en fungerande cykelgata. Det är åtgärder som gör en gata mer cykelvänlig och som sin tur kan leda till ökad cykeltrafik. De olika åtgärderna som kan bidra till detta beskrivs mer ingående nedan.

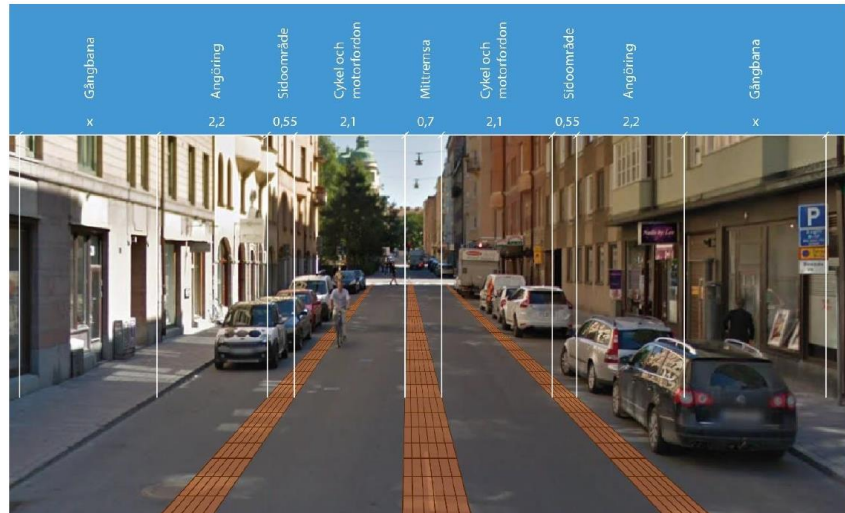
Visuellt avsmalnat gaturum

I syfte att förändra den visuella upplevelsen av gatan för att skapa upplevelsen av ett smalare gaturum och därmed ökad efterlevnad av gällande hastighetsbegränsning kan avvikande material, struktur och färger användas. Se figur 4 för exempel på detta och hur cykelgator i Nederländerna utformas. Cyklar och motorfordon färdas i blandtrafik.



Figur 4, Cykelgator i Nederländerna.

I Stockholm och Sverige finns inte samma formspråk av cykelbanor som i exempelvis Nederländerna där cykelbanor generellt har röd beläggning vilket ger en annan visuell upplevelse. Med inspiration från koncept cykelgata föreslås Surbrunnsgatan utformas med sidoområden och mittremsa i avvikande färg och struktur. I ett första skede får beläggningen i körfälten traditionellt utseende utan infärgning, se idéskiss i figur 5. Under 2020 arbetar trafikkontoret med att genomföra ett testprojekt med infärgade cykelbanor på någon plats i staden. Utifrån utvärderingen av det testprojektet kan möjligheterna att använda infärgad asfalt på gator som t.ex. Surbrunnsgatan omprövas i framtiden.



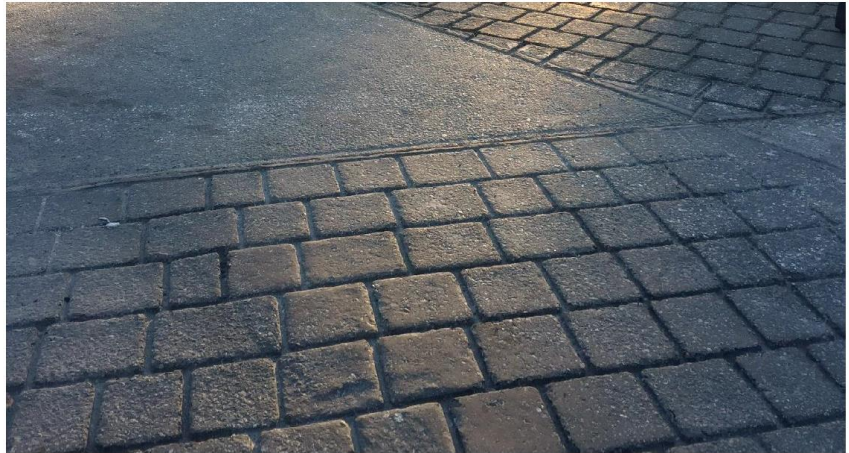
Figur 5, Idéskiss mönsterprägling

Sidoområdena, ytorna mellan körfälten och angöringen, bidrar till förbättrad trafiksäkerhet för cyklister i och med att de bidrar att hålla ett avstånd från eventuella dörruppslag.

Mittremsan bidrar tydligare till upplevelsen av ett smalare gaturum men omöjliggör inte omkörning om det skulle bli nödvändigt. Avsikten är att motorfordon genomför eventuell omkörning med försiktighet, ökad uppmärksamhet och att det upplevs som att köra ut i motsatt färdriktning. Utformningen med mönsterpräglade ytor och upplevelsen av ett smalare gaturum väntas också ge positiva effekter för minskat antal dubbelparkeringar.

De mönsterpräglade ytorna leder till att cykeltrafiken trycks närmare mitten av gatan. Detta leder i sin tur till att motorfordonstrafiken som hamnar bakom cykeltrafiken till viss del får anpassa hastigheten efter denna eftersom omkörning inte kan ske utan försiktighet.

Förslaget är att mittremsan och sidoområdena utformas genom mönsterprägling av asfalten, se exempel i figur 6. Alternativa materialval skulle också kunna vara smågatsten, storgatsten eller slipade stenar. För en god cykelmiljö är det viktigt att skarvar och fogar inte skapar ojämnheter vilket kan undvikas med mönsterpräglad asfalt.



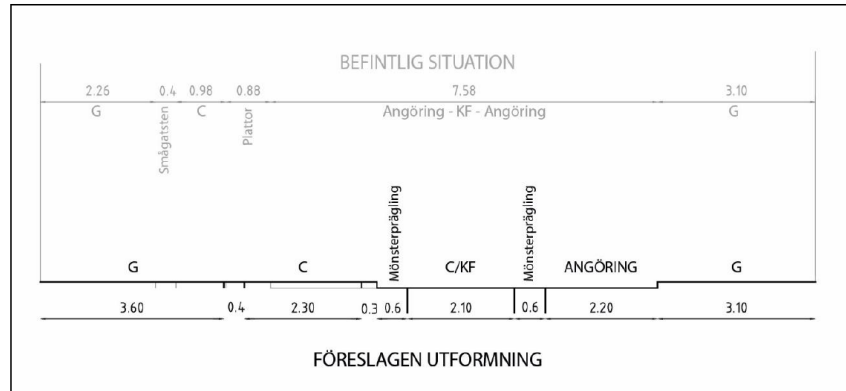
Figur 6, Exempel på möstertryckt ofärgad yta

Jämfört med plattlagd yta är denna metod snabb att anlägga och kräver inte mycket längre avstängningstid än traditionell asfaltering. De mönsterpräglade ytorna medför dock högre underhållskostnader. Metoden är inte så välbeprövad i stadsmiljö i Stockholm varför hållbarheten och underhållskostnaderna är svårbedömda. Ny beläggning läggs emellertid längs hela gatan vilket ökar både den generella tekniska livslängden på beläggning samt livslängden på de mönsterpräglade områdena. Befintliga kantstenar ligger kvar i befintligt läge vilket innebär att anläggningskostnaderna blir betydligt lägre.

För stadsbilden i stort innebär utformningen ett nytt inslag. Det finns inga gator i Stockholm idag som är utformade enligt förslaget. Viss risk finns att gatans utformning innebär otydligheter kring vad som gäller eftersom det är en ny typ av utformning som trafikanterna inte sett förut. Bedömningen är därför att det är viktigt att kontrasterna mellan de olika ytorna är klart märkbara med tydliga mönster och färgskillnader.

Breddning av gångbana och cykelbana

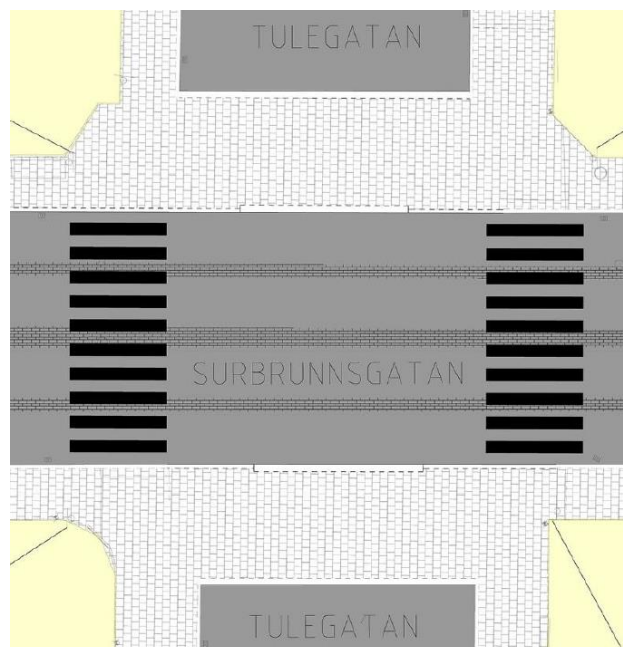
Mellan Norrtullsgatan och Hagagatan föreslås den befintliga motriktade cykelbanan och gångbanan på vägens norra sida breddas, se figur 7. Gångbanan breddas från cirka 2,2 meter (lokalt 1 meter) till 3,4 meter (lokalt 1,8 meter) och cykelbanan från 1,0 meter (lokalt 0,4 meter) till 2,25. Åtgärden leder till en reducering av 14 parkeringsplatser och en lastplats.



Figur 7, breddning av motriktad gång- och cykelbana mellan Norrtullsgatan och Hagagatan. Befintlig och föreslagen utformning.

Genomgående gångbanor

Vid de tre korsningar som idag inte är signalreglerade föreslås genomgående gångbanor. Dessa korsningar är vid Hagagatan, Döbelnsgatan och Tulegatan. Med genomgående gångbanor ökar framkomligheten för gående och cyklister längs med Surbrunnsgatan. Den längsgående trafiken prioriteras och framkomligheten för fordon till och från tvärgatorna försämras något jämfört med dagens utformning.

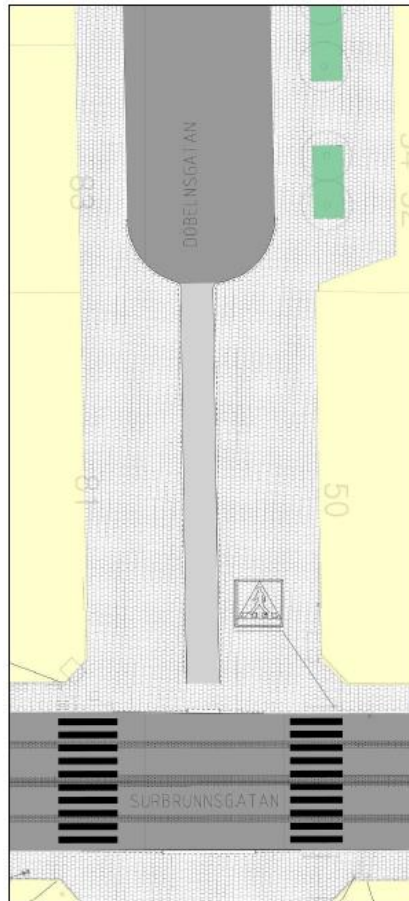


Figur 8, Genomgående gångbanor

Platsbildning

Vid Döbelnsgatan föreslås en platsbildning, cirka 30 meter närmast Surbrunnsgatan, genom att gatan stängs för motorfordonstrafik. En cykelbana föreslås passera platsen,

ungefär på samma sätt som den torgbildning som skapades på Norrtullsgatan vid Odenplan under 2019.



Figur 9, platsbildning på Döbelnsgatan

Platsbildningen hjälper till att skapa en mer levande stadsmiljö och bidrar till mervärden längs Surbrunnsgatan. Genom att stänga för fordonstrafiken prioriteras även den långsgående trafiken ytterligare. Trafikflödena är idag låga på Döbelnsgatan och alternativa vägar finns, bedömningen är därmed att framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas marginellt. Ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och förbättrade vistelsevärden är inslag som bedöms överväga den försämrade framkomligheten för motorfordonstrafiken.

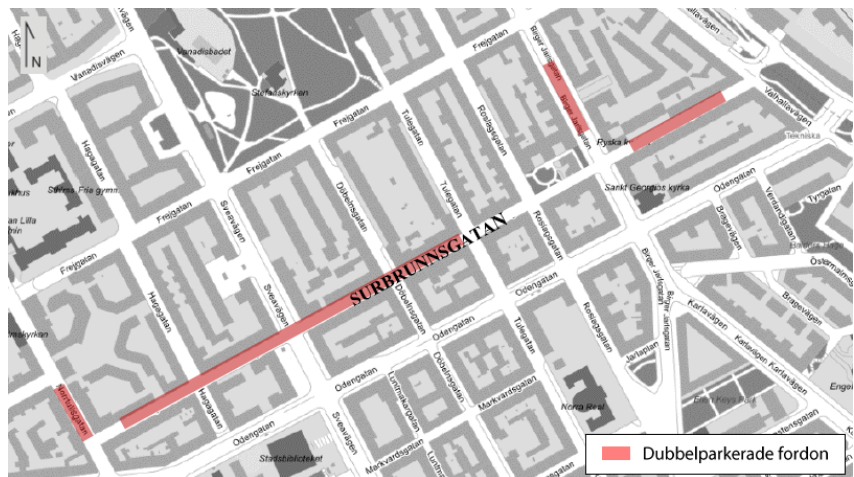
Flera korsningar längs Surbrunnsgatan är möjliga för en platsbildning. Korsningen med Döbelnsgatan är ett förslag men vilken korsning som är mest lämplig för platsbildning och vilka effekter stängningar av motorfordonstrafiken får behöver studeras vidare.

Farthinder

Med anläggandet av genomgående gångbanor blir framkomligheten bättre för den långsgående cykeltrafiken men även för den långsgående motorfordonstrafiken. För att förhindra högre hastigheter längs Surbrunnsgatan föreslås att ett farthinder placeras mellan Döbelnsgatan och Tulegatan. Syftet är att skapa ett lugnare tempo längs gatan och det är en åtgärd i linje med de utformningsidéer som finns för cykelgator. Farthindret utformas så att det är skonsamt för cykeltrafiken men ändå fyller en funktion för motorfordonstrafiken.

Angöring och parkering

En del i att göra Surbrunnsgatan mer attraktiv för cykeltrafiken är att säkerställa att den körbara ytan inte blockeras av dubbelparkerade motorfordon. Figur 10 visar var dubbelparkerade fordon är vanligt förekommande. För att förbättra situationen föreslås fler och längre lastplatser på sträckan. Totalt föreslås 145 meter ny lastplats vilket motsvarar en reduktion på 26 parkeringsplatser på Surbrunnsgatan. Godshanteringen på gatan får således positiva effekter av förslaget.



Figur 10, sträckor som identifierats med dubbelparkerade fordon

Den kombination av åtgärder som föreslås längs Surbrunnsgatan påverkar parkeringsmöjligheterna. Totalt innebär åtgärderna en reduktion med 25 parkeringsplatser. Störst påverkan har utökning av antalet lastplatser som leder till 26 färre parkeringsplatser, breddning av cykelbanan mellan Hagagatan och Norrtullsgatan innebär en minskning av 14 platser och skapandet av en torgyta vid Döbelnsgatan en minskning på 7 platser. För att kompensera reduktionen av antal

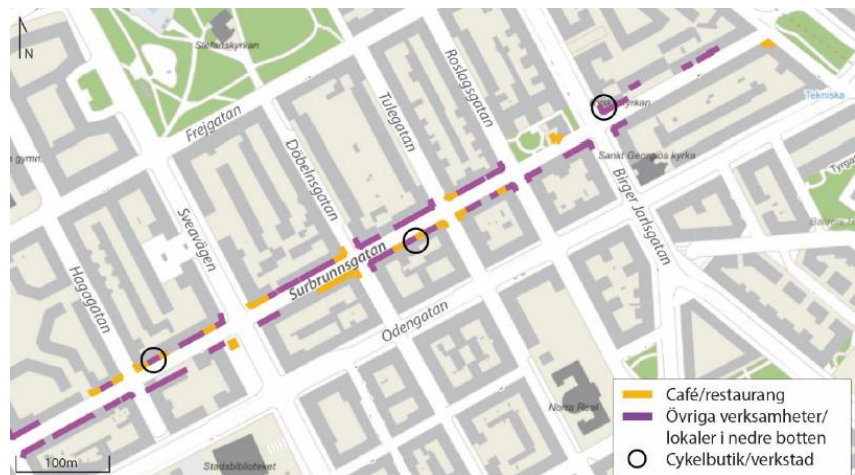
parkeringsplatser har snedställd parkering undersökts på Hagagatan och Tulegatan. En preliminär uppskattning är att 22 platser kan skapas på detta sätt och då blir den totala reduceringen 25 parkeringsplatser.

Flexibel användning

Kontoret har för avsikt att pröva att använda gaturummet mer flexibelt. För att skapa en mer levande stadsmiljö och mer attraktiv cykelmiljö kan parkeringsytor omvandlas till exempelvis uteserveringar på sommarhalvåret. Se figur 11 och 12 för exempel på uteserveringar i parkeringsytor och var längs Surbrunnsgatan detta kan vara aktuellt.



Figur 11, exempel på uteserveringar i parkeringsytan



Figur 12, Restauranger, caféer och övriga verksamheter

Avvägningar och konsekvenser

Åtgärdsförslagen har tagit avstamp i utformningsidéer för cykelgator där utgångspunkten är att motorfordonstrafiken får stå tillbaka för cykeltrafiken trots att det rent formellt fortfarande är cykling i blandtrafik. I dagsläget planeras alltså inget införande av cykelgata i form av vägmärken eller vägmärkning men när en

ny lagstiftning införs finns möjligheter att på ett enkelt sätt reglera som cykelgata.

Gående gynnas av en lugnare trafikmiljö där motorfordon färdas på cyklisters villkor. Genomgående gångbanor, platsbildning samt breddning av befintligt gång- och cykelbana mellan Norrtullsgatan och Hagagatan är andra åtgärder som kommer gående till gagn.

Syftet med det visuellt avsmalnande gaturummet är att motorfordonen till viss mån får anpassa sig efter cykeltrafiken. Detta leder tillsammans med genomgående gångbanor och farthinder till lägre hastigheter. Den försämrade framkomligheten för fordonstrafiken bedöms som marginell. Längs Surbrunnsgatan föreslås en platsbildning där genomfart för motorfordonstrafiken stängs. Även denna åtgärd bedöms ha låg påverkan på framkomligheten för motorfordonstrafiken då trafikflödena är låga och alternativa vägar finns.

Breddning av gång- och cykelbana, genomgående gångbanor och en ny platsbildning leder till att tidigare köryta omvandlas. Gång- och cykelytor är dyrare att sköta om vilket leder till en marginell ökning av driftkostnaderna.

Att mönsterpräglad asfalt är inom staden en relativt obeprövad metod. Det finns frågetecken kring livslängden av denna typ av åtgärd i stadsmiljö. Hur lagning av skadad asfalt ska utföras är en annan fråga som måste klargöras. I projektet ingår ny beläggning längs hela Surbrunnsgatan vilket ökar livslängden på den befintliga ytan.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut under 2020. Projekteringen kommer kunna påbörjas under 2020 och upphandling av entreprenör i början av 2021. Bedömd byggstart under 2021 med färdigställande samma år.

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

*Preliminär tidplan***Ekonomi**

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2 mnkr fram till genomförandebeslut. Planeringsutgifterna avser i huvudsak framtagande av program- och systemhandling samt egen tid. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 17 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. Projektets totala investeringsutgift bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Projektet bedöms enbart innebära marginellt ökade drift- och underhållskostnader. Däremot kommer de planerade åtgärderna medföra en förlorad driftintäkt för staden om 730 tkr/år till följd av att 25 parkeringsplatser behöver tas bort i samband med ombyggnationen.

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

Risk/Osäkerhet

Målsättningen är att det nya gaturummet ska vara självförklarande, alltså att det visuellt avsmalnande gaturummet ska tala för sig själv. När nya element införs i trafikmiljön finns däremot en risk att trafikanter inte läser av miljön på ett invariant sätt och att åtgärderna då inte får önskad effekt. God kommunikation och information innan och efter ombyggnad är åtgärder för att minimera risken.

Mönsterpräglad asfalt är ingen metod som använts i någon större uträkning i staden tidigare och därför är det svårt att bedöma livslängd och underhållskostnader. Hur exempelvis lagning av beläggningen ska genomföras måste utredas vidare. Med en kort anläggningstid bedöms metoden emellertid som intressant och värd att pröva. Val av asfaltstyp måste noggrant studeras för att minimera underhållskostnaderna. Utvärdering och eftermätningar kommer att genomföras för att se om metoden bör användas på andra platser.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

Slut