

Handläggare
Henrik Söderström
08-508 26 375

Till
Trafiknämnden
2020-06-11

Cykelbana längs med Engelbrektsgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel, Engelbrektsgatan till en investeringsutgift om 20 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny 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. Åtgärdsförslaget innebär att en ny dubbelriktad cykelbana byggs på gatans östra sida. Kontoret föreslår att cykelbanan utformas på ett sätt som ska innebära ett effektivare genomförande och lägre kostnad jämfört med en utformning där gång- och cykelbanorna ligger i nivå med varandra och är upphöjda från körbanan.

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 en del av sträckan. Trafikanalyser visar att restiden och kapaciteten för biltrafiken trots detta blir ungefär som idag. Investeringsutgiften för projektet som helhet bedöms till 20 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.

I december 2019 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet. Trafiknämnden godkände i huvudsak kontorets förslag till inriktning men gav kontoret i uppdrag att se över möjligheten att utforma projektet med längsgående parkeringsplatser och två körfält för motorfordonstrafik för att säkerställa att kömagasinen verkligen är tillräckliga.

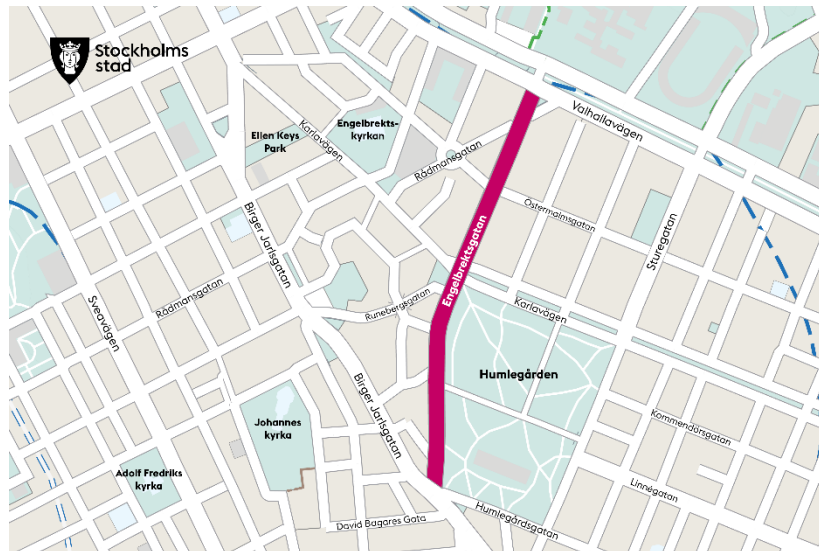


Bild 1: Den studerade sträckan, cirka 800 meter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret.

Syfte och mål

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.

Ambitionen är att åtgärderna ska kunna genomföras på ett snabbt och effektivt sätt utan för mycket störningar på omgivningen.

Befintlig situation

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.

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 upp till 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.



Bild 2: Komplicerade interaktioner mellan människor som går och cyklar där cykelinfrastruktur saknas. Bilden tagen vid korsningen Engelbrektsgatan/Karlavägen.

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 fem 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 en del av sträckan (mellan Rådmansgatan-Iversongatan).



*Bild 3 : Fotomontage Engelbrektsgränd, 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.

Nedan följer en beskrivning av förslaget från Valhallavägen till Birger Jarlsgatan. I bilaga 1 finns förslaget i sin helhet.

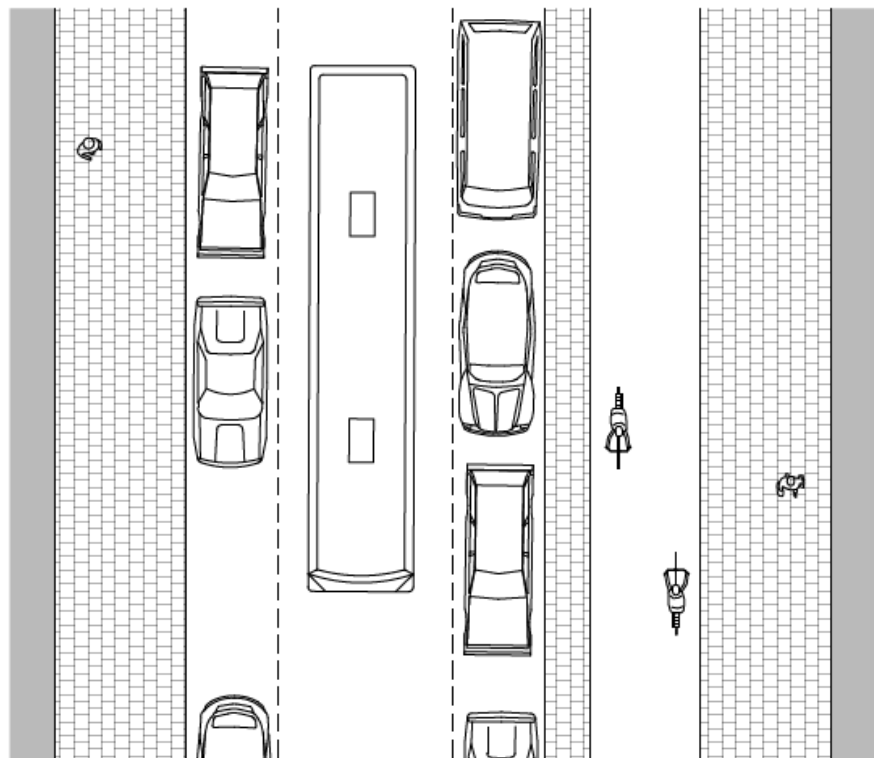
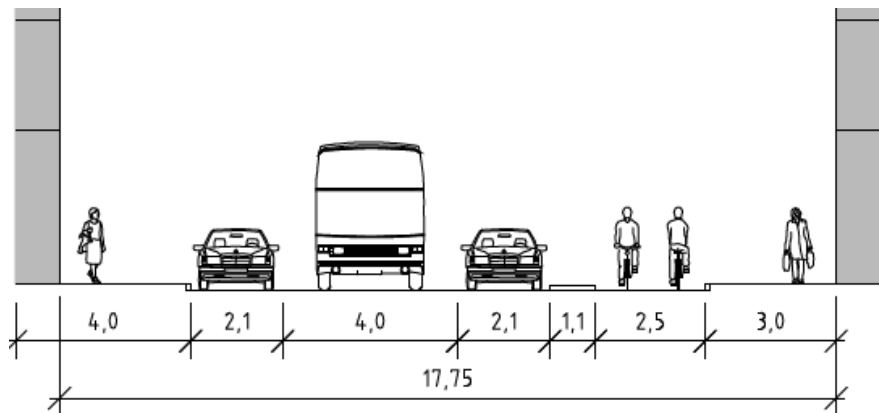


Bild 4: Föreslagen sektion och plan på sträckan mellan (Valhallavägen), Lill-Jans plan (i norr) och Östermalmsgatan (i söder)

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.

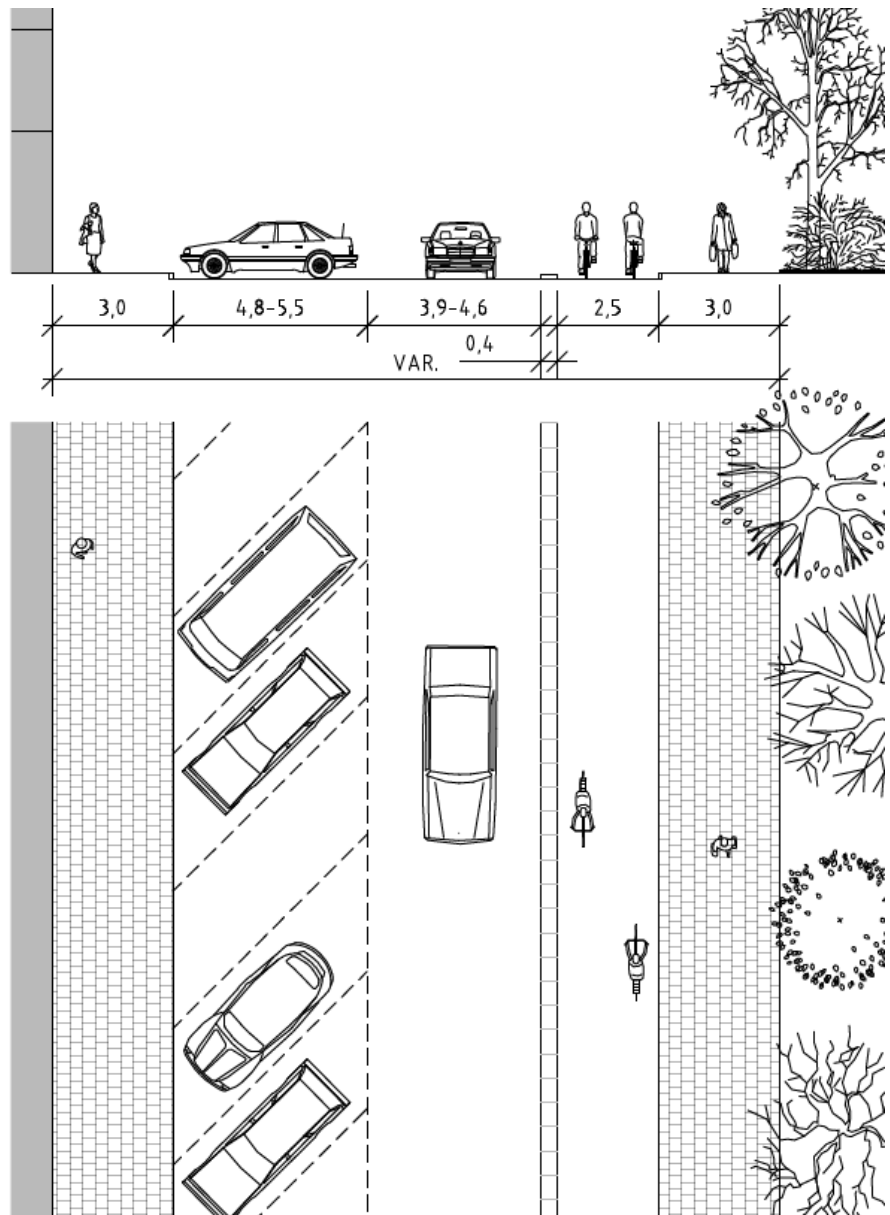


Bild 5: Föreslagen sektion och plan på sträckan mellan Runebergsgatan (i norr) och Iversongatan (i söder) (två kvarter)

Söder om Runebergsgatan och två kvarter söderut, se bild 5, (samt en kortare sträcka mellan Östermalmsgatan och Karlavägen, se bild 8) 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.

Mellan Iversonsgatan och Birger Jarlsgatan prövar kontoret att ha längsgående parkering för att låta kömagasinet bli längre än i kontorets förslag till inriktningsbeslut. Det är förlängt med 150 meter vilket bedöms uppnå trafiknämndens önskemål om tillräckligt kömagasin. Jämfört med förslaget i inriktningsbeslutet innebär detta att ytterligare 11 parkeringsplatser utgår och att vissa justeringar av kantstenar behöver göras på fastighetssidan samt att det tillkommer en hastighetsdämpande åtgärd i form av väggupp. Se bild 6 samt Bilaga 1.

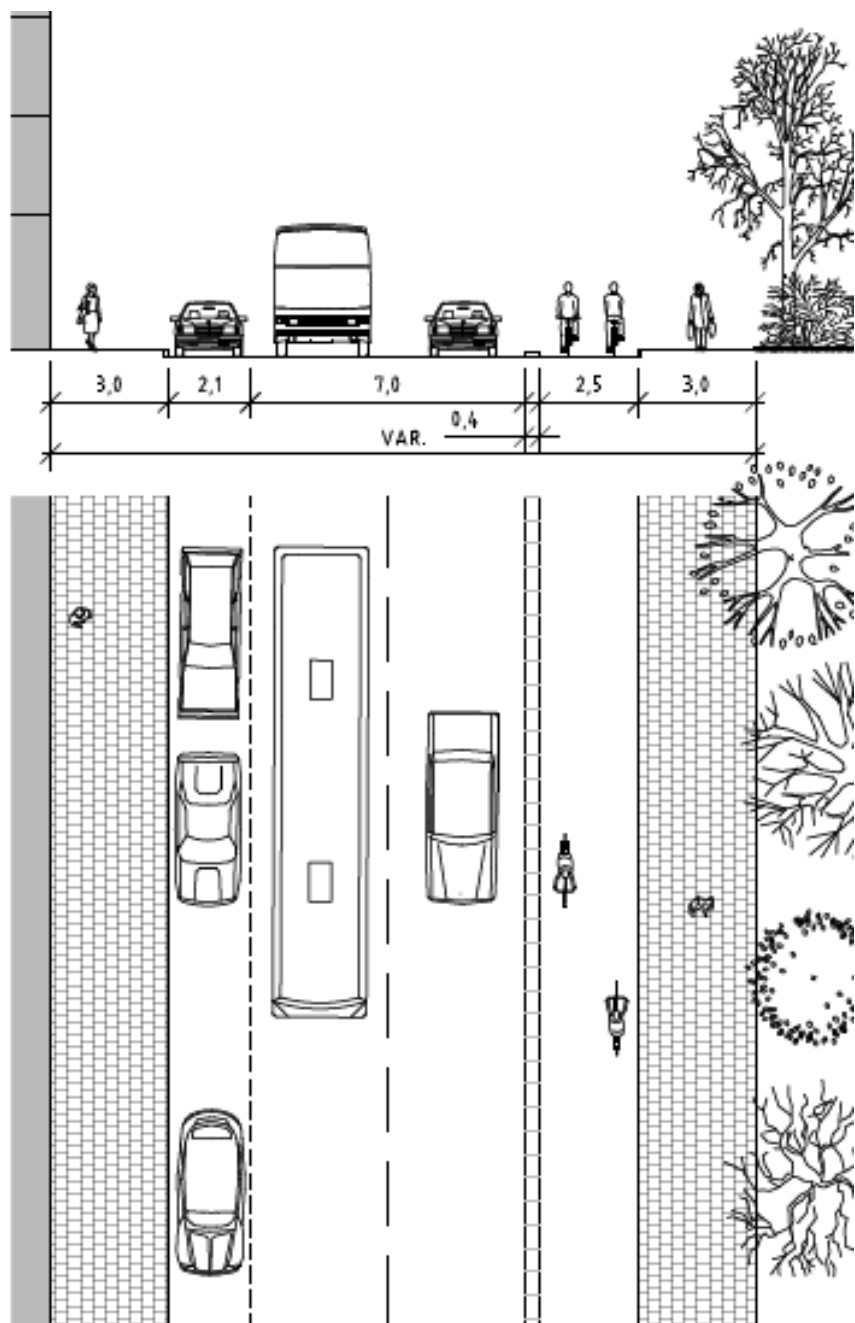


Bild 6: Sektion mellan Iversonsgatan och Birger Jarlsgatan. Två körfält och parkering/angöring/lastplats

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 26 parkeringsplatser (15 i förslaget till inriktningsbeslut). Samtliga parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning, MC-platser, platser för beskickningsfordon samt lastplatser behålls. En lastplats flyttas till Stenbocksgatan. Återvinningsstationen flyttas till Humlegårdsgatan. Bussupställningsplatserna på Engelbrektsgatan utgår, ersättningsplatser finns dels på Barnhusbron men också i Cityterminalen. Om behovet av bussupställning på Engelbrektsgatan skulle visa sig vara akut är det möjligt att omvandla bilparkering i närområdet till bussparkering.

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.

Avvägningar

Inriktningsbeslut i trafiknämnden december 2019

Trafiknämnden antog i december 2019 inriktningsbeslut för cykelbana längs med Engelbrektsgatan. Nämnden hade ett tillägg till ärendet och beslutet blev att kontoret skulle pröva långsgående parkeringsplatser för att säkerställa kömagasinen. I föreliggande förslag har kontoret prövat långsgående parkering och förlängt kömagasinet till Birger Jarlsgatan med ytterligare 150 meter, jämfört med inriktningsbeslutet, och därmed tredubblat längden för

biltrafiken med två körfält. Det har skett genom att ytterligare 11 parkeringsplatser utgår, dessutom har det krävts tillkommande kantstensåtgärder på västra sidan av övergångsstället vid Rimbogatan och en extra hastighetsdämpande åtgärd i form av väggupp.

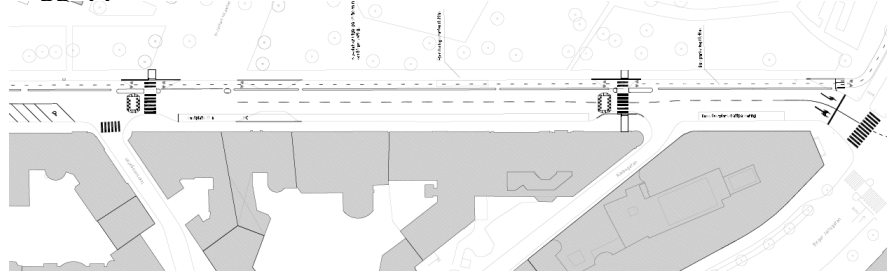


Bild 7: Kömagasinet från Birger Jarlsgatan har blivit tre gånger så långt samt att ytterligare 11 parkeringsplatser utgår jämfört med det ursprungliga förslaget.

Kontorets bedömning är att förslaget ger tillräcklig kapacitet för biltrafikens framkomlighet sett till de flesta situationer över dygnet.

Mellan Runebergsgatan och Iversongatan föreslås att parkeringen utförs som snedställd liksom vid en del av kvarteret mellan Östermalmsgatan och Karlavägen. Detta då trafikanalyser och mätningar visar att köer sällan kommer att byggas upp på grund av kömagasinet längd, se bild 8-9. Skulle det komma att behövas ändras till längsgående parkering är det möjligt att förhållandevis enkelt ändra i efterhand på bekostnad av cirka 20 parkeringsplatser.

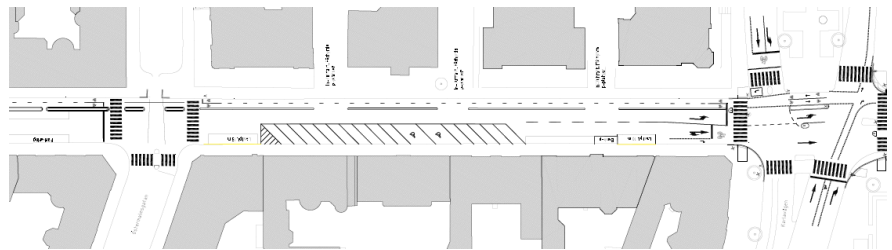


Bild 8: Kömagasin och parkering Östermalmsgatan till Karlavägen

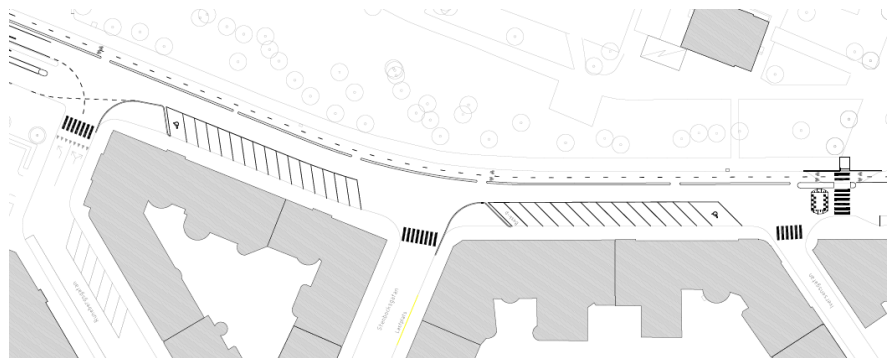


Bild 9: Körfält och parkering Runebergsgatan till Iversongatan

Analys och konsekvenser

Kontoret föreslår att cykelbanan utformas på ett sätt som ska innebära ett effektivare genomförande och lägre kostnad jämfört med 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 investeringskostnad och kortare byggtid.

Cykeltrafik

Åtgärdsförslaget bidrar till cykelplanens övergripande mål 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 cykelplanens standard 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 färdmedel.

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. 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 passagera 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 omkringliggande vägnätet. Kapaciteten och restiden är i stort sett samma som i dagens utformning. Ett av de sydgående körfälten från Engelbrektsgatan i korsningen med Karlavägen har utgått, detta bedöms inte påverka kapaciteten nämnvärt.

Kömagasinet från Birger Jarlsgatan förkortas med cirka 150 meter (och blir cirka 150 meter längre än i det ursprungliga förslaget). Kösituationen kommer därmed påminna om dagens lösning. Endast under korta perioder, när trafiken i City är blockerad, kommer gatan ha märkbar köbildning, liksom i dagsläget.

I kontorets förslag till inriktningsbeslut utgick cirka 15 av cirka 120 parkeringsplatser längs sträckan. I det föreliggande förslaget utgår cirka 26 parkeringsplatser.

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. Projekteringen kommer kunna utföras under 2020 och upphandling av entreprenör under senare delen av året. Bedömd byggstart under 2021 med färdigställande samma år.

Tabell 1: Preliminär tidplan

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

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 20 mnkr och fördelas enligt nedan tabell:

Tabell 2: Planerade utgifter

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,1	0,5	1,6
Byggherrekostnader inkl. byggledning	0,6	1,3	1,9
Kalkyl, entreprenad varav utgiften för trafiksignaler uppgår till cirka 2 mnkr		10,9	10,9
Risk oförutsett		4,9	4,9
Index		0,9	0,9
Summa utgifter	1,7	18,4	20,1
Netto	1,7		20,1

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Investeringsutgiften har blivit högre i genomförandebeslutet jämfört med inriktningsbeslutet som var 16 mnkr. Det finns fler orsaker till detta:

- Åtgärder med trafiksignaler har sedan programhandlingen detaljerats och blivit mer kostsamma.
- Arbetsområdet har utökats i vissa korsningar med bl.a. tillgänglighetsåtgärder vid övergångställen.
- Tillkommande utredning och innehåll
- Produktionsplaneringen har uppdaterats och arbetet är uppdelat i fler etapper, vilket innebär en ökad utgift för bl.a. avstängningar.
- Riskpåslaget har höjts från 10 % till 15 %.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 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.

I samband med inriktningsbeslutet bedömdes minskningen av parkeringsintäkter bli ca 400 tkr/år. I det nuvarande förslaget bedöms intäktsminskningen till ca 700 tkr/år.

Den nya cykelbanan kan även påverka framtida driftkostnader om den kommer att sopsaltas inom ramen för de prioriterade driftåtgärderna för cykel. Cykelbanans yta omfattar cirka 2 100 kvm vilket innebär en årlig tillkommande kostnad om cirka 65 tkr.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms 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.

Risk/Osäkerhet

Det finns alltid en risk att anbuden som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Riskerna är inte projektspecifika men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Projektet innehåller stenmaterial som riskerar att innebära lång leveranstid och därmed försena projektet. För att minska denna risk bör upphandling ske i god tid före entreprenadstart.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel, Engelbrektsgränd till en investeringsutgift om 20 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Systemhandling