



Handläggare: Erika Björnsson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 265 41
erika.bjornsson@gfk.stockholm.se

2005-01-19

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Cykelbanor på Gjörwellsgatan. Genomförandebeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att anlägga cykelbanor samt att bygga om de obevakade övergångsställena.

Göran Gahm tf

Bertil Strid stf

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor byggs på Gjörwellsgatan mellan Rålambsvägen och Västerbronedfarten. Cykelbanorna inryms genom att körbanan smalnas av på delar av sträckan. Innan korsningarna bibehålls två körfält och därför bedöms åtgärden inte påverka fordons- trafikens framkomlighet negativt.

De två obevakade övergångsställen som finns på sträckan hastighetssäkras genom att de höjs upp samt att körbanan smalnas av till ett körfält i var riktning. Detta bedöms vara en viktig trafiksäkerhetsåtgärd eftersom övergångsställena används av många barn och ungdomar.

Över de anslutande lokalgatorna läggs genomgående gångbanor.

Investeringskostnaden för projektet beräknas till 2,0 Mkr. Genomförandet planeras till hösten 2005.

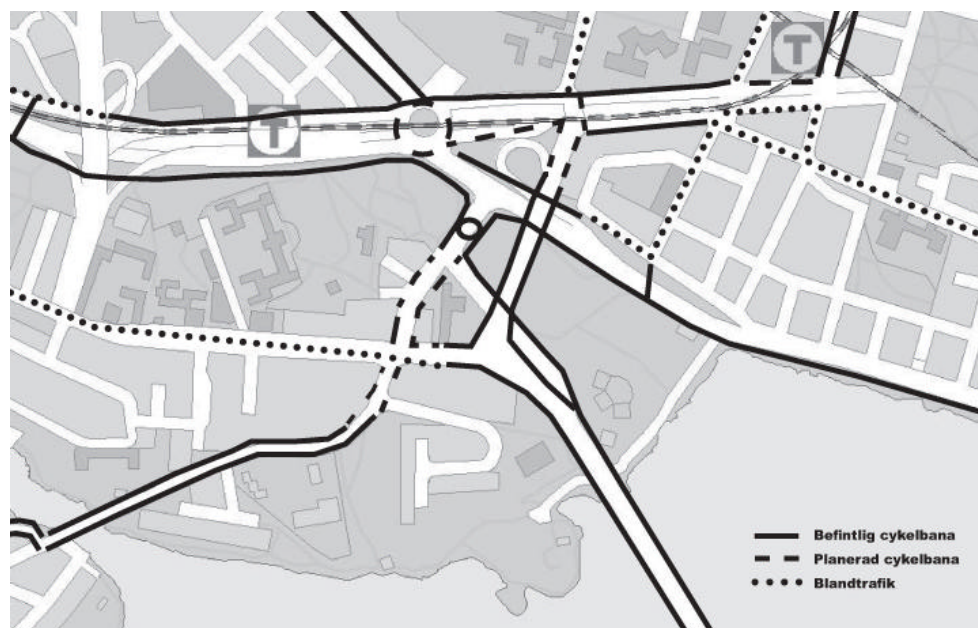
UTLÅTANDE

Bakgrund

Ett av stadens mål är att öka cyklandet. Gatu- och fastighetsnämnden antog 1998-09-01 "Cykelplan 1998 för Stockholms innerstad". Ett av planens mål är att öka trafiksäkerheten i innerstadens cykelnät genom bl a utbyggnad av cykelbanor och cykelfält.

Gjörwellsgatan ingår som en länk i Stockholms övergripande cykelnät. På grund av den stora trafikmängden bör cyklisterna vara separerade från biltrafiken och i cykelplanen står angivet att gatan ska förses med enkelriktade cykelbanor. På sträckan mellan Fyrverkarbacken och Mariebergsbron finns det sedan några år cykelbanor, men på sträckan Västerbronedfarten-Rålambsvägen cyklar man förutom på en kort sträcka innan Rålambsvägen i blandtrafik. Det känns angeläget att anlägga cykelbanor även på denna sträcka, eftersom det då blir en separerad cykelförbindelse mellan Västerort/nordvästra Kungsholmen och sydöstra Kungsholmen/Essingeöarna/Södermalm.

Enligt beslut i GFN 2004-09-02 fick kontoret i uppdrag att förbereda projektering av en cykellösning för Gjörwellsgatan sträckan Västerbronedfarten-Rålambsvägen.



Figur 1 Översiktskarta

Analys

Nuvarande förhållanden

Gjörwellsgatan är en huvudgata och trafikeras på den aktuella sträckan av 15 000 fordon/dygn. Där går ingen buss i linjetrafik, men det är däremot en viktig länk i huvudgatunätet för såväl utrycknings- som tung trafik då den binder samman Lindhagensgatan och Drottningholmsvägen med Västerbron samt även med Lilla och Stora Essingen. Denna del av Gjörwellsgatan utgör även en del i omledningsvägnätet för Essingeleden.

Gällande hastighet är 30 km/h, vilket beror på att Rålambshovsskolan ligger alldeles intill. På sträckan är det förbjudet att parkera, förutom på en kort delsträcka nattetid. Körbanan varierar mellan 14-15 meter. Gångbanan är 2,5-4,0 meter bred. Korsningarna med Rålambsvägen och Västerbronedfarten är signalreglerade.

På sträckan finns två obevakade övergångsställen samt ett signalreglerat övergångsställe vid Rålambsvägen. De obevakade övergångsställena utnyttjas av många skolbarn på väg mellan skola och park samt av boende. En räkning visar att en stor majoritet av barnen nyttjar det norra övergångsstället, medan flertalet vuxna nyttjar det södra.

Förslag

Enkelriktade cykelbanor med en bredd av 1,5-2,0 meter föreslås i båda riktningarna på sträckan Rålambsvägen-Västerbronedfarten. En sådan lösning binder ihop de cykelbanor som idag finns i Rålambshovsparken samt längre söderut på Gjörwellsgatan och det skulle därmed finnas en komplett separerad cykelförbindelse mellan Västerort/nordvästra Kungsholmen och sydöstra Kungsholmen/Essingeöarna/Södermalm.

För att cykelbanorna ska rymmas tas en del av körbanan i anspråk. På drygt halva sträckan tas ett körfält bort och mellan Lagerlöfsgatan och Västerbronedfarten tas mittrefugen bort. Innan de signalreglerade korsningarna behålls dock två inkommande körfält, vilket gör att korsningarnas kapacitet inte ändras. Det innebär att åtgärden inte har någon negativ påverkan på fordonstrafikens framkomlighet.

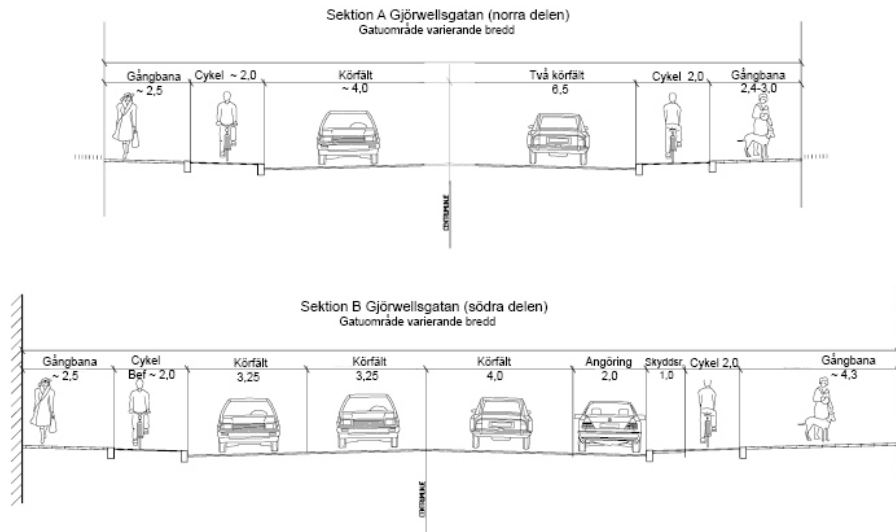
Vid korsningen med Rålambsvägen föreslås en tillbakadragen stopplinje för bilar till förmån för en cykelbox. Studier har visat att detta förbättrar samspelet mellan cyklister och fordonsförare samt även säkerheten för cyklisterna. Vid Västerbronedfarten leds cyklisterna över korsningen i en cykelöverfart och förs sedan upp på den befintliga cykelbanan i Rålambshovsparken.

De obevakade övergångsställena föreslås hastighetssäkras genom att de höjs upp i körriktningen samt att körbanan smalnas av till ett körfält i var riktning. Detta bedöms vara en viktig trafiksäkerhetshöjande åtgärd, eftersom övergångsställena utnyttjas av många barn. Övergångsställena omfattar även cykelbanan, vilket ger tydlighet och minskar konflikterna mellan fotgängare och cyklister.

Gång- och cykelbanorna görs genomgående över de anslutande lokalgatorna, vilket förbättrar framkomligheten för de oskyddade trafikanterna. Cykelbanan skiljs från gångbanan genom en kantsten enligt stadens riktlinjer.

En på- och avstigningszon anordnas på gatan västra sida vid Rålambsvägen.

För föreslagna åtgärder se bilaga 1.



Figur 2 Sektioner

Samråd

Kungsholmens stadsdelsförvaltning har inget att erinra mot förslaget. Rålambshovsskolan är positiva till såväl cykelbanorna som till att övergångsställena åtgärdas.

Trafikkommittén har inget att erinra mot förslaget.

Konsekvenser

Beräknad investeringskostnad är 2,0 Mkr. Medel finns avsatt i budgeten för år 2005. Driftkostnaden kommer att öka något.

Antalet körfält minskar på en del av sträckan. Kontoret bedömer dock att framkomligheten för fordonstrafiken inte påverkas negativt eftersom trafiksignalen vid Rålambsvägen är dimensionerande och förutsättningarna där inte förändras.

Trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister bedöms förbättras när de ges ett separat utrymme. Säkerheten för fotgängarna förbättras då de obebakade övergångsställena hastighetssäkras. Gränsen mellan gång- och cykelbana samt övergångsställen utformas enligt stadens riktlinjer för god tillgänglighet.

En på- och avstigningszon/lastzon anordnas. I övrigt förändras inte regleringen längs gatan.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att anlägga cykelbanor samt att bygga om de obebakade övergångsställena enligt redovisningen ovan.

SLUT