



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

2005-02-01

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Cykelbanor och stombusshållplatser på Gamla Essinge Broväg. Genomförandebeslut**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att anlägga cykelbanor samt att bygga om busshållplatserna.

Göran Gahm tf

Bertil Strid stf

Mats Fager

#### **SAMMANFATTNING**

Kontoret föreslår att enkelriktade gång- och cykelbanor anläggs på ömse sidor om Gamla Essinge Broväg på sträckan Mariebergsbron-Primusgatan. Såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för cyklister bedöms förbättras när de ges ett separat utrymme. För att inrymma de breddade gc-banorna minskas körbanans bredd till 6,5 meter. Dessutom tas en ca 1,25 meter bred remsa av parkmark i anspråk. Kontoret bedömer att framkomligheten för bussarna blir godtagbar med föreslagen körbanebredd. Den parkmark som tas i anspråk bedöms inte som värdefull.

Korsningarna med Mariebergsbron/Essinge Brogata samt Primusgatan byggs för ökad trafiksäkerhet. Över Josefinavägens anslutning görs gång- och cykelbanan genomgående. Busshållplatserna byggs om enligt riktlinjerna för stombusshållplatser.

Beräknad investeringskostnad är 6,1 Mkr. Medel finns avsatta i budgeten för år 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 förbättra trafiksäkerheten för cyklister genom bl a utbyggnad av cykelbanor och cykelfält.

Gamla Essinge Broväg ingår som en del i stadens övergripande cykelnät. På grund av trafikmängden och en smal gatusektion bör cyklisterna vara separerade från biltrafiken och i cykelplanen står angivet att gatan ska förses med enkelriktade cykelbanor. På bron till Stora Essingen samt på Gjørwellsgatan mot Rålambsvägen finns redan cykelbanor.

I GFN 2001-09-11 fattades ett inriktningsbeslut om cykelbanor på den aktuella sträckan. Enligt beslut i GFN 2004-09-02 har kontoret i uppdrag att förbereda för en cykellösning för Gamla Essinge Broväg.



Figur 1 Översiktsskarta

### Analys

#### *Befintlig situation*

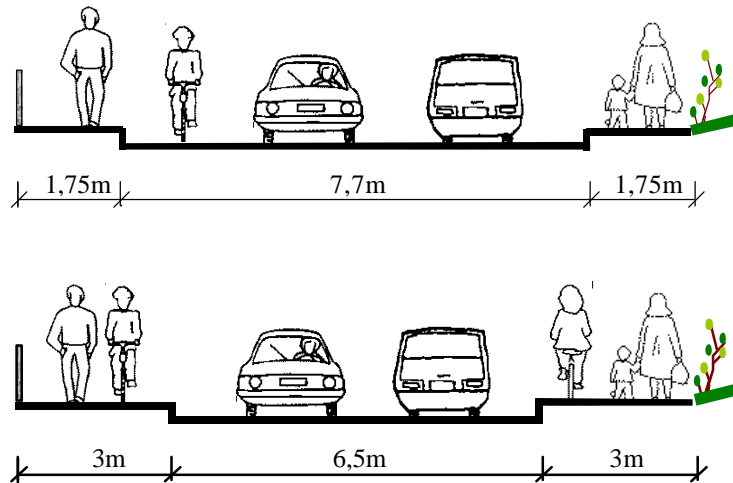
En ca 400 meter lång sträcka av Gamla Essinge Broväg mellan Mariebergsbron och brofästet mot Stora Essingen berörs av förslaget. Körbanans bredd är 7,7 meter. Gångbanan är 1,75 meter på norra sidan och 1,25 meter på södra sidan.

Hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Sträckan trafikeras av ca 9 000 fordon/dygn och antalet cyklister är ca 1 700 stycken per dygn sommartid. Där går också stomlinje 1 samt busslinjerna 49 och 91. Busshållplatser ligger precis väster om Primusgatans anslutning.

Förutom korsningarna med Mariebergsbron och Primusgatan finns det bara en korsning på sträckan; Josefinavägen, som är en återvändsgata. Ingen angöring är tillåten längs sträckan.

### Förslag

Enkelriktade gång- och cykelbanor á 3,0 meter anläggs på ömse sidor om Gamla Essinge Broväg på sträckan Mariebergsbron-Primusgatan. Fotgängare och cyklister skiljs åt av tre rader gatsten. För att inrymma de breddade gc-banorna minskas körbanans bredd till 6,5 meter. Dessutom måste en ca 1,25 meter bred remsa av parkmark tas i anspråk.



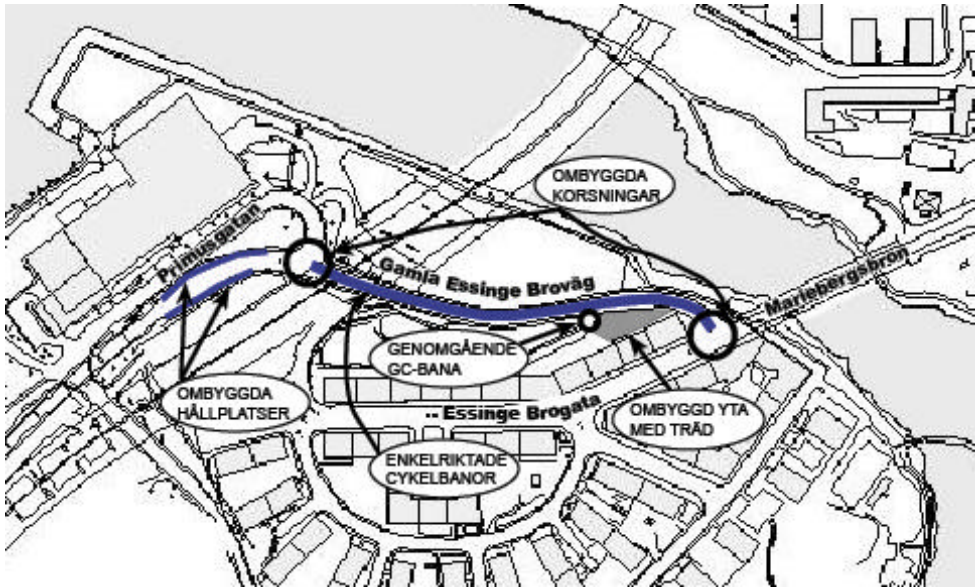
**Figur 2** Befintlig (ovan) samt föreslagen sektion

Vid korsningen med Mariebergsbron och Essinge Brogata minskas kör-ytorna genom att kantstenarna flyttas och refugerna breddas. Detta gör att det blir kortare passager för fotgängarna samt att fordonen håller lägre hastighet. Ett nytt övergångsställe tillkommer över Mariebergsbrons anslutning. Vid övergångsstället över Essinge Brogata tas signalen bort. Övergångsställena utformas enligt stadens riktlinjer.

Även vid korsningen med Primusgatan minskas de körbara ytorna genom att radier minskas och refuger breddas. Detta bedöms ge en förbättrad trafiksäkerhet genom att fordonen måste sakta in och att fotgängare får en kortare passage över gatan. Övergångsställena utformas enligt stadens riktlinjer. Cykelfält förelås knyta ihop cykelstråket mellan Primusgatan och brofästet.

Över Josefinavägens anslutning görs gång- och cykelbanan genomgående. Vidare så görs den hårdgjorda ytan vid Josefinavägen om för att tydliggöra infarterna till intilliggande fastigheter. Sex träd planteras.

Busshållplatserna byggs om enligt riktlinjerna för stombusshållplatser med bl a röd beläggning, trafikantinformation och väderskydd. Linjeföringen ändras så att det blir lättare för bussen att köra till/från hållplatsen.



Figur 3 Föreslagna åtgärder

### Samråd

SL anser att en körbanebredd på 6,5 meter är för smalt där det går stombusslinjer, men har dock accepterat kontorets förslag. Vidare så är SL positiva till ombyggnaden av hållplatserna.

Kungsholmens stadsdelsförvaltning och trafikkommittén har inget att erinra mot förslaget.

### Konsekvenser

Beräknad investeringskostnad är 6,1 Mkr, fördelade på 4,4 Mkr för cykelbanorna och 1,7 Mkr för busshållplatserna. Medel finns avsatta i budgeten för år 2005. SL är medfinansierare för busshållplatserna. Driftkostnaden ökar något med de nya cykelbanorna.

Trafiksäkerheten för cyklister bedöms förbättras när de ges ett separat utrymme. Eftersom antalet tvärgator är litet anser kontoret att cykelbanor i detta fall ger bäst säkerhet. Framkomligheten för cyklisterna bedöms öka genom åtgärden. Eftersom anslutande gator har cykelbanor erhålls ett tydligt och lättorienterat stråk.

Både vid Mariebergsgatan och Primusgatan bedöms säkerheten för fotgängarna förbättras något, vilket beror på att passagerna över gatan blir kortare samt att den nya utformningen med mindre köryta sannolikt leder till lägre fordonshastigheter. Vid Mariebergsgatan tillkommer ett övergångsställe och vid Essinge Brogata tas signalen bort. Kontoret anser inte att detta innebär någon försämring av trafiksäkerheten. Trafikflödena är inte så stora att en signal behövs. Dessutom byggs korsningen om, vilket förbättrar säkerheten.

En körbanebredd om 6,5 meter är minimum för tunga fordon. Kontoret bedömer dock att framkomligheten för bussarna blir godtagbar. Bustrafiken får bättre körspår till/från hållplatserna.

Övergångsställen och busshållplatser utformas enligt stadens riktlinjer för tillgänglighet. På grund av den smala sektionen är det inte möjligt att skilja cyklister och gående åt med en nivåskillnad, vilket är den rekommenderade separeringsformen. I stället föreslås tre rader vit smågatsten användas, vilket bedöms vara acceptabelt, eftersom det blir både en visuell och taktil kontrastmarkering.

För att kunna anordna tillräckligt breda cykelbanor tas en ca 1,25 meter bred remsa av parkmark i anspråk. Denna yta bedöms dock inte som värdefull. Inga befintliga träd berörs. Vid Josefinavägen iordningställs en idag hårdgjord yta till att bli innehålls trädplantering.

#### **Kontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att anlägga cykelbanor samt att bygga om busshållplatserna enligt redovisningen ovan.

**SLUT**