



Handläggare: Linda Lundberg  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 263 05  
linda.lundberg@gfk.stockholm.se

2004-04-15

Dnr. 04-322-1377

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Cykelfält längs Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och  
Västmannagatan, genomförande beslut**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra cykelfält längs Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och Västmannagatan.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

# S

## SAMMANFATTNING

I Cykelplan 1998 för Stockholm innerstad står att cykelbanor skall anläggas på Karlbergsvägen båda sidor mellan S:t Eriksgatan och Västmannagatan. Vidare presenteras i trafikplan för Norrmalm planer på att återställa Karlbergsvägens förgårdar på den aktuella sträckan. I avvaktan på förgårdarna föreslås att cykelfält anläggs längs sträckan.

Cykelfält med bredden 1,5 meter föreslås i båda riktningarna längs Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och Västmannagatan. Cykelfälten skapas genom att en del av nuvarande utrymme för parkerade bilar och körtrafik tas i anspråk. Karlbergsvägens körbana är idag bred i förhållande till sin trafikuppgift varför framkomlighet, parkering, last-, på- och avstigningszoner ej bedöms påverkas av de föreslagna cykelfälten.

Föreslagna cykelfält knyter ihop Karlbergsvägen med S:t Eriksgatan och Torsgatan, två stora cykelstråk i innerstaden, samt de befintliga cykelfälten mellan Norrtullsgatan – Västmannagatan. Till hösten föreslås 30-zoner införas i Stockholm. Karlbergsvägen är en av de gator som i förslaget anges som huvudgata och ska därmed behålla sin hastighet på 50 km/h, varför anläggandet av cykelfält känns angeläget. Cykelfälten beräknas kunna anläggas under våren 2005, den totala kostnaden uppskattas till 1,5 mnkr.

## Analys

### Nuvarande förhållanden

Karlbergsvägen är idag bred i förhållande till sin trafikuppgift. Körbanans tvärsnitt är cirka 25 meter och inrymmer kantstensparkering i båda köriktningarna, två körfält i vardera riktning samt bitvis en 2 meter bred refug. Gångbanorna på vardera sida om vägen är väl tilltagna. Körbanans breda sektion inbjuder till höga fordonshastigheter. Mellan Hälsingegatan och Dalagatan är det idag skyltat skol-30, här kör cirka 66 % av fordonsförarna för fort. Trafikflödet längs den aktuella sträckan är cirka 13 500 f/d (år 2000). Karlbergsvägen trafikeras, längs sträckan, av tre busslinjer. Längs Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och Dalagatan ligger två skolor, Gustav Vasaskolan, åk 1-6, och Vasa Real, gymnasium.

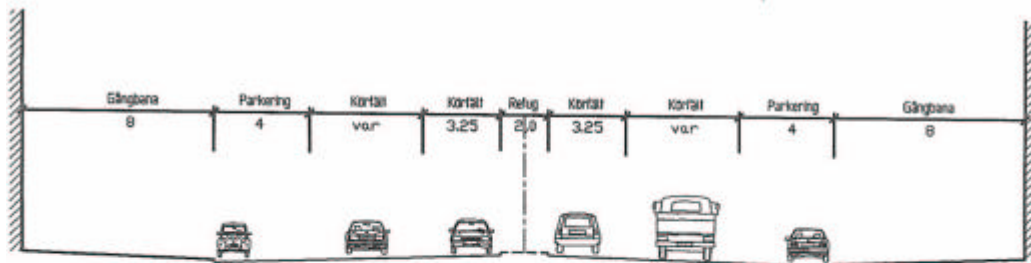
Hösten 2004 införs eventuellt 30-zoner i Stockholm. I föreslagen zonindelning är Karlbergsvägen en huvudgata med hastigheten 50 km/h, varför anläggandet av cykelfält känns angeläget. Cyklister färdas idag längs Karlbergsvägen i blandtrafik.



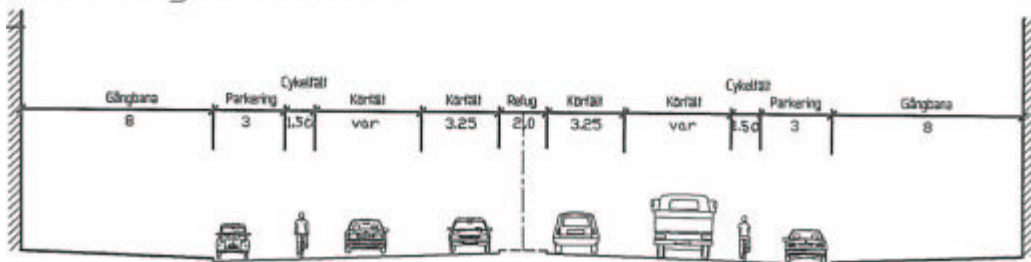
### Förslag till förändring

Cykelfält med bredden 1,5 meter föreslås i båda riktningarna. Då körbanan idag har överbredd innebär ej cykelfälten någon förändring av körbanans sektionsindelning i övrigt. Cykelfälten skapas genom att en del av nuvarande utrymme för parkerade bilar och körtrafik tas i anspråk. Parkering, last-, på- och avstigningszoner påverkas ej av de föreslagna cykelfälten. Framkomligheten längs gatan bedöms bli oförändrad. I de signalreglerade korsningarna föreslås tillbakadragen stopplinje för bilar till förmån för cykelbox vilket underlättar samspelet mellan cyklister och fordonsförare samt förbättrar säkerheten för cyklisterna. Med hänsyn till dagens breda sektion av körbanan borde cykelfälten upplevas som en sådan avsmalning att det leder till en sänkt fordonshastighet.

Befintlig sektion



Föreslagen sektion



### Samråd

Förslaget cykelfält presenterades för trafikkommittén den 18 mars 2004. Ingen av de närvarande hade något att erinra mot förslaget.

**Konsekvenser**

Föreslagna cykelfält knyter ihop Karlbergsvägen med S:t Eriksgatan och Torsgatan, två stora cykelstråk i innerstaden, samt de befintliga cykelfälten mellan Norrtullsgatan – Västmannagatan.

En doktorsavhandling från Lunds Tekniska Högskola har studerat ett antal olika gator med cykelfält i landet. En av gatorna i studien var Fleminggatan. Resultaten visar, vid en summering av de faktorer som studerats, att cykelfält ger goda resultat på huvudgator som utgör en viktig relation för cyklister med stort cykelflöde där cykelfält anläggs över en lång sträcka. Fleminggatan ansågs i avhandlingen vara ett gott exempel på denna typ av gata.

Några av slutsatser i avhandlingen är:

- ? Bilarna körde längre ut från cyklisterna och med lägre hastighet
- ? Cyklisternas tidsåtgång minskade och deras upplevda framkomlighet ökade
- ? Cyklisterna cyklade längre ut från parkerade bilar och bilarna körde så långt ut vid omkörning att cyklisterna fick mer utrymme åt båda hållen.
- ? Cyklisterna upplevde gatan bättre för alla kvaliteter utom hänsyn
- ? Antalet cykelolyckor mellan för och efterperioden minskade

Det är rimligt att anta att liknande effekter också uppnås med cykelfält på Karlbergsvägen. Anläggandet av fälten möjliggör också skapandet av tillbakadragen stopplinje med cykelbox i signalanläggningar vilket är en dokumenterad trafiksäkerhetshöjande åtgärd då cyklister synliggörs i korsningar.

**Kostnader och tid**

Anläggandet av cykelfälten längs Karlbergsvägen mellan S:t Eriksgatan och Dalagatan innebär till stor del målningsarbete samt vissa sträckor med kantstensjusteringar. Den totala kostnaden för de föreslagna cykelfälten uppskattas till 1,5 mnkr. Cykelfälten beräknas kunna anläggas under våren 2005.

**SLUT**