



Handläggare: Tora Gustafsson  
Region Innerstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 508 262 58  
tora.gustafsson@gfk.stockholm.se

2002-01-30

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Cykelbanor på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget.  
Inriktnings- och genomförandebeslut**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden fattar genomförandebeslut för delen mellan Norra Bantorget och Mäster Samuelsgatan enligt kontorets förslag.
2. Gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut för delen mellan Mäster Samuelsgatan och Tegelbacken enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

**SAMMANFATTNING**

Kontoret förordar en blandning av enkelriktade cykelbanor och cykelfält på hela sträckan genom att ta körbaneyta i anspråk. I sydlig riktning används befintlig cykelbana och cykelfält längs Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Framkomligheten försämras marginellt på delen Norra Bantorget – Kungsgatan. Miljön rustas upp och Vasagatan får ny belysning och nya träd planteras.

Kontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor och cykelfält med medföljande gatumiljöförändringar byggs mellan Norra Bantorget och Mäster Samuelsgatan under 2002. Kostnaderna för detta uppgår till 4,2 mkr.

---

Bilaga 1: Enkelriktade cykelbanor och cykelfält mellan Norra Bantorget och Mäster Samuelsgatan

Bilaga 2: Dubbelriktad cykelbana genom Järnvägsparken

Bilaga 3: Enkelriktade cykelbanor och cykelfält förbi Centralen

Kontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor och cykelfält med medföljande gatumiljöförändringar byggs mellan Mäster Samuelsgatan och Tegelbacken under 2003. Kostnaderna för detta uppgår till ca 6 mkr.

#### UTLÅTANDE

##### **Bakgrund**

2001-06-12 godkände gatu- och fastighetsnämnden det förslag till inriktningsbeslut som kontoret tagit fram med tillägget att kontoret skulle undersöka förutsättningarna att bygga en dubbelriktad cykelbana genom järnvägsparken för att underlätta för cyklister till och från centralen.

##### **Samråd**

Inför inriktningsbeslutet skickades cykelbaneförslaget ut på bred remiss till ett flertal instanser. Remissammanställningen bifogades tjänsteutlåtandet för inriktningsbeslutet.

#### **Kontorets förslag till genomförandebeslut för sträckan Norra Bantorget-Mäster Samuelsgatan**

*Norra Bantorget-Kungsgatan (se bilaga 1)*

Mellan Kungsgatan och Olof Palmes Gata ordnas 1,2 m cykelbana, innanför trädraden genom avsmalning av motriktad körbana. För att upprätthålla framkomligheten införs stoppförbud söderut under högtrafik. Intill cykelbanan har planteras en rad med nya träd. För att klara dessa krävs att vissa ledningar flyttas.

I södergående riktning hänvisas cyklisterna till befintliga cykelbanor och cykelfält på Östra Järnvägsgatan och Vasaplan (f.d Bryggargatan).

Förutom cykelbanan på östra sidan får delsträckan ny belysning, anpassningar för att öka framkomligheten för funktionshindrade görs och västra sidans gångbana rustas upp med ny beläggning och höjdsättning.

##### *Kostnad och tidsplan*

Kostnaderna för delsträckan har beräknats till 3,5 mkr. Genomförandetid föreslås våren 2002. Det är ännu oklart om denna kostnad kan inrymmas i 2002 års budget men kontoret föreslår att nämnden fattar genomförandebeslut på denna sträcka för att möjliggöra samordning med återställandet efter flytten av tunnelbanenedgången. I annat fall byggs cykelbanan på denna sträcka 2003.

##### *Kungsgatan-Mäster Samuelsgatan (se bilaga 1)*

Mellan Mäster Samuelsgatan och Gamla Brogatan pågår för närvarande en större ombyggnad med bland annat flytt av entrén till tunnelbanan. Ombyggnaden kommer att ge en helt ny gatusektion och linjeföring som ökar möjligheten att klara cykeltrafiken på sträckan.

Mellan Mäster Samuelsgatan och Bryggargatan anordnas cykelbana norrut som övergår i ett kollektivkörfält där cyklisterna och bussarna åker sida vid sida. Från Gamla Brogatan till Kungsgatan anordnas cykelfält förbi befintlig lastzon.

Cykelbanan utmed Östra Järnvägsgatan når idag fram till Vasagatan via Vasaplan. Här börjar den nya cykelbanan i Vasagatan. Mellan Vasaplan och Mäster Samuelsgatan i sydlig riktning anordnas en 1,5 m bred cykelbana.

#### *Kostnad och tidsplan*

Merkostnaderna för cykelbanorna på delsträckan har beräknats till 0,7 mkr. Genomförandet sker i samband med återställandet av gatusektionen, efter flytten av tunnelbaneentrén, och beräknas ske i maj – juni 2002.

### **Kontorets förslag till inriktningsbeslutbeslut för sträckan Mäster Samuelsgatan-Tegelbacken**

Kontoret fick 2001-06-12 i uppdrag att undersöka förutsättningarna att bygga en dubbelriktad cykelbana genom järnvägsparken för att underlätta för cyklister till och från Centralen.

Att rymma både en dubbelriktad cykelbana genom järnvägsparken och behålla den enkelriktade cykelbanan på östra sidan är inte möjligt av kapacitetsskäl i korsningen Vasagatan-Tegelbacken.

Två alternativ har studerats. Det ena med en dubbelriktad cykelbana genom Järnvägsparken och det andra enligt kontorets ursprungliga förslag med enkelriktade cykelbanor och cykelfält.

Under arbetet har det visat sig möjligt att få plats med träd i mittremsan mellan Vattugatan och Tegelbacken, dock på bekostnad av ett körfält i sydgående riktning. Detta beräknas inte få några konsekvenser för biltrafiken. Två körfält finns kvar vilket bedöms ge tillräcklig framkomlighet. Med denna lösning behöver inte heller SJ:s mark tas i anspråk för att genomföra cykelbanorna.

#### Dubbelriktad cykelbana (se bilaga 2)

Området utanför Centralstationen är ett område där mycket folk rör sig. Det kommer att bli svårt att hitta ett lämpligt sätt separera cykelbanan från gångytorna på och samtidigt behålla säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.

Nivåskillnad mellan gång- och cykelbana är i normalfallet något som rekommenderas men på ett antal ställen krävs enligt förslaget att gående korsar cykelbanan vilket innebär att nivåskillnaden blir ett hinder för personer med rörelsehinder. Man skulle på dessa platser bli tvungen att sänka kantstenen, vilket leder till komplicerade lösningar som är svåra att få att fungera med hänsyn till underhåll, avvattningslösningar etc. En lösning utan nivåskillnader, med t ex målade linjer är inte tillräcklig eftersom målningen inte kan upptäckas av synskadade personer.

Dubbelriktade cykelbanor kan innebära problem bland annat genom att cyklister kommer från oväntat håll. För personer med funktionshinder är det extra viktigt att cyklister precis som bilister ska stanna vid signalreglerade gångpassager och vid övergångsställen. Vid dubbelriktade cykelbanor är detta svårt att lösa.

### Enkelriktade cykelbanor/cykelfält (se bilaga 3)

Cyklister blandas inte med gående på gångytor. Ett cykelfält är i regel inget problem för gående eftersom det finns i gatan och inte behöver urskiljas särskilt.

Cyklister kan passera signalreglerade övergångsställen samtidigt med bilarna vilket innebär färre konflikter med gående. Inga övriga problem med cykeltrafik vid övergångsställena, exempelvis att man måste göra sänkningar av kantstenen på flera ställen eller hänvisa rörelsehindre till cykelöverfarten.

#### *Mäster Samuelsgatan-Tegelbacken (enligt bilaga 3).*

En dubbelriktad cykelbana genom järnvägsparken skulle innebära en gen och säker väg till Centralen för cyklisterna från Tegelbacken. Med anledning av ovan beskrivna nackdelar med en dubbelriktad cykelbana på denna sträcka samt att de cyklister som ska fortsätta rakt fram på Vasagatan måste passera ytterligare två trafiksignaler med denna lösning väljer kontoret dock att förorda enkelriktade cykelbanor och cykelfält enligt följande (bilaga 3).

Från Tegelbacken byggs cykelbana norrut som upphör strax innan Klara Vattugränd därefter sker cykling i blandtrafik i ett extra brett kollektivkörfält.

Före korsningen med Mäster Samuelsgatan föreslås ett cykelfält mellan det separata högersvängsfältet och körfälten för trafik rakt fram.

Efter Mäster Samuelsgatan målas cykelfält söderut genom korsningen och vidare förbi angringen till Royal Viking Hotel för att sedan övergå till cykelbanan fram till Klara Vattugränd.

På resterande sträcka fram till Tegelbacken målas ett cykelfält mellan körfältet för högersvängande trafik mot Centralbron och körfältet mot Tegelbacken. Efter påfarten till Centralbron fortsätter cykelfältet vid sidan om befintlig uppställningsplats för buss. Cykelfältet mynnar i nuvarande "knutpunkt" för cyklister vid Tegelbacken vilken i sin tur är kopplad till befintliga banor på Vasabron, Strömgatan och Stadshusbron.

#### *Kostnad och tidsplan*

Kostnaden beräknas till ca 6 mkr och genomförande under 2003.

**SLUT**