



Handläggare: Kristofer Tengliden
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826374
kristofer.tengliden@gfk.stockholm.se

2001-02-01

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Cykelbanor på Götgatan mellan Tjärhovsgatan och Åsögatan.
Genomförandebeslut.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Kontoret får i uppdrag att, med ändring av nämndens tidigare inriktningsbeslut om cykelbanor, anlägga cykelfält på berörd del av Götgatan.
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner remissammanställningen.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kontoret fick 00-09-26 nämndens uppdrag att detaljstudera ett förslag till cykelbanor på Götgatan mellan Tjärhovsgatan och Åsögatan, samt att skicka ärendet på remiss till berörda parter. Kontorets detaljstudie visar att cykelfält skulle vara en bättre åtgärd än cykelbanor för samtliga trafikanter, även för cyklisterna. Cykelbanor skulle innebära betydande konflikter mellan cyklister och fotgängare, och problem för varuleverantörer.

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-02-20\Tjut\17.doc

Bilaga 1: Remissammanställning
Bilaga 2: Utformning med cykelbanor
Bilaga 3: Utformning med cykelfält

Inte heller remissinstanserna anser att cykelbanor är en bra åtgärd på denna del av Götgatan, utan förordar istället cykelfält.

Kostnaden för cykelbanor uppskattas till 3 Mkr, och för cykelfält till 0,5 Mkr.

Cykelbanor kan vara klara september 2001 och cykelfält juni 2001, förutsatt att arbetet med att ta fram ett förfrågningsunderlag kan påbörjas 01-03-15.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Vid Gatu- och fastighetsnämndens sammanträde 00-09-26 redovisade kontoret två alternativa cykelåtgärder på Götgatan; ett alternativ med cykelfält och ett alternativ med cykelbanor. Kontoret förordade då cykelfält, men nämnden beslutade att:

1. *Gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra detaljprojekteringen enligt kontorets förslag om cykelbana.*
2. *Därutöver anföras.*

Ärendet skall parallellt med detaljprojekteringen skickas på remiss till berörda parter. Remissammanställning skall redovisas senast i samband med genomförandebeslutet.

Kontoret har detaljstuderat alternativet med cykelbanor och återkommer nu till nämnden för att få genomförandebeslut i frågan.

Samråd

I enlighet med nämndens inriktningsbeslut har kontoret skickat ärendet på remiss till berörda parter.

Endast en remissinstans av nio är positiv till förslaget med cykelbanor. Fem av nio ser hellre att cykelfält anläggs på sträckan, och tre tycker inte att man skall göra några cykelåtgärder alls på sträckan.

En remissammanställning finns i bilaga 1.

Analys

Götgatan har idag separata, enkelriktade cykelbanor söder om Åsögatan samt i norrgående riktning mellan Tjärhovsgatan och Noe Arksgränden. Önskemål finns att ordna cykelbanor på resterande delar.

Orsaken till att cykelbanor saknas på dessa delar är bland annat det begränsade utrymmet inom vilket krav finns på trafikens framkomlighet, angörings- och lastmöjlighet och busshållplatser. Gatusektionen är 8,5 meter smalare än i de angränsande kvarteren. Att införa separata cykelbanor innebär därför att några av ovan nämnda funktioner måste nedprioriteras.

På sträckan passerar idag ca 24 000 fordon per dygn. I korsningen med Folkungagatan är trafikströmmen stor i det från söder högersvängande körfältet in mot Folkungagatan. Gångtrafiken är omfattande, framför allt kring korsningen Götgatan - Folkungagatan. Gångbanorna är smala, nedåt 1,5 meter som smalast, och tåliga större avsmalningar.

Förslaget med cykelbanor som redovisades vid inriktningsbeslutet 00-09-26 har studerats närmare, och en del förändringar har gjorts av framför allt trafiksäkerhetsskäl.



Det reviderade förslaget med cykelbanor finns i bilaga 2, och det tidigare förslaget med cykelfält finns i bilaga 3.

Huvudinriktningen har varit att cykelbanorna i största möjliga utsträckning bör utformas som separata banor, avskilda från körbanan med en smal skiljeremsa och från gångbanan med nivåskillnad. Av trafiksäkerhets- och utrymmesskäl leds cykelbanorna ut i cykelfält före korsningarna.

Nedan beskrivs alternativet med cykelbanor närmare för de olika delsträckorna.

Del 1: Tjärhovsgatan – Folkungagatan

På gatans *östra sida* utanför Scandic Hotel Malmen läggs cykelbanan utanför angöringsfickan. Den utförs med kantsten och skyddsremsa mot övrig trafik för att förhindra dubbelparkering på cykelbanan. I kontorets tidigare förslag redovisades en lösning med cykelbana placerad innanför angöringsfickan, men denna lösning bedöms bli alltför trafikfarlig och skulle dessutom leda till att angöringen måste kortas med cirka 15 meter. Den nya lösningen bedöms kunna fungera på ett bra sätt för alla trafikanter.

På gatans *västra sida* målas cykelfält utanför en lastzon. I det tidigare förslaget redovisades här cykelbana innanför lastzonen, men detta skulle innebära att de cyklister som svänger vänster in på Tjärhovsgatan inte skulle ha någonstans att stå när de inväntar grönt ljus i cykelsignalen. Därför bedöms cykelfält vara en bättre lösning, som dessutom förenklar för angöringstrafiken och minskar konflikterna mellan cyklister och fotgängare.



Bilden visar magasinet för vänstersvägande cyklister utanför Medborgarhuset.

Utredning pågår dessutom om cykelåtgärder utmed Medborgarplatsen som kan påverka utformningen på denna del.

Vid Folkungagatan används tillbakadragen stopplinje för att synliggöra cyklisterna för övrig fordonstrafik, en åtgärd som visat sig fungera bra på Hornsgatan.

Mellan Tjärhovsgatan och Folkungagatan kan gångbanebredderna bibehållas. Med tanke på de stora gångtrafikmängderna och uteserveringarna är det en fördel att cykelåtgärderna inte inkräktar på gångbanorna.

Del 2: Folkungagatan – Åsögatan

På *östra sidan* utförs delen Åsögatan – Kocksgatan med cykelbana och delen Kocksgatan – Folkungagatan med cykelfält. I korsningen med Åsögatan regleras cyklisterna med cykelsignaler vid övergångsställena, och Åsögatans anslutning till Götgatan får en prydligare utformning.

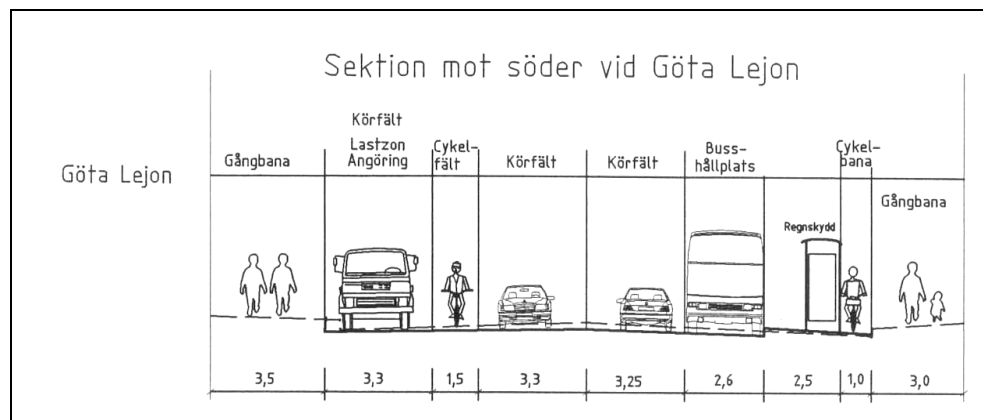
Cykelbanan läggs innanför en angöringsyta med busshållplats och lastzon. Vid busshållplatsen sättes väderskydd upp mellan cykelbana och körbana. Både bussresenärer och varuleveranser skall korsa cykelbanan, och det är stor risk för konflikter och olyckor.

Cykelbanan blir mycket smal, nedåt 1 meter bakom väderskyddet och cirka 1,5 meter i övrigt.

Cykelbanan leds ut i ett cykelfält vid Kocksgatan. Detta är nödvändigt eftersom cyklisterna som skall rakt fram måste ligga till vänster om det kraftigt trafikerade och separatreglerade högersvängfältet. Denna lösning är betydligt säkrare än att leda en cykelbana innanför lastzonen vid Göta Lejon, vilket var fallet i det tidigare förslaget. Vid Folkungagatan målas en tillbakadragen stopplinje för att synliggöra cyklisterna för övrig trafik. Cykelåtgärderna kräver att gångbanan minskas med mellan 50 och 75 cm, vilket förutom sämre framkomlighet för fotgängare bl a leder till att uteserveringar måste tas bort eller krympas.

Gångbanan görs genomgående förbi Kocksgatan. Denna åtgärd sänker effektivt hastigheten hos de fordon som skall svänga ut på Götgatan från Kocksgatan och ökar säkerheten för gående och cyklister.

På *västra sidan* leds cykelbanan på samma sätt som på östra sidan bakom en angöringsyta med busshållplats och lastzoner.



Sektion vid Göta Lejon.

Detaljlösningen blir densamma med väderskydd på busshållplatsen.

Gångbanan är på denna sida gatan mycket smal, mellan 1,5 och 3 meter.

Det finns en risk att cykelbanan används av fotgängare när det är trångt på trottoaren. Denna risk är troligen störst vid trappan vid Götgatan 64. För att försöka förbättra situationen vid trappan lyfts hela gångbanan till det nedersta trappstegets nivå. På så sätt ökar den användbara gångbanebredden från 1,5 till 1,9 meter, vilket ändå är mycket smalt.



Bilden visar trappan vid Götgatan 64 och den smala gångbanan.

Cirka 40 meter innan korsningen med Åsögatan avslutas cykelbanan och ett cykelfält leder fram till korsningen. Även här målas tillbakadragen stopplinje.

De delar av cykelbanorna som endast är 1,0 meter breda kommer inte att kunna skötas på ett godtagbart sätt. Med väderskydd på ena sidan och nivåskillnad på andra kan man inte sköta driften med de fordon som idag används till detta.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för cykelbanor enligt bilaga 2 uppskattas till 3 Mkr.

Kostnaden för cykelfält enligt bilaga 3 uppskattas till 0,5 Mkr.

Driftkostnaderna är större med cykelbanor än med cykelfält.

Tidsplan

Cykelbanor: anläggande juli – september 2001.

Cykelfält: anläggande maj – juni 2001.

Dessa tider är baserade på att genomförandebeslut tas vid nämndens sammanträde 01-02-20.

Kontorets förslag/synpunkter

Den största nackdelen med cykelbanorna är den betydande risken för konflikter och olyckor mellan cyklister och fotgängare. Att korsa en oreglerad cykelbana upplevs ofta som mycket obehagligt, framför allt av funktionshindrade, synskadade och äldre.

Cyklisten kommer sällan ha cykelbanan ”för sig själv”, och det finns en betydande risk att cyklisterna väljer att cykla i körbanan istället för på cykelbanan.

Vid detaljstudien av alternativet med cykelbanor har kontoret upplevt olika intressekonflikter. Gångtrafik och cykeltrafik måste skiljas åt med nivåskillnad för att öka säkerheten. Denna nivåskillnad innebär dock att varuleveranser försvåras kraftigt samt att cykelbanan, om den är smal, blir svår att snöröja och renhålla.

Cyklisten får dessutom svårare att väja för hinder eller passera en annan cyklist.

Som framgår av redovisningen av delsträckorna är det direkt olämpligt att utföra genomgående cykelbanor på hela den aktuella sträckan, utan cykelbanorna måste även i cykelbanealternativet delvis ersättas med cykelfält.

Med anledning härav och övriga negativ konsekvenser anser kontoret att cykelfält är en bättre lösning än cykelbana för samtliga trafikanter på denna del av Götgatan. Kontoret får också stöd av remissinstanserna; endast en instans av nio anser att cykelbanor skulle vara en bra lösning på denna del av Götgatan.

SLUT