



Handläggare: Per-Inge Ahlström
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 278 35
Peringe.ahlstrom@gfk.stockholm.se

2001-02-19

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Cykelbana på Gamla Essinge Broväg, genomförandebeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att utrymme för cyklar målas av på Gamla Essinge Broväg, i enlighet med redovisat förslag

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Till följd av underhållsarbeten under året på Gamla Essinge Broväg (mellan Stora och Lilla Essingen) har studerats möjligheterna att anordna separata cykelutrymmen. Bron har gångbanor på vardera sidan med en bredd på 1,5 m samt en körbanebredd på 8,0 m där fordons- och cykeltrafiken delar på utrymmet. Sträckan trafikeras med flera busslinjer (bl a stomlinje 1).

Två alternativ presenteras, se bilaga 2.

-Minskning av körbanan till 6,5 m och en cykelbana på vardera sidan på 0,75 m. Tekniska begränsningar gör att upphöjda cykelbanor bredvid befintliga gångbanor inte kan utföras på hela sträckan av bron utan cykelfält med motsvarande bredd får då anordnas på körbanan.

-Måla av ett cykelutrymme på 0,85 m på körbanan genom en väggrensmarkering varvid den kvarvarande körbanebredden blir 6,3 m.

S

Kontoret finner att utifrån stadens ambition att upprätthålla en god framkomlighet för stombussarna och med brons tekniska begränsningar för anordnandet av separata cykelbanor bör cykelutrymme iordningställas genom enbart målning i körbanan. Väggränsmarkering utförs på körbanans båda sidor, 0,85 m från kantstödet. Körbanebreddens understiger då kravet för god framkomlighet för fordonstrafiken. Men åtgärden bedöms inte i någon större utsträckning försämra framkomligheten för fordonstrafiken gentemot idag. Stora fordon får i praktiken ungefär samma manövreringsutrymme genom att vid behov kunna nyttja väggränsutrymmet vid möte mellan stora fordon såvida där inte är någon cyklist.

Förslaget innebär i huvudsak bara målningstätåtgärder och föreslås iordningställas genom omådisponering inom årets medel för cykelåtgärder. Utförande bör ske i samband med återställandet efter underhållsarbetena innevarande år.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I cykelplan 1998 redovisas anordnande av cykelbanor på ömse sidor av Gamla Essinge Broväg. Då bron under innevarande år kommer att underhållsrepareras har studerats möjligheten att inrymma separata cykelbanor i samband med reparationen.

Analys, se bilaga 1

Över Gröndalsbron har ett cykelstråk successivt iordningställts. Likaså har i samband med utbyggnaden av Tvärsparbanan anordnats cykelbana längs den nya bron mellan Alvik och Stora Essingen. Intresset från cyklister kommer genom detta att öka för att via dessa förbindelser och över Gamla Essinge Broväg komma till innerstaden. Mot centrum finns cykelbanor redan byggda från Mariebergsbron och utmed Gjørwellsgatan. Det är således önskvärt att i möjligaste mån iordningställa en bra cykelförbindelse via Gamla Essinge Broväg.

Bron mellan Stora och Lilla Essingen har en total bredd på 11,0 m mellan sidoräckena. Gångbanorna är 1,5 m på vardera sidorna och körbanan 8,0 m, där fordons- och cykeltrafik delar på utrymmet. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Fordonstrafiken är c:a 9.000 fordon/dygn och antalet cyklister kan i dagsläget uppskattas till storleksordningen 1.500 cyklar/dygn under juni månad. Bron trafikeras dagtid med två busslinjer, stomlinje 1 och linje 57 samt nattetid nr 91.

Ett samordnat utförande av ev cykelbanor och aktuella underhållsarbeten på bron skulle göra att anläggningskostnaderna minskar. Likaså blir störningarna mindre genom den totalt sett minskade byggnadstiden.

Bron har vissa tekniska begränsningar för byggandet av cykelbanor. Befintliga kantstöd är olämpliga att flytta i sidled dels vid brofogar och brunnar dels klarar bron inte av någon ökad belastning genom breddning av den upphöjda gångytan på en sträcka av c:a 100 m, på mitten av den c:a

450 m långa bron. Cykelbanor placerade på en breddad gångbanenivå måste således på vissa sträckor föras ner till körbanan. Där får då cykelutrymme anordnas i form av målade cykelfält.

Alternativa lösningar, se bilaga 2

-Smala cykelbanor kan inrymmas genom en breddning av gångbanorna med 0,75 m. Detta skulle innebära att kvarvarande körbana blir 6,5 m. Måtten innebär understandard för såväl cykeltrafiken som för fordonstrafiken gentemot önskvärda mått. För cykelbanan skulle ett mått på 1,25 m vara önskvärt och på körbanan 7,0 m. Att det mycket begränsade måttet på den upphöjda cykelbanan ändå bedöms kunna fungera utgår från att gångbanan, som har en bredd på 1,5 m, är nyttjad av gående i begränsad omfattning och att man som cyklist således oftast får en större bredd att disponera. Däremot blir det på de sträckor som cykelutrymmet förs ner till körbanan enbart ett markerat cykelfält på 0,75 m. Måttet för fordonstrafiken ligger under önskvärd bredd men överstiger minsta fungerande breddmått (6,3 m). Vid underskridande av det önskvärda breddmåttet på 7,0 m ställer det dock krav på förare av stora fordon att anpassa sin körning till varandra vid möte.

-Utrymme för cykeltrafik kan också erhållas genom att med enbart målning på körbanan begränsa trafikutrymmet. För att få ett acceptabelt cykelutrymme behöver man tillämpa minimimått för fordonstrafiken. Körbanan skulle då erhålla en bredd på 6,3 m vilket ger cykeltrafiken ett breddutrymme på 0,85 m i vardera riktningen. För att stora fordon vid behov ska ha möjlighet att disponera en större bredd än angivna 6,3 m, såvida där inte finns någon cyklist, bör avmålningen utföras som väggrensmarkering, inte som cykelfält.

Samråd

Förslaget till cykelbanor har redovisats i kontorets trafikkommitté. Där framkom förståelse för behovet av cykelutrymme över bron. Man accepterar dock inte en körbanebredd på 6,5 m, varken från SL eller nyttotrafiken. SL anser att med tanke på att sträckan trafikeras med ledbussar (stomlinje 1) måste en god standard upprätthållas på framkomligheten. Man kräver att körbanebredden inte minskas till mer än 7,0 m.

Kontorets förslag

Kontoret ser SL:s önskemål om en god framkomlighet för stombussarna som förståelig. Inte minst utifrån de satsningar som staden och landstinget gemensamt gjort för att förbättra framkomligheten för dessa linjer. Acceptabla cykelbanor kan dock inte iordningställas på bron med det föreslagna körbanemåttet. Cykelbanorna blir då enbart 0,5 m. Detta skulle till nöds kunna fungera på de sträckor där det blir upphöjda cykelbanor tillsammans med gångbanor men är för smalt där cykelbanorna övergår till cykelfält i körbanenivå.

Kontoret finner att med de begränsade måtten på bron och med de tekniska begränsningar som finns för att omdisponera gångytorna bör ett anordnande av separata cykelbanor inte ske. Ett mer skyddat utrymme för cyklisterna

S

bör dock iordningställas genom redovisat förslag till målningsmarkering av väggren, 0,85 m från kantstödet på ömse sidor. Detta ger cyklisterna ett mer skyddat utrymme än idag. Kvar för fordonstrafiken blir då 6,3 m. Måttet understiger SL:s krav på körbanebredd men vid möte får stora fordon i praktiken samma manövreringsutrymme och begränsningar som idag genom att möjligheten finns att nyttja väggrensutrymmet såvida där inte är någon cyklist. Åtgärden försämrar således inte fordonens framkomlighet men har den fördelen att cyklisterna får ett mer fredat utrymme genom att huvuddelen av fordonstrafiken förs närmare gatumitt.

Konsekvenser

-ekonomiska

Medel till åtgärder för cykeltrafiken över bron är i 3-årsprogrammet avsatta med 4 Mkr för år 2002. Förslaget innebär huvudsakligen bara målningsåtgärder. Kontoret finner att åtgärderna är kostnadsmässigt av en begränsad omfattning och att en samordning med återställandet efter broreparationerna är önskvärt. Föreslås därför att en omfördelning sker inom årets anslag för cykelåtgärder så att erforderliga medel kan disponeras.
SLUT