



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

2001-04-09

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Hamngatan, cykelfält på den södra sidan mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan, genomförandebeslut.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden fattar genomförandebeslut angående uppmålning av cykelfält på Hamngatans södra sida mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kommunfullmäktige har bl a beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras samt därutöver bl a att cykelfält skall byggas ut på Hamngatans södra sida mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan.

Kontoret föreslår ett målat cykelfält utmed kantsten och tillbakadragen stopplinje i korsningarna.

Förslaget innebär att fem parkeringsplatser försvinner samt att utrymmet för angöring minskas. Framkomlighet för buss och övrig trafik påverkas ej.

Bilaga 1: Hamngatan, befintlig situation
Bilaga 2: Hamngatan, förslag till cykelfält

UTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunfullmäktige har bl a beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras samt därutöver bl a att cykelfält skall byggas ut på Hamngatans södra sida mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan.

Denna sträcka av Hamngatan ingår som en delsträcka i den förstudie om att förlänga spårvägen från Norrmalmstorg till Centralen som behandlats i GFN.

Kontorets förslag

Förutsättningar

Hamngatan mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan trafikeras av mellan 17 000 och 19000 fordon/dygn. Vid Regeringsgatan finns separata svängande körfält i båda riktningarna och vid Kungsträdgårdsgatan är vänstersväng mot Norrlandsgatan förbjuden.

Gatan ingår i det planerade stomnätet. Idag trafikeras sträckan av buss 47 och 59. Mellan Regeringsgatan och Kungsträdgårdsgatan finns ett särskilt busskörfält i gatumitt, med hållplatser i anslutning till Västra Trädgårdsgatan. Denna sträcka av Hamngatan ingår även som en delsträcka i den förstudie om att förlänga spårvägen från Norrmalmstorg till Centralen som behandlats i GFN.

Cykeltrafiken längs Hamngatan går idag i blandtrafik. Gångtrafiken är intensiv, längs Hamngatan går under ett dygn ca 88 000 fotgängare. Körbaneutrymmet är begränsat med hänsyn till trafikmängden och busskörfält. Angöringsbehovet för av- och påstigning är mycket stort.

Sträckan mellan Västra Trädgårdsgatan och Kungsträdgårdsgatan är av stor strategisk betydelse för turisttrafiken i Stockholm. Turistbyrå är inrymd i Sverigehuset och platsen används frekvent som mötesplats och utgångspunkt för turistbussar.

För att ordna ett cykelfält längs Hamngatan krävs att utrymmet för gatans på- och avstigningszoner samt lastzoner minskas och att fem parkeringsplatser tas bort. Cykelfältet målas huvudsakligen utmed kantstenen och vid korsningarna mot Regeringsgatan och Kungsträdgårdsgatan ges cyklisterna extra utrymme genom att stopplinjen för bilarna flyttas fem meter bakåt.

Sergels Torg-Regeringsgatan

Cykelfält med 1,25 meters bredd målas närmast kantstenen.

För att ge plats åt cykelfältet flyttas refugen i sidled (ca 0,75 m norrut) och de tre körfälten närmast korsningen behålls men utförs något smalare. Fem parkeringsplatser och på- och avlastningszonen försvinner.

Cykelfält utmed kantstenen kan ge framkomlighetsproblem för cyklisterna när högersvängande fordon måste släppa över gående i korsningen med Regeringsgatan. Detta är ändå att föredra med tanke på den korta växlingssträcka som ett alternativ med cykelfält i mitten innebär.

Regeringsgatan-Västra Trädgårdsgatan

Cykelfält med 1,25 meters bredd målas närmast kantstenen.

På denna sträcka finns busskörfält och hållplats i gatans mitt. Utrymmet för cykelfältet tas från bilkörfältet, busskörfältet bibehålls. Stoppförbud gäller på sträckan.

Västra Trädgårdsgatan-Kungsträdgårdsgatan

Cykelfält med 1,25 meters bredd målas utanför av- och påstigningszonen och upphör där denna slutar.

På sträckan finns busskörfält i gatumitt och i korsningen gäller förbud mot vänstersväng mot Norrlandsgatan. På- och avstigningszonen utanför Sve-rigehuset försvinner.

Konsekvenser*Cyklister*

Den säkerhetsmässiga effekten av cykelfält jämfört med cykling i ren blandtrafik finns ej dokumenterad i Sverige. De intervjuer som genomförts med cyklister på Hornsgatan visar dock att majoriteten av cyklisterna upplever en förbättrad säkerhet efter cykelfältens tillkomst. Cykelfälten gör att cyklisterna ges ett eget utrymme. Utformningen ger god framkomlighet vid normala situationer. Cykelfält har även fördelen att den ofta besvärliga konflikten med gående på gemensamma gång- och cykelbanor undviks.

Nackdelen från cyklisternas synpunkt är att nyttan med fälten helt försvinner när bilar stannar utmed kantstenen och blockerar fältet. Då tvingas cyklisterna att väva ut och blanda sig med den övriga trafiken. På Hamngatan befaras att detta problem kommer att bli stort då resurser för att övervaka gällande regler saknas.

Gående

Gångtrafiken påverkas inte av de föreslagna cykelfälten

Buss och spårvagn

Busstrafiken påverkas inte av de föreslagna cykelfälten. Cykelfälten kräver små åtgärder som kan tas bort om spårvägen skall byggas.

Biltrafik

Körfälten blir något smalare men antalet är det samma. Nuvarande kapacitet och framkomlighet bedöms därför kvarstå.

Parkering och angöring

För att kunna få plats med ett sammanhängande cykelfält utmed Hamngatan krävs att den parkering och en viss del av den angöring som finns där idag tas bort, vilket innebär försämringar för parkering och angöring. I närheten finns dock två parkeringsgarage (Galleriangaraget och Parkaden) och all varuförsörjning till kvarteret är ordnad genom ett underjordiskt lastfar som nås från Regeringsgatan.

Utmed Kungsträdgården kommer på- och avstigningszonen vid restaurangen att finnas kvar eftersom alternativ lastplats saknas men utanför Sve-

S

rigehuset försvinner den. Detta är en frekvent mötesplats och utgångspunkt för turister.

Angöringsbehovet på sträckan är stort och om cyklisterna ska få önskvärd framkomlighet krävs övervakning för att förhindra att bilar och lastfordon blockerar cykelfältet.

Näringslivsanalys

Cykelfälten ger inga ökade fördröjningar vilket innebär att ingen ökad tidsåtgång för nyttotrafiken kan redovisas. Tillgängligheten för nyttotrafiken är oförändrad med de underjordiska lastfar som finns. Tillgängligheten för besökare med bil minskar med fem parkeringsplatser.

Samråd

Förslaget har redovisats för Brandförsvaret, Cykelfrämjandet, Cykelsällskapet, Miljöförvaltningen, Norrmalms stadsdelsförvaltning, NTF Stockholms Län, Nyttotrafikkommittén, SL, Stockholms Handelskammare, Svensk Handel, Stockholms Läns Bussbranschförening, Svenska Taxiförbundet och Regionala trafikpolisen. Synpunkterna kan sammanfattas enligt följande:

Cykelfrämjandet

Anser att förslaget är välkommet och att bilisternas medvetenhet om cyklisterna ökar och att inrättandet av tillbakadragen stopplinje är bra. Anser dock att det borde tas radikalare grepp och att 30-zon borde införas på Hamngatan.

Cykelsällskapet

Anser att sammanhängande cykelbanor ska skapas på båda sidor om Hamngatan ända ner till Nybroplan.

Miljöförvaltningen

Om cykelfälten inte är förenliga med spårvägens förlängning bör cykelfältet avvakta beslut om densamma. Det råder ingen brist på alternativa delsträckor som kan användas istället för denna korta och relativt komplicerade sträcka.

Norrmalms stadsdelsförvaltning

Förvaltningen stöder förslaget och anser att de tillbakadragna stopplinjerna är bra. Man vill även ha fler cykelparkeringar.

NTF Stockholms Län

Anser att förslaget är välkommet och att bilisternas medvetenhet om cyklisterna ökar.

Nyttotrafikkommittén

Anser att Hamngatan ska reserveras för buss, taxi och nyttotrafik.

SL

Konstaterar att förslaget inte påverkar busstrafiken men att framkomligheten på gatan är dålig.

Stockholms Handelskammare

Handelskammaren avstyrker förslaget då man anser att det inte finns möjlighet att förlägga cykelfält till Hamngatan på ett trafiksäkert sätt med bibehållen framkomlighet för övrig trafik. Man anser också att förslaget inte kommer att förbättra cyklisternas trafiksituation utan försämra trafikmiljön och framkomligheten för alla andra trafikanter.

Stockholms Läns Bussbranschförening

Stockholms Läns Bussbranschförening avstyrker förslaget med tanke på de negativa effekter det får för framförallt Turistbusstrafiken på sträckan Västra Trädgårdsgatan-Kungsträdgårdsgatan.

Regionala trafikpolisen

Anser att de föreslagna åtgärderna kommer att kräva så stora övervakningsinsatser för att freda cykelfältet att någon reell förbättring inte erhålles.

Svensk Handel, Svenska Taxiförbundet och Brandförsvaret har ej inkommit med synpunkter.

Kontorets kommentarer

Kommunfullmäktige har beslutat att cykelfält skall målas på Hamngatans södra sida mellan Sergels Torg och Kungsträdgårdsgatan. Kontoret anser efter sammanvägning av cykelfältens positiva och negativa effekter att fälten bör genomföras.

Kostnader och genomförande

Förslaget beräknas kosta 200 000 kronor och kräver inte några stora arbetsinsatser. Cykelfälten kan målas när nämnden fattat genomförandebeslut.

SLUT