



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
GFN 2001-05-29

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

2001-05-09

Till

Gatu- och fastighetsnämnden

**Cykelbanor på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget.
Inriktningsbeslut.**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut angående cykelbanor på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras samt därutöver bl a att cykelbanor ska byggas på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget.

Kontorets utredning (se bilaga) visar att det är möjligt att åstadkomma fungerande cykelbanor utan allvarliga försämringar av framkomligheten för bil och buss. Största försämringen av framkomligheten uppstår i sydlig riktning mellan Olof Palmes Gata och Kungsgatan.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras samt därutöver bl a att cykelbanor ska byggas på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget.

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. För att kunna lägga fast den framtida gatusektionen på detta avsnitt där gatuombyggnad ska ske till hösten 2001 är det viktigt att snabbt få ett beslut om hur cykeltrafiken ska hanteras på Vasagatan.

Nuvarande förhållanden

Vasagatan trafikeras idag av mellan 20 000 och 30 000 fordon per dygn och av busslinjerna 47, 53, 65 och 69. Gatan ingick tidigare i det planerade stombussnätet och linje 5 var tänkt att gå på Vasagatan. Eftersom förutsättningarna för framkomligheten har försämrats har SL tagit bort denna sträckning ur stombussnätet.

Träd är idag planterade utmed Vasagatan, i olika omfattning, från infarten till Centralplan till Gamla Brogatan.

Cykeltrafiken längs Vasagatan går idag i blandtrafik och gångtrafiken är livlig, stora fotgängarströmmar rör sig till och från centralstationen.

Idag råder parkeringsförbud på övervägande del av Vasagatan. Där inte parkeringsförbud gäller är det istället stoppförbud.

Beskrivning av kontorets förslag

Cykelbanor har studerats utmed Vasagatan. Undantaget är sträckan Norra Bantorget – Bryggargatan i sydlig riktning där cykeltrafiken istället erbjuds cykelbana och cykelfält i Östra Järnvägsgatan och Vasaplan (f.d Bryggargatan), som i huvudsak redan är utbyggd.

Det redovisade förslaget är en kombination av cykelbanor och cykelfält med tillbakadragen stopplinje i korsningarna. På vissa sträckor, framförallt vid busshållplatser, medför förslaget att cyklisterna hänvisas till breda körfält vilka ibland kan utformas som kollektivkörfält.

(Redovisningen av de föreslagna cykelbanorna och dess konsekvenser framgår av bilaga ”Beskrivning och konsekvenser – Trafik)

Riktning Tegelbacken – Norra Bantorget

Vid Tegelbacken byggs cykelbana som upphör strax innan Klara Vattugränd därefter sker cykling i blandtrafik i ett extra brett kollektivkörfält. Vid Mäster Samuelsgatan föreslås ett cykelfält mellan det separata högersvängsfältet och körfälten för trafik rakt fram. Mellan Mäster Samuelsgatan och Bryggargatan anordnas cykelbana som övergår i ett kollektivkörfält där

cyklisterna och bussarna åker sida vid sida. Från Gamla Brogatan till Kungsgatan anordnas cykelfält förbi befintlig lastzon.

Mellan Kungsgatan och Olof Palmes Gata ordnas cykelbanan genom avsmalning av motriktad körbana. För att upprätthålla framkomligheten föreslås stoppförbud söderut under högt trafik. Intill cykelbanan har redovisats en rad med nya träd. För att klara dessa krävs att vissa ledningar flyttas.

Riktning Norra Bantorget - Tegelbacken

Cykelbanan utmed Östra Järnvägsgatan når idag fram till Vasagatan via Vasaplan. Här börjar den nya cykelbanan i Vasagatan.

Mellan Bryggargatan/Vasaplan och Mäster Samuelsgatan anordnas cykelbana. Efter Mäster Samuelsgatan målas cykelfält genom korsningen och vidare förbi angöringen till Royal Viking Hotel för att sedan övergå till cykelbanan fram till Klara Vattugränd.

På resterande sträcka fram till Tegelbacken målas cykelfält mellan körfältet för högersvängande trafik mot Centralbron och körfälten mot Tegelbacken. Efter påfarten till Centralbron övergår cykelfältet i en kortare sträcka med bana för att fortsätta i ett cykelfält 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.

Förslaget innebär en breddning av körbanan in på SJ:s mark vid Centralstationen.

Konsekvenser

Konsekvenserna av cykelbanorna finns beskrivna i bilagan ”Beskrivning och konsekvenser – Trafik och kan sammanfattas i följande punkter.

- ? En utbyggnad av cykelbanor och cykelfält enligt förslaget medför inte bara stora förbättringar för cyklisterna på Vasagatan. De har även stor strategisk betydelse för cykeltrafiken i innerstaden.
- ? Utrymmet är på vissa sträckor inte tillräckligt för att rymma ett eget fält eller bana för cyklisterna. De hänvisas här till att dela extra breda kantstenskörfält med bussar.
- ? Framkomligheten för bil och buss försämras mellan Olof Palmes Gata och Kungsgatan, i sydlig riktning. Situationen för busstrafiken bedöms i övrigt inte påverkas negativt av de föreslagna cykelbanorna.
- ? Den stora trafiken vid påfarten mot Centralbron medför svårigheter för cyklisterna även om cykelfält går att ordna.
- ? Med de nya stoppförbuden försvinner möjligheten till angöring och nyttoparkering mellan Vattugatan och Klara Vattugränd (östra sidan) samt i högt trafik mellan Olof Palmes Gata och Kungsgatan (västra sidan).

Näringslivsanalys

Cykelbanorna innebär ökade fördröjningar mellan Olof Palmes Gata och Kungsgatan vilket innebär ökad tidsåtgång för nyttotrafiken. Tillgängligheten för angöring utmed gatan och för de som har nyttokort försämras i och med att vissa parkeringsförbud övergår till stoppförbud. Antalet parkeringsplatser förändras inte.

Samråd

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

- ? Positivt med sammanhängande cykelstråk. (NTF, Miljöförvaltningen, Cykelbranschrådet)
- ? Kontorets förslag till utformning anses bra om vissa mindre förslag till förändringar tas i beaktande. (Cykelbranschrådet, Norrmalms stadsdelsförvaltning, Stockholms Läns Bussbranschförening, Trafikpolisen.)
- ? Bra att cyklister leds ut i gatan inför korsningar och övergångsställen. (NTF)
- ? Behovet av utrymme för uppläggning av snö måste tillgodoses. (Norrmalms stadsdelsförvaltning)
- ? Förslaget bör kompletteras med att införa 30-zon på Vasagatan. (Cykelbranschrådet)
- ? Förslagets blandning av cykelbana, cykelfält och cykling i kollektivkör-fält innebär en rörig lösning som inte är positiv för trafiksäkerheten. (Svensk Handel)
- ? Cykelbanorna bör så långt som möjligt anläggas genom att trottoarernas utrymme utnyttjas. Säkerheten för cyklisterna blir då bättre. Att i denna centrala del och mycket centrala gata blanda cyklister med bilar, bussar etc är inte en klok åtgärd. (Norrmalms stadsdelsnämnd)
- ? Det är inte rimligt att anlägga cykelbanor eller cykelfält på Vasagatan mot bakgrund av en seriös avvägning mellan olika trafikslag, även om det vore bra med en cykelförbindelse på just denna sträcka. (Stockholms Handelskammare)
- ? Tre meter är för smalt för större fordon. (Nyttotrafikkommittén, SL, Stockholms Handelskammare)
- ? Förslaget försämrar ytterligare kollektivtrafikens villkor på Vasagatan. (SL)

Brandförsvaret, Cykelsällskapet, och Svenska Taxiförbundet har ej inkommit med synpunkter.

Kontorets kommentarer

Kommunfullmäktige har beslutat att cykelbanor skall byggas på Vasagatan mellan Tegelbacken och Norra Bantorget.

Kontoret anser efter sammanvägning av förslagets positiva och negativa effekter att cykelbanorna och fälten bör utföras.

Kostnader och genomförande

För att kunna lägga fast den framtida gatusektionen vid Mäster Samuelsgatan och Gamla Brogatan där ombyggnad ska ske till hösten 2001 är det viktigt att snabbt få ett inriktningsbeslut om hur cykeltrafiken ska hanteras på Vasagatan.

Förslaget beräknas kosta 4,5 mkr. I denna kostnad ingår inte de ombyggnader som sker vid Mäster Samuelsgatan och Gamla Brogatan, på denna sträcka är enbart markkompletteringar för ny cykelbana inräknat. I den beräknade kostnaden för cykelbaneutbyggnaden ingår inte heller kostnader för belysning, trafiksignaler, eventuella gångbaneupprustningar, och tillgänglighetsåtgärder.

Cykelbanan utmed hela Vasagatan kan börja byggas under 2002 och kontoret återkommer med förslag till genomförandebeslut.

SLUT