



Handläggare: Lisa Enarsson
Tfn: 08-50808068

Kungsholmens stadsdelsnämnd
sammanträde 2006-02-16

Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Göran Månsson
stadsdelsdirektör

Thomas Levin
verksamhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden har arbetat fram ett förslag till ny cykelplan för Stockholms innerstad. Planen omfattar bl.a. nya stråk, upprustning av befintliga cykelbanor och platser samt åtgärder vad gäller trafiksignaler, cykelparkering m m. Ambitionen är att, tillsammans med cykelplanen för ytterstaden, göra Stockholm till en av Europas bästa cykelstäder och skapa ett sammanhängande cykelvägnät av hög standard vad gäller säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Genomförandetiden för planen föreslås till 10 år och investeringsvolymen är ca 450 mnkr.

På Kungsholmen och Essingeöarna planeras en utökning av cykelbanor i första hand på Essingeringen, Lindhagensgatan, Rålambsvägen, Kungsholmsgatan och Drottningholmsvägen.

Förvaltningen tillstyrker merparten av de åtgärder som föreslås men betonar samtidigt att cykelbanor måste byggas på annat sätt än t.ex. på Sankt Eriksgatan om det ska vara möjligt att vinterväghålla dem.

Synpunkter på förslaget till cykelplan ska vara Trafikkontoret tillhanda senast 2006-02-28. Remissen finns i sin helhet på www.stockholm.se/trafikkontoret. Där finns även Cykelanalys Stockholm Kungsholmen, under rubriken rapporter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen Gemensam service

Bakgrund

Trafiknämnden har tagit fram förslag till en ny cykelplan för innerstaden. Den senaste cykelplanen för innerstaden antogs av gatu- och fastighetsnämnden 1998. Åtgärderna i den har bidragit till att cykeltrafiken har ökat kraftigt. Potentialen för en ytterligare ökning är stor eftersom 80 % av arbetsresorna i Stockholms stad är kortare än en mil och hälften av dem som redan cyklar har en resa på minst nio kilometer.

Målen i planförslaget är att

- cyklandet i Stockholm ska öka under alla tider på året
- trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras. På sikt ska ingen cyklist dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Planeringsprinciper

Cykelnätet ska vara sammanhängande, enhetligt och överblickbart. Innerstadsgator med hastighetsbegränsningen 50 km/timmen ska förseas med cykelbanor eller cykelfält. Lokalgatorna med hastighet 30 km/timmen anses oftast tillräckligt säkra för blandtrafik. Enkelriktade gator bör om så är möjligt tillåtas för motriktad cykeltrafik. Färgad beläggning ska användas i större korsningar för att tydliggöra var cyklisterna ska åka.

Automatisk detektering av cyklister ska finnas både i blandtrafik och på cykelbanor så att trafiksignalerna slår om till grönt. Cykelbanorna och vägvisningen ska inspekteras och underhållas kontinuerligt. Antalet cykelparkeringar ska öka och ett cykelparkeringstal föreslås tas fram för bygglovgivning.

Vid planering av nya områden föreslås en separat cykelplan tas fram. Diskussioner med SL föreslås för att utöka möjligheterna att ta med cykeln i kollektivtrafiken.



DNR 305-711-05

SID 3 (6)

Föreslagna åtgärder på Kungsholmen och Essingeöarna Nya länkar

Prioritet 1

- Essingeringen: Dubbelriktad cykelbana från Gamla Essinge Broväg till tvärspårvägens station Stora Essingen med anslutning till befintlig cykelbana längs Badstrandsvägen mot Gröndalsbron. (350 m).
- Lindhagensgatan: Enkelriktade cykelbanor mellan Kellgrensgatan och Hornsbergs Strand (2x600 m)
- Rålambsvägen: Cykelbanor längs gatans breda del mellan Gjørwellsgatan och Viktor Rydbergs Gata. (2x500 m)
- Kungsholmsgatan: Cykelbana på norra sidan från Bolindersplan till Kungsbro Strand. (200 m)
- Hantverkargatan: Trafikmängderna bör reduceras genom ytterligare restriktioner för motorfordonstrafik.
- Drottningholmsvägen: Fridhemsgatan-S:t Eriksgatan. Enkelriktad cykelbana på södra sidan (100 m). Eventuellt cykelfält på norra sidan (100 m).

Prioritet 2

- Gjørwellsgatan: Cykelfält från Fyrverkarbacken till Rålambsvägen för att ta hand om raktframgående cykeltrafik (50 m).
- Kellgrensgatan: Enkelriktade cykelbanor (2x250 m).
- S:t Göransgatan: Cykelbanor på delen Welanders Väg-Mariedalsvägen. (2x700 m)
- Mariedalsvägen: Cykelfält mellan S:t Göransgatan och Hornsbergs Strand. (2x150 m)
- S:t Eriksgatan: Cykelbanor mellan Drottningholmsvägen och Hantverkargatan. (2x100 m)

Prioritet 3

- Rålambsvägen: Eventuellt cykelfält från Viktor Rydbergs Gata till Frödingsvägen (2x500 m).
- Scheelegatan: Cykelfält mellan Bergsgatan och Kungsholmsgatan (2x150 m).
- Kungsholmsgatan: Eventuellt cykelfält på delen Kungsbro strand-Scheelegatan (2x250 m).



DNR 305-711-05

SID 4 (6)

Sträckor som behöver rustas upp

Prioritet 1

- Norr Mälarstrand: (8 Mnkr) Breddning, siktröjning, belysning, förbättring av passager bl.a. vid Kungsholms Torg.
- Gamla Essinge Broväg: (10 Mnkr) Ändring av sektionen på bron för att förbättra cykelbanan.

Prioritet 2

- Hornsbergsstrand: (3 Mnkr) Breddning av cykelbanan på delen Ekelundsbron-Igeldammsgatan (450 m).
- Rålambshovsparken: Tydliggör cykelnätet i första hand under Gjörwellsgatan. Tydligare skyltning och markeringar.
- Kungsholms Strandstig: (2 Mnkr) Breddning

Prioritet 3

- Lilla Västerbron: (5 Mnkr) Breddning av cykelbanorna över hela bron.
- Kungsholms Strand: (1 Mnkr) Återinför hastighetsdämpning på den del där man måste cykla i körbanan.

Platser och korsningar som behöver förbättras på Kungsholmen är: Lindhagensplan, Västerbroplan, Kungsbroplan, Fleminggatan-Carl Gustav Lindstedts gata samt Kungsholms Strand-Igeldammsgatan.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen anser att förslaget till ny cykelplan är bra. Cykeltrafiken kan komma att öka kraftigt till våren med anledning av försöket med trängsel-skatt. Breddningar av cykelbanor och cykelfält kan mot den bakgrunden vara önskvärt på platser där detta är möjligt.

De planeringsprinciper som redovisas är genomtänkta. Det är viktigt att undersöka möjligheterna till cykelbana/fält i motsatt riktning på enkelrik-tade gator samt förändring av trafiksignalerna för att minska cyklisternas överträdelser av trafikreglerna. Trafiksignalerna vid Västerbroplan är ett exempel där det fungerar dåligt. En cyklist som kommer från Drottning-holmsvägen som ska vidare över till Stora Västerbron får ofta vänta på rött för att komma över den första delen av Rålambsvägen medan den andra delen slår om till grönt två gånger. Även trafikljusen över Drottningholms-vägen vid Fridhemsgatan är dåligt justerade för cyklister och fotgängare.

Snöröjningen av cykelbanorna försvåras av nivåskillnader samt parkerade bilar. Den typ av cykelbanor som på senare år byggts längs centrala gator som t.ex. S:t Eriksgatan går inte att vinterväghålla till rimliga kostnader. Vid nybyggnation av cykelbanor vill förvaltningen bestämt avråda från

denna modell. Det är då betydligt bättre att hänvisa cykeltrafik till andra gator eller anlägga cykelfält.

Om staden väljer att investera i en ombyggnad av Gamla Essinge brovägs bro menar förvaltningen att man bör undersöka förutsättningarna att lägga all gång- och cykeltrafik samlat på bron ena sida. Bron är väldigt smal och det är svårt att vinterväghålla bägge gång- och cykelbanorna med rimlig standard.

Fler cykelparkeringar är en viktig förbättring för cyklisterna och helst bör de placeras under tak, där så är möjligt. Förvaltningens uppfattning är att ett system med låncyklar inte får innebära att möjligheterna att parkera den egna cykeln som används varje dag försämras.

En cykelparkeringsnorm vid bygglovgivning kan vara bra. Lika viktigt som möjligheten att parkera cykeln i anslutning till arbetsplatser och kommunikationspunkter är dock att parkera den säkert i anslutning till bostaden. Bra cyklar blir ofta stulna om de står ute nattetid. Cyklar som är fastlåsta i trafikmärkesstolpar eller papperskorgar utgör också ett allvarligt hinder för gatuhållning och snöröjning.

Förvaltningen anser att vägvisningen bör hålla samma standard i ytterstaden som i innerstaden för att öka tryggheten att cykla till okända områden i staden. Att ta med cykeln i kollektivtrafiken skulle underlätta för att ta sig långa sträckor.

De åtgärder som föreslås på Kungsholmen och Essingeöarna ger till stor del ett sammanhängande cykelnätverk, men det saknas vissa bitar. De åtgärdsförslag som finns i den genomförda cykelanalysen 2003, borde beaktas bättre. En uppföljning av den borde genomföras med respektive stadsdelsnämnd. Cykelanalyser borde upprepas var 5 år.

- Cykelbanan på östra sidan av Lilla Västerbron bör förlängas hela vägen till Drottningholmsvägen som föreslagits i cykelanalysen. Det är livsfarligt för cyklister att tvingas ner i blandtrafik med de blåa bussarna precis i kurvan.
- De planerade cykelfälten på Scheelegatan bör dras hela vägen upp till Barnhusbron.
- Cykeltrafiken från Sankt Eriksgatan mot Västerbron bör i första hand hänvisas att åka via den nya cykelbanan i riktning mot trafiken på Sankt Göransgatan och vidare på Fridhemsgatan. Trafiksituationen vid busshållplatserna på Drottningholmsvägen är för farlig för att leda förbi cyklister om inte en cykelbana går att få till. Den nya cykelbanan på Sankt Görangatan finns inte utritad på cykelplanen!
- Cykelfälten borde fortsätta på Mariebergsgatan från Fleminggatan till Drottningholmsvägen.



DNR 305-711-05

SID 6 (6)

Vid upprustning av Norr Mälarstrand bör kurvorna vid bensinstationen och vändplanen söka rätas ut. Förutom tydligare markering var cykel- respektive gångvägarna är i Rålambshovsparken, bör cykelvägen till cykel- och gångbron planas ut. Det känns provisoriskt med den nuvarande lilla kullen man ska passera.

Kungsbroplan bör även förbättras för cyklister som kommer från Kungsbro strand på väg mot Fleminggatan, vilket påpekades i cykelanalysen.

Den nybyggda rampen till Tranebergsbron från Nordenflychtsvägen är mycket besvärlig för cyklister och den bör ses över under planperioden.

Avslutningsvis saknar förvaltningen en tydlig tidplan för genomförande av de olika åtgärderna.

Bilagor

Cykelplanen och cykelanalysen finns komplett tillgängliga hos registratör och på nätet www.stockholm.se/trafikkontoret.