



Handläggare: Kristina Pavek
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 61
Kristina.pavek@gfk.stockholm.se

2000-03-16

Dnr 99-322-775

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Cykelbanor på Birger Jarlsgatan, inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets förslag till utformning av cykelbanor på Birger Jarlsgatan.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetskontoret har på nämndens uppdrag utrett möjligheten att anlägga cykelfält och -banor längs Birger Jarlsgatan från Nybroplan till Roslagstull.

Kontorets utredning visar att det är möjligt att bygga säkra och attraktiva cykelbanor från Stureplan till Jarlaplan utan att påverka framkomligheten för övriga fordonstrafikanter nämnvärt. På sträckan mellan Stureplan och Runebergsgatan läggs enkelriktade cykelbanor utanför befintlig trädrad och på sträckan mellan Runebergsgatan och Jarlaplan innanför ny trädrad.

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2001-01-23\Tjut\18.doc

Bilaga 1: Cykelprogram 1999 för innerstaden, inriktningsbeslut.

Protokollsutdrag från Gatu- och fastighetsnämndens sammanträde den 1 juni 1999.

Bilaga 2: Trafikutredning: Cykelbanor – fält på Birger Jarlsgatan. April 2000.

Bilaga 3: Remissammanställning; Cykelbanor på Birger Jarlsgatan. Dec 2000.

S

Kontoret föreslår vidare att cykling sker i blandtrafik mellan Nybroplan och Stureplan, samt att stråket leds via Roslagsgatan från Jarlaplan till Roslagstull.

Kostnaden för ett utförande enligt kontorets förslag uppgår till ca 18,5 miljoner kronor.

Utbyggnaden kan börja våren 2002 och avslutas hösten 2003.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade under sommaren 1999 kontorets förslag till inriktningsbeslut för Cykelprogram 1999 och gav därvid kontoret uppdraget att studera cykelbanorna på Birger Jarlsgatan ytterligare. Se bilaga 1.

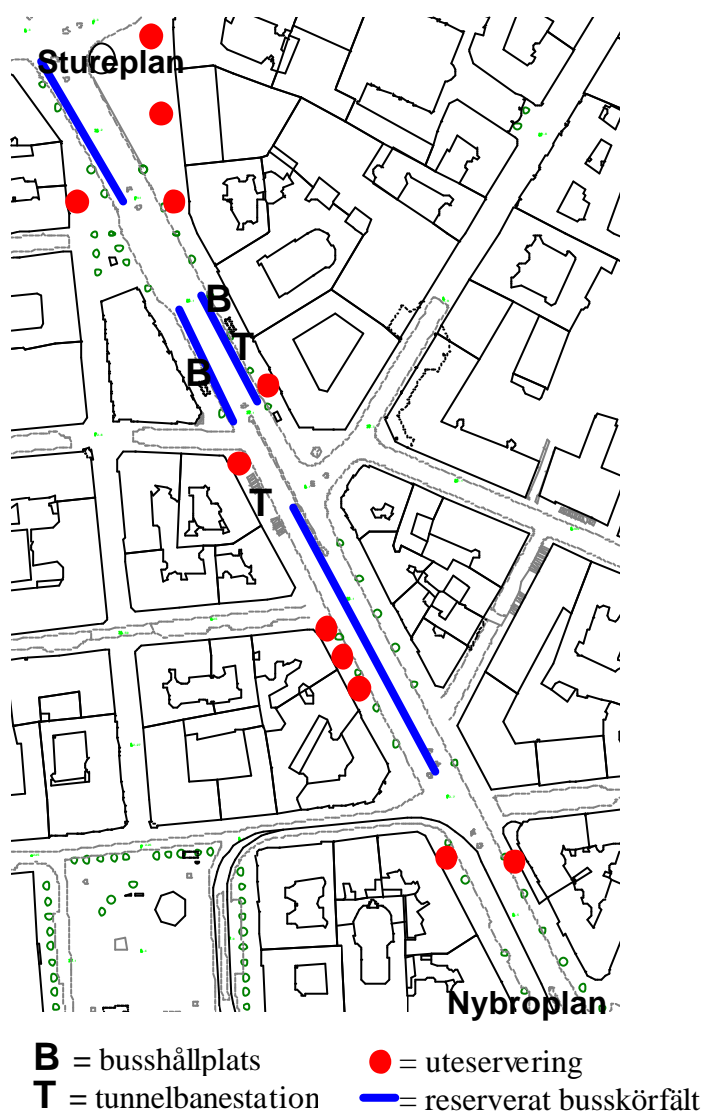
En utredning som visar hur cykelbanor och -fält skulle kunna anläggas på Birger Jarlsgatan mellan Nybroplan och Roslagstull enligt nämndens önskemål har därför gjorts. Utredningen bifogas (bilaga 2).

Samråd

Samråd har skett med ett antal remissinstanser, varav de flesta är positiva till cykelbanor på Birger Jarlsgatan mellan Stureplan och Jarlaplan samt anser att det är positivt för trafiksäkerhet och miljö. Remissammanställningen framgår av bilaga 3.

Del 1: Nybroplan – Stureplan

Översikt över Birger Jarlsgatan mellan Nybroplan och Stureplan



Kontoret har i enlighet med nämndens uppdrag undersökt två alternativa lösningar på denna sträcka; dubbelriktad cykelbanan på den östra sidan om Birger Jarlsgatan och enkelriktade cykelfält.

För att bäst knyta an till befintliga cykelöverfarter och cykelbanor vid Nybroplan placeras den *dubbelriktade cykelbanan* på den östra sidan om Birger Jarlsgatan i ett läge utanför trädraden (innanför trädraden finns uteserveringar, tunnelbaneuppgångar, busshållplatser, cykelställ med mera varför det är omöjligt att rymma en dubbelriktad cykelbana där). Cykelbanan medför bland annat att befintliga last-, på- och avstigningszoner måste flyttas in mellan träden samt att granitmuren vid Stureplan måste flyttas. Vid Smålandsgatan uppstår konflikt med den buss som svänger vänster upp på Birger Jarlsgatan eftersom bussen sveper över cykelbanan. Kopplingarna mellan den dubbelriktade cykelbanan och omgivande enkelriktade cykelstråk

blir komplicerad och oattraktiv för cyklister i alla korsningar. Likaså uppstår konflikter mellan befintlig möblering (cykelställ med mera) där lastzoner flyttas upp på gångbanan.

Kontorets kommentarer och förslag: De konflikter som uppstår mellan cyklister på dubbelriktad cykelbana och fordon vid last-, på- och avstigningszonerna anses allvarliga, likaså de mellan cyklisterna och de mängder av fotgängare som rör sig över Birger Jarlsgatan. Att bussen sveper in över cykelbanan är inte acceptabelt. Trafiksäkerhetsmässigt är en dubbelriktad cykelbana sämre i korsningar, eftersom cyklisterna kommer från ett håll som inte förväntas av bilisterna samt eftersom kopplingarna mellan den dubbelriktade cykelbanan och de enkelriktade i övrigt blir komplicerade. Sammanfattningsvis anser kontoret inte att en dubbelriktad cykelbana bör byggas utmed denna sträckan.

Vidare har *cykelfält/banor invid kantstenen på ömse sidor* om Birger Jarlsgatan undersökts (cykelbanor och cykelfält tas samma utrymme i anspråk, däremot kan cykelbanor anses som mer trafiksäkra och mer permanenta men är svårare att snöröja/renhålla samt dyrare att anlägga). Observera att detta inte är samma lösning på cykelfältet som till exempel på Fleminggatan, där cykelfälten ligger utanför angörande fordon. Den dispositionen är inte möjlig här eftersom utrymme ej kan tas från körbanan utan att framkomligheten försämras kraftigt.

För att cykelfält eller -banor skall få plats har därför angöringsplatserna förkortats till ca 10 meter och lagts in mellan träden på den östra sidan av gatan, där behovet är som störst av lastzoner. En lastzon bör vara 20 meter lång för att man skall kunna angöra på ett trafiksäkert sätt i plats mellan cykelfält och gångbana. Detta kan inte uppnås på sträckan utan att vissa träd behöver tas ned. Längs sträckan finns 11 uteserveringar, av vilka flera skulle behöva omprövas om lastzoner läggs mellan träden, eftersom detta även innebär att gångbanan blir trängre.

Bussen som kommer från Smålandsgatan och svänger vänster in på Birger Jarlsgatan sveper över cykelfältet/banan. Detta innebär ett trafiksäkerhetsproblem för cyklisterna, varför cyklingen bör övergå till blandtrafik längs aktuell sträcka. Likaså övergår fälten/banorna till blandtrafik över busshållplatserna på ömse sidor av gatan.

Kontorets kommentar och förslag: Utbyggnaden av cykelfält/-banor innebär att distributionsmöjligheterna försämras, eftersom flertalet lastfickor minskas till 10 meter. Risken för uppställning på cykelfält är stor. Risken för skador på träden är också stor, även om pollare används som stamskydd. Vidare behöver vissa träd fällas för att angöring skall kunna ske på godtagbart sätt. På grund av befintliga busskörfält som bör vara kvar blir cykelfälten inte sammanhängande. Flera uteserveringar kan komma att behöva tas bort då lastzonerna flyttas upp på gångbanan.

Sammantaget anser inte kontoret att de vinster som cykelfält eller -banor på denna del av Birger Jarlsgatan skulle innebära i form av bitvis reserverat utrymme, överväger alla negativa konsekvenser. Trots den stora mängden

fordon på gatan är hastigheterna inte speciellt höga, varför kontoret anser att cykelstråket kan gå i blandtrafik längs del 1.

Del 2: Stureplan – Engelbrektsplan

De två busshållplatser som idag ligger norr om Stureplan planeras att tas bort av SL. En sådan åtgärd skulle medge *cykelbanor utanför trädraden* på ömse sidor av gatan. Flyttas befintlig last-, på- och avstigningszon in i en ficka kan cykelbanan norrut bli genomgående ända fram till Engelbrektsgatan.

Vid Norrlandsgatan fick kontoret i uppdrag att studera ett tydligt markerat cykelfält mellan högerfilen mot Norrlandsgatan och huvudfilen i sydgående riktning samt en flyttning av gatans mittlinje för att möjliggöra en cykelbana i norrgående riktning:

Cykelfältet kan börja i en tillbakadragen stopplinje vid trafiksignalen norr om Engelbrektsgatan och fortsätta mellan högergående och rakt framgående körfält vid Norrlandsgatan. Cykelfältet innebär dock en komplicerad trafiksituation för cyklisterna, speciellt då man har grönt i signalen och inte hinner ut i cykelfältet innan bilarna börjar passera.

På sträckan vid Norrlandsgatan söderut har förutom cykelfält även cykelbanor studerats:

Cykelbana i sydgående riktning är möjlig utanför trädraden fram till Norrlandsgatan där en ombyggnad sker så att cykelöverfarten korsar körbanan så vinkelrätt som möjligt. Förslaget är att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt men kan också medföra att cyklisterna får vänta innan de kan komma över Norrlandsgatan. Det innebär också en viss fördröjning för fordonstrafiken, på grund av mindre kurvradier.

Kontorets kommentarer och förslag: Under förutsättning att busshållplatserna tas bort kan cykelbanor byggas utanför träden på bägge sidor om Birger Jarlsgatan längs hela sträckan, utan att framkomligheten försämrans märkbart. En lösning med cykelbana vid Norrlandsgatan är att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt, men kan komma att kräva en trafiksignalering av korsningen. Detta kan i sin tur påverka framkomligheten negativt inte bara på Birger Jarlsgatan, men även på Engelbrektsgatan.

Förslaget innebär att befintlig angöring måste dras in innanför cykelbanan, vilket innebär en ökad risk för cyklisterna eftersom bilister måste korsa cykelbanan vid in- och utfart.

Del 3: Engelbrektsplan – Runebergsgatan

Kontorets uppdrag var att utmed denna sträcka hitta en lösning för cykelbana utanför trädraden för att inte konkurrera med utrymmet för uteserveringarna. Skall detta klaras utan att antalet körbanor eller angöringsplatser minskar blir cykelbanan väldigt smal. Dessutom måste angöringen läggas mellan träden på den östra sidan mellan Eriksbergsgatan och Runebergsga-

tan. Cykelbanan övergår till busskörfält på sträckan närmast Runebergsgatan. Utmed sträckan skall träd planteras enligt trädplanen.

Kontorets kommentarer och förslag: Indragen angöring innebär en ökad risk för cyklisterna eftersom bilister måste korsa cykelbanan vid in- och utfart till fickorna. Cykelbanorna blir bitvis smala, vilket kan innebära att snabba cyklister inte använder cykelbanan utan cyklar på körbanan samt att renhållning och snöröjning försvåras. Framkomligheten eller möjligheten att angöra och parkera påverkas inte nämnvärt.

Totalt sett anser kontoret att trafiksäkerhetsvinsterna för cyklister blir stora och föreslår att enkelriktade cykelbanor anläggs utanför trädraden längs denna del.

Del 4: Runebergsgatan – Jarlaplan

Kontoret föreslår cykelbanor innanför träden längs denna sträckan. Cykelbanor kan inrymmas utan att framkomligheten eller angöringsmöjligheterna försämras märkbart. Likaså kan träd planteras enligt trädplanen.

Del 5: Jarlaplan – Roslagstull

Kontoret har tidigare föreslagit att cykelbanorna bör kopplas till Roslagsgatan, som erbjuder ett gent och trafiksäkert alternativ till Birger Jarlsgatan. I nämndens beslut gavs dock uppdraget att ta reda på antalet slut- och besöksmål på Birger Jarlsgatan respektive Roslagsgatan samt att utreda konsekvenserna av cykelbanor på Birger Jarlsgatan.

Kontoret har därför kartlagt samtliga verksamheter på bägge gatorna och gjort en bedömning av hur ofta de besöks. Kartläggningen visar att antalet slut- och besöksmål är stort sett de samma. Dock är antalet verksamheter som besöks vid ett flertal gånger per dag drygt dubbelt så många på Roslagsgatan om på Birger Jarlsgatan.

Roslagsgatan trafikeras av mellan 1 000 och 6 000 fordon/dygn, att jämföra med Birger Jarlsgatans 17 000 –30 000 fordon/dygn. Roslagsgatan är hastighetssänkt till 30 km/h inom Sibirienområdet.

En översikt av cykelvägar kopplade till det aktuella stråket visar att Roslagsgatan är ett fullgott alternativ för de cyklister som är på genomfart.

Nämnden vill se konsekvenserna av en cykelbana innanför träden söderut och utanför träden norrut på Birger Jarlsgatan. För att inrymma en cykelbana utanför trädraden måste ett körfält tas i anspråk. Detta leder till stora kapacitetsproblem med köer som följd. Framkomlighetssvårigheter uppstår främst kring Odengatan. Vidare behövs alltid två körfält i tillfarterna till korsningarna utmed sträckan, vilket medför en växelvis indelning av körbanan (ett norrgående och två sydgående körfält alterneras med två norrgående och ett sydgående körfält). Att mittlinjen svajar i längdriktningen är inte att föredra ur estetisk synvinkel och kan vara svårt att förstå för fordonsförare.

Kontorets synpunkter och förslag: Oavsett om en lösning väljs där cykelbanan ligger innanför eller utanför trädraden kommer kapacitetsproblemen i korsningen Odengatan/Birger Jarlsgatan bli för stora. Kontoret anser inte att det är möjligt att bygga attraktiva, säkra och sammanhängande cykelbanor på Birger Jarlsgatan längs denna sträcka i dagsläget.

Om kopplingen av cykelbanor vid Jarlaplan utformas på ett sådant sätt att det upplevs som enkelt och gent att ta sig över på Roslagsgatan anser kontoret att Roslagsgatan erbjuder ett säkrare, trevligare och minst lika snabbt alternativ för cyklister.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för respektive del kan uppskattas till:

Del 1 (Nybroplan-Stureplan): enkelriktade cykelfält	0,9 Mkr
Del 2 (Stureplan – Englebredsplan):	4,5 Mkr
Del 3 (Englebredsplan – Runebergsgatan):	7 Mkr
Del 4 (Runebergsgatan – Jarlaplan):	6,5 Mkr
Del 5 (Jarlaplan – Roslagstull):	
via Roslagsgatan	0,5 Mkr
via Birger Jarlsgatan	11 Mkr

Totalkostnaden för cykelbanor mellan Nybroplan och Roslagstull med alternativet via Roslagsgatan uppskattas till 19,4 miljoner kronor. Väljs alternativet via Birger Jarlsgatan uppgår kostnaderna till 29,5 miljoner kronor.

Driftskostnaderna ökar dessutom då man anlägger cykelbanor.

Kontorets förslag

Gatu- och fastighetskontoret anser att man bör bygga cykelbanor på Birger Jarlsgatan mellan Stureplan och Jarlaplan. Delen mellan Nybroplan och Stureplan bör gå i blandtrafik, och sträckan mellan Jarlaplan och Roslagstull i blandtrafik via Roslagsgatan. Flertalet av remissinstanserna instämmer i kontorets synpunkter.

Kostnaden för cykelbanor på Birger Jarlsgatan, enligt kontorets förslag, blir 18,5 miljoner kronor.

Preliminär tidsplan

Med tanke på att byggnationen av cykelbanor på Sveavägen påverkar trafiken även på Birger Jarlsgatan, bör dessa två utbyggnader inte sammanfalla. Cykelbanorna på Sveavägen planeras färdigställas hösten 2001, varför byggnationen av cykelbanorna på Birger Jarlsgatan inte bör börja förrän våren 2002. För att kopplingen mellan cykelbanorna på Birger Jarlsgatan och Roslagsgatan skall fungera bör utbyggnaden börja i den norra delen. Dessutom bör man under jubileumsåret 2002 inte ha stora byggarbetsplatser kring Stureplan och Englebredsplan vilket också talar för att utbyggnaden bör starta i den norra delen. Cykelbanorna skulle då kunna färdigställas under hösten 2003.

SLUT