



Handläggare: Örjan Widaeus
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 261 98
orjan.widaeus@gfk.stockholm.se

2001-09-04

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Cykelbanor på Torsgatan mellan Odengatan och Karlbergsvägen. Inriktningsbeslut

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden fattar inriktningsbeslut angående cykelbanor på Torsgatan mellan Odengatan och Karlbergsvägen.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager

SAMMANFATTNING

Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras vilket bl a innebär utbyggnad av cykelbanor på Torsgatan i hela sin sträckning. Cykelbanor i form av enkelriktade banor har byggts ut på sträckorna mellan Norra Bantorget och Lokstallsgatan samt mellan Karlbergsvägen och Solnabron.

Kontoret har för delen Odengatan-Karlbergsvägen tagit fram en utredning (se bilaga) som visar att det är möjligt att åstadkomma fungerande cykelbanor utan allvarliga försämringar av framkomligheten för kollektiv- och den allmänna trafiken.

UTLÅTANDE

Bakgrund

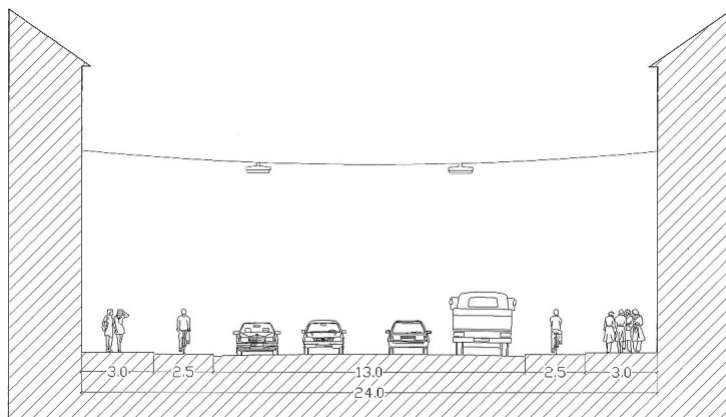
Kommunfullmäktige har beslutat att Cykelplan 1998 skall genomföras. I planen ingår en utbyggnad av cykelbanor i Torsgatans hela sträckning. Enkelriktade cykelbanor är utförda på hela sträckan utom mellan Lokstallsgatan och Karlbergsvägen. På avsnittet mellan Lokstallsgatan och Odengatan alltså vid Sankt Eriksplan planeras en utbyggnad av cykelbanorna i samband med genomförandet av Sankt Eriksplans upprustning som beräknas vara klar under 2004. Genomförandebeslut om detta togs i GFN 2000-01-25.

Nuvarande förhållanden

Torsgatan trafikeras av mellan 14000 och 16000 fordon/dygn och av busslinjerna 516,526,559 och 509 samt av stomlinje 3. I cykelräkningar som utförts på Torsgatan vid Norra Bantorget passerade under en 6-timmarsperiod c:a 1500 cyklist. Norr om Sankt Eriksgatan finns hållplatsområde för samtliga linjer i riktning norrut. I andra riktningen finns hållplats för avstigning för linjerna 516,526 och 559. Flygbussarna mot Arlanda har hållplats norr om Odengatan men den planeras att flytta till ett hållplatsläge söder om Odengatan. Cykeltrafiken längs Torsgatan går idag i blandtrafik. Stoppförbud gäller under högtrafiktid och övrig tid gäller parkeringsförbud. Vänstersvängförbud råder i korsningen Torsgatan-Sankt Eriksgatan.

Beskrivning av kontorets förslag.

Cykelbanorna skapas genom att en del av nuvarande utrymme för både gångtrafik och körtrafik tas i anspråk. En principsektion föreslås med två körfält á 3,25 m i varje riktning. Cykelbanorna görs 2,5 m inklusive säkerhetszon 1,0m (för uppslag av bildörrar mm). Gångbanorna utförs 3,0 m. De idag gällande lokala trafikföreskrifterna kommer i princip att gälla även efter ombyggnaden. Då det gäller de temporära stoppförbuden får efter genomförandet övervägas om de behöver utvidgas i tid för att kunna hålla bra framkomlighet för bil- och kollektivtrafiken.



Figur 1 Principsektion

Riktning Odengatan-Karlbergsvägen

Mellan Odengatan och Sankt Eriksgatan föreslås utformningen enligt principsektionen. Den befintliga hållplatsen för Arlandabussarna kommer enligt planerna för Sankt Eriksplan att flyttas söder om Odengatan. I korsningen Torsgatan-Sankt Eriksgatan anvisas cyklisterna att färdas via övergångsstället/cykelöverfarten över Sankt Eriksgatan.

På avsnittet mellan Sankt Eriksgatan och Karlbergsvägen förslås endast ett körfält för allmänna trafiken. Då det är hållplatsområde i princip på hela sträckan förslås ingen cykelbana. Förslaget är istället att anordna ett kollektivkörfält på 4,0 bredd som cyklisterna kan rymmas inom även om buss står vid hållplats. Busshållplatsen för stomlinjen kommer att utföras med röd betong.

Gångbanan föreslås att breddas vid hållplatsen till 5,0 m och förses med väderskydd.

Riktning Karlbergsvägen-Odengatan

Mellan Karlbergsvägen och Sankt Eriksgatan förslås en utformning enligt principsektionen. Den avstigningshållplats som finns för linjerna 516,526 och 559 planeras att flyttas till ett hållplatsläge efter Odengatan vid Sankt Eriksplan.

I korsningen Torsgatan- Sankt Eriksgatan föreslås cyklisterna att färdas via cykelöverfart/övergångsställe över Sankt Eriksgatan.

Mellan Sankt Eriksgatan och Odengatan finns särskilda behov av lastzoner. Den idag befintliga lastzonen vid glasmästeriet föreslås ligga kvar. Cyklisterna föreslås att föras på ett 0,75m brett cykelfält utanför lastzonen för att undvika konflikter mellan angörande fordon och cyklister. Efter lastzonen färdas cyklisterna i ett cykelfält på 1,25 m bredd fram till korsningen. På övrig sträcka föreslås utformning enligt principsektion.

Konsekvenser

Konsekvenserna av cykelbanorna/cykelfälten finns beskrivna i bilaga och kan sammanfattas i följande punkter.

- ? En utbyggnad av cykelbanor och cykelfält enligt förslaget medför inte bara stora förbättringar för cyklisterna på Torsgatan. De har även en strategisk betydelse för cykeltrafiken i innerstaden då cykelstråket mellan citydelen och Solna blir komplett.
- ? På sträckan Karlbergsvägen-Sankt Eriksgatan, där utrymmet inte är tillräckligt brett för att rymma eget fält eller bana för cyklisterna, hänvisas cyklisterna att dela extra brett kantstenskörfält med bussar.
- ? Gångbanorna minskas något i bredd utom vid busshållplatsen för bl a stombussen där en breddning sker.

S

- ? Om bilisterna inte följer de stoppförbud som skall råda finns viss risk för köbildning. Särskilt gäller det sträckan norrut mellan Odengatan-Sankt Eriksgatan på grund av den stora andelen högersvängande fordon.
- ? Någon förändring av distributionstrafikens möjligheter till angöring sker inte då samtliga lastzoner föreslås ligga kvar.

Näringslivsanalys

Cykelbanorna kan innebära ökade fördröjningar vilket innebär ökad tidsåtgång för nyttotrafiken. Tillgängligheten för angöring och distribution torde inte förändras speciellt om inte tiden för stoppförbud utvidgas.

Samråd

Förslaget har redovisats i trafikkommittén och skickats på remiss till Brandförsvaret, Cykelsällskapet, Cykelfrämjandet, Svensk Handel, Stockholms Läns Bussbranschförening, Norrmalms stadsdelsförvaltning och stadsdelsnämnd, Svenska Taxiförbundet, Regionala trafikpolisen, Miljöförvaltningen, Nyttotrafikkommittén, NTF, SL, Stockholms Handelskammare, Stockholms Naturskyddsföreningen. En redovisning har även skett i Trafikkommittén.

Synpunkterna kan sammanfattas enligt följande:

- ? Positivt med sammanhängande cykelbanor på hela Torsgatan (Miljöförvaltningen, Cykelsällskapet, Naturskyddsföreningen, NTF, Norrmalms SDF och SDN)
- ? Negativt att smalna körfälten med risk att försämrad framkomlighet blir följd. (SL, Svensk Handel, Stockholms Handelskammare, Norrmalms SDF och SDN)
- ? Underlaget bristfälligt, svårt avgöra om det gjorts en rimlig avvägning mellan olika trafikslag. Ny remiss med bättre underlag önskas (Stockholms Handelskammare)
- ? Korsningen Torsgatan /Sankt Eriksgatan anser flertalet att föreslagen utformning inte är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt utan anser att antingen skall man med fysiska hinder tvinga cyklisterna att nyttja befintlig cykelöverfart eller markera cykelöverfarten rakt genom korsningen.
- ? Fel att minska gångbanorna i bredd. (Cykelsällskapet, Svenska Handel, Naturskyddsföreningen)
- ? Problem kan uppstå i samband med vinterväghållning, med starkt begränsad framkomlighet som följd. (Norrmalm SDF och SDN).

Brandförsvaret, Cykelfrämjandet, Stockholms Läns Bussbranschförening och Svenska Taxiförbundet har inte inkommit med några synpunkter.

Kontorets kommentar

Kommunfullmäktige har beslutat att cykelbanor skall byggas på Torsgatan i hela sin sträckning.

Kontoret anser efter sammanvägning av förslagets positiva och negativa effekter att cykelbanorna och cykelfälten bör utföras. Vad gäller korsningen Torsgatan/Sankt Eriksgatan skall kontoret återkomma med en bearbetad lösning i samband med kontorets redovisning till GFN om genomförandebeslut.

Kostnader och genomförande

Förslaget beräknas kosta cirka 4 Mkr. I denna kostnad ingår inte ev belysning, trafiksignaler och ev tillgänglighetsåtgärder.

Cykelbanan på aktuell del av Torsgatan är lämplig att bygga under 2004 mht att genomförandet på avsnittet vid Sankt Eriksplan inte färdigställs förrän 2004. Kontoret återkommer med förslag till genomförandebeslut.

SLUT