



Handläggare: Mónica Nunes
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826412
monica.nunes@gfk.stockholm.se

2001-01-18

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Cykelbanor St Eriksplan – Drottningholmsvägen, reviderat
genomförandebeslut**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden fattar nytt genomförandebeslut angående utförande av cykelbanor mellan Drottningholmsvägen och St Eriksplan enligt kontorets förslag.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

De stora skillnaderna i det här tjänsteutlåtandet om man jämför med det ursprungliga genomförandebeslutet är att tidplanen och den totala kostnaden är ändrade.

Projektet är nu uppdelat i två delar: St Eriksplan - Alströmergatan och Alströmergatan – Drottningholmsvägen, varav den första delen genomföra 2001 och den resterande 2002.

Kostnaden (8 Mkr) som togs i genomförandebeslutet redovisade endast cykelbanorna mellan St Eriksplan och Drottningholmsvägen. Den nya kostnaden (18 Mkr) innefattar även tillgänglighet och upprustning av gatan. Kostnaden ska fördelas mellan cykelprojektet, tillgänglighetsprojektet, Företagarföreningen och normala underhållsanslag.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden tog ett genomförandebeslut 2000-06-13 att bygga cykelbanor på delen St Eriksplan till Drottningholmsvägen.

Efter önskemål från bland andra Kungsholmens Företagarförening, föreslås att projektet ska delas upp i två delar så att man kan bygga en del redan under 2001. Den nu detaljprojekterade delen är mellan St Eriksplan och Alströmergatan och kommer här att redovisas närmare.

Utformningen av delen Alströmergatan – Drottningholmsvägen förutsätts få samma utformning som redovisades i förra tjänsteutlåtandet.

Samråd

Under projekteringen har kontakt tagits med bland andra SL, kontorets driftorganisation, handikapporganisationen och företagarföreningen för att komma fram till den optimala lösningen.

St Eriksplan - Alströmergatan Kontorets förslag

Allmänt

Söderut föreslås under högtrafik två rörliga körfält. Över St Eriksbron behåller man busskörfältet och det blir alltså tre körfält i det avsnittet under högtrafik.

Norrut föreslås ett rörligt körfält och ett angöringsfält fram till och med St Eriksbron. Över St Eriksbron, finns ett körfält, som tidvis även medger angöring. Efter St Eriksbron blir det två rörliga körfält varav ett medger angöring under lågtrafik. Invid korsningen vid St Eriksplan finns ett raktframgående körfält och ett brett raktfram-höger körfält, för att underlätta högersvängarna för bussarna.

De fyra lastzonerna på det aktuella snittet kommer att vara kvar.

Cykelbanan kommer att vara endast 1,8 m bred, inklusive skyddsremsan. På bron kommer man att markera skyddsremsan med en målad linje. Utanför bron kommer plattor att läggas närmast körbanan.

Övergångsstället på norra sidan av St Eriksbron kommer att tas bort på grund av utrymmesbrist. Det finns inga egentliga målpunkter på den delen av St Eriksgatan, därför anser kontoret att det kan tas bort. Det betyder att man kan korsa gatan antingen vid södra brofästet eller vid St Eriksplan.

St Eriksbron och andra konstruktioner längs sträckan

Som det har nämnts tidigare, kan man inte lägga plattor på gångbanan både på grund av den ökade belastningen och svårigheter med vattenavrinningen. En skyddslinje målas på cykelbanan över bron för att styra cyklisterna och för att varna bilisterna vid dörruppslag vid angöring.

”Tillgängliga gatan”

Så långt det är möjligt kommer gångbanan att ändras för bästa tillgänglighet till fastigheterna längs St Eriksgatan. På bron skiljer man på gång- och cykelbana med hjälp av höjdskillnad. Utanför bron gör man även materialskillnad, plattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan.

Upprustning av gatan

Belysningsstolpar som redovisades i förra tjänsteutlåtandet kommer inte att införas. Anledningen är att stolpar kolliderar med skärmtak och det blir omöjligt att snöröja cykelbanan effektivt. Istället kommer den befintliga spännbelysningsarmaturen att bytas ut.

Papperskorgarna kommer att ersättas så att man får en enhetlig standard enligt ”Stenstadens Gatumiljö”.

St Eriksplan - Alströmergatan **Konsekvenser**

Konsekvenserna är i princip samma som redovisades i tjänsteutlåtandet för ett genomförandebeslut 2000-06-03. En skillnad är att det södergående busskörfältet över St Eriksbron behålls. Det kommer att innebära att bussarna i princip har samma framkomlighet som i dagens utformning.

Lastzonerna, parkerings- och stoppförbuden på sträckan kommer att vara i princip desamma som i dagens utformning.

På grund av stora variationer i antal trappsteg in till fastigheterna på gatan kommer det inte att vara möjligt att ändra gatans profil överallt för att nå tillgänglighetsmålet, som har varit att ta bort alla trappsteg ute på gatumark. Fortfarande kommer det att vara så att trappstegen inne i butiker och bostadshus måste lösas vid ett senare tillfälle, av fastighetsägarna.

St Eriksplan - Drottningholmsvägen **Totala kostnader och tidplan**

Kostnaden (8 Mkr) som togs i genomförandebeslutet redovisade endast cykelbanor på sträckan. Kostnads kalkylen som gjordes efter detaljprojektering visar en större meterkostnad än vad kontoret räknat med.

Delen St Eriksplan – Drottningholmsvägen beräknas uppgå till 18 Mkr. Då ingår kostnaden för cykelbanorna och allmän upprustning av gatan med hänsyn till tillgängligheten.

Kostnaden belastar i första hand cykelanslaget. Kostnaden för tillgänglighetsåtgärder som till exempel anpassning av gångbanenivåer för att ta bort höjdskillnader till fastigheterna belastar tillgänglighetsanslaget. Eventuell överstandard bekostas av fastighetsägarna.

Byggtiden för delen St Eriksplan – Alströmergatan beräknas börja i maj 2001 och pågå under sex månader. Delen Alströmergatan – Drottningholmsvägen påbörjas år 2002.

SLUT