



Handläggare: Krister Isaksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 262 25
Krister.isaksson@gfk.stockholm.se

2005-04-04

Dnr 05-322-805:2

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Intensifiera utbyggnaden av cykelbanor i Stockholms innerstad.
Inriktningsbeslut**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen och fattar beslut om utförande av cykelbanor och cykelfält i Stockholms innerstad i enlighet med detta utlåtande.

Göran Gahm
tf

Bertil Strid
stf

Mats Fager

UTLÅTANDE

Bakgrund

I skrivelse den 2005-03-08 till GFN (bilaga 1) föreslår Karin Wanngård (s), Åsa Romson (mp) och Ann-Marie Strömberg (v) att en intensifiering av utbyggnaden av cykelbanor ska genomföras på gator i innerstaden. I skrivelsen tas också upp att underhåll, snöröjning och sopning måste förbättras för att göra cyklandet mer attraktivt och minska risker och svårigheter för cyklister.

Analys

Nedan följer en genomgång av de gator där cykelbanor/fält ska anläggas enligt skrivelsen och där beslutsläge, möjlig byggstart samt bedömd kostnad redovisas.

Birger Jarlsgatan, från Rolslagstull till Nybroplan.

Kontoret föreslår att nämnden fattar genomförandebeslut om utbyggnad av en kombination av enkelriktade cykelbanor/fält på nämndens sammanträde den 26 april 2005 och att byggstart sker hösten 2005 med etappen Nybroplan – Stureplan. Under 2006 etappen Stureplan – Jarlaplan och 2007 Jarlaplan – Roslagstull. Sträckan är ca 2,5 km lång och kontoret bedömer det lämpligt att den delas upp i tre etapper. Kostnad ca 36 mnkr, medel finns avsatt i budgeten.

Gamla Essinge Broväg, från Josefinavägen till Primusgatan.

Genomförandebeslut i GFN 2005-04-26 om att anlägga enkelriktade cykelbanor, byggstart 2005. Kostnad 4,4 mnkr, medel finns avsatt i budgeten.

Klarabergsgatan, från Sergels Torg till Klarabergsviadukten

Det är angeläget att få till stånd en cykellösning på denna sträcka då den utgör en viktig länk mellan Kungsholmen och Norrmalm. Sträckan passerar också en av stadens större målpunkter för många cyklist, Centralstationen. Utredning pågår angående spårvagn i city med dragnings på Klarabergsgatan samt ny station i anslutning till citybanan. Kontoret bedömer det lämpligt att avvakta resultaten från dessa utredningar innan arbete med cykellösning startar på Klarabergsgatan.

Långholmsgatan, mellan Västerbroplan och Liljeholmsbron

Kontoret arbetar för tillfället med ett förslag till utformning som är en kombination av enkelriktade cykelbanor/cykelfält på sträckan och förslaget kommer att presenteras för nämnden för genomförandebeslut under 2005. Byggstart är möjlig under 2006 och kontoret föreslår att utbyggnad sker i två etapper med uppehåll under de sommarveckor som reparationsarbetet på nord-sydaxeln pågår. Detta för att minimera trafikstörningarna då Långholmsgatan utgör ett alternativ till nord-sydaxeln. Kostnaden bedöms till ca 5 mnkr, medel finns avsatta i budgeten

Sturegatan, från Stureplan till Valhallavägen

Kontoret har i dagsläget inga färdiga förslag på utformning av cykellösning på Sturegatan. Detta bedöms möjligt att arbeta fram för ett genomförandebeslut under 2006 och med möjlig byggstart 2007. Kostnaden uppskattas till ca 5 mnkr. Medel finns avsatt i budgeten

Engelbrektsgatan, från Valhallavägen till Birger Jarlsgatan

Kontoret har i dagsläget inga färdiga förslag på utformning av cykellösning på Engelbrektsgatan. Detta bedöms möjligt att arbeta fram för ett genomförandebeslut under 2006 och med möjlig byggstart 2007. Kostnaden uppskattas till ca 6 mnkr. Medel finns avsatt i budgeten

Karlavägen, från Karlaplan till Jarlaplan

Kontoret föreslår att cykelfält anläggs på sträckan. Detta för att korsningslösningarna blir bättre och säkrare med cykelfält än med cykelbana mycket p.g.a. att kvarteren är korta på Karlavägen (50-70m). Under sådana förutsättningar är cykelbanor med säkra och väl utformade korsningslösningar svåra att åstadkomma. Ett detaljerat förslag utarbetas för genomförandebeslut under 2005 och med byggstart under 2006. Kostnaden bedöms till ca 5 mnkr. Medel finns avsatt i budgeten.

Gjörwellsgatan, från Rålambsvägen till Rålambshovsparken

Genomförandebeslut i GFN 2005-04-26 om enkelriktade cykelbanor, byggstart 2005. Kostnad 2 mnkr, medel finns avsatt i budgeten.

Tegeluddsvägen, från Lidingövägen till Lindarängsvägen

Kontoret föreslår enkelriktade cykelbanor på sträckan och att ett förslag utarbetas för genomförandebeslut under 2006 och med byggstart under 2007. Kostnaden bedöms till ca 11 mnkr. Medel finns avsatt i budgeten

Hornsgatan

Enligt kontorets uppfattning är det lämpligt att cykelns framtida plats på Hornsgatan utreds i samband med trafiksäkerhetsprojektet "Säker huvudgata". Kontoret har arbetat fram två förslag till framtida utformning av Hornsgatan, förslagen är i dagsläget aktuella för att sändas ut på remiss. I båda förslagen föreslås att dagens cykelfält ersätts av enkelriktade cykelbanor. Detta görs inte p.g.a. att cykelfälten har en sämre trafiksäkerhet än cykelbanor utan anledningen är att flertalet cyklister föredrar cykelbanor framför cykelfält och upplever en större trygghet på cykelbanor. Kontoret föreslår att förändringen av cykelfält till cykelbanor på Hornsgatan genomförs i projektet "Säker Huvudgata" och en byggstart är möjlig 2006/2007

Fleminggatan

Kontoret har i dagsläget inget förslag på hur en lösning med cykelbanor på Fleminggatan ska utformas. Detta bedöms möjligt att arbeta fram för ett genomförandebeslut till 2007/2008 och med möjlig byggstart 2009. Kostnaden för att ersätta cykelfälten med cykelbanor uppskattas till ca 25 mnkr.

Konsekvenser*Framkomlighet*

Framkomligheten för cyklister kommer i och med utbyggnaden förbättras då flertalet föreslagna sträckor idag utgör saknade länkar i cykelvägnätet. På så sätt kommer det att skapas längre, sammanhängande och trafiksäkrare cykelstråk genom och mellan flera stadsdelar.

Tidigare utbyggnader av cykelbanor och cykelfält i innerstaden visar att framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas i mycket liten utsträckning. Kontorets ambition är att fortsätta att skapa cykellösningar som inte påverkar motorfordonstrafikens framkomlighet och på föreslagna sträckor bedöms möjligheterna goda att åstadkomma detta.

Trafiksäkerhet

Kommer att förbättras då separata utrymmen skapas för cyklister, det blir också möjligt att hastighetssäkra, tydliggöra och förbättra korsnings- och konfliktpunkter mellan cyklister, gående och motorfordon.

Drift och underhåll

Kostnad för drift- och underhåll p.g.a. utbyggnaden kommer att öka i viss omfattning. När det gäller underhållskostnader så påverkas dessa i liten utsträckning då en upprustning av befintlig gatumiljö nästan alltid sker i samband med att cykelbanor/cykelfält anläggs, dvs upprustning av gång- och körbanor, belysning, trädgropar mm vilket då innebär att annars nödvändiga underhållskostnaderna skjuts framåt i tiden. När det gäller underhållsmålning bedöms kostnaderna öka då nya cykelsymboler, cykelfält mm tillkommer. Driftkostnaderna ökar något då exempelvis snöröjning och sopning även krävs utanför trädrader.

FN:s barnkonvention

Lösningar med fler cykelbanor i staden underlättar för barn att med cykel säkrare förflytta sig i staden.

Miljö

Fler cykelbanor och cykelfält skapar bättre förutsättningar för att skifta korta bilresor till cykel.

Underhåll och städning av cykelbanor

Kontoret delar uppfattningen att det är av stor vikt att underhåll, snöröjning och sopning av cykelbanor förbättras. Dels för att cykling och investeringarna som görs i cykelvägnätet skall fungera året runt, dels för att bristfällig snöröjning innebär en direkt trafiksäkerhetsfara för cyklister då risken för singelolyckor ökar markant samt att cyklisterna tvingas ut i körbanan bland biltrafiken där framkomligheten då är bättre än på cykelbanan. Det är till stora delar ett nytt trafiksystem som håller på att ta form i delar av staden till följd av det nya cykelvägnätet. Det är nya cykelbanor och cykelfält längs våra huvudgator, ofta utformade med starka begränsningar vad gäller bredder, hinder i form av träd, fastigheter osv. Exempelvis är smala cykelbanor med kantsten mot gångbanan svåra att renhålla och snöröja maskinellt. Kantsten mot gångbanan anläggs efter krav från synskadade men tillgänglighetsaspekten kan kanske behöva få lägre vikt än hittills av driftkostnadsskäl. Ställd inför dessa nya villkor och förutsättningar anser kontoret att det är nödvändigt att tillsammans med några stadsdelsförvaltningar genomföra ett antal pilotprojekt. Detta i avsikt att finna lämpliga kriterier, metoder, tekniker och utrustning för att underhålla, snöröja och sopa dagens cykelbanor och cykelfält. Kontoret återkommer till nämnden med detaljerat upplägg av pilotprojektet.

Kontorets förslag/synpunkter

Förslagna projekt är en del av Cykelplan 1998 och är ett led i att skapa säkra, attraktiva och ändamålsenliga cykellösningar i innerstaden. De ligger också i linje med pågående arbete vad gäller framtagande av en ny cykelplan för innerstaden samt det av kommunfullmäktige nyss antagna Trafiksäkerhetsprogram 2005-2010 för Stockholms stad. Cyklandet har

under slutet av 1990-talet och början av 2000-talet ökat kraftigt i innerstaden och kontoret gör bedömningen att tidigare satsningar är starkt bidragande till denna ökning. Kontoret anser det angeläget att intensifiera utbyggnaden av cykelbanor och cykelfält, dels för att möta den ökade cyklingen, dels för att nå syftet i planen med skapandet av ett sammanhängande cykelväg nät.

Kontoret föreslår följande utbyggnadsordning:

- ? Birger Jarlsgatan. Genomförandebeslut i GFN 2005-04-26, byggstart 2005. Kostnad ca 36 mnkr.
- ? Gamla Essinge Broväg. Genomförandebeslut i GFN 2005-04-26, byggstart 2005. Kostnad 4,4 mnkr.
- ? Gjørwellsgatan. Genomförandebeslut i GFN 2005-04-26, byggstart 2005. Kostnad 2 mnkr.
- ? Långholmsgatan. Genomförandebeslut under 2005. Byggstart under 2006. Kostnad ca 5 mnkr.
- ? Karlavägen. Genomförandebeslut under 2005 och byggstart 2006. Kostnad bedöms till ca 5 mnkr.
- ? Sturegatan. Genomförandebeslut under 2006 och byggstart 2007. Kostnad ca 5 mnkr.
- ? Engelbrektskatan. Genomförandebeslut under 2006 och byggstart 2007. Kostnad ca 6 mnkr.
- ? Tegelluddsvägen. Genomförandebeslut under 2006 och byggstart 2007. Kostnaden bedöms till ca 11 mnkr.
- ? Hornsgatan. Kontoret föreslår att förändringen av cykelfält till cykelbanor på Hornsgatan genomförs i projektet "Säker Huvudgata" och en byggstart är möjlig 2006/2007
- ? Fleminggatan. Genomförandebeslut under 2007/2008 och med möjlig byggstart 2009.
- ? Klarabergsgatan. Avvakta förslag för cykellösning tills utredningar om spårvagn i city och ny station i samband med citybanan är genomförda.

Kontoret föreslår även att ett pilotprojekt startar tillsammans med ett antal stadsdelsförvaltningar med avseende på att förbättra renhållning och snöröjning av cykelbanor och cykelfält.

Kontoret återkommer till nämnden angående frågorna om prov med ny gatubeläggning på Hornsgatan och Fleminggatan.

Risakanalys

Kalkylerna ovan är i flera fall baserade på övergripande förstudier. Kostnader och tidplaner för dessa objekt är därför osäkra innan detaljprojektering är genomförd.

SLUT