



Kontaktperson
Krister Isaksson
Gatuavdelningen
Norra distriktet
Telefon: 08-508 262 25
krister.isaksson@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-06-21

Intensifiera utbyggnaden av cykelbanor i Stockholms innerstad

Förslag till beslut

1. Nämnden godkänner kontorets redovisning och ger kontoret i uppdrag att samordna projektet Säker Huvudgata, cykelbanor och ev. ny beläggning på Hornsgatan.

Per Aronsson

Göran Gahm

Anders Avemar

Bakgrund

Trafiknämnden beslutade 2005-05-17 att tidigarelägga investeringarna av cykelbanor på Sturegatan och Engelbrectsgatan till start senast sommaren 2006, att tidigarelägga byggandet av sträckan Stureplan-Jarlaplan på Birger Jarlsgatan till år 2005 och av sträckan Jarlaplan-Roslagstull till år 2006, att ge kontoret i uppdrag att anlägga tillfälliga cykelfält på Klarabergsgatan under 2005. Trafiknämnden beslutade vidare att ge kontoret i uppdrag att återkomma med en analys om tidigareläggning av investeringen på Hornsgatan och samordna detta med införandet av en ny beläggning på Hornsgatan för att minska partikelhalterna till senast sommaren 2006.

Analys och konsekvenser

Cykelbanor på Hornsgatan

Kontoret påbörjade arbetet med projektet Säker Huvudgata på Hornsgatan under 2003. Inriktningen på projektet är trafiksäkerhet där kända och nya lösningar skall prövas för att komma till rätta med de stora trafiksäkerhetsproblemen som råder på stadens huvudgator. I projektet ingår även en omfattande del vad gäller dialog med och medverkan från allmänheten. Kontoret har arbetat fram 2 olika alternativ till framtida utformning av Hornsgatan. Båda alternativen innehåller cykelbanor. Alternativen har ställts ut under våren på en utställning där allmänheten inbjöds att lämna synpunkter på alternativen. Fram till dagens datum har ca 500 synpunkter inkommit. Alternativen har också presenterats på Stadsdelsnämndens medborgarmöte under våren. Alternativen kommer också inom kort att sändas ut på remiss och ett slutligt förslag på utformning kan presenteras för nämnden under våren 2006 med trolig byggstart 2007.

Alternativen skiljer sig åt i utformning och innebär bl a att gatan har olika sektioner i respektive förslag. Att i detta läge då utföra cykelbanor innan slutlig utformning i projektet Säker Huvudgata är vald blir problematiskt. En frågeställning som infinner sig är efter vilket av de två alternativen ska cykelbanorna utformas? Om cykelbanor anläggs innan valet av utformning av Hornsgatan görs finns det en uppenbar risk för att stora delar av cykelbanorna samt kringliggande kör- och gångbanor måste rivs upp när det blir aktuellt att året/åren efter påbörja genomförandet av Säker Huvudgata. Att anlägga cykelbanor på Hornsgatan på den aktuella sträckan (Slussen-Ansgariegatan 1350meter) kommer att kosta ca 15 mnkr. Detta kommer att medföra att stora delar av investeringen på 15 mnkr är förgäves och måste göras om. Till detta kommer också att störningar för boende, näringsidkare och trafikanter blir mer utdragen än vad som annars skulle vara nödvändigt. Hornsgatan är under tiden för reparationsarbetet på nord-sydaxeln känslig för störningar, särskilt avsnittet mellan Ringvägen och Hornstull. Att då i detta läge genomföra investeringar som till viss del måste göras om inom kort och som gör att störningarna drar ut över tiden bedömer kontoret som olämpligt.

Beläggning på Hornsgatan

Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med bl a Miljöförvaltningen, Vägverket, Länsstyrelsen, Stockholms Universitet, SMHI och Lunds Universitet genomfört en rad studier under tiden 2002-2004 som rör partiklar i stadsmiljö. Arbetet finns sammanställt i rapporten "Partiklar i stadsmiljö – källor, halter och olika åtgärders effekter på halter mätt som PM10" (SLB Rapport 4:2004). Rapporten tar upp de viktigaste faktorerna som påverkar emissionerna av partiklar från vägtrafiken. Mekaniskt genererade partiklar pga. malning och slitage av vägbanor och sand på vägbanor är den viktigaste lokala källan till PM10 på grund av vägtrafiken. Slitaget påverkas kraftigt av dubbdäcksanvändningen, mellan 50 och 85 %

av den totala emissionsfaktorn kan bero på dubbdäcken, vilket leder antingen till direkta emissioner till luften eller till ackumulation av partiklar på vägbanorna, speciellt om vägbanorna är våta. Dessa ackumulerade partiklar virvlas sedan upp när vägbanan blir torr. Uppvirvlingen orsakas främst av att fordon ger upphov till turbulens. Även fordonens hastighet och andelen tunga fordon påverkar uppvirvlingen. Sandning och saltning bidrar direkt till ökade partikelmängder men kanske främst till att slitaget av vägbanorna ökar.

Rapporten pekar på fortsatt arbete som måste göras innan definitiva slutsatser angående effektiviteten av olika åtgärder kan dras. Vad som bör studeras vidare är bl a:

- ? Betydelsen av sandning för PM10 halterna och hur detta ska beskrivas
- ? Hastighetsberoendet i PM10-emissioneran
- ? Betydelsen av tunga fordon respektive lätta fordon för slitage och uppvirvling
- ? Användningen av stenflis istället för natursand vid halkbekämpning
- ? Att i ökad utsträckning ersätta sandning med salt eller CMA-lösning (CMA står för kalcium magnesium acetat och är ett sätt att binda damm på)
- ? Hastighetsbegränsningar
- ? Byte av vägmateriäl (granit/kvartsit)

Slitaget på vägbanor beror av trafikmängd, fordonstyp, däcktyp, vägmateriäl samt vägbaneförhållanden såsom vägbanans fuktighet, förekomst av sand, salt, snö och is. När det gäller vägmaterialets betydelse visar mätningar i forskningsprojektet "Weartox" som drivs av VTI att olika typer av asfalt ger upphov till väsentligt olika emissioner av PM10. Asfalt med kvartsit ger ca 4 gånger lägre emissioner jämfört med granitbaserad asfalt. Mätningarna är gjorda i laboratorium under torra förhållanden, fältmätningar av emissioner av PM10 på olika typer av asfalt saknas än så länge.

På Hornsgatan lades ny asfaltbeläggning under 2001. Typen av massa var ABS 16 B85 Kvartsit. ABS står för Asfalts Betong Stenrik, B85 står för bitumenets hårdhet och 16 står för största stenstorlek. Kvartsit innebär att man ersätter granitstenen i de övre fraktionerna för att uppnå så bra slitmotstånd som möjligt. Detta innebär att den beläggning som idag finns på Hornsgatan är den som enligt tester i laboratorium ger lägsta emissioner. För att bekräfta att så är fallet kommer VTI att under 2005 testa beläggningen på Hornsgatan i deras provvägmaskin. Resultatet beräknas vara klart under hösten/vintern 2005.

Med detta som bakgrund anser kontoret att det inte är lämpligt att lägga ny beläggning på Hornsgatan då effekten på PM10 av denna investering är alltför osäker.

Tidigareläggning av cykelprojekt

Sturegatan och Engelbrektsgatan. Start senast sommaren 2006. Kontoret gör bedömningen att det är möjligt att påbörja arbetet under sommaren/hösten 2006 på dessa gator. Kontoret återkommer till nämnden efter detaljprojekteringen med genomförandebeslut i respektive cykelprojekt.

Birger Jarlsgatan. Byggstart 2005 på sträckan Stureplan-Jarlaplan och byggstart 2006 på sträckan Jarlaplan-Roslagstull. Arbeten har redan påbörjats på sträckan Stureplan-Jarlaplan i anslutning till Engelbrektsplan och de nya busslinjerna som startar i augusti i samband med Stockholmsförsöket. Kontoret bedömer att det bör vara möjligt att påbörja sträckan Jarlaplan-Roslagstull under 2006.

Klarabergsgatan. Temporära cykelfält under 2005. Kontoret har startat arbetet med utformning av cykelfälten på sträckan och återkommer till nämnden med genomförandebeslut under hösten.

Driftskonsekvenserna för utbyggnaden av cykelbanorna kommer att analyseras för varje enskilt cykelprojekt och redovisas i respektive genomförandebeslut.

Trafikkontorets förslag

Kontoret anser att det är av största vikt att projektet Säker Huvudgata, cykelbanor och ev. ny beläggning på Hornsgatan samordnas. Detta dels ur ekonomisk synvinkel så att staden undviker att göra kostsamma investeringar för en mycket begränsad tidsperiod, dels för att minimera störningarna för boende, näringsidkare och trafikanter på en av stadens största huvudgator.

Vad gäller beläggningsen på Hornsgatan saknas det i dagsläget tillräckligt med kunskap för att avgöra vad som är effektivast med hänsyn till att minska PM10-emissionerna. VTI kommer att genomföra studier när det gäller beläggningsen på Hornsgatan under hösten som kommer att ge ett bättre underlag. Ytterligare driftsförsök på innerstadsgator planeras också under 2005-06. Dels mer omfattande CMA-behandling, dels jämförelser mellan effekterna av CMA och andra dammbindande lösningar. Kontoret rekommenderar därför att avvakta med beläggningsfrågan tills dessa resultat är klara för att undvika kostsamma investeringar utan att tillräcklig kunskap finns om åtgärdernas effektivitet. Detta ger också möjlighet till att samordna investeringarna i projektet Säker Huvudgata, cykelbanor och ev. ny beläggning på Hornsgatan.

SLUT