



Handläggare
Alla Bäck
08-508 260 37

Till
Trafiknämnden
2016-03-10

Cykelåtgärder på Kungsholms strand, delen mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av alternativ cykellösning på Kungsholms strand, delen mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan till en kostnad om 3 mnkr.

Lars Jolérus
Tf. Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Camilla Byström
Enhetschef

Sammanfattning

Kungsholms strand är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och ingår i ett regionalt cykelstråk. På sträckan mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan saknas en cykellösning helt och cyklingen sker i blandtrafik. Den består av två delsträckor som har olika förutsättningar.

På delsträcka 1, mellan Igeldammsgatan och Fridhemsgatan, genomförde trafikkontoret ett försök med alternativ cykellösning under år 2015. Utformningen av den alternativa cykellösningen baserades på en genomgående 3,5 meter bred körbana som placerades mitt i den tillgängliga gatans bredd. Utanför körbanan

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 37
Växel 08-508 272 00
alla.back@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

utformades två breda vägrenar om 1,25 meter på vardera sidan. Vid möte av två motorfordon skulle den breda vägrenen användas. Vägrenen blev tillräckligt bred för säker cykeltrafik och när bilister använde ytan vid möte skedde det på cyklisternas villkor.

85 % av cyklisterna var nöjda med försöket och tyckte att cykellösningen var en förbättring jämfört med innan. Även bussförare för linjetrafik hade en positiv inställning till försöket.

Trafikkontoret föreslår att den alternativa cykellösningen i linje med försöket permanentas på delsträckan. Vägrenen föreslås utföras med röd asfalt.

På delsträcka 2, mellan Fridhemsgatan och Inedalsgatan föreslås en enklare lösning med dubbelriktad cykelbana som avgränsas med gem-stöd och målning i kanten av körbanan längs med norra sidan (liknande Götgatan). Åtgärden kräver borttagning av ca 40 p-platser.

Vägbeläggningen på Kungsholms strand är idag dålig och är i akut behov av omasfaltering. Därför planerar kontoret att asfaltera om sträckan mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan under år 2016 inom ram för ordinarie underhåll. Föreslagna cykelåtgärder kan samordnas med omasfalteringen vilket leder till lägre kostnader och mindre störningar under byggtiden.

Investeringskostnader för cykelåtgärder beräknas till 2 mnkr och driftkostnader för omasfalteringen till 1 mnkr.

Bakgrund

Kungsholms strand utgör en saknad länk i det cykelstråk som kopplar samman de centrala delarna av Stockholm med nordvästra Kungsholmen och angränsande kommuner i nordväst, som Solna och Sundbyberg. Stråket är utpekat som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och som regionalt cykelstråk i Trafikverkets, Landstingets och Länsstyrelsens cykelplan för Stockholms län. Länken har i stadens cykelplan givits högsta prioritet för åtgärder.



Figur 1. Kungsholms strand, delen mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan.

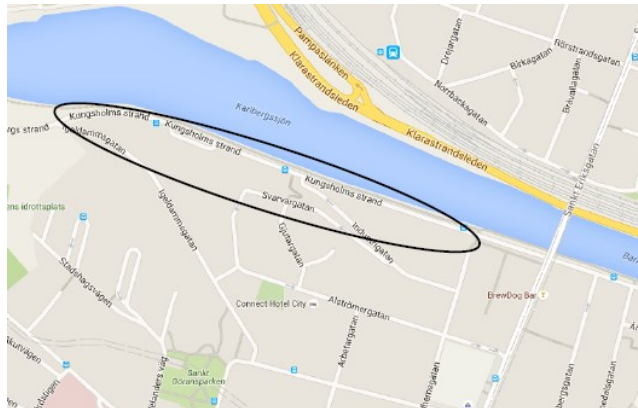
På hela sträckan mellan Inedalsgatan och Igeldammsgatan sker cykling i blandtrafik.

Mellan år 2000-2015 har 28 inrapporterade olyckor registrerats på sträckan. Inget tydligt mönster finns att finna i STRADA olycksstatistiken.

Vid observationer på plats konstaterades att konflikter uppstår mellan cyklister, gående och bilar i framförallt korsningarna med Inedalsgatan och Igeldammsgatan.

Antalet cyklister på sträckan är ca 2500 per dygn i snitt intill korsningen med Inedalsgatan. Busslinje 59 trafikerar sträckan i båda riktningarna mellan Inedalsgatan och Mariedalsvägen med som tätast 15 minuters trafik. Sträckan trafikeras av ca 4000 bilar/dygn. Hastigheten är begränsad till 30 km/tim.

Sträckan består av två delsträckor med olika karaktär. Sträckan mellan Fridhemsgatan och Igeldammsgatan är 750 m lång och består av en ca 12 m bred gata: ca 3,5 m trottoar på södra sidan, längsgående parkering på södra sidan av gatan och två körfält. Det är även tillåtet att parkera längs med norra sidan av sträckan mellan kl.18 på kvällen och kl.7 på morgonen.

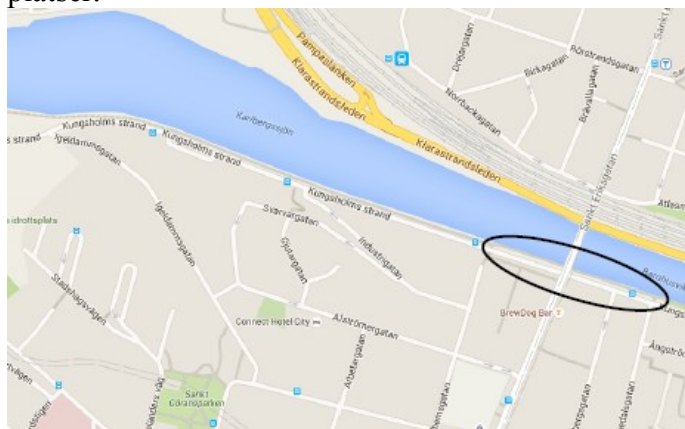


Figur 2. Kungsholms strand, delen mellan Igeldamsgatan och Fridhemsgatan, delsträcka 1.



Bild 1. Befintlig situation på Kungsholms strand, delen mellan Igeldamsgatan och Fridhemsgatan.

Sträckan mellan Inedalsgatan och Fridhemsgatan är 250 m lång och har bredare sektion och en del av gatan används för tvärställda p-platser.



Figur 3. Kungsholms strand, delen mellan Inedalsgatan och Fridhemsgatan, delsträcka 2.



Bild 2. Befintlig situation på Kungsholms strand, delen mellan Fridhemsgatan och Inedalsgatan.

Det finns 62 tvärställda p-platser på norra sidan av sträckan och 15 längsgående p-platser på den södra sidan. P-platserna regleras med avgift kl.9-17 15 kr/tim.

Det finns en miljöstation som ligger på norra sidan, öster om Sankt-Eriksbron.



Bild 3. Miljöstation på Kungsholms strand

Vid Igeldammsgatan på kajsidan finns en plats i anslutning till en båt som används för uteservering.



Bild 4. Uteservering på Kungsholms strand

Sträckan innehåller 7 träd med stammar mellan 25 cm och 108 cm. En trädinventering, som genomförts inom projektet, visade att inget av träden bedöms som riskträd.



Bild 5. Anslutning till befintlig gång- och cykelbana öster om Inedalsgatan

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret och i dialog med Kungsholmens stadsdelsförvaltning och Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting, samt Keolis.

Förslag till åtgärd på sträckan mellan Igeldamsgatan och Fridhemsgatan, delsträcka 1

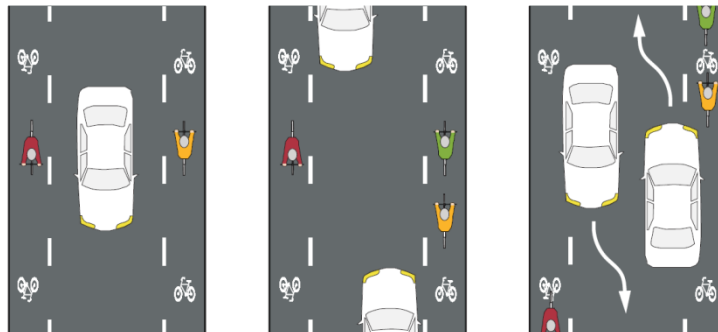
Trafikkontoret föreslår att permanent genomföra den alternativa cykellösning som testades på delsträcka 1 under juli-september 2015.

Lösningen betecknas ”alternativ” eftersom den inte kan betraktas som konventionell, då den förutsätter att endast ett körfält finns för dubbelriktad biltrafik. Utformningen är inspirerad av cykelgator som finns bland annat i Nederländerna och Tyskland. Syftet med lösningen är att tydligare prioritera cykeltrafiken på denna del av pendlingscykelstråket.

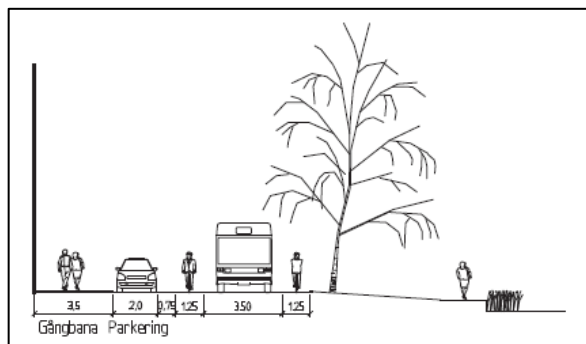
Utformningen av den alternativa cykellösningen på Kungsholms strand baseras på en genomgående 3,5 meter bred körbana som placeras mitt i den tillgängliga gatans bredd. Utanför körbanan utformas två breda vägrenar om 1,25 meter på vardera sidan. Mot den södra sidan läggs till en buffert mot parkerade bilar om 0,75 m. Vid möte av två motorfordon måste den breda vägrenen användas. Vägrenen blir tillräckligt bred för säker cykeltrafik och när bilister använder ytan vid möte sker det på cyklisternas villkor.

Vägreten föreslås utföras med röd asfalt.

Kajsidan lämnas oförändrad.



Figur 4. Princip för bilrörelser vid möte.



Figur 5. Sektion för alternativ cykellösning på Kungsholms strand, delen mellan Igeldammsgatan och Fridhemsgatan.



Bild 6. Pilotförsök med alternativ cykellösning på Kungsholms strand, delen mellan Fridhemsgatan och Igeldammsgatan.

Analys och konsekvenser delsträcka 1

En före- och efterstudie genomfördes på sträckan mellan Fridhemsgatan och Igeldammsgatan under år 2015. Se bilaga 1.

Framkomlighet

Efterstudien som genomfördes i samband med försöket visade att cyklisternas framkomlighet på sträckan blev oförändrad. Störst skillnad var det för cyklister vid korsningen med Igeldammsgatan där rödmålat cykelfält gjort att fler cyklister tog för sig i korsningen. Vid efterstudierna gjordes även intervjuer med främst cyklister och busschaufförer. Hela 85 % av cyklisterna är nöjda med försöket och tycker att cykellösningen är en förbättring jämfört med innan.

Trafiksäkerhet

Ingen förändring av trafiksäkerhetsförhållanden kunde observeras. Många påtalar dock att det fanns förbättringsmöjligheter, som exempelvis att rusta upp dagens något gropiga och ojämna beläggning.

Både cyklister och bilister ansåg att lösningen var otydlig för bilister och menade att detta kunde åtgärdas genom bland annat röd asfalt på cykelytor.

Cykelplanen

Kungsholms strand är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Idag saknas särskilda lösningar för cykeltrafik på den aktuella sträckan. Utgångspunkten för det försök som gjordes 2015 var att det begränsade utrymmet ger dåliga förutsättningar för att anlägga en cykelväg på traditionellt sätt. Den bedömningen kvarstår.

Den alternativa lösning som nu föreslås på delsträcka 1 avviker på flera sätt från de standardnivåer som beskrivs i cykelplanen, men bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Tillsammans med övriga föreslagna åtgärder på Kungsholms strand bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

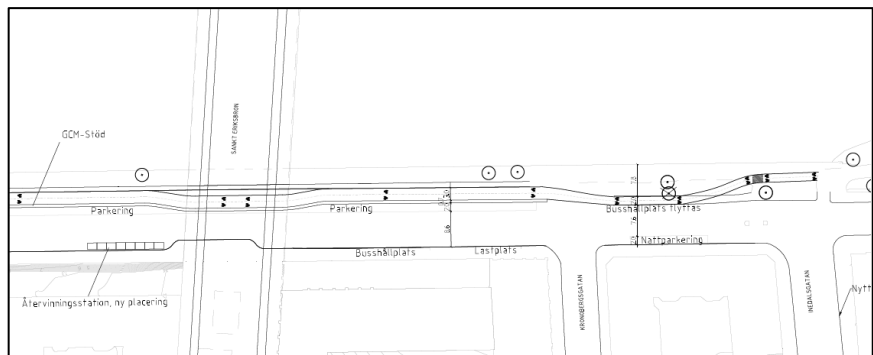
Förslag till åtgärd på sträckan mellan Fridhemsgatan och Inedalsgatan, delsträcka 2

En dubbelriktad cykelbana med bredden 3 m avgränsas med gcm-stöd (en ”limpa” av betong som läggs mellan bil och cykeltrafiken längs körbanans sidolinje) och målning i kanten av körbanan längs med norra sidan.

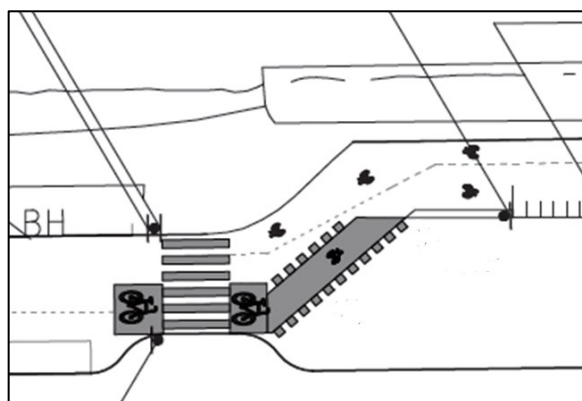
Förslaget till lösning liknar de åtgärder som genomförts på Götgatan, södra delen. Det föreslås inte någon förändring av kajen där gående rör sig idag.



Bild 7. Exempel på cykelbana på Götgatan med gcm-stöd



Figur 6. Cykelbana med gcm-stöd och anslutning till befintlig gång- och cykelbana öster om Inedalsgatan



Figur 7. Detaljritning övergången från alternativ cykellösning till cykelbanan med gcm-stöd öster om Fridhemsgatan.

Alternativstudie

Andra åtgärder som har övervägts har varit att behålla blandtrafik, förlänga den alternativa cykellösningen eller att genomföra en komplett upprustning av hela kajen inkl. cykelbana. De två första alternativen har inte bedömts ge några tydliga förbättringar på grund av trafiksäkerhetsriskerna med de tvärställda parkeringsplatserna. I detta projekt har det heller inte varit möjligt att inrymma en komplett renovering. Den enklare åtgärd som föreslås bedöms ge en stor förbättring för en rimlig investering i och med möjligheten till samordning med beläggningsåtgärderna. Lösningen kan i framtiden utvecklas i samband med en ev. upprustning av kajen.

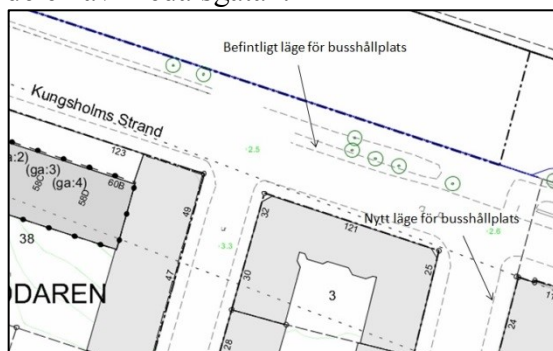
Befintlig cykelbana väster om Igeldammsgatan kommer att byggas om/breddas om några år i samband med exploatering. Detaljplanen är på samråd just nu. På grund av detta gör inte trafikkontoret några insatser för att bredda cykelbanan på sträckan mellan Ekelundsbron och Igeldammsgatan samtidigt med nu föreslagna åtgärder mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan.

Analys och konsekvenser delsträcka 2

En lösning med gcm-stöd innebär att befintlig kantsten inte behöver sättas om och ny kantsten och asfaltsuppbbyggnad kan undvikas. Med gcm-stöd fungerar avvattningen av gatan på samma sätt som idag.

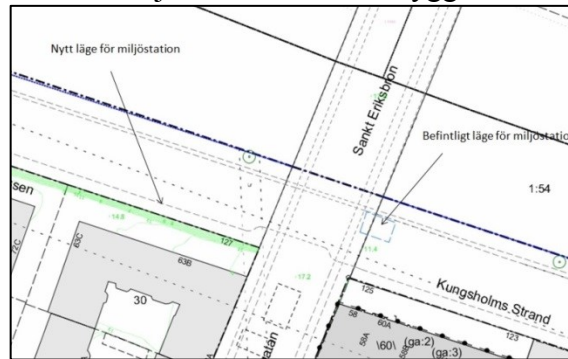
Åtgärdsförslaget innebär att en björk ev. behöver tas ner för att cykelbana strax väster om Igeldammsgatan ska få acceptabel bredd.

En busshållplats behöver flyttas från Kungsholms strand till norra delen av Inedalsgatan.



Figur 8. Flytt av busshållplats

Miljöstationen som ligger öster om Sankt-Eriksbron föreslås flyttas till södra sidan, väster om bron. Detta leder till att 7 p-platser måste tas bort. Miljöstationen kräver bygglov.



Figur 9. Flytt av miljöstation

Framkomlighet

Framkomligheten för cyklister bedöms öka med föreslagna åtgärder.

Trafiksäkerhet

Cykeltrafiken kommer att gå på cykelbana, vilket bedöms öka trafiksäkerheten.

Parkering

Detta åtgärdförslag innebär förändring av antalet parkeringsplatser på norra sidan av sträckan. Tvärställd parkering ändras till längsgående parkering. Antal p-platser minskar från 62 p-platser till 21 p-platser. Inga ersättningsplatser föreslås.

För närvarande används samtliga p-platser både dag och nattetid. Stadens parkeringsintäkter minskar med ca 800 000 kronor årligen.

Cykelplanen

Kungsholms strand är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Idag saknas särskilda lösningar för cykeltrafik på den aktuella sträckan. Den lösning som föreslås på delsträcka 2 bedöms kunna utformas med de breddmått som anges i cykelplanen. Eventuellt kan en mindre avvikelse i bredd behöva göras vid passage av ett befintligt träd.

Åtgärden bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att

öka andelen cyklister. Tillsammans med övriga föreslagna åtgärder på Kungsholms strand bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

Tidplan

Åtgärderna planeras att utföras under hösten 2016 i samband med omasfalteringen av Kungsholms strand som kontoret planerar att göra inom ramen för ordinarie drift.

Ekonomi

Kontoret beräknar totalutgiften för åtgärder på båda delsträckorna till ca 3 mnkr, därav investeringskostnader för projektering av gcm-stöd, skelettjord, målning och skyltning samt anläggning av röd asfalt 2 mnkr och driftbudget för ordinarie omasfaltering 1 mnkr.

I beloppet ingår ett påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenheter från liknande projekt. Det är svårt att bedöma den exakta kostnaden för röd asfalt då den sällan används i så stor omfattning.

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar för de tillkommande åtgärderna med ca 54 tkr per år, eftersom att 750 kvm cykelbana behöver snöröjas och renhållas separat från körbanan samt ökar driftkostnader för nya vägmarkeringar och skyltar.

Stadens intäkter från parkeringsavgifter minskar med c:a 800.000 :- årligen pga. åtgärderna.

Risikanalys

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Miljö

Under byggtiden finns det en risk att det kan bli vissa trafik- och bullerstörningar för boende och trafikanter, då vägen grävs upp.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av alternativ cykellösning på Kungsholms strand, delen mellan Igeldammsgatan och Inedalsgatan till en utgift om 3 mnkr.

Slut

Bilagor

1. För- och efterstudie av alternativ cykellösning på Kungsholms strand