

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369
Kristofer Rogers
08-508 26 022**Till**
Trafiknämnden
2020-11-12

Utbyggnad av cykelpendlingsstråk och breddad gångbana längs Katarinavägen och Renstiernas Gata. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet cykel Katarinavägen och Renstiernas Gata upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 44 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Katarinavägen och Renstiernas Gata är utpekade som pendlingsstråk i cykelplanen. Idag saknas en tydlig och sammanhängande cykelinfrastruktur mellan Slussen och de sydöstra delarna av Södermalm. Längs Katarinavägen och Renstiernas gata sker cykling på cykelbanor, cykelfält och i blandtrafik. Cykelpendlingsstråket uppnår inte de utformningskriterier som anges i stadens cykelplan.

I projekt Slussen planeras en ny dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida från Hornsgatan fram till

Borgmästartrappan. I detta projekt föreslås en dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida mellan Borgmästartrappan och Fjällgatan. Mellan Fjällgatan och Folkungagatan föreslås enkelriktade cykelbanor och cykelfält.

I samband med att Slussen byggs om försvåras vändning för framförallt busstrafiken i och omkring Slussen. En tillfällig vändslinga har därför anlagts strax öster om Katarina Kyrkbacke. Vändslingan är en del av en TA-plan som sträcker sig fram till 2023. Trafikförvaltningen och närliggande hotellverksamhet har framfört behov av vändmöjlighet även efter att Katarinavägen öppnar för motorfordonstrafik och då från båda hållen. Projektet utreder huruvida det är möjligt att utvidga vändslingan så att det går att vända från två håll samt göra vändslingan permanent vilket i så fall kräver en detaljplaneändring.

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Katarinavägen och Renstiernas Gata upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 44 mnkr.

Bakgrund

Katarinavägen och Renstiernas Gata är utpekade som pendlingsstråk i stadens cykelplan. Det saknas en sammanhängande cykelinfrastruktur mellan Slussen och de sydöstra delarna av Södermalm. Längs Katarinavägen och Renstiernas gata sker cykling på cykelbanor, cykelfält och i blandtrafik. Cykelpendlingsstråket uppnår inte de utformningskriterier som anges i stadens cykelplan.

Aktuell sträcka längs Katarinavägen och Renstiernas Gata är från Borgmästartrappan till Folkungagatan, se figur 1. Sträckan är cirka 700 meter lång och är en viktig länk främst för cykelpendlare, fotgängare och kollektivtrafikresenärer.



Figur 1, aktuell sträcka längs Katarinavägen och Renstiernas Gata.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med Trafikförvaltningen.

Mål och syfte

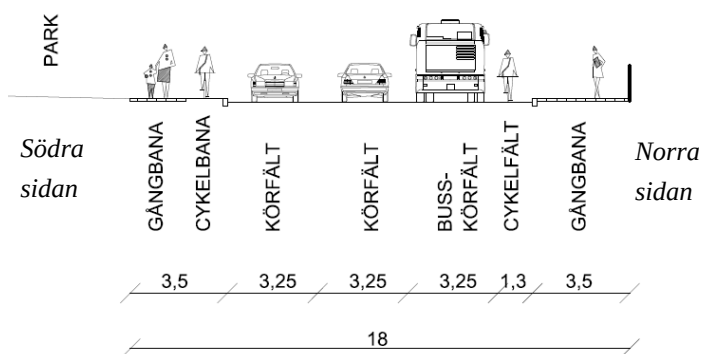
Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2020 – 2022. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. En del i att säkerställa detta är att anlägga nya cykelbanor.

Projektets mål är att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna för pendlingsstråk i stadens cykelplan. Projektet syftar till att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, och tryggheten för cyklister längs Katarinavägen och Renstiernas Gata. Vidare ska projektet underlätta för arbetspendling med cykel för befintliga cyklister och för att få fler att cykla.

Befintlig situation

År 2016, i samband med att projekt Slussen startade, stängdes Katarinavägen för biltrafik närmast Slussen. Ett flertal busslinjer flyttades då från Katarinavägen till Folkungagatan. Katarinavägen planeras att åter öppna för busstrafik hösten 2020 och busslinjerna flyttar då tillbaka till Katarinavägen. Under 2023 planeras Katarinavägen att öppna för biltrafik. Den totala

gatubredden på Katarinavägen är cirka 18 meter, se figur 2. Körbanan består av tre körfält varav ett är kollektivtrafikkörfält. Kollektivtrafikkörfältet nyttjas av trafik i riktning västerut mot Slussen. Katarinavägen kantas på ena sidan av en stödmur och på andra sidan av grönska och en bergvägg, se figur 3.

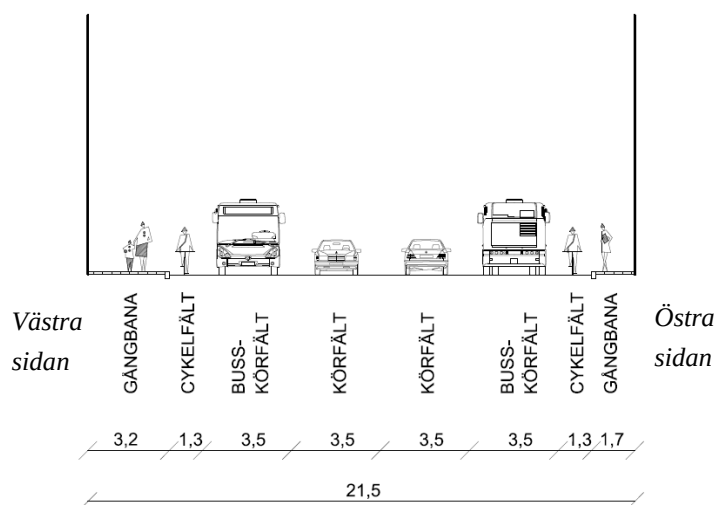


Figur 2, Katarinavägen, befintlig sektion.

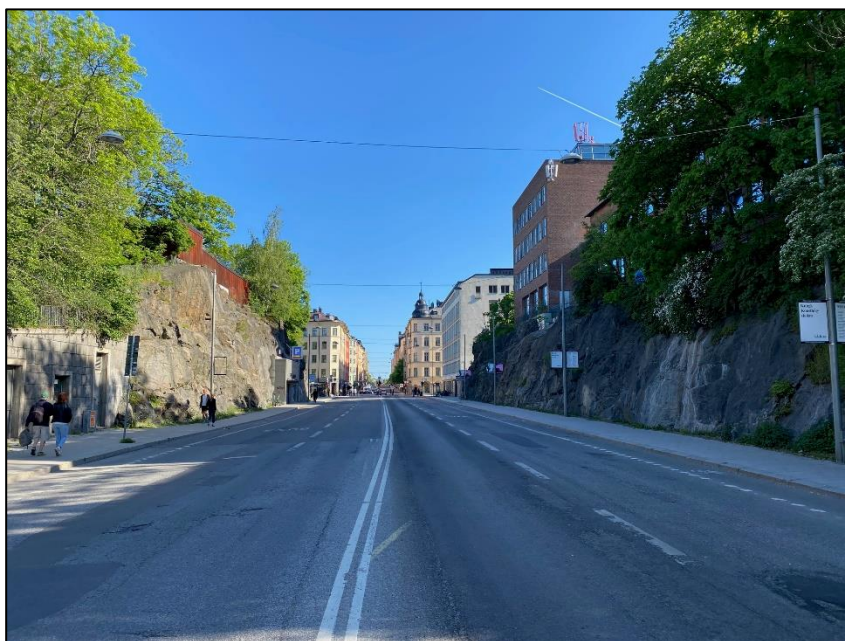


Figur 3, Katarinavägen, vy västerut sett från Fjällgatan.

Gatubredden på Renstiernas Gata är cirka 21 meter och körbanan består av fyra körfält varav två är kollektivtrafikkörfält, se figur 4. Renstiernas Gata karaktäriseras av de bergskärningar som skapades när gatan sprängdes fram för drygt 100 år sedan, se figur 5. Ovanpå berget finns både byggnader och vegetation i form av stora, uppvuxna träd vilket bidrar till att skapa rumslighet.



Figur 4, Renstiernas Gata, befintlig sektion.



Figur 5, Renstiernas Gata, vy söderut sett från Fjällgatan.

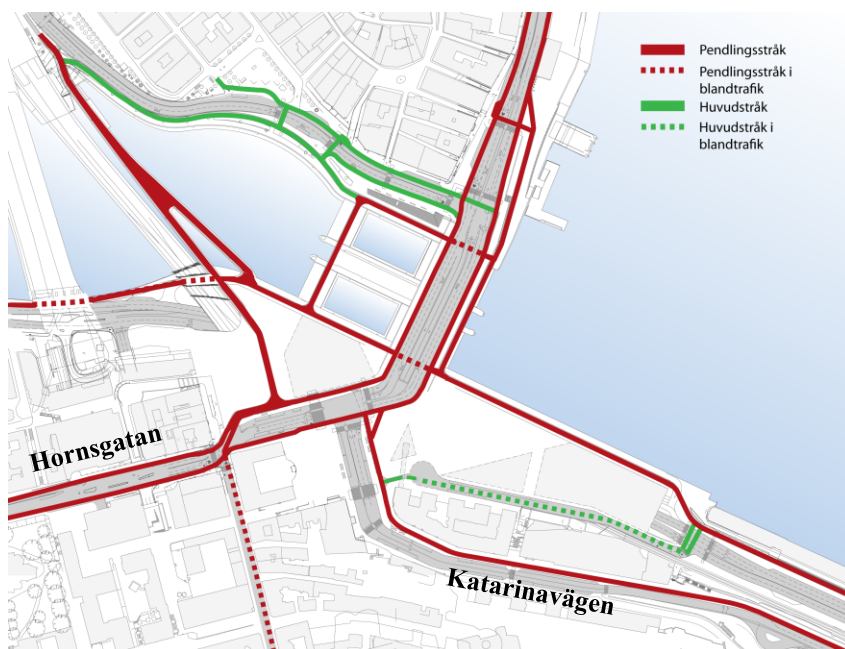
Trafikolyckor

Mellan åren 2010 och 2019 har 39 stycken trafikolyckor inrapporterats i det nationella systemet Strada. Två av olyckorna var allvarliga och 13 måttliga. Den vanligast förekommande olyckstypen var singelolyckor för fotgängare. Andra vanliga olyckstyper var singelolyckor för cyklister, olyckor mellan fotgängare och motorfordon samt övriga olyckor. Vid djupare analys av de inträffade olyckorna är det tydligt att de flesta olyckor inträffat nära Slussen samt vid Tjärhovsplan och då oftast vid en korsningspunkt.

Cykeltrafik

Cykelpendlingsstråket på Katarinavägen och Renstiernas Gata kopplar samman Slussen med Södermalms östra delar. Stråket kopplar till pendlingsstråket längs med Folkungagatan men även till ett lokalt cykelstråk utmed Tjärhovsgatan. Enkelriktade cykelbanor finns österut på Folkungagatan. Västerut på Folkungagatan och söderut på Renstiernas Gata sker cykling i blandtrafik.

Mellan Slussbrogatan (tidigare Hornsgatan) och Borgmästartrappan kommer projekt Slussen anlägga en dubbelriktad cykelbana på norra sidan om Katarinavägen, se figur 6. Cyklister från Nacka cyklar dubbelriktat på Stadsgården fram till lågbroarna och kan då cykla dubbelriktat mot Skeppsbron och Munkbron eller fortsätta längs Söder Mälarstrand. Som cyklist kan man också ta sig upp för Saltsjörampen (förbi ett framtida Nobel Center) och sedan ansluta till cykelbanan utmed Katarinavägen vid Katrinaparken. Cyklister från Götgatan och Hornsgatan cyklar enkelriktat över Huvudbron eller tar höger upp mot Katarinavägen om de vill cykla österut.



Figur 6, planerad cykelinfrastruktur i projekt Slussen.

Mellan Borgmästartrappan och Glasbruksgatan finns enkelriktade cykelfält. Mellan Glasbruksgatan och Tjärhovsgatan sker cykling i blandtrafik, på cykelfält och på cykelbana. På sträckan mellan Folkungagatan och busshållplatserna vid Tjärhovsplan sker

cykling i blandtrafik. Cykelbanorna och cykelfälten uppfyller inte de breddmått som anges i cykelplanen.

Cykelflödet på Katarinavägen är 5 600/dygn enligt mätning genomförd år 2019. Ingen aktuell mätning finns på Renstiernas Gata men bedömningen är att antalet passager bör vara densamma eftersom antalet tvärgator är begränsat på sträckan. I projekt Slussen har cykeltrafiken på Katarinavägen prognostiserats till 10 000/dygn år 2030.

Gångtrafik

Det finns en gångbana på vardera sidan om gatan längs Katarinavägen och Renstiernas Gata. Gångbanornas standard varierar längs sträckan. Längs Katarinavägens norra sida är gångbanan cirka 3,5 meter bred och längs södra sidan är gångbanan cirka 1,5 meter bred. Majoriteten av fotgängarna rör sig längs gångbanan som är placerad på norra sidan om gatan som har vy mot Stadsgårdsleden och Gamla stan.

Längs Renstiernas Gata är gångbanan på västra sidan cirka 3 meter bred och gångbanan på östra sidan är cirka 1,5 meter. Gångflödet bedöms vara relativt jämt fördelat mellan gångbanorna.

Längs Katarinavägen (den del som ingår i projekt Slussen) kommer gångbanor på båda sidor om gatan finnas.

Inom utbyggnaden av nya tunnelbanan planeras en ny station i Stigbergsparken. Den nya stationen bedöms leda till ett ökat fotgängarflöde mellan Katarinavägen/Renstiernas Gata och tunnelbanan.

Kollektivtrafik

I dagsläget trafikerar endast busslinje 71 Katarinavägen och Renstiernas Gata. Under hösten 2020, i samband med att Katarinavägen öppnas för busstrafik, kommer stombusslinjerna 2 och 3 samt busslinje 53 och 55 att trafikera Katarinavägen och Renstiernas Gata. Busslinje 76 kommer eventuellt också återgå till att trafikera Katarinavägen och Renstiernas Gata.

Ett kollektivtrafikkörfält finns på Katarinavägen för trafik i riktning mot Slussen. På delar av Renstiernas Gata finns kollektivtrafikkörfält i båda riktningarna. Kollektivtrafikkörfält finns även i riktning mot Folkungagatan mellan Tjärhovsgatan

och Folkungagatan. Kollektivtrafikkörfälten är delvis tidsreglerade under högtrafik.

Längs den aktuella sträckan finns två hållplatslägen, Glasbruksgatan och Tjärhovsplan. Busshållplats Glasbruksgatan är placerad på Katarinavägen. Hållplatsläget som är placerat på norra sidan om gatan används för avstigning och tidsreglering och hållplatsläget som är placerat på södra sidan om gatan används för påstigning.

När Slussen byggs om försvåras vändning för framförallt busstrafiken i och omkring Slussen. En tillfällig vändslinga har därför anlagts strax öster om Katarina Kyrkobacke som medger vändning för busstrafik mot Slussen, se figur 7. Vändslingan är en del av en TA-plan som sträcker sig fram till 2023. Trafikförvaltningen och närliggande hotellverksamhet har framfört behov av vändmöjlighet även efter att Katarinavägen öppnar för motorfordonstrafik, och då från båda hållen.



Figur 7, vändslingan.

Motorfordonstrafik

Katarinavägen och Renstiernas Gata tillhör stadens huvudgatunät. Trafikflödena på Katarinavägen har minskat kraftigt sedan gatan stängdes för motorfordonstrafik närmast Slussen år 2016. Innan avstängningen utgjorde Katarinavägen en länk mellan City och Nacka. Enligt trafikmätningar år 2003 var trafikflödet på Katarinavägen i riktning mot Slussen cirka 7 000 fordon/dygn och cirka 5 000 fordon/dygn i motsatt riktning. Prognostiserade trafikflöden för år 2030 är 5 400 fordon/dygn åt båda håll. Hastighetsgränsen på Katarinavägen och Renstiernas gata är 50 km/h.

Parkering och angöring

Längs Katarinavägen, strax öster om Borgmästartrappan, finns ett fåtal kantstensparkeringar, tre lastplatser och en mc-plats. I övrigt saknas angöring på Katarinavägen fram till Fjällgatan. På Renstiernas Gata, i höjd med Albert Engströms trappor, finns cirka 300 parkeringsplatser i Stigbergsgaraget som sköts av Stockholm parkering. Mellan Fjällgatan och garagets in- och utfart finns en bussparkering med plats för två turistbussar. Bussar får parkera under högst 15 min i följd och mot avgift. Parkerade bussar står mitt i cykelfältet och blockerar därmed framkomligheten för cyklister.

Åtgärdsförslag

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder och avvägningar längs Katarinavägen och Renstiernas gata från Slussen till Folkungagatan.

Förutsättningar

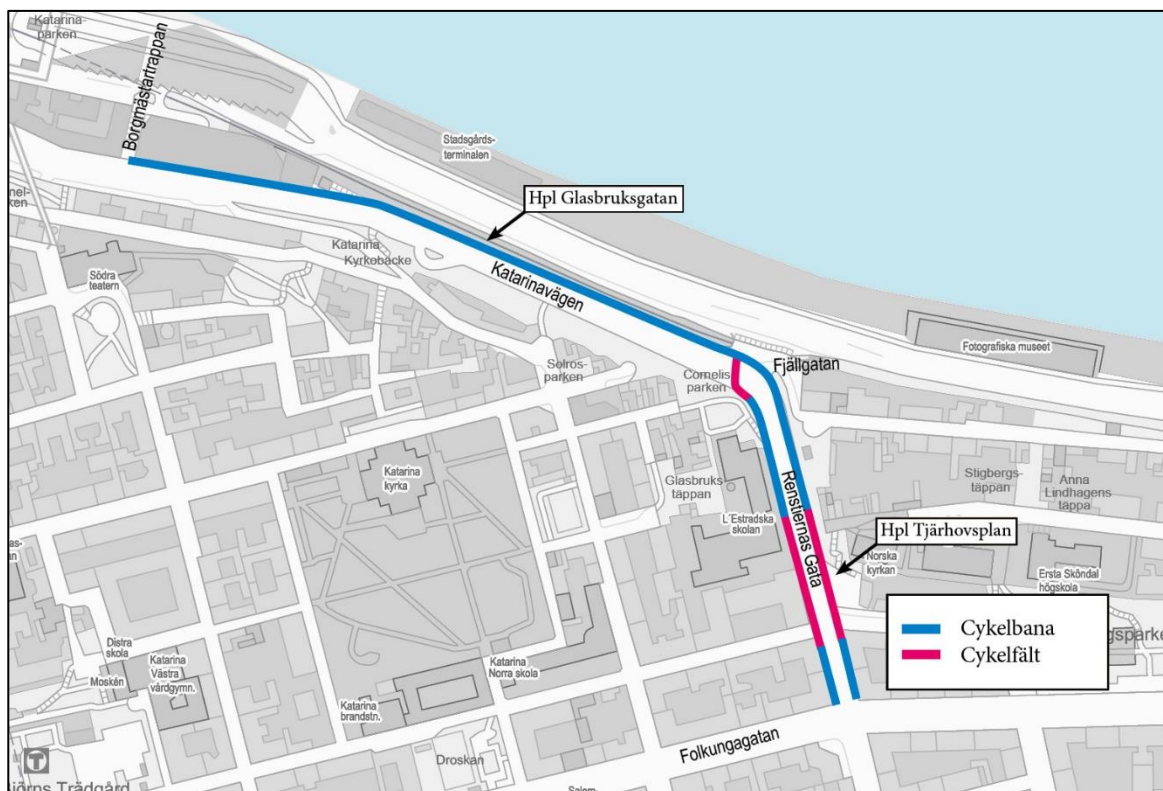
Inom projekt Slussen planeras en dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida fram till Borgmästartrappan. Vid korsningen Renstiernas Gata/Folkungagatan övergår cykelinfrastrukturen till enkelriktad cykelinfrastruktur i form av enkelriktade cykelbanor på Folkungagatan österut samt till cykling i blandtrafik på Folkungagatan västerut och på Renstiernas Gata söderut.

Trafikförvaltningen och närliggande hotellverksamhet har framfört behov av vändmöjlighet även efter att Katarinavägen öppnar för motorfordonstrafik. Vändmöjlighet önskas dessutom från båda håll. I dagsläget är det endast möjligt att vända för busstrafik i riktning mot Slussen. Att möjliggöra vändmöjlighet åt båda håll kommer att medföra att vändslingan upptar mer plats än i dagsläget. En följd av detta blir att befintlig gångbana som är placerad längs vändslingan eventuellt utgår. Projektet utreder huruvida det är möjligt att utvidga vändslingan så att det är möjligt att vända från två håll samt göra vändslingan permanent vilket i så fall kräver en detaljplaneändring.

Förslag till inriktning

En dubbelriktad cykelbana föreslås på Katarinavägens norra sida mellan Borgmästartrappan och Fjällgatan. Vid Fjällgatan övergår den dubbelriktade cykelbanan till enkelriktade cykelfält och cykelbanor, se figur 8. Cykelinfrastrukturen utformas enligt riktlinjer som finns för pendlingsstråk i stadens cykelplan.

Avsaknaden av flertalet målpunkter längs Katarinavägen samt att projektet ansluter till en planerad dubbelriktad cykelbana väster om Borgmästartrappan medför att en dubbelriktad cykelbana föreslås på delar av sträckan. Vidare har den dubbelriktade cykelbanan placerats på norra sidan om Katarinavägen för att undvika cykelpassage förbi vändslingan.



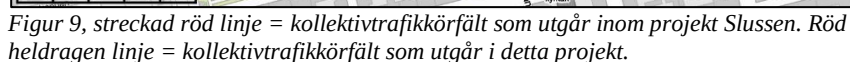
Figur 8, åtgärdsförslag. Dubbelriktad cykelbana på Katarinavägen och enkelriktade cykelbanor/cykelfält på Renstiernas Gata.

Borgmästartrappan - Fjällgatan

En dubbelriktad cykelbana föreslås på norra sidan om Katarinavägen. Cykelbanan utformas med en bredd på 3,25 meter, se figur 10 och 11. En skiljeremsa på cirka 0,75 meter anläggs mellan cykelbanan och motorfordonstrafiken. Till genomförandebeslutet ska det studeras om skiljeremsan kan minskas för att cykelbanan ska kunna breddas ytterligare. En låg nivåskillnad skapas mellan gångbana och cykelbana för en tydligare separering mellan gående och cyklister.

Gångbanan som är lokaliserad på norra sidan om Katarinavägen bibehåller befintlig bredd på cirka 3,5 meter. Gångbanan på södra sidan kan breddas från cirka 1,5 meter till 3,5 meter. Majoriteten av fotgängarna rör sig dock på norra sidan om Katarinavägen så en gångbana på södra sidan med en bredd på 3,5 meter kan vara överflödigt. Gångbanan på södra sidan kommer att breddas till

Kollektivtrafikfältet som idag finns på Katarinavägen för trafik i riktning mot Slussen tas bort för att kunna inrymma den nya cykelbanan, se figur 9. Enligt de kapacitetsberäkningar som gjorts påverkas inte framkomligheten för busstrafik av att kollektivtrafikkörfältet utgår. Detta eftersom de köer som uppstår på Katarinavägen genereras från korsningen Hornsgatan/Katarinavägen. Köerna från korsningen bedöms inte sträcka sig till Katarinavägen (sträckan som ingår i detta projekt). Det befintliga kollektivtrafikkörfältet på Katarinavägen mellan Hornsgatan och Borgmästartrappan kommer utgå inom Slussen projektet.



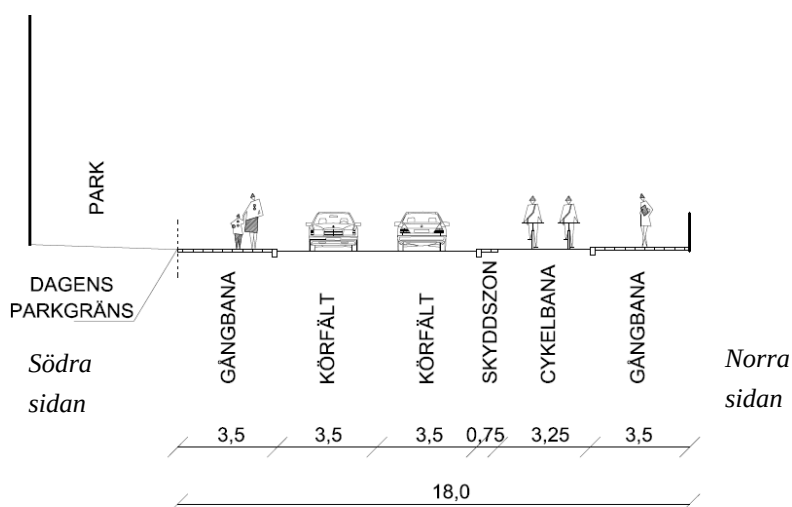
Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

använda den södra hållplatsen och då för på- och avstigning samt tidsreglering. Hållplatsen på södra sidan om gatan föreslås utformas med kapacitet för två inestående bussar så att på- och avstigning kan ske parallellt. Lokala busslinjer kommer nyttja hållplatsen. Flera busshållplatser kommer skapas på Katarinavägen på sträckan mellan Hornsgatan och Borgmästartrappan. Stombusslinjerna och lokala busslinjer kommer nyttja busshållplatserna.

Parkeringsplatserna och lastplatserna mellan Borgmästartrappan och Glasbruksgatan behålls.



Figur 10, dubbelriktad cykelbana längs Katarinavägen.



Figur 11, föreslagen sektion på Katarinavägen.

Fjällgatan – Folkungagatan

På Renstiernas Gata föreslås enkelriktade cykelbanor och cykelfält, se figur 12 och 13. Nivåskillnad skapas mellan gångbana och cykelbana för en tydligare separering mellan gående och cyklister.

Vid Fjällgatan sker övergången från dubbelriktad till enkelriktade cykelbanor. Passagens placering i kurvan förväntas leda till lägre hastigheter för fordonstrafiken vilket är viktigt för att skapa en säker och framkomlig passage. Gaturummet bidrar samtidigt till god sikt i kurvan och för motorfordon på Renstiernas Gata på väg mot Slussen är passagen synlig redan cirka 60 meter från korsningspunkten. För att få ned hastigheterna ytterligare föreslås korsningen med Fjällgatan göras mindre vilket gör att mer yta för gående och vistelse skapas. Exakt hur denna plats ska utformas för att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister kommer att studeras vidare till kommande genomförandebeslut

På båda sidor om Renstiernas Gata, mellan Fjällgatan och parkeringsgaraget, föreslås enkelriktade cykelbanor med en bredd på 2,25 meter. Exakt hur denna plats ska utformas för att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister kommer att studeras vidare till kommande genomförandebeslut.

Mellan cykelbanan och körbanan föreslås en skiljeremsa på 1,05 meter för att inrymma vägmärken. Till genomförandebeslutet ska det studeras om skiljeremsan kan minskas för att cykelbanan ska kunna breddas ytterligare.

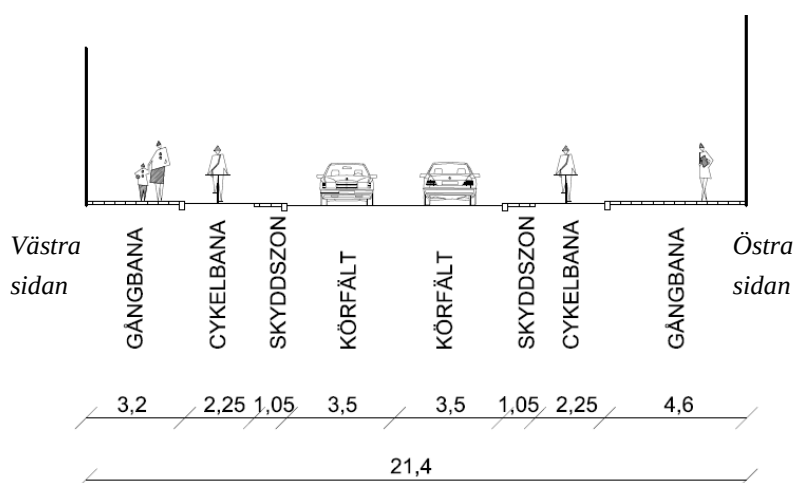
Förbi busshållplatserna vid Tjärhovsplan övergår cykelbanorna till enkelriktade cykelfält vilka föreslås bli 1,75 meter breda. Utrymme saknas för att skapa cykelbanor bakom busshållplatserna. Mellan Tjärhovsgatan och Folkungagatan övergår cykelfälten åter till 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor med stoppförbud för motorfordon.

På östra sidan om Renstiernas Gata mellan Fjällgatan och Tjärhovsplan breddas gångbanan från cirka 1,7 meter till cirka 4,6 meter. En smalare passage kvarstår dock på den östra sidan mellan berget och busshållplatserna vid Tjärhovsplan som fortsatt är 2,3 meter.

Kollektivtrafikkörfälten längs Renstiernas Gata utgår på grund av utrymmesskäl. Borttagandet av kollektivtrafikkörfälten bedöms inte påverka framkomligheten för busstrafiken (med samma anledning som på Katarinavägen). Mellan Fjällgatan och garagets in- och utfart utgår bussparkeringen med plats för två turistbussar av utrymmesskäl. Till genomförandebeslutet studerar kontoret möjligheten att ersätta dessa på lämplig plats i staden.



Figur 12, enkelriktade cykelbanor och cykelfält längs Renstiernas Gata.



Figur 13, föreslagen sektion på Renstiernas Gata.

Avfärdade alternativ

Nedanstående alternativ (som beskrivs under rubriken Avvägningar och konsekvenser) har studerats och avfärdats:

- Bussparkering på Katarinavägen.

- Dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida och Renstierna Gatas östra sida. Cykelpassage vid Tjärhovsgatan eller Folkungagatan.
- Dubbelriktad cykelbana fram till vändslingan därefter enkelriktade cykelbanor på Katarinavägen. Enkelriktade cykelbanor och cykelfält på Renstiernas gata.

Avvägningar och konsekvenser

I samtliga alternativ utgår kollektivtrafikkörfälten som idag finns i nordvästlig riktning på Katarinavägen och i båda riktningar på Renstiernas Gata. För att rymma cykelinfrastrukturen utgår även bussparkeringen söder om Fjällgatan.

I samtliga alternativ har vändslingan bibehållits men utökats så att även bussar i riktning mot Renstiernas Gata har vändmöjlighet. Detta medför att gångbanan som finns innanför vändslingan eventuellt utgår och att fotgängare leds över vändslingan.

Bussparkeringar på Katarinavägen

Alternativet överensstämmer i princip med föreslaget alternativ bortsett från att nya bussparkeringar med plats för cirka två bussar uppförs på södra sidan om Katarinavägen. Förändringar mot förordat åtgärdsförslag är: minskade körfältsbredder till 3,25 meter, minskad skiljeremsa till 0,5 meter och en smalare gångbana på södra sidan på 2 – 2,5 meter.

Alternativet har studerats med anledning av att två bussparkeringar utgår på Renstiernas Gata. Anläggandet medför intrång i parkytan vilket kommer att kräva en detaljplaneprövning. Intrånget kan betraktas som en avvikelse men det kan också komma att kräva en detaljplaneändring. Intrånget i parkytan kräver också ett godkännande från stadsdelsförvaltningen. I nuläget är de skeptiska till intrånget men är öppna för att föra en diskussion om detta i utbyte mot att åtgärder görs i parken.

Bussparkeringarna kan inte anläggas förrän de byggbodar som för närvarande finns uppförda inom projekt Slussen flyttas. Det är planerat att flytta byggbodarna år 2023 men det finns en risk att de står kvar längre.

I detta skede bedömer kontoret att bussparkeringar inte kan motivera ett intrång i parken. Dessutom förväntas byggbodarna

finnas kvar under den tid som anläggandet av ny cykelinfrastruktur planeras ske. Anläggande av ny bussparkering föreslås därmed inte uppföras på Katarinavägen inom detta projekt men kan aktualiseras senare vid behov.

Dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida och Renstiernas Gatas östra sida. Cykelpassage vid Tjärhovsgatan eller Folkungagatan

I alternativet uppförs en dubbelriktad cykelbana på Katarinavägens norra sida och på Renstiernas Gatans östra sida. För att skapa en anslutning till de enkelriktade cykelbanorna på Folkungagatan har en cykelpassage från dubbelriktad till enkelriktad lösning studerats vid två alternativa platser: vid Tjärhovsgatan och vid Folkungagatan. I alternativet uppnår cykelstråket standarden för pendlingsstråk.

Den dubbelriktade cykelbanan leds bakom busshållplatserna vid Tjärhovsplan. På grund av utrymmesbrist utformas busshållplatsen som stopphållplats. Detta påverkar framkomligheten för motorfordonstrafiken negativt eftersom trafik inte kan passera när en buss trafikerar hållplatsen.

Alternativet innebär en komplex trafiksituation där cyklister måste ges en separat signalfas i någon av trafiksignalerna. Även detta skulle försämra framkomligheten för samtliga trafikslag.

Den dubbelriktade cykelbanan förbi Tjärhovsplan, där torg och busshållplats finns, bedöms också påverka trafiksäkerheten negativt. Trafiksituationen riskerar att bli komplicerad i och med det förväntat ökade fotgängarflödet som kommer att genereras till följd av den planerade tunnelbanestationen. Förslaget innebär också att gångbanan utmed den östra sidan av Renstiernas Gata fortsättningsvis är smal och förutsättningarna för gående längs sträckan förbättras inte.

En dubbelriktad cykelbana på östra sidan om Renstiernas Gata innebär också en trafiksäkerhetsrisk då den korsas av en garageinfart.

Med hänsyn tagen till framkomligheten för motorfordonstrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har alternativet avfärdats.

Dubbelriktad cykelbana fram till vändslingan därefter enkelriktade cykelbanor på Katarinavägen. Enkelriktade cykelbanor och cykelfält på Renstiernas gata. I alternativet uppförs en dubbelriktad cykelbana på norra sidan om Katarinavägen mellan Borgmästartrappan och vändslingan. Vid vändslingan övergår den dubbelriktade cykelbanan till enkelriktade cykelbanor och cykelfält.

På Renstiernas Gata föreslås enkelriktade cykelbanor fram till busshållplatsen vid Tjärhovsplan där cykelfält tar vid. Längs kvarteret mellan Tjärhovsgatan och Folkungagatan föreslås enkelriktade cykelbanor. I alternativet uppnår cykelstråket standarden för pendlingsstråk. Gångbanan som är placerad på södra sidan om Katarinavägen föreslås få en bredd om cirka 2 meter vilket är en förbättring mot dagens cirka 1,5 meter.

Alternativet innebär att ett cykelfält anläggs genom vändslingan. Vändslingan planeras att användas av bussar i båda riktningar och konflikten med cykeltrafiken blir tydlig. Den planerade cykelpassagen över Katarinavägen ligger på en raksträcka vilket även gör att fordonshastigheten kan tendera att bli hög vid passagen. Med hänsyn tagen till trafiksäkerheten för cyklister så har alternativet avfärdats.

Tidplan

Projektering: år 2020 - 2021

Genomförandebeslut i trafiknämnden: 2021

Upphandling: 2022

Genomförande: 2022 - 2023. Entreprenaden bedöms ta 1,5 år.

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 6 mnkr fram till genomförandebeslut. Den totala investeringsutgiften uppskattas till cirka 44 mnkr, vilket baseras på kalkyl framtagen av upphandlad konsult.

Hittills har cirka 0,7 mnkr förbrukats för utredning och intern tid. Kommande planeringsutgifter avser främst fortsatt utredning, projektering och intern tid.

De delar av projektets utgifter som förbrukas under 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur. Resten av utgifter som förbrukas under 2023 bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Projektet bedöms enbart innebära marginellt ökade drift- och underhållskostnader. Om de två bussparkeringar utgår och inte ersätts kommer detta medföra en förlorad driftintäkt för staden om 225 tkr/år.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,4 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Det finns flera faktorer som påverkar utförandet av föreslagna åtgärder på Katarinavägen och Renstiernas gata.

Ombyggnationen av Slussen är det tydligaste. Projekt Slussen är komplext vilket gör att olika skeden kan förskjutas i tid vilket påverkar projektets tidplan och ekonomi. Delar av det arbete som kommer att genomföras inom projekt Slussen kommer att ske från Katarinavägen vilket styr cykelprojektets tidplan och genomförande.

Vändslungan på Katarinavägen skapades i samband med att ombyggnationen av Slussen inleddes. Vändslungan är en del av en TA-plan som sträcker sig fram till 2023. Målsättningen är att den ska utökas och permanentas vilket i såfall kräver en detaljplaneändring. Detaljplaneändringen medför en risk för tidsförskjutningar vilket påverkar projektets tidplan.

Idag är Katarinavägen stängd för motorfordonstrafik närmast Slussen men till hösten 2020 planeras ett öppnande för busstrafiken. De busslinjer som tillfälligt går längs Folkungagatan ska då åter trafikera Katarinavägen och Renstiernas Gata. För övrig biltrafik planeras ett öppnande till 2023. Innan 2023 ska, enligt gällande tidplan, den dubbelriktade cykelbanan fram till Borgmästartrappan vara genomförd.

Uppförande av ny och kompletterad belysning längs sträckan har inte studerats. Belysningsåtgärder kommer att studeras i projekteringsskedet. Den kalkyl som är framtagen innehåller inte några belysningsåtgärder. Om behov av belysningsåtgärder finns kommer detta alltså påverka projektets ekonomi och tidplan.

Kommunikation

En aktivitetsplan och FAQ finns framtagen.

Jämställdhetsanalys

Kontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla. Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnitten. Kvinnor anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet i högre utsträckning än män. Den föreslagna cykellösningen kommer att separeras från biltrafiken med kantsten vilket stärker trygghetskänslan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre grad än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att öka trafiksäkerheten längs sträckan skapas en cykelkoppling som upplevs som tryggare vilket stärker både kvinnor och mäns möjligheter att välja cykeln.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Katarinavägen och Renstiernas Gata upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 44 mnkr.

Slut