

Handläggare: Staffan Eriksson
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 50826140
staffan.eriksson@gfk.stockholm.se

2002-02-26

Dnr 01-360-3619

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Borttagande av gupp på Kungsholms Strand. Uppdrag från gatu- och fastighetsnämnden.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Kontoret får i uppdrag att ersätta guppen på Kungsholms Strand med avsmalningar enligt förslag i detta tjänsteutlåtande.
2. Kostnaden för ombyggnaden (uppskattat till 2,7 Mkr) skall inrymmas i förslag till verksamhetsprogram för 2003.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden har beslutat att guppen på Kungsholms Strand skall ersättas med andra hastighetsdämpande åtgärder. Kontoret har utrett frågan och föreslår att vägkuddarna ersätts med avsmalningar. Den hastighetsdämpande effekten förväntas bli något sämre. Ett betydande antal parkeringsplatser försvinner. SL anser att avsmalningar inte bör utföras på Kungsholms Strand. Trafikkommittén och stadsdelsförvaltningen tycker att nuvarande lösning med vägkuddar är bättre än avsmalningar. Kostnaden har uppskattats till 2,7 Mkr. Några medel finns inte i årets arbetsprogram utan föreslås tas upp i förslag till verksamhetsprogram för 2003.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Vid gatu- och fastighetsnämndens sammanträde 2001-10-02 fick kontoret följande uppdrag:

”Kontoret får i uppdrag att ta bort guppen och hitta alternativa lösningar för att begränsa hastigheten på Kungsholms Strand, t ex avsmalningar, målning i vägbanan eller liknande. Eftersom sträckan ingår i Vägverkets regionala demonstrationscykelstråk är det viktigt att gatan utformas i samarbete med Vägverket och att säkerheten för cyklister är fortsatt hög.”

Kontoret har tolkat gatu- och fastighetsnämndens beslut så att det inte är aktuellt att byta vägkuddarna mot annan typ av gupp.

Beslut om genomförande av demonstrationscykelstråket enligt kontorets förslag togs av gatu- och fastighetsnämnden 1998-09-01. Stråket har bekostats av Vägverket och genomförts enligt ett avtal mellan Vägverket och staden. Enligt avtalet förbinder sig staden att upprätthålla det regionala cykelstråket med en likvärdig eller förbättrad funktion och standard. Vid förändringar ska samråd ske med vägverket. Staden bekostar drift och underhåll.

Analys

Vägverket har gjort en omfattande utvärdering av stråket som tidigare har utdelats till nämnden. En del av utvärderingen omfattar en mätning av biltrafikens körmönster och hastigheter på Kungsholms Strand med en floating car studie. (Vid en floating car mätning följs bilar med en mätbil som registrerar bilarnas hastighet och körmönster.) Studien visar att

- ? hastighetsnivån har sänkts från ca 50 km/tim vid förmätningen till ca 25 km/tim vid kuddarna och ca 35 km/tim mellan farthindren vid eftermätningen
- ? spridningen mellan de olika fordonens hastigheter har minskat.
- ? Den maximala hastigheten har sjunkit från 70 km/tim till 55km/tim.
- ? Körmönstret har förändrats från ett jämnt körmönster över sträckan till ett körmönster med upprepade retardationer och accelerationer vid varje farthinder.

Vid en intervjuundersökning med cyklister som ofta cyklar längs demonstrationscykelstråket framkom att dessa upplever att genomförandet av stråket har gett tydliga förbättringar vad gäller t ex trygghet, miljö och trafiksäkerhet på den berörda delsträckan (liksom på alla övriga delsträckor). Men delsträckan som omfattar Kungsholms Strand är den enda del av stråket med blandad cykel- och biltrafik och det är också den sträcka som av cyklisterna upplevs ha de största problemen.

De tillfrågade bilisterna tycker att samspelet med cyklisterna fungerar bättre än tidigare och att risken för sammanstötningar har minskat.

Kontoret har tillsammans med en konsult diskuterat vilka åtgärder som kan ge en fortsatt hög säkerhet för cyklisterna längs Kungsholms Strand. Enbart skyltning eller skyltning kombinerat med målning, ”Du kör för fort”-skyltar, hastighetsövervakningskameror eller dylikt ger inte hastighetsdämpning i samma storleksordning som vägkuddarna. Två alternativ kan ge den önskade säkerhetsnivån, antingen att separera cyklarna från biltrafiken eller att genom kraftiga avsmalningar få en hastighetsdämpning motsvarande den som kuddarna ger. Dessa alternativ har studerats av konsulten.

Det ena alternativet bygger på idén att låta cyklarna använda den befintliga gångvägen mellan körbanan och vattnet. Den idén utreddes översiktligt och redovisades i samband med byggandet av stråket. Vi har nu tittat på möjligheterna att med en enklare konstruktion minska kostnaderna och undvika intrång på vattenområdet. Kostnaderna kan reduceras till storleksordningen 15 Mkr (tidigare uppskattning 25 Mkr) men visst intrång på vattnet erfordras varför detta alternativ inte bedömts realistiskt.

Den utformning som kan ge fortsatt acceptabel trafiksäkerhet för cyklisterna är att ersätta vägkuddarna med avsmalningar enligt principförslag i bilaga 1. Avsmalningar föreslås på i princip samma ställen som nu har vägkuddar (se bilaga 2. För att åtgärderna ska få så bra effekt som möjligt föreslås att sträckan under vissa tidsperioder kompletteras med ”Du kör för fort”-skyltar på ett eller ett par ställen. Förslaget omfattar även en av SL föreslagen flyttning av en busshållplats för linje 59. Konsekvenserna av att ändra utformning blir följande.

- ? Fordonshastigheterna förväntas öka något. Eftersom förträngningarna måste utformas med hänsyn till att bussar och andra tyngre fordon ska kunna komma fram blir effekten för personbilar begränsad. Körmonstret med accelerationer och retardationer mellan de hastighetsdämpande åtgärderna blir desamma som med gupp.
- ? Cyklisternas säkerhet försämras marginellt på grund av de något ökade fordonshastigheterna. Huruvida förträngningarna påverkar cyklisternas säkerhet negativt är osäkert.
- ? De gåendes säkerhet påverkas av ökade hastigheter men också av att övergångsställena blir kortare och därmed enklare att passera. Den sammanlagda effekten torde vara svagt positiv.
- ? Antalet parkerings- och angöringsplatser minskar med ca 35 under dagtid. Antalet möjliga nattuppställningsplatser minskar med ca 70. För närvarande är angöring och parkering tillåten dagtid längs hela södra sidan (hussidan). Parkeringsmöjligheterna nyttjas i princip till 100 % dagtid. Under natten är dessutom parkering möjlig under tiden 18-07 på sjösidan. Nattetid är beläggningen på hussidan 100 % medan det på sjösidan kan finnas 20-40 lediga platser (som alltså ska vara utrymda kl 07). Att ta bort så många platser som 35 dagtid resp 70 nattetid kommer att försämra parkeringsmöjligheterna i området avsevärt.
- ? Nya refuger och stolpar samt oregelbundna kantstenslinjer ger en försämring av gatumiljön ur estetisk synvinkel.

S

- ? Ur drift- och underhållssynpunkt är lösningen med avsmalningar något sämre än väggkuddar bland annat på grund av tillkommande stolpar på refuger och ”öron”.
- ? Kostnaderna för att genomföra ombyggnaden (inklusive flyttning av en busshållplats) har uppskattats till 2,7 Mkr.

Samråd

SL har framfört följande allmänna synpunkter på hastighetsdämpande åtgärder (bilaga 3):

- ? Vanliga väggupp kan inte accepteras
- ? Långa s.k. platåupp (10 cm) kan accepteras om den raka överytan är minst 7 m med ramper som är 2 m långa.
- ? Väggkuddar och väghålor är bra alternativ. Det är viktigt att se till att bussarna kan köra rakt över väggkudden.
- ? Gatuavsmalningar är mindre bra alternativ då slingerkörningen kan medföra att stående passagerare tappar balansen.

Sammantaget anser SL att ett utförande med avsmalningar inte bör utföras på Kungsholms Strand. Om hastighetsdämpande åtgärder ska utföras är väggkuddar, platåupp eller väghålor att föredra.

Den föreslagna flyttningen av busshållplats bedömer SL vara en god lösning som ger bättre trafiksäkerhet, plats för regnskydd samt tar miljömässiga hänsyn då hållplatsen flyttas längre från bostäderna.

Vägverket konstaterar att de föreslagna avsmalningarna inte ger samma hastighetsdämpande effekt som väggkuddarna och därmed troligen inte en likvärdig säkerhet för cyklisterna. Man motsätter sig dock inte att åtgärden genomförs.

Stadsdelsförvaltningen anser att de befintliga kuddarna fungerar bra gällande barmarksrenhållning och snöröjning. De föreslagna avsmalningarna har otillräcklig bredd för plogbilen. Trafikdelarna kommer att försvåra både barmarksrenhållning och snöröjning. Förvaltningens förslag är att behålla väggkuddarna. Förvaltningen motsätter sig helt att förlägga cykeltrafiken till strandpromenaden.

Frågan har behandlats på Trafikkommittén den 31 jan. Kommittén var enig om att befintlig lösning med väggkuddar var bättre än avsmalningar.

Kontorets förslag/synpunkter

Gatu- och fastighetsnämnden har beslutat att den befintliga lösningen med väggkuddar skall ersättas med andra hastighetsdämpande åtgärder. Med denna förutsättning anser kontoret att detta bäst sker genom avsmalningar enligt detta utlåtande för att ge cyklisterna motsvarande säkerhet som med dagens utformning. Kontoret anser dock att den befintliga lösningen med väggkuddar ger bäst säkerhet till rimlig kostnad. För att avsmalningarna ska

ge så bra effekt som möjligt föreslås att de kompletteras med ”Du kör för fort”-skyltar under vissa tidsperioder. Ett kontinuerligt bruk av dessa skyltar minskar antagligen effekten.

Under förutsättning av beslut senast i mars kan ombyggnaden teoretiskt ske under hösten innevarande år. Några medel för ombyggnaden finns dock inte i årets arbetsprogram. Kontoret föreslår därför att medel inryms i förslag till verksamhetsprogram för 2003.

En ombyggnad med avsmalningar bör följas upp med förnyade hastighetsmätningar.

SLUT