

2018-01-01

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 266 86

Till
Trafiknämnden
2018-02-01

Cykelåtgärder längs Hässelbystråket mellan Brommaplan och Åkeshov. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner genomförande av cykelåtgärder längs Hässelbystråket mellan Åkeshov och Brommaplan till en utgift om 33 mnkr.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Kontoret föreslår att en dubbelriktad cykelbana anläggs mellan Åkeshovsrondellen och Brommaplan. I projektet utökas också cykelparkeringen med väderskyddade tvåvåningsställ vid Åkeshovs T-bana till ca 150 platser. De planerade cykelåtgärderna beräknas kosta ca 33 mnkr.

Bakgrund

Trafiknämnden fattade beslut om inriktning för projektet i inriktningsbeslut 4, Dnr T2013-313-06577. I kontorets förslag till åtgärder ska den saknade länken knytas ihop genom en dubbelriktad cykelbana mellan Åkeshovsrondellen och Brommaplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 86
Växel 08-508 272 00
per-ake.tjarnberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Befintlig situation

Mellan Åkeshovsvägen och Åkeshovs rondellen går stråket i blandtrafik på Bergslagsvägens lokalgata.

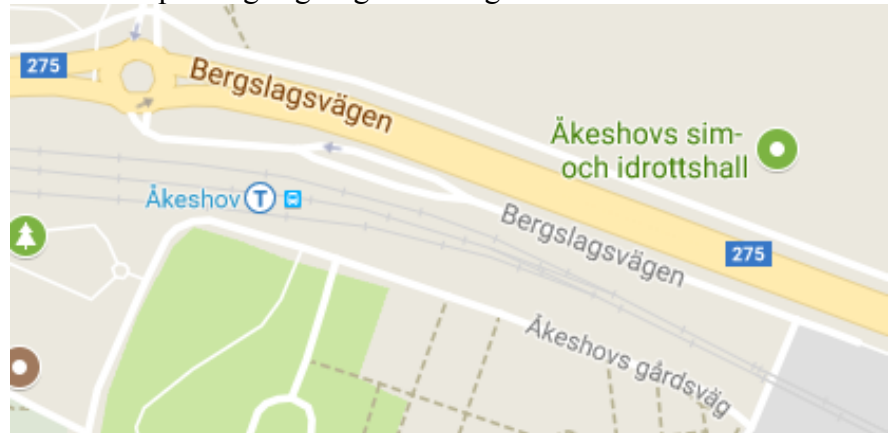


Bild 1. Bergslagsvägens lokalgata mellan Åkeshovs rondellen och Åkeshovsvägen

Öster om Åkeshovsvägen är cykelstråket separerat ca 100 meter fram till en vändplan för att sedan fortsätta i blandtrafik hela vägen till Brommaplan.



Bild 2. Sträckan mellan befintlig cykelbana och Brommaplan

Cykelstråket är idag bristfälligt både vad gäller såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Den befintliga cykelinfrastrukturen uppfyller inte riktlinjer för utformning av pendlingsstråk enligt cykelplanen, och flera sträckor utgör saknade länkar. Hastighets säkring saknas vid Åkeshovs rondellens från- och tillfart liksom övergångsstället vid Åkeshovs tunnelbana.

Förslag till åtgärder

Förslaget följer intentionerna från inriktningsbeslutet (trafiknämnden 2016-06-16).

Vid Åkeshovs cirkulationsplats anläggs en hastighetssäkrad och väjningsreglerad cykelpassage både vid från- och tillfart. Mellan cirkulationsplatsen och befintlig cykelbana öster om Åkeshovsvägen utmed Bergslagsvägens södra sida anläggs en ny dubbelriktad cykelbana med 3,25 meters bredd. Körbanan för biltrafik smalnas av till 6 meter för att skapa bättre förutsättningar för gångbanan som föreslås bli 2 meter bred. Se bild 5-7.

För att få plats med cykelbanan där vägen går på bro vid Åkeshovs tunnelbanestation görs det västgående körfältet om till cykelbana. Det gör att det endast blir ett körfält kvar för motorfordonstrafiken. Avsmalningen regleras med väjningsplikt i västlig riktning för att minimera risk för kö tillbaka mot Bergslagsvägen. Se bild 5.



Bild 3. Väjningsplikt
mot mötande trafik



Bild 4. Mötande
trafik har väjningsplikt

Åkeshovs tunnelbanestation är också en uppsamlingspunkt för pendlare som kombinerar cykel och kollektivtrafik varför även utbyggnad av cykelparkeringen föreslås ingå i projektet. Den befintliga cykelparkeringen byggs om, parkeringen utrustas med tvåvåningsställ för ca 150 cyklar och förses med väderskydd. Övergångsstället mellan tunnelbanestationen och cykelparkeringen hastighetssäkras. Se bild 5.

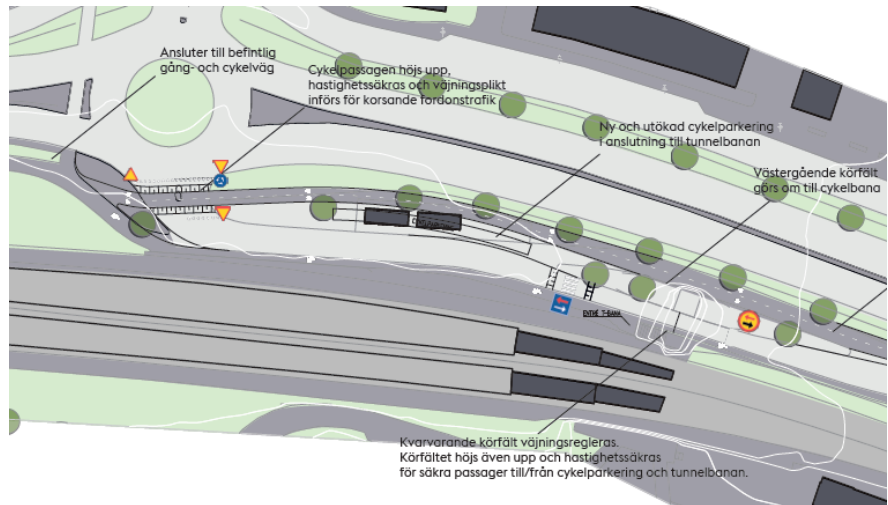


Bild 5. Rondellen och den avsmalnade körbanan vid gångpassagen till tunnelbanan

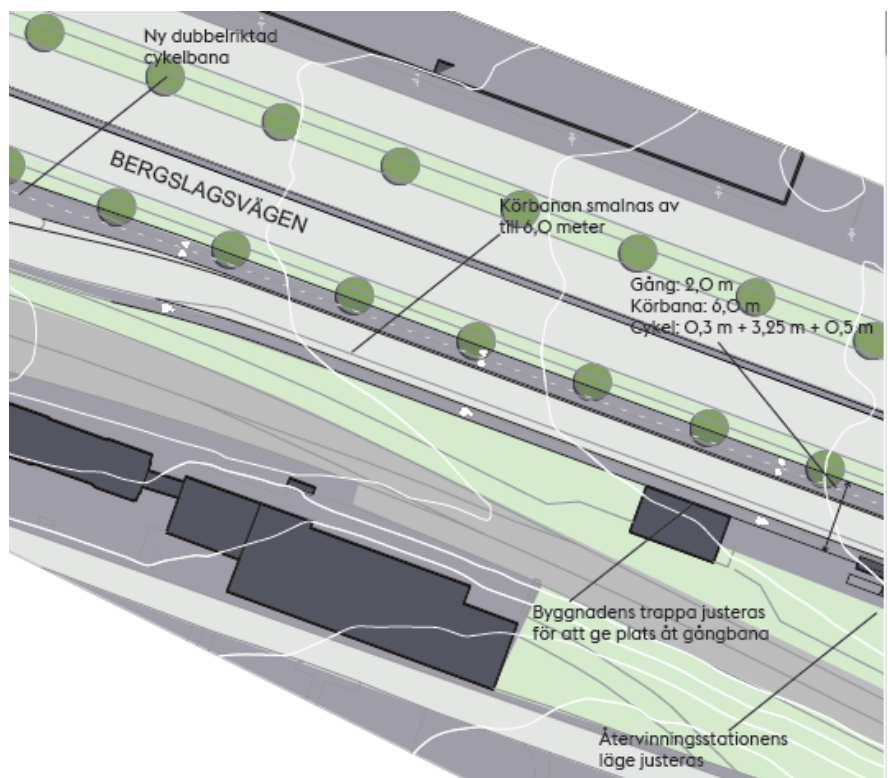


Bild 6. Från den avsmalnade körbanan till återvinningsstationen

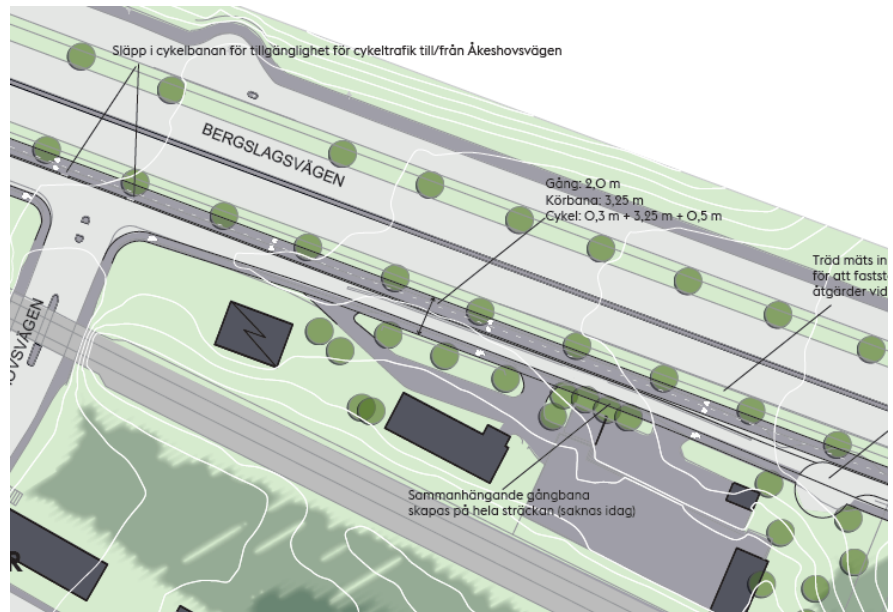


Bild 7. Från återvinningsstationen till vändplan. Befintlig cykelbana breddas till 3,25 m.

På lokalgatusträckan mellan vändplanen och Brommaplan finns idag en gång- och cykelbana på hussidan. Denna görs om till enbart gångbana och ges en bredd om ca 2 meter. På andra sidan lokalgatan anläggs en ny dubbelriktad cykelbana om 3,25 meter. För att detta ska vara möjligt smalnas körbanan av något och parkeringen flyttas till andra sidan. Även en del av befintlig grönremsa behöver tas i anspråk, vilket gör att träden antingen behöver flyttas eller bytas ut. Se bild 8 och 9.

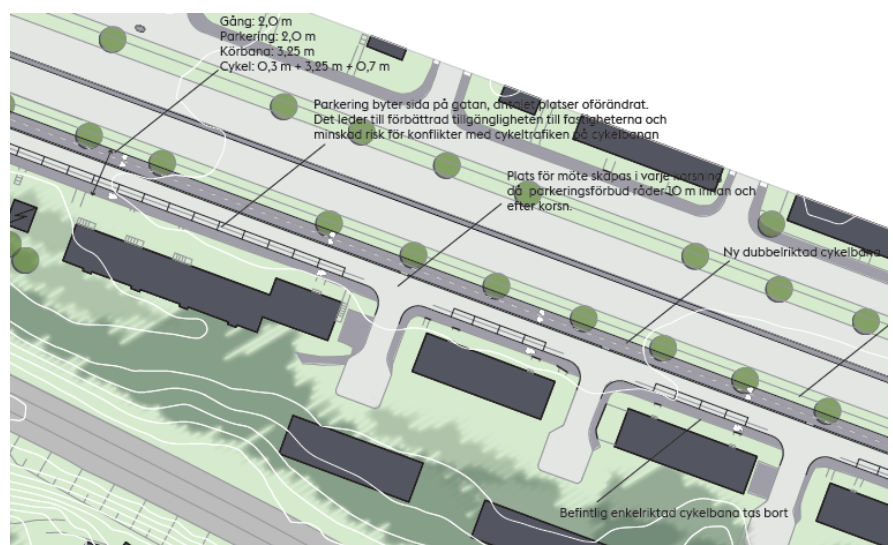


Bild 8. Från vändplan mot Brommaplan. Bilparkeringen byter sida, infarter mot fastigheter används som mötesplatser.

Anslutningen mot Brommaplan utförs enligt bild 9.

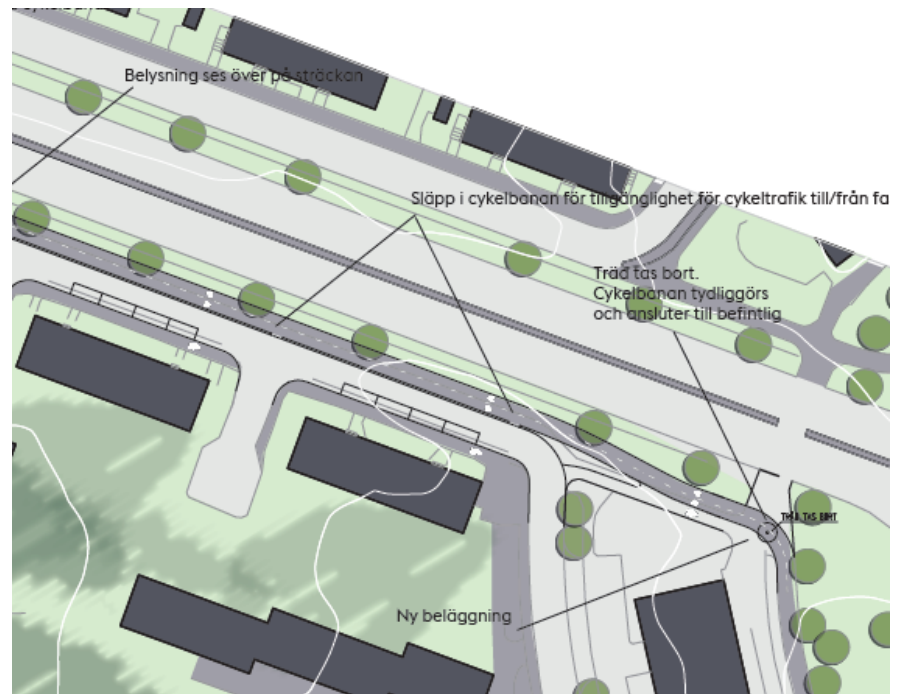


Bild 9. Forts. mot Brommaplan.



Bild 10. Hela sträckan, Åkeshovs rondellen till Brommabågen vid Brommaplan

Avvägningar

På sträckan mellan vändplan och Brommaplan (bild 7 och 8) har diskuterats om behov finns av en separerad cykelbana. Kontoret bedömer att ett komplett separerat stråk är att förorda trots att acceptabel framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister kan uppnås i blandtrafikalternativet under stora delar av året. Separerad cykelbana längs hela stråket skapar en högre trafiksäkerhet och framkomlighet under alla årstider då det också får en högre driftstatus. I blandtrafikalternativet kan inte gatan saltsopas då det är bilar parkerade längs hela gatan. Gatans beläggning är också i sådant skick att cykling är obekvämt. Reinvestering av beläggningen är inte planerad.

Konsekvenser

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bidrar till cykelplanens

övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Samtliga åtgärdsförslag uppfyller cykelplanens riktlinjer för breddmått för utformning av pendlingsstråk.

Framkomlighet och trafiksäkerhet

Förslaget bedöms resultera i ökad framkomlighet, minskad trängsel och en säkrare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter. Vid Åkeshov föreslås det västgående körfältet göras om till cykelbana. Konsekvensen blir att kvarvarande körfält för fordons- trafikerna behöver väjningsregleras på en sträcka om cirka 80 meter. Trafikmätningar visar att antalet fordon uppgår till ca 3 500 fordon/dygn. Kontoret bedömer att åtgärden inte kommer få några stora negativa konsekvenser på motorfordonstrafiken. Genom att hastighetssäkra gångpassagen förbättras även trafiksäkerheten för cyklister som parkerat och gående korsar vägen mellan tunnelbana och cykelparkering.

Övrigt

Ca 20 träd kommer att behöva bytas ut.

Inga parkeringsplatser utgår. Parkering byter sida på gatan.

Jämställdhet

För att skapa trygghet är det viktigt att cykelbanan är väl synlig med bra belysning och utan gömslen i form av buskage eller liknande. En ytterligare trygghetsfaktor är att det är en mix av funktioner med bil och gång, eftersom det innebär fler som ser cykelbanan. Även säker cykelparkering kan vara viktigt. Kontoret bedömer att projektet uppfyller detta och därmed har positiv inverkan på både mäns och kvinnors möjlighet att röra sig på stråket.

De planerade åtgärderna på stråket syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att höja trafiksäkerheten, tillsammans med att se över belysningen och vegetationen längs sträckan skapas en cykelväg som upplevs som tryggare, vilket stärker både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln. Det skapar också bättre förutsättningar att cykla med mindre barn.

Tidplan

Vid beslut om genomförande kan projektet projekteras under vintern 2018 för att därefter handlas upp. Genomförande kan påbörjas tidigast hösten 2018.

Ekonomi

Det inriktningsbeslut som togs i tidigt skede innebar en investering på cirka 26,0 mnkr för projektet som helhet. Inriktningsbeslutets kalkyl grundar sig på en systemhandling, som har en lägre grad av detaljering än den detaljprojektering som ligger till grund för nuvarande kalkyl. Efter inriktningsbeslutet har projektets innehåll och omfattning ändrats i vissa delar. Den största förändringen är att detaljprojekteringen uppdagat åtgärder som inte framkommit i systemhandlingsskedet, t ex förorenad asfalt. Kostnaden för ny cykelparkering är också tillkommande.

En ny kalkyl har tagits fram för den föreslagna lösningen och projektet omfattar nu en investering om 33 mnkr. För lokalgatudelen mellan vändplan och Brommaplan beräknas kostnaden till ca 9 mnkr av hela projektets kostnad på 33 mnkr.

| Hässelbystråket, Brommaplan – Åkeshov, cykelåtgärder | Mnkr |
|---|----------------|
| Utredning och projektering | 4,5 |
| Byggledning och byggherreadministration | 2,5 |
| Entreprenadarbeten | 22,0 |
| Oförutsett | 3,0 |
| Index | 1,0 |
| | |
| Totala utgifter | 33 mnkr |

Kostnader för drift och underhåll beräknas öka något till följd av att bilväg delvis ersätts av cykelbana som generellt har en högre driftkostnad per kvadratmeter samt att det tillkommer en bred vegetationsyta. Den nya cykelbanan kommer också ge något ökade drift- och underhållskostnader för bl.a. ny belysning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnkr från och med år 2019. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risker

Förorenade massor är en osäkerhet som kan öka utgiften. Det finns också ledningar med osäkert läge vilket kan föranleda ytterligare undersökningar. Eventuellt kan fler träd än beräknat behöva bytas ut.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden godkänner genomförande av åtgärder längs Hässelbystråket mellan Åkeshovsrondellen och Brommaplan till en utgift om ca 33 mnkr.

Slut