Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 26 686

Till
Trafiknämnden
2020-10-15

Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen upp till 4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 33 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Drottningholmsvägen förbi Alvik är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör en port mot innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Kapaciteten är begränsad och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet.

På sträckan mellan Ulvsundaplan i väster och förbi Alviksplan i öster breddas befintliga cykel- och gångbanor och ges en högre standard. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. De höga cykelflödena separeras tydligare från gångtrafiken bland annat

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 686
Växel 08-508 27 200
per-ake.tjarnberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

genom att cykelbanan får en ny gen sträckning genom Alviksplan.

Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom stadens väghållaransvar, och övrigt bedöms kunna hanteras genom bevakningsavtal med Trafikverket.

Åtgärderna bedöms sammantaget ge tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och bättre möjligheter till samspel, samtidigt som motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte bedöms påverkas nämnvärt. Projektets mål och syfte bedöms uppnås.

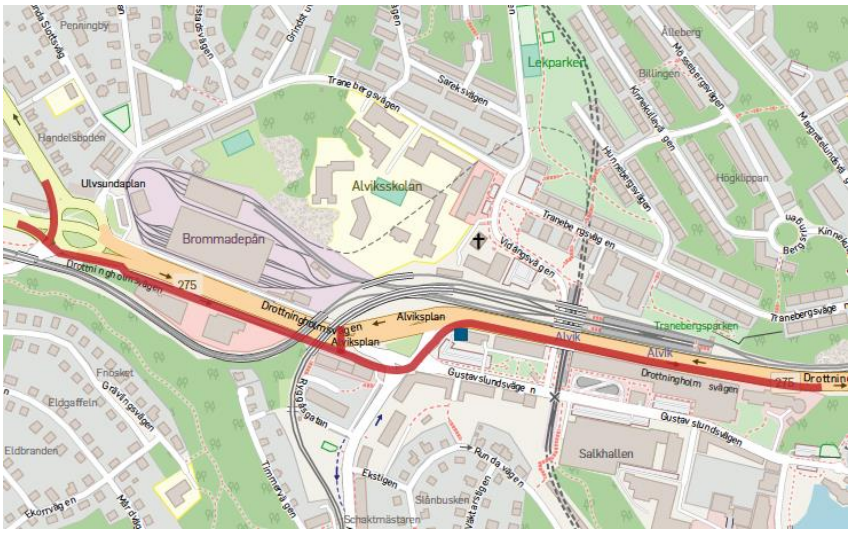
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för cykel- och gångbanor på Drottningholmsvägen. Projektets totala utgift beräknas till 33 mnkr.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2019 och 2022 investera 1 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel.

Hässelbystråket är ett drygt 15 km långt cykelstråk utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan (2012) och regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län (2014). Det sträcker sig från Stockholms stadshus till Hässelby via regionala målpunkter som Alvik, Brommaplan och Vällingby, och har dessutom en viktig uppsamlande funktion.

Den del av stråket som går längs Drottningholmsvägen förbi Alvik utgör en port mot innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Flera åtgärder för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel har genomförts eller planeras längre ut på stråket och anslutande kopplingar. Kapaciteten för cykeltrafik förbi Alvik på sträckan mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron är dock fortfarande begränsad, och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklister och andra oskyddade trafikanter.



Figur 1. Översikt av projektsträcka

Trafikverket är väghållare för stora delar av projektområdet, vilket påverkar valet av åtgärder.

Exploateringsplanerna inom programarbetet för Alvik östra bedöms inte påverka de föreslagna åtgärderna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret, samt med Trafikverket angående väghållaransvar och möjlighet för staden att utföra arbete inom Trafikverkets ansvarsområde. Vidare har regionens trafikförvaltning och berörd bussentreprenör fått granska den föreslagna lösningen.

Mål och syfte

Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens *cykelplan*, för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Projektets syfte:

- Förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafiken på sträckan samt Drottningholmsvägens koppling till Ulvsundavägens cykelbanor

Projektets mål:

- Öka trafiksäkerheten för cyklister och gående vid måleributikens hörna
- Öka framkomligheten för cyklister på sträckan

Den föreslagna lösningen är framtagen utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och förhåller sig till utpekade stråk i stadens gångplan och cykelplan.

Befintlig situation

Cykel- och gångtrafik

Projektområdet sträcker sig från Ulvsundaplan i väster till i höjd med östra hörnet på fastigheten Nätdomaren 3 (se Figur 1 ovan), en sträcka på ca 1 km.

På sträckan finns befintliga dubbelriktade cykelbanor och gångbanor till största delen separerade med målad linje. Bredden på cykelbanan varierar, men uppfyller inte de rekommenderade breddmått för dubbelriktad cykling på pendlingsstråk och standard i övrigt som anges i Cykelplan 2012, och som bland annat syftar till att medge säker omkörning. Även utrymmet för gående är underdimensionerat, och förutsättningarna är på flera ställen längs sträckan dåliga för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare. På sträckan finns två signalreglerade och två oreglerade gång- och cykelpassager.



Figur 2. Trång sektion för gående och cyklister vid Ulvsundaplan



Figur 3. Gång- och cykelpassage vid infart till lokalgata



Figur 4. Utfart från verksamheter vid Alviksplan



Figur 5. Smal sektion och skymd sikt vid Alviksplan och måleributikens östra del



Figur 6. Smal sektion och skymd sikt vid Alviksplan och måleributikens västra del

Trafikdata

Cykel

Trafikkontorets mätningar visar på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad, och det gäller även cykeltrafiken från västerort förbi Alvik. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet ökat med 98 %, det vill säga nästan fördubblats.

En av de fasta mätpunkterna i snittet ligger vid Tranebergsbrons västra fäste, strax öster om projektområdet. Här har det som mest passerat 6796 cyklar på en dag (27/8 2019). Sedan cykelplanen

antogs har antalet cykelpassager i mätpunkten ökat med över 40 % (baserat på dagligt medelvärde maj-september 2013 jämfört med motsvarande period 2020). Det gör Alvik/Tranebergsbron till den fjärde mest trafikerade cykelpassagen i innerstadssnittet efter Skanstullsbron/Skansbron, Liljeholmsbron och Danviksbron.

Fotgängare

Gångflöden räknades på Tranebergsbron under en dag (07:00-18:00, 2019-09-19), och uppgick till 1 350 personer sammanlagt i båda riktningarna.

Motorfordonstrafik

På Drottningholmsvägen vid Måleributiken och österut är vardagsdygnsmedeltrafiken 59 000 motorfordon varav 8 % utgörs av tung trafik. Gällande hastighetsbegränsning är 70 km/h vid trafikräkningen. Uppmätt medelhastighet i oktober 2019 var 70 km/h, med en 85-percentil på 81 km/h. Det betyder att 85 % av fordonen höll en hastighet på max 81 km/h. Längs Drottningholmsvägen mellan Ulvsundaplan och Alviksplan, samt på övriga anslutande vägar är skyltad hastighet 50 km/h.

Trafiksäkerhet

Under femårsperioden 1 april 2014–1 april 2019 har totalt 36 olyckor rapporterats till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) inom området.

Cyklister var inblandade i 10 olyckor. Olyckstyp och utgång för dessa var:

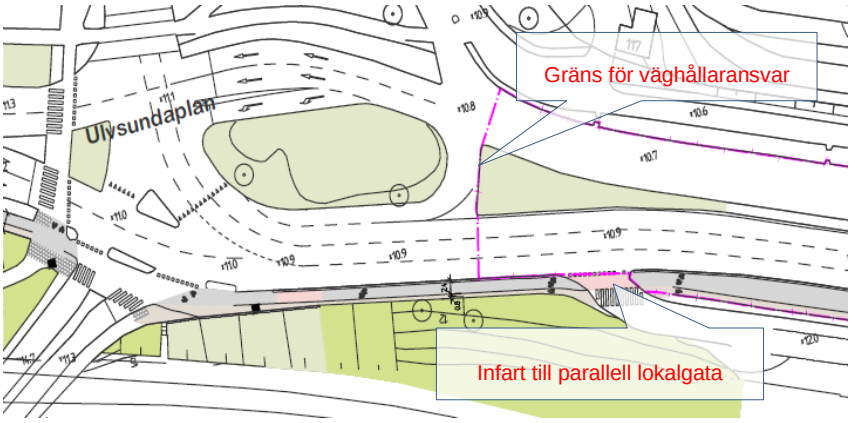
- 2 singelolyckor cykel - lindriga.
- 4 cykel/motorfordon - lindriga.
- 4 cykel/cykel - en måttlig, övriga lindriga eller utan personskada.

Två av olyckorna mellan cykel och motorfordon skedde på cykelpassagen vid infarten till Drottningholmsvägens lokalgata, och övriga två vid trafiksignalerna vid Stora Mossens backe respektive Gustavslundsvägen.

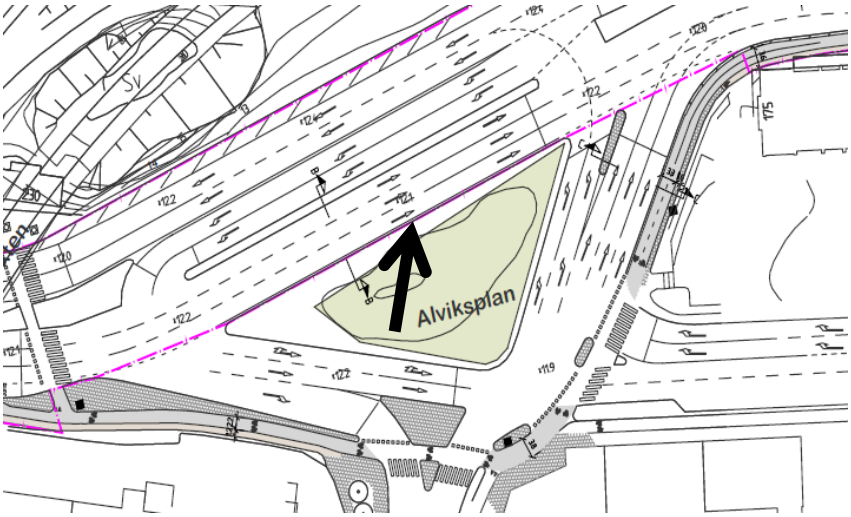
Tre av cykel/cykelolyckorna har skett på sträckan och en bidragande orsak bedöms vara att cykelbanan är smal. En av dessa tre olyckor skedde i kurvan vid måleributiken.

Rådighet

Stockholms stad har inte full rådighet att göra åtgärder på platsen. Trafikverket är väghållare för Drottningholmsvägens sträckning förbi Alvik, och därigenom för stora delar av projektområdet. Nedan redovisas de delar där staden har väghållaransvar.



Figur 7. Stockholms stad är väghållare för hela Ulvsundaplan fram till streckad linje samt hela Drottningholmsvägens lokalkörbana.



Figur 8. Stockholms stad är väghållare för Alviksplan utom Drottningholmsvägen. Se väghållargräns vid pil

Parkering

På den södra parallella lokalgatan mellan Ulvsundaplan och Alviksplan finns längsgående korttidsparkering på ena sidan av gatan samt vinkelställd parkering in mot verksamheterna på andra sidan. Parkeringarna är tidsbegränsade till en respektive två timmar vardagar 8–18 samt lördagar 10–14.

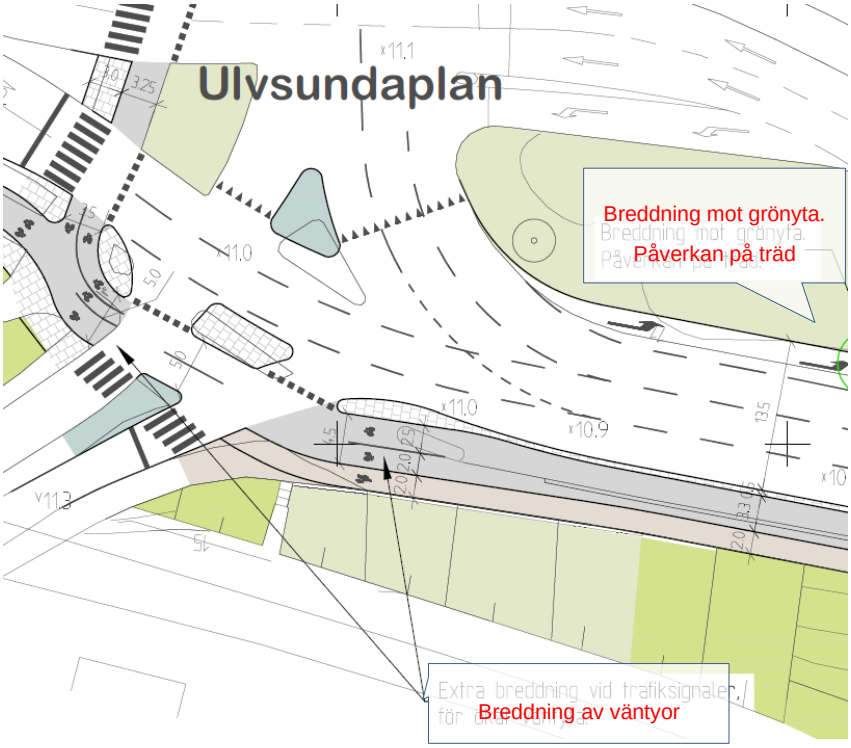
Åtgärdsförslag

Föreslaget alternativ

På hela sträckan mellan Ulvsundaplan i väster till projektområdets gräns i öster breddas befintliga cykel- och gångbanor och ges en högre standard. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. De höga cykelflödena separeras tydligare från gångtrafiken bland annat genom att cykelbanan får en ny gen sträckning genom Alviksplan.

Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom stadens väghållaransvar, och övrigt bedöms kunna hanteras genom bevakningsavtal med Trafikverket.

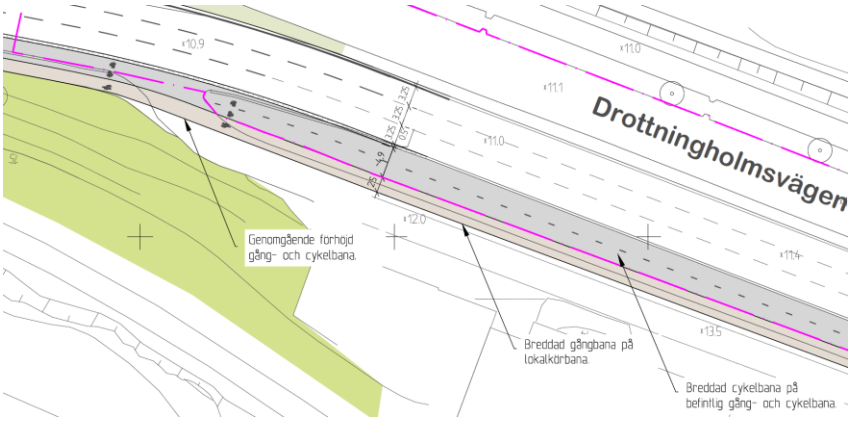
Vid Ulvsundaplan breddas gångbanan från 0,8 m till 2 m och cykelbanan från 3,2 m till 4,5 m för att skapa extra bredd vid väntytan. Detta möjliggörs genom att flytta mittrefugens kantsten och förskjuta målningen av Drottningholmsvägens körfält. (Figur 11)



Figur 9. Ulvsundaplan

Öster om Ulvsundaplan skiljs cykelbanan och gångbanan åt genom att gångbanan flyttas upp på den högre liggande lokalgatan och cykelbanan som ligger kvar på nivå med

Drottningholmsvägen ges hela den befintliga gång- och cykelbredden på ca 5 m (Figur 10). Den befintliga smala gångbanan på lokalgatan föreslås breddas till 2,5 m genom att parkeringsraden med plats för ca 32 bilar på norra sidan tas i anspråk. De 28 snedställda p-platserna på lokalgatan behålls.

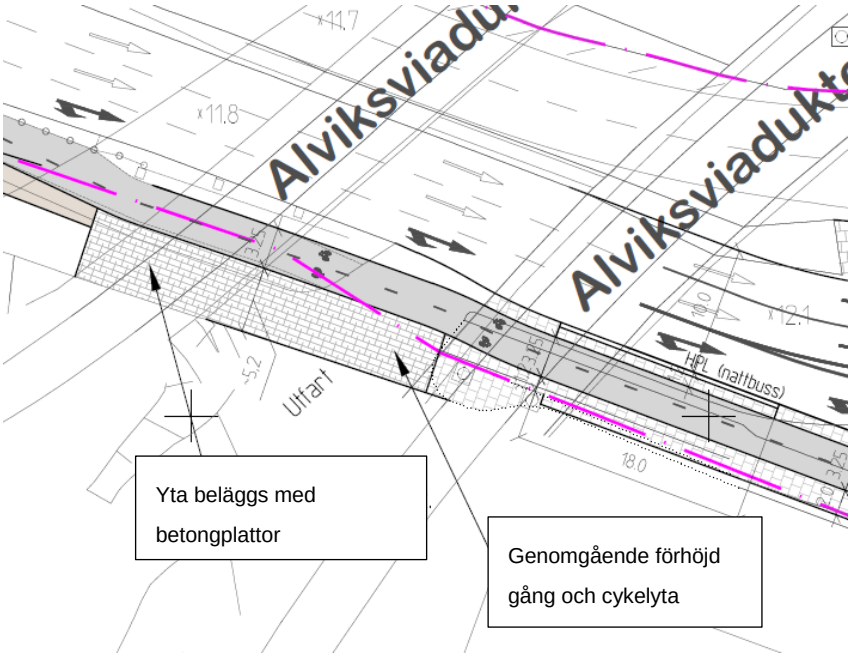


Figur 10. Gångbanan på den parallella lokalkörbanan blir 2,5 m bred och får en maxlutning på ca 5 %



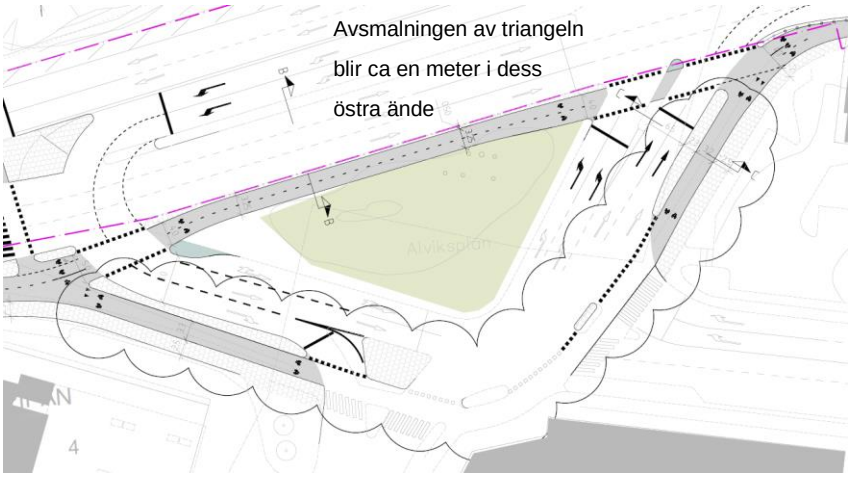
Figur 11. Gångbanan utgår till förmån för breddad cykelbana längs med Drottningholmsvägen. Gångbanan längs med lokalgatan breddas.

De oreglerade passagerna vid lokalgatans in- och utfart föreslås utformas som genomgående gång- och cykelbanor för god framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister.



Figur 12. Utfart från lokalgata och verksamheter.

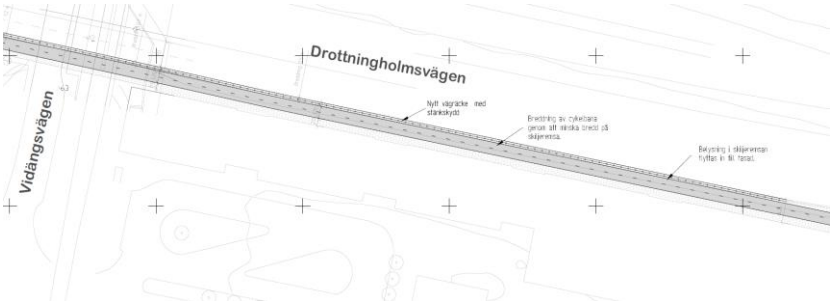
Vid Alviksplan skapas en ny gen sträckning enligt standard för pendlingsstråk genom att cykelbanan dras parallellt med Drottningholmsvägens bilkörbana enligt figur 13, och ansluter i öster till kurvan vid måleributiken. För att få plats med cykelbanan behöver den upphöjda ”triangeln” mitt i trafikplatsen smalnas av något, som mest med ca en meter. Utformningen med stödmur av corténstål behålls. De befintliga cykelbanorna på södra och östra sidan av Alviksplan breddas. . Refuger smalnas av för att ge plats för ökad bredd på gång och cykelbanan.



Figur 13. Cykelbana dras ”raka vägen”, anslutande cykelvägar breddas enligt standard för pendlingsstråk. . Refuger smalnas av för att ge plats för ökad bredd på gång och cykelbanan.

Vid hörnan utanför måleributiken breddas gång- och cykelbanan från dagens 4,1 m till 6,4 m. Det möjliggörs genom att ett av tre högersvängskörfält för trafik från Alviksplan mot Drottningholmsvägen österut tas i anspråk. Anslutande gång- och cykelväg breddas till standard för pendlingsstråk.

På en sträcka om ca 140 m mellan måleributiken och bron över Vidängsvägen föreslås inga åtgärder. Trafikverket är väghållare på sträckan och eventuell breddning av gång- och cykelbanan behöver ta del av körbaneytan i anspråk. Projektet har kommunicerat behovet av breddning till Trafikverket, som behöver hantera frågan vidare.
På sträckan öster om Vidängsvägen (Fig. 16) omfördelas befintlig yta som består av betongplattor, asfalt och belysningsstolpar, och gång- och cykelbanan breddas till 5,25 m fram till östrahörnet av fastigheten Nätdomaren 3 som utgör projektets avgränsning i öster. Åtgärderna möjliggörs genom bevakningsavtal med Trafikverket.



Figur 14. Sträckan från Vidängsvägen österut

Avvägningar och konsekvenser

Åtgärderna bedöms sammantaget ge tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och bättre möjligheter till samspel, samtidigt som motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte bedöms påverkas nämnvärt. Projektets mål och syfte bedöms uppnås.

Med föreslaget alternativ får både cyklister och fotgängare en hög framkomlighet då cykel- och gångbanan breddas på merparten av sträckan för att möjliggöra säker omkörning och underlätta samspel. De genomgående gång- och cykelbanorna bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningspunkterna.

På en del av sträckan leds fotgängare längs den parallella lokalgatan. Sträckningen innebär en viss höjdskillnad, men den låga lutningen bedöms medge fortsatt relativt god framkomlighet och tillgänglighet. Fördelar med lösningen är att gångbanan breddas jämfört med befintlig situation och separeras fysiskt från cykelbanan. Det ökade avståndet till och höjdskillnaden gentemot körbanan gör dessutom att bullernivån minskar vilket bedöms öka attraktiviteten för fotgängare.

Motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen bedöms inte påverkas nämnvärt. För motorfordonstrafik från Alviksvägen och Gustavslundsvägen ut på Drottningholmsvägen minskas kapaciteten något då ett av fem körfält tas bort, med större risk för köbildning.

På lokalgatan föreslås ca 32 möjliga parkeringsplatser tas bort för att möjliggöra breddning av gångbanan, vilket kan påverka tillgängligheten till verksamheterna på gatan. En parkeringsutredning har gjorts med en inventering under två vardagar och en lördag, som visar att beläggningen är relativt låg. Med undantag för en av vardagskvällarna skulle det om de föreslagna p-platserna tas bort ändå totalt sett finnas tillräckligt med parkeringsplatser på gatan. Det finns dessutom stora ytor inom kvartersmark som kan nyttjas för parkering.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms öka av flera skäl – bättre tilltagna ytor för och tydligare separering mellan cyklister och fotgängare, korsningspunkter tydligare utformade med cyklister och fotgängare i fokus, och bättre linjeföring för god sikt och mer komfortabel cykling. Det hade dock inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt varit önskvärt med ytterligare bredd runt hela hörnan vid måleributiken, men det kräver möjlighet att använda ytor utanför Stockholms stads väghållarskap. Den föreslagna utformningen möjliggör dock framtida breddning genom åtgärder inom Trafikverkets väghållarskap.

Under byggtid kommer både bil-och cykeltrafiken att påverkas i olika grad. På Drottningholmsvägen sker arbetet till största del utanför vägområdet och bör därför påverka biltrafiken i mindre utsträckning. Arbetet med in/utfart till den parallella lokalkörbanan liksom breddning av gångbanan påverkar mer, men berör färre bilister. Cykeltrafiken påverkas mest under bygget av den östliga delen av projektet då en avsmalning av

stråket behöver göras. Övriga delar av projektet bedöms kunna utföras utan stor påverkan på cykeltrafiken.

Avgränsning gentemot och samverkan med Trafikverket

Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom stadens väghållaransvar, och övrigt bedöms kunna hanteras genom bevakningsavtal med Trafikverket. Dit hör bland annat omdisponering av tidigare gång- och cykelbana till enbart cykelbana parallellt med lokalgatan öster om Ulvsundaplan, liksom åtgärder på gång- och cykelbanan öster om Vidängsvägen.

Dessutom föreslås ett par mindre åtgärder som flytt av kantsten i mittrefugen vid Ulvsundaplan och justerad kantsten vid Alviksplan för att möjliggöra en framtida ytterligare breddning inom Trafikverkets väghållaransvar.

Sammantaget kan sägas att de åtgärder som föreslås är möjliga att komplettera med framtida åtgärder utförda av Trafikverket inom dess väghållningsansvar och som därigenom kräver vägplan. Projektet har i dialog med Trafikverket identifierat möjliga sådana åtgärder, vilka beskrivs i avsnittet om avfärdat alternativ.

Avfärdat alternativ

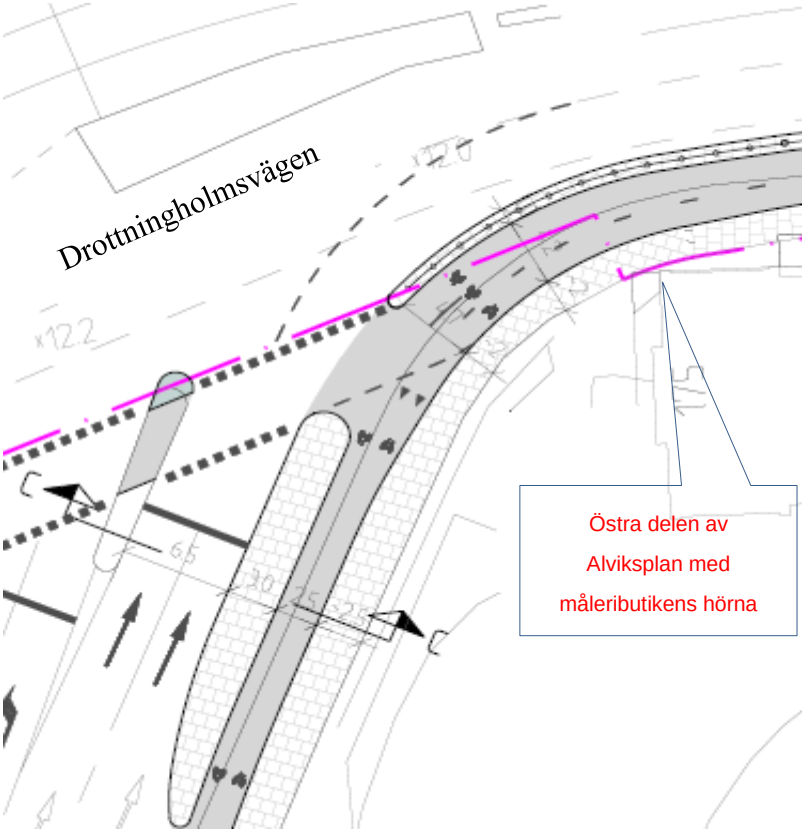
Ytterligare ett alternativ har studerats, men avfärdats framför allt då merparten av åtgärderna ligger inom Trafikverkets väghållaransvar och utanför stadens rådighet, men även på grund av för stora negativa konsekvenser för bil- och kollektivtrafiken.

I alternativet tas ett körfält på Drottningholmsvägen i anspråk på hela sträckan mellan Ulvsundaplan och Drottningholmsvägens bro över Vidängsvägen. Detta möjliggör en breddning av befintlig gång- och cykelbana öster om Ulvsundaplan, och gångtrafiken behöver inte ledas längs lokalgatan på sträckan. Bredden på cykelbanedelen skulle bli 3,25 m med skyddsremsa om 1 m mot körbanan.

Över Alviksplan föreslås cykelbanan likt det förespråkade alternativet ges en gen sträckning längs Drottningholmsvägen, med skillnaden att ett körfält tas i anspråk.

I hörnan utanför måleributiken breddas gång- och cykelbanan från dagens 4,1 m till ca 6,7 m, d.v.s. något bredare än i det

förordade alternativet. Breddningen, som fortsätter österut till bron över Vidängsvägen möjliggörs av det ianspråktagna körfältet på Drottningholmsvägen. Öster om bron är lösningen densamma som i det förordade alternativet.



Figur 15. Studerat alternativ med ianspråktaget körfält inom Trafikverkets väghållningsområde.

Alternativet bedöms sammantaget ge stora fördelar för gång och cykel. Den generösa bredden på både gång- och cykelbana på hela sträckan samt gena sträckningen förbi Alviksplan skapar en god framkomlighet.

Trafiksäkerheten vid måleributikens hörna bedöms öka väsentligt genom att siktlinjen förlängs och bredden ökas även österut. Den föreslagna borttagningen av körfältet öster om Alviksplan bedöms inte utifrån resultatet i trafikanalysen påverka kapaciteten för biltrafiken på Drottningholmsvägen i någon större utsträckning. Under tiden för renoveringen av bron över Vidängsvägen som krävde avstängning av samma körfält påverkades inte trafiken på Drottningholmsvägen nämnvärt.

Det borttagna körfältet mellan Ulvsundaplan och Alviksplan bedöms dock påverka kapaciteten för biltrafiken. Genomförd trafikanalys visar risk för ökad köbildning västerut längs både

Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen, även om det finns möjlighet att justera kölängderna genom signaloptimering. Kollektivtrafiken som ska nå Alviksplan kan vidare påverkas negativt då de behöver dela körfält med trafik i riktning mot Tranebergsbron.

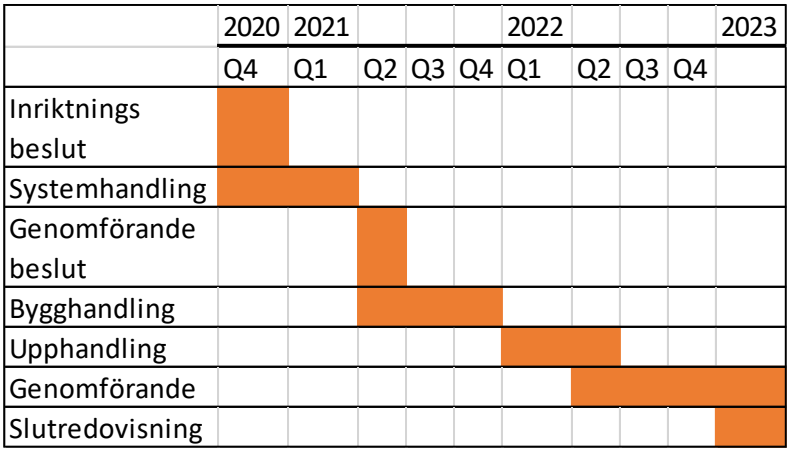
Ett borttaget körfält inom Trafikverkets väghållningsansvar kräver dock vägplan och att Trafikverket utför arbetet i egen regi. Då dessa åtgärder ligger utanför stadens rådighet bedöms de därmed inte vara aktuella att genomföra inom projektet.



Figur 16. Ny föreslagen utformning för Alviksplan

Tidplan

Projektet beräknas kunna vara utfört till största del under 2022 med mindre avslutande arbeten vintern 2022/2023. Två viktiga milstolpar är upprättande av bygghandling och upphandling som måste komma på plats i tid för att inte äventyra tidplanen. Andra viktiga milstolpar redovisas i tabellen nedan.



Figur 17. Tidplan

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 4 mnkr fram till genomförandebeslut. Den totala investeringsutgiften för föreslaget alternativ uppskattas till cirka 33 mnkr. I beloppet ingår ett indexpåslag om ca 3 mnkr. Bedömningen är baserad på en kalkyl som tagits fram utifrån projektets programhandling.

Projektet kommer att söka statlig medfinansiering, det är dock inte möjligt att i nuläget ange en exakt summa.

Beräknade investeringsutgifter samt driftkostnader för de två alternativen beskrivs i det följande stycket samt redovisas i nedanstående tabell.

Det avfärdade alternativet beräknas vara 4 mnkr dyrare än föreslaget alternativ. Genomförandet skulle också ta något längre tid vilket skulle innebära högre indexpåslag.

Projektet bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsram.

Ett genomförande av föreslaget alternativ beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnkr per år från och med år 2024. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Parkeringsintäkter

Varje parkeringsplats inbringar ungefär 37 kr per dag (antagen beläggning ungefär 77 procent). Detta innebär en minskad intäkt

för kontoret om 37 kr * 30 platser * 250 dagar med avgift = 277 000 kr per år.

Driftkostnader

Framtida driftskostnader förväntas bli något högre då en ny gång- och cykelbana tillskapas vid Alviksplan. Breddning av befintliga gång- och cykelbanor är också tillkommande yta men bedöms inte öka driftskostnaden i någon större grad.

Risk/Osäkerhet

Det finns en risk för att en överenskommelse med Trafikverket inte nås. Risken bedöms som hanterbar och en konstruktiv dialog med Trafikverket har förts inför bevakningsavtalet.
Synpunkter kan inkomma från näringsidkare och kunder till dessa angående borttagna parkeringsplatser längs lokalgatan. Kommunikationsinsatser kring detta bör planeras inför byggets start.

Slut