

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 26 209

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## **Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt ”Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron” till en investeringsutgift om ca 35 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är utpekade som huvudstråk i cykelplanen och utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms strand, Fleminggatan och Drottningholmsvägen. Mariebergsgatan-Igeldammsgatan har även en potential som länk i relationen Solna/Sundbyberg-Hornstull/Liljeholmen. Gatorna saknar idag cykelinfrastruktur och cyklingen sker i blandtrafik. Även korsningen

Mariebergsgatan - Drottningholmsvägen har brister gällande framkomlighet och säkerhet för både gående och cyklister.

De åtgärder som trafikkontoret föreslår är en ny enkelriktad cykelbana längs med Mariebergsgatan och en dubbelriktad cykelbana på Igeldammsgatan mellan Alströmergatan och Fleminggatan. I inriktningsförslaget föreslog kontoret en cykellösning längs med hela Igeldammsgatan. Efter vidare studier visade det sig att sträckan nordväst om Alströmergatan var mycket kostnadsdrivande. Igeldammsgatan har idag karaktären av en relativt lugn lokalgata. Trafikkontoret bedömer därför att nuvarande utformning med cykel i blandtrafik är en tillräckligt trafiksäker och framkomlig lösning för närvarande. Trafikkontoret föreslår därför att denna sträcka utgår ur projektet.

Även trafiksäkerhetsåtgärder föreslås både på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan. För att öka attraktiviteten för stråket Mariebergsgatan-Igeldammsgatan är framkomlighetsåtgärder i korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen av stor vikt. Korsningen tillförs därför nya cykellösningar och ökade ytor för gående- och cyklister.

Investeringsutgiften för projektet bedöms till ca 35 mnkr. Projektet har även en beräknad inkomst för ledningsarbeten om 0,6 mnkr. Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering. Projektets byggstart planeras till hösten 2021 och färdigställande planeras till sommaren 2023.

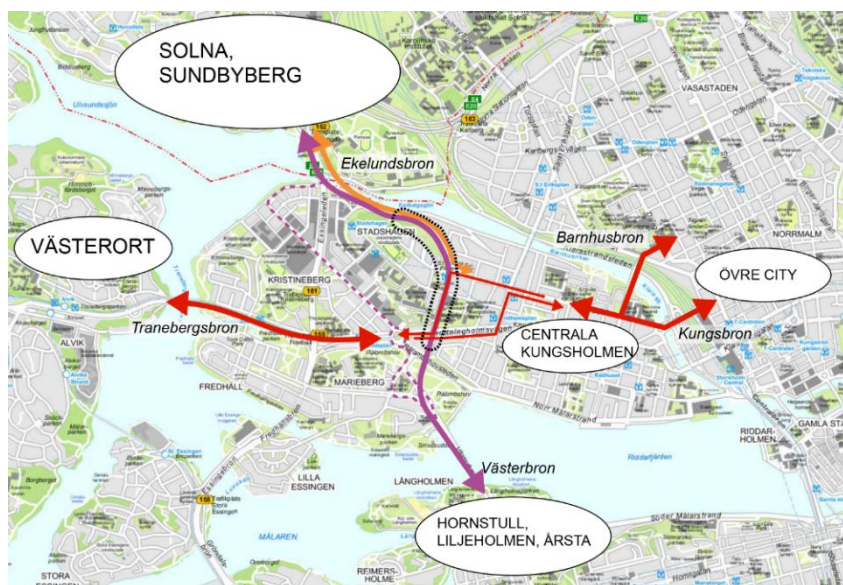
### **Bakgrund**

Trafikkontoret genomför i enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla. Av kommunfullmäktiges budget följer vidare att under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder.

Genom investeringar i utbyggnad och ombyggnad av pendlingsstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är utpekade som huvudstråk i cykelplanen och utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms strand, Fleminggatan

och Drottningholmsvägen. Mariebergsgatan-Igeldammsgatan har även potential som länk i relationen Solna/Sundbyberg-Hornstull/Liljeholmen. Mariebergsgatan fyller även en viktig funktion i relationen mellan centrala Kungsholmen/övre City och Västerort/Södermalm medan Igeldammsgatan kopplar ihop centrala Kungsholmen och Solna/Sundbyberg. Gatorna saknar idag cykelinfrastruktur och cykling sker i blandtrafik.



Figur 1. Sträckans funktion för viktiga pendlingsrelationer.

I juni år 2019 godkände trafiknämnden ett inriktningsbeslut för cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron. Projektet omfattade hela Igeldammsgatan, men under arbetet med systemhandlingen stötte projektet på olika problem som fördröjde projektets kostnad. I genomförandebeslutet presenteras därför ett reviderat förslag.

Projektområdet är omgivet av flera pågående exploateringsprojekt, som påverkar genomförandet av cykelprojektet. Både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan angränsar till utvecklingsområdet Stadshagen. I den nya detaljplanen för Stadshagen planeras två projekt i anslutning till Igeldammsgatans bägge ändar. Vid södra delen av Igeldammsgatan planeras två nya punkthus med ett nytt torg.

Samordning avseende projektering och produktion av de pågående projekten sker mellan JM, trafikkontoret och exploateringskontoret. Byggstart för husen i korsningen Igeldammsgatan-Fleminggatan planeras tidigast till vintern 2021

och färdigställandet till årsskiftet 2022/2023. Entreprenaden för trafikkontorets projekt planeras att pågå hösten 2021 – våren 2023. Projekten kommer att samordnas även under genomförandet.



Figur 2. Angränsade projekt

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm. En dialog har också förts med JM, som är byggherre för byggnationen av de planerade punkthusen i korsningen Igeldammsgatan-Fleminggatan.

### Mål och syfte

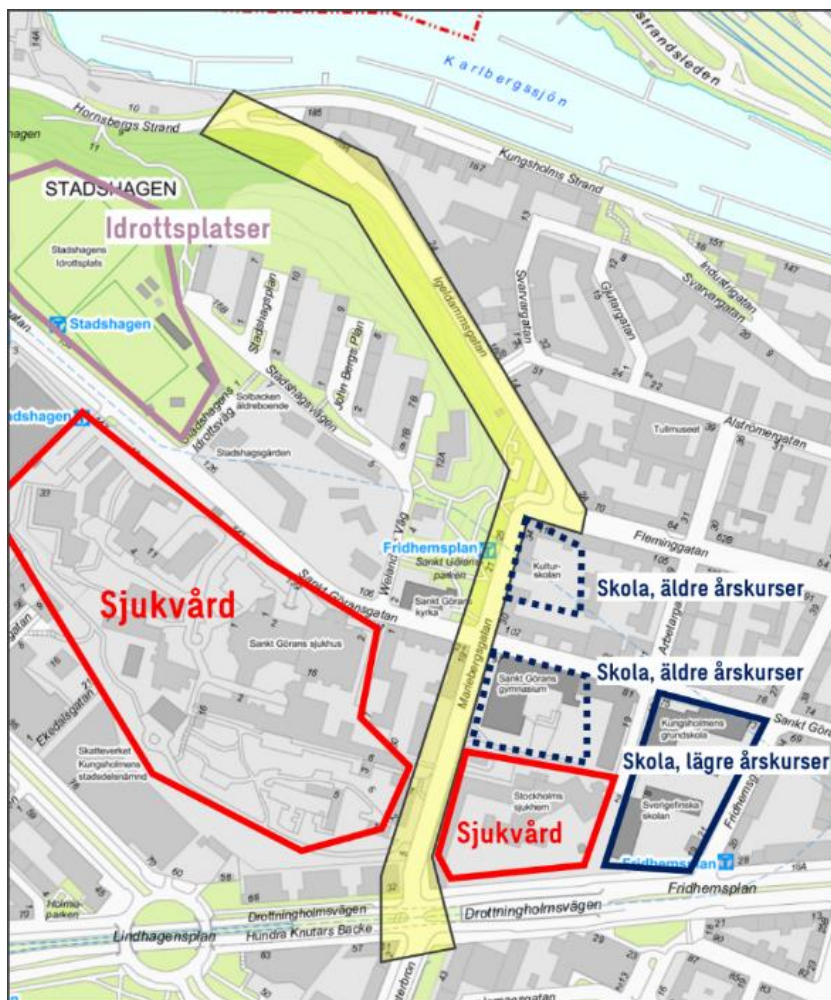
Syftet med projektet är att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, tillgängligheten och komforten för gång- och

cykeltrafikanter, på huvudstråket längst med en del av Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron.

Målet med projektet är att anlägga ny cykelinfrastruktur av hög kvalitet, som motsvarar rekommendationerna i stadens Cykelplan gällande mått, bredd och funktion.

### Befintlig situation

Mariebergsgatan är omgiven av flera viktiga målpunkter som vård och skolor.



Figur 3. Viktiga målpunkter kring Mariebergsgatan

Igeldammsgatan har en lugnare karaktär och är omgiven av bebyggelse på östra sidan och berg och naturområden på den västra sidan.

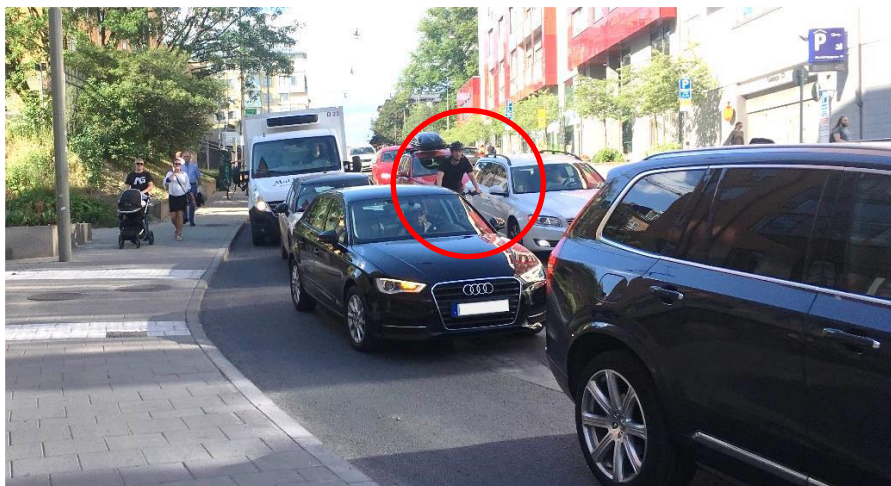
Det finns idag trafiksäkerhetsproblem och framkomlighetsproblem för cykeltrafikanter på Mariebergsgatan

och i korsningen Mariebergsgatan/Lilla Västerbron. Igeldammsgatans trafiksäkerhetsproblem är mindre då gatan är ganska låg trafikerad.

### **Mariebergsgatan**

Mariebergsgatan utgör ett huvudnät för motorfordonstrafiken och utryckningsnät för räddningstjänsten. Gatan trafikeras av ca 3 500 motorfordon/dygn, ca 3 400 cyklister/dygn och ca 3 500 fotgängare/dygn. Gatan är reglerad med 30 km/tim mellan Fleminggatan och St. Göransgatan och med 40 km/tim mellan St. Göransgatan och Drottningholmsvägen. Enligt genomförda hastighetsmätningar är medelhastigheten på gatan 28 km/timme.

Längs med Mariebergsgatan finns 43 parkeringsplatser, en parkeringsplats för rörelsehindrade (RH), en på- och avstigningsplats samt en busshållplats i varje riktning vid tunnelbanan i norra delen av gatan. Cykling sker i blandtrafik. I södra delen av Mariebergsgatan trängs cyklister mellan uppställda bilar och bilar i rörelse.



*Figur 4. Cyklister trängs med bilister i väntan på grönt på Mariebergsgatan innan korsningen med Drottningholmsvägen*



*Figur 5. Vy över Mariebergsgatan vid Sankt Göransgatan i riktning mot Drottningholmsvägen. Cyklister trängs med biltrafiken*

Övergångsstället vid Stockholms sjukhem saknar hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning.



*Figur 6. Övergångsstället på Mariebergsgatan vid sjukhemmet saknar refuger och tillgänglighetsanpassningar.*

I norra delen av Mariebergsgatan saknar de två övergångsställena vid hållplatsen hastighetssäkring. Många gående passerar dessa övergångsställen på väg till eller från hållplatserna och tunnelbanan.



Figur 7. Övergångsstället över Mariebergsgatan vid tunnelbanan

### **Igeldammsgatan**

Igeldammsgatan är en lokalgata. Igeldammsgatan trafikeras av ca 2 700 motorfordon/dygn, ca 1 500 cyklister/dygn och ca 1 800 fotgängare/dygn. Gatan saknar idag cykelinfrastruktur och cykling sker i blandtrafik. Igeldammsgatan är reglerad med 30 km/timme. Den uppmätta medelhastigheten på är 23 km/tim.

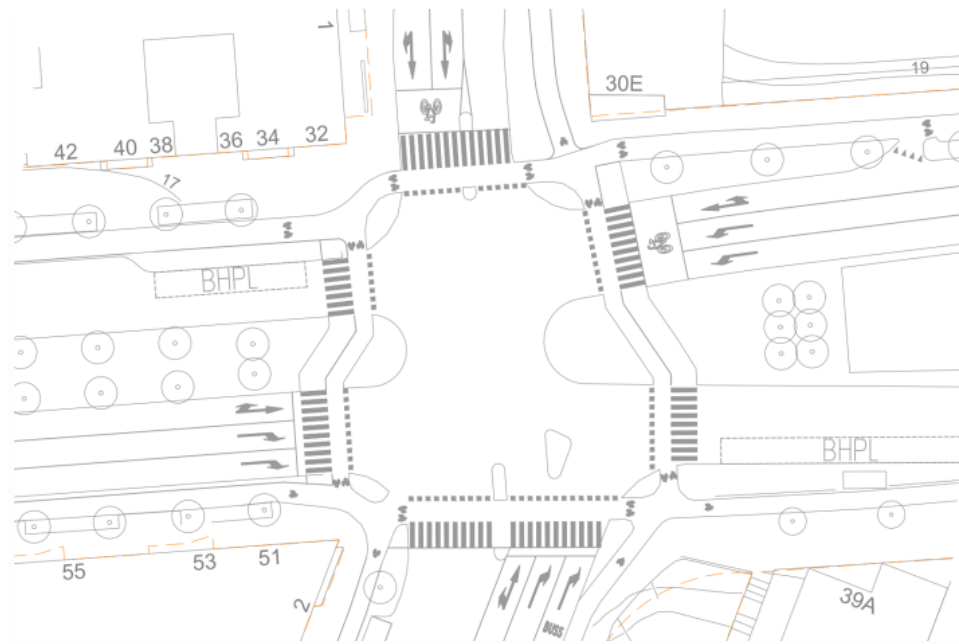
Igeldammsgatan är en gata med en lugn karaktär, med bostäder på östra sidan och en bergskärning med grönska på västra sidan.

### **Korsningen Mariebergsgatan - Drottningholmsvägen**

Korsningen Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron är del av ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Pendlingsstråket löper både längs med Drottningholmsvägen och på Lilla Västerbron söder om korsningen. På Drottningholmsvägen sker cykling på dubbelriktade cykelbanor på norra sidan av gatan och på en enkelriktad cykelbana söder om gatan.

Lilla Västerbron innehåller enkelriktade cykelbanor, som kopplas till Drottningholmsvägen. Korsningen trafikeras av stombusslinje 1 och 4 öster och söder om korsningen och av lokala busslinjer väster om korsningen. Korsningen Mariebergsgatan - Drottningholmsvägen påverkar framkomligheten på både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan.





*Figur 8. Nuvarande korsningsutformning*

Antalet svängande fordon i korsningen har studerats under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme. Det totala flödet under förmiddagens maxtimme var något större. Korsningen trafikerades av 650 fotgängare, 900 cyklister, 150 bussar och 1 450 motorfordon per maxtimme. För cyklister är förmiddagens största flöde från Lilla Västerbron och österut på Drottningholmsvägen. Eftermiddagens största cykelflöde går från Mariebergsgatan till Lilla Västerbron.

Tidigare utförda undersökningar har visat att korsningens utformning har brister. En slussning för cyklister över Drottningholmsvägen leder till att cyklister drabbas av långa väntetider och extra stopp. Som följd av detta väljer många cyklister att cykla i blandtrafik eller mot rött ljus. Andra problem i korsningen är cykelpassager och anslutningar som har ogen linjeföring. Väntytorna för gående och cyklister är för smala. Det leder till att väntande cyklister som är på väg att korsa Lilla Västerbron utgör ett hinder för vänstersvägande cyklister från Drottningholmsvägen.



*Figur 9. Cyklister blockerar cykelbanor i väntan på grönt över Lilla Västerbron, slussning för cyklister i refugen*

Cyklister från Mariebergsgatan trängs med gående på gångbanan vid högersvängen. Detta görs för att undvika att stå vid rött ljus. Samma problem uppstår i östra tillfarten på Drottningholmsvägen.

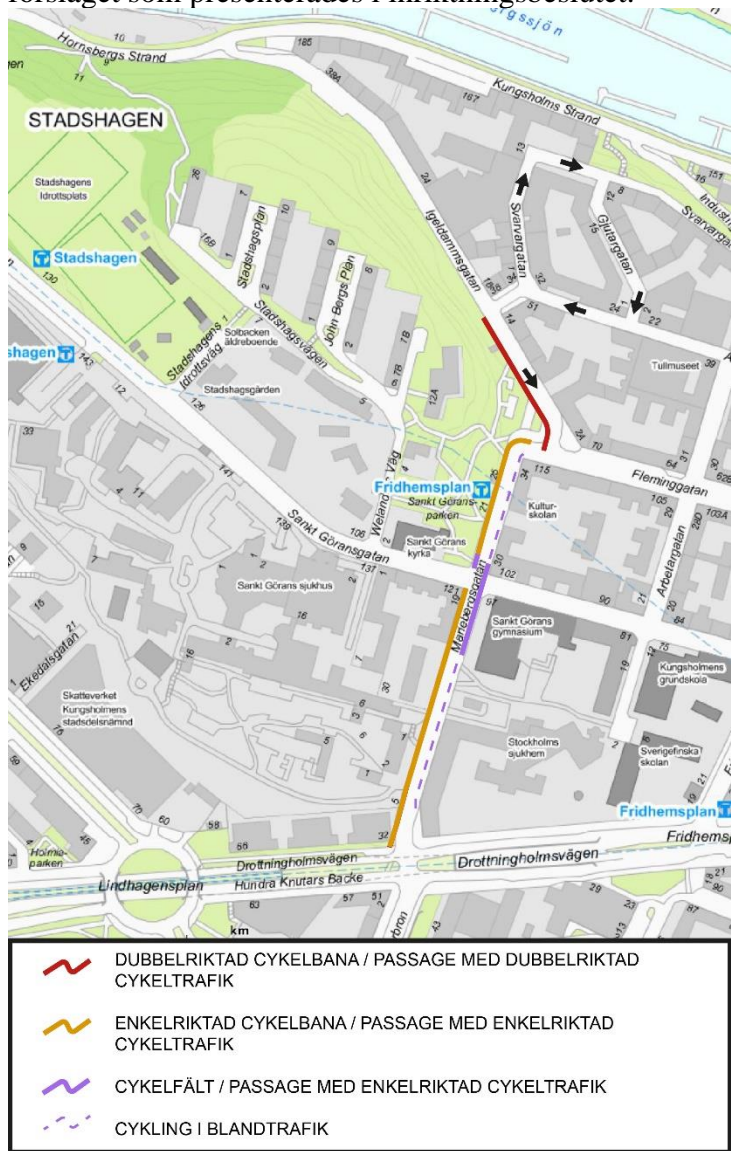


*Figur 10. Gående och cyklister trängs i väntan på grönt vid Drottningholmsvägens östra tillfart*

Högersvängande bussar från Lilla Västerbron blockerar ibland korsningen i väntan på att kunna angöra hållplatsen. Gående från bussarna korsar gatan mellan köande bussar.

## Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget i genomförandebeslutet avviker delvis från förslaget som presenterades i inriktningsbeslutet.



Figur 11. Utredningssträckan med de föreslagna cykellösningarna

### Orsaker till ett förändrat förslag

Avvikelsen berör cykellösningen på Igeldammsgatan. Det finns flera orsaker till att kontoret föreslår en reviderad version av cykellösningen på Igeldammsgatan och den största orsaken är att projektets kostnad under arbetet med systemhandlingen har ökat med 22 mnkr, från 33 mnkr upp till 55 mnkr. Dessa ökade utgifter berör främst de åtgärder som planerades på Igeldammsgatan.

I planeringsskedet var det svårt att identifiera omfattningen av vissa planerade arbeten. Kalkylen gjordes i ett tidigt skede.

Igeldammsgatan på västra sidan, mellan Alströmergatan och Hornsbergs strand, ansluter till bergskärningen. Under projektets gång har det visats att det blir betydligt ökade mängder av jord- och bergschakt och mer bergstabiliseringsarbete än som bedömdes i början av projektet. Det krävdes ett nytt avvattningsystem eftersom det under ledningssamordningen kom fram att det saknas en vattenledning i gatan. Nya överbyggnader för gång- och cykelbanor, belysningsarbeten, utrustningar samt utgifter för arbeten åt två ledningsdragande bolag är de andra utgifterna som ökade projektets kostnad.

Det krävdes en anpassning av taket på Stockholms Exergis underjordiska kammare. Fällning av träd och borttagning av buskage i den gröna remsan mellan beskärningen och gångbanan föranledde omfattande gröna kompensationer för ingreppet i parkmark. Även ökade risker för okända ledningar, som inte har funnits i ledningssamordningskartan ökade projektets kostnad.

Bilaga 2 visar hela Igeldammsgatan med grönstråket med träd längs med gatan och naturmarken uppe på berget. Påverkan på de gröna ytorna blev mer omfattande än projektet beräknade i planeringsskedet. 6 stora träd med ett stort bevarandevärde och 10-tal mindre träd och buskar skulle tas bort för att rymma in cykelbanan.

Vidare gjorde kontoret en bedömning att det inte finns några större framkomlighetsproblem på Igeldammsgatan i dagsläget. Allt detta påverkade bedömningen att låta större delen av Igeldammsgatan utgå från projektet.

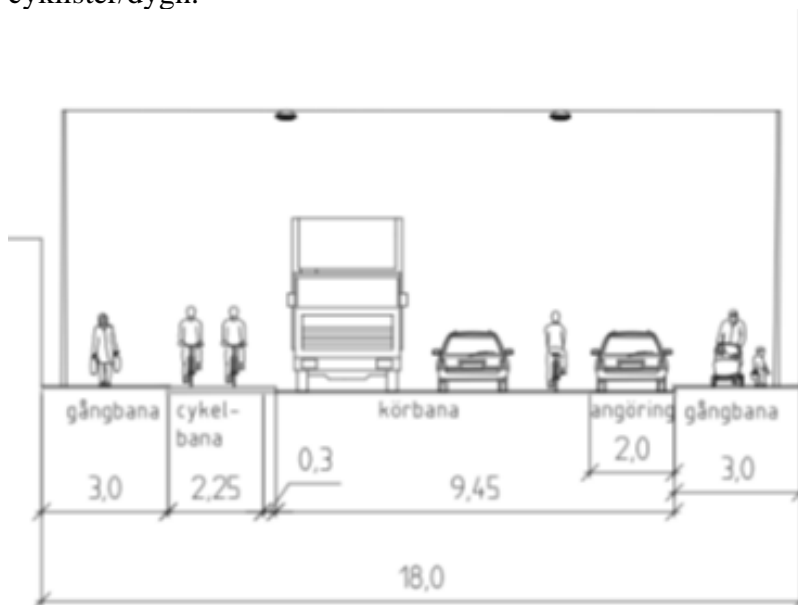
### Ett nytt åtgärdsförslag

#### **Mariebergsgatan**

Förslaget för Mariebergsgatan är detsamma som presenterades i inriktningsbeslutet. Förslaget visas i Bilaga 1.

I södra delen av Mariebergsgatan, mellan Drottningholmsvägen och Sankt Göransgatan, frigörs yta för cykelbanan och cykelfälten genom att gatusektionerna justeras så att biluppställning endast är möjlig på ena sidan av gatan. Cykelbanans bredd blir 2,25 m på större delen av sträckan, vilket överstiger den rekommenderade bredden på 1,5 m i stadens

Cykelplan. Cykelflödena på Mariebergsgatan ligger på ca 3 400 cyklister/dygn.

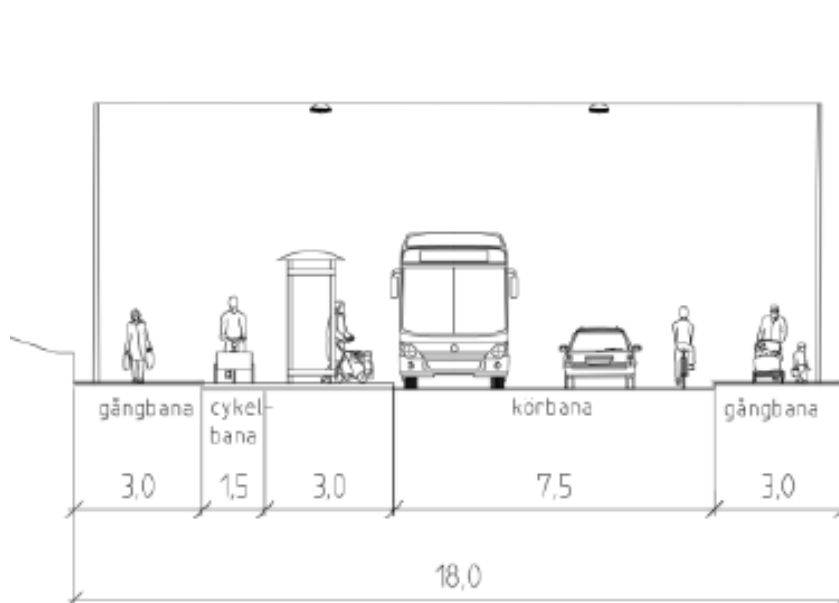


Figur 12. Principsektion för södra delen av Mariebergsgatan

På vissa korta sträckor kan cykelbanans bredd variera. Cykelbanans bredd minskar till 1,95 m på en kort sträcka vid lastplatsen nära St. Göransgatan. Detta är för att skapa en refug för lastning och lossning mellan körbanan och cykelbanan. På östra sidan av Mariebergsgatan vid korsningen med Sankt Göransgatan och vid övergångsstället föreslås kortare sträckor av 1,5 m breda cykelfält.

Övergångsstället i höjd med Sankt Görans sjukhus och Stockholms sjukhem föreslås att justeras i läget och trafiksäkras med en upphöjning med mjuka ramper (se Bilaga 1). Både övergångsstället och gångvägen mellan Sankt Görans gymnasium och Stockholms sjukhem utgör en skolväg mot Sverigefinska skolan och Kungsholmens grundskola.

I norra delen av Mariebergsgatan, mellan Sankt Göransgatan och Fleminggatan, ligger en tunnelbaneuppgång och två busshållplatser. Hållplatsen på västra sidan föreslås att byggas om till en klackhållplats. En enkelriktad cykelbana på 1,5 m placeras bakom hållplatsen. I nordlig riktning sker cykling fortsatt i blandtrafik (se figur 13).



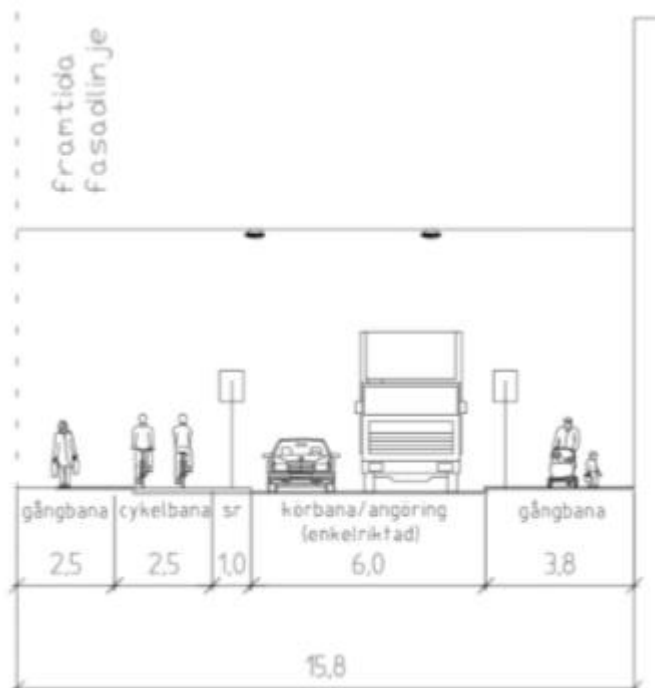
Figur 13. Principsektion för norra delen av Mariebergsgatan

Övergångsstället mellan hållplatserna höjs upp med bussvänliga ramper. Södra hållplatsen måste justeras något norrut då övergångsställets ramp delvis hamnar i hållplatsen.

### Igeldammsgatan

Förslaget innebär att en dubbelriktad cykelbana anläggs på västra sidan av Igeldammsgatan mellan Fleminggatan och Alströmergatan. Den resterande sträckan fram till Hornsbergs strand inkluderas inte av förslaget.

Det nya förslaget innebär att cykelbanan på Igeldammsgatan mellan Alströmergatan och Fleminggatan föreslås till 2,5 m brett, vilket motsvarar rekommendationer på mått i stadens Cykelplan för ett huvudstråk (2,5 m). Detta förslag avviker inte från förslaget som presenterades i inriktningsbeslutet. Däremot planeras inga åtgärder på resterande sträckan och cykling i riktning mot Hornsbergs strand föreslås i blandtrafik.

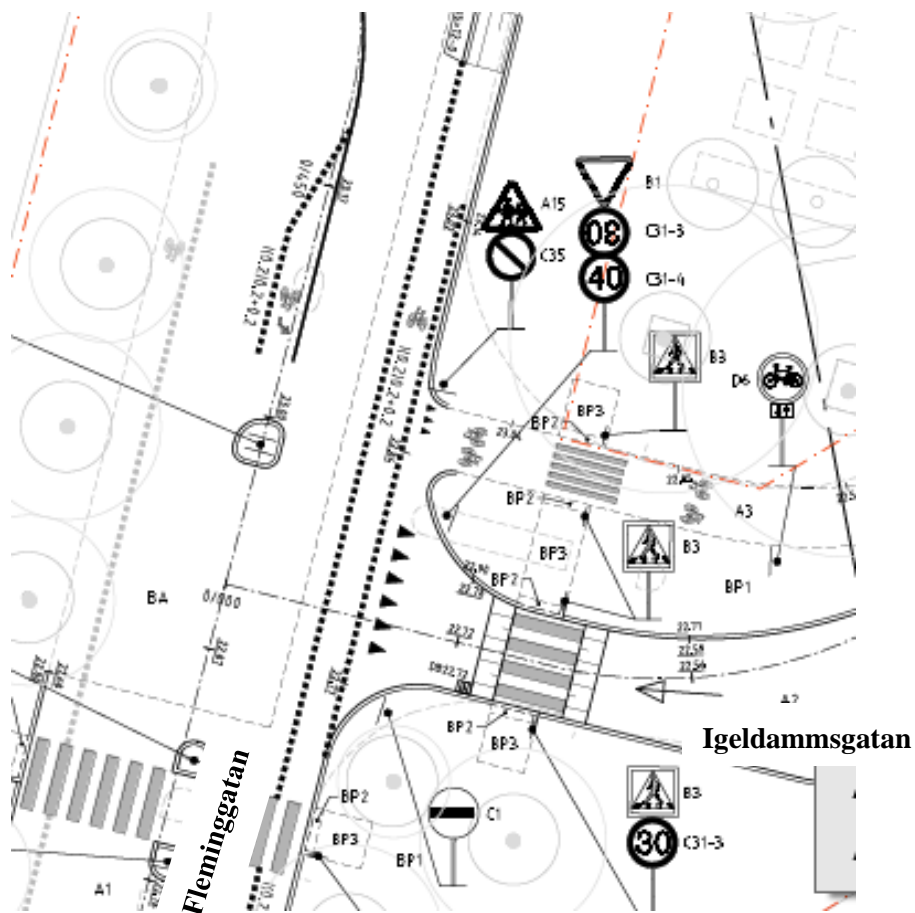


Figur 14. Sektion för södra Igeldammsgatan vid JM:s hus

Igeldammsgatan mellan Alströmergatan och Fleminggatan föreslås enkelriktas mot Fleminggatan, i enlighet med förslaget i inriktningsbeslutet. Enkelriktningen är en nödvändig lösning som införs på grund av brist i gatuutrymmet. En dubbelriktad cykelbana möjliggör inte dubbelriktad trafik.

I samband med enkelriktningen försvinner sväng rörelser med motorfordon från Fleminggatan. Övergångsstället över Igeldammsgatan kan i detta alternativ utföras som ett upphöjt övergångsställe (se figur 15). Cyklister leds fram till korsningen norrifrån via en dubbelriktad cykelbana som avslutas med väjningsplikt mot Fleminggatans motorfordon och cyklister.

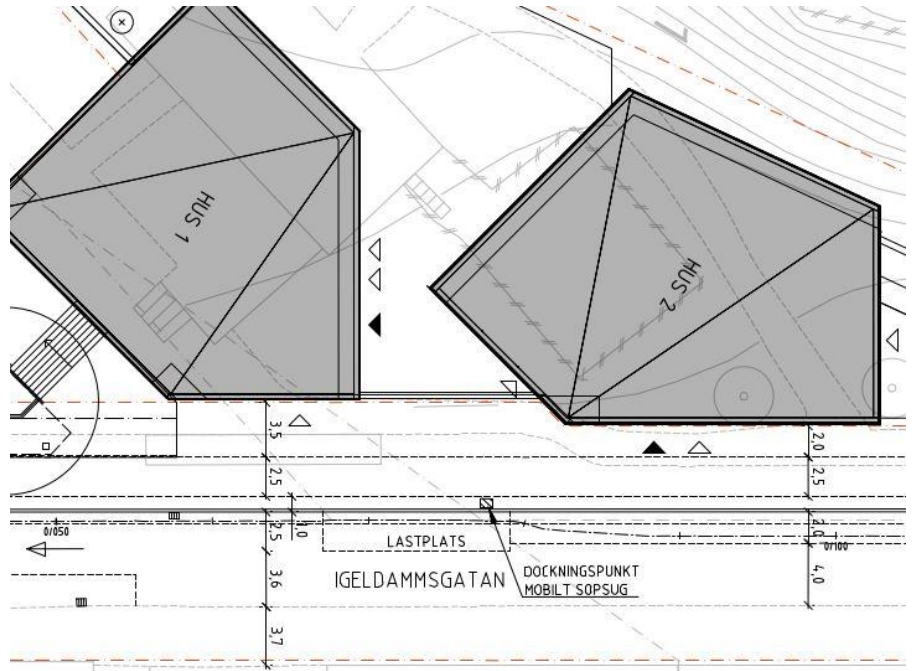
Avståndet mellan cykelbanan och Igeldammsgatans körbana görs så stort som möjligt för att uppnå godtagbara siktförhållanden mellan högersvägande motorfordon och korsande cyklister. Även denna lösning är densamma som i inriktningsbeslutet.



Figur 15. Skiss över korsningen Igeldammsgatan-Flemingsgatan

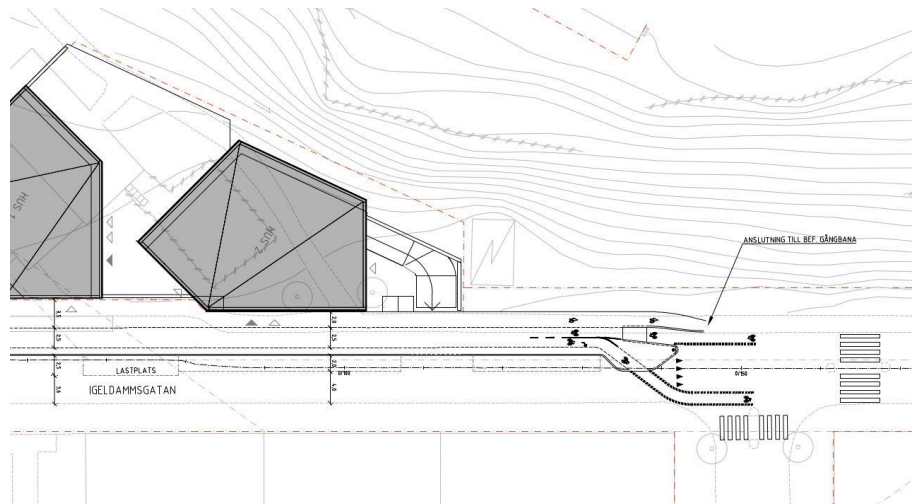
I samband med den nya planerade bebyggelsen i södra delen av Igeldammsgatan skapas en möjlighet till angröning längs med fasaderna. Sektionens bredd på sträckan mellan Alströmergatan och Fleminggatan är 15,8 m och utgör den smalaste sektionen på Igeldammsgatan. Avståndet mellan kantstenarna blir 6 m, vilket möjliggör att en lastbil kan köra förbi en stillastående lastbil. Av- och påstigningsplatsen, RH-platsen och lastzonen på östra sidan behålls men justeras något i läget. Trottoaren på östra sidan av gatan behåller den befintliga bredden (se figur 16).





Figur 16. Skiss över norra delen av Igeldammsgatan vid de nya punkthusen

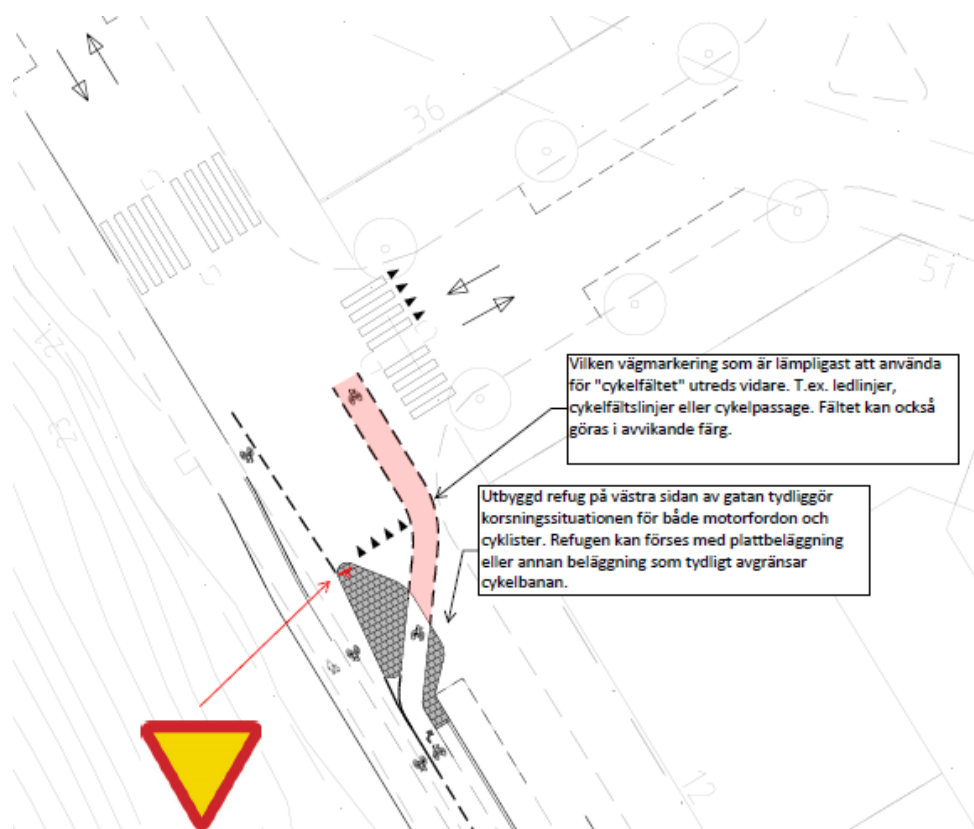
Det nya förslaget innebär att cykelbanan avslutas innan korsningen med Alströmergatan och att övergångsstället inte längre inkluderas i projektet (se figur 17).



Figur 17. Skiss över cykelbanan vid Alströmergatan.

Tidigare planerades ett upphöjt och avsmalnat övergångsställe på Igeldammsgatan och en genomgående gångbana över Alströmergatan. Det nya cykelfältet kommer att hjälpa cyklister att korsa gatan innan korsningen med Alströmergatan. Cyklisterna släpps in i blandtrafiken innan övergångsstället norr om korsningen.

Trafiken söder om Alströmergatan regleras bara i ena riktningen, vilket förbättrar sikt och orienterbarhet i korsningen för både cyklister och biltrafikanter. Resultatet blir en ökad trafiksäkerhet för cyklister.



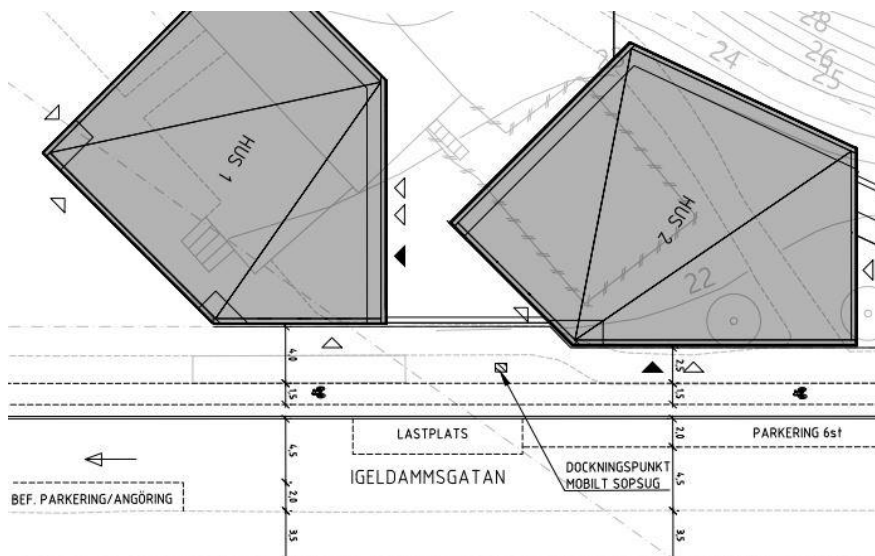
Figur 18. Cykellösningen vid korsningen med Alströmergatan

### Alternativa undersökningar

Projektet har även studerat andra alternativ på cykellösningen eller en eventuell borttagning av cykelbanan vid de nya planerade husen mellan Alströmergatan och Fleminggatan. Syftet med denna studie var att se om dubbelriktad trafik skulle kunna behållas ifall cykelbanan på Igeldammsgatan utgår helt eller begränsas till en körriktning.

På grund av höjdskillnaderna mellan de planerade husen och gatan måste gångbanan få en viss bredd för att lutningen på gångbanan ska fungera. I förslaget med dubbelriktad cykelbana är lutningen på gång- och cykelbanan 2,5 %, vilket motsvarar stadens tillgänglighetsnorm. Denna lösning ger däremot inget utrymme för en dubbelriktad trafik förbi JMs hus.

Kontoret studerade därför en enkelriktad cykelbana istället för en dubbelriktad lösning (se figur 19).



Figur 19. Skiss över en enkelriktad cykelbana

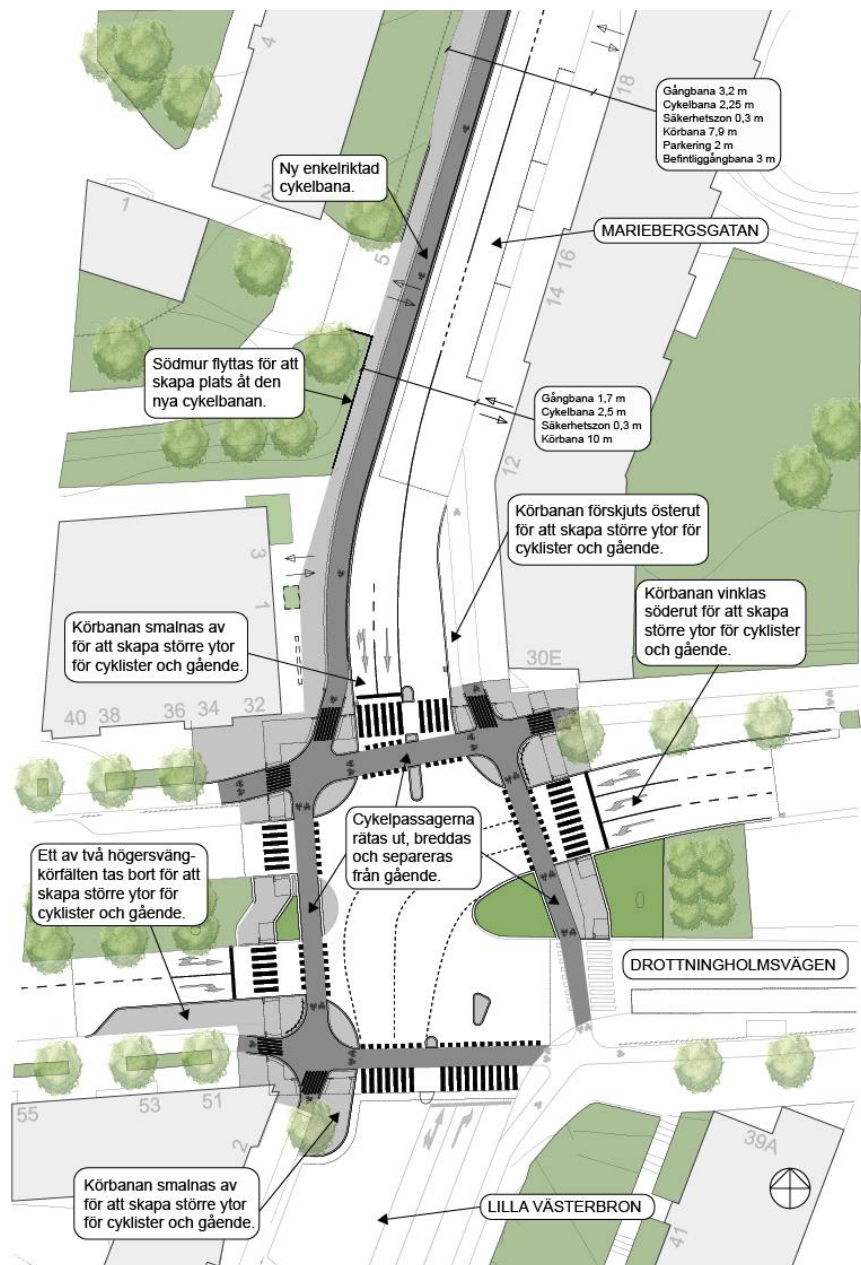
I detta alternativ blir lutningen på gång- och cykelbanan acceptabel men gatans bred blir 4,5 m, vilket utesluter en dubbelriktad trafik. För att trafiken ska kunna fungera i bägge riktningar behöver gatan vara minst 5.5 m bred.

Borttagningen av cykelbanan tillåter en dubbelriktad trafik men i denna lösning blir lutningen på gångbanan mellan 5,5 och 6 %, vilket gör att gångbanan inte uppfyller tillgänglighetskraven och blir svår att använda för personer med synnedsättning och för rullstolsburna. På andra sidan gatan finns det ett äldreboende med många äldre i rörelse mellan äldreboendet och parken.

### Korsningen Drottningholmsvägen-Mariebergsgatan

För att öka attraktiviteten för stråket Mariebergsgatan-Igeldammsgatan är framkomlighetsåtgärder i korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen av stor vikt. Enligt förslaget kommer alla cykelförbindelser över korsningen justeras så att cyklister får färre stopp och bättre framkomlighet över korsningen. För att detta ska kunna ske separeras gående och cyklister. Den befintliga slussningen för cyklister över Drottningholmsvägen ersätts med nya separata cykelfält. Samtidigt skapas generösare ytor för väntande cyklister och fotgängare som står vid rött ljus. Signalerna optimeras så att cyklister får färre stopp vid rött ljus och kortare tidsfördröjningar. Vänstersvängande körfält från Mariebergsgatan tillfart utgår. Det betyder att vänstersvängande trafik måste föras via

Lindhagensplan. Ett högersvängande körfält i korsningens västra tillfart utgår också. De bägge förslagen baseras på att antalet fordon i dessa tillfarter är få. Samtliga åtgärder i korsningen beskrivs i figur 20.



Figur 21. Illustrationen över korsningen med de planerade åtgärderna

Under detaljprojekteringen kommer gestaltningen av korsningen att ses över. Det betyder att det kan göras mindre justeringar i korsningen, som t.ex. ändrade linjeföringar och radier.

## **Konsekvenser**

Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Sammantaget bedöms åtgärderna på delen av Igeldammsgatan och Mariebergsgatan öka framkomligheten, trafiksäkerheten och komforten för cykeltrafikanter.

Det avsmalnade och upphöjda övergångsstället i korsningen Igeldammsgatan-Fleminggatan ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående mellan östra sidan av gatan och parken och torget på västra sidan. I parken finns det en lekplats och vid korsningen finns ett äldreboende. Den trafiksäkra trafikmiljön gynnar både gamla och unga medborgare.

Trafiksäkerheten höjs även för kollektivtrafikresenärer genom att en hållplats byggs om till klackhållplats och övergångsställe vid busshållplatsen trafiksäkras.

De föreslagna åtgärderna i korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen bedöms öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Väntytorna för cyklister ökar totalt med ca 30 kvadratmeter, vilket motsvarar en ökning med 30 % i jämförelse med nuvarande ytor. Gåendes väntytor utvidgas också med ca 30 kvadratmeter och den procentuella ökningen blir 15 %. Allt detta minskar trängsel för cyklister vid rött ljus. Samtidigt skapas det mer plats vid övergångsställena för gångtrafikanter.

Genom en bättre optimering av signalerna i korsningen ökar framkomligheten för både cykel- och kollektivtrafiken. Omloppstiden i korsningen minskar och gående får en större andel gröntid. Undersökningar har visat att åtgärden inte påverkar framkomlighet negativt för biltrafiken.

En styrning med borttagen vänstersväng för motorfordon från Mariebergsgatan till Drottningholmsvägen bedöms ha potential att förbättra framkomligheten för cyklister, som kommer till korsningen på Drottningholmsvägen österifrån, och för bussresenärer.

Antalet fordon som får förlängd resväg på grund av detta förslag är relativt få, ca 20 fordon i maxtimmen. Ambulanser och andra utryckningsfordon har rätt att bryta mot vänstersvägsförbudet vid utryckning med blåljus.

Åtgärderna bedöms bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad, samt vara i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

### Angöring

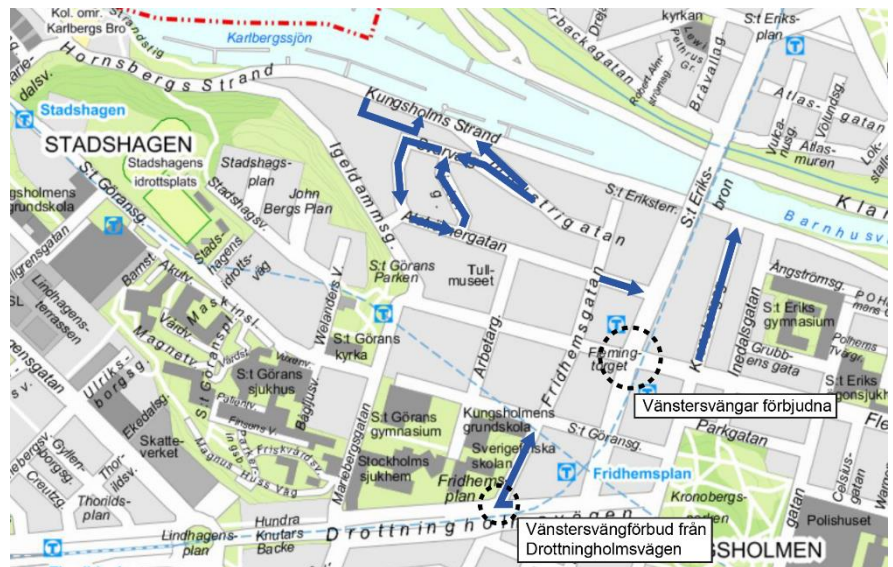
Angöringsmöjligheter för biltrafiken på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan begränsas med ett minskat antal parkeringsplatser. De nya cykellösningarna innebär att antalet parkeringsplatser minskas från totalt 154 till 111 p-platser. På Igeldammsgatan blir det en minskning med 18 p-platser och på Mariebergsgatan med 25 p-platser.

En parkeringsutredning har visat att den totala beläggingsgraden på bägge gatorna under dagtid är 80 %. Ca 15 % av de som nyttjade p-platserna var besökare. Under dagtid fanns det när undersökningen gjordes 28 lediga p-platser på Igeldammsgatan. Parkeringssituationen på Mariebergsgatan är mer ansträngd.

Minskningen av p-platser är en negativ konsekvens för boende i området och även för staden eftersom staden får minskade parkeringsintäkter. De borttagna parkeringsplatserna gör det svårare att, med dagens förutsättningar, nå målet om 15 % lediga p-platser i området. Samtidigt är de borttagna parkeringsplatserna en oundviklig konsekvens för att få tillräckligt med yta för att tillskapa de föreslagna cykellösningarna.

### Framkomlighet för biltrafiken

I området norr om Igeldammsgatan och Fleminggatan föreslås ett antal lokalgator regleras så att motorfordonstrafiken endast går i en riktning.



Figur 22. Befintliga enkelriktningar i närområde

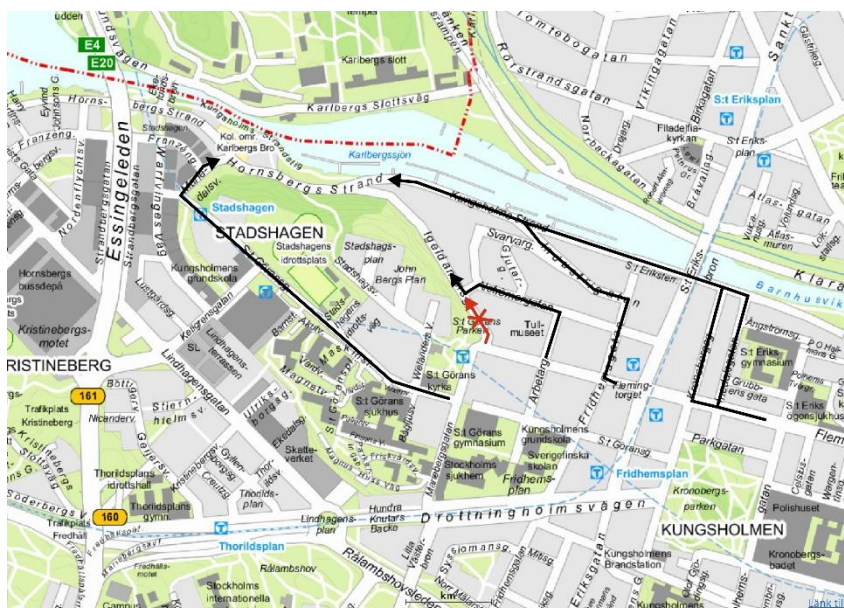
Igeldammsgatan har som lokalgata inte någon avgörande funktion som länk för genomfartstrafik. Länken har störst betydelse för boende och företagare i närområdet.

Cykelbanan på Igeldammsgatan mellan Alströmergatan och Flemingsgatan förutsätter att denna del av gatan enkelriktas. Om gatans dubbelriktning behålls blir det inget utrymme kvar i gatan för cykelbanan. Borttagningen av cykelbanan leder i sin tur till att gångbanans lutning blir för brant. Den branta lutningen beror på den stora höjdskillnaden mellan fastighetsmarken och gatan. De nya husets höjder har anpassats till stadens cykelprojekt, vilket betyder att gångbanans bakkant blev 30 cm högre.

Utifrån orienterbarhet och tillgänglighet bedöms det bäst om Igeldammsgatan enkelriktas i riktning mot centrala Kungsholmen, dvs. i södergående riktning. Det är motsatt riktning jämfört med de två närmaste ”parallella” enkelriktade gatorna, Industrigatan och Kronobergsgatan. Åtgärden skapar ett lokalt vägnät som är enklare att ta sig runt i utan allt för stora omvägar. När Igeldammsgatan enkelriktas i sydlig riktning ökar belastningen på de alternativa färdvägarna i närområdet. Det leder till att det blir mer attraktivt att välja huvudvägnätet som Sankt Göransgatan och Kungsholms strand via Inedalsgatan (se figur 22).

Längden på de omvägar som uppstår till följd av enkelriktningen varierar beroende på vilka start- och målpunkter den aktuella resan har. Ett exempel är resan mellan Kungsholmen och

Ekelundsbron (och vidare mot t.ex. Huvudsta). För bilar med startpunkt i korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan och med målpunkt vid Ekelundsbron medför enkelriktningen en förlängd resväg på ca 300 m via Sankt Göransgatan eller ca 100 m via Industrigatan. Via Alströmergatan blir förändringen i resväg marginell. För bilar med startpunkt längre österut på Fleminggatan och med målpunkt vid Ekelundsbron blir resvägen ca 100 m längre via Inedalsgatan. (se figur 23).



Figur 23. Alternativa körvägar när Igeldammsgatans norrgående flöde hindras (röd pil)

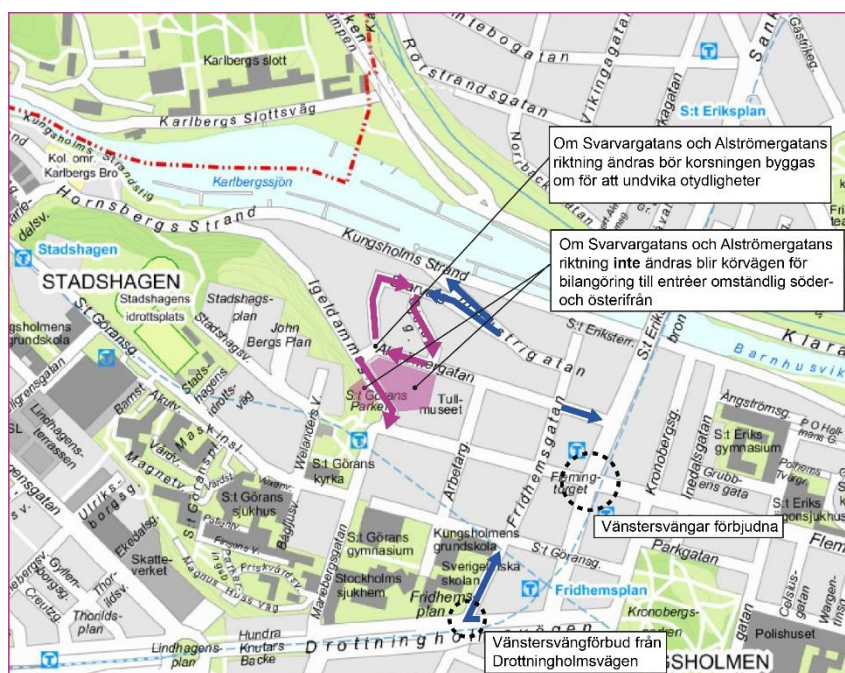
Igeldammsgatan har en ungefärlig trafikmängd kring 2 700 fordon/dygn. Flödet som hindras i nordlig riktning uppgår till ca 1 400 fordon/dygn eller ca 100 fordon i maxtimmen. Det hindrade flödet behöver söka andra vägar för att ta sig norrut. Fördelningen av trafiken bedöms bli ganska jämn: 40 % bedöms välja Kungsholms strand, 50 % bedöms välja Sankt Göransgatan och 10 % bedöms välja andra vägar.

Ökningen av trafiken på dessa gator bedöms inte förändra den nuvarande situationen så mycket att det kommer att upplevas som någon försämring vad gäller cyklisters framkomlighet och trygghet eller motorfordonens framkomlighet. För boende längs med gator som berörs kan ökningen av trafiken upplevas som en viss negativ påverkan. Samtidigt utgör Sankt Göransgatan och Kungsholms strand en del av huvudgatunätet, vilket gör att trafikens ökning inte bör upplevas som så påtaglig på dessa gator. Det gäller särskilt under dagtid.



## Tillgänglighet

Enkelriktningen gör det svårare att angöra vissa fastigheter och parkeringsplatser med bil. Figuren nedan markerar några punkter där omvägarna blir långa eller omständliga för angöring med bil (röda pilar).



Figur 24. Konsekvenser gällande bilangöring till fastigheter. Lila pilar visar en ny enkelriktning. Blå pilar visar befintlig enkelriktning

Eftersom norra delen av Igeldammsgatan förblir dubbelriktad försvinner problemet att nå Igeldammgaraget från Centrala Kungsholmen och Fridhemsgatan jämfört med det tidigare förslaget när hela gatan föreslogs enkelriktas.

Kvarteret söder om Alströmergatan, som också vetter mot Igeldammsgatan, nås i norrgående riktning via Alströmergatan och i södergående riktning via Igeldammsgatan. Detta är med en förutsättning att trafikriktningen på Alströmergatan blir östvästlig (se figur 24). Rundningen av kvarteret på Svarvargatan blir således medsols. Detta medför dock ett behov av att omgestalta korsningen mellan Alströmergatan och Svarvargatan.

Sammantaget bedöms de konsekvenser som uppstår vad det gäller omflyttning av motorfordonstrafik och försämrad tillgänglighet och orienterbarhet vara marginella.

### Barn

Övergångsstället på Mariebergsgatan vid Stockholms sjukhem ingår i en skolväg till och från Sverigefinska skolan och Kungsholmens grundskola. Trafiksäkerhetsåtgärder på övergångsstället ökar säkerheten och tryggheten för skolbarn i området.

### Landskap

Igeldammsgatan upplevs idag som grön, naturlig och lummig längs med västra sidan av gatan och uppe på berget. Det nya förslaget som innebär att cykelbanan på norra delen av Igeldammsgatan utgår innebär att bergskärningen och den gröna remsan längst med gångbanan bevarar sin vegetation.

Den nya lösningen där cykelbanan börjar efter korsningen med Alströmergatan (i sydlig riktning) medför att 6 träd med högt bevarandevärde vid Alströmergatan behålls.

### Godshantering

En bra fungerande godshantering är viktig för att staden ska fungera. Ambitionen i projektet har därför varit att inte påverka godshanteringen negativt. Alla lastplatser behålls men vissa av dem har fått ett något justerat läge.

En ny lastplats införs på Igeldammsgatans södra del, vid de planerade punkthusen. De nya husen kommer att ha publika lokaler i bottenvåningar. Samtidigt måste sopheringen med en ny dockningspunkt fungera på den minskade körbanan. Den nya lastplatsen fyller funktionen både för godshantering till lokaler och sopheringen.

### Jämställdhet

De planerade åtgärderna på Mariebergsgatan och på delen av Igeldammsgatan samt i korsningen Drottningholmsvägen-Mariebergsgatan bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående, cyklister och bussresenärer.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande 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.

Åtgärderna bidrar också till att barn och personer med nedsatt funktionsförmåga får större möjlighet att röra sig på sina egna villkor eftersom tre övergångsställen kommer att minskas i längd.

## Tidplan

År	2020			2021				2022				2023	
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Aktivitet													
Genomförandebeslut													
Systemhandling													
Detaljprojektering													
Upphandling													
Genomförande													

Detaljprojektering av de föreslagna åtgärderna planeras ske under vinter 2020 -våren 2021. Upphandling av entreprenör planeras startas tidigast maj 2021.

Entreprenadens start planeras med hänsyn till JM:s entreprenad, som kommer att pågå parallellt med stadens byggnation av cykelbanan. Byggstart av Mariebergsgatan sker hösten 2021 och planeras pågå fram slutet av år 2022. Ombyggnation av den södra delen av Igeldammsgatan, mellan Fleminggatan och Alströmergatan, kan startas när två punkthus i korsningen Fleminggatan-Igeldammsgatan färdigställs, vilket beräknas ske januari år 2023.

## Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2019-06-13 inriktningsbeslut för projektet. I inriktningsbeslutet beräknades projektets totala utgift till ca 33 mnkr. Under arbetet med systemhandlingen togs ny kalkyl fram i vilken projektets utgift var beräknad till ca 55 mnkr. Mot bakgrund av detta har projektets omfattning minskats i det nu föreslagna genomförandebeslutet.

Det nya förslaget innebär att cykelbanan på Igeldammsgatan ska byggas mellan Fleminggatan och Alströmergatan och att resterade sträckan av Igeldammsgatan blir oförändrad. Andra åtgärder är oförändrade. Utgiften för det nya förslaget är beräknad till 35 mnkr.

Ökningen av projektets kostnad från 33 mnkr till 35 mnkr beror på att projektet har tagit höjd i kalkylen för risker som kopplas till

en osäker lösning för vattenavledningen på Mariebergsgatan och på grund av en upphöjd indexering.

Projektets utgifter och inkomster fördelas enligt följande tabell:

	<b>Tidigare nedlagt</b>	<b>Beräknade kommande utgifter</b>	<b>Totalt</b>
	<b>(mnkr)</b>	<b>(mnkr)</b>	<b>(mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	3,7	1,0	4,7
Byggherrekostnader, inkl. risk	1,2	5,0	6,2
Byggledning		1,1	1,1
Entreprenad, mark		17,0	17,0
Entreprenad, signal och belysning		3,4	3,4
Index		2,5	2,5
<b>Summa utgifter</b>	<b>4,9</b>	<b>30,0</b>	<b>34,9</b>
<b>Inkomster</b>			
Inkomst ledningsdragande bolag		0,6	0,6
<b>Summa inkomster</b>		<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<b>Netto</b>	<b>4,9</b>	<b>29,4</b>	<b>34,3</b>

Projektet kommer eventuellt att få en inkomst om cirka 0,6 mnkr i samband med Stokabs ledningsarbete, som samordnas med projektet.

En statlig medfinansiering söktes för projektet under hösten. Projektets totala budget bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Den del av projektet som genomförs t o m år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

#### Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,9 mnkr från och med 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en

avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Driftpåverkan**

Driftkostnaderna bedöms öka marginellt eller inte öka alls. Vid det nya förslaget utgår cykelbanan på Igeldammsgatan längst med bergskärningen. Detta leder till att ingen ökning av hårdgjorda ytor sker. Renhållning och underhåll av körbanan blir ungefär samma i omfattningen.

För att genomföra cykelåtgärderna behöver 43 parkeringsplatser längs med sträckan tas bort. Då en parkeringsplats i området genererar ca 25 tkr per år blir den samlade intäktsminskningen för nämnden ca 1,3 mnkr per år.

### **Risk/Osäkerhet**

De risker som kontoret bedömer i projektet är framför allt okända konstruktioner och ledningar under marken.

De nya brunnarna vid det upphöjda övergångsstället på Mariebergsgatan förutsätter en koppling av brunnar till dagvattensystemet. Dagvattenledning saknas på Mariebergsgatan. Det föreligger en risk att kontoret inte kan ansluta brunnarna till det närliggande kombinerade ledningsnätet utan måste ansluta till dagvattenledningar som ligger på Drottningholmsvägen. Projektet har tagit höjd för denna risk i kalkylen men tittar samtidigt även på andra alternativ till den föreslagna lösningen, som är billigare att genomföra.

Arbeten på Mariebergsgatan i närheten av tunnelbanenedgång kan komma att påverka resenärer och flödet från tunnelbanan.

I korsningen Drottningholmsvägen- Mariebergsgatan i konstruktionen finns det kanalisation med trafiksignalledningar, som är inbyggd i konstruktionen. Kanalisationen måste sänkas in i konstruktionen för att ett nytt cykelfält i korsningen ska kunna anordnas. Frågan ska lösas i detaljprojekteringen.

En god framkomlighet för alla trafikslag måste bibehållas under genomförandeskedet. Åtgärderna kommer därför utföras etappvis. Trafikstörande arbeten och avstängningar av

exempelvis körfält planeras så långt det är möjligt ske under lågtrafik nattetid.

De andra riskerna, som projektet ska hantera är förorenade massor, okända konstruktioner, brist på konkurrens och marknadsläget samt risk för högre anbud än beräknat. Dessa risker kan uppdagas under detaljprojekteringen eller vid genomförandet.

Trafikkontoret har tagit höjd för alla ovan nämnda risker i kalkylen.

## **Slut**

## **Bilagor**

Bilaga 1. Mariebergsgatan

Bilaga 2. Översikt över den befintliga Igeldammsgatan