Handläggare
Joakim Boberg
08-508 263 92

Till
Trafiknämnden
2016-06-16

Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk inriktningsbeslut 4

Liljeholmsbron-Hornstull

Sammanfattning, mål och syfte

Långholmsgatan och Liljeholmsbron är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Befintliga cykelbanor, cykelfält och gångbanor håller på en stor del av sträckan låg standard, med flera inbyggda konfliktpunkter mellan cyklister, fotgängare och motorfordon. På Långholmsgatan norr om korsningen med Folkskolegatan byggs från 2016 enkelriktade och separerade cykelbanor.

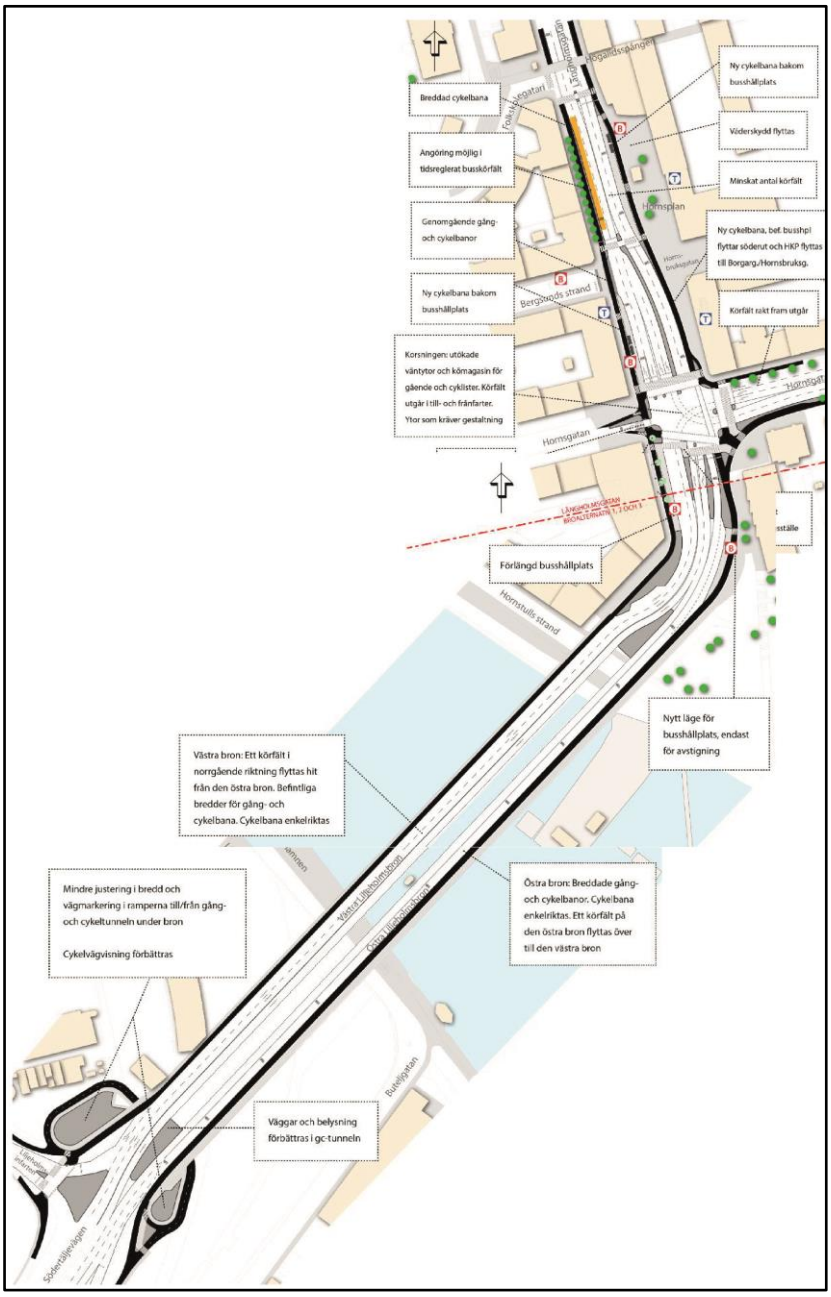
Trafikkontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor byggs på respektive sida om Långholmsgatan även söder om Folkskolegatan. Cykelbanorna dras bakom hållplatslägena på sträckan och separeras från bil- och gångtrafik. Samtliga cykelrelationer i korsningen med Hornsgatan görs dubbelriktade samtidigt som bilkörbanorna smalnas av för att skapa utrymme för ökad framkomlighet för cykel.

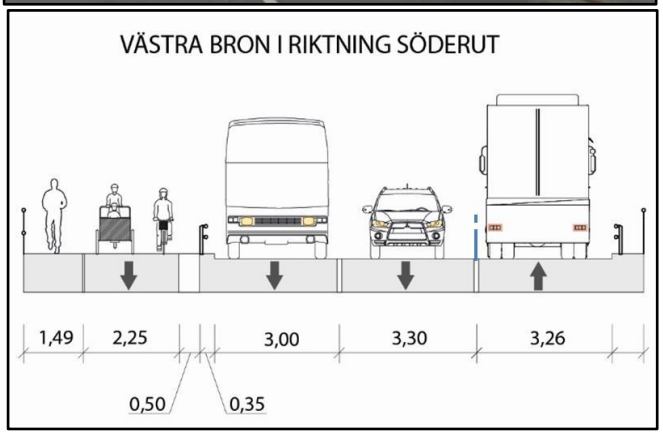
På Liljeholmsbron enkelriktas de idag dubbelriktade cykelbanorna. På den östra brohalvan breddas gång- och cykelbanorna till totalt ca 6 meter. Ett norrgående bilkörfält leds över vid det södra brofästet och går motriktat på den västra bron, där ett södergående körfält försvinner. På den västra brohalvan blir gång- och cykelbanan fortsatt drygt 4 meter bred. Åtgärderna på Liljeholmsbron samordnas med den planerade renoveringen av broklaffarna som tidigast kommer att kunna genomföras under 2019.

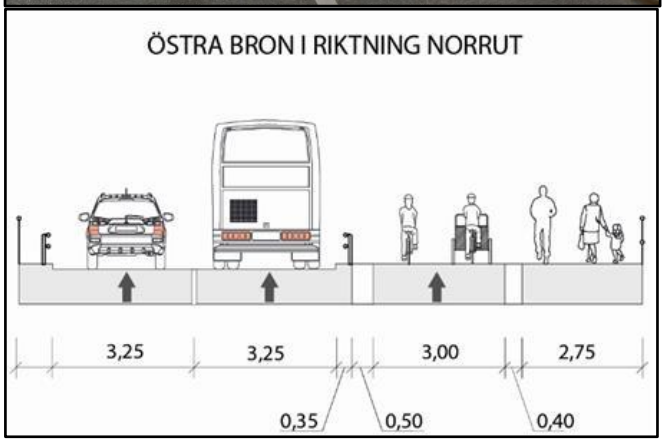
Syftet är att skapa en attraktiv, säker och framkomlig cykellösning på sträckan för alla cyklister. Målen är att höja standarden på cykelinfrastrukturen, bygga bort konfliktpunkter mellan cyklister och övriga trafikantgrupper, undanröja hinder för oskyddade trafikanter samt skapa ett mer attraktivt gaturum.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 92
Växel 08-508 272 00
joakim.boberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se







Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

Befintlig situation

Liljeholmsbron är en viktig infartsled mot Stockholms innerstad med ett trafikflöde på 26 000 motorfordon - varav 300 bussar - och nästan 10 000 cyklar per dygn i maj. Till detta kommer ca 1500 gående över bron. Långholmsgatan binder samman Liljeholmsbron och Västerbron och trafikeras av bland annat stombusslinje 4. Här passerar mellan 8-9000 cyklar per dygn. På båda sidor av Långholmsgatan finns uppgångar från tunnelbanestation Hornstull, och resande med kollektivtrafiken rör sig mellan tunnelbanenedgångarna och busshållplatserna vid Hornstull.

På hela den studerade sträckan finns idag cykelinfrastruktur. På Långholmsgatan består den av enkelriktade cykelbanor och cykelfält. På Liljeholmsbron finns det dubbelriktade cykelbanor separerade från gångbana med målning. Den östra sidans gång- och cykelbana är ca 3,6 m bred och den västra ca 4,2 m. Ett räcke skiljer gång- och cykelbanorna från körbanan. Trots dubbelriktningen sker cyklingen sker i princip enkelriktat på Liljeholmsbron. På förmiddagen dominerar flödet in mot innerstaden på den östra sidan och på eftermiddagen ut från innerstaden på den västra sidan.

Manuella räkningar visar att det totala antalet cyklister på respektive sida är ungefär lika många. Det är däremot fler cyklister i maxtimmen på den östra sidan då morgonrusningen är mer koncentrerad i tid. Antalet fotgängare på den östra sidan ca 50 % fler än på den västra.

Trafikmätningar för biltrafiken har genomförts i korsningen Långholmsgatan – Hornsgatan. Idag står det bilköer på Liljeholmsbron i norrgående riktning mot korsningen under större delen av morgonrusningen. I maxtimmen kan köerna växa sig 1,5 km långa söderut. På Hornsgatans och Långholmsgatans tillfarter mot korsningen uppstår endast mindre köbildning under dessa timmar. Under eftermiddagen växer köerna i Långholmsgatans södergående körbana förbi Hornstull för att som längst sträcka sig till Västerbrons södra brofäste. Köerna på Liljeholmsbron minskar kraftigt på eftermiddagen och även kön på Hornsgatans tillfart mot korsningen blir kortare. På Liljeholmsbrons södergående brohalva uppstår inga köer varken under för- eller eftermiddagsrusningen.

Varuleveranser och angöring sköts delvis på tvärgator alternativt längs kantsten utanför rusningstid. Längs den västra sidan om Långholmsgatan finns en trädrad och vid brofästet finns enstaka trädplanteringar. Torgytan vid Hornstull har en egen markbeläggning och gatumöblering, samt enstaka träd.

Höga halter av både partiklar och kvävedioxid har uppmätts på Långholmsgatan direkt norr om korsningen med Hornsgatan.

På Långholmsgatan, norr om projektets avgränsning, byggs under 2016 separerade, enkelriktade cykelbanor enligt cykelplanens föreslagna bredder på bägge sidor om gatan.

För närvarande pågår planering för större bostadsexploateringar i Marievik och Lövholmen vilket sannolikt kommer att öka lokala flöden av fotgängare och cyklister över Liljeholmsbron, särskilt som en följd av Marieviksprojektet på den östra bron.

Åtgärderna behöver även förhålla sig till en framtida eventuell omdaning av Södertäljevägen vid Liljeholmen.

Problembeskrivning

De dubbelriktade gång- och cykelbanorna på Liljeholmsbron är för smala för att hantera befintliga flöden vilket leder till framkomlighetsproblem och konflikter i rusningstid. Detsamma gäller den enkelriktade cykelbanan på Långholmsgatans västra sida. Ingen av dessa delsträckor är utformade enligt cykelplanens riktlinjer för pendlingsstråk.

Långholmsgatans korsning med Hornsgatan är främst anpassad för biltrafiken med breda körytor för bilar medan gångbanorna i hörnorna är smala. Lösningen för cykel i korsningen är opedagogisk och kömagasinen för cykel för korta.

Vid busshållplatserna på båda sidor om Långholmsgatan korsar angörande bussar cykelfältet vid två tillfällen, med de utmaningar det medför för trygghet och trafiksäkerhet. Bussresenärer som väntar på hållplats står på flera platser i vägen för förbipasserande gående. Vid övergångsställena är väntytorna för fotgängare för små för att hantera flödena vilket leder till att framkomligheten för passerande fotgängare försämras. De stora gångströmmarna mellan buss och tunnelbana kräver generösare och tydligare gånglösningar än de befintliga.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att enkelriktade cykelbanor med en bredd om 2,25-3 meter byggs på respektive sida om Långholmsgatan söder om Folkskolegatan. Cykelbanorna görs genomgående förbi oreglerade korsningar med biltrafiken samt dras bakom busshållplatser för att slippa konflikter med angörande bussar. Ett

körfält i vardera riktningen på Långholmsgatan tas i anspråk på större delen av sträckan. Busskörfält inrättas på hela sträckan.

Samtliga cykelrelationer i korsningen med Hornsgatan görs dubbelriktade samtidigt som bilkörbanorna smalnas av för att öka framkomligheten för cykel. I korsningen skapas större ytor för fotgängare och bättre kömagasin för cyklister.

På Liljeholmsbron enkelriktas de idag dubbelriktade cykelbanorna. På den östra brohalvan breddas gång- och cykelbanorna till totalt ca 6 meter.

Ett bilkörfält och ett busskörfält norrut behålls på den östra bron. Ett norrgående bilkörfält leds över vid det södra brofästet och går motriktat på den västra bron, där ett södergående körfält försvinner.

På den västra brohalvan blir gång- och cykelbanan fortsatt ca 4,2 m bred, men i och med att cykelbanan blir enkelriktad blir det möjligt att få till en sektion som bättre överensstämmer med de breddmått som anges i cykelplanen. Avvägning behöver göras mot önskad bredd för gångbanan.

Den föreslagna omledningen av ett norrgående körfält till den västra bron har studerats översiktligt och bedöms kunna fungera väl. I det fortsatta arbetet kommer lösningen behöva studeras närmare. Liknande omledningar har genomförts vid tidigare brorenoveringar på platsen. Möjligheten att göra ett fullskaligt försök av överledningen bör övervägas.

Söder om Liljeholmsbron föreslås anslutningarna till den befintliga gång- och cykeltunneln breddas upp och förtydligas med vägvisning. Vidare föreslås att tunneln rustas upp och belysningen ses över för att göra kopplingen attraktiv för de cyklister som behöver byta sida inför eller efter de enkelriktade cykelbanorna på bron.

Åtgärderna på Liljeholmsbron samordnas med den planerade renoveringen av broklaffarna som tidigast kommer att kunna genomföras under 2019.

Alternativstudier

Under programarbetet har ytterligare två alternativ för gång och cykel på Liljeholmsbron studerats men avvisats.

Ett alternativ hade varit att bredda även gång- och cykelbanan på den västra bron och då ta även ett norrgående bilkörfält i anspråk. Trafikkontoret bedömer utifrån genomförda trafikanalyser att en sådan lösning skulle medföra stor köbildning söderut med risk att Essingeleden påverkas under högtrafik.

Det andra alternativet som studerats men avfärdats är att bredda gång- och cykelbanan enbart på den västra bron. Skälet att den östra bron valdes är att denna sida i nuläget är smalare än den västra, har fler fotgängare, fler cyklister under maxtimmen och kommer få en utökad lokal gång- och cykeltrafik genom exploateringen i Marievik.

I arbetet har även möjligheten att bredda bron setts över men bedömts mycket kostsamt och skulle kräva ombyggnad av den öppningsbara delen av bron.

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister.

Cykelplanens riktlinjer för breddmått om minst 2,25 m för enkelriktade cykelbanor på pendlingsstråk kan nås på hela sträckan. På den västra bron får då gångbanan en fortsatt låg standard med ca 1,5 m bredd, varför en annan fördelning av utrymmet mellan gång och cykel kan komma att övervägas i det fortsatta arbetet.

Tillsammans med redan beslutade åtgärder på Långholmsgatan bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

Konsekvenser

De föreslagna åtgärderna gynnar cyklister, fotgängare och kollektivresenärer genom att dessa ges ökade ytor och separeras från varandra.

Framkomligheten för fotgängare ökar dels på östra Liljeholmsbron, dels längs sträckan på Långholmsgatan där gångbanorna breddas eller behåller dagens bredd och separeras från busshållplatsernas väntytor.

Vidare kan gaturummet göras mer attraktivt att vistas på genom ökade ytor för exempelvis gatumöblering. Utformningen av

korsningspunkter mellan gående och cyklister, till exempel vid busshållplatser, är viktig i det fortsatta arbetet för att minska potentiella konflikter.

Framkomligheten för bil minskar genom att körfält tas i anspråk. Den södergående biltrafiken på Liljeholmsbron flyter på bra idag då Södertäljevägen i denna riktning har hög kapacitet. Köer uppstår sällan, och därför bedöms det borttagna bilkörfältet i denna riktning inte leda till någon nämnvärd kapacitetsförsämring.

Den möjliga genomströmningen av fordon körandes söderut på Långholmsgatan bedöms minska med knappt 100 bilar (8 %) i maxtimmen. Det innebär att köerna kommer att växa ut på Västerbron men det bedöms inte ge några större effekter på innerstadstrafiken då inga större korsningar blockeras.

I nordlig riktning på Liljeholmsbron minskar kapaciteten med ungefär 180 bilar (12 %) i maxtimmen enligt analysen. Detta leder till att köerna på Södertäljevägen ökar med ca 0,5 km jämfört med idag. Köerna bedöms dock inte bli så långa att de stör Essingeleden och bör inte drabba det övriga trafiknätet i någon större utsträckning då Liljeholmsbron och den norra delen av Södertäljevägen fungerar som ett kömagasin.

På Hornsgatan beräknas kapaciteten i västlig riktning mot Långholmsgatan minska med ca 35 bilar (4 %) i maxtimmen men bedöms kunna hantera den försämrade kapaciteten.

Möjligheten till drift och underhåll bedöms inte påverkas av förslaget.

Tidplan

I det fortsatta arbetet med projektet föreslås sträckan delas upp i två etapper, en för Liljeholmsbron och ett för Långholmsgatan.

Den föreslagna omdaningen av gång- och cykelbanorna på Liljeholmsbron behöver samordnas med den planerade renoveringen av broklaffarna som tidigast kommer att kunna genomföras under 2019. Gemensam detaljprojektering med den planerade brorenoveringen påbörjas under hösten 2016. Ett gemensamt genomförandebeslut för bron behövs under 2017-2018 för att kunna påbörja entreprenaden 2019.

Ett eventuellt försök med överledning av ett av de norrgående körfälten till den västra bron skulle kunna genomföras under 2018.

Vad gäller Långholmsgatan pågår systemhandlingsarbete under hösten 2016. Entreprenaden för Långholmsgatan bedöms kunna påbörjas hösten 2017 för att vara klart under 2018.

Ekonomi

Långholmsgatan

Utredning och projektering	2,5 mnkr
Byggherrekostnader	1,5 mnkr
Genomförande	37 mnkr
Totalt	41 mnkr

Gång- och cykelbanor Liljeholmsbron

Utredning och projektering	1,5 mnkr
Byggherrekostnader	1,5 mnkr
Genomförande	30 mnkr
Totalt	33 mnkr

Åtgärderna bedöms inte påverka drift- och underhållskostnaderna nämnvärt.

Nybroplan-Gustav Adolfs torg

Sammanfattning, mål och syfte

Sträckan Nybroplan - Gustav Adolfs Torg och Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Längs och i anslutning till sträckan finns flera viktiga målpunkter.

Standarden på dagens cykellösning uppfyller inte cykelplanens riktlinjer och separeringen mellan gående och cyklister är på vissa ställen otydlig vilket leder till onödiga konflikter.

Förslaget innebär att cykelbanan breddas och förtydligas över Raoul Wallenbergs torg. Arsenalsgatans norra del är idag reglerad som gågata. Här föreslås såväl cykelbanan i gatans mitt som den västra gångbanan breddas. Arsenalsgatans södra del kommer i framtiden att få en mer betydande funktion som bytespunkt för kollektivtrafiken och fler människor kommer att röra sig längs sträckan. Här förses gångytorna med bredare stråk av hällar för att öka kapaciteten för gående. Cykelbanan breddas och separering mellan gående och cyklister tydliggörs.

Längs Kungsträdgårdsgatans östra sida anläggs en enkelriktad cykelbana norrut. På västra sidan dras en enkelriktad cykelbana i parken innanför den första trädraden lindar. Genom Kungsträdgården, i passagen mellan almarna och rosariet, behålls den befintliga cykelbanans bredd medan gångbanan breddas ut mot befintligt staket.

På Jakobs torg föreslås såväl cykelbanan som gångytorna breddas, samtidigt som körbanans bredd på sträckan mot Gustav Adolfs torg minskas och möjligheten för motorfordon att köra runt Operan tas bort genom avstängning.

Syftet med projektet är att klara målsättningar om sammanhängande cykelstråk med bredder som medger omkörning och cykling i egen takt, hänsyn till stora gångströmmar och färre konflikter mellan gående och cyklister, samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas.

Befintlig situation

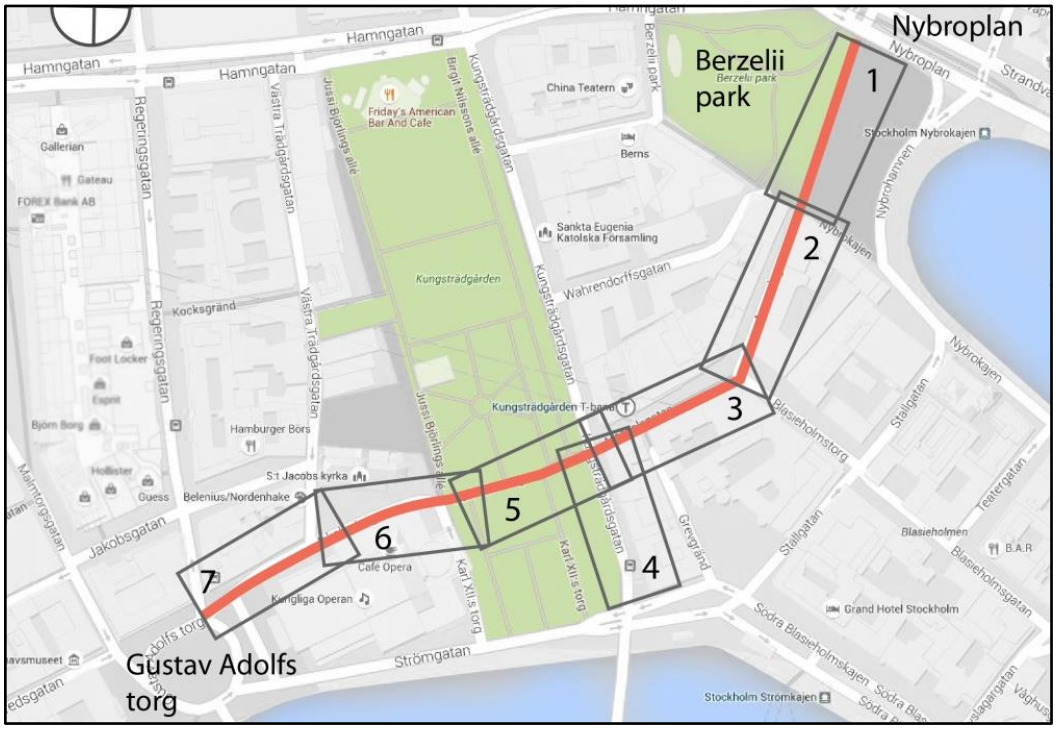
Den studerade sträckan utgör tillsammans med närliggande stråk en viktig knutpunkt för cykeltrafik. I och med det centrala läget

tangerar sträckan dessutom flera viktiga målpunkter för cykel- och gångtrafik i form av arbetsplatser, handel, kultur och nöjen.

Den studerade sträckan passerar några av Stockholms viktigaste torg och parker och innehåller gatumiljöer och stadsrum av högt kulturhistoriskt värde. Den känsliga miljön kräver stor hänsyn vid utformning och gestaltning. Även de stora gångflödena i området innebär en särskild utmaning.

Mellan Nybroplan och Kungsträdgårdsgatan uppmättes ca 4 000 cyklister under en dag i maj 2014 och på Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan ca 5 000 cyklister. Antalet gående som korsade Kungsträdgårdsgatan vid Arsenalsgatan var ca 5 000. Biltrafiken på Kungsträdgårdsgatan uppmäts till 8000 fordon/dygn.

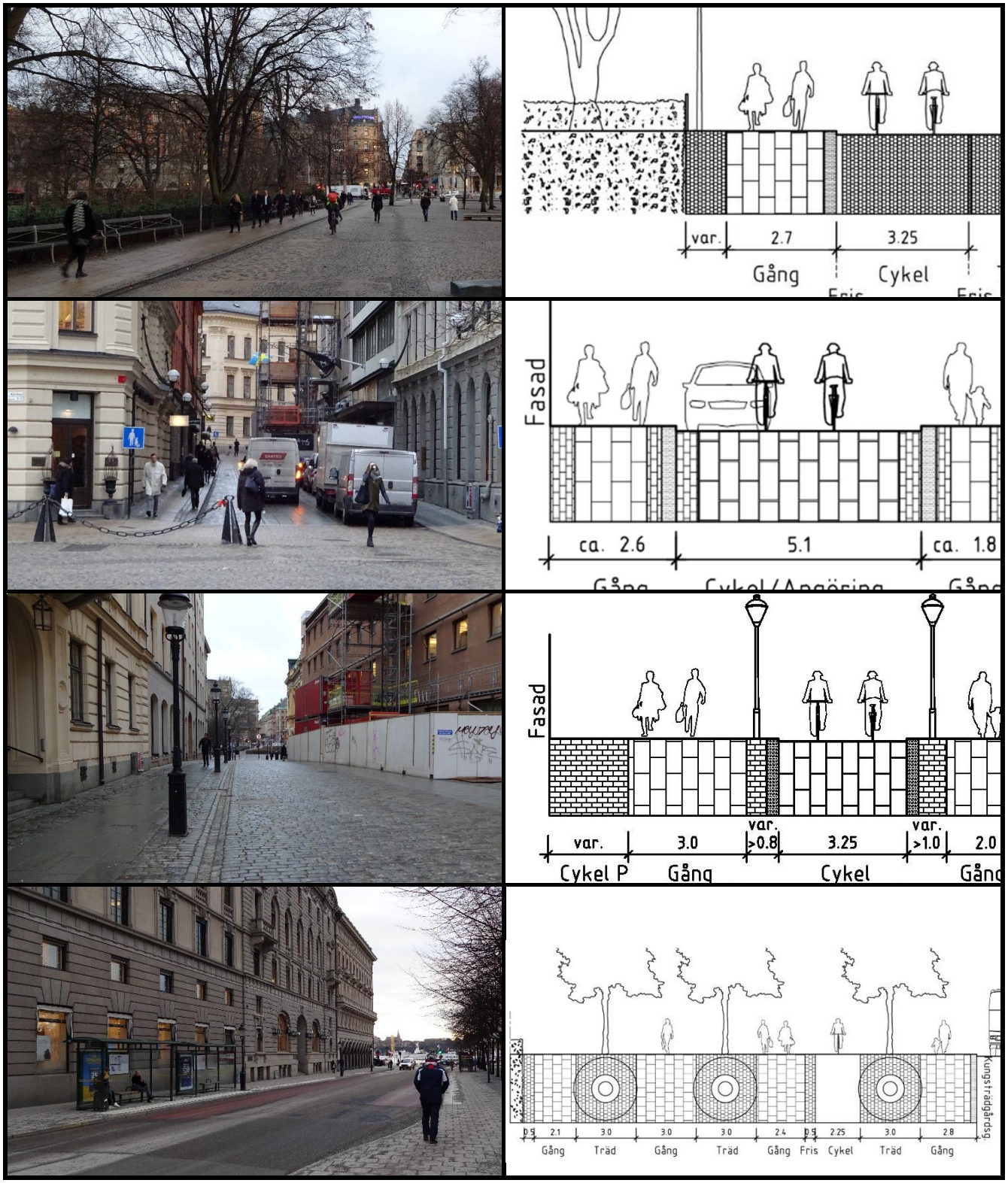
När tunnelbanan förlängts till Nacka år 2025 kommer betydelsen av tunnelbaneentrén vid Arsenalsgatan att öka. Enligt trafikförvaltningens prognoser kommer antalet resenärer hit öka från 5 600 till omkring 15 000. Antalet gående längs den studerade sträckan kommer därför att öka väsentligt, liksom behovet av cykelparkeringar.



Problembeskrivning

Befintlig cykelinfrastruktur uppfyller inte de riktlinjer för utformning av pendlingsstråk som anges i cykelplanen. Separeringen mellan gående och cyklister är på vissa ställen otydlig vilket leder till onödiga konflikter. Utformningen av beläggning på gångbanor gör att fotgängare ibland går i cykelbanorna.

På Stallgatan finns inriktningsbeslut om att bygga en enkelriktad cykelbana i nordlig riktning, vilket kommer ge en kompletterande och alternativ cykelrutt i nordlig riktning mellan Kungsträdgårdsgatan och Nybroplan.



Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

Åtgärdsförslag

Raoul Wallenbergs torg och monumentet är en känslig miljö som kräver stor hänsyn i gestaltningen. Önskemålen om att förtydliga cykelbanan behöver vägas mot gestaltningen av torgets helhet. Monumentets placering sätter också en gräns för hur mycket ytan för gång- och cykeltrafiken kan breddas. Tillgänglig bredd behöver fördelas mellan gång och cykel på bästa sätt.

Ett förslag är en breddning av cykelbanan till ca 3,25 meter. En ny kantlinje mellan cykelbanan och torget fälls in för att tydliggöra cykelbanans utbredning. Kanten mellan gång och cykel förtydligas och cykelbanan kompletteras med fler cykelsymboler.

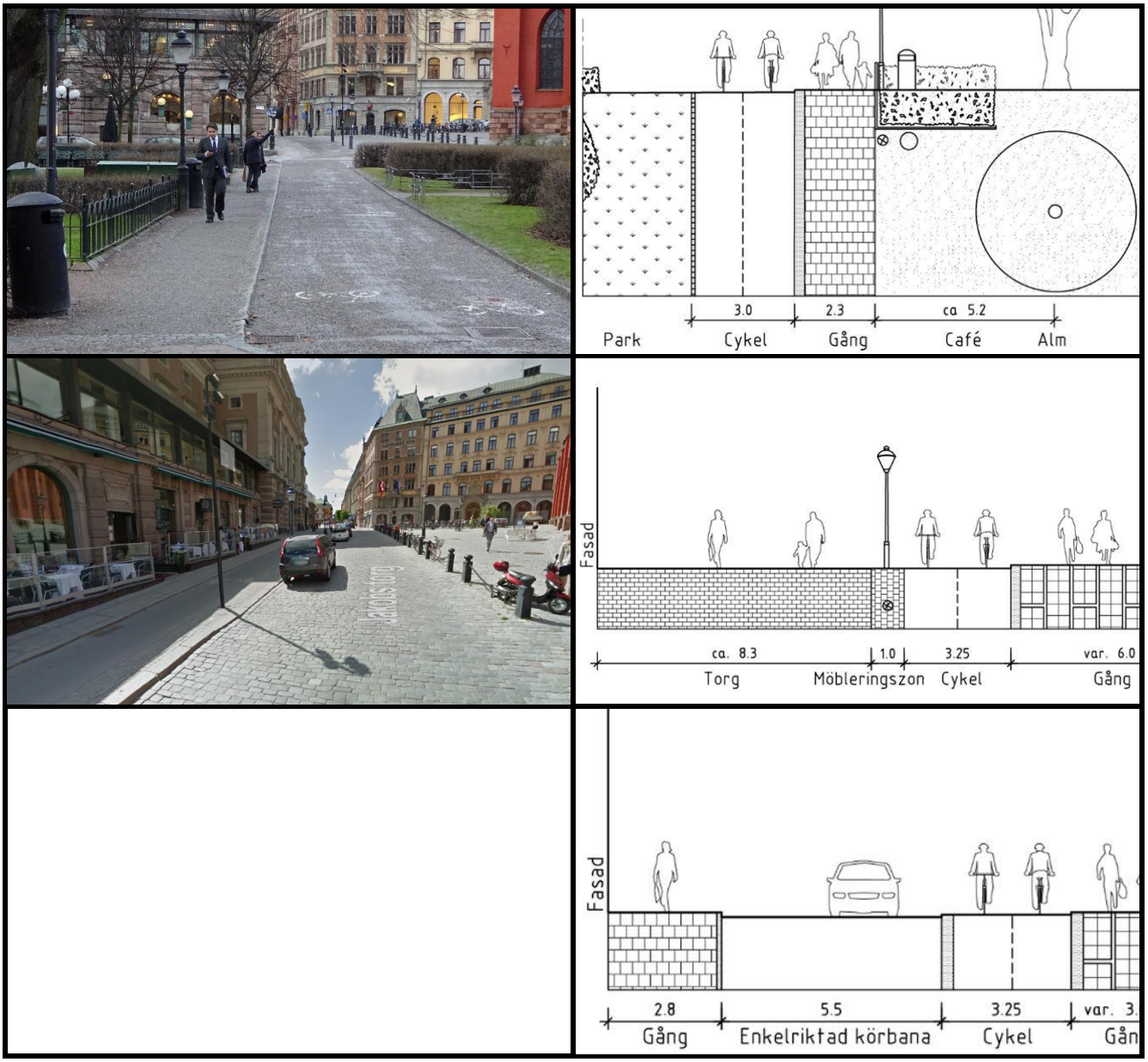
Arsenalsgatans norra del är ett relativt trångt och klassiskt gaturum omsorgsfullt gestaltat med en traditionell karaktär, och är idag reglerad som gågata. Önskemålen om att öka framkomligheten för de olika trafikslagen innebär avvägningar eftersom den totala bredden begränsar hur mycket ytorna för gång- och cykeltrafiken kan breddas. Den totala körytans bredd minskas något. Den västra gångbanan breddas från strax under 2 meter till ca 2,5 meter och ger utrymme för fler gående. Cykelbanan i gatans mitt breddas till drygt 4 meter. I samband med ombyggnation bör trafikregleringen på sträckan ses över. Eventuellt kan cykelfartsgata införas som försök.

Arsenalsgatans södra del kommer i framtiden att få en mer betydande funktion som bytespunkt för kollektivtrafiken och fler människor kommer att röra sig längs sträckan. Här förses gångytorna med bredare stråk av hällar för att öka kapaciteten för gående. Cykelbanan breddas till 3,25 m och separering mellan gående och cyklister tydliggörs. Uppdelad gång- och cykelbana bör gälla i båda riktningar.

Kungsträdgårdsgatan har bland annat genom sitt läge längs Kungsträdgården stora kvaliteter. Gatan gränsar därmed även till en känslig miljö som kräver stor hänsyn. En enkelriktad cykelbana norrut med bredden 2,25 meter anläggs längs Kungsträdgårdsgatans östra sida söder om Arsenalsgatan. Gångbanans bredd minskas till 3,0 meter. En enkelriktad cykelbana söderut med bredden 2,25 meter anläggs i parken innanför den första trädraden lindar. Här blir det mindre yta för fotgängare, som dock sammantaget har över 10 meter i bredd längs sträckan.

Genom Kungsträdgården, i passagen mellan almarna och rosariet, behålls den befintliga dubbelriktade cykelbanans bredd medan

gångbanan breddas ut mot befintligt staket genom breddad beläggning och flytt av belysningsstolpar och papperskorgar.



Genom att gående får större ytor bedöms problemet med gående som använder cykelbanan att minska. Ännu bredare sammanlagda ytor för gående och cyklister har bedömts svårt utan påverkan på angränsande känsliga miljöer. I samband med en eventuell framtida större omdaning i parken bör möjligheten undersökas att ge cykelbanan och gångbanan högre standard.

På Jakobs torg föreslås såväl den dubbelriktade cykelbanan som gångytorna breddas, samtidigt som körbanans bredd på sträckan mot Gustav Adolfs torg minskas och möjligheten för motorfordon att köra runt Operan tas bort genom avstängning. Detta minskar biltrafikens påverkan på Jakobs torg, möjliggör att platsen återfår sin funktion som enhetlig torgyta, och ger mer plats för cyklister, gående och uteserveringar. En cykelbanebredd på 3,25 m möjliggörs på hela sträckan.

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och säkerheten för cyklister och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Förslaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

På Jakobs torg västra ryms inte skyddsremsa mot biltrafiken. Avvikelsen bedöms vara acceptabel.

Genom Kungsträdgården blir cykelbanan fortsatt ca 3 meter bred, och bedöms inte uppnå cykelplanens riktlinjer om 3,25 m för dubbelriktad cykelbana. Avvägningen gentemot påverkan på angränsande miljöer bedöms dock rimlig.

I övrigt klaras cykelplanens riktlinjer om minst 2,25 m bredd för enkelriktade cykelbanor och 3,25 m för dubbelriktade vid cykelflöden <10 000 f/d.

På Arsenalsgatan norra del blir körbanans bredd (gemensam cykel och angöringstrafik) 5,1 m och klarar därmed cykelflöden > 10 000 f/d under förutsättning att ytan inte upptas av parkerade fordon.

Konsekvenser

Med de föreslagna åtgärderna förväntas sammantaget konflikterna mellan gående och cyklister minska genom framför allt ökade bredder för både gående och cyklister och tydligare markerade cykelbanor.

Den studerade sträckan passerar några av Stockholms viktigaste torg och parker och innehåller gatumiljöer och stadsrum av högt kulturhistoriskt värde. Projektet innebär en risk för negativ påverkan på dessa värden samtidigt som det innebär en möjlighet att genom gestaltning stärka och lyfta kulturvärden i miljön. Trafikkontoret bedömer sammantaget att de föreslagna åtgärderna klarar målsättningar om sammanhängande cykelstråk och färre

konflikter mellan gående och cyklister samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas.

Trafikregleringen på Arsenalsgatans norra del bör ses över. Möjligheten att införa försök med cykelfartsgata införas kan övervägas på sträckan.

På Kungsträdgårdsgatan tas ett övergångsställe bort, men då en av busshållplatserna planeras flyttas norrut inom ramen för stombussplanen bör åtgärden kunna vara acceptabel. Det är viktigt att lindarna i allén skyddas vid alla arbeten. Gräsytans bredd längs rosariet i Kungsträdgården kan behöva minskas något.

Möjligheten att köra runt Operan mellan Karl XII torg och Jakobs torg tas bort genom avstängning.

Tidplan

Utredning och projektering sker 2016-2017. Genomförande kan påbörjas tidigast hösten 2017 och färdigställas under 2018.

Ekonomi

Utredning och projektering	2,5 mnkr
Byggherrekostnader	1,5 mnkr
Genomförande	17 mnkr
Totalt	21 mnkr

Kostnaderna för drift och underhåll bedöms inte öka.

Stadsgårdsleden

Sammanfattning, mål och syfte

Stadsgårdsleden är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Stråket förbinder Slussen med Danvikstull och vidare mot Nacka och Värmdö och trafikeras av 6000 cyklister dagligen under maj månad.

Den sträcka som studerats i projektet är drygt 700 meter lång och sträcker sig mellan korsningen väster om Fotografiska och Tegelviksslingan. Den befintliga gång- och cykelbanan uppfyller inte cykelplanens riktlinjer för utformning av pendlingsstråk. Sträckan är olycksdrabbad.

Målsättningen är att åstadkomma en lösning som ökar framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för både cykeltrafik och gående.

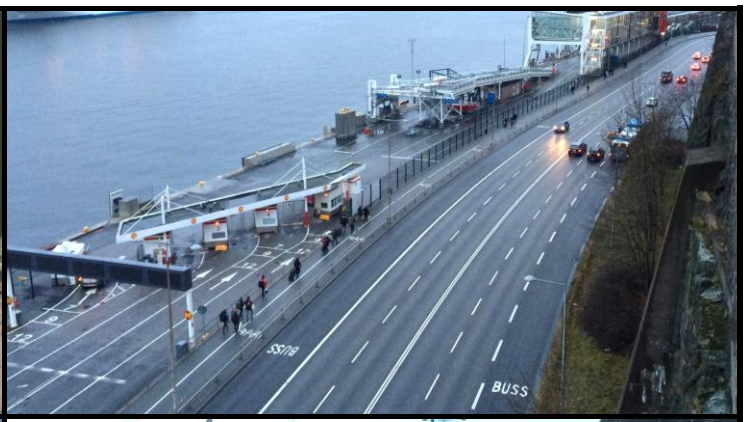
Det åtgärdsförslag som förespråkas är en breddning av gång- och cykelbanan från 3,4 m till 6.7 m genom att ett körfält i ostlig riktning tas i anspråk på en 270 meter lång sträcka förbi Fotografiska. Öster om denna sträcka, från i höjd med Lilla Erstagatan till Tegelviksslingan, en sträcka på 400 m, finns utrymme att bredda gång- och cykelbanan till 5,75 m utan inskränkning på övrig trafik genom att grönremsan på södra delen nyttjas. Detta kräver en större ombyggnad av vägen.

Befintlig situation

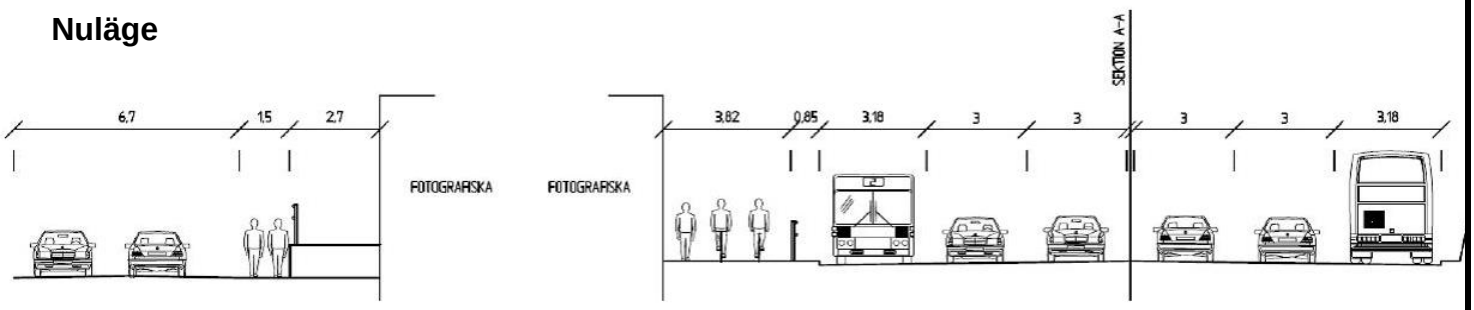
Stadsgårdsleden är en viktig infartsled mot Stockholms innerstad med ett trafikflöde på 26 000 motorfordon per dygn (2013) och ca 6000 cyklister per dag under maj månad. Det finns olika bedömningar av hur trafiken kommer att utvecklas framöver, en av dessa innebär drygt 27 000 fordon/dygn år 2030.

Den aktuella sträckan är 700 meter lång och sträcker sig från korsningen väster om Fotografiska österut till Tegelviksslingan. Den nuvarande sektionen består förbi Fotografiska av fyra bilkörfält och två kollektivtrafikkörfält.

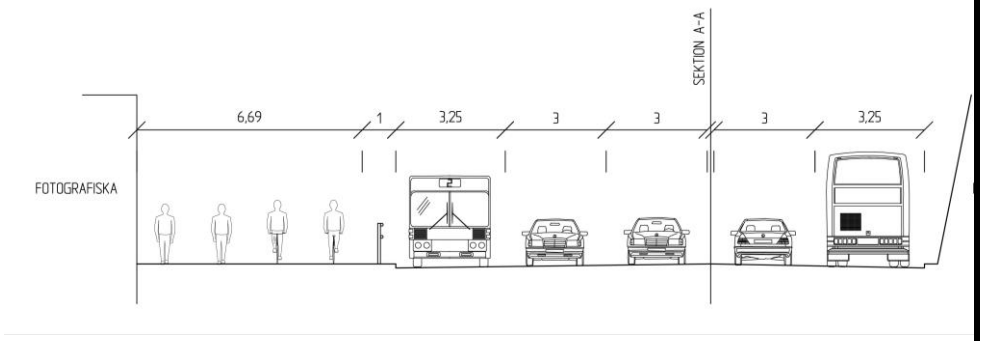
Den gemensamma gång- och cykelbanan är idag på sträckan förbi Fotografiska och ända till strax väster om Tegelviksslingan endast ca 3,4 meter. Först därefter breddas sektionen upp till ca 6 meter.



Nuläge



Förslag



Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

Problembeskrivning

Den befintliga gång- och cykelbanan uppfyller inte de riktlinjer för utformning av pendlingsstråk som anges i cykelplanen. Sträckan är olycksdrabbad. Sedan 2006 har enligt STRADA tre dödsolyckor, 16 ytterligare allvarliga olyckor och 22 måttliga/lindriga olyckor inträffat med cyklister inblandade.

Det smala utrymmet på sträckan är både ett viktigt och högt trafikerat pendlingsstråk för cyklister och den genaste vägen för gångtrafik till och från färjeterminalen, där det periodvis är många gående. Många av dessa är turister med liten eller ingen kännedom om platsen.

Åtgärdsförslag

Det åtgärdsförslag som förespråkas är en breddning av gång- och cykelbanan från 3,4 meter till 6,7 meter genom att ett körfält i ostlig riktning tas i anspråk på en 270 meter lång sträcka förbi Fotografiska. Öster om denna sträcka, från i höjd med Lilla Erstagatan till Tegelviksslingan, finns utrymme att bredda gång- och cykelbanan till 5,75 meter utan inskränkning på övrig trafik genom att grönremsan på södra delen nyttjas.

Koordinering med projekt Slussen kommer att krävas, liksom trafikkapacitetsanalyser.

Alternativstudier

En alternativ lösning har undersökts som innebär att nuvarande gång- och cykelbana söder om Fotografiska muséet skyltas om till enbart cykelbana och att gående leds norr om Fotografiska längs kajen. Inga körfält behöver då tas i anspråk. Förslaget kräver samordning med Stockholms hamnar.

I projektet har även en första idéstudie gjorts av möjligheten att i framtiden ta Saltsjöbanans spårområde i anspråk för cykelbana från Slussen till Danvikstull. Idén är avhängig att Saltsjöbanans sträckning ändras i samband med att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka. För att bedöma om alternativet är intressant krävs ytterligare analyser av framför allt möjligheten till anslutningspunkter från befintliga pendlingsstråk till sträckningen såväl i Henriksdal som till exempel vid Folkungagatan. Trafikkontoret har valt att inte vidare detaljstudera alternativet i samband med detta inriktningsbeslut.

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Förslaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

De riktlinjer för breddmått som anges i cykelplanen för dubbelriktad cykelbana på pendlingsstråk om 3,25 m bedöms klaras. På delsträckan förbi Fotografiska möjliggörs en bredd på den dubbelriktade cykelbanan om 4,5 m. Den skulle då enligt cykelplanen vara dimensionerad för cykelflöden > 10 000 f/d.

Konsekvenser

Förslaget ger genom breddning av såväl gång- som cykelbana förutsättningar för färre konflikter mellan gående och cyklister samt mellan cyklister. Gående får genom större yta bättre framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet längs hela sträckan.

Förslaget innebär att ett körfält tas i anspråk. Då trafiken på Stadsgårdsleden är större in mot Slussen än ut från Slussen även under eftermiddagsmaxtimmen, föreslås att på den studerade sträckan ett körfält tas i anspråk ut från Slussen i östlig riktning.

Då Slussen-projektet sträcker sig till och med korsningen med Fotografiska, kommer koordinering med projekt Slussen att krävas. Bland annat behöver projekteringen av korsningen vid Fotografiska ses över.

Fortsatta trafikanalyser behövs för att säkerställa att föreslagen inriktning inte får för långtgående oönskade effekter på trafiksystemet i stort.

Särskilt behöver kapacitetsanalyser göras för den signalreglerade korsningen vid Fotografiska avseende bussarnas framkomlighet, då det är detta som har dimensionerat storleken på bergterminalen i Slussen. Längden på köbildningar med anledning av att ett körfält tas i anspråk är en viktig faktor att studera.

Beroende på utfallet av dessa utredningar kan det studerade alternativet med gångbana norr om Fotografiska vara aktuellt att utredas vidare.

Vidare utredning krävs även för att effektivisera nyttjandet av de två kvarvarande körfälten.

Tidplan

Kapacitets- och korsningsanalyser görs sommaren 2016. Därefter kan arbetet med systemhandling påbörjas. Genomförande beräknas kunna ske 2018.

Ekonomi

Utredning och projektering	2,6 mnkr
Byggherrekostnader	1,3 mnkr
Genomförande	19,4 mnkr
Totalt	ca 24 mnkr

Bällsta bro

Sammanfattning, mål och syfte

Bällsta bro är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Kommungränsen mellan Stockholm och Sundbyberg går mitt på bron. Stråket över Bällstaviken är en viktig länk mellan Stockholms västra delar och Sundbyberg.

Bällsta bro består av fyra körfält med gångbanor längs vardera sidan. Vid brons bägge ändar ansluter gator med 1-2 körfält rakt fram mot bron och cykelbanor, men över bron sker cykling i blandtrafik. Sträckan är således en saknad länk för cykelinfrastruktur, men passeras ändå av ca 500 cyklar per dag.

Trafikkontoret förespråkar ett förslag till åtgärder där enkelriktade cykelbanor anläggs i båda riktningarna över bron, och där antalet körfält för motorfordon minskas till 2+1 körfält.

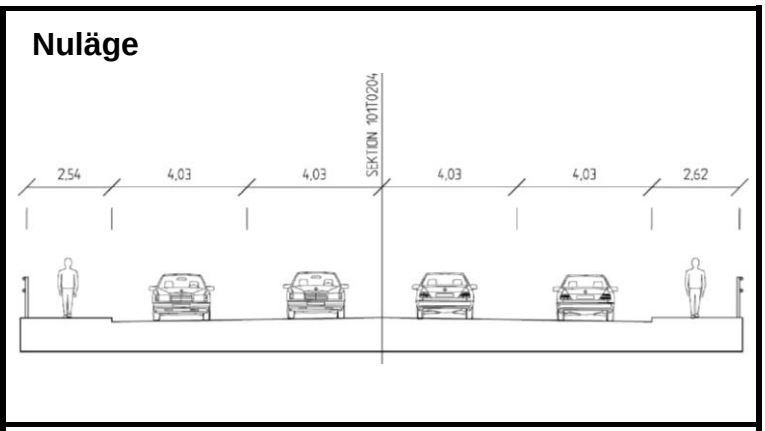
Åtgärderna planeras och genomförs i samverkan med Sundbybergs stad, med syfte att åtgärda en saknad länk i cykelpendlingsnätet och åstadkomma en regional koppling till en grannkommun samtidigt som framkomligheten för andra prioriterade trafikslag beaktas.

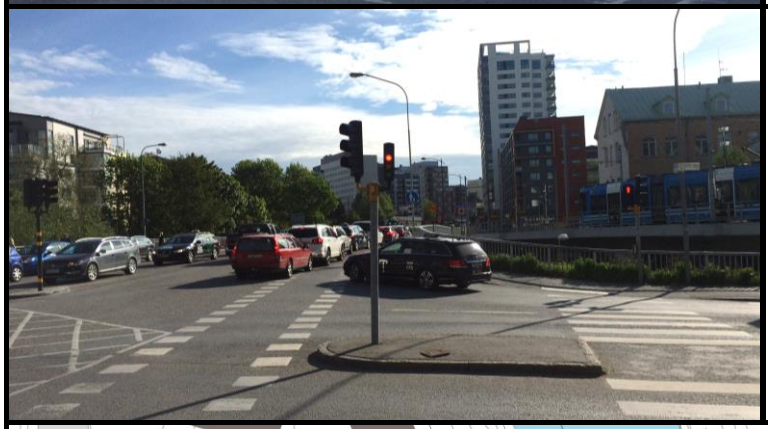
Befintlig situation

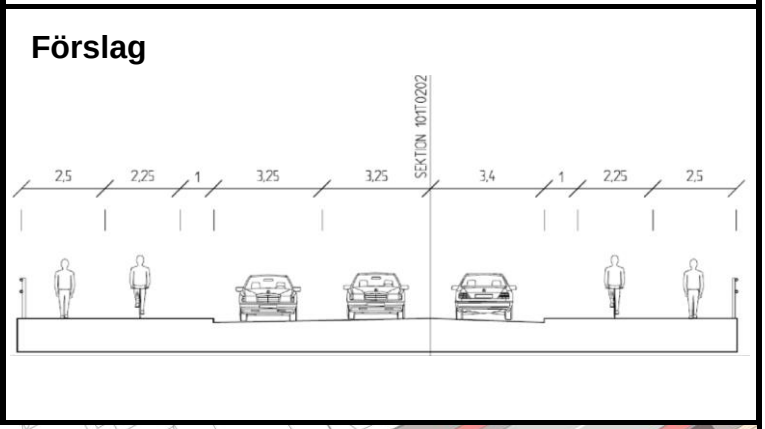
Området kring Bällsta bro är i kraftig förtätningsfas. I både Mariehäll och Annedal i Stockholm samt i centrala Sundbyberg planeras för eller pågår flera exploateringsprojekt som medför ökat antal boende i området, liksom ett behov att planera för hållbart resande på sträckan.

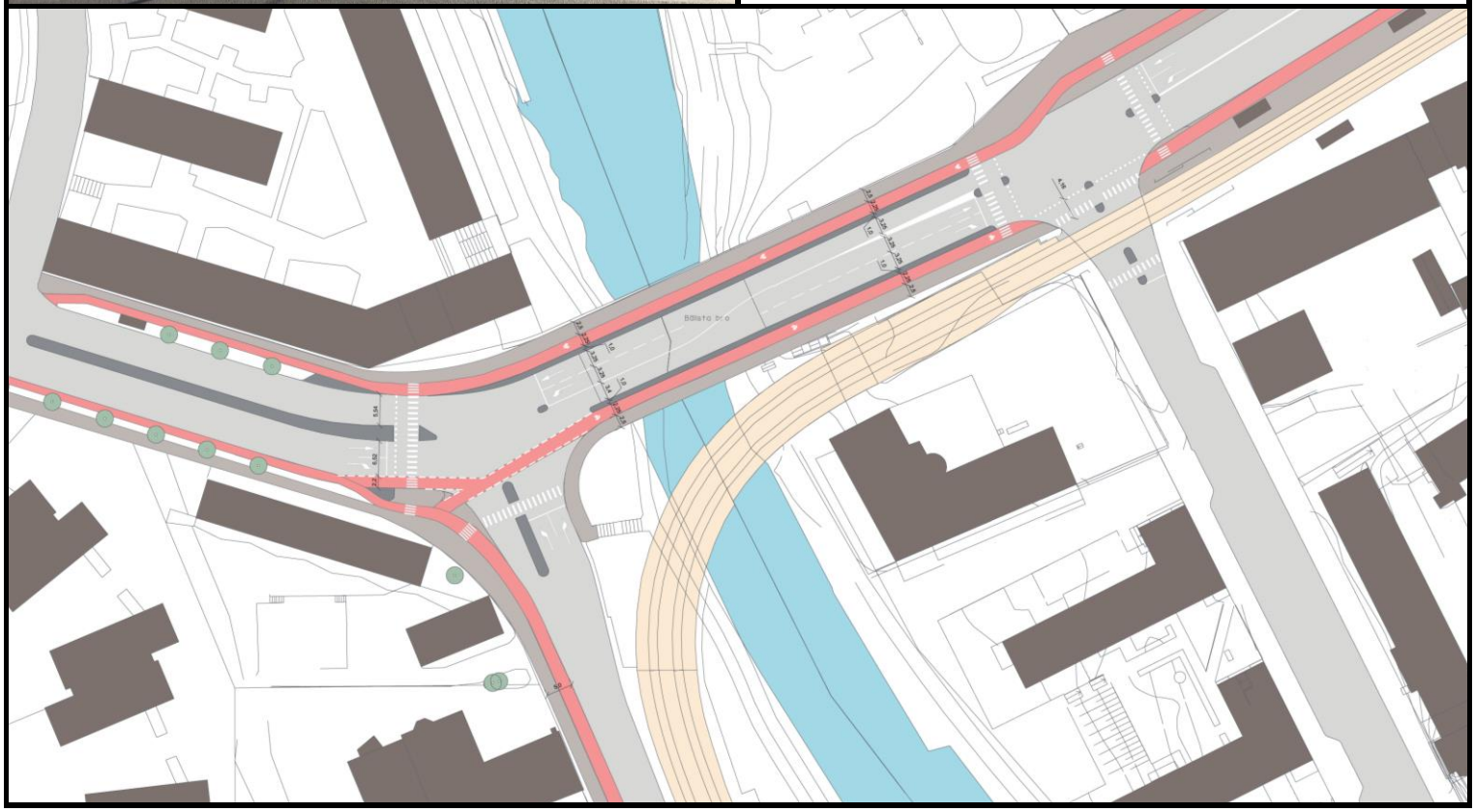
Bällsta bro är cirka 60 meter lång och 21 meter bred, och en viktig länk mellan Mariehäll och centrala Sundbyberg. På vardera sidan om bron finns idag 2,5 meter breda gångbanor. Resterande yta består av fyra körfält, två i vardera riktningen med en total bredd om ca 16 meter, där personbilar, bussar och cyklister samsas om ytan. Cykling över bron sker i blandtrafik.

Bron ansluter till korsningen Bällstavägen-Karlsbodavägen i väst (Stockholms stad) och korsningen Landvägen-Hamngatan i öst (Sundbybergs stad). Tre busslinjer trafikerar bron, och en fjärde trafikerar Bällstavägen-Karlsbodavägen. Direkt öster om denna passerar tvärbanan på en egen bro.









Projektet Bällsta bro. Nulägesbilder (överst till vänster), Sektioner (överst till höger) och förslag till nya cykelbanor (nedre bild)

Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk inriktningsbeslut 4

Västergående trafik på Bällsta bro har två körfält. Det vänstra körfältet är för vänstersvängar mot Karlsbodavägen, som i sin tur anknyter till Ulvsundavägen. Det högra körfältet fortsätter rakt mot Bällstavägen. Östgående trafik på bron har två körfält - ett högersvängande körfält mot Hamngatan som ansluter till Huvudsta och Frösundaleden, och ett rakt fram som leder till centrala Sundbyberg.

Bällsta bro trafikeras av totalt knappt 16 000 fordon under ett vardagsdygn, dubbelt så mycket som på Karlsbodavägen. Mätningarna för årsmedelsvardagsdygnstrafiken (ÅMVD) utfördes mellan 5 oktober och 8 oktober 2015. Historiska trafiksiffror visar att trafiken på Karlsbodavägen i det aktuella området har minskat med cirka 25 % mellan åren 2008-2015.

Problembeskrivning

Bällsta bro saknar cykelinfrastruktur. Cykling är hänvisad till blandtrafik men sker även på befintlig gångbana. Synpunkter inkomna till Stockholms stad och Sundbybergs stad vittnar om mindre god utformning för oskyddade trafikanter.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att som huvudalternativ utreda en inriktning med tre körfält över bron. En sådan utformning ger en bredare gång och cykelbana samt en ökad säkerhet för cyklister, med en skyddsremsa på en meter mellan cykelbanan och körbanan. Gångbanan är i förslaget 2,5 meter, cykelbanan ges en bredd på 2,25 meter och körfältsbredden är 3,25 meter. Det ger en ökad trafiksäkerhet i och med skyddsremsan som även fungerar som plats för skyltstolpar som annars skulle ta upp plats från gång- eller cykelbanan.

Bällstavägen väster om Bällsta bro har idag två körfält mot Bällsta bro. I förslaget skulle det högra körfältet användas till enbart högersvängande trafik mot Karlsbodavägen. Från Landsvägen i Sundbyberg österifrån är körfältsindelningen ett körfält rakt fram och ett körfält för vänstersvängar mot Hamngatan. Inga förändringar behövs från det här hållet.

Alternativstudier

Olika lösningar med fortsatt fyra körfält över bron har studerats. I dessa blir gång- och cykelbanorna smalare än i huvudalternativet, men det finns större möjligheter att säkra god framkomlighet för kollektivtrafiken och annan motorfordonstrafik.

Måluppfyllelse cykelplanen

Åtgärdsförslaget ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Förslaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät med tydlig regional koppling.

Åtgärdsförslaget uppfyller cykelplanens riktlinjer för utformning av pendlingsstråk.

Konsekvenser

Förslaget innebär en minskad kapacitet för motorfordonstrafiken, vilket kan ge försämringar för bland annat busstrafikens framkomlighet. Fördjupade trafikanalyser behövs för att studera detta.

Beroende på utfallet av dessa kan alternativa lösningar som innebär fortsatt 2+2 körfält men med smalare gång- och cykelbanor bli aktuella att utredas vidare.

Tidplan

Trafikanalyser görs sommaren 2016. Därefter kan projektering påbörjas hösten 2016. Genomförande beräknas till 2018.

Ekonomi

Projektet utförs i samarbete med Sundbyberg. Fördelning av utgifter återstår att hantera.

Utredning och projektering	1,8 mnkr
Byggherrekostnader	1,2 mnkr
Genomförande	9 mnkr
Totalt	ca 12 mnkr

Hässelbystråket

Sammanfattning, mål och syfte

Hässelbystråket är drygt 15 km långt och sträcker sig från Åkermyntan i väst in till Stockholms stadshus. Hela sträckan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Stråket är betydelsefullt för cykeltrafik från Västerort mot Stockholms innerstad. Cykeltrafiken ökar med närheten till Stockholms centrala delar. I maj 2016 uppmättes 350 passager på Maltesholmsvägen mellan Krossgatan och Bergslagsplan, och 700 passager på Bergslagsvägen mellan Ängbyplan och Åkeshov. Över Tranebergsbron sker varje dygn ca 5000 cykelpassager. Den befintliga cykelinfrastrukturen uppfyller inte cykelplanens riktlinjer för breddmått för och utformning av pendlingsstråk, och flera sträckor utgör saknade länkar.

Trafikkontoret föreslår att tre delsträckor av stråket prioriteras i detta inriktningsbeslut – Krossgatan-Bergslagsplan, Råckstarondellen och Åkeshov till Brommaplan.

Utmed Lövstavägen mellan Krossgatan och Bergslagsplan anläggs en ny gång- och cykelbana. Råckstarondellens cykelpassage hastighetssäkras och breddas. Vid Åkeshov anläggs en hastighetssäkrad passage över till/frånfarten vid cirkulationsplatsen. Från cirkulationsplatsen fram till Brommaplan utmed Bergslagsvägen byggs en ny dubbelriktad cykelbana.

Syftet är att åtgärda saknade länkar i cykelpendlingsnätet och höja standard och förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på befintlig cykelinfrastruktur.

Befintlig situation

Hässelbystråket är drygt 15 km långt och sträcker sig från Åkermyntan i väst in till Stockholms stadshus.

Stråket passerar ett antal viktiga regionala målpunkter som Fridhemsplan, Alvik, Brommaplan och Vällingby och har dessutom en viktig uppsamlande funktion. Längs sträckningen ansluter flera pendlingsstråk, regionala cykelstråk och ett stort antal huvud- och lokalstråk. Två viktiga cykelstråk i västerort strålar samman vid Ulvsundaplan och sträckan mellan Ulvsundaplan och Alviksplan blir den huvudsakliga porten mot innerstaden för cykeltrafiken i västerort.

Utformningen längs stråket består av mestadels friliggande gång- och cykelväg. Vid Ulvsundaplan och Alviksplan finns ett avsnitt med cykelbana och vid Åkeshov och Lövsta leds stråket i blandtrafik på lokalgator.

Trafikkontoret utförde 2012 en trafiksäkerhetinspektion av Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen mellan Ulvsundaplan och Hjulsta. Utifrån de identifierade bristerna har sedan en åtgärdsplan arbetats fram, Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen - åtgärdsplan för ökad trafiksäkerhet. Inom ramen för detta arbete kommer utformningen av Islandstorget och Vällingbyrondellen att ses över.

I samband med att beläggningsåtgärder utförs på sträckan mellan Abrahamsbergsvägen och Ulvsundaplan kommer denna del av stråket breddas till pendlingsstråksstandard. Åtgärden beräknas vara slutförd under sommaren 2016.

Problembeskrivning

Cykelstråket är idag bitvis bristfälligt vad gäller såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Den befintliga cykelinfrastrukturen uppfyller inte de breddmått och andra riktlinjer för utformning av pendlingsstråk som anges i cykelplanen, och flera sträckor utgör saknade länkar.

På långa sträckor är den gemensamma gång- och cykelbanan 3-3,5 meter bred. Gång- och cykelbanan mellan Bergslagsplan och Råcksta har i samband med beläggningsåtgärder breddats till 4 meter. De breddmått som anges i cykelplanen nås på hela stråket endast på en mycket kort sträcka på Tranebergsbrons krön.

Hastighetssäkring saknas vid samtliga obevakade passager förutom vid Lindhagensplan.

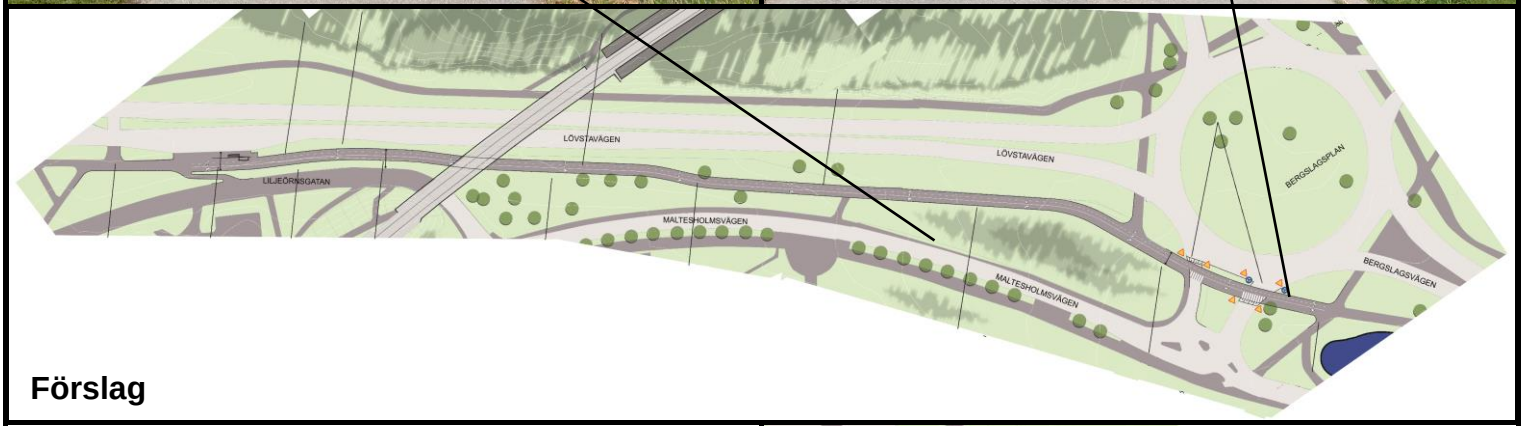
Cirkulationsplatserna i Råcksta, Vällingby och Hässelby är utformade för att ge god framkomlighet för motorfordonstrafiken vilket gör att radierna är generösa och hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter saknas.

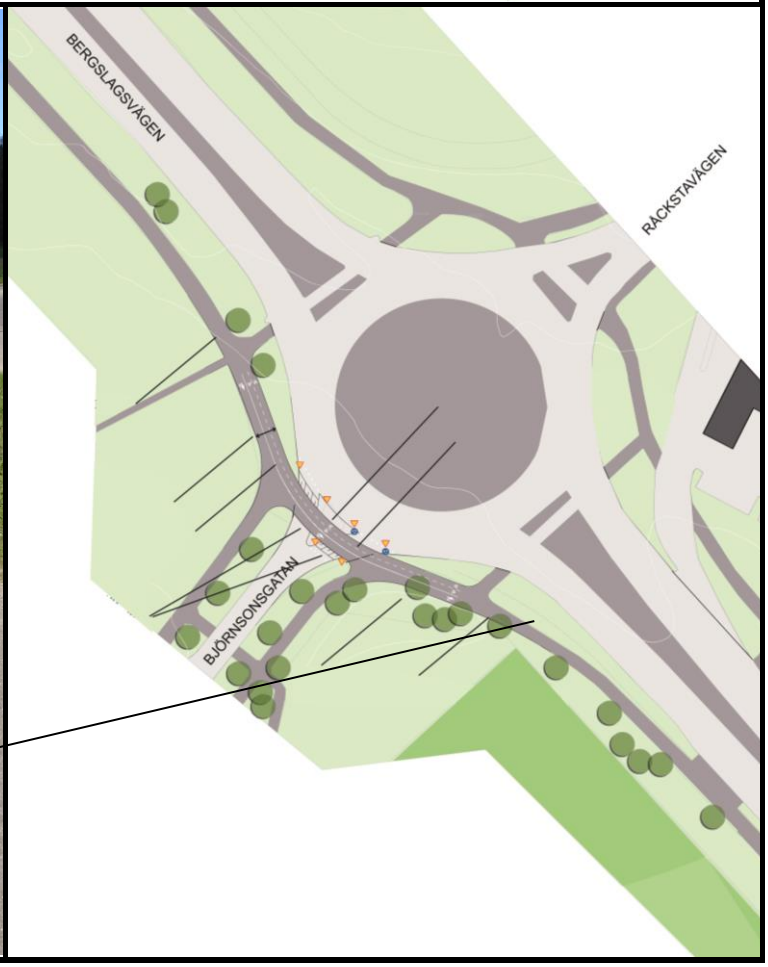
På Lövstavägen mellan Krossgatan och Bergslagsplan saknas cykellösning.

Mellan Åkeshovs station och Brommaplan finns ett avsnitt där cyklister är anvisade att cykla i blandtrafik. I samband med den medborgardialog som gjordes i samband med programutredningen

år 2015 framkom särskilt att övergången mellan den friliggande gång- och cykelvägen och blandtrafiksavsnittet upplevs som otrygg och farlig med såväl risk för konflikt mellan cyklister och fotgängare som mellan cyklister och biltrafik.

Nuläge


LÖVSTAVÄGEN
LILJEÖRNSGATAN
MALTESHOLMSVÄGEN
LÖVSTAVÄGEN
BERGSLAGSPLAN
BERGSLAGSVÄGEN
MALTESHOLMSVÄGEN
Förslag


BERGSLAGSVÄGEN
RÅCKSTAVÄGEN
BJÖRNSONSGATAN

Åtgärdsförslag

För att skapa bättre cykelförutsättningar längs Hässelbystråket har en utredning med förslag på en utbyggnad tagits fram. Trafikkontoret föreslår att tre delsträckor av stråket prioriteras i detta inriktningsbeslut.

Utmed Lövstavägen mellan Krossgatan och Bergslagsplan anläggs en ny 5 meter bred gång- och cykelväg. Vid Bergslagsplan föreslås att cykelpassagen och övergångsstället hastighetssäkras för att skapa bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Ny belysning föreslås på sträckan.

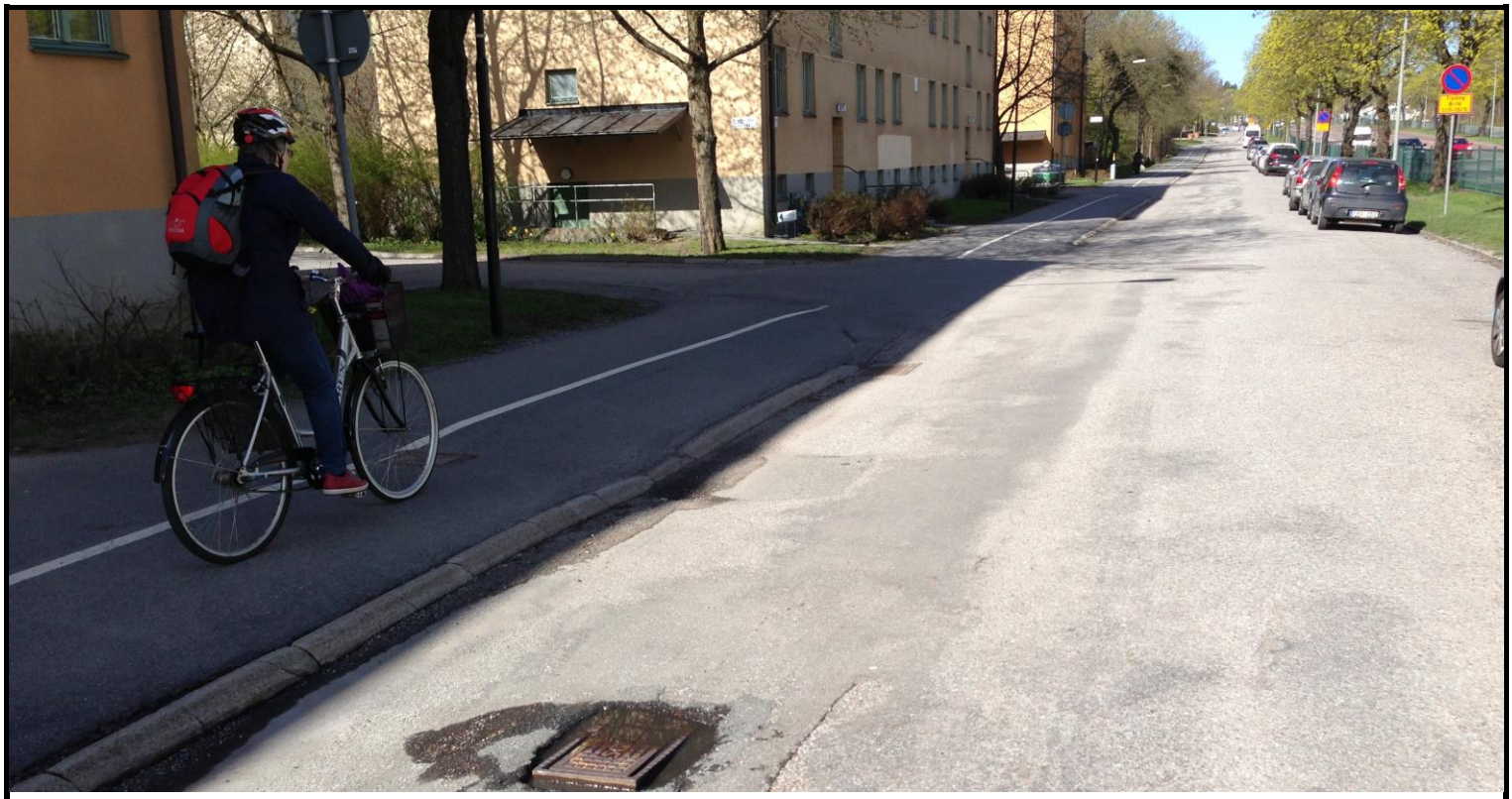
Råckstarondellens cykelpassage hastighetssäkras och breddas. Radien för cykelbanan utökas i kombination med att cirkulationsplatsens till- och frånfart smalnas av.

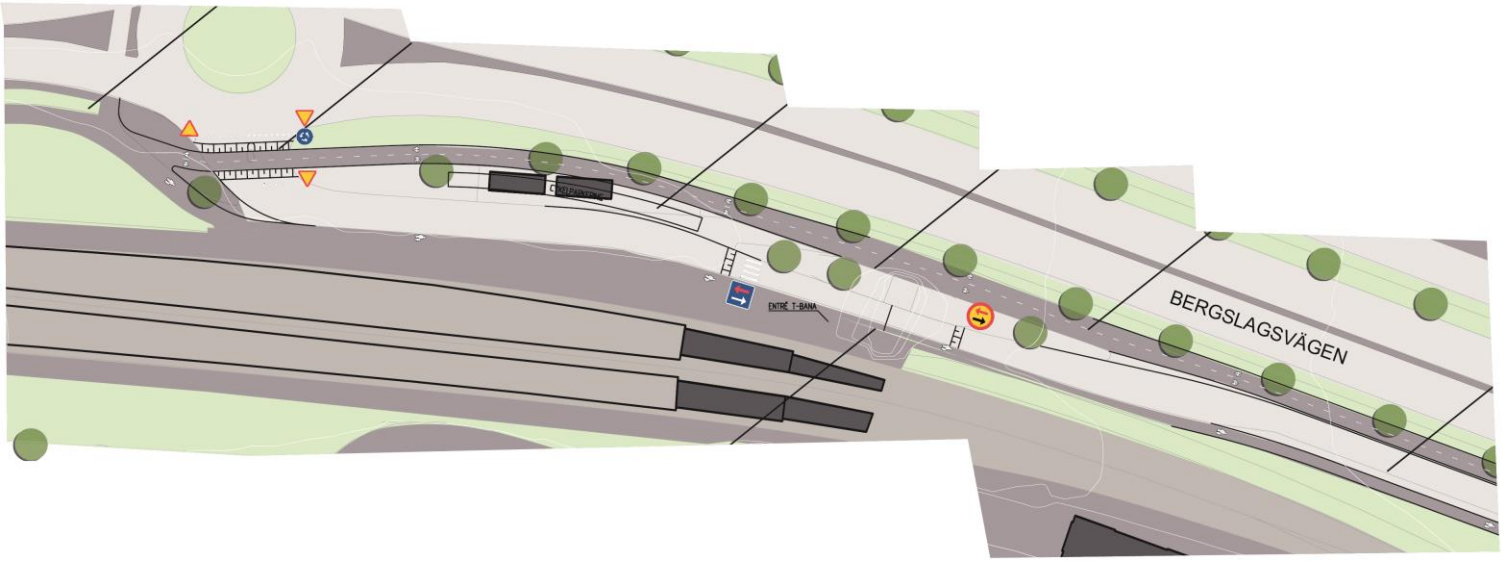
Vid Åkeshov anläggs en hastighetssäkrad passage över till/frånfarten vid cirkulationsplatsen. Mellan cirkulationsplatsen och Brommaplan utmed Bergslagsvägens södra sida anläggs en ny dubbelriktad cykelbana om 3,25 meter. Samtidigt skapas en sammanhängande gångbana på hela sträckan vilket saknas i dagsläget.

För att få plats med cykelbanan där vägen går på bro vid Åkeshovs tunnelbanestation föreslås det västgående körfältet göras om till cykelbana. Det kvarvarande körfältet för motorfordonstrafik får utnyttjas för trafik i båda riktningar och väjningsregleras med företräde i östlig riktning för att minimera risk för kö tillbaka mot Bergslagsvägen. Övergångsstället till och från tunnelbanestationen och cykelparkeringen hastighetssäkras.

På sträckan mellan tunnelbanestationen och Åkeshovsvägen smalnas körbanan av till 6 meter för att skapa bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafiken. Cykelbanan får en bredd om 3,25 meter, och en sammanhängande gångbana om 2 meter föreslås.

På sista delsträckan mellan Åkeshov och Brommaplan föreslås kanstensparkeringen byta sida för att skapa utrymme för en friliggande cykelbana utan krav för en buffertzon för dörruppslag. Den befintliga körytan på 4,4 meter smalnas av till 3,25 meter. Dagens enkelriktade gång- och cykelbana på södra sidan av vägen görs om till en gångbana om 2 meter.





Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

Utöver ovan nämnda utbyggnadsförslag kommer trafikkontoret även se över målning, stolpar och andra hinder längs sträckan.

I ett nästa skede bör sträckan mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron över Alviksplan ses över. Trafikverket är väghållare på huvuddelen av sträckan och åtgärder behöver ses över i ett gemensamt arbete. Samordning behöver ske med planerat exploateringsprojekt i Alvik.

Alternativstudier

Vid Åkeshovs t-banestation har övervägts alternativet att göra en lokal avsmalning av cykelstråket till cirka 2,5 meter på den norra bron. Detta skulle innebära att merparten av träden på sträckan avverkas samt montering av ett nytt räcke mot Bergslagsvägen. Alternativet har avfärdats på grund av såväl påverkan på omgivningen som att tillräcklig bredd ändå inte nås.

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra 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 och utformning av pendlingsstråk.

Tillsammans med redan beslutade åtgärder på Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden och reinvesteringsåtgärder på Drottningholmsvägen mellan Abrahamsbergsvägen och Ulvsundaplan bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät.

Konsekvenser

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 fordonstrafiken behöver väjningsregleras på en sträcka om cirka 80 meter. Trafikmätningar visar att antalet fordon uppgår till ca 3500 fordon/dygn. Kontoret bedömer inte att åtgärden kommer få några stora konsekvenser på motorfordonstrafiken. Genom att hastighetssäkra körfältet förbättras även trafiksäkerheten för gående som korsar vägen för att nå tunnelbana och cykelparkering.

Samtlig parkering på sträckan behålls. På samtliga tre delsträckor behålls träden förutom ett mindre vid Brommaplan och ett vid Råckstarondellen som måste avverkas.

Det väjningsreglerade körfältet förbi Åkeshovs t-bana och cykelbanan Åkeshov-Brommaplan begränsar mötesmöjligheten mellan motorfordon något. Kontoret bedömer dock inte att åtgärden kommer få några stora konsekvenser för motorfordonstrafiken.

På del av sträckan Åkeshov-Brommaplan föreslås befintlig köryta på 4,4 meter smalnas av till 3,25 meter, vilket är en låg standard och kan komma att påverka driften av gatan. Eftersom det rör sig om en återvändsgata som främst används av boende och med låg fordonsmängd, bedömer kontoret att det ändå fungerar. Plats för möte finns vid varje korsning som ligger på ett avstånd om ca 30 meter.

Tidplan

Projektering kan ske under 2016 och ett genomförande 2017-2018.

Ekonomi

Krossgatan-Bergslagsplan

Utredning och projektering	1,5 mnkr
Byggherrekostnader	1 mnkr
Genomförande	7,5 mnkr
Totalt	ca 10 mnkr

Råckstarondellen

Utredning och projektering	0,3 mnkr
Byggherrekostnader	0,2 mnkr
Genomförande	2 mnkr
Totalt	ca 2,5 mnkr

Åkeshov- Brommaplan

Utredning och projektering	3,9 mnkr
Byggherrekostnader	2,6 mnkr
Genomförande	19,5 mnkr
Totalt	ca 26 mnkr
Totalt	ca 38,5 mnkr

Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen

Sammanfattning, mål och syfte

Spångavägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

Den aktuella sträckan är en km lång och sträcker sig mellan Enebyvägen i söder till Enevägen i norr. Den har bristfällig infrastruktur för cykel som inte uppnår riktlinjer för utformning i cykelplanen.

Syftet med projektet är att åtgärda saknade länkar i cykelinfrastrukturen och skapa sammanhängande cykelstråk på båda sidor av Spångavägen.

Förslaget innebär utbyggnad av enkelriktade cykelbanor enligt cykelplanens standard på delar av den västra sidan av Spångavägen. Den östra sidan lämnas utan åtgärd. Trafiksäkerheten ökar genom framför allt de hastighetsäkrade passagerna som skapas för gående och cyklister på sträckan.

Befintlig situation

Den aktuella sträckan är 1 km lång och sträcker sig mellan Enebyvägen i söder till Enevägen i norr. På östra sidan finns enkelriktad cykelbana på hela sträckan. På västra sidan saknas cykelbanor mellan Sundbyvägen och Spångavägen 277 samt mellan Styresman Sanders väg och Enebyvägen. Antalet cykelpassager uppgår till 1100 på Spångavägen söder om Bällstavägen.

På dessa sträckor hänvisas cykeltrafiken till att cykla i körbanan. Bredden för gång- och cykel samt enbart gångbana på västra sidan är i flera snitt endast 2 meter. På östra sidan varierar gång- och cykelbanans totala bredd mellan 3,7 och ca 5,0 meter, men ligger oftast närmare 3,7 meter.

Vissa passager längs sträckan har nyligen byggts om till genomgående passager. På några platser råder dålig sikt mellan cykelbanan och anslutande gång- och cykelbanor på grund av ett bullerplank.

På sträckan finns sju övergångsställen som korsar Spångavägen, varav fem är oreglerade. Ett är signalreglerat och ett har regleringsformen släckt signal. Inget av övergångsställena är hastighetssäkrade. Vid Styresman Sanders väg ligger en skola vilket

Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

gör att övergångställena i anslutning till cirkulationsplatsen används frekvent av skolbarn.

Sträckan trafikeras av busslinje 117.

Inga räkningar av cyklister finns på denna sträcka.

Problembeskrivning

Cykelbanorna längs Spångavägen är utformade som enkelriktade men på delar av sträckan saknas cykellösningar på den västra sidan av vägen och i andra delar är inte cykelbanorna utformade enligt riktlinjerna för pendlingsstråk i cykelplanen.

Åtgärdsförslag

Förslaget innebär utbyggnad av enkelriktade cykelbanor enligt cykelplanens riktlinjer på delar av den västra sidan av Spångavägen, dels mellan Enevägen och Spångavägen 277 och dels mellan Styresman Sanders väg och Enebyvägen. På så sätt skapas ett sammanhängande cykelstråk på hela sträckan.

Detta åstadkoms genom att befintlig gång- eller gång- och cykelbana breddas utåt i bakkant.

Vid cirkulationsplatsen i korsningen Spångavägen-Styreman Sanders väg justeras bullerskyddsskärmarnas läge för bättre siktförhållanden och för att säkerställa att tillräckligt med utrymme finns för att både rymma tillgänglighetsanpassning av övergångsställen och cykelbana. Passagen höjs upp för att åstadkomma en hastighetssäkring, och väjningsregleras för den korsande fordonstrafiken.

Mindre åtgärder i form av gångbaneräcken föreslås även i anslutning till busshållplatserna för att förbättra interaktionen mellan gående och cyklister.

Alternativstudier

Ett kompletterande förslag har övervägts. Det innebär att gång- och cykelbanan även på den östra sidan breddas genom kantstensflytt och genom att körbanan smalnas av till 7 meter på sträckan Enebyvägen – Styresman Sanders väg. Trafikkontoret har dock gjort en avvägning utifrån den bedömda utgiften i förhållande till nytta, och landat i att inte förorda åtgärden. Den befintliga bredden på östra sidan är relativt god för enkelriktad cykeltrafik och sträckan bedöms fungera väl med hänsyn till nuvarande gång- och

cykelflöden. Med en bättre lösning för gång- och cykeltrafik längs västra sidan bedöms belastningen längs östra sidan minska.

Måluppfyllelse cykelplanen

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister.

Åtgärdsförslagen på Spångavägens västra sida uppfyller cykelplanens riktlinjer för utformning.

Gång- och cykelbanan på den östra sidan som inte föreslås åtgärdas varierar i bredd mellan 3,6 och 5,0 meter, vilket gör att det breddmått om 2,25 m för enkelriktad cykelbana som anges i cykelplanen bedöms kunna klaras. En avvägning behöver dock göras gällande fördelningen av utrymmet mellan gående och cyklister.

Konsekvenser

Cykeltrafiken får ett sammanhängande stråk på hela den västra sidan. I korsningspunkterna ger upphöjda och genomgående cykelbanor bättre framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Gångtrafiken får förbättringar på sträckan genom att den västra sidans gångyta separeras från cykeltrafik, den östra sidan avlastas och genomgående gångbanor anläggs på tre platser. Ytan till och från samt vid hållplatserna förtydligas. Öppningen för gångförbindelsen i bullerskyddsskärmen söder om Styresman Sanders väg ändras så att sikten förbättras. Gångbaneräcken i anslutning till busshållplatserna förbättrar interaktionen mellan gående och cyklister. På delar av den östra sidan behöver avvägningar göras mellan bredd på cykelbana och lämplig bredd för gående.

Trafiksäkerheten ökar genom framför allt separering av gång- och cykeltrafik från motorfordonstrafik längs västra sidan och de hastighetsäkrade passagerna som skapas för gående och cyklister på sträckan. Buss- och biltrafikens framkomlighet bedöms inte påverkas.

Belysningsstolpar kommer att behöva flyttas och träd fällas på del av sträckan. Kablar kan behöva sänkas. Dagvattenbrunnar, kabelskåp, olika typer av betäckningar och belysning kommer behöva justeras efter ny kantsten, breddning och höjdsättning.

För att möjliggöra breddningen kommer bergsskärning att bli nödvändig på en sträcka om ca 60-70 meter, liksom ett mindre fastighetsintrång på cirka 65 kvadratmeter. Preliminärt påverkas endast gräsremsan mellan gång- och cykelbanan och en parkeringsplats på fastigheten.

Tidplan

Planering och projektering kan ske under 2016-2017. Genomförande beräknas kunna påbörjas hösten 2017 med ett färdigställande 2018.

Systemhandling tas fram hösten 2016. Preliminär tidpunkt för gemomförandebeslut är våren 2016. Projektering sker våren 2017 och genomförande 2017-2018

Ekonomi

Utredning och projektering	2,2 mnkr
Byggherrekostnader	1,5 mnkr
Genomförande	11,3 mnkr
Totalt	ca 15 mnkr

Skärholmsstråket, tunnel Västertorp

Sammanfattning, mål och syfte

Skärholmsstråket, cykelstråket mellan Skärholmen och Liljeholmen, är utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

I höjd med Västertorps tunnelbana finns en saknad länk där pendlingsstråket går en omväg i blandtrafik längs Västertorpsvägen under tunnelbanan.

Åtgärden som föreslås innebär att en ca 35 meter lång gång- och cykeltunnel med fem meters bredd byggs genom tunnelbanans banvall, liksom en anslutande cykelbana på ca 150 m, som tillsammans klarar hög kapacitet och ger märkbara restidsvinster.

Syftet är att åtgärda den saknade länken i cykelpendlingsnätet och åstadkomma en genare lösning med förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Befintlig situation och problembeskrivning

I höjd med Västertorps tunnelbanestation finns en saknad länk där pendlingsstråket går en omväg i blandtrafik längs Västertorpsvägen under tunnelbanan.

Antalet cykelpassager uppgår till 1500 ett veckodygn under sommaren.

Åtgärdsförslag

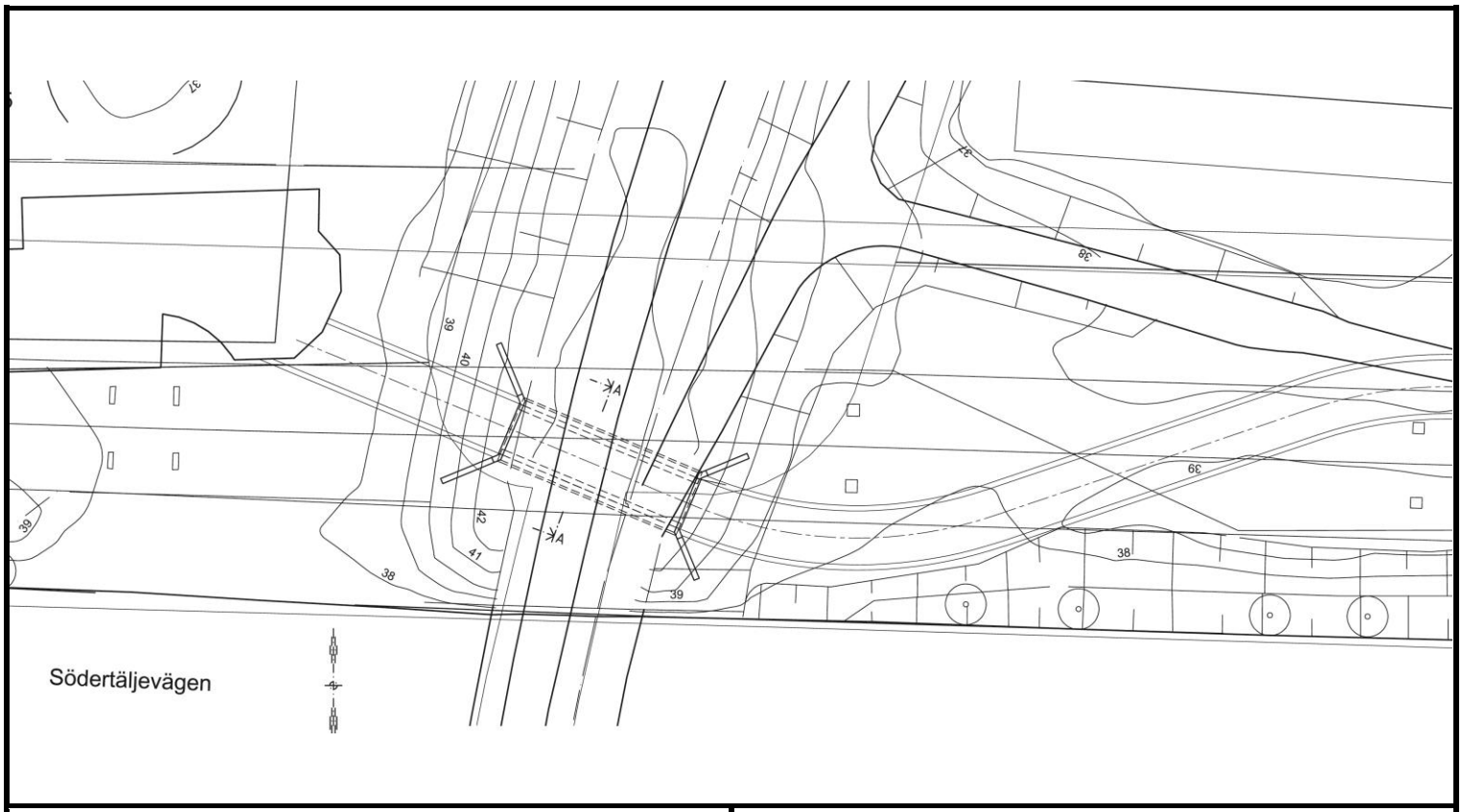
Åtgärden som föreslås innebär att en ca 35 meter lång tunnel med fem meters bredd byggs genom tunnelbanan banvall, liksom en anslutande gång- och cykelbana om ca 150 meter, som tillsammans klarar hög kapacitet och ger märkbara restidsvinster.

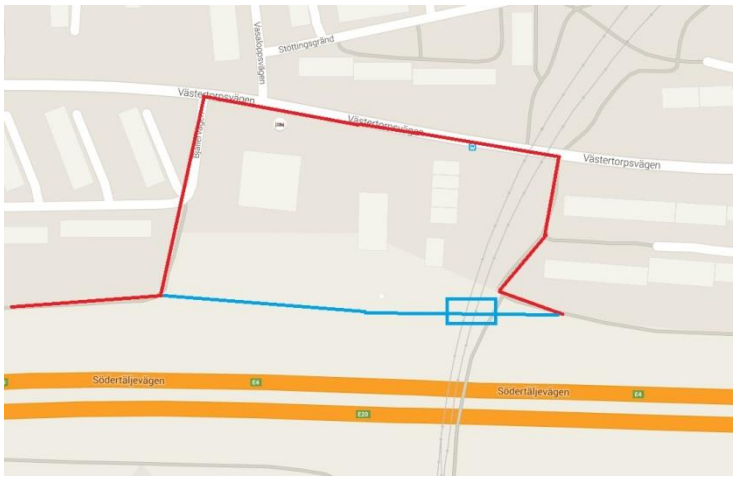
Samordning och avtal med trafikförvaltningen som äger banvallen är nödvändigt.

Måluppfyllelse cykelplanen

Den föreslagna åtgärden ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister.

Åtgärden uppfyller riktlinjer för breddmått och utformning enligt cykelplanen.





Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

Konsekvenser

Tillsammans med redan genomförda åtgärder vid Korpmossevägen och planerade breddningar i samband med ledningsdragning mellan Bredäng och Hökmossen bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Åtgärden bedöms ge märkbara restidsvinster för cykeltrafik.

Tunnelns utformning möjliggör god standard på drift och underhåll. Under byggtiden, ca 2 veckor, behöver tunnelbanetrafiken gå på spårbroar.

Tidplan

Planering och projektering kan ske under 2016-2017 och därefter ett genomförande under 2018.

Ekonomi

Utredning och projektering	3 mnkr
Byggherrekostnader	2 mnkr
Genomförande	15 mnkr
Totalt	ca 20 mnkr

Örbyleden

Sammanfattning, mål och syfte

Örbyleden är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör även ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Genom sin centrala placering i Söderort är Gubbängsmotet och anslutande cykelvägar ett viktigt nav där flera pendlingsstråk möts.

Fastighetskontoret ska på uppdrag av idrottsförvaltningen bygga bland annat fotbolls- och rugbyplaner på Gubbängsfältet i Gubbängen. Detta görs genom en ny detaljplan för Gubbängsfältet. Idrottsplanerna lokaliseras till viss del på stadens befintliga cykelpendlingsstråk som därmed behöver flyttas. I detaljplanen föreslås en ny sträckning av gång- och cykelvägen som trafikkontoret inte bedömer inte klara de kvaliteter som beskrivs i cykelplanen. Målsättningen bör därför vara att söka hitta en annan, bättre lösning för pendlingsstråket över Gubbängsfältet.

Trafikkontoret föreslår att en ny cykelbana som lever upp till de riktlinjer för utformning som anges i cykelplanen byggs i en genare sträckning utmed norra sidan av Örbyleden.

Befintlig situation

Gång- och cykelstråket som går över Gubbängsfältet i östvästlig riktning löper utmed Örbyleden vidare västerut från Hökarängens tunnelbanestation. Österut går stråket under Örbyleden genom en gång- och cykeltunnel och sedan utmed södra sidan av Tyresöleden. Gång- och cykelstråket är inte separerat och fotgängare och cyklister samsas på drygt 3 meters bredd.

Trafikkontoret gjorde 2015 en förstudie för cykel i Gubbängsmotet som sedan mynnade ut i tre delprojekt, varav ett var mindre åtgärder på Gubbängsfältet.

Problembeskrivning

Fastighetskontoret ska på uppdrag av idrottsförvaltningen utveckla idrottsmöjligheterna i Gubbängen genom att bygga en fotbollsplan och två rugbyplaner samt ett servicehus på Gubbängsfältet i Gubbängen. Detta görs genom en ny detaljplan för Gubbängsfältet. Idrottsplanerna lokaliseras till viss del på stadens befintliga cykelpendlingsstråk som därmed behöver flyttas. I detaljplanen för Gubbängsfältet föreslås en ny sträckning av gång- och cykelvägen,

Bilaga 1 – Utbyggnad av pendlingsstråk
inriktningsbeslut 4

men den föreslagna sträckningen bedöms av trafikkontoret inte klara de breddmått och rekommendationer för utformning i övrigt som anges i cykelplanen.

Cykeltrafiken i området delar redan idag ytor med gångtrafiken. Med än fler brukare av Gubbängsfältet för organiserad idrott, spontanidrott, rekreation, lek och vistelse blir argumenten starkare för att pendlingsstråket ligger bättre placerat utmed Örbyleden som en del i ett mer transportfokuserat stråk. Stråket på själva fältet kan då övergå till att fylla ett mer rekreativt syfte.

Trafikförvaltningen utreder tillsammans med Stockholm stad och Trafikverket busskörfält i västlig riktning utmed Örbyleden i stråkstudier för stombussarna.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att en ny cykelbana byggs i en gen sträckning utmed norra sidan av Örbyleden. Utmed Söderledskyrkan i stråkets västra del föreslås en dubbelriktad gång- och cykelbana om ca 5 m. Vid befintligt övergångsställe i plan över Örbyleden viker gångvägen av upp mot sportfälten och enbart dubbelriktad cykelbana om 3,25 m fortsätter längs Örbyleden i riktning österut fram till befintlig parkering till Gubbängsfältet. Där viker stråket upp norrut och ansluter till befintligt pendlingsstråk i nord-sydlig riktning. Till detta läggs också en gång- och cykelöverfart vid befintligt övergångsställe över Örbyleden i anslutning till parkeringsplatsen och busshållplatser.

Projektet bör eftersträva en så gen lösning som möjligt för cykeltrafik som kopplas på stråket från öster och söder.

Den i detaljplanen föreslagna gång- och cykelvägen över Gubbängsfältet kan anläggas enligt förslag men användas mer i rekreationssyfte.

Alternativstudier

Alternativet till den föreslagna lösningen är att pendlingsstråket byggs om inom ramen för den nya detaljplanen för Gubbängsfältet. Trafikkontoret bedömer att en sådan lösning skulle brista bland annat vad avser genhet.

Måluppfyllelse cykelplanen

Den föreslagna åtgärden ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte

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

Konsekvenser

I arbetet med detaljplan för idrottsplanerna på Gubbängsfältet gjordes en naturvärdesinventering. En cykelbana i gen sträckning utmed Örbyleden kommer att innebära intrång i två av fem utpekade områden med viktiga naturvärden. Intrånget varierar mellan tre och fem meter. Vid en fortsatt planering behöver dessa intrång ses över och bedömas tillsammans med miljöförvaltningen.

Den vidare utredningen behöver stämmas av gentemot och vid behov synkroniseras med utredningen av busskörfält längs Örbyleden.

Tidplan

Tidplanen för idrottsplanernas utbyggnad styr också rimligtvis tidplanen för cykelstråkets ombyggnad. Detaljplanen för idrottsplanerna förväntas kunna antas under slutet av november 2016.

Cykelstråket behöver därför projekteras under 2017 för att kunna anläggas 2018.

Ekonomi

Trafikkontoret bedömer att investeringen för ett gent gång- och cykelstråk utmed Örbyleden helt faller på kontoret.
I en förstudie gjordes en översiktlig kostnadsuppskattning som tyder på en ungefärlig utgift för åtgärderna på följande.

Utredning och projektering	2,4 mnkr
Byggherrekostnader	1,6 mnkr
Genomförande	12 mnkr
Totalt	ca 16 mnkr