



Lotten Backström
Trafikplanering
08-508 262 15
lotten.backstrom@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-11-24

Cykelåtgärder längs Nynäsvägens lokalkörbanor. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs Nynäsvägen omfattande en investering om 42 mnkr i enlighet med utlåtandet.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Kristofer Tengliden
Tf. Avdelningschef

Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

I cykelplanen för Stockholms ytterstad, som trafiknämnden beslutade om 2005-10-25, föreslås cykelbanor längs Nynäsvägens lokalkörbanor för att skapa gena och sammanhängande cykellänkar i söderort. Cykelstråket är ett av söderorts största och sträckan har länge varit den felande länken i cykelvägnätet.

Nynäsvägens lokalkörbanor är enkelriktade och då cyklandet sker i blandtrafik innebär detta att även cykellösningen är enkelriktad, vilket leder till besvärliga och tidskrävande omvägar för cykeltrafiken. Trafikmängden på lokalkörbanorna



är relativt hög, då en viss smittrafik sker från Nynäsvägen, och bidrar till en otrygg miljö för cyklisterna.

Nya cykelbanor längs Nynäsvägen kommer att bidra till att framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister ökar då dagens enkelriktade lösning i blandtrafik blir dubbelriktade på cykelbanor.

Budgeten för projektet beräknas till 42 Mkr. Gatan är i dåligt skick, vilket har bidragit till att kostnaden för projektet har ökat då större delen av gatan måste ges ny överbyggnad. Detta medför både ökade kostnader samt att tidplanen för projektet blir förlagt till 2012 samt 2013.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt redovisat förslag.

Bakgrund

Cykeltrafiken använder sig i dag av de lokalgator som går parallellt med väg 73/Nynäsvägen, vilka är enkelriktade. Cyklisterna hänvisas till cykling i blandtrafik och enkelriktningen innebär besvärliga omvägar för många cyklister. Trafikmängden på lokalkörbanorna är även relativt hög, då en viss smittrafik sker från Nynäsvägen, och bidrar till en otrygg miljö för cyklisterna.

I cykelplanen för Stockholms ytterstad, som trafiknämnden beslutade om 2005-10-25, föreslås cykelbanor längs Nynäsvägens lokalkörbanor för att skapa gena och sammanhängande cykellänkar i söderort. Kontoret håller för närvarande på att ta fram en ny cykelplan. Den aktuella sträckan är även utpekad i denna. Cykelstråket är ett av söderorts största och sträckan har länge varit den felande länken i cykelvägnätet. För cyklister från söderort är detta den huvudsakliga sträckningen för resor till och från Stockholm centrala delar. Det finns idag cykelbanor från Skanstull till Sofielundsplan och söder om Sandsborgsplan, men däremellan saknas cykelinfrastruktur, se bild 1. Sträckan har sedan länge pekats ut som en prioriterad länk att bygga ut.

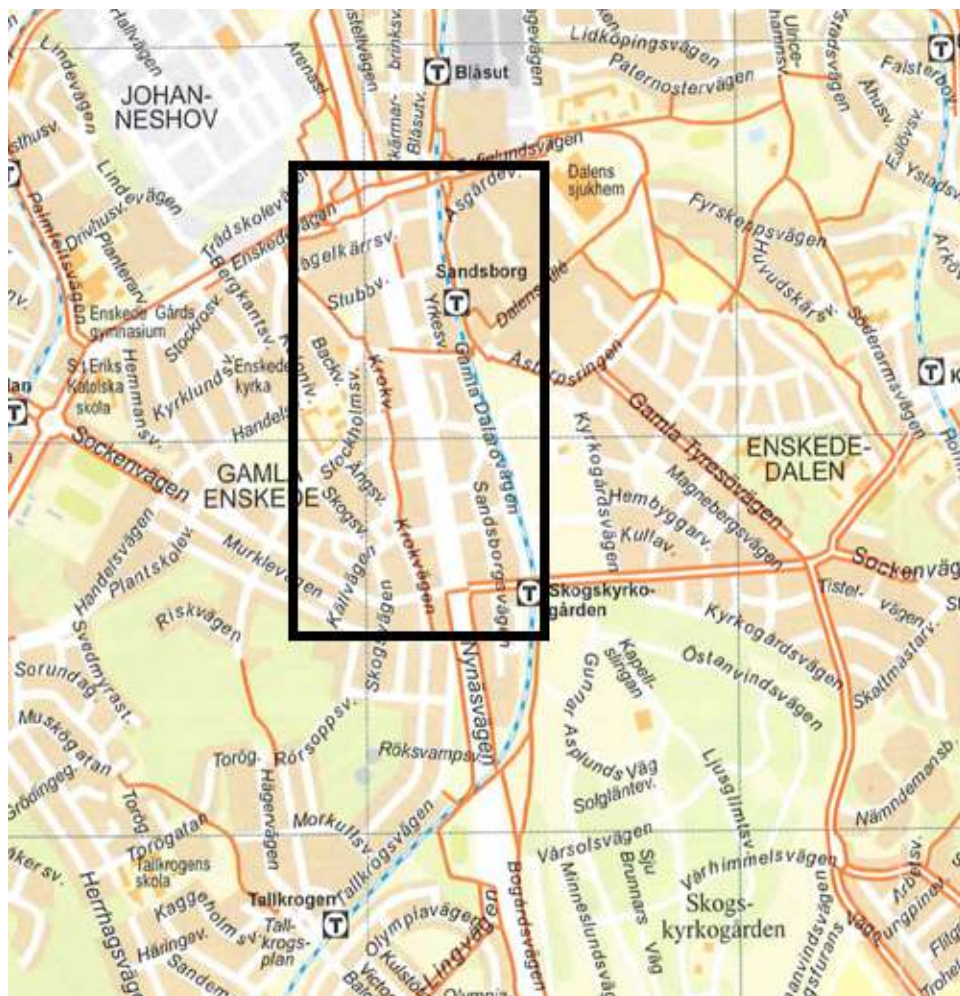


Bild1: Cykelkarta (röd linje illustrerar befintliga separerade cykelstråk)

Längs sträckan har SL en nattbusslinje samt att lokalkörbanan används av ersättningstrafik för tunnelbanan. Det finns ett antal verksamheter längs sträckan, såsom restauranger, butiker och dylikt.

Under våren 2011 genomfördes en trafikmätning på sträckorna för att studera hastigheter samt fördelning av trafiken under dygnet. På den östra lokalkörbanan färdas drygt 1 500 fordon, varav cirka hälften under morgontimmarna 06.00 – 08.00. Den västra sidan har en trafikmängd på cirka 800 fordon och påvisade ingen speciell trafikökning under eftermiddagen.

Hastighetsbegränsningen på lokalgatorna är 30 km/h. Trafikmätningen visade dock en något hög hastighet, 85-percentilen var cirka 41 km/h för både den västra och östra lokalgatan. Det innebär att 15 % av bilarna kör fortare än 41 km/h.

Åtgärdsförslag

Kontorets förslag är dubbelriktade gång- och cykelbanor längs lokalgatorna vid Nynäsvägen mellan Sockenvägen i söder och Sofielundsplan i norr, se bild 2.

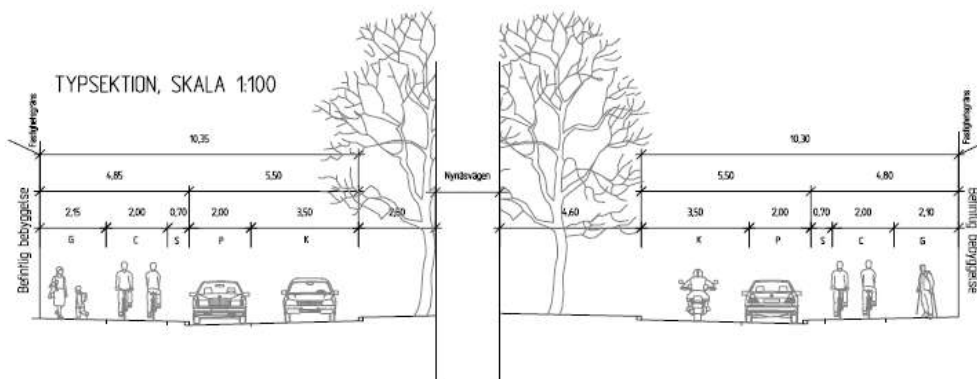


Bild 2: Sektion över föreslagen utformning av lokalgatan

Sektionen illustrerar hur utformningen längs gatan är planerad. I dagsläget är lokalgatans körbana överbred, men i och med anläggandet av cykelbanan minskas detta mått till 3,5 meter. Gång- och cykelbanans bredd varierar längs sträckan beroende på förhållande till fastigheter, busshållplatser och dylikt. Sektionen visar dock den indelning som planeras längs övervägande delen av sträckan.

Längs den sista biten av den östra lokalkörbanan, från Glasmålarvägen fram till Sofielundsplan finns det ingen möjlighet att inrymma en cykelbana i norrgående riktning. Cyklisterna släpps därför ut i blandtrafik vid Glasmålarvägen. Cyklisterna som färdas mot Sofielundsplan svänger höger in mot Glasmålarvägen och skyddas av en refug mot svängande fordon från lokalkörbanan. Cykellösningen söderut innebär att en ny cykelbana inryms på Glasmålarvägens breda norra gångbana samt att en ny cykelöverfart anordnas över vägen. Föreslagen utformning vid korsningspunkten illustreras på bild 3.

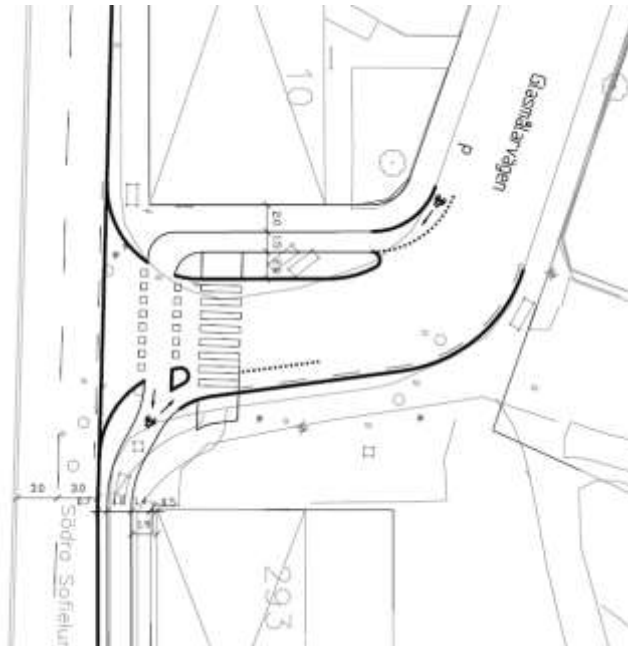


Bild 3: Föreslagen utformning av cykelöverfarten vid Glasmålarvägen

Korsningen med Skolvägen samt korsningen med Stockholmsvägen föreslås göras upphöjda, för att minska hastigheten samt attraktiviteten av vägen som smitväg, se bild 4.

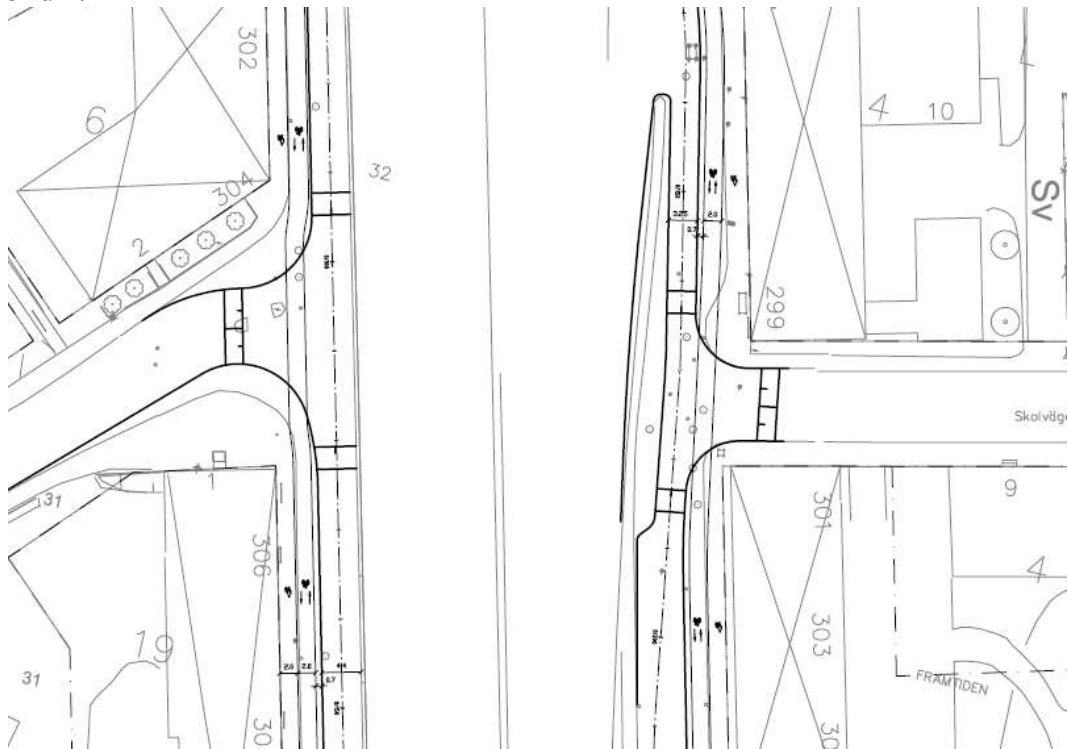


Bild 4: Hastighetsdämpande åtgärder på lokalkörbanan



Genomgående gång- och cykelbanor föreslås på de flesta gator som leder ut till lokalgatorna. Detta innebär att gång- och cykeltrafikanter har företräde samt att hastigheten minskas då bilisterna måste köra över en ramp alternativt en trottoarkant innan de kommer ut på lokalgatan.

Busshållplatserna på sträckan kommer att utformas som så kallade stopphållplatser. Det innebär att när bussen står vid hållplatsen kan motorfordonstrafiken ej passera, vilket medför att trafiksäkerheten ökar.

Vid Tallkrogsvägen planeras en ny cykelöverfart att byggas. Den föreslås utformas som en upphöjd överfart för att tydliggöra korsningspunkten och minska hastigheten.

Analys och konsekvenser

Nya cykelbanor längs Nynäsvägen kommer att bidra till att framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister ökar då dagens enkelriktade lösning i blandtrafik blir dubbelriktade på cykelbanor.

Standarden på de dubbelriktade cykelbanorna är inte optimal, utan de är utformade med minimimått på grund av att utrymmet på lokalgatan är begränsat med fastigheter på ena sidan och träden samt Nynäsvägen på den andra. Dock finns det en tydlig tendens med cykling in mot staden på morgonen samt ut från staden på eftermiddagen, vilket gör att kontoret anser att lösningen är acceptabel trots att cykelbanorna är smala.

Framkomlighet

Dagens lösning medför besvärliga och tidskrävande omvägar för cyklisterna, så framkomligheten för cyklisterna kommer att öka då det går att cykla dubbelriktat på båda sidorna om Nynäsvägen.

Trots att körbanans bredd minskas bedömer kontoret att framkomligheten för busstrafiken blir tillräcklig.

Smittrafik

I och med att körbanans bredd minskas samt hastighetsdämpande åtgärder kommer att utföras på sträckan bör attraktiviteten att utnyttja vägen som smitväg minskas.

Trafiksäkerhet

De genomgående gång- och cykelbanorna kommer att bidra till att hastigheterna i korsningspunkterna är låga då fordonstrafiken måste korsa en ramp alternativt en

trottoarkant för att köra ut respektive in från lokalkörbanan. Stoppållplatserna samt de hastighetsdämpande åtgärderna kommer bidra till att trafiksäkerheten ökar. Det är viktigt att utformningen av de hastighetsdämpande åtgärderna utformas enligt gällande riktlinjer, så att busstrafiken inte missgynnas.

Kontoret anser att de föreslagna åtgärderna kommer att bidra till en förbättrad trafiksäkerhet på lokalkörbanorna. Trafiksäkerheten för cyklisterna kommer att öka på sträckan då de blir separerade från övrig fordonstrafik och har en egen yta att färdas på.

Parkering

I och med anläggandet av cykelbanor krävs det att parkeringsplatser tas bort på grund av det begränsade utrymmet mellan fastigheter och Nynäsvägen. Parkeringsraden längsmed träden tas bort för att frigöra utrymme för att inrymma en cykelbana.

En parkeringsutredning genomfördes under våren 2011. Utredningsområdet innefattade lokalgatorna utmed Nynäsvägen samt intilliggande gator, se bild 5.

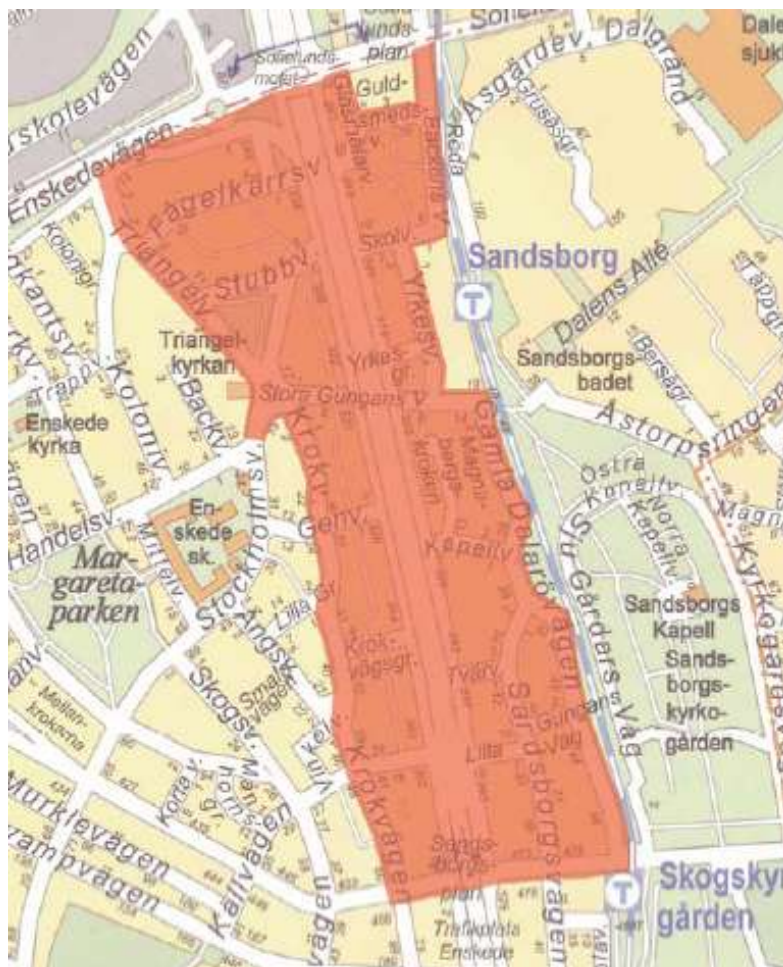


Bild 5: Parkeringsutredningens omfattning

Inom utredningsområdet finns det cirka 1000 parkeringsplatser på gatumark. Totalt sett påvisade parkeringsutredningen en beläggningsgrad på 57 % i området. En särskild analys genomfördes även endast för lokalgatorna och sammantaget var beläggningsgraden drygt 30 % på den östra sidan och cirka 40 % på den västra.

I och med förslaget kommer drygt 300 parkeringsplatser att tas bort. Beläggningsgraden på lokalgatorna kommer efter ombyggnaden öka till 100 % på den östra sidan samt 90 % på den västra. Detta påvisar att lokalgatan även efter borttagandet bedöms ha tillräckligt antal parkeringar för att kunna tillgodose behovet.

Tillgänglighet

Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Träd

Projektet har utrett möjligheten att flytta kantstensraden vid trädraden närmare träden för att kunna få plats med en bredare gång- och cykelbana. Kontoret valde dock att inte gå vidare med denna lösning då den bedömdes ge negativa effekter på träden samt även fler och kostsamma ledningsomläggningar.

Tidplan

Cykelåtgärderna på Nynäsvägens lokalgator planeras att genomföras under 2012 och 2013. Projektet är ett delprojekt till det pågående bullerskyddsprojektet och kommer genomföras samordnat med detta.

Ekonomi

Kontoret bedömer totalutgiften för projektet till 42 mnkr.

Investering

Utgift i löpande prisnivå			
2011	2012	2013	Totalt
ca 1,5 mnkr	14,5 mnkr	26 mnkr	42 mnkr

I beloppet ingår betydande påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenheter från tidigare cykelprojekt.

Vid projekteringen har framkommit att det är stora sättningar i gatorna, vilket medför att gatan måste grävas upp för att ges en ny underbyggnad. Detta medför större trafikavstängningar samt längre arbetstid än som var först beräknat. Likaså innebär detta att utgifterna har ökat jämfört med inriktningsbeslutet. Åtgärden bidrar till en utökad utgift på cirka 7 mnkr. Ytterligare utgifter som tillkommer är trafikavstängningar och förlängd arbetstid. Kontoret anser dock att det är bäst att bygga om gatan ordentligt för att minimera sättningsproblemen i framtiden.

En strävan för projektet har varit att kantstenen som är placerad invid trädraden inte ska röras utan ligga kvar i sitt nuvarande läge. Dock har det framkommit att kantstenen måste höjas för att klara avrinningen. Detta medför utgifter som inte tidigare var inräknade i projektet.

Drift- och underhåll

Driftkostnaderna förväntas inte öka i och med den nya cykelbanan. Eftersom hela lokalgatorna görs om och förbättras minskar underhållsbehovet under lång tid.



Risikanalyt

Befintliga ledningsstråk är kända och förväntas inte medföra tillkommande arbeten, men det finns alltid en osäkerhet om vilka problem som kan uppstå i samband med markarbeten.

Cykelåtgärderna kan inte påbörjas förrän bullerskyddsprojektet är klart. Om dessa åtgärder blir försenade får detta földeffekten att även cykelprojektet riskerar att bli försenat.

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Miljö

Under byggtiden finns det en risk att det kan bli en viss störning för boende både trafikmässigt samt vissa bullerstörningar, då gatan grävs upp.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtandet.

Slut