



Johanna Salén  
Trafikplanering  
08-508 260 32  
johanna.salen@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-02-07

## **Infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Inriktningsbeslut 1**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för nedanstående projekt
  - Värtavägen, ca 45 mnkr.
  - Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan, ca 15 mnkr.
  - Norr Mälärstrand, Råambshovsleden och Västerbronedfarten, ca 25 mnkr.
  - Pålsundsbacken och del av Söder Mälärstrand, ca 17 mnkr.
  - delar av Hägerstensvägen, ca 40 mnkr.
  - kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen, ca 10 mnkr.
  - Nya Arenakopplet, ca 5 mnkr.
  - delar av Gamla Huddingevägen, ca 15 mnkr .

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Henrik Axelsson  
Avdelningschef tf

Erika Björnsson



Enhetschef

## **Sammanfattning**

Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som beskriver hur staden ska arbeta för att öka cyklingen. En viktig del av planen är att bygga ut cykelinfrastrukturen.

Detta inriktningsbeslut föregås av ett utredningsbeslut för de högst prioriterade cykelinfrastrukturåtgärderna i cykelplanen. Inriktningsbeslutet omfattar åtta av de cykelinfrastrukturåtgärder som finns med i utredningsbeslutet. De aktuella projekten är Värtavägen, Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan, Norr Mälarstrand, Rålbshovsleden och Västerbronedfarten, Påsundsbacken och del av Söder Mälarstrand, delar av Hägerstensvägen, kopplingen mellan Årstabron och Årstavägen, Nya Arenakopplet samt delar av Gamla Huddingevägen. Projekten är spridda över hela kommunen och de är av olika karaktär. Gemensamt är att de stärker cykelns ställning och bidrar till ett sammanhängande, trafiksäkert och framkomligt cykelvägnät. Sammanlagt bedöms de medföra en utgift om ca 172 mnkr.

## **Bakgrund**

I stadens övergripande planeringsdokument, så som Promenadstaden och Framkomlighetsstrategin, är det tydligt utpekade att cyklingen ska öka i Stockholm. Trafikkontoret har tagit fram en cykelplan som godkänts i Trafik- och renhållningsnämnden 2012-10-18. Cykelplanen innehåller riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Målet är att öka andelen cyklister och att göra det enkelt och säkert att cykla i Stockholm. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet i kommunen, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

I stadens budget för 2013 är cykelåtgärder prioriterade. Till 2018 har det pekats ut att 700 mnkr ska inrymmas för cykelinfrastrukturåtgärder i trafikkontorets budget. De ska fördelas så att 120,0 mnkr ska inrymmas år 2013, 80,0 mnkr år 2014, 93,0 mnkr år 2015, 103 mnkr år 2016, 100 mnkr år 2017 samt 204,0 mnkr år 2018. Det innebär en ökad utbyggnadstakt för cykelinfrastrukturåtgärder och att framskrivningen av ärenden måste vara effektiv och ske löpande.

Ett utredningsbeslut för cykelinfrastrukturåtgärderna togs i Trafik- och renhållningsnämnden i november 2012. Det omfattade 60 åtgärder på det utpekade cykelpendlingsnätet. Utredningsfasen för de olika åtgärderna påbörjas löpande och beräknas pågå parallellt med att inriktningsbesluten för de olika objekten skrivs fram. Listan över objekt i utredningsbeslutet är en bruttolista över cykelprojekt på pendlingsstråken som har hög prioritet. Objekten kommer att grupperas efter

tidpunkt då det är lämpligt att genomföra dem och skrivas fram i 3-4 olika inriktningsbeslut. Projektperioden sträcker sig till 2018, det sista inriktningsbeslutet bör således vara beslutat senast 2016. Samråd ska ske med stadsledningskontoret då utgiften i respektive inriktningsbeslut kommer att överstiga 50 Mnkr. Genomförandebeslut kommer att fattas separat för varje enskilt projekt.

Den sammanlagda kostnaden för cykelprojekten i detta inriktningsbeslut är ca 172 mnkr för åren 2013 till 2015. Under 2013 planeras dock betydligt fler cykelåtgärder än de som redovisas i det här inriktningsbeslutet. De cykelåtgärder som kommer att genomföras under 2013 har redan inriktnings- eller genomförandebeslut och har därför inte ingått i det utredningsbeslut som togs i TRN 2012-11-22. Att dessa projekt föregick utredningsbeslutet var nödvändigt för att kunna påbörja byggandet av cykelinfrastrukturen redan år 2013 i den ökade utbyggnadstakt som budgeten medger.

Exploateringsprojekten samt andra kommuners planering påverkar också utbyggnaden av cykelvägarna. Åtgärder som inte finns med i utredningsbeslutet kommer därför att skrivas fram i inriktningsbeslut till Trafik- och renhållningsnämnden allt eftersom de blir aktuella.

## **Ärendets beredning**

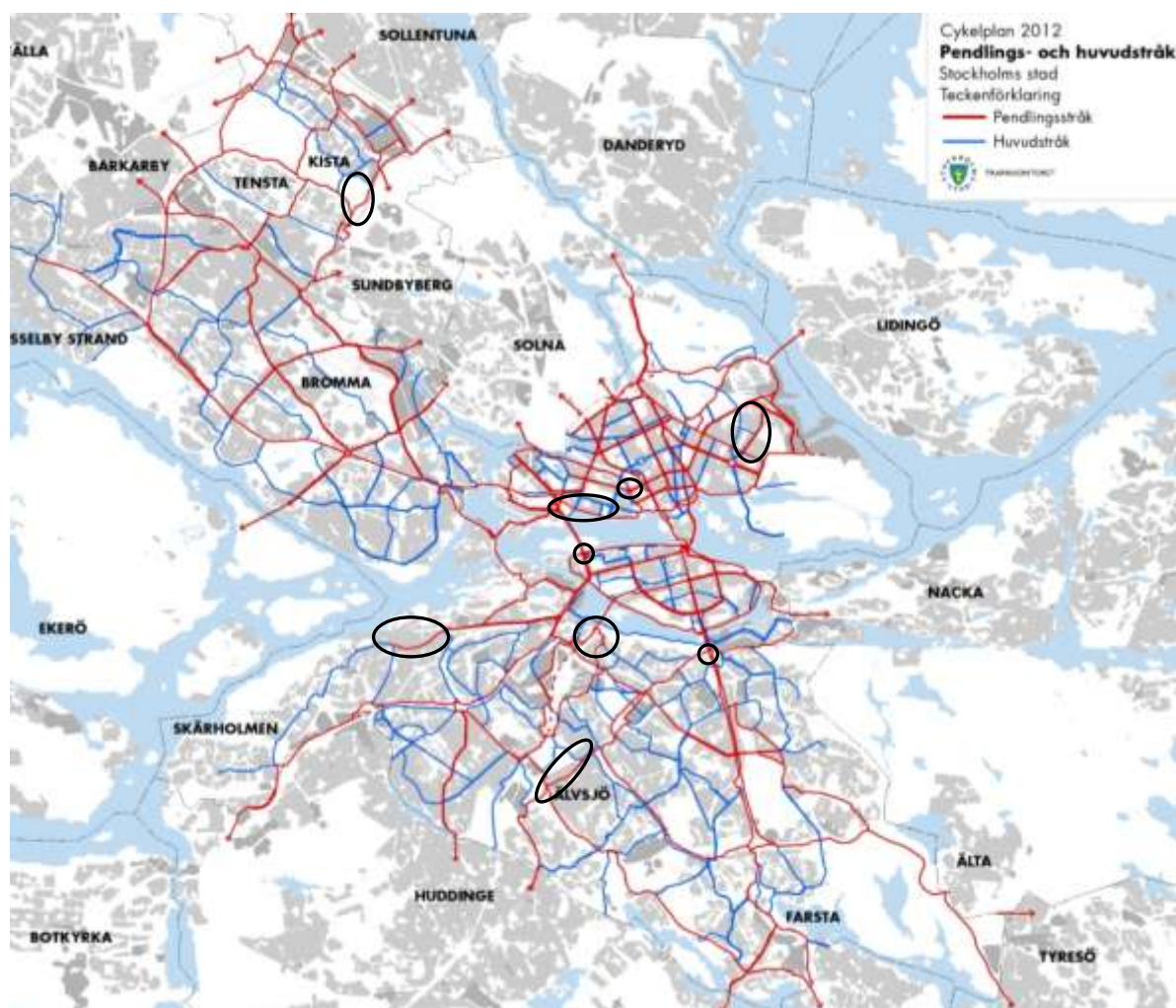
Då den sammanlagda utgiften för projekten i inriktningsbeslutet överstiger 50 mnkr har trafikkontoret samrått med stadsledningskontoret i ärendet. Stadsledningskontoret kommer att anmäla samrådet till kommunstyrelsens ekonomiutskott. Vid samrådet påtalades att det, enligt stadens projektstyrningsmetodik för stora investeringsärenden, ska tillsättas en styrgrupp för det sammantagna ärende som omfattas av utredningsbeslutet för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet (Trn nov 2011). Styrgruppen ska säkerställa att projektet optimeras för staden som helhet och bör därför ha en representant från trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsledningskontoret. Stadsledningskontoret föreslog att trafikkontorets representant är ordförande i styrgruppen, då kontoret har merparten av cykelinvesteringarna. Kontoret har för avsikt att skapa en styrgrupp under våren 2013.

Vid samrådet framfördes även att förväntade konsekvenser för drift- och kapitalkostnader ska framgå av tjänsteutlåtandet samt att det är viktigt att under respektive projekt motivera eventuella avsteg från cykelplanens principer och standardkrav.

Kontakt har tagits med parkmiljöavdelningen för Kungsholmens stadsdelsförvaltning gällande Norr Mälärstrand.

## Analys och konsekvenser

Det här inriktningsbeslutet omfattar åtta åtgärder på cykelvägnätet. De är spridda över hela kommunen och de är av olika karaktär. Gemensamt är att de stärker cykelns ställning och bidrar till ett sammanhängande, trafiksäkert och framkomligt cykelvägnät. De enskilda projekten är alla viktiga för helheten och är ett led i att skapa en bra cykelinfrastruktur så att fler kan välja cykeln som transportmedel. Samtliga projekt omfattar delar av pendlingsstråken och är av högsta prioritet i cykelplanen.



*Bild 1: Kartan visar pendlingsstråken i rött och huvudstråken i blått. De objekt som inriktningsbeslutet omfattar har markerats med svarta cirklar.*

Många av objekten ingår i de regionala cykelstråken som pekats ut av länets aktörer i förslaget till den regionala cykelplanen. Det är extra viktigt att cykel prioriteras på de här platserna eftersom det kan förväntas stora flöden med cyklister från länets alla kommuner i de här stråken. På några av de gator som ingår i inriktningsbeslutet går det även stombussar eller så är vägområdet begränsat. Det innebär att det måste ske en prioritering mellan de olika trafikslagen samt andra intressen. Cykelbanorna/fälten kan därför på vissa platser, inte få den önskade bredd som föreslås i cykelplanen utan att andra intressen eller trafikslag prioriteras bort. Avvägningar kommer att göras utifrån de förutsättningar som råder lokalt på platsen. I vissa fall kommer cykeltrafiken att prioriteras högst och i andra fall kommer kompromisslösningar att bli nödvändiga.

För att kunna genomföra projekten under 2013 och 2014 krävs att detta inriktningsbeslut går upp i Trafik- och renhållningsnämnden redan i början av året. Det är relativt kort tid efter att utredningsbeslutet antogs. De olika projekten har därför kommit olika långt i utredningsfasen och projektens detaljeringsgrad skiljer sig åt. Nedan presenteras de olika cykelprojekten var för sig. Tidplan och ekonomiska aspekter presenteras samlat för alla projekten i slutet av tjänsteutlåtandet.

### **Värtavägen**

Befintlig situation och problembeskrivning

Värtavägen är en viktig länk som knyter ihop delar av Norra Djurgårdsstaden med Valhallavägen och innerstaden. Behov av åtgärder finns redan i dag men med den kommande exploateringen i främst Värtan och Frihamnen kommer behovet att öka ytterligare framöver.

För Värtavägen pågår just nu en programutredning för cykelåtgärder. Utredningen innehåller en nulägesbeskrivning och en förslagsdel, se bild 2.

Värtavägen har ett körfält i vardera riktningen och en total vägbredd som varierar mellan 17 meter och 20 meter. Gatan trafikeras av stomlinje 1. När spårväg city förlängs kommer troligtvis stomlinje 1 att få en ny sträckning men det beslutet tas först efter att det här projektet är färdigt. I dag finns angöring och parkering på bägge sidor längs stora delar av Värtavägen. Gångbanor finns på båda sidor av gatan med en bredd som varierar mellan 2,5 och 3,5 meter. Antal gående varierar över sträckan och är störst i anslutning till Gärdets tunnelbanestation. Vissa delar av gatan har en brant lutning upp mot ett krön som finns på sträckan. Längs gatan finns flera verksamheter såsom vårdinrättningar, restauranger, apotek, bensinmack och cykelverkstad. Även flera bostadsentréer angörs via Värtavägen.

Värtavägen är reglerad till 50 km/h och fordonsflödena i det mest trafikerade snittet är ca 8000-9000 fordon/dygn (1995). På sträckan finns två signalreglerade övergångsställen, ett som anlagts då det utgör en skolväg och ett i anslutning till Gärdets sjukhem.



*Bild 2: Den del av Värtavägen som utgörs av pendlingsstråk är markerad i kartan. Kopplingen söderut till Karlavägen studeras, men den delen utgör inte pendlingsstråk och kan därmed få en annan lösning och/eller standard.*

#### Åtgärdsförslag och konsekvenser

I den pågående utredningen studeras några olika alternativ och dess för- och nackdelar. Ett alternativ är enkelriktade cykelbanor på vardera sidan om gatan. Detta alternativ är i linje med cykelplanen och är en vanlig lösning i innerstaden. En nackdel med detta alternativ är dock att lösningen är relativt utrymmeskrävande och att gatans totalmått gör det svårt att få ut önskade bredder för något trafikslag. Bland annat på grund av busstrafiken finns det begränsningar i hur mycket körfälten kan smalnas av. Angöring och parkering bedöms möjlig att ta bort på i princip hela den östra sidan (eventuellt undantaget sträckan Vallhallavägen-Banérgatan) men bedöms svår att ta bort på den västra sidan. Detta då det i så fall inte kommer att vara möjligt att angöra ett stort antal fastigheter. Gång-

banebredderna kommer att smalnas av men det måste vara möjligt även fortsättningsvis för exempelvis en rullstol och en barnvagn att mötas. Skyddsremсор för dörruppslag från uppställda fordon kommer att finnas liksom en skyddsremsa mellan gång och cykel.

I utredningen ingår också att ta fram ett budgetalternativ. Exempel på en sådan lösning skulle kunna vara cykelfält. Om en lösning med cykelfält väljs, vilket är en förhållandevis billig lösning bör i största möjliga mån befintliga kantstenslinjer behållas. Flyttas kantstenen endast på den del av Värtavägen där det förmodligen även fortsättningsvis behöver vara dubbelsidig angöring är det mycket svårt att få till acceptabla bredder på cykelfälten. Lösningen kan alltså bli förhållandevis billig, men utgör inte en fullgod lösning ur cykelhänseende. Eftersom angöring på den östra sidan till viss del utgår även i detta förslag finns det risk för att cykelfältet kommer att nyttjas för uppställning av fordon, varvid cyklisterna tvingas ut i blandtrafik.

Även ett alternativ med dubbelriktad cykelbana utreds. Trots att angöringen utgår på motsvarande sätt som i tidigare alternativ är det svårt att få till bredder helt enligt cykelplanen. Med lokala avsmalningar vid till exempel busshållplatser och övergångsställen bedöms det dock vara möjligt att få till en acceptabel trafiklösning med dubbelriktad cykelbana på Värtavägens östra sida.

Inte i något av alternativen kommer det att vara möjligt att ha en separat cykellösning på sträckan mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen. Det är den sträcka som har i särklass störst mängd gående och gatans totalbredd är där ca 17 meter. Det studeras om det är möjligt att ha en separat cykellösning i södergående riktning, det vill säga upp för backen då det bedöms mest angeläget att separera trafikslagen där hastigheterna kommer att skiljas som mest.

Trots att det är ett pendlingsstråk kommer det inte vara möjligt att följa rekommendationerna i den nya cykelplanen. Detta då tillgängligt vägutrymme är begränsat. Avvägningar kommer göras gentemot andra nödvändiga och önskvärda funktioner såsom gående, stomlinjens framkomlighet och angöring. På delar av sträckan kan det ses som en relativt enkel åtgärd att bredda gatuutrymmet. Det skulle dock innebära att man på delar av sträckan gör intrång i Kungliga Nationalstadsparken och förmodligen också behöver ta ner träd vilket kontoret inte bedömt möjligt. På andra delar av sträckan skulle en breddning av vägen innebära intrång på olika fastigheter. Kontoret har inte bedömt det som lämpligt att gå vidare med sådana lösningar eftersom det sannolikt skulle innebära att det krävs ekonomisk kompensation och att det riskerar att innebära

långdragna förhandlingar.

### **Kungsgatan mellan Kungsbron och Vasagatan**

Befintlig situation och problembeskrivning

Kungsbron och Kungsgatan ner mot Vasagatan är en viktig cykelkoppling som knyter samman Kungsholmen med City. Sträckan är ett utpekat pendlingsstråk samt en del av ett regionalt prioriterat cykelstråk. Sträckan saknar robusta cykellösningar främst i östlig riktning, men delvis även i västlig riktning. I västlig riktning saknas en cykellösning helt mellan Vasagatan och Terminalslingan och mellan Terminalslingan och Kungsbroplan/Fleminggatan finns en enkelriktad cykelbana (1,75m). I östlig riktning finns ett cykelfält mellan Kungsbroplan och Blekholmsterrassen, men mellan Blekholmsterrassen och Vasagatan sker cykling i blandtrafik.

Stomlinje 1 trafikerar sträckan. Medelhastigheten för bussarna är lägre än eftersträvt 20 km/h. Nationell och regional busstrafik angör Cityterminalen från Kungsgatan. På sträckan finns även en ca 50 meter lång parkering för buss som ska in till terminalen. Under hösten 2012 har arbete pågått med att öppna den södra änden på Cityterminalen för att öka kapaciteten i terminalen.



*Bild 3: Kungsbron med vy i östlig riktning mot Vasagatan. Cykelfältet upphör i bildens främre kant. Längre fram på sträckan finns ingen cykellösning och cyklisterna är hänvisade till blandtrafik där de får dela ytan med många leveransbilar, taxi och bussar.*



Cykelflödet på Kungsbron är ca 2600 cyklarpassager/dygn. Övriga fordon gör ca 9 300 passager österut och 6 500 passager i motsatt körriktning (Kungsbron). Kungsgatans/Kungsbrons bredd varierar mellan 26-30 m och har ett eller flera körfält i vardera riktningen. Gatan har bitvis en mycket bred mittrefug.

#### Åtgärdsförslag

Utformningen behöver anpassas till pendlingscykling och stombusstrafik och det är också höga gångflöden längs gatan. En utgångspunkt för ny utformning ska vara enkelriktade cykelbanor samt korsningsåtgärder som genomgående gång- och cykelbanor. I västlig riktning från Vasagatan mot Terminalslingan är cykelfält troligtvis den bästa lösningen. På flera platser krävs särskilda korsningsåtgärder som tar hänsyn till svängande bussar. Tillgängligt vägutrymme är begränsat. Vid korsningarna kan det behöva göras avsteg från cykelplanens mål vad gäller breddmått för cykel, då det behöver göras avvägningar mot andra trafikanters behov.



Cykelfält — — —      Cykelbana —————

Bild 4: Förslag som ska utredas vidare. En genomgående cykelbana skapas i östlig



*riktning och ett cykelfält kompletterar cykelbanan i västlig riktning från Vasagatan.*

#### Konsekvenser

Gatan behöver få en ny utformning för att kunna inrymma goda lösningar för gående och cyklister samtidigt som framkomligheten för stombussen ska förbättras. Anläggningen av den saknade länken mellan Blekholmsterrassen och Vasagatans pendlingsstråk medför att restiden för cyklister i denna förbindelse kortas och att trafiksäkerheten för cyklister på Kungsgatan och Kungsbron förbättras avsevärt. Åtgärden bedöms förbättra trafiksäkerheten totalt sett. Åtgärden bidrar till att skapa ett sammanhängande cykelvägnät som är trafik-säkert och framkomligt, vilket i sin tur kan bidra till att fler väljer cykeln som transportmedel.

#### **Norr Mälarstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten**

Befintlig situation och problembeskrivning - Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden

Sträckan Norr Mälarstrand-Rålambshovsleden är ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk. Det är i cykelplanen ett utpekade pendlingsstråk och ingår i regionens prioriterade cykelvägnät. Sträckan mellan stadshuset och Kungsholms-torg förbättrades för några år sedan. Några av de åtgärder som genomfördes var breddning av cykelbanan till ca 3,2 meter, uträtning av kurvor, borttagande av siktskymmande buskar, ny/förbättrad belysning och upphöjning av korsnings-punkterna med biltrafiken.

Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Smedsuddsvägen är en dubbel-riktad cykelbana som är ca 2,3 meter bred (den omgjorda sträckan genom allén vid Kungsholmstorg är ca 3,7 meter). På ena sidan ligger det en parkering, vilken Stockholm Parkering ansvarar för. Cykelbanan och parkeringen skiljs åt av ett skyddsräcke. På andra sidan är det parkmark med gräs, träd och buskar (bild 5). Lokala avsmalningar av cykelbanan förekommer på sträckan pga träd eller räcken (bild 7). Cyklisterna är helt separerade från de gående, som rör sig i parkstråket intill vattnet. Totalt är sträckan ca 800 meter lång. Cykelbanan ligger på parkmark. Det är Kungsholmens stadsdelsförvaltning som ansvarar för parken.



*Bild 5: Cykelbanan mellan parkeringen och parken.*

Längs Rålambshovsleden är den dubbelriktade cykelbanan ca 3,2 meter bred inklusive skyddsremsa. Längs denna del är fordonsuppställning tillåten (parkerade bilar respektive uppställningsplats för turistbussar). Även här är det parkmark på ena sidan. Totalt är sträckan ca 450 meter lång.



*Bild 6: Utredningssträckan från Västerbroavfarten till Rålambshovsleden och Norr Mälärstrand.*

Generellt är båda sträckorna för smala med tanke på det stora cykelflödet. Idag är det mycket trångt för cyklisterna vissa tider. Det förekommer många konflikter

med korsande fotgängare på väg mellan parkering/tvärgator och parkstråket. I korsningspunkterna är det ofta dålig sikt samtidigt som de saknar tydlig utmärkning (bild 8). Synpunkter som inkommer från medborgare handlar i första hand om att man som fotgängare upplever att cyklisterna kommer i hög hastighet och att det därmed känns farligt och otryggt.



*Bild 7 och bild 8: Lokala avsmalningar pga en vändzon och ett träd samt övergång för gående över cykelbanan.*

Befintlig situation och problembeskrivning - Västerbronedfarten

Stråket förbinder Västerbron med Norr Mälarstrand och Lindhagen. På grund av nivåskillnaden är det en kraftig nedförsbacke.

Första delen är det en ca 3,0 meter bred enkelriktad cykelbana samt ca 1,2 meter för gående. Cyklister och gående skiljs åt av en målad linje. Mellan motorfordonstrafiken och cyklarna är det ett skyddsräcke.

Längre ner i backen minskar bredden till ca 2,2 meter på en sträcka av ca 100 meter. Enbart cykel är tillåtet, då gående leds ner i parken via en trappa. De gående som inte kan använda trappan tvingas fortsätta i cykelbanan (bild 9).



*Bild 9: Cykelnedfart ner i viadukten. Gående hänvisas till trappan till höger i bild.*

Därefter blir stråket åter bredare, ca 3,3 meter inklusive skyddsremsa. I kurva vid Gjörwellsgatan smalnas cykelbanan åter av samtidigt som fotgängare korsar cykelbanan på väg mellan parken och Gjörwellsgatan. Det är delvis skydd sikt.

#### Åtgärdsförslag - Norr Mälarderstrand och Rålambshovsleden

Kontoret föreslår att cykelbanan breddas. Ambitionen är en breddning till den i cykelplanen rekommenderade bredden vid höga flöden (4,5 meter). En breddning innebär dock intrång på grönytor alternativt parkeringsytan varför det i det fortsatta arbetet behöver göras en avvägning gällande vad som är rimligt. Längs sträckan finns dessutom flera träd som står nära cykelbanan och som behöver studeras särskilt. Vidare är det viktigt att förbättra korsningspunkterna mellan gående och cyklister, t ex genom förbättrad sikt och utmärkning.

Arbetet behöver ske i nära samarbete med såväl Stockholms Parkering som Kungsholmens stadsdelsförvaltning parkmiljöavdelningen norra innerstaden för bästa möjliga lösning. Det kan bli aktuellt med grönkompensation om intrång behöver ske på grönytor, t ex trädplantering eller upprustning av närliggande grönyta.

#### Åtgärdsförslag - Västerbronedfarten

Sträckan är bred och omfattar bara cykeltrafiken. I den fortsatta utredningen undersöks hur många gående som fortsätter längs gångbanan och hur många som använder trappan ner i parken. Om gående och cyklister ska dela på ytan bör den breddas i annat fall är den delen av sträckan av hög standard. Beläggningsåtgärder är en viktig åtgärd på sträckan för att cykelbanan ska ha en genomgående hög standard.

Konsekvenser – Norr Mälarderstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten  
Målet är att minska eventuella konflikter mellan gående och cyklister samt att cykelvägen ska vara av hög standard. Åtgärden bidrar både till högre trafiksäkerhet och förbättrar framkomligheten på sträckan.

### **Pålsundsbacken och del av Söder Mälarderstrand**

Befintlig situation och problembeskrivning

Pålsundsbacken är en av kopplingarna mellan Söder Mälarderstrand och Långholmsgatan, vilka båda är stora cykelstråk (Söder Mälarderstrand 2926 cyklar/dygn och Västerbron 9580 cyklar/dygn). Cyklister som kör längs med gatan är hänvisade till att cykla i blandtrafik. Många väljer dock att cykla på gångbanorna, framförallt i riktning mot Långholmsgatan eftersom det sluttar brant uppför och det är en

tvär kurva på vägen vilket försvårar sikten och det blir en säkerhetsrisk för cyklister när bilar plötsligt hinner ikapp bakifrån och inte hinner väja. Längs Pålsundsbackens södra sida finns bebyggelse och på den norra sidan gränsar gatan mot Pålsundsparken.



*Bild 10: Pålsundsbacken mot Söder Mälarstrand*

Körbanan är ca 11 m bred, med ett körfält i vardera riktningen. På båda sidor finns gångbanor. Trafikflödet är ca 12 500 fordon/dygn och gatan trafikeras inte av någon annan busstrafik än ett fåtal turistbussar. Ingen parkering finns längs gatan, men det finns en verksamhet i mitten av gatan med parkering på gården samt en in/utfart mot Pålsundsbacken, se bild 11. Längs med gångbanan på den norra sidan finns några träd, ett långt sidoskydd samt en belysningsstolpe strax innan koppling till Västerbron, se bild 12.



*Bild 11 och 12: Verksamhet med parkering och sidoskydd längs gångbana mot parken*



Bild 13: Utredningsområde Pålundsbacken

I utredningsområdet inkluderas även den del av Söder Mälarstrand som sträcker sig från Pålundsbron fram till Reimersholmsbron. Kontoret ska utreda hur cykelförbindelsen kan förbättras med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet utan att göra stora ingrepp i parkmiljön. Den befintliga gång- och cykelbanan på ca 2,5 m har låg standard i förhållande till cykelflödet på ca 3000 cyklister/dygn, men värdefulla träd begränsar möjligheterna att bredda upp stråket. En idé är därför att nyttja sidoområdet intill körbanan för en dubbelriktad cykelbana, som kan gå parallellt med den befintliga gång- och cykelbanan längs vattnet. Cyklisterna hänvisas till den nya cykelbanan och stråket längs vattnet blir en gångväg. På så sätt separeras gående och cyklister och konflikterna mellan trafikantgrupperna minskar.

#### Åtgärdsförslag Pålundsbacken

Huvudförslaget är enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan, vilket skapar en naturlig anslutning till befintliga cykelbanor längs Söder Mälarstrand och under Västerbron. Respektive cykelbana bör ha en bredd på minst 1,5m, vilket i sin tur innebär att gatan behöver parallellförskjutas i nordlig riktning, mot Pålunds-parken, för att kunna bibehålla dagens gångbanelängd samt körbanebredd.



Enkelriktade cykelbanor är att föredra framför en dubbelriktad cykelbana. På så sätt skapas mindre komplicerade anslutningar till Långholmsgatan och Söder Mälarstrand. Om förslaget med enkelriktade cykelbanor anses ta för mycket mark i anspråk kan blandtrafik i riktning mot Söder Mälarstrand vara ett alternativ, detta då cyklisterna relativt lätt kan cykla med trafiken nedför Påsundsbacken.

Konsekvenser Påsundsbacken

#### *Enkelriktade cykelbanor*

Med enkelriktade cykelbanor på ömse sidor om körbanan skapas naturliga kopplingar till närliggande cykelbanor. Förskjutningen av gatan mot Påsunds-parken får till följd att tre träd, en belysningsstolpe samt hela sidoskyddet på den norra delen måste tas bort eller flyttas. Det kräver också intrång i parkmark. Cykelbanor på 1,5 m uppnår inte den standard som ställs på pendlingscykelstråk där det ska vara möjligt med omcykling (2,25m), men eftersom sträckan är förhållandevis kort bedöms standarden ändå bli godtagbar.

#### *Blandtrafik och cykelbana*

Ett alternativ, för att spara utrymme, är att i riktning mot Söder Mälarstrand låta cyklister cykla i blandtrafik och anlägga en cykelbana i riktning mot Långholmsgatan. Detta skulle spara 1,8 m utrymme (cykelbana 1,5 m + skiljeremsa 0,3 m) mot alternativet med enkelriktade cykelbanor i båda riktningar. Detta skulle också innebära att minst två av träden kan sparas. Det som talar emot detta alternativ är att det inte blir en lika säker lösning för cyklisterna.

### **Hägerstensvägen**

Befintlig situation och problembeskrivning

Hägerstensvägen utgör ett pendlingsstråk med högsta prioritet av åtgärder, se röd linje på bild 16. Mälarhöjdsvägen, blå linje på bild 16, är utpekad som ett huvudstråk i cykelplanen men kontoret anser att sträckan är en naturlig koppling till stråket längs Hägerstensvägen och har därför valt att även innefatta detta stråk i utredningen.





Bild 16: Sträcka som ska utredas.

På Hagerstensvägen och Mälarhöjdsvägen finns på större delen av sträckan ingen cykelbana utan cykling sker i blandtrafik. Mellan Stjärnströms väg och Hillbergsvägen finns en dubbelriktad cykelbana på den norra sidan av Hagerstensvägen. Sträckan är en saknad länk i ett regionalt cykelstråk med koppling mot Botkyrka.

Mellan Stjärnströms väg och Storsvängen har Hagerstensvägen en sektion på cirka 17-18 meter för att sedan smalna av och variera mellan cirka 10 och 14 meter. Parallellt med Hagerstensvägen på nästan hela utredningssträckan finns ett gammalt spårområde som idag utgörs av parkmark. Det skulle kunna utgöra ett alternativ för ny gång- och cykelbana och ingår därför i utredningsområdet.

Mälarhöjdsvägens gaturum, körbanor samt trottoar, har en varierande sektion på cirka 10-12 meter. Mellan trottoar och fastighetsmark finns även en grönremsa, se bild 18.

Den skyltade hastigheten är 50 km/h på större delen av Hagerstensvägen samt 30 km/h på Mälarhöjdsvägen. SL trafikerar Hagerstensvägen samt Mälarhöjdsvägen med buss 153 samt nattbusslinje 191. På Hagerstensvägen längre österut, mellan Blommensbergsvägen och Örnberg, finns ett cykelflöde på cirka 1400 cyklar per dygn. Hagerstensvägen har ett uppmätt motorfordonsflöde, (år 2002), på 3700 fordon/dygn och Mälarhöjdsvägen har ett fordonsflöde på 2600 fordon/dygn.



*Bild 17: Vy över Hägerstensvägen.*



*Bild 18: Vy över Mälarhöjdsvägen.*

#### Åtgärdsförslag

För Hägerstensvägen samt Mälarhöjdsvägen pågår för närvarande en programutredning som kommer att innehålla en nulägesbeskrivning samt en förslagsdel. I utredningen kommer det att studeras några alternativa lösningar. Både alternativ som cykelbana samt cykelfält kan vara aktuella. En dialog har också påbörjats med Hägersten-Linjeholmens stadsdelsförvaltning om det gamla spårområdet,

vilket skulle kunna ombildas till en gen cykel- och gångväg med hög standard och med bredder i enlighet med cykelplanen. Spårområdet är parkmark och är därmed stadsdelens ansvarsområde. Om stråket placeras i parkmark kan det bli aktuellt med grönkompensation, t ex genom att parkstråket förädlas.

#### Konsekvenser

En ny cykelväg längs Mälarhöjdsvägen samt Hägerstensvägen förbättrar trafiksäkerheten avsevärt för cyklister som i dagsläget är hänvisade till blandtrafik. Framkomligheten förbättras också för cyklisterna med ett pendlingsstråk i det gamla spårområdet. Längs hela Hägerstensvägen finns utfarter som kan påverka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Framkomligheten för motorfordonen bedöms förbättras oberoende av cykellösning eftersom de får egen körbana och inte behöver väja för cyklister. Längs med Hägerstensvägen finns en hel del trädplanteringar som kommer att beröras om en cykelbana av hög standard ska anläggas längs gatan.

#### **Kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen**

Befintlig situation och problembeskrivning

Årstabron nyttjas av ca 2 700 cyklister per dygn. Bron är en viktig länk för cyklister söderut mot Årsta. Sträckningen är i dagsläget smal, mycket backig och kurvig vilket medför trafiksäkerhetsproblem på den gemensamma gång- och cykelbanan genom parkmarken. Se rödmarkerad sträckning i bild 19.

Kopplingen mellan Årstabron och Svärdlångsvägen, över järnvägsspåren upplevs som besvärlig. Nere på Svärdlångsvägen finns idag heller ingen tydlig fortsättning till Årstabergsvägen och Årstabergsterminalen som är en viktig kollektivtrafikknutpunkt. Inte heller för de som vill fortsätta vidare mot Årstafältet erbjuds en tydlig cykelväg.



*Bild 19: Utredningsområde (lila och blå linjemarkeringar) samt befintliga cykelvägar (röda linjer).*

#### Åtgärdsförslag

Olika huvudalternativ kommer att studeras vidare. Alternativen är att bygga cykelbanor utmed Svärdlångsvägen (blått streck i kartan) eller att låta det gå genom Storängsparken för vidare access till Årstafältet (lila streck i kartan).

#### Konsekvenser

Svärdlångsvägen är en viktig kollektivtrafiklänk för buss mellan Årstabergets-terminalen och Gullmarsplan. För att även kunna skapa goda cykellösningar kan det behövas omprioriteringar i gaturummet. Då det är ett begränsat gatuområde kommer avvägningar att behöva göras mellan olika trafikslags behov.

Alternativet att anlägga en cykelväg genom Storängsparken är inte heller helt självklart för att det utgör ett populärt parkområde. Det kan i detta fall bli aktuellt med grönkompensation.

## Nya Arenakopplet

Befintlig situation och problembeskrivning

Cykelstråket längs Nynäsvägen är ett av stadens viktigaste pendlingsstråk med upp emot 6 500 cyklister per dygn (Skanstullsbron). Standarden på sträckan mellan Norra Arenakopplet och Olaus Magnus väg, i höjd med Gullmarsplan, har inte tillräckligt hög standard. Sträckan är idag kurvig vilket innebär en längre sträcka för cyklister och gående som leds runt en träddunge.



Bild 20: Utredningsområde

### Åtgärdsförslag och konsekvenser

Tre alternativ studeras där kurvan rätas ut och gång- och cykelbanan om möjligt breddas upp. Två av alternativen medför att ett eller två träd behöver tas ner. Träden anses vara viktiga för platsen, men en lösning kan vara att ersätta dem med nya träd i närheten. Det tredje alternativet innebär att början av ett busskörfält (ca 15 meter) tas i anspråk till förmån för gång- och cykelbanan som då kan förläggas utanför växtligheten. Busskörfältet lite längre fram inrymmer idag en natthållplats och bussarna använder även platsen sporadiskt under dagtid för att tidsreglera. I det senare alternativet försvinner en reglerplats och endast en ledbuss kan tidsreglera åt gången. Tidsregleringen anses viktig med tanke på att innerstadsbussarnas kommer att få begränsade utrymmen runt Centralstationen under pågående tätskiktsreovering vid Sergels Torg samt under Slussens ombyggnad.

Åtgärden medför en förkortad restid för gående och cyklister då kopplingen görs mer gen. Sträckan är en del av ett pendlingsstråk och åtgärden är en av flera som gör att det kommer att vara enklare att pendla in och ut från innerstaden med cykel.

### **Gamla Huddingevägen**

Befintlig situation och problembeskrivning

Gamla Huddingevägen är en saknad cykelväglänk i Huddingestråket, som förbinder Huddinge med Gullmarsplan. Gamla Huddingevägen har skyltad hastighet 50 km/h och på den dominerande delen av sträckan är vägbanan knappt 11 meter bred. Avståndet mellan fastighetsgränser på ömse sidor om vägen är knappt 18 meter. På sträcka finns således utrymme för god standard på cykelbana och gångbana utan att göra avkall på framkomligheten för bil- och busstrafik. I tre korsningspunkter längs med sträckan behöver korsningsåtgärder göras, vilket kan få en viss påverkan på framkomligheten för korsande trafik. Trafiksäkerheten bedöms dock kunna höjas för samtliga transportslag genom åtgärder i korsningarna på Nya Huddingevägen, Årdalavägen och Helgarögränd (markerade i bild 22). Gamla Huddingevägen trafikeras av busslinje 161 och 163 som har kvarts respektive 10-minuterstrafik samt av nattbuss. Norra delen trafikeras även av linje 165. Vägen har 4500 fordonspassager/dygn (2010).



*Bild 21. Sektion i dagsläget på Gamla Huddingevägen*

I cykelplanen pekas även en kortare sträcka genom och intill Hagsätra industriområde ut som högsta prioritet (streckad linje i bild 22). Cykelstråket går genom industriområdet, har flera 90-graderssvängar samt tre passager med biltrafik i plan. På stråket har det skett tre polisrapporterade cykelolyckor det senaste året.

Denna sträcka kan komma att införlivas i projektet om utredningen visar på att trafiksäkerhetsvinsten är stor och att det bedöms ge stora vinster med koordinering av de två sträckorna.



*Bild 22: Sträckning Gamla Huddingevägen*

#### Åtgärdsförslag

Enkelriktade cykelbanor på ömse sidor om Gamla Huddingevägen kommer att studeras. Gatan har många korsningspunkter som troligen kommer att utformas med genomgående gång- och cykelbanor. Korsningspunkterna kommer att ses över med ambitionen att höja framkomligheten för cyklister och gående och trafiksäkerheten för samtliga transportslag.

#### Konsekvenser

Projektet ger en höjd standard, inte bara lokalt på Gamla Huddingevägen utan längs med hela Huddingestråket, då denna sträcka saknar cykellösning. En avsmalnad sektion för fordonen på Gamla Huddingevägen ger lägre hastigheter och därmed en höjd trafiksäkerhet. Gatan kommer även att upplevas som mer stadsmässig. I korsningspunkter kommer åtgärder göras som gynnar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag och som höjer framkomligheten för cyklister och gående.

## Ekonomi

Utredningarna i projekten är i ett tidigt skede och det finns i många fall flera möjliga förslag till lösningar. Kostnaderna för projekten är därför grovt uppskattade och kan komma att förändras beroende på slutlig lösning.

|   | 2013            |            | 2014            |             | 2015           |             |              |
|---|-----------------|------------|-----------------|-------------|----------------|-------------|--------------|
| Projekt   | Projekt-<br>fas |            | Projekt-<br>fas |             | Projekt<br>fas |             | Kostn (mnkr) |
| <i>Pålsundsbacken och Söder Mälarstrand vid Långholmen</i>  | P               | 1,7        | G               | 14,9        |                |             | <b>17,0</b>  |
| <i>Värtavägen</i>   | P               | 2,5        | G               | 30,0        | G              | 12          | <b>45,0</b>  |
| <i>Kungsgatan: Kungsbron-Vasagatan fogbyte</i>              | P               | 1,5        | G               | 13,5        |                |             | <b>15,0</b>  |
| <i>Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden</i>                | U/P             | 0,5        | G               | 10          | G              | 14,5        | <b>25,0</b>  |
| <i>G:la Huddingevägen mIn Örbyleden och Huddinge kommun</i> | P               | 0,5        | G               | 5,0         | G              | 9,4         | <b>15,0</b>  |
| <i>Nya Arenakopplet</i>                                     | P               | 0,7        | G               | 3,0         | G              | 1,0         | <b>5,0</b>   |
| <i>Koppling mellan Årstabron och Årstabergsvägen</i>        | U               | 0,4        | P               | 1,0         | G              | 8,6         | <b>10,0</b>  |
| <i>Hägerstensvägen mIn Södertäljev-Bredäng</i>              | P               | 2,0        | G               | 20          | G              | 17,6        | <b>40,0</b>  |
| <b>Totalt i budget</b>                                      |                 | <b>9,8</b> |                 | <b>97,4</b> |                | <b>63,1</b> | <b>172,0</b> |

U = Utredning P = Projektering G = Genomförande

Den sammanlagda kostnaden för cykelprojekten i inriktningsbeslutet är ca 172 mnkr fördelat på 1,7 mnkr år 2012, 9,8 mnkr år 2013, 97,4 mnkr år 2014 och 63,1 mnkr år 2015.

Trafikverket beviljar statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet. Utlysning sker årligen. Statlig medfinansiering kan ges för upp till 50 procent av kostnaderna och kommunerna har möjlighet att söka statlig medfinansiering för objekt med en kostnad på upp till 25 miljoner kronor. I region Stockholm pågår



ett samarbete mellan kommunerna i länet och de regionala parterna för transportplanering för att ta fram en regional cykelplan. Den regionala cykelplanen omfattar delar av pendlingsstråken. I ansökan om medfinansiering har dessa cykelvägar hög prioritet. Det finns därför stora chanser att några av objekten i inriktningsbeslutet kan få medfinansiering. Detta är en av anledningarna till att den sammanlagda kostnaden, 97,4 mnkr, för år 2014 ligger över det belopp som är anvisat i stadens budget (80 mnkr). Om ett objekt får medfinansiering kan det finnas möjlighet att inrymma fler åtgärder och då måste de projekten vara så långt gånga att de kan börja byggas samma år som medfinansieringen medges. Kostnaderna för projekten är i det här skedet inte heller exakta, utan de bygger på schabloner för tidigare projekt. Kostnaderna kan också påverkas av andra projekts tidplaner eller utformning så att de fördyras eller blir billigare än beräknat.

Den sammanlagda utgiften för cykelprojekten i detta inriktningsbeslut är ca 172 mnkr för åren 2013 till 2015. Under 2013 planeras dock betydligt fler cykelåtgärder än de som redovisas i det här inriktningsbeslutet. De åtgärder som kommer att genomföras under 2013 har redan inriktnings- eller genomförandebeslut och har därför inte ingått i det utredningsbeslut som togs i TRN 2012-11-22. Att dessa projekt föregick utredningsbeslutet var nödvändigt för att kunna påbörja byggandet av cykelinfrastrukturen redan år 2013 i den ökade utbyggnadstakt som budgeten medger. I kontorets verksamhetsplan för 2013 finns strax över 120 mnkr avsatt för olika typer av cykelinvesteringar (inkl detta beslut).

Ett nytt inriktningsbeslut ska skrivas fram under 2013. Det kommer att bidra till att kostnaderna 2015 blir högre än de 63,1 mnkr som är beräknade utifrån åtgärderna i detta inriktningsbeslut.

Utbyggnaden av infrastrukturåtgärderna kommer att medföra ökade driftkostnader då pendlingsstråken bör ha en god standard året runt. Detta innebär förbättrad snöröjning, sandsopning, lövupptagning mm jämfört med idag. Det är också viktigt att stråken med jämna mellanrum ses över så att beläggning målning mm har den standard som krävs för att upprätthålla en god kvalitet. En översiktlig bedömning är att projekten i inriktningsbeslutet medför en ökad driftskostnad om ca 400 000 kronor per år.

## **Tidplan**

Projekten ska genomföras under åren 2013-2015. För att kunna hålla en hög utbyggnadstakt måste hanteringen av ärendena vara effektiv. Projekten kommer att planeras utifrån de övergripande mål och riktlinjer som finns i den beslutade Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen, men avvägningar måste alltid göras



utifrån de förutsättningar som finns på platsen. De påföljande genomförandebesluten kommer att mer i detalj redogöra för de konsekvenser och effekter som projekten medför.

Tidplaner för de olika cykelprojekten ska samordnas med tidplaner för andra projekt och åtgärder i transportsystemet, planarbeten och byggnationer av olika slag. Det krävs alltså en samordning med en mängd aktörer för varje delprojekt och sker förseningar eller andra justeringar inom de närliggande projekten kan det också komma att påverka delprojektens tidplan.

En översiktlig tidplan för projekten i inriktningsbeslutet framgår av tabellen på sidan 24.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 172 mnkr för projekten enligt tabellen på sidan 24.

**Slut**