

Beviljade projekt för statlig medfinansiering. Uppgifterna från ansökan (utom beviljat belopp)

Nr 1. Övergångsställen-dubbla körfält

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

2012 gjordes en inventering av obevakade övergångsställen i staden som passerar mer än ett körfält i samma riktning och saknar hastighetsdämpning. Dessa övergångsställen har varit speciellt olycksdrabbade. Utifrån denna inventering kommer ett antal platser väljas ut varje år för att byggas om så att de blir mer trafiksäkra. De tre åtgärder som ingår i ansökan är alla del av detta projekt. Samtliga övergångsställen används frekvent av fotgängare p.g.a. närheten till tunnelbanan och passerar huvudgator med mycket trafik.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Sveavägen – Kungstensgatan

Mittrefugen breddas så att körbanan smalnas av och nya busskuddar läggs ut i samtliga körfält .

Birger Jarlsgatan – Jakobsbergsgatan

Hela korsningen höjs upp för att sänka hastigheterna på platsen.

Sofielundsvägen – Röda Backens Väg

Övergångsstället flyttas närmare tunnelbanan och mittrefugen breddas upp så pass mycket att endast ett körfält i vardera riktningen kvarstår.

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 5 031 450 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 2 515 725 |
| Beviljat belopp | 1 509 435 |

Nr 2. Ormkärrsvägen

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Det befintliga gång- och cykelstråket på Ormkärrsvägen mellan Älvsjöbadet och Götlundagatan föreslås att breddas. Det är idag ett oseparatorat stråk, dels på gatemark och dels på parkmark. Stråken kopplar i sin förlängning vidare ner mot Huddinge kommun.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Förslaget bygger på att få till separering mellan fotgängare och cyklister med en dubbelriktad breddad cykelbana enligt stadens riktlinjer för pendlingsstråk. Projektet innehåller även en upphöjd gång- och cykelpassage över Ormkärrsvägen samt två genomgående gång- och cykelbanor vid anslutande gator. En busshållplats tillgänglighetsanpassas och ny belysning ses över.

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 5 400 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 2 700 000 |
| Beviljat belopp | 1 458 000 |

Beviljade projekt för statlig medfinansiering. Uppgifterna från ansökan (utom beviljat belopp)

Nr 3. Långholmsgatan

BAKGRUND

Det saknas cykelinfrastruktur på merparten av Långholmsgatans sträckning med cykling i blandtrafik trots att gatan utgör ett regionalt cykelstråk samt ett av stadens pendlingscykelstråk. Detta leder till konflikter mellan cyklister och motorfordon samt en otrygg miljö att cykla i. Vidare är passager för cyklister och fotgängare både längs och tvärs gatan långa och otydliga. Hållplatsområdena på sträckan är trånga med konflikter mellan väntande och förbipasserande till följd. Trots den stora mängden fotgängare och cyklister är dessa trafikantgrupper förvisade till en liten del av gatuutrymmet.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden leder till en förbättrad framkomlighet, trafiksäkerhet och attraktivitet för cyklister och gående längs Långholmsgatan. Detta sker genom en separerad cykelbana på merparten av sträckan, avsmalnade och tydliga GC-passager i korsningspunkter samt breddade väntområden vid busshållplatserna på sträckan. Vidare planeras nya trädplanteringar på sträckan samt en ny torgyta vid Högalidsgatan.

| | |
|--|------------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 16 000 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 8 000 000 |
| Beviljat belopp | 7 520 000 |

Nr 4. Gamla Huddingevägen

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Denna länk i det regionala cykelstråket "Huddingestråket" saknas i dagsläget. Cykling sker idag längs med parallell lokalgata och i blandtrafik längs Gamla Huddingevägen. Gatan är i dagsläget 11 meter bred och saknar hastighetssäkrade övergångsställen. Cykelparkering saknas vid Örby centrum. Samtliga tvärgator innebär en trafiksäkerhetsrisk för gående och cyklister. Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och flera saknar väderskydd.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Sträckan utgör en saknad länk i dagens regionala cykelstråk. Projektet förbättrar därmed förutsättningarna för arbetspendling med cykel. Med den nya cykelbanan kan cykling ske separat och gent. Cykling som idag sker i blandtrafik kan ske trafiksäkert på kanstenseparerad cykelbana. Gatan smalnas av från 11 till ca 7 meter, vilket ger lägre hastigheter och ökad trafiksäkerhet. Övergångsställena blir därmed max 7 meter långa. Flera övergångsställen hastighetssäkras med 2 upphöjda korsningar. Ca 50 nya cykelparkeringsplatser anläggs i direkt anslutning till målpunkter. Samtliga korsningar (utom de med busstrafik) utformas med genomgående gång- och cykelbana. Korsningspunkterna med busstrafik upphöjs. Samtliga busshållplatser på sträckan tillgänglighetsanpassad och förses med väderskydd samt rustas upp.

Beviljade projekt för statlig medfinansiering. Uppgifterna från ansökan (utom beviljat belopp)

| | |
|--|------------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 25 000 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 12 500 000 |
| Beviljat belopp | 8 000 000 |

Nr 5. Danviksklippan

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Parallellt med Värmdövägen går en gång- och cykelbana intill Danviksklippan som knyter ihop Södermalm och de östra förorterna. Cykelbanan samlar ihop pendlingscyklister från Henriksdal, Hammarby Sjöstad, Sickla, Älta, samt andra kommuner i Nacka och Värmdö och utgör en viktig del av det regionala cykelnätet. Under sommarhalvåret passerar ca 5 000 till 6 000 cyklister per dygn samt ca 1 500 till 2 000 gående. Detta kan jämföras med cirka 36 500 fordon per dygn på Värmdövägen, där de allra flesta resenärer åker kollektivt. Antalet cyklister ökar årligen. Under 2013 när Danviksbron renoverades ökade antalet cyklister långt över genomsnittet jämfört med andra mätpunkter (en ökning på 15 procent jämfört med år 2012). Under de närmaste åren när Slussen byggs om förväntas antalet cyklister samt även gående öka kraftigt på denna sträcka.

Gång- och cykelbanan intill Danviksklippan har idag en varierande bredd. Vid brodelarna under Hästholmsvägens bro är den totala bredden endast 2,5 meter vilket är kraftigt underdimensionerat för dubbelriktade gång- och cykeltrafik. Sikten i närheten av brodelarna är dessutom mycket begränsad. Passagen intill brodelarna är en flasktratt som orsakar tillbud mellan motriktade cyklister samt mellan cyklister och fotgängare.

Det övergripande målet med projektet är att säkerställa en framkomlig, trygg och trafiksäker gång- och cykelpassage genom att rätta ut sträckan förbi brodelarna samt projekterar om hela sträckan för att få en sammanhängande och bra lösning.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

För att åstadkomma en rakare linjeföring har undersökningar visat att det bästa och mest kostnadseffektiva alternativet är att såga bort en del av bergsmassan. Kostnaderna för att kunna inrymma en god lösning för gående och cyklister uppskattas till c:a 7,5 mkr. Åtgärden kommer att leda till förbättrad framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet och attraktivitet för cyklister och gående. Detta sker genom att bredda den smala passagen i närheten av brodelarna och samtidigt rätta ut sträckan. Utformningen kommer att resultera i ett sektionsmått på 5 meter på gång- och cykelbanan. Idag är sektionsmåtten 2,5 meter där det är som smalast.

I första hand kommer området kring brodelarna att åtgärdas (cirka 40 meter), beroende på kostnadsåtgången i samband med bergssågning kommer även en längre sträcka att åtgärdas.

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 7 504 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 3 750 000 |
| Beviljat belopp | 3 752 000 |

Beviljade projekt för statlig medfinansiering. Uppgifterna från ansökan (utom beviljat belopp)

Nr 6. N Mälarstrand-Rålambshovsleden

BAKGRUND

Sträckan utgör en av innerstadens mest trafikerade pendlingsstråk med flöden upp mot 10 000 cyklister/dygn. Stråket kommer bli än mer belastat i framtiden i och med utbyggnaden av nordvästra Kungsholmen samt exploateringar i Västerort och Solna/Sundbyberg.

Dagens dubbelriktade cykelväg har en varierande bredd på mellan 2,2 m till 3,25 m. Projektet syftar till att bredda cykelvägen till 4,5 m, enligt de krav som finns i Cykelplanen. Korsningspunkter mellan gående och cyklister kräver säkerhetsåtgärder och förbättrad sikt. Bristfällig belysning längst med cykelvägen måste också förbättras.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Breddning av cykelvägen längs Norr Mälarstrand ska åstadkommas via omformning av parkeringsytan. Mittrefugen på Rålambshovsleden måste minskas i bredden för att ge möjlighet att bredda cykelbanan mellan Smedsuddsvägen och Gjörwellsgatan. Åtgärden kommer att påverka placeringen av belysningsstolpar i mittrefugen, som måste förflyttas. En bättre lösning för cyklister och gående ska skapas i tunneln under Gjörwellsgatan.

| | |
|--|------------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 20 000 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 10 000 000 |
| Beviljat belopp | 10 000 000 |

Nr 7. Tillgänglighet-linje 135

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Projektet är en fortsättning på tidigare års arbete med att göra linje 135 tillgänglig. Området har en åldrande befolkning och kollektivtrafiken är inte tillgänglig för alla. Både övergångsställen, passager och busshållplatser har idag bristande tillgänglighet.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

12 busshållplatser och 12 korsningar ska byggas om för att bli tillgängliga. Ombyggnaderna sker enligt Stockholm stads typritningar. Hållplatserna för Bredängs Allé kommer inte bara att göras tillgängliga utan kommer också att utföras som timglashållplats. I två av korsningarna kommer tillgänglighetsåtgärderna att kompletteras med trafiksäkerhetsåtgärder i form av upphöjd korsning (Sätragårdsvägen - Björksätravägen) respektive utbyggnad av klackar.

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 5 600 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 2 800 000 |
| Beviljat belopp | 840 000 |

Beviljade projekt för statlig medfinansiering. Uppgifterna från ansökan (utom beviljat belopp)

Nr 8. Bullerskydd-fönster

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Bullerskyddar boende inomhus vid ekvivalentnivåer över 62 dB.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Bidrag till bullerdämpande fönsteråtgärder för bostäder

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 5 600 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 2 800 000 |
| Beviljat belopp | 2 800 000 |

Nr 9. Bullerskärmar

ÅTGÄRDENS BAKGRUND

Bullerskyddar förskolegårdar som har ljudnivåer över 60 dB Lden.

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Bullerskärmar vid förskolor.

| | |
|--|-----------|
| Kostnadsunderlag för statlig medfinansiering | 3 920 000 |
| Sökt belopp för statlig medfinansiering (upp till 50 % av kostnadsunderlaget) | 1 960 000 |
| Beviljat belopp | 980 000 |