

**Handläggare**  
Erik Hammarström  
08-508 260 25**Till**  
Trafiknämnden  
2015-05-21

## Nya cykelbanor på Långholmsgatan. Genomförandebeslut (Tp)

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av nya cykelbanor på Långholmsgatan till en uppskattad utgift om 35 mkr.

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Långholmsgatan utgör en viktig länk för samtliga trafikslag. Den är ett regionalt cykelstråk, har stombusstrafik och är en del av huvudvägnätet för biltrafiken. Gatan är utpekad som ett pendlingscykelstråk i cykelplanen men saknar idag helt åtgärder för cykel på del av sträckan. Den cykelinfrastruktur som finns är delvis smal och har ett antal inbyggda konfliktpunkter. Vidare är cykellösningen otydlig i korsningarna vilket skapar förvirring och inverkar negativt på trafiksäkerheten och framkomligheten.

I februari år 2014 fattade trafik- och renhållningsnämnden ett inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet där Långholmsgatan var ett av projekten. Trafikkontoret har sedan inriktningsbeslutet tagit fram en programutredning för

sträckan. Ett flertal alternativ har studerats och en systemhandling för ett valt huvudalternativ har tagits fram. Den totala kostnaden för projektet bedöms uppgå till ca 35 mnkr.

Genomförandet är planerat till år 2016 med några mindre förberedande arbeten under hösten 2015.

Den föreslagna cykellösningen är framtagen i samråd med trafikförvaltningen och ansvarig bussentreprenör.

## Bakgrund

För cyklister i nord-sydlig riktning är Långholmsgatan en viktig länk och binder samman de västliga delarna av söderort med innerstaden genom kopplingen till Västerbron och Liljeholmsbron. Gatan är utpekad som ett pendlingsstråk i cykelplanen och är ett av stadens mest frekventerade cykelstråk med ca 10 000 cyklister per dygn under högsäsong. Cykelbana och cykelfält finns på del av sträckan men huvudsakligen får cyklisterna cykla i blandtrafik i kollektivkörfälten.

Långholmsgatan är inte bara ett viktigt cykelstråk. Den utgör även en huvudgata i vägnätet med ca 26 000 fordonspassager per dygn och utgör en omledningsväg för Essingeleden. På sträckan går biltrafiken i dubbla körfält i vardera riktningen med en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Korsningarna är till övervägande del signalreglerade. Gatan trafikeras även av stombusslinje 4, lokalbussar samt ett antal förortslinjer. Totalt passerar ca 1000 bussar per vardagsdygn med ca 40 000 passagerare.

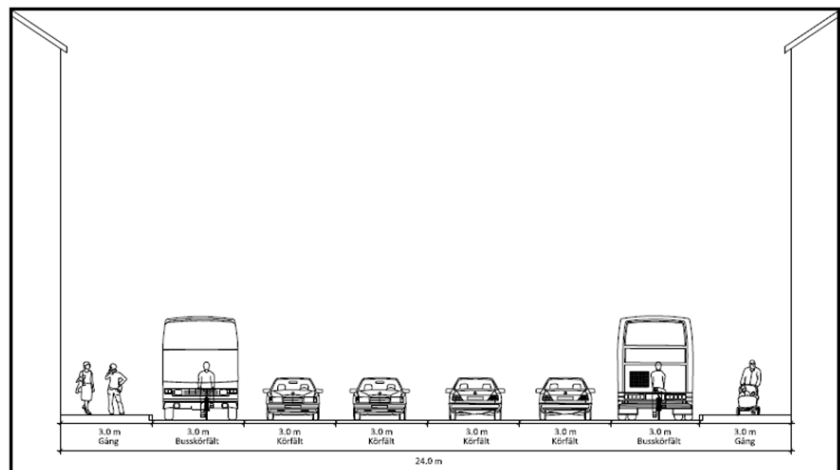


Figur 1. Vy från Folkskolegatan norrut.

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Gatan kännetecknas av många små verksamhetslokaler och har ett flertal bostadsentréer med angöring från Långholmsgatan. Många fotgängare rör sig både längs och tvärs gatan i korsningspunkterna.

Sektionen har en totalbredd på ca 24 m mellan fasaderna för att breddas upp vid de större korsningspunkterna. I vardera riktningen går två bilkörfält och ett kollektivtrafikkörfält. Det finns ingen parkering på sträckan längs Långholmsgatan men busskörfälten går att angöra på parkeringsförbud utanför rusningstid.



Figur 2. Dagens gatusektion på Långholmsgatan.

Kapaciteten för biltrafiken på Långholmsgatan är idag begränsad under högtrafik. Trafiken norrut flyter dock på relativt bra eftersom signalen i korsningen Långholmsgatan-Hornsgatan inte släpper in mer trafik söderifrån än vad innerstadens trafiknät klarar av. Efterfrågan är större än kapaciteten vilket leder till köbildning på Södertäljevägen. Liljeholmsbron fungerar dock som kömagasin vilket gör att köbildningar sällan sprider sig till övriga trafiknätet. Framkomligheten för biltrafiken i sydlig riktning på Långholmsgatan är något sämre under eftermiddagen men även här finns signalreglering samt en bro som kan fungera som kömagasin vilket gör störningskänsligheten mindre.

## Problembeskrivning

Långholmsgatan saknar idag helt åtgärder för cykel på del av sträckan. Detta trots att cyklister under vår och sommar utgör ca 15 % av samtliga personpassager.



Figur 3. Befintlig cykelinfrastruktur på Långholmsgatan.

Delar av de cykelbanor och cykelfält som finns är smala vilket begränsar framkomligheten. Vidare är cykellösningen otydlig i flera korsningspunkter vilket skapar konflikter mellan de olika fordonslagen som både inverkar negativt på trafiksäkerheten och framkomligheten för cykel. Vid busshållplatserna måste cyklisterna byta plats med bussarna som ska angöra kantsten.



Figur 4. Konfliktpunkter mellan fordonsslag.

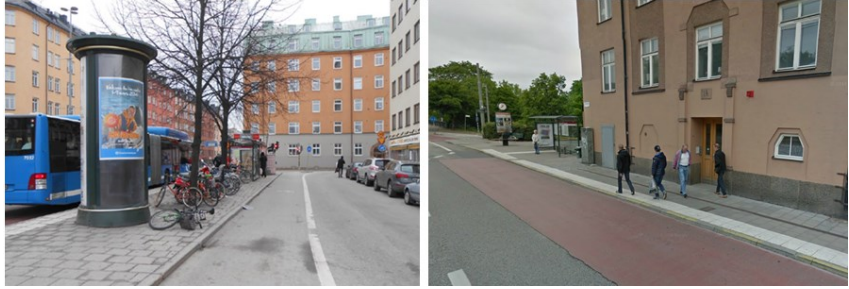
Cyklister delar utrymme med tunga fordon vilket är negativt för trafiksäkerheten och kan avskräcka vissa grupper från att cykla längs Långholmsgatan. Angöring i busskörfältet utanför rusningstid tvingar cyklister att ge sig ut i bilkörfälten. Det stora antalet cyklister upptar busskörfältet under de mest belastade timmarna med resultatet att busstrafiken istället väljer att köra i bilkörfälten.



Figur 5. Cyklister i konflikt med buss och svängande lastbil.

Det finns platser på sträckan där fotgängare måste passera busshållplatsernas väntytor för att komma förbi eller där gångytan begränsas av gatumöblering vilket hindrar fotgängarnas framkomlighet. På sträckan är dock gångbanestandarden relativt god.





Figur 6. Trånga passager för fotgängare vid busshållplatser.

Det är svårt att utläsa något mönster utifrån de senaste fem årens olycksstatistik på Långholmsgatan annat än att de som drabbats av olyckor med svår personskada har varit oskyddade trafikanter. I jämförelse med andra huvudgator i innerstaden sticker inte Långholmsgatan ut i olycksstatistiken.

Gatan har delvis karaktär av en genomfartsled och består främst av asfalterad köryta utan trädplanteringar eller grönytor vilket ger ett hårt intryck. Detta gör gatan oattraktiv för fotgängare att uppehålla sig på.



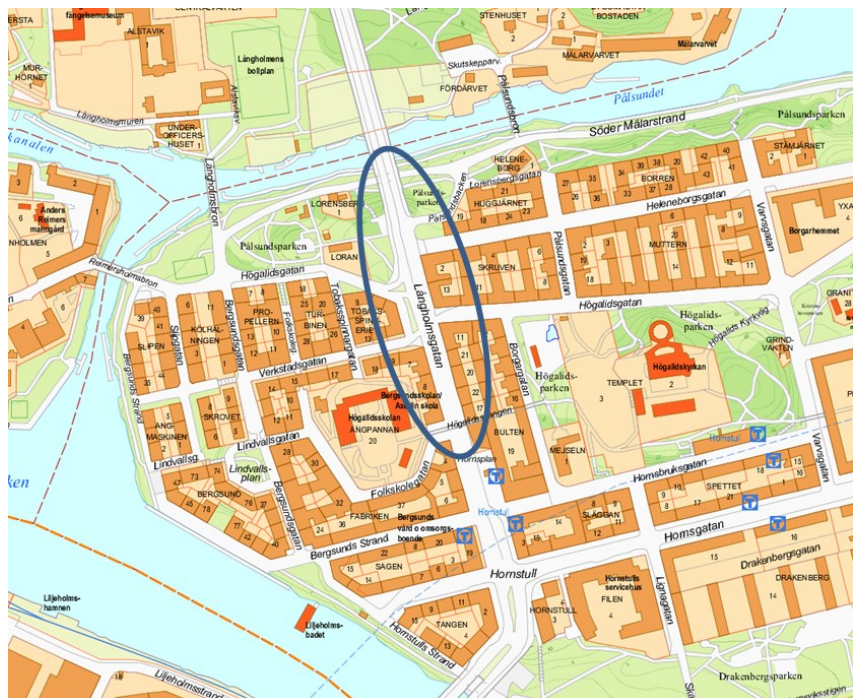
Figur 7. Gaturummets karaktär. Vy från Verkstadsgatan norrut.

## Ärendets beredning

Trafikkontoret fick ett inriktningsbeslut i nämnden i februari 2014 om att utreda en ny cykellösning på Långholmsgatan. Efter det togs en programhandling fram där ett flertal olika alternativ till cykellösning undersöktes. Av dessa alternativ valdes ett huvudalternativ som blev ingången till arbetet med en systemhandling under vintern 2014/2015. Projektet avgränsades i systemhandlingsarbetet till att enbart innefatta sträckan mellan Västerbron till Folkskolegatan. Anledningen till detta är att det

fanns ett flertal oklara förutsättningar gällande korsningen Långholmsgatan – Hornsgatan. Det fanns en osäkerhet kring kapacitetsbehovet för biltrafiken i korsningen eftersom kontoret fortfarande avvaktade resultatet av kapacitetsanalysen för effekterna av införandet av de nya trängselskatterna 2016. Vidare fanns tankar om att förändra gång- och cykellösningen på Liljeholmsbron i samband med bronns framtida renovering och det var därför oklart vad Långholmsgatans cykelbanor skulle ansluta till. I valet mellan att avvakta att dessa förutsättningar klargjorts och försena projektet eller gå vidare med den del av Långholmsgatan som helt saknade cykelinfrastruktur och där lösningen hade accepterats av samtliga parter valde trafikkontoret det senare.

Under projektets gång har samråd hållits med trafikförvaltningen och ansvarig bussentreprenör angående de förändringar som får inverkan på busstrafiken. Vidare har avstämningarna hållits med cykelprojektet på Söder Mälarstrand då Pålsundsbacken ingår i dessa planer. Samråd har även hållits med ledningsdragande verk.



Figur 8. Projektavgränsning.

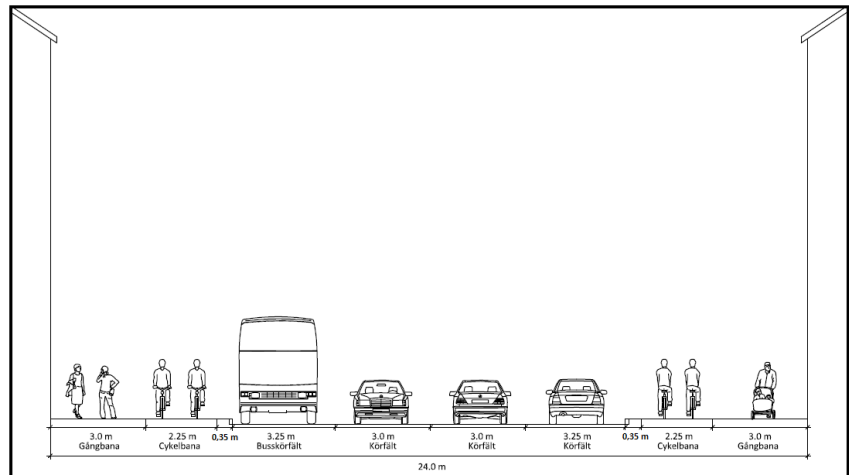
## Lösningförslag

Den framtagna typlösningen består av separerade, enkelriktade, 2,25 meter breda cykelbanor i respektive riktning. Inga lokala avsmalningar görs utan bredden är densamma på hela sträckan.



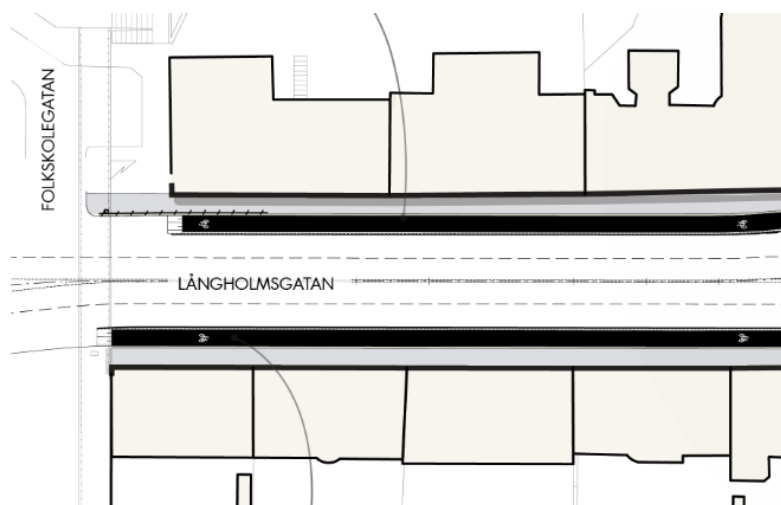
Figur 9. Illustration över föreslagen lösning från Folkskolegatan med utblick norrut.

Ett bilkörfält i sydlig riktning och ett busskörfält i nordlig riktning tas i anspråk för att få plats med de nya cykelbanorna. Gångbanorna förblir tre meter breda.



Figur 10. Föreslagen gatusektion på sträckan mellan Folkskolegatan och Verkstadsgatan.

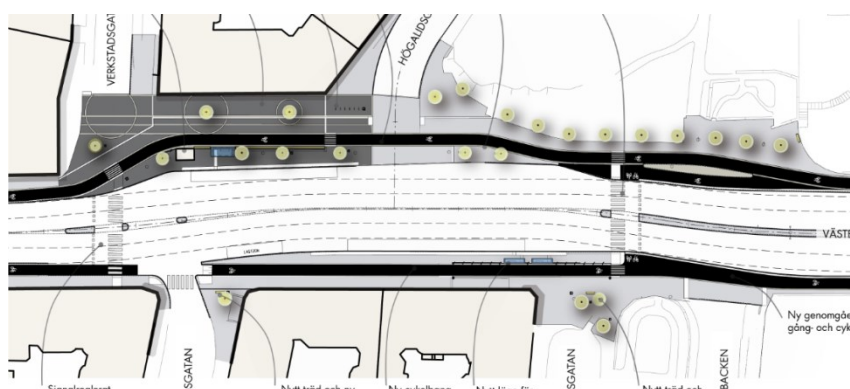




Figur 11. Översiktsplan över föreslagen lösning mellan Folkskolegatan och Verkstadsgatan.

Trafiksignalen i korsningen Högalidsgatan – Långholmsgatan ersätts av en genomgående gång- och cykelbana för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. En ny genomgående gång- och cykelbana skapas även på andra sidan Långholmsgatan i korsningen med Pålsundsbacken. Busshållplatsernas väntytor breddas och rensas från möblering. På bägge sidor leds cykelbanan bakom hållplatslägena.

Det signalreglerade övergångsstället över Långholmsgatan flyttas söderut så att kopplingen till Pålsundsbacken för cyklister och fotgängare förbättras.



Figur 12. Översiktsplan över föreslagen lösning mellan Verkstadsgatan och Västerbron.

En ny platsbildning skyltad som gågata skapas där lokalgatan mellan Högalidsgatan och Verkstadsgatan ligger idag. Parkeringarna på lokalgatan försvinner men gågataregleringen gör att entréerna fortsatt kommer gå att angöra. Platsen får nya

planteringar, sittytor, cykelställ samt ny belysning. Vidare förbättras möjligheten till uteserveringar för verksamhetslokalerna i den intilliggande fastigheten. Verkstadsgatan som idag endast är öppen för busstrafik till och från Långholmsgatan stängs av och avslutas istället med en vändplan. Buss 66 som passerar platsen kommer att få en annan linjedragning efter sommaren 2015 och berörs därför inte av förändringen.



Figur 13. Illustration över föreslagen platsbildning från Västerbron med utblick norrut.

Nya träd planteras där bredder och ledningsdragning tillåter. Gatumöbleringen på sträckan får en sammanhållen utformning och färgsättning och placeras så att den inte utgör hinder för fotgängare.

Angöringen kommer att fungera på samma sätt som idag med parkeringsförbud skyltat utanför rusningstid. En ny lastplats planeras dock vid korsningen med Högalidsgatan där den befintliga hållplatsen förlängs.

Trafikkontoret föreslår att sträckan från Folkskolegatan söderut till Liljeholmsbron genomförs som en etapp två på Långholmsgatan i samband med att bron renoveras och får ny gatuutformning.

### Konsekvenser av förslaget

Den föreslagna lösningen bedöms totalt sett få en positiv effekt på trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och fotgängare. Tryggheten förbättras också genom att fordonslagen

separeras vilket förhoppningsvis kan locka nya grupper av cyklister att använda gatan. Vidare bedöms gaturummet få en mjukare framtoning genom nya planteringar och plats för nya uteserveringar vilket kan bidra till att ytterligare höja attraktiviteten för fotgängare och cyklister.

En kapacitetsutredning har genomförts och åtgärderna bedöms endast få en begränsad effekt på biltrafikens framkomlighet i sydlig riktning då korsningen med Hornsgatan ändå utgör flaskhalsen på sträckan. Utredningen visar att ca 5 % färre fordon kan passera i sydlig riktning under eftermiddagens maxtimme. Köerna kommer att bygga upp längre på Västerbron på grund av det minskade antalet körfält på Långholmsgatan. Signalen för övergångsstället vid Pålsundsbacken ger dock god möjlighet att styra detta flöde. I nordlig riktning blir antalet bilkörfält det samma så där bedöms kapaciteten inte påverkas. Vidare beräknas de nya trängselskatterna som införs 2016 minska belastningen på Långholmsgatan något. Störningskänsligheten för den rörliga biltrafiken på sträckan kommer att öka med förslaget eftersom det finns färre körfält att använda vid exempelvis felparkeringar eller vägarbeten.

Då parkering och angöring kommer att fungera på samma sätt som idag bedöms den föreslagna lösningen inte få några effekter på parkeringssituationen. Däremot kommer lösningen att ställa högre krav på parkeringsövervakningen än idag på grund av den ökade störningskänsligheten.

Busstrafikens framkomlighet i sydlig riktning blir oförändrad. I nordlig riktning använder de flesta busschaufförer bilkörfälten redan idag eftersom framkomligheten är relativt god och de där slipper konkurrera om utrymme med cyklister. I samråd med SLL och ansvarig bussentreprenör har därför beslutet om att ta bort busskörfältet i denna riktning tagits. Då framkomligheten i körfälten norrut är relativt god bedöms inte detta få några större konsekvenser för busstrafiken. Detta projekt förhindrar inte möjligheten att i framtiden vid behov åter konvertera ett bilkörfält till busskörfält.

Genomförandet kommer att innebära störningar i framkomligheten för fordonstrafiken inklusive buss. Projektet finns medtaget i huvudtidplanen för samordning av trafikstörande arbeten och den regionala trafikgruppen är informerad. Möten

med ansvariga för huvudtidplanen kommer att hållas för att planera genomförandet så att störningarna minimeras.

## Tidplan

Trafikkontoret avser att ta fram ett förfrågningsunderlag under sommaren/hösten 2015 för att kunna gå ut på upphandling för genomförandet under senhösten. Entreprenaden är planerad att påbörjas under våren 2016 för att hinna färdigställas till vintern samma år. Mindre förberedande arbeten kommer att genomföras under hösten/vintern 2015.

## Ekonomi

Inriktningsbeslutet skrevs upp i ett tidigt skede och omfattade en investering om 16 mnkr för projektet som helhet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och projektet omfattar totalt en investering om 35 mnkr inklusive tidigare upparbetat. Av dessa är lite drygt 18 mnkr entreprenadkostnader. Projektering, tidsrapportering och byggleddning står för ca 4 mnkr. Resterande del är påslag för oförutsedda utgifter. Ökningen från inriktningsbeslutet beror på att den investeringen schablonberäknades på ett enklare lösningsförslag med cykelfält i ena riktningen. Vidare har den föreslagna platsbildningen och ombyggnation av befintliga busshållplatser tillkommit. Den stora skillnaden är dock påslaget för oförutsett som har lagts till på grund av det stora trafikflödet på gatan vilket ställer mycket höga krav på genomförandet av entreprenaden. Kontoret avser att omfördela medel inom befintlig budgetram för att inrymma den ökade investeringen.

Kontoret har erhållit statlig medfinansiering för projektet för åren 2015-2016. Finansiering har getts inom kategorierna cykel, kollektivtrafik och miljö med en sammanlagd summa av 7,5 mnkr.

Drift- och underhållskostnaderna bedöms öka något på grund av den föreslagna lösningen eftersom ytorna för snövallar minskar samtidigt som ytorna belagda med betongplattor istället för asfalt ökar.

Behovet av en utökad parkeringsövervakning kan också innebära högre kostnader.



## Risk och osäkerhet

Projektet genomförs i en komplicerad trafikmiljö där samtliga trafikslag måste komma fram under hela byggtiden. Detta ställer höga krav i genomförandet av entreprenaden.

Verksamhetsägare och boende längs gatan kommer att påverkas under entreprenadarbetet.

Den nya gatusektionen med färre antal körfält gör gatan mer störningskänslig för exempelvis felparkerade bilar. Behovet av en effektiv parkeringsövervakning på sträckan kommer därför att öka.

## Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av nya separerade cykelbanor enligt presenterat lösningsförslag till en uppskattad utgift om 35 mnkr.

## Bilagor

Bilaga 1: Översiktsplan Långholmsgatan sträckan mellan Folkskolegatan och Verkstadsgatan.

Bilaga 2: Översiktsplan Långholmsgatan sträckan mellan Verkstadsgatan och Västerbron

## Slut