

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 262 09**Till**  
Trafiknämnden  
2016-02-04

## **Gång- och cykellösningar på Västerbronedfarten. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gång- och cykelåtgärder på Västerbronedfarten till en utgift om ca 16,0 mnkr.

Lars Jolérus  
Tf FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefErika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Västerbron och dess nedfart är en viktig länk i stadens pendlingsstråk för cykel, som binder samman Södermalm och Kungsholmen. Västerbronedfarten har brister i dagens utformning. Cykelbanan är smal och motsvarar inte önskvärd standard enligt stadens Cykelplan. Gångstråket är inte helt sammanfogat och det saknas möjlighet för gående att fortsätta rakt fram mot Gjörwellsgatan.

Kontoret föreslår bredare gång- och cykelbanor på Västerbronedfarten med en bättre koppling mot Gjörwellsgatan. Enligt förslaget uppnår cykelbanans bredd 3,25 m, vilket motsvarar Cykelplanens rekommendation. Sträckan föreslås även kompletteras med en ny gångbana med en tydlig separering mellan gående och cyklister.

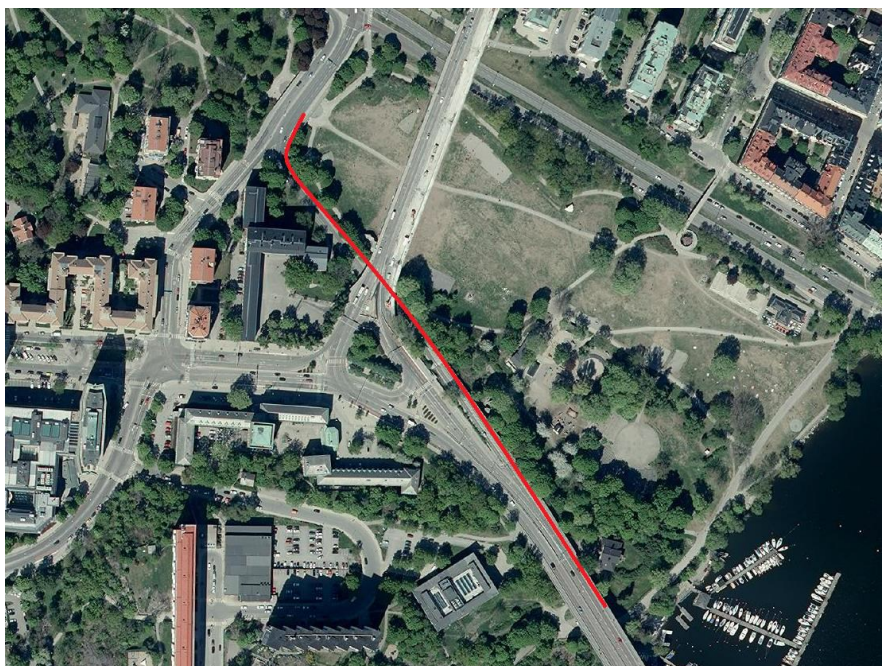
**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 09  
Växel 08-508 272 00  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Därutöver föreslås en ny tillgänglighetsanpassad ramp ner till parken för att möjliggöra för fotgängare med funktionsnedsättning att ta sig mellan bron och parken. De två övergångsställen som korsar Västerbronedfarten hastighetssäkras genom att de höjs upp och tydliggörs. Den bristfälliga belysningen under bron förbättras samt hela nedfarten får en ny förbättrad belysning.

Projektet föreslås att genomföras under år 2016-2017. Projektets utgifter beräknas uppgå till ca 16,0 mnkr. En statlig medfinansiering om 47 % är beviljad för projektet från trafikverket.

### Bakgrund

Västerbron är ett av innerstadens mest trafikerade cykelstråk med flöden upp mot 10 000 cyklister/dygn. Västerbronedfarten är en fortsättning av Västerbron som börjar i höjd med Västerbroplan och slutar vid Gjørwells gatan. Bron kanaliserar cykelflöden mellan Södermalm och Kungsholmen och utgör en viktig länk i Stockholms cykelvägnät. Cykeltrafiken på bron är enkelriktad.



Figur 1. Översiktsbild över Västerbronedfarten

I februari 2013 fattade trafik- och renhållningsnämnden ett inriktningsbeslut om infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Förbättrande cykelåtgärder på Norr Mälarstrand, Rålambshovsleden och Västerbronedfarten ingick i beslutet, med en budget om ca 25 mnkr. Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden respektive Västerbronedfarten har därefter bedrivits som separata projekt, vilket möjliggjort en snabbare tidplan då projekten inte är beroende

av varandra. Breddningen av cykelbanan längs Norr Mälarstrand och Rålambshovsvägen beslutades av trafikinämnden i april 2015 och genomförs för närvarande.

Projekt Västerbronedfarten påbörjades år 2014 och syftet med projektet är att bygga separata gång- och cykellösningar längs med Västerbronedfarten. Förslag till genomförande presenteras i detta ärende.

### **Befintlig situation**

År 2014 startade kontoret en utredning, som identifierade brister i utformningen av cykelbanan på Västerbronedfarten.

Första delen av sträckan är en ca 3,0 m bred enkelriktad cykelbana samt en smal ca 1,2 m yta för gående. Ytorna skils åt med en målad linje. På grund av nivåskillnader är det kraftigt nedförsbacke. På denna sträcka korsas Västerbronedfarten av två övergångsställen som leder mellan gång- och cykelbanan på Västerbron och Västerbroplan. Båda övergångsställena saknar hastighetssäkring. Linjeföringen för fordonstrafiken är mycket gynnsam samtidigt som utförsbacken möjliggör höga hastigheter.

Vid det södra övergångsstället passerar många cyklister som ska vidare västerut eller norrut på Kungsholmen. På morgonen stannar bilisterna i stor utsträckning för att släppa förbi cyklisterna. Utrymmet för cyklisterna för vänstersvängen mot övergångsstället är begränsat och de tvingas att bromsa in för att klara manövern. Kombinationen av fotgängare som korsar cykelbanan och andra cyklister som färdas rakt fram i hög hastighet, gör att trafiksituationen är både farlig och otrygg på platsen.



*Figur 2. Vy över det södra övergångsstället söderifrån. Övergångsstället saknar hastighetssäkring*



Figur 3. Vy över det södra övergångsställe t norrifrån

I höjd med Västerbroplan övergår den kombinerade gång- och cykelbanan till endast cykelbana och gående leds istället ner i Rålambshovsparken via en trapp. Trappan saknar handikappanpassning. I höjd med trappan ligger ett övergångsställe.

Här uppstår ofta konflikter då fotgängare kommer upp från parken utan att veta hur de ska placera sig på gång- och cykelbanan. Övergångsstället ligger mitt emot trappan, vilket gör att fotgängarna lockas att kliva rakt ut i cykelbanan. Det råder förvirring bland trafikanterna om huruvida cyklister eller fotgängare har företräde.

Eftersom gångbanan leds ner i Rålambshovsparken via en trapp är det svårt för personer med barnvagnar, rullatorer eller rullstolar att ta sig vidare längs stråket. Detta innebär att många väljer att fortsätta på cykelbanan, vars bredd inte tillåter fotgängare och cyklister att dela samma yta. Särskilt problematiskt blir det eftersom dessa fotgängare behöver extra utrymme samtidigt som cyklister ofta färdas i höga hastigheter förbi denna plats.





Figur 4. Vy över det norra övergångstället



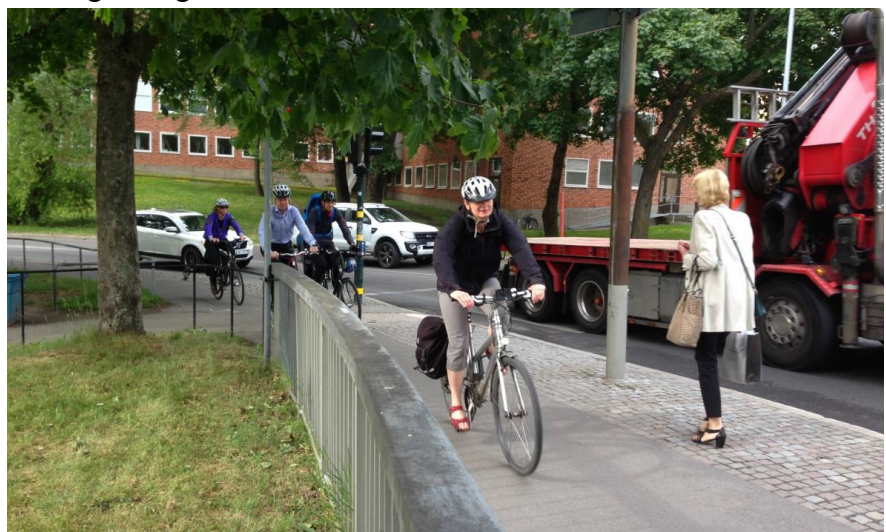
Figur 5. Vy över det norra övergångstället

Vid passagen under Lilla Västerbron gör cykelbanan ett par sidledsförskjutningar samtidigt som den smalnar av och kantas av stolpar och bropelare. Beläggningen är ojäm och med kraftigt tvärfall och sikten är dålig på grund av ljusförhållandena under bron. Sammantaget ger detta en obekväm och osäker färd för cyklisterna.



*Figur 6. Vy över cykelbanan i riktning mot Lilla Västerbron*

Cykelbanan ansluter till Gjørwellsgatan i en kurva och ansluts till cykelbanan som går längs med Gjørwellsgatan. Hastigheterna är ofta höga eftersom båda cykelbanorna kommer med utförsbackar. Särskilt problematiskt blir det eftersom ytorna för fotgängare är otydliga. En trappa leder ner till Rålambshovsparken, vilket gör att det finns korsande gångtrafik över cykelbanan. Trappan kommer upp precis i höjd med övergångstället över Västerbronedfarten, vilket gör att fotgängarna lockas att kliva rakt ut i cykelbanan när det är grön signal.



*Figur 7. Vy över cykelbanan vid Gjørwellsgatan*

### Ärendets beredning

Samråd med Kungsholmens stadsdelsförvaltning har skett i projektet. Stadsdelsförvaltningen planerar en upprustning i parken. Två befintliga trappor från Västerbronedfarten till parken är med i upprustningsplanen.

### Förslag till åtgärder

Mot bakgrund av de problem som identifierats föreslår kontoret följande förbättringar:

- Bredare gång- och cykelbanor
- Tydlig separering mellan cyklister och fotgängare
- Trafiksäkra och framkomliga korsningspunkter
- Bättre siktförhållanden
- Bättre körkomfort för cyklister
- Bättre tillgänglighet
- Genare sträckningar

Utformningen följer de prioriteringsprinciper som anges i Cykelplanen, Framkomlighetsstrategin, Översiktsplanen och Vägar och gators utformning (Trafikverket 2015).

Förslaget presenteras i sin helhet i bilaga 1. Bilaga 2 innehåller sektionerna.

### Bredare gång- och cykelbanor

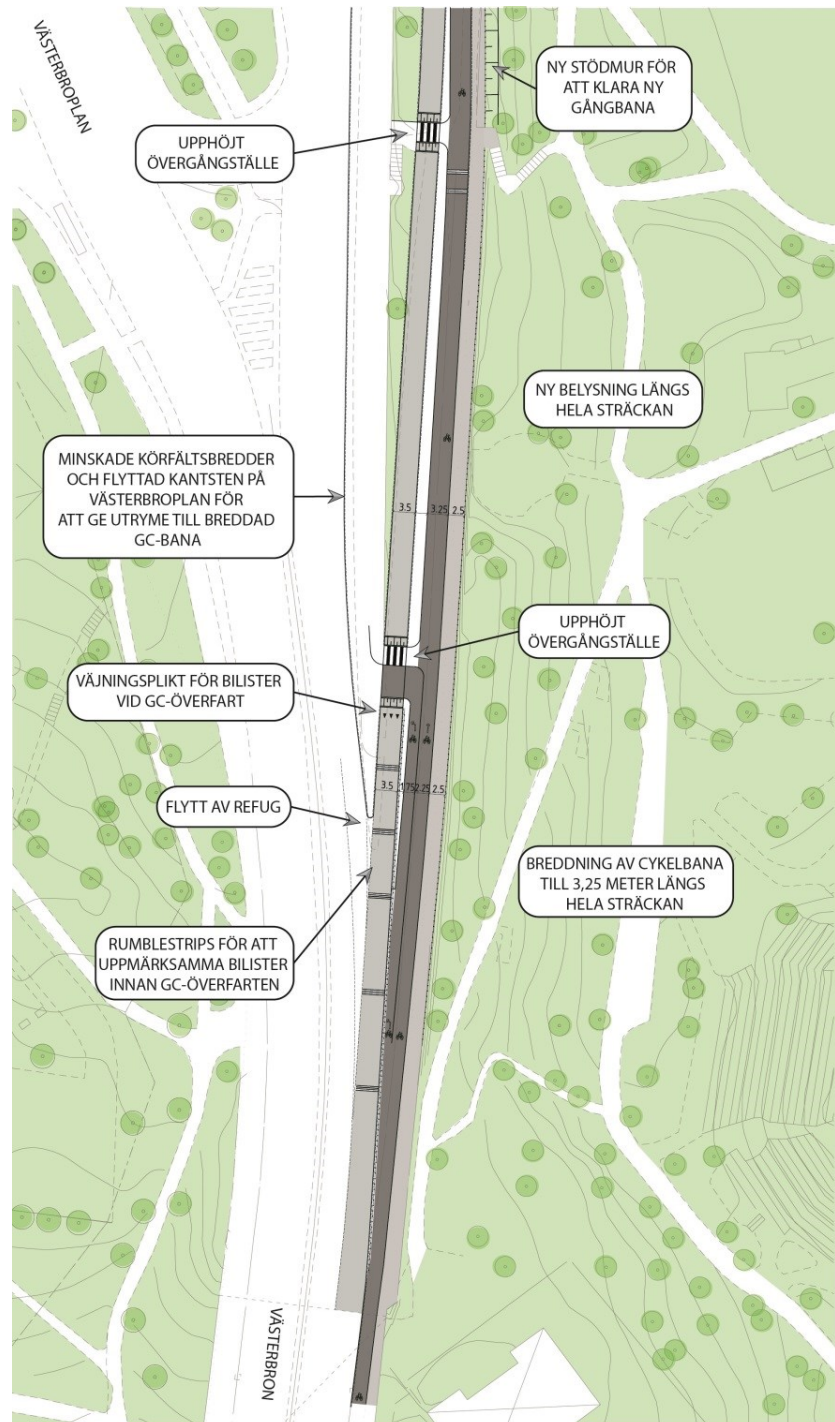
För att prioritera gång- och cykeltrafikens framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet omfördelas trafikytorna så att fordonstrafikens ytor minskas och gång- och cykelbanorna breddas. Cykelbanan breddas till 3,25 m och gångbanan breddas till mellan 2,25 och 2,5 m.

Under bron på en kort sträcka (ca 20 meter) smalnas cykelbanans bredd till 2,6 m på grund av att bropelarna skapar utrymmesbrist i gaturummet (se figur 9).

Strax norr om det norra övergångsstället övergår körbanan i nuläget till två körfält på en sträcka av ca 200 meter före korsningen med Gjørwellsgatan. För att skapa utrymme för en bredare gång- och cykelbana föreslås att ett körfält tas bort från Västerbronedfarten. Trafikbelastningen i Västerbronedfarten är måttlig, varför kontoret bedömer att en borttagning av ett körfält här inte kommer att medföra några större kapacitetsproblem. Kontoret undersöker dock en möjlighet att behålla två körfält på en 30-meters sträcka innan

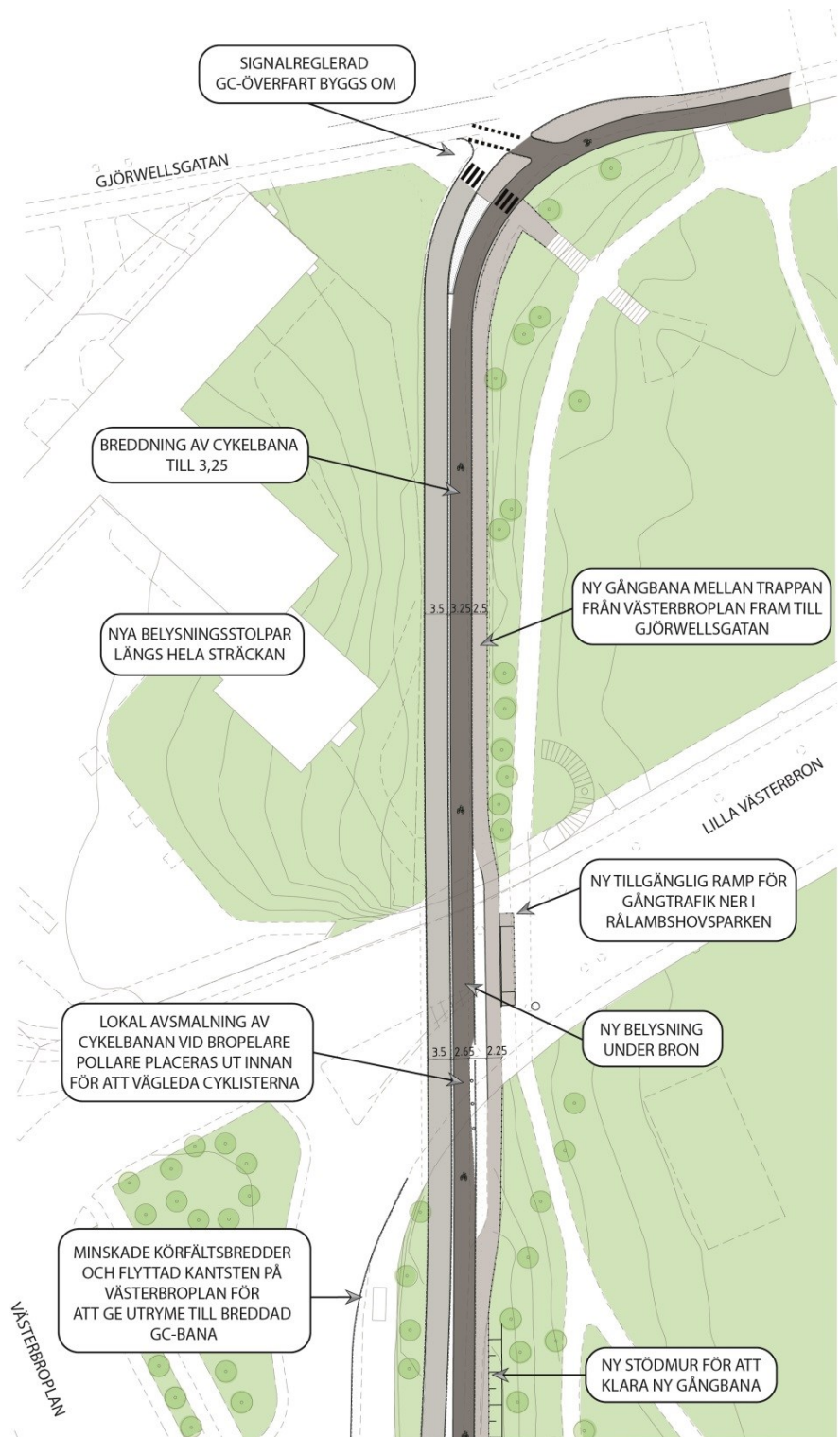


korsningen. Denna åtgärd kan minska risken för eventuella köer under rusningstider.



Figur 8. Skiss över delen av gång- och cykelbanan mellan Västerbron och det norra övergångsstället





Figur 9. Skiss över delen av gång-och cykelbanan strax efter det norra övergångsstället i riktning mot Gjørwellsgatan

**Tydlig separering mellan cyklister och fotgängare**

Gångbanan åtskiljs från cykelbanan med en målad linje/kantsten eller med smågatsten på vissa ställen. För att tydliggöra att fotgängarna har företräde föreslås bägge övergångsställen utformas med målningar på cykelbanan och att skyltningen tydliggörs. Samtidigt skapas utrymmen där fotgängarna kan vänta vid övergångsställena framför vänstersvängsfältet (södra övergångsstället) eller bredvid cykelbanan (norra övergångsstället).

**Trafiksäkra och framkomliga korsningspunkter**

Gående och cyklister ges företräde i korsningspunkter med Västerbronedfarten. Passagera görs upphöjda, körfältet för fordonstrafiken smalnas av och fordonstrafiken får väjningsplikt (se figur 8 och 9).

Passagera breddas upp för att göra det enklare för cyklisterna att manövrera cykeln så att de kan hålla en jämnare hastighet och samtidigt vara uppmärksamma på övriga trafikanter.

Ett tydligt vänstersvängsfält anläggs för att dela upp cyklister som ska svänga vänster mot Västerbroplan och cyklister som ska rakt fram. Cykelfälten görs tillräckligt breda för att undvika att cyklister kolliderar eller hakar i varandra (se figur 8).

Gång- och cykelbanan på Västerbroplan breddas också upp för att underlätta framkomligheten i anslutning till passagen av Västerbronedfarten.

**Bättre siktförhållanden**

Växtlighet som skymmer sikten vid det norra övergångsstället och trappan som leder till Rålambshovsparken tas bort för att skapa bättre siktförhållanden och en säkrare trafikmiljö.

**Bättre körkomfort för cyklister**

Beläggningen utförs så att den skapar bästa möjliga körkomfort för cyklisterna. Tvärfall anpassas till linjeföringen och cyklisternas hastigheter.

**Bättre tillgänglighet**

Gångbanan förlängs så att den ges samma sträckning som nuvarande cykelbana. Dessutom anläggs en ny koppling till Rålambshovsparken i form av en ny ramp så att personer med

barnvagn, rullator eller rullstol kan ta sig ner till parken utan att behöva använda trappan (se figur 9).

Tack vare de bredare gång- och cykelbanorna förbättras tillgängligheten för personer med rörelsehinder.

## **Konsekvenser**

### **Motorfordonstrafiken**

I stort är påverkan på motorfordonstrafikens framkomlighet marginell med borttagningen av ett körfält på Västerbronedfarten. Borttagningen av ett körfält kan dock skapa köer på nedfarten under rusningstider men detta problem bedöms att lösas via att en del av biltrafikanter kan välja vägen via Gjörwellsgatan. För närvarande tittar kontoret på en möjlighet att behålla två körfält på en 30-meters sträcka innan korsningen med Gjörwellsgatan, vilket kan minska risker med bilköer under rusningstider.

### **Landskapsbilden**

Förslaget innebär att breddningen av gång- och cykelbanan längs Västerbronedfarten sker inom befintliga trafikytor varför det inte får några negativa konsekvenser för landskapsbilden.

Åtgärderna innebär en uppfräschning av beläggingsmaterial och möjligheter att byta ut föråldrad vägutrustning såsom räcken och belysning.

### **Ekonomi**

Projektet är inrymt inom nämndens investeringsplan åren 2016 och 2017. Utgiften beräknas uppgå till ca 16,0 mnkr. Projektet har av trafikverket beviljats en statlig medfinansiering om 47 %, vilket innebär en nettoutgift för staden om ca 8,5 mnkr. Merparten av utgiften avser byggnation av gång- och cykelvägen. En mindre del avser ny belysning och konstruktionsarbete på bron, då flytt av räcke krävs för att cykelbanan ska kunna breddas.



|                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| Utredning och projektering         | 1 400 000         |
| Byggherrekostnader och bygglösning | 1 100 000         |
| Entreprenad                        | 10 300 000        |
| Oförutsett                         | 3 200 000         |
| <b>Summa brutto</b>                | <b>16 000 000</b> |
|                                    |                   |
| Statlig medfinansiering            | 47%               |
| <b>Summa netto</b>                 | <b>8 500 000</b>  |

Den tillkommande driftskostnaden med utökade gång och cykelbanor beräknas till ca 20 000 kr per år.

Kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 0,2 mnkr för 2017, och för helt år från och med 2018 med cirka 0,4 mnkr. Beräkningen har gjorts med en avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent. Kostnaden minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2018 avser cirka 0,3 mnkr avskrivningar och 0,1 mnkr intern ränta.

### Tidsplan

Framtagande av handlingar pågår. Vid beslut i nämnd kan entreprenaden startas till hösten år 2016. Projektet planeras att färdigställas år 2017.

### Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner genomförande av gång- och cykelåtgärder på Västerbronedfarten till en beräknad utgift om ca 16 mnkr.

### Slut

### Bilagor

1. Översikt
2. Sektioner