

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 26 209

**Till**  
Trafiknämnden  
2018-06-14

## **Trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen. Inriktningsbeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslut för trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen till en utgift om cirka 15 mnkr.

Jonas Eliasson  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafiksäkerheten i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen är bristfällig. Det finns också brister i utformningen av cykelstråket från Badstrandsvägens påfart.

Kontoret föreslår trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen med två upphöjda övergångsställen, en breddning av den norra gångbanan eller eventuellt bägge gångbanor på Badstrandsvägen och på östra sidan av Essingenringen, samt en ny cykelkoppling mellan Badstrandsvägens påfart och Essingeringen norr om korsningen. Vissa gestaltningsåtgärder föreslås i Broparken, eftersom den nya cykelkopplingen tar en del av parkytan i anspråk och därmed påverkar parkens utformning.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 209  
Växel 08-508 27 200  
jevgenija.palin@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Projektet planeras att genomföras år 2019 med en uppskattad utgift om ca 15 mnkr.

### Bakgrund

2018 startade stadsbyggnadskontoret ett planarbete gällande utvecklingen av området vid den norra spetsen på Stora Essingen, längs med vattnet vid tvärbanestationen Stora Essingen. Området kommer att utvecklas med nya bostäder och kontor. Områdesutvecklingen bidrar till fler boende på ön, vilket också ställer högre krav på trafiksystemet.



Figur 1. Orienteringskarta. Norr är uppåt i bilden.

Korsningen Badstrandsvägen - Essingeringen ligger på Stora Essingen i anslutning till tvärbanan. I korsningen rör sig många gående mellan tvärbanan och busshållplatserna. Busshållplatsernas läge väster om korsningen orsakar vibrationer och buller för boende i området. Ytan på trottoaren för dem som står och väntar på bussen är smal. Situationen vid hållplatserna bidrar till en låg trafiksäkerhet och framkomlighet på gångbanorna. Sedan länge finns det önskemål från boende i området om att se över placeringen av hållplatserna på Badstrandsvägen och om att bredda trottoarerna vid

hållplatserna. Hastighetssäkring av övergångsställen saknas. Sommaren 2017 skedde en dödsolycka i korsningen i närheten av busshållplatsen på Badstrandsvägen.

Via korsningen går två cykelpendlingsstråk i riktning mot Alvik, ett från Kungsholmen och ett från Stora Essingens avfart öster om korsningen. På Essingeringen mellan Gamla Essinge Broväg och gång- och cykelbron mot Alvik färdas cyklister i blandtrafik. Badstrandsvägens påfart österifrån innehåller en gång- och cykelbana, som övergår till en gångbana innan korsningen samt en cykelbana som saknar en anslutning till Essingeringen. Vid flera tillfällen har trafikkontoret kontaktats av cyklister om att förbättra kopplingen från Stora Essingens avfart till gång- och cykelbron mot Alvik.

Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafik-säkerheten i korsningen Badstrandsvägen-Essingeringen för gående och cyklister.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen, Arriva och trafikförvaltningen vid Stockholms läns landsting.

### **Befintlig situation**

#### **Essingeringen**

Enligt flödeskartan från 2014 trafikeras 6500 fordon/dygn Essingeringen mellan Gamla Essinge Broväg och korsningen med Badstrandsvägen. Essingeringen norr om korsningen trafikeras av 200 fordon/dygn. Idag trafikeras sträckan fram till korsningen av 800 cyklister/-dygn under högsäsong. När kv Primus på Lilla Essingen samt kv Ångtvätten och kv Tvålen, i närheten om tvärbanan på Stora Essingen, kommer att utvecklas bedöms antalet gående och cyklister öka på denna sträcka.

Essingeringen mellan Gamla Essinge Broväg och Alviksbron är utpekade som pendlingsstråk i stadens Cykelplan och utgör en viktig länk mellan Alvik och Kungsholmen/innerstaden. På grund av utrymmesbrist i gatan sker cykling på denna sträcka i blandtrafik.

Gamla Essinge Broväg trafikeras av cyklister på enkelriktade cykelbanor, som avslutas före korsningen med Essingeringen.



*Figur 2. Essingeringen i riktning mot korsningen med Badstrandsvägen*

Körbanan mellan Gamla Essinge Broväg och Badstrandsvägen är ca 9 m bred. Gångbanorna på sträckan är smala och bredden varierar mellan 1,25 och 1,5 m.

Norr om korsningen byter Essingeringen karaktär. Körbanan mellan gång- och cykelbron mot Alvik och Badstrandsvägen är 5,8 m bred. Gångbana finns bara på östra sidan och är 1,5 m bred. På grund av den otydliga utformningen och skyltningen för cykeltrafik som kommer från Badstrandsvägens tillfart cyklar cyklister mot Alvik ofta på den smala gångbanan.



*Figur 3. Essingeringen efter korsningen med tvärbanans perrong och gång- och cykelbro på högra sidan*

### **Stora Essingens avfart**

Badstrandsvägens östra anslutning trafikeras av 6100 fordon/dygn.

Den dubbelriktade gång- och cykelbanan längs med Stora Essingens avfart ansluter till korsningen österifrån och löper norrut längs med Essingeringen i blandtrafik fram till cykelbron vid tvärbanan och vidare mot Alvik. Separering mellan gående och cyklister saknas.

På bilderna nedan visas nedre delen av Badstrandsvägen med en kombinerad gång- och cykelbana som är ca 3 m bred.



*Figur 4 och 5 . Gång- och cykelkopplingar längs Essingeledens avfart.*

### **Badstrandsvägen och korsningen**

Badstrandsvägen väster om korsningen trafikeras av 3400 fordon/dygn. I anslutning till korsningen finns det busshållplatser för stomlinje 1 och för buss 56 på vardera sidan om vägen. Gångbanorna är 1,25 m breda. Vädskydd och väntyta vid hållplatser saknas i båda riktningar. Detta leder till att gående som passerar väntande bussresenärer tvingas kliva ut i körbanan.

Norr om korsningen ligger en hållplats för tvärbanan. Det finns två skolor på ön sydväst om utredningsområdet. Många barn använder hållplatsen på morgonen på vägen till Franska skolan, som ligger på Vänskapsvägen. När barnen går från tvärbanan går de på övergångsstället norr om korsningen. På vägen till busshållplatsen, och på vägen från bussen till tvärbanan korsar de även övergångsstället väster om korsningen.

Övergångsstället på Stora Essingens avfart öster om korsningen är långt och sikten är dålig.



Figur 6 . Det är mycket smala gångbanor vid busshållplatserna längs Badstrandsvägen.

### **Broparken**

Närmast korsningen ligger en park som utgör en utsiktsplats. Parken är kantad av pelarekar mot torg och gata och de utgör en rumslig gräns för både entrétorget och parken. Parken har låg användning och ser ganska ödslig ut.

På bilder visas parkens sittplatser, som har trafiken i ryggen vilket av vissa upplevs som otryggt. Den andra bilden visar entrétorgets cykelparkering som också är plats för snöupplag vintertid.



Figur 7 och 8. Parkens ödliga ytor med sittplatser och cykelparkeringar

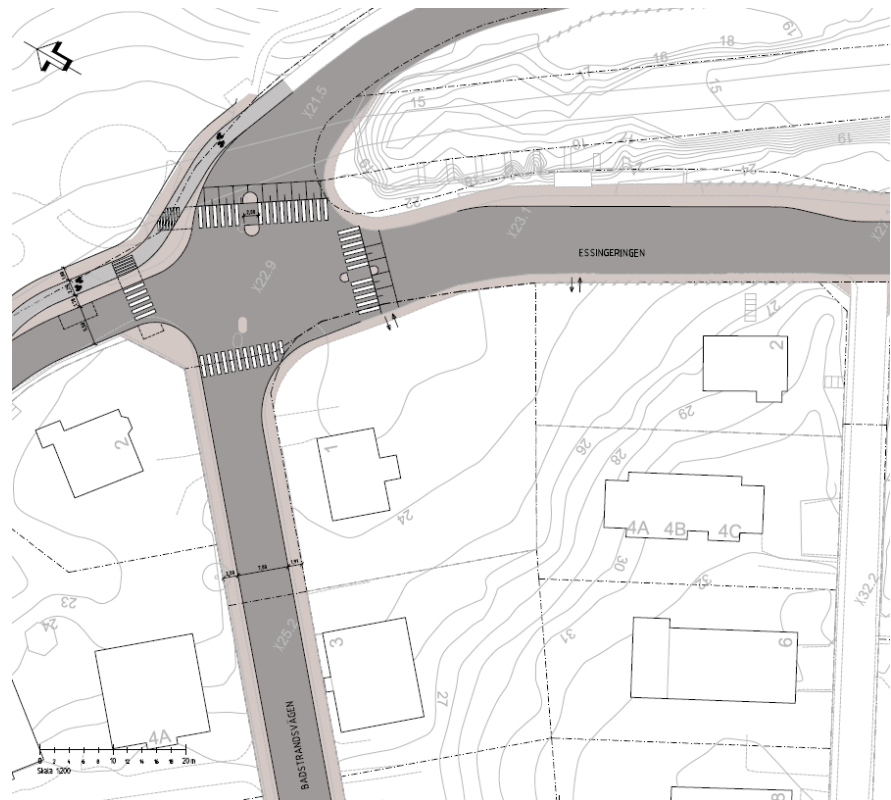


Figur 9. Entrén till Tvärbanans station upplevs inte så inbjudande med murar i rå betong.

### Förslag till åtgärder

Trafikkontoret har utrett hur situationen för cyklister och fotgängare på Essingeringen och i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen kan förbättras. I ett tidigt skede var projektets inriktning att förbättra trafiklösningen för cykel för bägge pendlingsstråken. Efter en genomförd utredning har dock lösningen med cykelbana på Essingeringen avfärdats eftersom det inte bedöms möjligt att inrymma en förbindelse av tillräckligt god standard. Även möjligheten till ny placering av hållplatserna har studerats. Utredningen har visat att förflyttningen av en av hållplatserna till Essingeringen leder till en försämrad säkerhet och tillgänglighet för resenärer. Andra komplikationer är att det finns utfarter från fastigheter och att lutningen på Essingeringen före korsningen är 10 %.

Kontoret föreslår ett paket av åtgärder i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen och på de omgivande ytorna. Åtgärderna består av trafiksäkerhetsåtgärder, cykelförbättrande åtgärder, framkomlighetsåtgärder för cyklister och gående samt gestaltningsåtgärder. En översikt av de föreslagna åtgärderna visas i figur 10 och Bilaga 1.



Figur 10. Skiss över planerade åtgärder i korsningen och omgivande ytor

### Trafiksäkerhetsåtgärder

Kontoret föreslår att två övergångsställen i korsningen hastighets-säkras. Övergångsstället på Essingeringen söder om korsningen och övergångsstället på Badstrandsvägen öster om korsningen föreslås höjas upp med hjälp av en bussvänlig ramp (platågupp). Det västra övergångsstället över Badstrandsvägen flyttas fram 2 m för att förbättra sikten på övergångsstället när bussar i norrgående riktning står vid hållplatsen på Badstrandsvägen (se figur 10)

Trottoarer på Badstrandsvägen mellan korsningen med Essingeringen och Norrskogsvägen breddas med 0,5 m på varje sida eller med 1 m på norra sidan. Den norra trottoaren trafikeras av gångtrafiken mellan tvärbanan och ön.

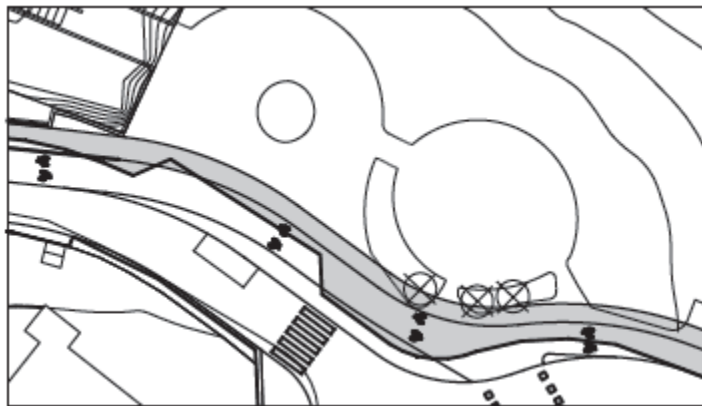
### Tillgänglighetsåtgärder

Den östra gångbanan (mot vattnet) på Essingeringen breddas och förses med ny parkbelysning. Denna gångbana ligger på sidsidan och används i högre utsträckning av gående. Samtidigt breddas även den smala gångbanan norr om korsningen, dvs mellan korsningen och gång- och cykelbron mot Alvik.



### Cykelåtgärder

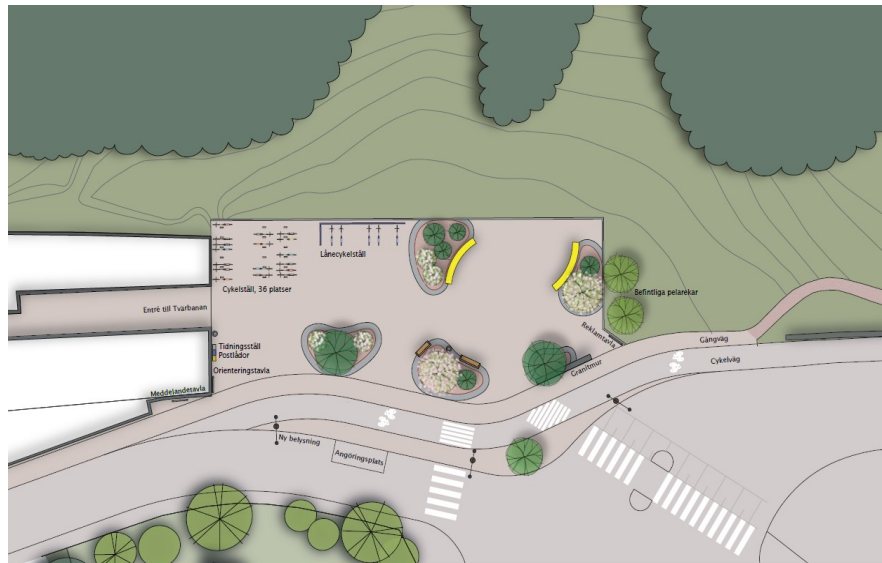
Den befintliga gång- och cykelbanan i den nordöstra delen av korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen, som övergår till en gångbana vid muren, föreslås kompletteras med en fortsatt cykellösning fram till Essingeringen. Gång- och cykelbanan delas upp. Den nya cykelbanan löper i förslaget vidare längs med parken och ansluts till körbanan efter övergångsstället på Essingeringen norr om korsningen. För att rymma in cykelbanan måste det göras ingrepp i parkens ytor.



Figur 11. Den nya gång- och cykelförbindelsen vid parken. En del av parkytan tas i anspråk

### Gestaltningåtgärder

Broparken får en ny utformning. En omsluten utformning med två cirkulära ytor kommer att ersättas med en stilren utformning i en perpendikulär form, med en större öppenhet både mot gatan och utsikten. Den bristfälliga belysningen kommer att förbättras. Omfattningen av åtgärderna i parken kommer att studeras vidare och presenteras i samband med genomförandebeslutet. (se figur 12 och Bilaga 2).



Figur 12. Illustration över Broparken och den nya gång- och cykellösningen

### Konsekvenser av de planerade åtgärderna

De föreslagna åtgärderna förbättrar viktiga funktioner för oskyddade trafikanter i trafikmiljön.

Trafiksäkerheten i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen kommer att förbättras med de nya ramperna i de två mest trafikerade tillfarterna.

Sikten vid ett övergångsställe kommer att förbättras i samband med stående bussar genom att övergångsstället flyttas längre fram från busshållplatsen.

Den breddade gångbanan på Essingeringens östra sida fram till gång- och cykelbron ökar fotgängarnas säkerhet och framkomlighet.

Den stökiga miljön vid hållplatserna på Badstrandsvägen förbättras. Med den bredare trottoaren vid hållplatsen i riktning mot ön eller eventuellt vid bägge hållplatserna kommer säkerheten och framkomligheten för resenärer och förbipasserande att avsevärt förbättras.

Cykelförbindelsen mellan stråket på Stadshagens avfart och Alviksbron förbättras med den nya dragningen av cykelbanan i korsningen.

Den idag ganska ödsliga parken får en ny utformning och gestaltning med öppnare ytor både mot gatan och utsikten mot vattnet samt en starkare belysning. Den ökade trivseln i parken skapar en bättre upplevd trygghet.

## **Ekonomi**

Enligt kontorets bedömning beräknas utgiften för de föreslagna åtgärderna uppgå till ca 15 mnkr. Utredningskostnaden av den totala budgeten är 0,3 mnkr. Den uppskattade kostnaden för projekteringen innan genomförandebeslutet är ca 0,5 mnkr. Projektet beräknas kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,9 mnkr från och med 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## **Tidplan**

Ett genomförandebeslut planeras till hösten 2018. Genomförandet av projektet planeras 2019 och slutföras till slutet av året.

## **Jämställdhetsanalys**

De planerade åtgärderna i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen bedöms att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående, cyklister och bussresenärer.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Parkens nya utformning med en förbättrad belysning kommer att öka trygghetskänslan, vilket är särskilt viktigt för kvinnor och barn.

Åtgärderna bidrar också till att barn och personer med nedsatt funktionsförmåga får större möjlighet att röra sig på sina egna villkor eftersom bredderna på gång- och cykelytorna kommer att öka.

## **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslutet avseende trafiksäkerhetsåtgärder i korsningen Badstrandsvägen-Essingeringen och på omgivande ytor till en utgift om 15 mnkr.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Bilaga 1. Översikt
2. Bilaga 2. Broparken