

**Handläggare**  
Jevgenija Palin  
08-508 26 209**Till**  
Trafiknämnden  
2019-06-13

## **Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron. Inriktningsbeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering av cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron upp till ca 2,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till cirka 33 mnkr.

Fredrik Alfredsson  
T.f. FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefJenny Carlsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är utpekade som huvudstråk i cykelplanen och utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms strand, Fleminggatan och Drottningholmsvägen. Mariebergsgatan-Igeldammsgatan har potential som länk i relationen Solna/Sundbyberg-Hornstull/Liljeholmen. Gatorna saknar idag cykelinfrastruktur och cyklingen sker i blandtrafik. En fördjupad studie har visat att även korsningen Mariebergsgatan - Drottningholmsvägen har brister gällande framkomlighet och säkerhet för både gående och cyklister.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 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

Trafikkontoret studerade flera förslag på cykellösningar på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan, som utvärderades mot varandra med hänsyn till borttagna parkeringsplatser, framkomlighet, trafiksäkerhet m.m. Nu föreliggande förslag bedöms ge bäst funktion för gång- och cykeltrafikanterna och minst negativ påverkan för övriga trafikslag.

Projektets utgift bedöms till ca 33 mnkr. Projektets byggstart planeras till hösten år 2020 och färdigställande planeras till hösten 2021.

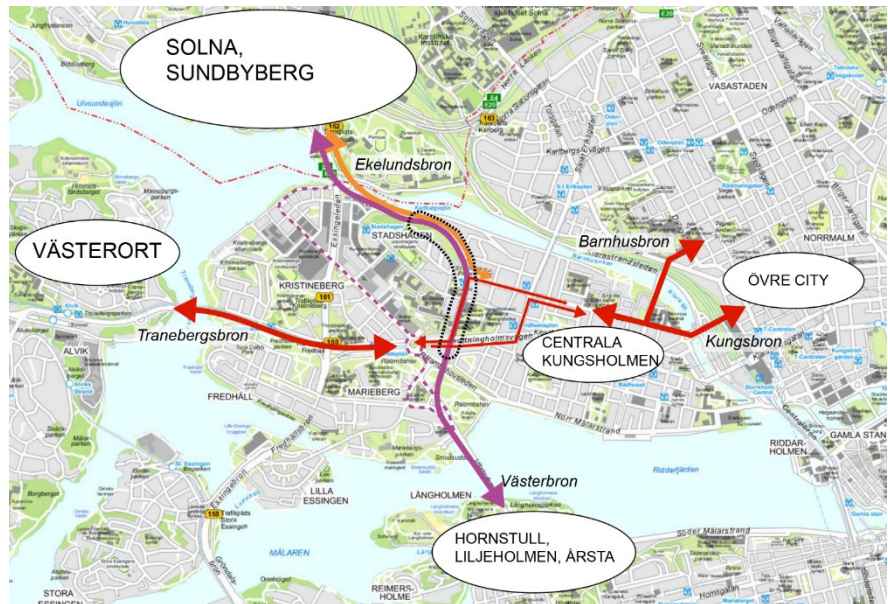
### **Bakgrund**

Trafikkontoret genomför i enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla. Av kommunfullmäktiges budget följer vidare att under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder.

Genom investeringar i utbyggnad och ombyggnad av pendlingsstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

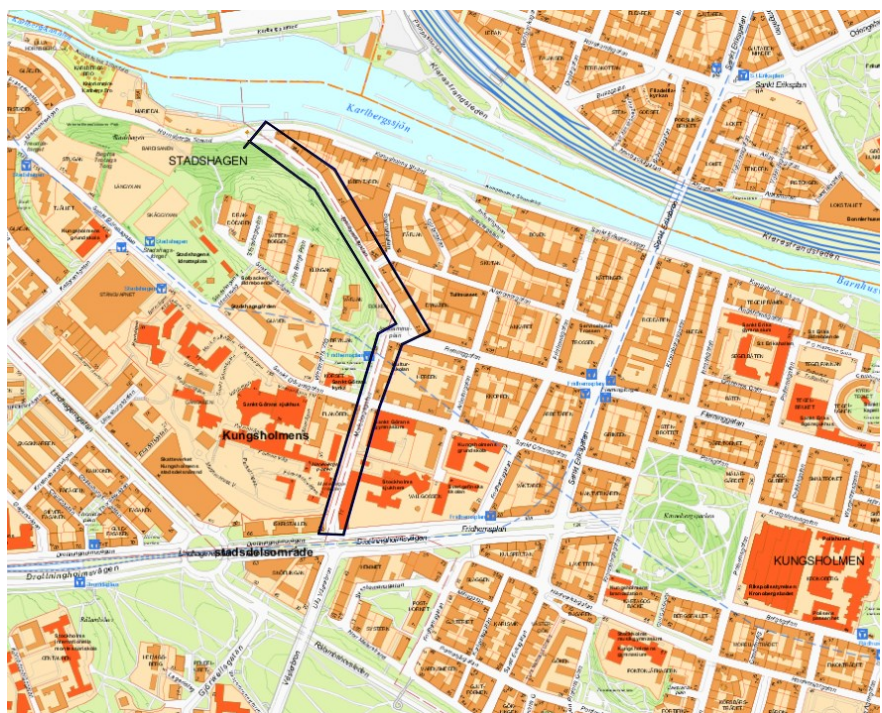
En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. I det arbetet kan ett ökat utrymme ges för exempelvis åtgärder på huvudstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och till olika målpunkter.

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är utpekade som huvudstråk i cykelplanen och utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms strand, Fleminggatan och Drottningholmsvägen. Mariebergsgatan-Igeldammsgatan har potential som länk i relationen Solna/Sundbyberg-Hornstull/Liljeholmen. Mariebergsgatan fyller även en viktig funktion i relationen mellan centrala Kungsholmen/övre City och Västerort/Södermalm medan Igeldammsgatan kopplar mellan centrala Kungsholmen och Solna/Sundbyberg. Gatorna saknar idag cykelinfrastruktur, och cykling sker i blandtrafik.



Figur 1. Sträckans funktion för viktiga pendlingsrelationer.

Trafikkontoret har därför undersökt möjligheten att förse Mariebergsgatan och Igeldammsgatan med cykelinfrastruktur för att göra det enklare och säkrare att cykla på sträckan. En fördjupad studie har gjorts för korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron.



Figur 2. Utredningssträcka

### Angränsade projekt

Både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan angränsar till detaljplaneområdet för Stadshagen (se figur 3). Detaljplanen innebär att Stadshagen utvecklas med nya lägenheter, en grundskola och fem nya förskolor. Detta kommer att utveckla stadslivet i området och öka trycket på kringliggande gatusystem. Planen är att Sankt Göransgatan ska utvecklas till ett sammanhållet stads- och gaturum med kommersiella lokaler i bottenvåningarna. Ny bebyggelse planeras längs Hornsbergs strand och i samband med detta en ombyggnation av gatan. Den nya dubbelriktade gång- och cykelbanan på Hornsbergs strand kommer fortsatt att ligga på norra sidan av gatan, men den breddas för att möjliggöra separation av gående och cyklister.

Intill Igeldammsgatans anslutning till Fleminggatan planeras två nya punkthus med lokaler i bottenvåningarna, tillsammans med en ny gestaltning av det befintliga torget.



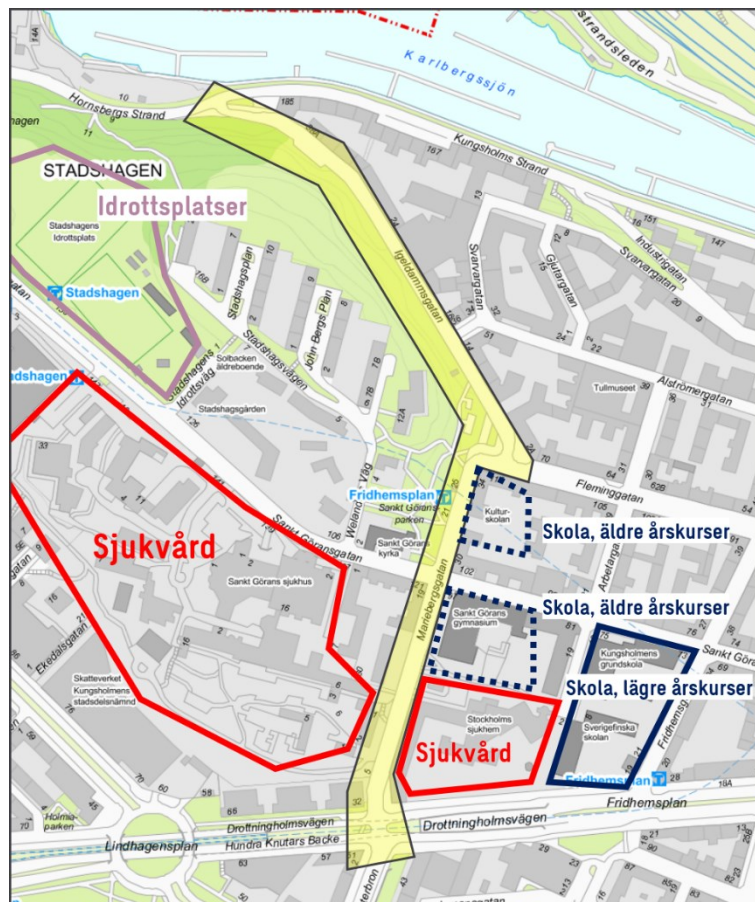
Figur 3. Angränsade projekt

Entreprenaden av det föreslagna projektet kommer att pågå samtidigt med entreprenaden av exploateringsprojekt. Samarbete gällande samordningen av bägge projekt pågår.

### Befintlig situation

Både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är som mest 18 m breda, men har olika funktioner. Mariebergsgatan klassas som ett huvudnät och uttryckningsnät för räddningstjänsten och Igeldammsgatan utgör ett lokalnät och uttryckningsnät. Igeldammsgatans nuvarande framkomlighetsstandard når inte upp till räddningstjänstens anspråk på höga hastigheter vid utryckning. Det är trångt för fordon att mötas och gatan har ett flertal stora fartgupp.

Norra Igeldammsgatan lutar ner från Alströmergatan mot Hornsbergs strand och Mariebergsgatan lutar i den södra delen mot Drottningholmsvägen.

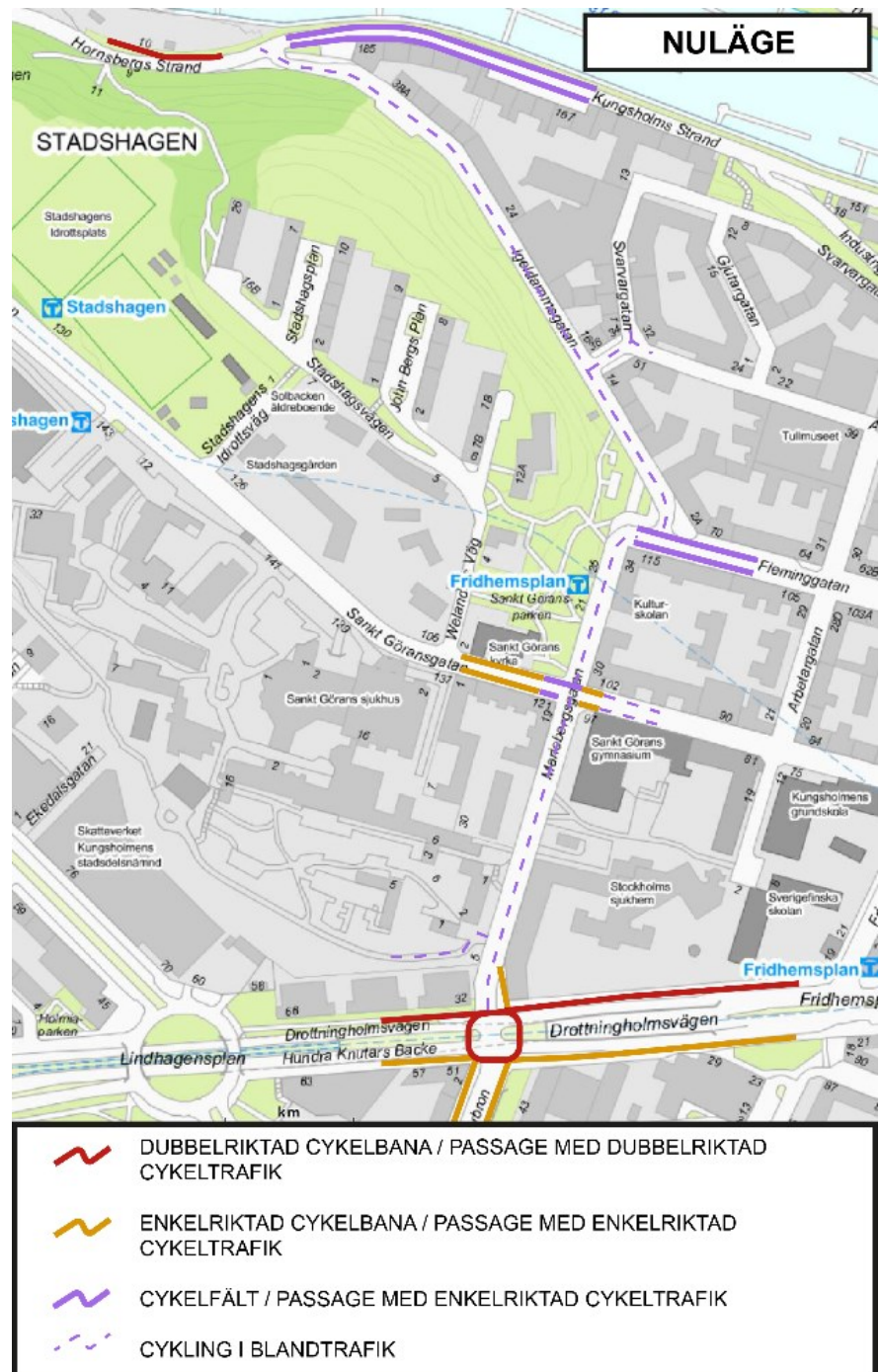


Figur 4. Viktiga målpunkter omkring utredningsområdet.

I figur 4 syns det att i anslutning till Mariebergsgatan ligger många viktiga målpunkter, som sjukhus och skolor medan Igeldammsgatan är omgiven av bostäder och ett parkområde.

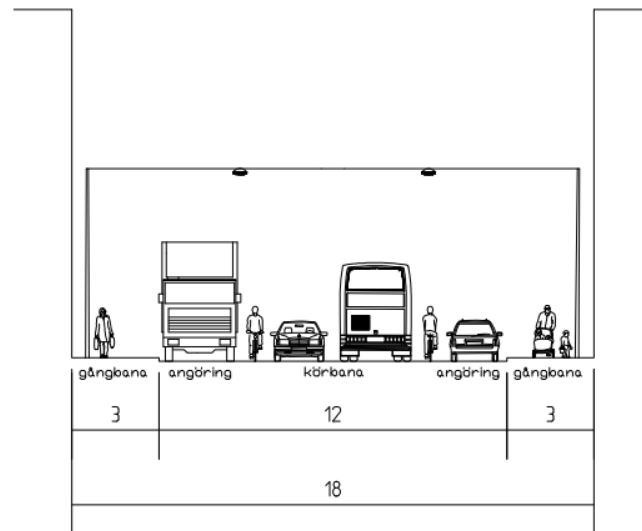
**Mariebergsgatan**

Mariebergsgatan trafikeras av ca 3 500 fordon/dygn, ca 3 400 cyklister/dygn och av ca 3 500 fotgängare/dygn. Längs med Mariebergsgatan finns 43 parkeringsplatser, en parkeringsplats för rörelsehindrade (RH), en på- och avstigningsplats samt en busshållplats i varje riktning vid tunnelbanan, i norra delen av gatan. Gatan saknar idag cykelinfrastruktur och cykling sker i blandtrafik.



Figur 5. Befintlig cykelinfrastruktur i anslutning till utredningssträckan

Södra delen av Mariebergsgatan ansluts till Drottningholmsvägen där det finns befintliga cykelbanor. I mitten av sträckan korsas Mariebergsgatan av Sankt Göransgatan, som har enkelriktade cykelbanor väster om korsningen. Öster om korsningen fortsätter cykelbanor en kort sträcka och vidare färdas cyklisterna i blandtrafik. Norra delen av Mariebergsgatan ansluter till Fleminggatan som har enkelriktade cykelfält.

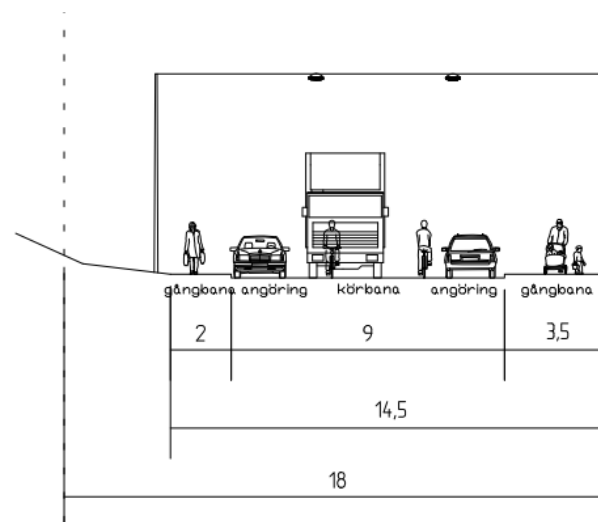


Figur 6. Ungefärliga mått för nuvarande sektion på Mariebergsgatan

### Igeldammsgatan

Igeldammsgatan trafikeras av ca 2 700 fordon/dygn, ca 1 500 cyklister/dygn och ca 1 800 fotgängare/dygn. Totalt innehåller gatan 104 parkeringsplatser, 6 lastplatser, 2 RH-platser, 2 MC-platser samt en på- och avstigningsplats.

Gatan saknar idag cykelinfrastruktur och cykling sker i blandtrafik.



Figur 7. Ungefärliga mått för nuvarande sektion på Igeldammsgatan

Den södra delen av Igeldammsgatan ansluter till Fleminggatan som har befintliga cykelfält och den norra delen ansluter till Hornsbergs strand. Väster om korsningen finns en dubbelriktad cykelbana på norra sidan om gatan och öster om korsningen finns enkelriktade cykelfält på Kungsholms strand (se figur 5).



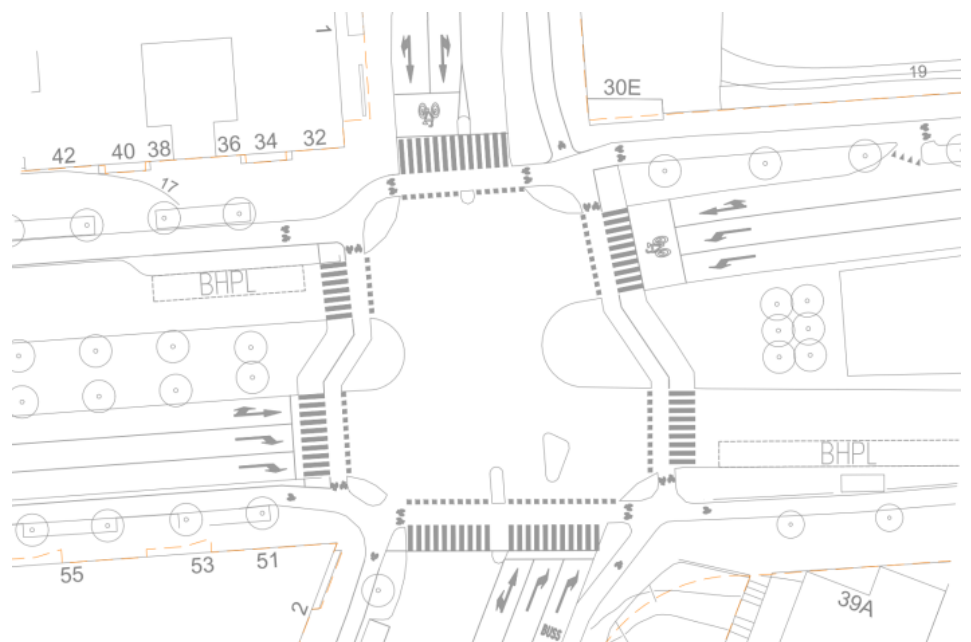
Igeldammsgatan har flera farthinder i form av två gupp, ett upphöjt övergångsställe vid Alströmergatan och en upphöjd korsning vid Hornsbergs strand med bussvänliga ramper.

Skyltad hastighet är 30 km/h på båda gatorna, med ett undantag på södra delen av Mariebergsgatan som är skyltad till 40 km/h. Båda gatorna har en linspänd belysning mellan stolpar och fasader.

### **Korsningen Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen**

I samband med de planerade åtgärderna på Mariebergsgatan studerades även korsningen Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron. Korsningen är del av ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Pendlingsstråket löper både längs med Drottningholmsvägen och på Lilla Västerbron söder om korsningen. På Drottningholmsvägen sker cykling på dubbelriktade cykelbanor på norra sidan av gatan och på en enkelriktad cykelbana söder om gatan.

Lilla Västerbron innehåller enkelriktade cykelbanor, som har en koppling till Drottningholmsvägen. Korsningen trafikeras av stombusslinje 1 och 4 öster och söder om korsningen och av lokala busslinjer väster om korsningen. Korsningen Mariebergsgatan - Drottningholmsvägen påverkar framkomligheten på både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan.



*Figur 8. Nuvarande korsningsutformning*

Antalet svängande fordon i korsningen har studerats under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme. Det totala flödet var något större under förmiddagen då följande trafikmängder uppmättes (avrundat till närmsta 50-tal);

- Antal gående: 650
- Antal cyklister: 900
- Antal bussar: 150
- Antal övriga motorfordon: 1 450

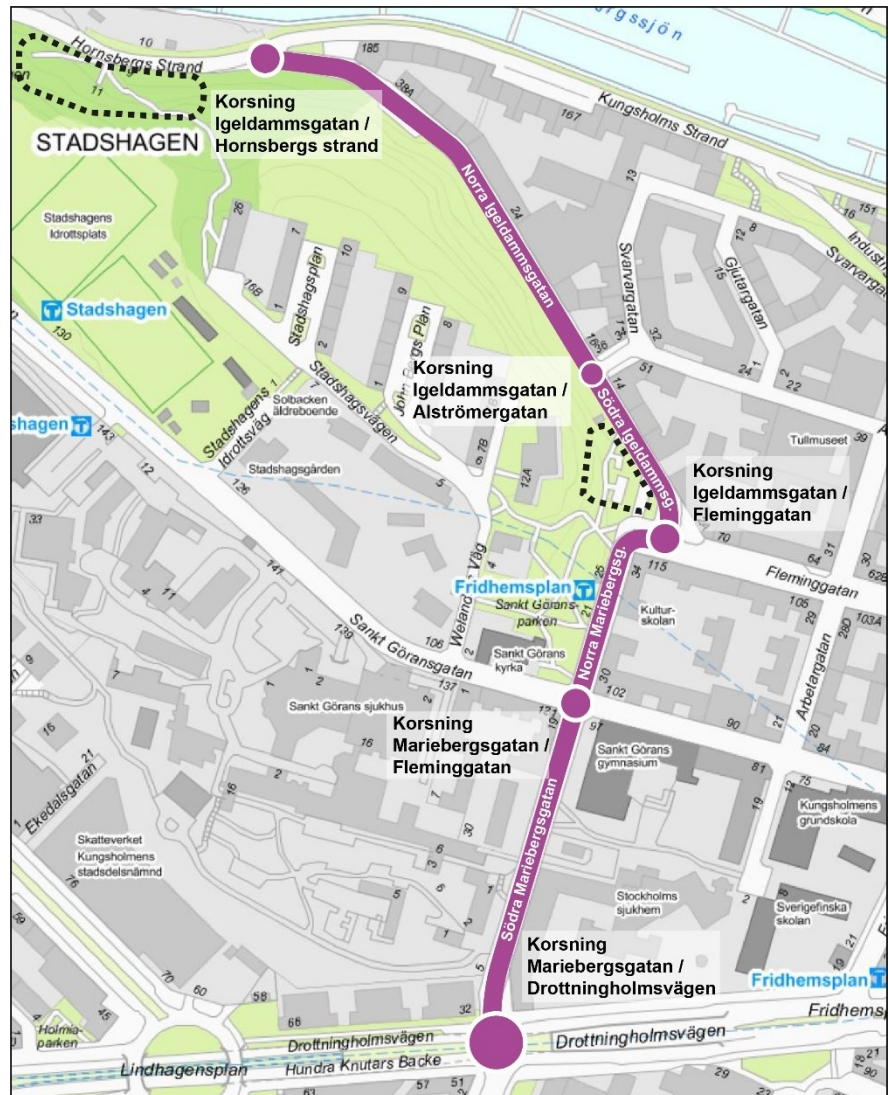
Sett till antalet individer är bussresenärer den största trafikströmmen och 90 % av bussresenärerna färdas mellan Lilla Västerbron och Drottningholmsvägens östra del. Under förmiddagens maxtimme sker 133 bussrörelser i denna relation. Motsvarande siffra för eftermiddagen är 124.

För cyklister är förmiddagens största flöde från Lilla Västerbron och österut på Drottningholmsvägen. Eftermiddagens största cykelflöde går från Mariebergsgatan till Lilla Västerbron.

För övriga motorfordon är förmiddagens största flöde från Lilla Västerbron och österut på Drottningholmsvägen. Eftermiddagens största motorfordonsflöde är från Drottningholmsvägens östra del till Lilla Västerbron.

### **Problembeskrivning**

Både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan har trafiksäkerhetsbrister och framkomlighetsproblem för cykeltrafikanter.



Figur 9. Igeldammsgatans och Mariebergsgatans norra och södra delar, med korsningspunkter emellan.

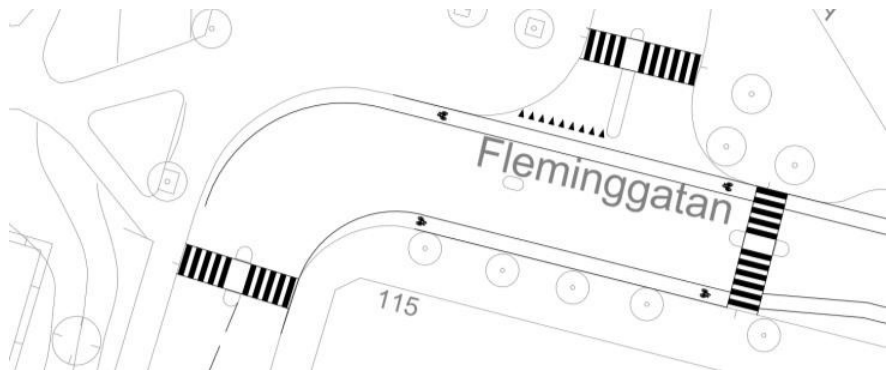
I södra delen av Mariebergsgatan trängs cyklister mellan uppställda och omkörande bilar. Vingelmån saknas i uppförsbacke och tryggt avstånd till uppställda bilar saknas i nedförsbacke. Övergångsstället vid Stockholms sjukhem saknar hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning.

I norra delen av Mariebergsgatan saknar de två övergångsställena vid hållplatsen hastighetssäkring. Många gående passerar dessa övergångsställen på väg till eller från hållplatserna och tunnelbanan. Gångbanorna är smala vid de befintliga väderskydden.



*Figur 10. Vy över Mariebergsgatan vid Sankt Göransgatan i riktning mot Drottningholmsvägen. Cyklister trängs tillsammans med biltrafiken*

I korsningen Mariebergsgatan-Fleminggatan saknas en genkoppling mellan Mariebergsgatan och Igeldammsgatan för cyklister. Cykelfälten är smala och det uppstår trånga situationer i Fleminggatan's kurva mellan cyklister och biler.



*Figur 11. Skiss över befintlig korsning Fleminggatan - Mariebergsvägen*

Det finns framkomlighetsproblem i den norra tillfarten i korsningen och längs med Fleminggatan. Korsningsutformningen behöver prioritera detta flöde.

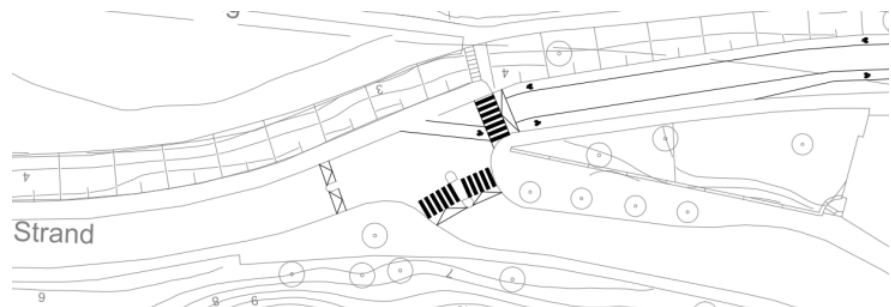
Det är otydligt var cyklister ska placera sig vid vänstersväng mot Igeldammsgatan, vilket skapar otrygghet.



*Figur 12. Korsningen med vy mot öster. Cyklist från Mariebergsgatan i färd att svänga vänster.*

I södra delen av Igeldammsgatan trängs cyklister mellan omkörande och uppställda bilar. I norra delen håller bilar och cyklister olika hastighet i uppforsbacken, vilket ökar risken för påkörning av cyklister. I nedforsbacken riskerar cyklister att träffas av uppslagna bildörrar. Det uppstår även risk för olyckor på grund av backande bilar vid tvärställd bilparkering.

I korsningen Hornsbergs strand-Igeldammsgatan efterlevs sällan högerregeln. Den diagonala cykelpassagen mellan cykelbanan på Hornsbergs strand och cykelfältet öster om korsningen ligger ogent för cyklister som ska upp mot Igeldammsgatan.

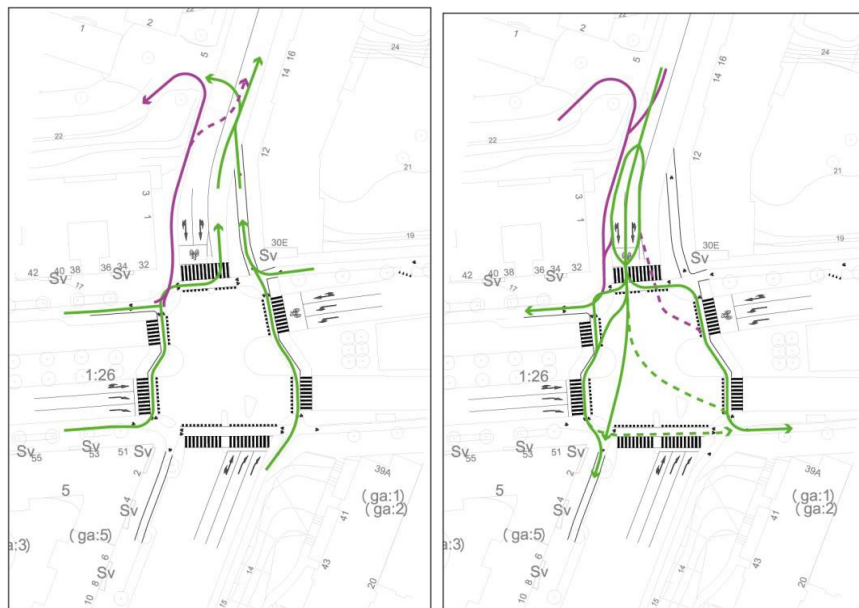


*Figur 13. Skiss över befintlig korsning Igeldammsgatan-Hornsbergs strand*



Figur 14. Vyn över korsningen Hornsbergs strand – Igeldammsgatan

Korsningen Drottningholmsvägen-Mariebergsgatan har många cykelrörelser, vilket kan vara en källa till otydlighet för övriga trafikanter.



Figur 15. Cykelrörelser i korsningen. Lilla linjer markerar otillåtna rörelser och streckade linjer visar mindre vanliga rörelser. Vänster bild visar rörelser till Mariebergsgatan och höger bild visar rörelser från Mariebergsgatan.

Utredningen av korsningen har visat att det finns en del problem för cyklister men även för andra trafikanter. Nedan följer en kort problembeskrivning.

- Det är svårt att nå fram till Mariebergsgatans cykelbox på grund av köande bilar.



*Figur 16. Cyklister trängs i väntan på grönt vid Drottningholmsvägens östra tillfart*

- Cykelpassager och anslutningar har ogen linjeföring och cyklister tvingas därför till onödiga riktningförändringar.
- Slussningen av cyklister över Drottningholmsvägen ger långa väntetider och cyklister färdas istället via korsningen i blandtrafik.
- Svängande cyklister drabbas av många stopp vid rödljus, som mest tre stopp vid vänstersväng från Drottningholmsvägen. Det skapar risk för rödljuscykling.
- Cyklister från Mariebergsgatan måste stanna för rött vid högersväng, vilket leder till cykling på gångbanan.
- Tidvis är det trångt i väntytorna för gående och cyklister. Utrymmesbristen kan förvärras av fortsatt ökade gång- och cykelflöden.



*Figur 17. Gående och cyklister trängs i väntan på grönt vid Drottningholmsvägens östra tillfart*



*Figur 18. Cyklister blockerar cykelbanor i väntan på grönt över Lilla Västerbron*

- Väntande cyklister på väg att korsa Lilla Västerbron österut hindrar cyklister som gör vänstersväng i blandtrafik från Drottningholmsvägen.
- Fordonshastigheter över 30 km/timme i kombination med låg regelefterlevnad skapar risk för allvarliga olyckor.
- Högersvängande bussar från Lilla Västerbron blockerar korsningen i väntan på att kunna angöra hållplatsen. Gående från bussarna korsar gatan mellan köande bussar.
- Det finns behov av god framkomlighet för svängande bussar mellan Drottningholmsvägens östra del och Lilla Västerbron.
- Det finns behov av god tillgänglighet till Mariebergsgatan för motorfordon med Sankt Görans sjukhus som målpunkt.

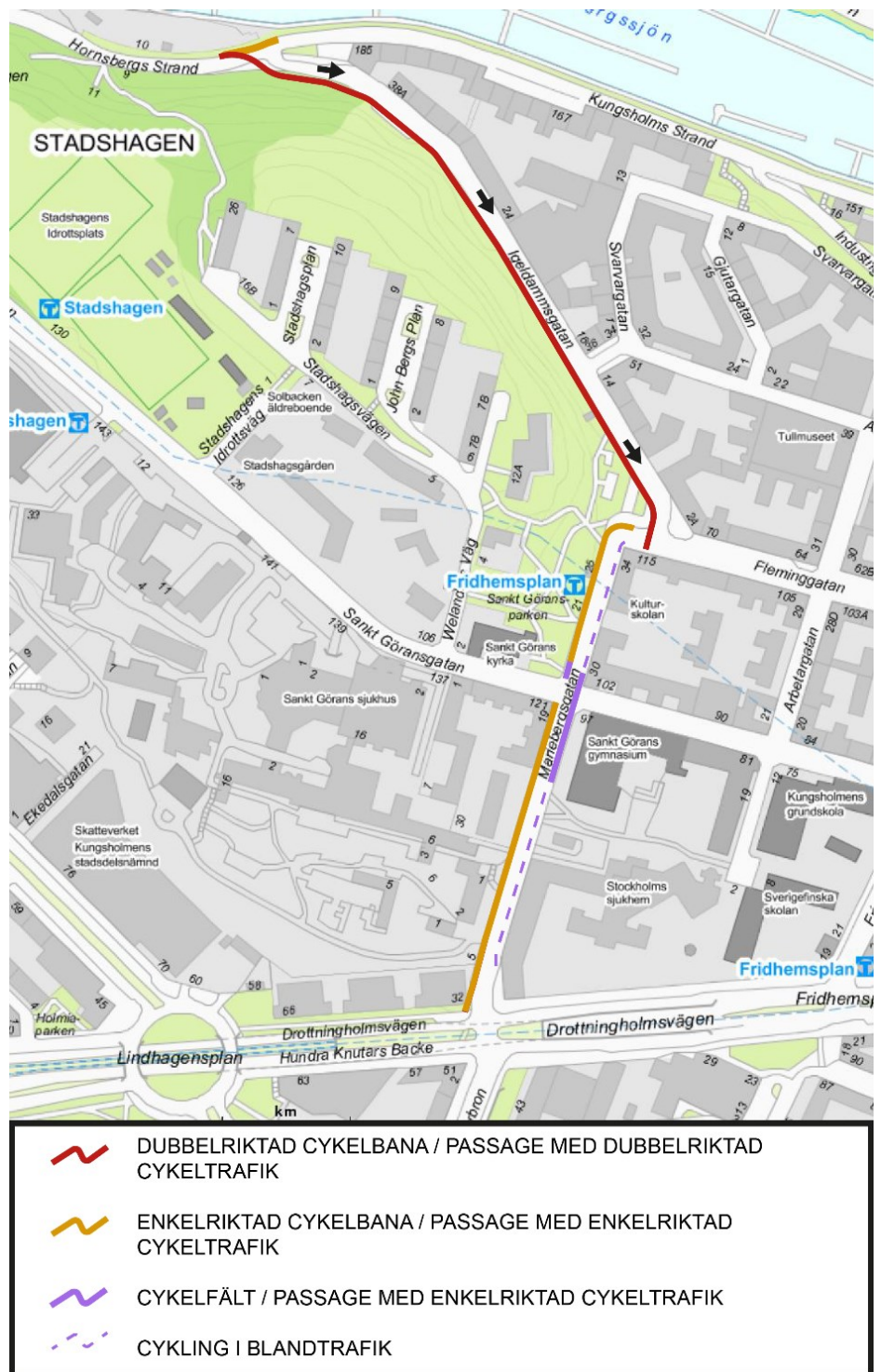


### **Förslag till åtgärder**

Under utredningen har två huvudalternativ tagits fram som utvärderats utifrån ett antal kriterier. Utvärderingskriterierna var: antal borttagna parkeringsplatser, kostnad, kontinuitet i cykelinfrastrukturen, funktion, trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för cykeltrafikanter. Trafikkontoret presenterar här det alternativ som sammantaget bedöms ge bäst funktion för gång- och cykeltrafiken samt minst negativ påverkan för övriga trafikslag.

Förslaget bygger på att en dubbelriktad cykelbana anläggs längs hela Igeldammsgatans västra sida (se figur 19). Detta åstadkoms genom att en del av dagens körbana tas i anspråk, samtidigt som gångbanan flyttas närmare bergsslänten. För att få plats med cykelbanan måste Igeldammsgatan enkelriktas i sydlig riktning. Detaljplanen för de planerade nya husen mellan Fleminggatan och Alströmergatan medför en avsmalning av gatumarken jämfört med resten av sträckan, vilket begränsar möjligheterna att skapa en lösning med både dubbelriktad cykelinfrastruktur och dubbelriktad motorfordonstrafik.

Mariebergsgatan får en enkelriktad cykelbana som löper på västra sida från kurvan vid Fleminggatan och söderut till korsningen med Drottningholmsvägen. Cykelbanan anläggs genom att befintlig kantsten flyttas ut. Cykling norrut sker i blandtrafik med undantag för vissa korta sträckor med cykelfält längs gatans östra kantstenslinje.



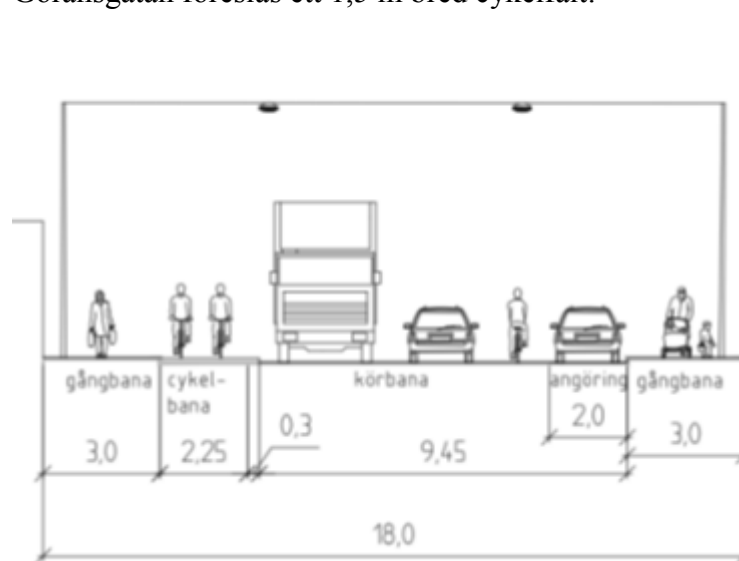
Figur 19. Utredningssträckan med de föreslagna cykellösningarna

### Mariebergsgatan

I södra delen av Mariebergsgatan, mellan Drottningholmsvägen och Sankt Göransgatan, frigörs yta för cykelbanan och cykelfälten genom att gatusektionerna justeras så att biluppställning endast är möjlig på ena sidan av gatan. Cykelbanans bredd blir 2,25 m på större delen av sträckan, vilket överstiger den rekommenderade

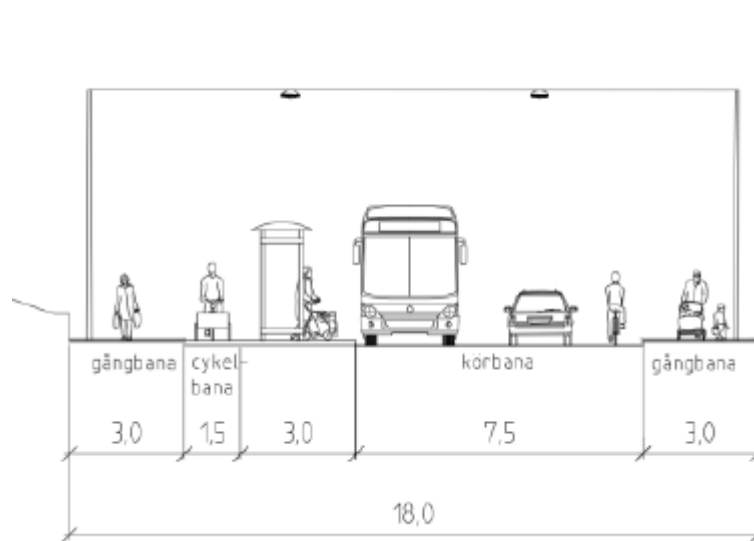
bredden på 1,5 m i stadens Cykelplan. Cykelflödena på Mariebergsgatan ligger på ca 3 400 cyklister/dygn.

Vid korsningen med Drottningholmsvägen blir cykelbanans bredd 2,5 m. Vid lastplatsen nära St. Göransgatan minskar bredden till 2 m på en kort sträcka. Detta är för att en refug för att ställa laster måste skapas vid lastzonen mellan cykelbanan och körbanan. På östra sidan av Mariebergsgatan vid korsningen med Sankt Göransgatan föreslås ett 1,5 m bred cykelfält.



Figur 20. Principsektion för södra delen av Mariebergsgatan

I norra delen av Mariebergsgatan, mellan Sankt Göransgatan och Fleminggatan, föreslås hållplatsen på västra sidan att byggas om till en klackhållplats. En enkelriktad cykelbana på 1,5 m placeras bakom hållplatsen. I nordlig riktning sker cykling fortsatt i blandtrafik (se figur 21).

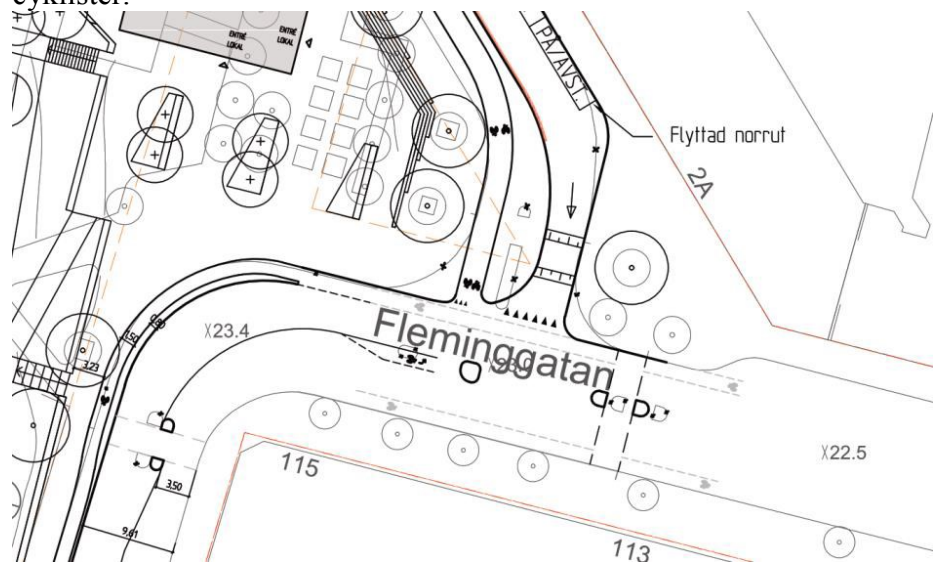


Figur 21. Principsektion för norra delen av Mariebergsgatan

På båda sidor av gatan ersätts nuvarande p-förbud med stoppförbud. Övergångsstället mellan hållplatserna skjuts något söderut och höjs upp med bussvänliga ramper.

### Korsningen Igeldammsgatan-Fleminggatan

Om Igeldammsgatan enkelriktas, försvinner svängrörelser med motorfordon från Fleminggatan. Övergångsstället över Igeldammsgatan kan i detta alternativ utföras som en genomgående gångbana, eller som ett upphöjt övergångsställe. Cyklister leds fram till korsningen norrifrån via en dubbelriktad cykelbana som avslutas med väjningsplikt mot Fleminggatans motorfordon och cyklister. Avståndet mellan cykelbanan och Igeldammsgatans körbana har gjorts så stort som möjligt för att uppnå godtagbara siktförhållanden mellan högersvängande motorfordon och korsande cyklister.



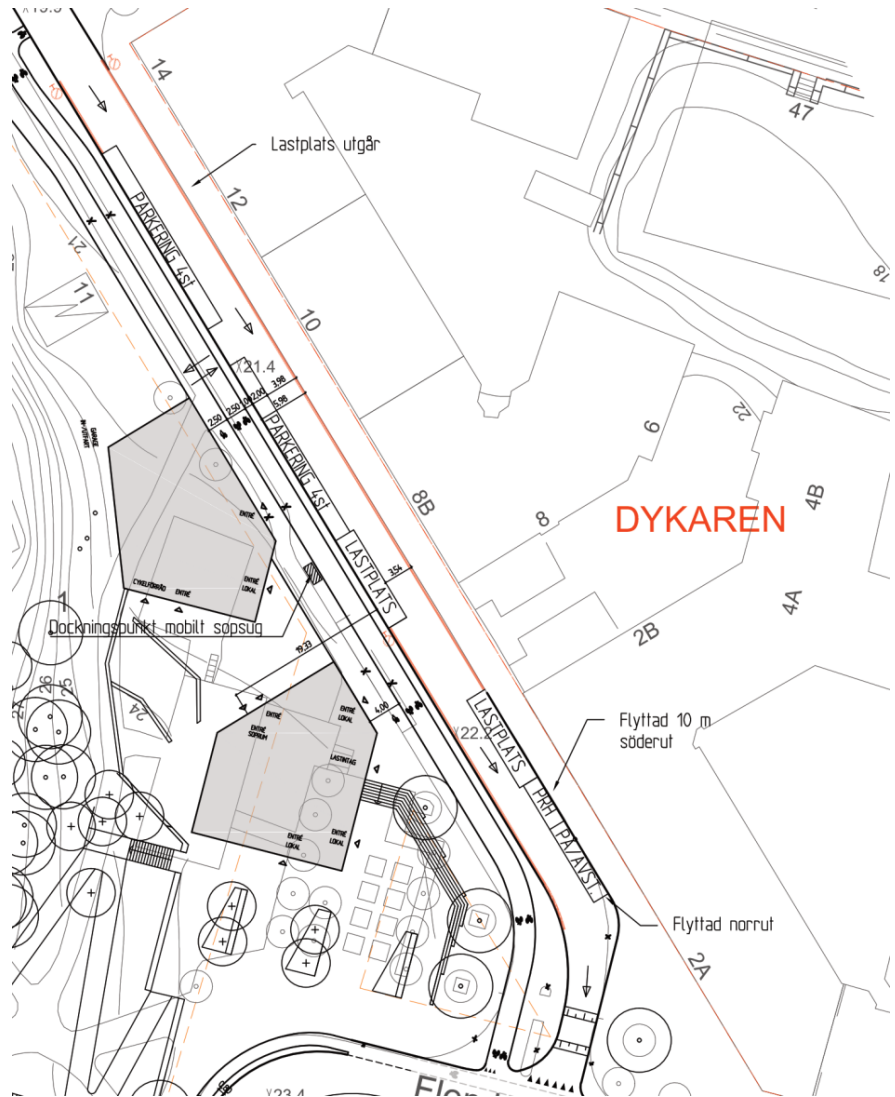
Figur 22. Förslag till korsningsutformning Igeldammsgatan/Fleminggatan

För att samla de korsande rörelserna nära själva korsningspunkten föreslås Fleminggatas övergångsställe att flyttas något västerut, vilket ger trafikanterna en bättre överblick över korsningen. En vänthyta för vänstersvängande cyklister mot Igeldammsgatan skapas vid mittrefugen.

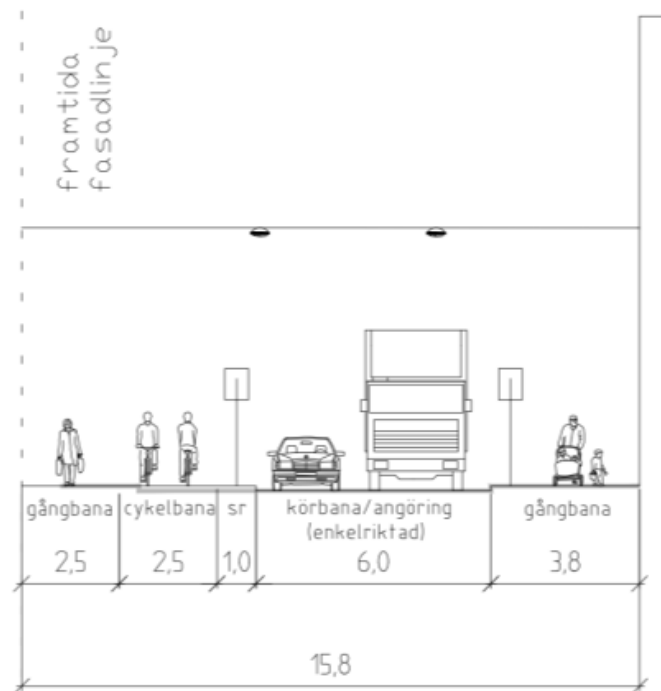
### **Igeldammsgatan**

En dubbelriktad cykelbana föreslås att anläggas på västra sidan av Igeldammsgatan. Cykelbanan blir 2,5 m bred, vilket motsvarar rekommendationer på mått i stadens Cykelplan för ett huvudstråk (2,5 m). Antal cyklister på Igeldammsgatan utgör ca 1500 cyklister/dygn.

Igeldammsgatan föreslås enkelriktas mot Fleminggatan. I samband med den nya planerade bebyggelsen i södra delen av Igeldammsgatan skapas en möjlighet till angöring längs med fasaderna. Sektionens bredd på sträckan mellan Alströmergatan och Fleminggatan är 15,8 m och utgör den smalaste sektionen på Igeldammsgatan. Avståndet mellan kantstenarna blir 6 m, vilket möjliggör att en lastbil kan köra förbi en stillastående lastbil. Utformningen för motorfordonstrafiken kan liknas vid Kammakargatan där avståndet mellan kantstenarna är 6,0 m. Av- och påstigningsplatsen, RH-platsen och lastzonen på östra sidan behålls men justeras något i läget. Trottoaren på östra sidan av gatan behåller den befintliga bredden (se figurerna 23 och 24).

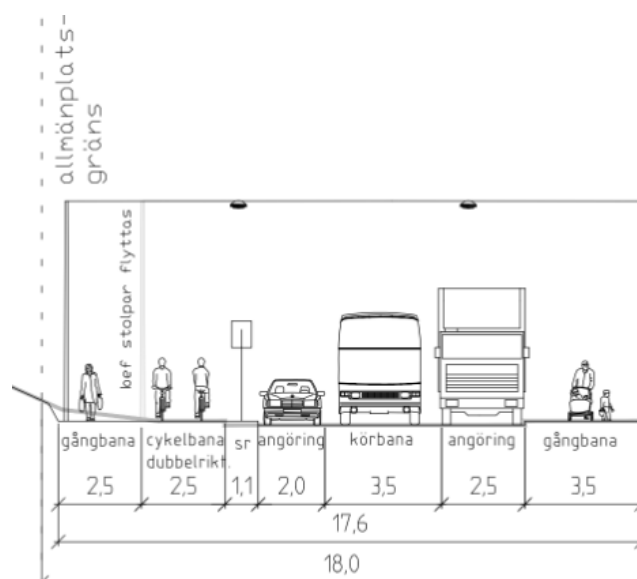


Figur 23. Planskiss över södra delen av Igeldammsgatan



Figur 24. Sektion vid det norra punkthuset.

Igeldammsgatan mellan Hornsbergs strand och Alströmergatan är bredare än den södra delen. Gatans sektion är 18 m bred jämfört med 15,8 m på södra delen (se figur 25). Enkelriktning av motorfordonstrafiken ger utrymme till en dubbelriktad cykelbana på västra sidan. För att få en gång- och cykelbana av en hög standard tas ytan mellan gränsen för allmän plats enligt detaljplan och nuvarande gångbana i anspråk, och därigenom ryms parkering på båda sidor av gatan.



Figur 25. Sektion för Norra Igeldammsgatan

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

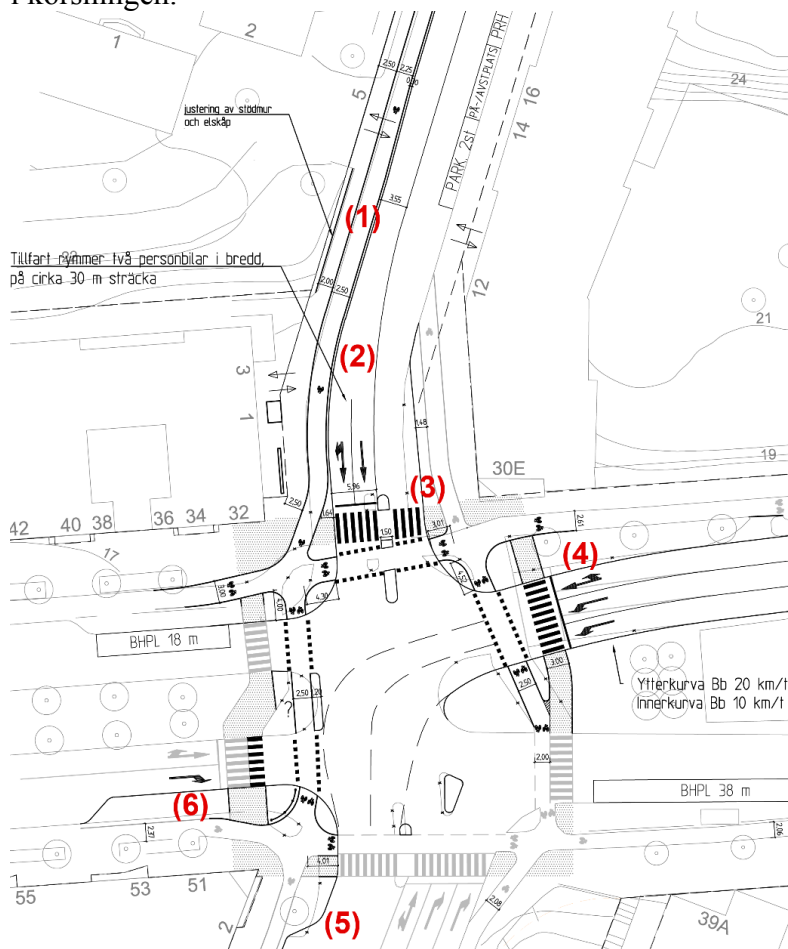




### **Korsningen Drottningholmsvägen-Mariebergsgatan**

För att öka attraktiviteten för stråket Mariebergsgatan-Igeldammsgatan är framkomlighetsåtgärder i korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen av stor vikt.

Korsningen har i dagsläget en kombination av fysisk och signalteknisk utformning som skapar fördröjningar för cyklister utmed både pendlingsstråk och huvudstråk. För att Mariebergsgatan ska kunna förse med cykelinfrastruktur krävs fysiska åtgärder även i korsningen.



Figur 27. Ombyggnadsförslag med utökade ytor för gående och cyklister.

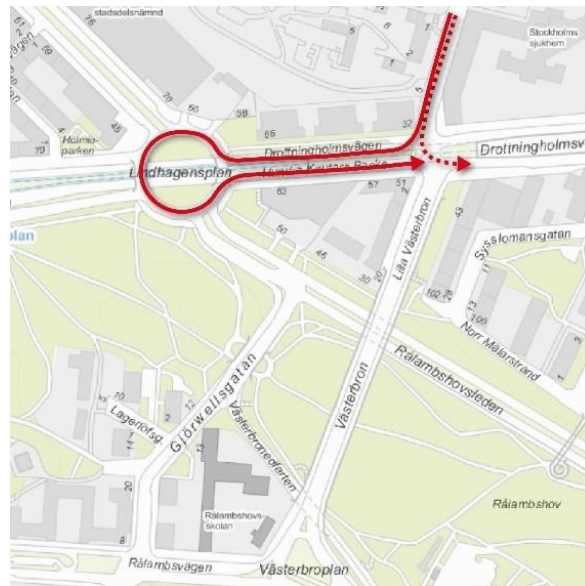
Nedan sammanfattas de åtgärder som kontoret föreslår att genomföra i korsningen (se figur 27 och bilaga 2):

1. En 2,25-2,5 m bred enkelriktad cykelbana anläggs längs Mariebergsgatans västra sida. Cykelbanan ansluts till Drottningholmsvägen genom att den leds förbi till höger om trafiksignalen för motorfordonstrafiken.
2. Den norra tillfarten i korsningen minskas till ca 6 meters bredd och nuvarande cykelbox utgår eftersom cyklister förväntas använda den nya cykelbanan.

3. För att rymma den nya cykelbanan och tillräckligt stor väntyta för gående vid övergångsstället förskjuts körbanan österut i det norra korsningsbenet. Ytan som tas i anspråk för detta är i nuläget en stenlagd yta mellan cykelbana och körbana utan trafikfunktion.
4. Den östra tillfarten vinklas söderut, vilket skapar större väntytor norr om övergångsstället. Det primära syftet med detta är dock att möjliggöra högersvängar med lastbil till Mariebergsgatan när det norra korsningsbenet skjuts österut, samt att ge vänstersvängande bussar en mjuk linjeföring.
5. Vinklingen av den östra tillfarten och den nya linjeföringen för svängande bussar ger också utrymme att bygga ut väntytan väster om Lilla Västerbron. De svängande bussarna förväntas likt idag använda det yttre svängkörfälten och kan genomföra svängen i samma hastighet som i dagsläget (ca 20 km/timme).
6. Ett av de två högersvängkörfälten i västra tillfarten utgår och bidrar till att utvidga väntyterna för gående och cyklister i det sydvästra korsningshörnet.

De andra åtgärderna som föreslås är justeringen av cykelpassagerna för att skapa gena linjeföringar för cyklister och separation av cykelpassager från gående över Drottningholmsvägen, där det är möjligt.

För att förbättra korsningens funktion föreslås en anpassning av signalstyrningen. Det finns många möjliga sätt att styra signalerna och några principer för detta har studerats i utredningen. En styrning med borttagen vänstersväng för motorfordon från Mariebergsgatan till Drottningholmsvägen bedöms ha potential att förbättra framkomligheten för cyklister och bussresenärer. Detta är möjligt att införa på prov.



*Figur 28. Alternativ färdväg vid förbjuden vänstersväng från Mariebergsgatan*

Antalet fordon, som får förlängd resväg på grund av detta förslag är relativt få, ca 20 fordon i maxtimmen. Ambulanser och andra utryckningsfordon har rätt att bryta mot vänstersvägsförbudet vid utryckning med blåljus. Denna åtgärd förbättrar framkomligheten för cykeltrafiken över Drottningholmsvägen i den östra delen av korsningen och samtidigt kan antalet signalfaser minska. Detta leder till en bättre framkomlighet i korsningen och därför anser kontoret att åtgärden är värd att prövas.

### **Andra studerade lösningar**

Under utredningen av sträckan Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen studerades även andra alternativ för cykellösningar, såsom enkelriktade cykelbanor på bägge sidor av Mariebergsgatan och Igeldammsgatan, enkelriktade cykelfält på Mariebergsgatan, en dubbelriktad cykelbana på västra sidan av Mariebergsgatan, dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Mariebergsgatan, cykelbana via torget vid korsningen Igeldammsgatan - Fleminggatan, en dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Igeldammsgatan, borttagning av den västra gångbanan på Igeldammsgatan, cykelfält i en riktning med dubbelriktad motorfordonstrafik, dubbelriktad cykelbana med dubbelriktad motorfordonstrafik. Vissa av alternativen prövades i olika kombinationer mellan Mariebergsgatan och Igeldammsgatan.

Av olika anledningar valdes dessa alternativ bort, ofta på grund av utrymmesbrist eller på grund av att ett stort antal parkeringsplatser var tvungna att tas bort. Andra orsaker var dålig kontinuitet mellan

olika sträckor, höga kostnader, en försämrad gatufunktion gällande lastplatser m.m.

### **Förslagets konsekvenser**

#### **Konsekvenser av föreslagna cykelbanor på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan**

Sammantaget bedöms åtgärderna på Igeldammsgatan och Mariebergsgatan öka framkomligheten, trafiksäkerheten och komforten för cykeltrafikanter. Trafiksäkerheten höjs också för kollektivtrafikresenärer genom att en hållplats byggs om till klackhållplats och övergångsställe vid busshållplatsen höjs upp. Även gåendes framkomlighet ökar med föreslagna åtgärder, bland annat breddad gångbana på västra sidan av Igeldammsgatan

Trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen bedöms öka för oskyddade trafikanter med föreslagna åtgärder.

#### **Konsekvenser av borttagna parkeringsplatser**

Angöringsmöjligheter för biltrafiken på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan begränsas med ett minskat antal parkeringsplatser. De nya cykellösningarna innebär att antalet parkeringsplatser minskas från totalt 154 till 103 p-platser. På Igeldammsgatan blir det en minskning med 26 p-platser och på Mariebergsgatan med 25 p-platser.

Parkeringsutredningen har visat att den totala beläggingsgraden på bägge gator under dagtid är 80 %. Ca 15 % av de som nyttjade p-platserna är områdets besökare.

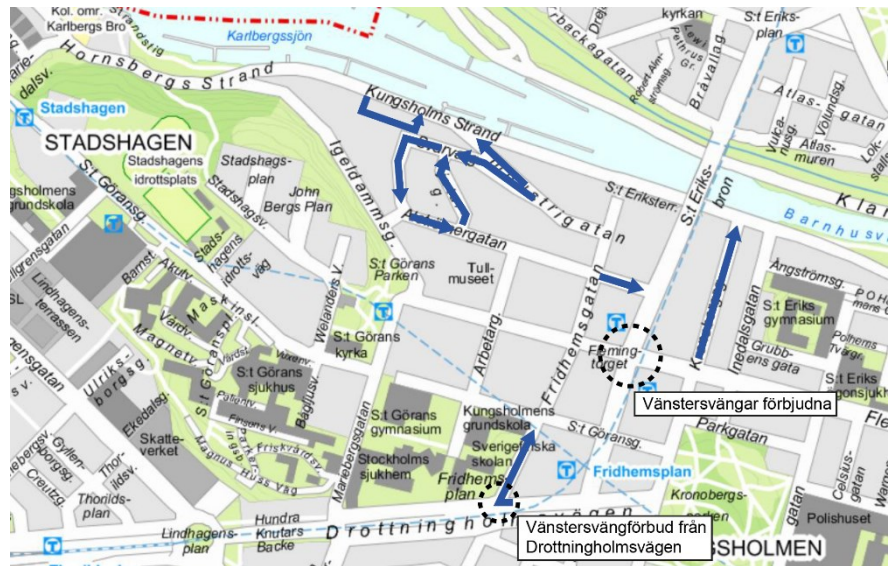
Parkeringssituationen på Igeldammsgatan och på Mariebergsgatan ser dock olika. Mariebergsgatans parkering är upptagen både dag- och nattetid till 100 % medan beläggingsgraden på Igeldammsgatan under dagtid var 73 % och under nattetid var den 98 %. Under dagtid fanns det 28 lediga p-platser på Igeldammsgatan. De nya cykelbanorna ger en minskning av 26 p-platser.

Behovet av p-platser på gatumarken i området är stort. Längs med Igeldammsgatan ligger tätbebyggda kvarteren med många flerfamiljshus, men parkeringssituationen är mer ansträngd på Mariebergsgatan. Det finns dock en möjlighet att söka platser i det närliggande vägnätet som Fleminggatan, St. Göransgatan, Alströmergatan, Arbetargatan och i Stadshagen. Minskningen av p-platser är en negativ konsekvens för boende i området och även för

staden eftersom staden får minskade intäkter för parkeringsplatser. Antalet minskade parkeringsplatser gör att staden inte kommer att nå målet om 15 % lediga p-platser i området. Samtidigt är det en oundviklig konsekvens för att få tillräckligt med yta för att tillskapa de föreslagna cykellösningarna. I övriga studerade alternativ var antalet p-platser som behöver tas bort betydligt större.

### **Konsekvenser av enkelriktningen av Igeldammsgatan**

I området norr om Igeldammsgatan och Fleminggatan har ett antal lokalgator reglerats så att motorfordonstrafiken endast går i en riktning.



Figur 29. Befintliga enkelriktningar i närområdet

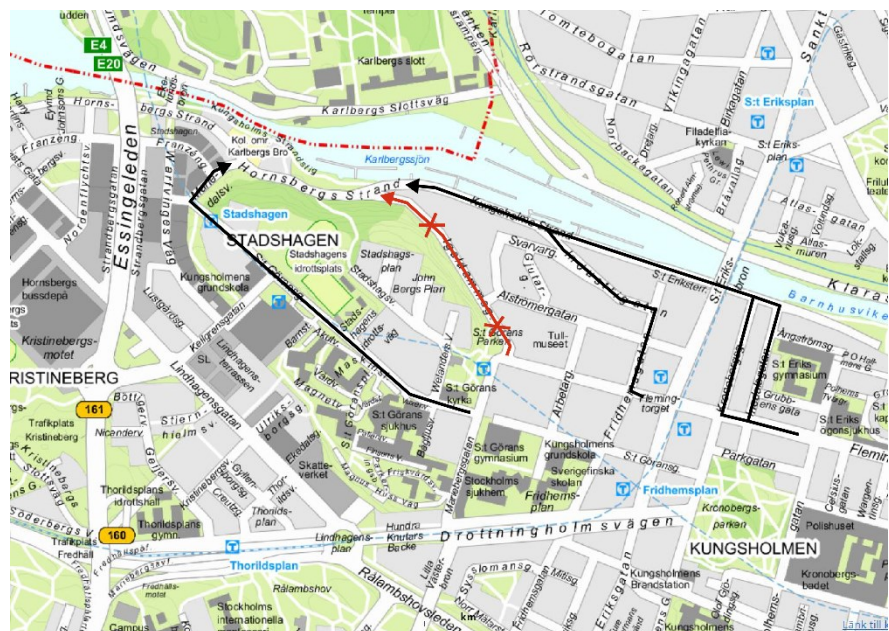
### **Konsekvenser gällande påverkan på framkomlighet**

Igeldammsgatan har som lokalgata inte någon avgörande funktion som länk för genomfartstrafik. Länken har störst betydelse för boende och verkande i närområdet.

Utifrån orienterbarhet och tillgänglighet är det bäst om Igeldammsgatan enkelriktas i riktning mot centrala Kungsholmen, dvs. i södergående riktning. Det är motsatt riktning jämfört med de två närmaste ”parallella” enkelriktade gatorna, Industrigatan och Kronobergsgatan. Åtgärden skapar ett lokalt vägnät som är enklare att ta sig runt i utan allt för stora omvägar. I de fall gatan enkelriktas i motsatt riktning måste biltrafiken på väg mot centrala Kungsholmen, från exempelvis Ekelundsbron, välja antingen Mariedalsvägen eller Inedalsgatan. Avståndet mellan dessa gator är lång, ca 1,25 km. En sådan enkelriktning skulle sannolikt ge fler U-svängar på Hornsbergs strand från fordon från den västan sidan av Igeldammsgatan.

Om Igeldammsgatan enkelriktas i sydlig riktning ökar belastningen på de alternativa färdvägarna i närområdet. Det leder till att det blir mer attraktivt att välja huvudvägnätet som Sankt Göransgatan och Kungsholms strand via Inedalsgatan (se figur 30).

Längden på de omvägar som uppstår till följd av enkelriktningen varierar beroende på vilka start- och målpunkter den aktuella resan har. Ett exempel är resan mellan Kungsholmen och Ekelundsbron (och vidare mot t.ex. Huvudsta). För bilar med startpunkt i korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan och med målpunkt vid Ekelundsbron medför enkelriktningen en förlängd resväg på ca 300 m via Sankt Göransgatan eller ca 100 m via Industrigatan. För bilar med startpunkt längre österut på Fleminggatan och med målpunkt vid Ekelundsbron blir resvägen ca 100 m längre via Inedalsgatan. Omvägarna blir större i ett mer lokalt perspektiv, t.ex. vid färd till Igeldammsgaraget från Fleminggatan eller Mariebergsgatan. Förlängningen varierar mellan 500 och 1 000 m beroende på om bilisten kommer österifrån eller söderifrån.



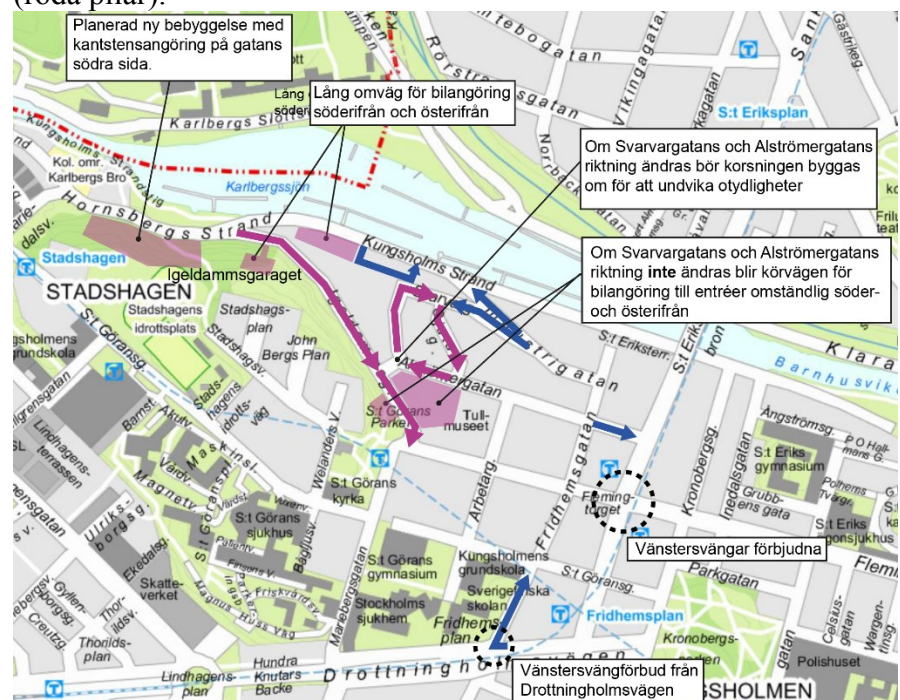
*Figur 30. Alternativa körvägar när Igeldammsgatans norrgående flöde hindras (röd pil)*

Igeldammsgatan har en ungefärlig trafikmängd kring 2 700 fordon/dygn. Flödet som hindras i nordlig riktning uppgår till ca 1 400 fordon/dygn eller ca 100 fordon i maxtimmen. Det hindrade flödet behöver söka andra vägar för att ta sig norrut. Fördelningen av trafiken bedöms att bli ganska jämn: 40 % bedöms välja Kungsholms strand, 50 % bedöms välja Sankt Göransgatan och 10

% bedöms välja andra vägar. Ökningen av trafiken på dessa vägar bedöms inte förändra den nuvarande situationen så mycket att det kommer upplevas som någon försämring vad gäller cyklisters framkomlighet och trygghet eller motorfordonens framkomlighet. För boende längs med gator som berörs kan ökningen av trafiken upplevas som en negativ påverkan. Samtidigt utgör Sankt Göransgatan och Kungsholms strand en del av huvudnätet, vilket gör att trafikens ökning inte bör upplevas som så påtaglig på dessa gator. Det gäller särskilt under dagtid.

### ***Konsekvenser gällande påverkan på tillgänglighet för motorfordonstrafiken***

Enkelriktningen gör det svårare att angöra vissa fastigheter och parkeringsplatser med bil. Figuren nedan markerar några punkter där omvägarna blir långa eller omständliga för angöring med bil (röda pilar).



**Figur 31. Konsekvenser gällande bilangöring till fastigheter. Lila pilar visar en ny enkelriktning. Blå pilar visar befintlig enkelriktning**

Igeldammsgaraget med ca 50 förhyrda bilar blir svårare att nå från Centrala Kungsholmen och Fridhemsgatan. Garaget kommer att nå via Kungsholms strand och Hornsbergs strand. Kvarteret söder om Alströmergatan, som också vetter mot Igeldammsgatan, får anpassas till nya körvägar om nuvarande körriktningar behålls på Alströmergatan. För att nå vissa entréer måste kvarteret på norra sidan rundas motsols.

Om enkelriktningen ändras så att riktningen på Alströmergatan blir öst-västlig (se figur 31), sker rundningen av kvarteret norr om gatan medsols. Detta medför dock ett behov av att omgestalta korsningen mellan Alströmergatan och Svarvargatan. Ett annat alternativ är att låta den korta sträckan på Alströmergatan bli dubbelriktad, vilket skulle kräva att ena sidans angöring utgår. De båda alternativen kommer att studeras närmare under detaljprojekteringen.

Sammantaget bedöms de konsekvenser som uppstår vad det gäller omflyttning av motorfordonstrafik och försämrad tillgänglighet och orienterbarhet vara hanterbara.

### **Konsekvenser av de planerade åtgärderna i korsningen Drottningholmsvägen- Mariebergsgatan**

De föreslagna åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten, tryggheten och komforten för gående och cyklister. Väntytorna för cyklister ökar totalt med ca 30 kvadratmeter, vilket motsvarar en ökning med 30 % i jämförelse med nuvarande ytor. Gåendes väntytor utvidgas också med ca 30 kvadratmeter men den procentuella ökningen blir 15 %. Genom att se över signalerna i korsningen ökar framkomligheten för kollektivtrafiken. Omloppstiden i korsningen minskar och gående får en större andel gröntid.

Åtgärderna bedöms bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad, samt vara i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm.

### **Ekonomi**

Enligt kontorets bedömning uppgår projektets budget till ca 33 mnkr.

<b>Kostnader</b>	<b>mnkr</b>
<b>Utredning, projektering</b>	3
<b>Entreprenad</b>	23
<b>Byggledning och kontroll</b>	2,5
<b>Oförutsedda kostnader</b>	4,5
<b>Totalt</b>	<b>33</b>



En parkeringsplats i området genererar ungefär 25 000 kr ex moms per år. 51 utgående parkeringsplatser motsvarar en intäktsminskning för staden på ca 1,3 mnkr per år ex moms.

### **Tidplan**

Genomförandebeslutet planeras att till trafiknämnden under hösten 2019. Färdigt förfrågningsunderlag planeras till årsskiftet 2019/2020. Genomförandet av projektet planeras startas till hösten 2020 och slutföras hösten 2021.

### **Jämställdhetsanalys**

De planerade åtgärderna i korsningen Drottningholmsvägen-Mariebergsgatan samt på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan bedöms att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. 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.

Åtgärderna bidrar också till att barn och personer med nedsatt funktionsförmåga har större möjlighet att röra sig på sina egna villkor då bredderna på gångbanans västra sida på Igeldammsgatan kommer att ökas.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering av cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan samt i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron upp till ca 2,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till cirka 33 mnkr.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Bilaga 1. Planskisser över Mariebergsgatan och Igeldammsgatan
2. Bilaga 2. Planskiss över korsningen Mariebergsgatan – Drottningholmsvägen/Lilla Västerbron.