



Stockholms  
stad



# Cykelmiljarden 2012 - 2018

Slutredovisning och sammanställning av åtgärder

**Handläggare:**

Joakim Boberg (Trafikkontoret, Stockholms stad)

**Konsult för framtagande:**

Hanna Borg, Jonathan Höglund, Sofie Malm och Anders Ström  
(Iterio AB).

**November 2019**

# Sammanfattning



Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera en miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, och konstaterar att en betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och att cykeln som transportmedel har fått högre prioritet.

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden. Av dessa återfinns 44 i innerstaden, 32 i söderort och 15 i västerort.

Vid utgången av 2018 var 47 projekt färdigställda, 16 projekt var pågående och 23 projekt planerade.

I de färdigställda projekten tillsammans med de som är i entreprenadskede har 61 km cykelinfrastruktur anlagts, fördelat på 53 % breddning av befintlig infrastruktur och 47 % nyanlagd. Den genomsnittliga tiden mellan inriktningsbeslut och färdigställande är drygt tre år, och majoriteten av

projekten har en mindre investeringsutgift än 20 miljoner kronor. En tiondel av projekten överstiger 50 miljoner kronor.

Under perioden har förutom utbyggnad av cykelvägnätet ett stort antal cykelparkeringsplatser anlagts, cykelvägvisningen uppdaterats och cykling mot enkelriktat möjliggjorts inom ramen för cykelmiljarden.

Trafikkontorets övergripande målsättning i de cykelprojekt som bedrivs är att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister, och på så vis bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla och mål om att öka andelen cyklister. Bedömningen är att den övergripande målsättningen klaras.

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>Cykelplanen och cykelmiljarden.....</b>	<b>8</b>
Inledning.....	8
Cykelplanen 2012 .....	8
Utredningsbeslutet 2012 .....	9
Cykelmiljarden i budgeten 2013 och 2015.....	9
Ekonomiskt utfall .....	9
Prioritering och beslut.....	11
Genomförande .....	11
Antal projekt .....	11
<b>Investeringsprojekten.....</b>	<b>11</b>
Ny och standardhöjd cykelinfrastruktur i längdmeter.....	12
Status för projekten.....	12
Utformning .....	12
Avvägningar och omfattning .....	13
Resultat och effekter.....	14
Övergripande .....	14
Cykelutveckling .....	14
Trafikolycksutveckling .....	14
Slutsats .....	15
Disposition och förklaringar .....	15
<b>Innerstaden .....</b>	<b>18</b>
Folkungagatan .....	19
Fredsgatan .....	20
Götgatan (pilotprojekt).....	21
Karlavägen (Karlapan-Oxenstiernsgatan) .....	24
Karlavägen (Runebergsplan-Sturegatan) .....	25
Klarabergsgatan.....	26
Klarabergsviadukten .....	28
Kungsgatan.....	29
Kungsholms strand .....	31
Lilla Västerbron.....	34
Långholmsgatan .....	36
Norr Mälarstrand.....	39
Rålambshovsparken.....	42
Sankt Eriksgatan och Fleminggatan .....	44
Skanstullsbron (västra sidan) .....	46

Strömbron och Stallgatan.....	48
Tegelbacken.....	51
Valhallavägen.....	53
Värtavägen.....	55
Västerbronedfarten.....	57
Badstrandsvägen och Essingeringen.....	60
Gustav Adolfs Torg till Nybroplan.....	62
Lidingövägen.....	65
Pålsundet (Söder Mälarstrand).....	67
Stadsgårdsleden.....	69
Tegeluddsvägen.....	71
Torsgatan.....	72
Vasagatan.....	74
Liljeholmsbron och Hornstull.....	77
Mariebergsgatan och Igeldammsgatan.....	79
<b>Västerort .....</b>	<b>81</b>
Akallastråket.....	95
Bromstenvägen (Gamla Bromstens- vägen-Logvägen).....	97
Hässelbystråket (Åkeshov - Brommaplan).....	99
Mälarbanan.....	101
Spångavägen (Enebyvägen - Enevägen).....	102
Ulvsundavägen (Ulvsundaplan - Bällstavägen).....	104
Bällstabro.....	107
Spånga station.....	109
<b>Söderort .....</b>	<b>111</b>
Farstastråket.....	149
Flatenvägen.....	150
Fruängsbanan.....	152
Sockenvägen (Sockenplan - Nynäsvägen).....	154
Svartlösavägen.....	156
Örbyleden.....	157
Sandåkravägen.....	159
Tallkrogens bollplan.....	161
<b>Påbörjade utredningar .....</b>	<b>162</b>
Innerstaden.....	163
Söderort.....	164

<b>Paraplyprojekt .....</b>	<b>165</b>
<b>Övriga cykelåtgärder .....</b>	<b>166</b>
<b>Inledda men ännu inte genomförda projekt.....</b>	<b>167</b>
<b>Cykelparkering.....</b>	<b>168</b>
Inledning .....	168
Typ av ställ.....	168
Ekonomi.....	169
Innerstaden .....	169
City och Norrmalm .....	169
Kungsholmen .....	169
Östermalm.....	170
Södermalm .....	170
Västerort .....	171
Söderort .....	171
Cykelparkering 2019-2020.....	171
Slutsats .....	172
<b>Cykelvägvisning .....</b>	<b>173</b>
<b>Övriga åtgärder för framkomlighet, trygghet och säkerhet.....</b>	<b>174</b>
Cykling mot enkelriktat.....	174
Försök med vänthyta för vänstersvägande cykeltrafik i korsningen Sveavägen/ Kungsgatan .....	175
<b>Reinvesteringar .....</b>	<b>177</b>
Inledning .....	177
Åtgärder.....	177
Övergripande åtgärder.....	178
Innerstaden .....	179
Västerort .....	180
Söderort .....	181
<b>Erfarenheter av cykelinvesteringsprojekten .....</b>	<b>182</b>
Projektstorlek .....	182
Tid och kostnader .....	182
Uppföljning budget.....	183



# Cykelplanen och cykelmiljarden

## Inledning

Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastruktur-åtgärder mellan åren 2012 och 2018, och bedömer sammantaget att målsättningen har uppnåtts relativt väl. En betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet.

## Cykelplanen 2012

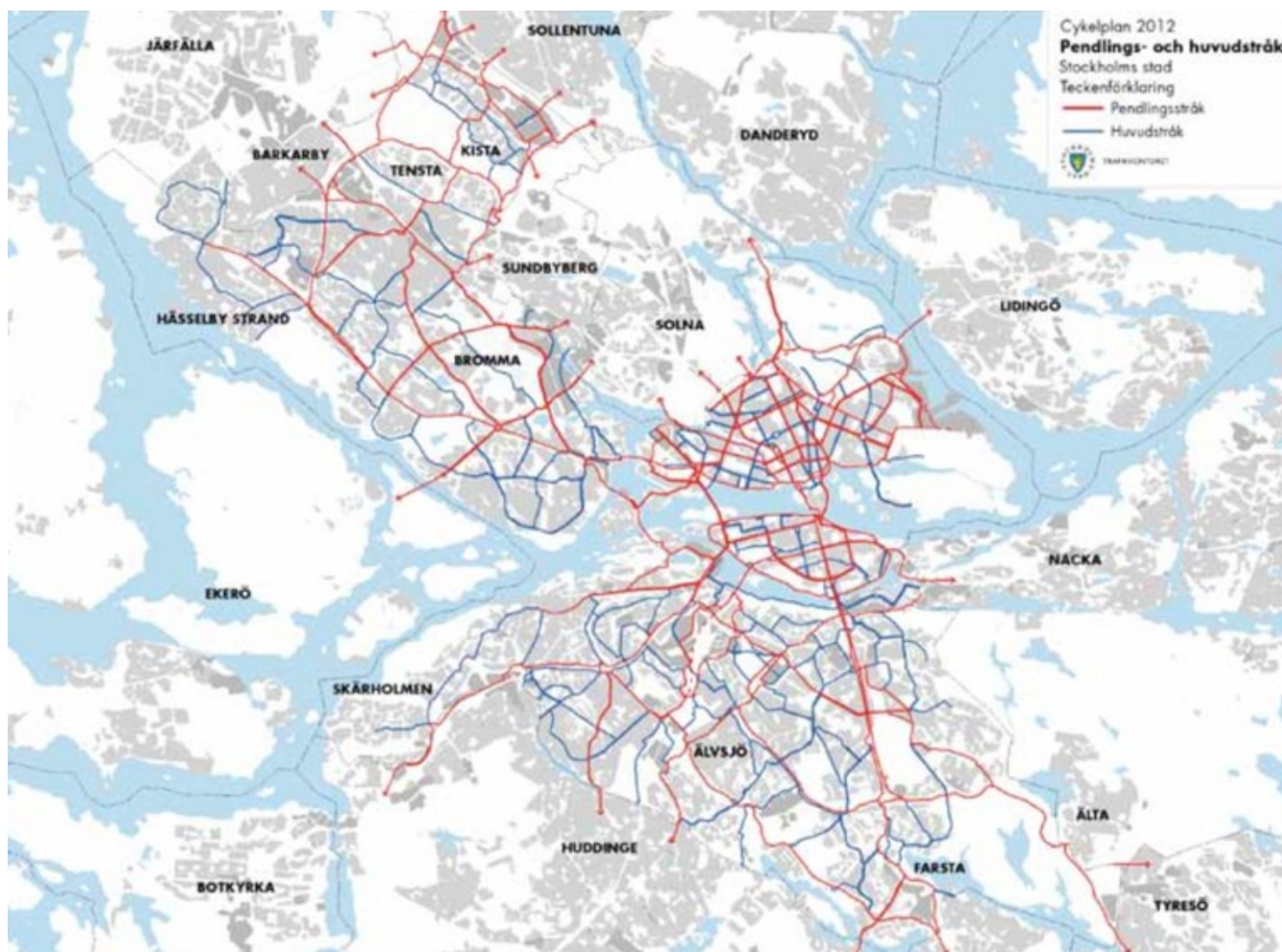
*Cykelplan Stockholm 2012* antogs av kommunfullmäktige 2013-02-18, och beskriver hur staden ska arbeta för att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Cykelplanen är en av flera tematiska fördjupningar av framkomlighetsstrategin, i vilken en bärande

del är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.

Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

Den totala längden på cykelnätet i Stockholms stad är ca 900 km. I cykelplanen klassificeras cykelvägnätet i tre nivåer - pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Pendlingsnätet är det övergripande cykelvägnätet och motsvarar en grundläggande infrastruktur för cykling som även möjliggör regional cykling då det kopplar ihop Stockholm med länets övriga kommuner. Detta nät ska vara till för alla, och cykelvägarnas utformning ska möjliggöra att



Karta över Stockholms pendlings- och huvudstråk.



cyklister som tar sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar kan känna sig trygga och säkra.

I arbetet med framtagande av planen inventerades samtliga pendlingsstråk, varpå åtgärderna och de olika länkarna i pendlingsstråken gavs prioritet från 1-4 baserat på ett antal kriterier. Åtgärder som utförts inom ramen för cykelmiljarden 2012–2018 tillhör i huvudsak kategorin pendlingsstråk med prioritet 1, vilket innebär saknade länkar, lättare och mindre kostsamma åtgärder som kan ha stora effekter samt länkar där det redan är stora mängder cyklister och där breddning ansågs behövas.

## Utredningsbeslutet 2012

2012-11-22 fattade Trafik- och renhållningsnämnden och Exploateringsnämnden ett utredningsbeslut med innebörden att trafikkontoret ges i uppdrag att utreda förutsättningarna för infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet som leder till en cykelinfrastruktur som är sammanhängande, trafiksäker och framkomlig.

Till beslutet bifogades ett direktiv avseende den fortsatta prioriteringen för utredning och genomförande av cykelinfrastrukturåtgärder i Stockholm. I direktivet beskrivs att infrastrukturåtgärder inom prioriteringsklass ett på pendlingsstråken ska utredas, för att avgöra vilka som lämpligen kan genomföras senast 2018, och bifogas en lista över sammanlagt 68 sådana sträckor med preliminära kostnadsbedömningar. Några av planens sträckor med prioriteringsklass ett ingick vid tidpunkten för beslutet i redan påbörjade projekt, och upptogs därför inte i listan.

## Cykelmiljarden i budgeten 2013 och 2015

I budget 2013 för Stockholms stad framgick att staden kommer att satsa sammanlagt en miljard kronor fram till 2018 för att bygga ut infrastrukturen för cykling i Stockholm, och att genom cykelmiljarden genomförs cykelplanens mest prioriterade åtgärder och cykeln som transportmedel får betydligt högre prioritet. Det framhölls att målet är att konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet, och

att cykelleder som binder ihop stadens olika delar och cykelstråken mellan kommunerna i länet utgör ryggraden i denna satsning.

Trafik- och renhållningsnämndens långsiktiga investeringsplan utökades för att inrymma cykelåtgärder inom ramen för cykelmiljarden. I budgeten framgick att nämnden planerar för åtgärder inom cykelplanen motsvarande 700 miljoner kronor till och med 2018. Resterande åtgärder om 300 miljoner kronor skulle planeras av exploateringsnämnden.

Genom budget 2015 för Stockholms stad ökade investeringarna i cykel genom att cykelplanen tillfördes 300 miljoner kronor till år 2018. Förstärkningen innebar att trafiknämnden sammantaget planerat för en miljard kronor i cykelinvesteringar mellan 2012-2018, vilket redogörs för i denna slutredovisning. Den innebar även att trafiknämnden och exploateringsnämnden tillsammans kunnat investera en miljard kronor under de fyra åren 2015-2018.

## Ekonomiskt utfall

Trafikkontoret har under 2018 slutfört satsningen att investera 1 miljard kronor i cykelinfrastrukturåtgärder mellan åren 2012 och 2018, och konstaterar att en betydande del av cykelplanens mest prioriterade åtgärder har genomförts under perioden och cykeln som transportmedel har fått högre prioritet.

Trafikkontoret bedömer sammantaget att målsättningen har uppnåtts relativt väl. Några projekt under 2018 har försenats jämfört med ursprunglig tidplan och genomförandet av dessa har fortsatt under 2019.

Bokförda bruttoutgifter under perioden 2012-2018 uppgår till totalt 1 219,1 mnkr. Avräkning har gjorts med 179,6 mnkr för åtgärder i cykelprojekten som inte bedömts vara cykelåtgärder, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder och konstbyggnadsåtgärder. Vidare har inkomster om 101,2 mnkr, bl.a. i form av erhållna statsbidrag, räknats av.

Bokförda nettoutgifter inom cykelmiljarden för åren 2012-2018 uppgår därmed till sammanlagt 938,3 mnkr.

Justeringspost	Bokfört netto (år, mnkr)							Summa bokfört (mnkr)
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Utbyggnad av huvud- och lokalstråk	13,8	20,7	5,6	8,5	20,0	14,1	4,9	87,6
Övriga åtgärder framkomlighet, trygghet och säkerhet	0,4	1,0	6,6	3,9	2,4	5,7	18,9	38,7
Parkering, vägvisning och pumpar	3,4	6,3	19,0	9,6	8,6	14,4	16,9	78,1
Utbyggnad av pendlingsstråk	40,0	60,4	127,7	85,6	94,9	209,1	292,6	910,3
<b>Summa investering Cykelmiljarden</b>								
Cykelinvesteringar	57,5	88,4	158,9	107,6	125,9	243,3	333,2	1114,8
Cykelinvesteringar, ej cykel	-2,3	-12,8	-39,9	-22,1	-18,6	-29,9	-54,0	-179,6
Investeringar exkl. andra åtgärder	55,2	75,6	119,0	85,5	107,3	213,4	279,2	935,2
<b>Korrigerat totalbelopp</b>								<b>938,3</b>

Cykelmiljardens bokförda utgifter.

# Investeringsprojekten

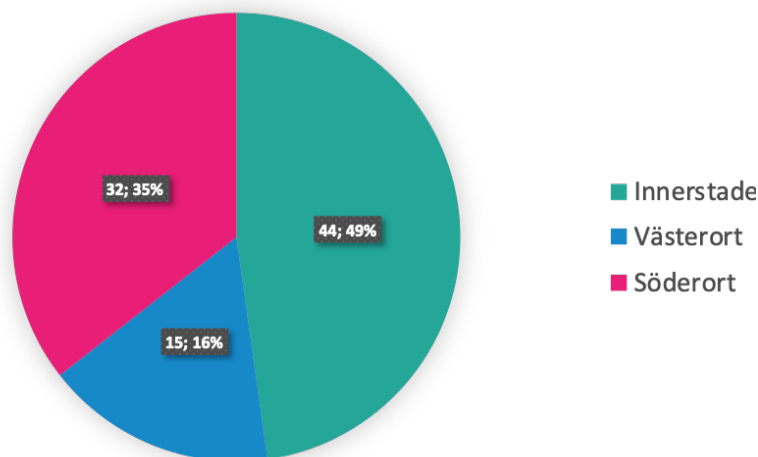
## Prioritering och beslut

Mellan 2013 och 2016 fattades fyra inriktningsbeslut om utbyggnad av pendlingsstråk i trafik- och renhållningsnämnden respektive trafiknämnden. Inriktningsbesluten utgick i stort från utredningsbeslutet och omfattade sammanlagt 36 åtgärder. Genomförandebeslut har sedan kontinuerligt tagits upp i nämnden för varje objekt var för sig.

Utöver de fyra inriktningsbesluten har ett antal projekt skrivits fram i egna inriktningsbeslut, andra har initierats i samband med åtgärder av andra aktörer, och ibland bedrivits i samverkan med dessa. Ytterligare projekt har utgjorts av mindre åtgärder där beslut fattats av trafikkontoret på delegation. Dessutom har några projekt sitt ursprung i budgetuppdrag till trafiknämnden. Genom att såväl objekt i utredningsbeslutet som andra angelägna åtgärder har inrymts har såväl de prioriterade åtgärderna i planen som nya behov sedan cykelplanen antogs kunnat hanteras.

Arbetet med prioritering av kontorets resurser gällande cykelinvestering har skett kontinuerligt. I det arbetet har kontoret utgått från gällande utredningsbeslut och gjort en bedömning av vilka projekt som ska ingå i kommande inriktningsbeslut. I processen har kontoret dessutom uppmärksammat om det finns angelägna objekt som inte ingår i utredningsbeslutet och värderat hur dessa förhållit sig till de som ingått. Kontoret har även värderat sidoförfrågningar från andra

Antalet projekt i Cykelmiljarden



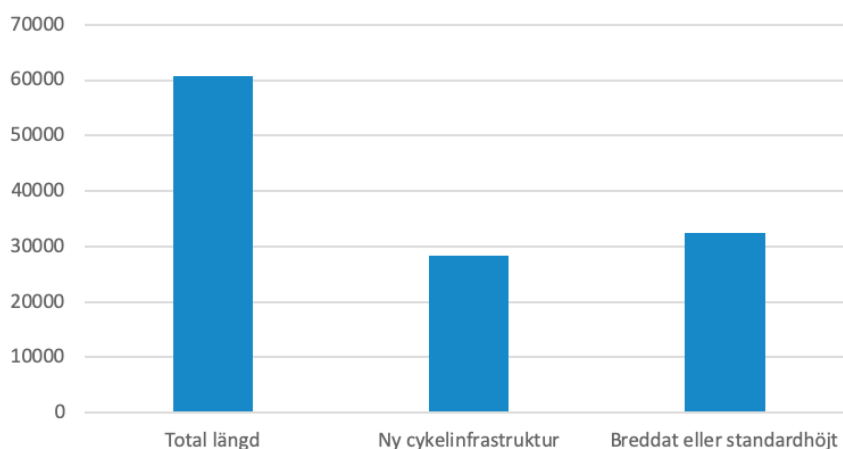
aktörer, t ex gällande önskemål att kontoret ska medfinansiera en åtgärd eller göra "passa på"-åtgärder. Sammantaget kan arbetet med prioritering innebära att såväl objekt i utredningsbeslutet som andra angelägna åtgärder kan inrymmas. På det sättet kan såväl de prioriterade åtgärderna i planen som förändringar sedan cykelplanen antogs hanteras.

## Genomförande

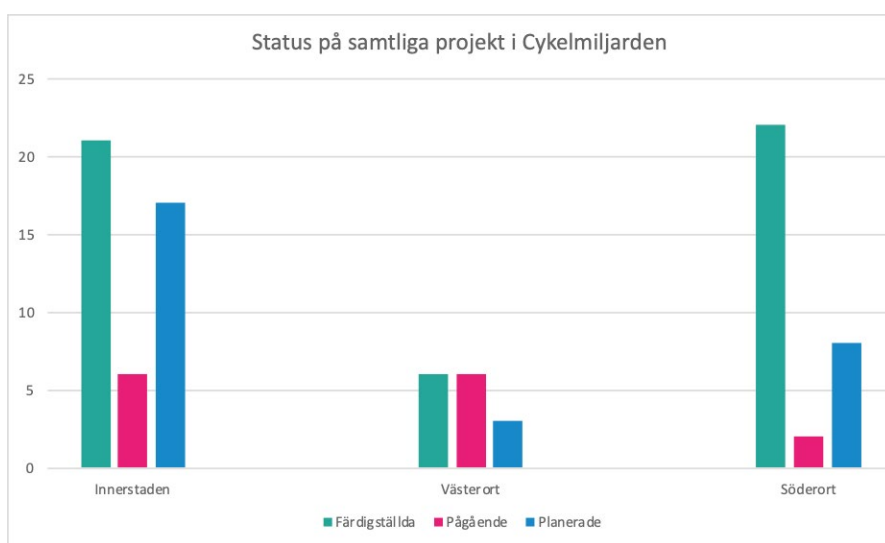
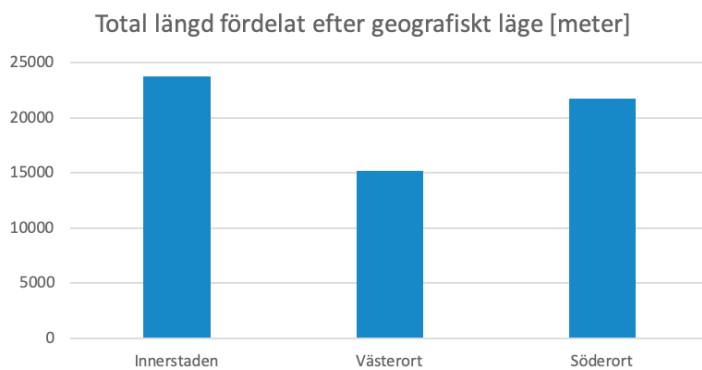
### Antal projekt

Totalt har 91 investeringsprojekt för utbyggnad av cykelnätet bedrivits av trafikkontoret inom ramen för cykelmiljarden. Av dessa återfinns 44 i innerstaden, 32 i söderort och 15 i västerort.

Sammanställd längd för samtliga investeringsprojekt [meter]



Sammanställd längd för samtliga investeringsprojekt som påbörjats och färdigställt fram till 2018.



Status på samtliga projekt i Cykelmiljarden fördelat efter geografiskt läge.

### Ny och standardhöjd cykelinfrastruktur i längdmeter

Totalt har 61 km cykelinfrastruktur färdigställdt eller påbörjats i entreprenadskede mellan 2012-2018. 53 % av den totala längden utgör breddning av befintlig infrastruktur, medan 47 % är helt nyanlagd cykelinfrastruktur. I söderort är andelen ny infrastruktur något högre och utgör 61 % av längden. Utöver detta finns det inriktnings- och/eller genomförandebeslut på ytterligare ca 55 km cykelinfrastruktur.

I innerstaden har 29 pågående och färdigställda projekt genererat en total längd på ca 23 800

meter. I västerort har 12 projekt genererat ca 15 200 meter och i söderort har 25 projekt omfattat ca 21 750 meter.

Total längd (ny inkl. breddad/standardhöjd) cykelinfrastruktur fördelat efter geografiskt läge.

### Status för projekten

Vid utgången av 2018 var 47 projekt färdigställda, 16 projekt var pågående och 23 projekt planerade. De pågående har genomförandebeslut och i vissa fall pågående entreprenad. De projekt som benämns som planerade kan befinna sig i ett tidigt utredningsskede

eller har fått ett inriktningsbeslut. Se vidare 2.4 *Disposition och förklaringar*.

Fyra projekt som bedrivits under perioden har färdigställdt under 2019, men är i den här sammanställningen beskrivna som pågående. Dessa är Stadsgårdsleden, Ulvsundavägen, Spångavägen och Flatenvägen. Även projekt med delsträckor öppnade för trafik anses vara pågående.

Flest projekt har färdigställdt i innerstaden och i söderort och majoriteten av pågående och planerade projekt återfinns i innerstaden.

### Utformning

I innerstaden är enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan en vanlig lösning, men även dubbelriktade cykelbanor och ett mindre antal cykelfält har anlagts. I ytterstaden är dubbelriktade gång- och cykelbanor den vanligaste lösningen. Graden av separering mellan cykeltrafik och gående varierar från olika slags fysisk separering till målad skiljelinje. Den senare är vanligast i ytterstaden.

Vid breddning och nyanläggning av cykelinfrastruktur har cykelplanens rekommendationer för utformning av pendlingsstråk respektive huvudstråk eftersträvt. För pendlingsstråk innebär det att stråken ska vara tillräckligt breda så att omcykling och cykling i bredd medges. Planen innehåller breddmått för enkel- och dubbelriktade cykelbanor och cykelfält, liksom riktlinjer avseende bland annat kurvradier, sikt, separering från gångtrafiken, materialval och anpassade signaler. Generella riktlinjer för

detaljutförning av cykelstråk finns bland annat i handboken Cykeln i staden.

Kontoret konstaterar att den cykelinfrastruktur som byggts 2012-2018 i hög utsträckning motsvarar rekommendationerna, och i övrigt håller en generell god standard. I den mån avvägningar har gjorts till förmån för andra funktioner i och anspråk på gatumiljön har kontorets ambition varit att beskriva och motivera dessa i samband med beslut i trafiknämnden.

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi betonas förutom cykel även gång- och kollektivtrafik, liksom godstrafik med god beläggning som kapacitetsstarka trafikslag som bör prioriteras. I cykelprojekten har ofta särskild vikt lagts vid att beakta förutsättningarna för goda helhetslösningar med avseende på detta, och att tydligt beskriva konsekvenserna för andra funktioner av de föreslagna åtgärderna. Bättre och tydligare ytor för gående, ombyggda busshållplatser, hastighetssäkrade och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelpassager och nyplanterade träd är exempel på åtgärder inom ramen för cykelprojekten.

### Avvägningar och omfattning

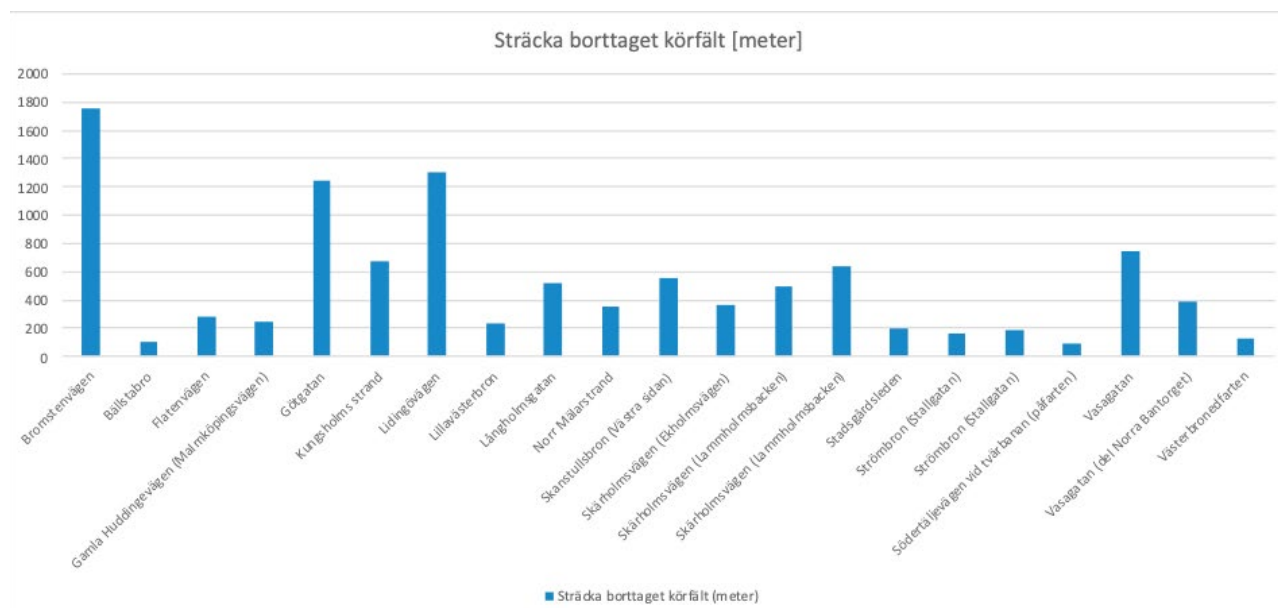
När befintliga gator får ny utformning ses vanligtvis gatans funktion och omkringliggande gatunät och omgivning över. Flera av de bedrivna projekten berör komplexa urbana miljöer, och innebär avväg-

ningar både vad gäller tid och ekonomi och mellan olika intressen och anspråk utifrån de förutsättningar som råder på platsen. Exempel på sådana är kapacitet, angöringsbehov, gestaltning, vistelsezoner samt tillgänglighet och säkerhet för olika trafikslag.

Särskilt i innerstaden är många gator i behov av större ombyggnationer för att klara intentionerna i framkomlighetsstrategin och cykelplanens riktlinjer. Det kan därför vara långsiktigt lönsamt att ta ett helhetsgrepp på gatan så att fler intressen kan tillgodoses. Denna typ av genomgripande lösningar har inom ramen för cykelmiljarden balanserats upp av enklare och mindre kostsamma åtgärder med liknande effekt på framkomlighet och trafiksäkerhet. Under perioden har några projekt startat som pilotprojekt eller försök, för att utvärderas och sedan permanentas.

I en del projekt har avvägningar behövts göras där ytan för breddad eller ny cykelinfrastruktur har inneburit minskade ytor för andra funktioner. I de fall körfält eller parkeringsplatser tagits i anspråk har konsekvensbedömningar gjorts. Totalt har 10,7 km körfält för motorfordonstrafik tagits i anspråk, ofta genom att ett av två körfält i samma riktning omdisponerats för att möjliggöra breddade eller nya cykelbanor, cykelfält och gång- och cykelbanor. I de flesta fall har detta kunnat ske utan påvisbar negativ påverkan på biltrafikens framkomlighet.

Figuren nedan redovisar antalet meter körfält



Sträcka borttagna körfält per investeringsprojekt

som tagits i anspråk för varje projekt. Bromstensvägen hade på stor del av sträckan två överbredda körfält som i praktiken nyttjades som fyra. Då projektet innebär att större delen av sträckan får två normalstora körfält har det i statistiken bedömts som att ett körfält har tagits bort i vardera riktningen, totalt 1 760 meter. Södertäljevägen vid Tvärbanan har fått ett körfält reducerat i en riktning, totalt 90 meter.

## Resultat och effekter

### Övergripande

Trafikkontorets övergripande målsättning i de cykelprojekt som bedrivits inom ramen för cykelplanen är att åtgärderna ska öka framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för cyklister, och på så vis bidra till cykelplanens syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen och antalet cyklister.

### Cykelutveckling

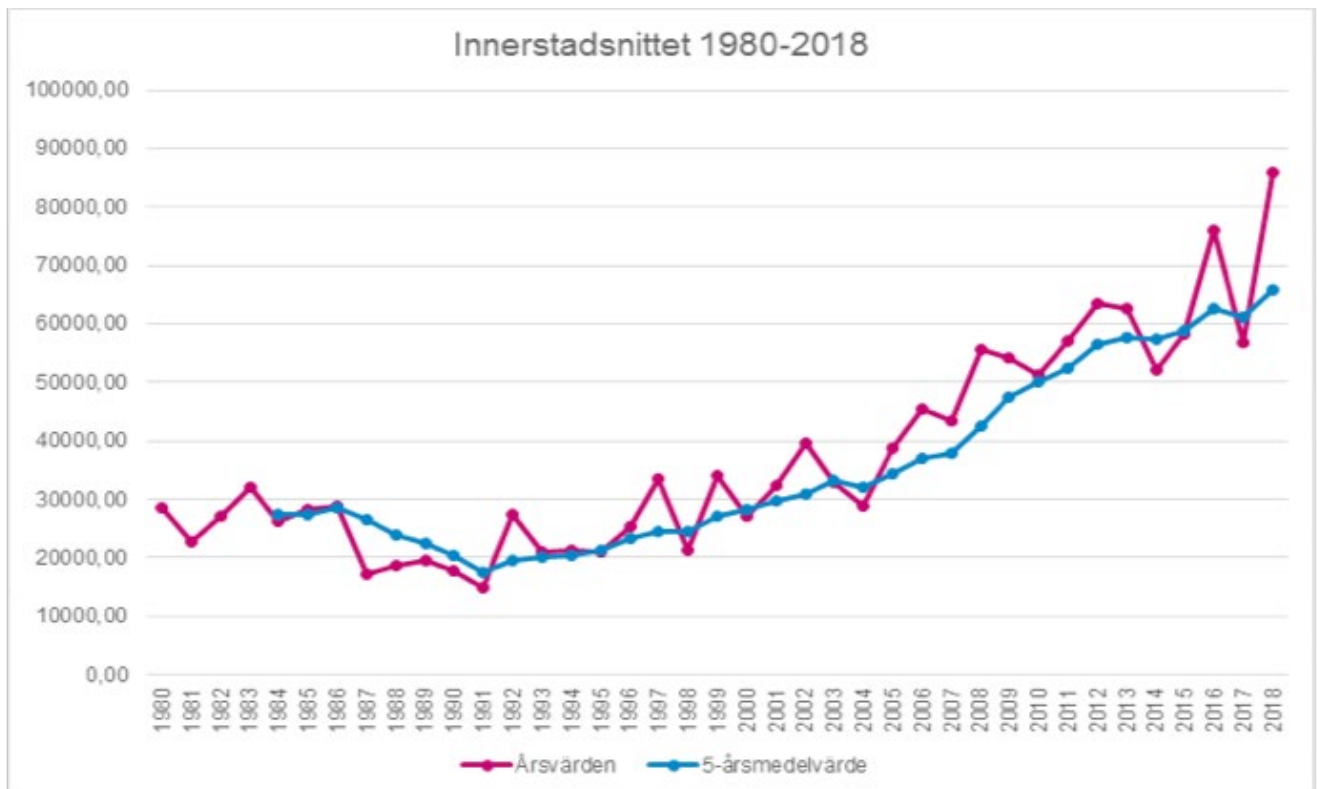
Trafikkontoret har tillgång till en stor mängd data från såväl automatiska som manuella mätningar av cykelflöden i olika mätpunkter. I dessa går det att

se förändringar i antal cykelpassager före och efter åtgärder på en sträcka. Det är dock svårt att utan mer detaljerade uppföljningsstudier med säkerhet påvisa effekten av varje enskild investering i cykelvägnätet. Något sådant systematiskt arbete har inte skett under perioden även om några åtgärder utvärderats genom bland annat intervjuer med trafikanter.

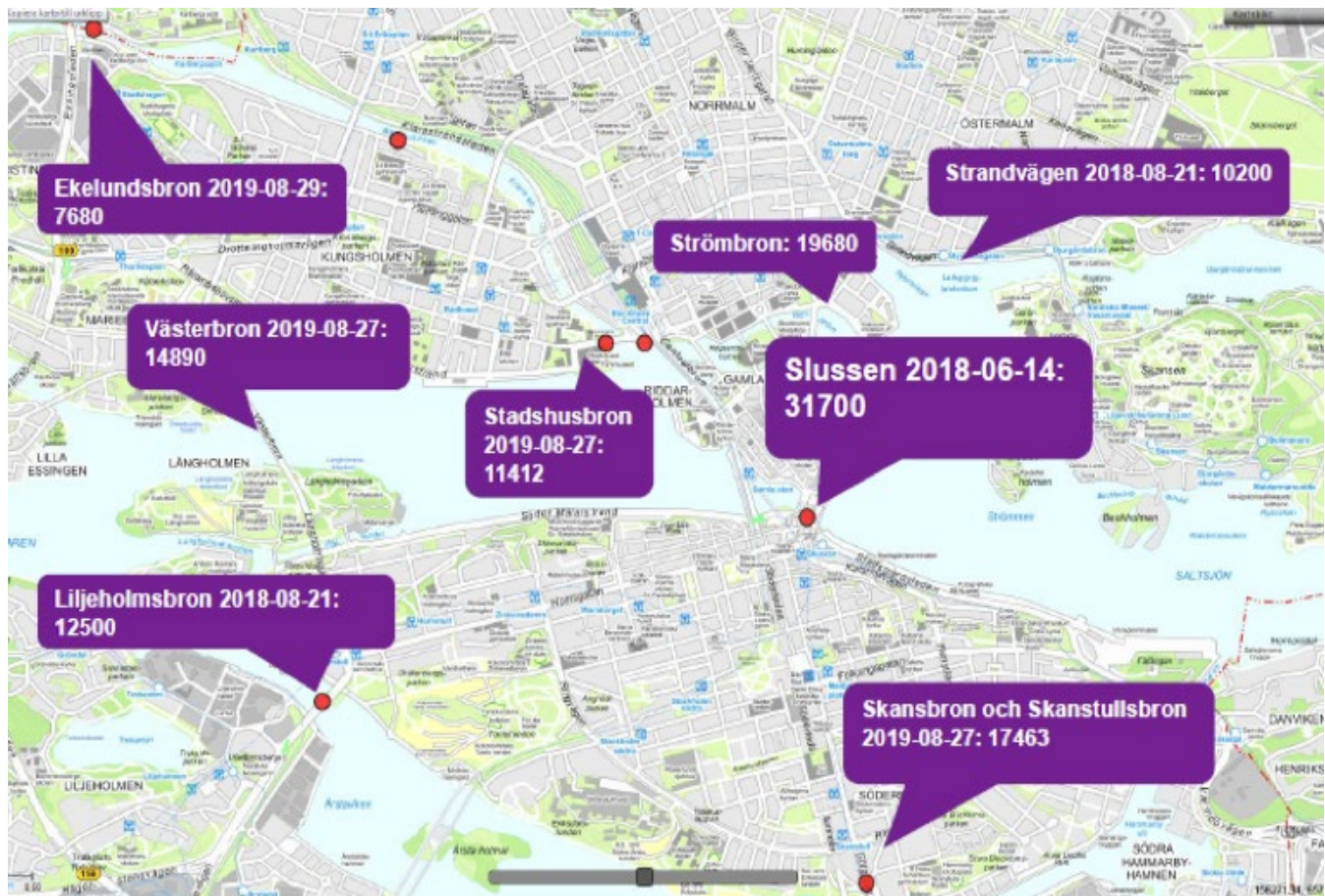
Sammantaget visar dock mätningarna på en långsiktigt uppåtgående trend för cyklingen i Stockholms stad. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet, vilket bör kunna användas som ett ungefärligt mått för arbetspendling med cykel, ökat med 98 % (rullande femårsmedelvärde). Sedan cykelplanen antogs 2012 har cykeltrafiken i samma snitt ökat med 17 %. I augusti 2019 uppmättes i ett flertal mätpunkter de högsta mätvärdena sedan de fasta stationerna installerades.

### Trafikolycksutveckling

Trafikkontoret redovisar årligen trafikolycksutvecklingen för Stockholms stad. Redovisningen av allvarligt skadade är inte helt tillförlitlig på grund av rapporteringsbortfall från akutsjukhus och polis. Utifrån tillgänglig statistik går det dock inte att utläsa att utvecklingen av antalet omkomna och all-



Cykelpassager i innerstadssnittet mellan 1980 och 2018.



Antalet cykelpassager per dygn (urval) i staden.

varligt skadade i cykelolyckor på något sätt skulle följa ökningen av cykelflödena i stadens mätpunkter.

### Slutsats

Trafikkontoret gör bedömningen att den övergripande målsättningen klaras och att de genomförda åtgärderna på cykelvägnätet sammantaget bidrar till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetstarkt cykelvägnät, som successivt byggs ut samtidigt som cykeltrafiken i stadens mätpunkter ökar.

Cykeln har getts högre prioritet som transportslag genom bland annat 59 km nya och breddade cykelbanor, möjligheten att cykla mot enkelriktat och att cykeltrafiken getts större relativt utrymme på flera centrala gator och broar som Stallgatan, Långholmsgatan, Vasagatan och Skanstullsbron.

### Disposition och förklaringar

Med investeringsprojekt som presenteras i slutredovisningen avses investeringar i cykelfält, cykel-

banor och övriga cykelåtgärder. Projekten kategoriseras som färdigställda, pågående eller planerade, där de pågående har genomförandebeslut medan de planerade har inriktningsbeslut men inte genomförandebeslut.

Projektet är uppdelade efter geografiskt läge – 3.5 Innerstaden, 3.6 Västerort och 3.7 Söderort.

Omfattningen av projektbeskrivningarna definieras av investeringsvolymen där projekt över 5,0 mnkr har behandlats i trafiknämnden med inriktnings- och genomförandebeslut. Projekt under 5,0 mnkr som inte behandlats i trafiknämnden definieras som en mindre åtgärd och har en kortare beskrivning.

För varje projekt över 5,0 mnkr har längden i meter angetts för ny eller breddad/standardhöjd cykelinfrastruktur. I de fall cykelbanor anlagts på båda sidor av en gata eller väg har cykelbanornas eller cykelfältens sammanlagda längd räknats. Det betyder att den totala längden för cykelbanor på båda sidor längs en sträcka på 100 meter blir 200 meter.

Då blir det möjligt att få en bild av vad en löpmeter cykelinfrastruktur kostar att utreda, projektera och anlägga inom ramen för varje projekt.

I de fall cykelåtgärderna endast varit en del av ett större investeringsprojekt eller om en betydande del av projektet omfattat andra åtgärder än cykelinfrastruktur har trafikkontoret i den ekonomiska redovisningen av projekten gjort avdrag för "ej cykel" i den ekonomiska uppföljningen i förhållande till cykelmiljarden. På så sätt ges en mer rättvisande bild av kostnader för cykelinvesteringar. Sådana avräkningar har gjorts för femton av de beskrivna projekten, vilket framgår i faktarutan för vart och ett av dessa. Till exempel genomfördes cykelprojektet Lilla Västerbron i samband med en brorenovering, vilken utgjorde merparten av projektets utgifter. Löpmeterpriset har i de fallen anpassats efter det som räknats som cykelinfrastruktur.

Varje projekt med en investeringsutgift större än 5,0 mnkr har i sin beskrivning en statussymbol. För varje skede projektet har uppnått fylls en ruta med färg:

**Blå** ifylld ruta markerar att projekt är under planering, antingen i tidigt skede under utredning eller att det finns ett inriktningsbeslut.

**Röd** ifylld ruta markerar pågående projekt, antingen där ett genomförandebeslut finns eller om det befinner sig i entreprenadskede.

**Grön** ifylld ruta markerar att projektet är färdigställt.

Projekt som påbörjats under 2018 eller tidigare och befinner sig tidigt i utredningsfasen utan att ett inriktningsbeslut fattats redovisas i kapitlet Pågående utredningar.

Projekt för utredning av längre sträckor eller bredare korridorer redovisas i kapitlet Paraplyprojekt.

Projekt som ingått i något av inriktningsbesluten men av olika skäl avbrutits, pausats eller kommit att ingå i budgetuppdrag eller andra utredningar beskrivs i kapitlet Ännu ej genomförda projekt.

Ett urval av cykelåtgärder som genomförts eller pågått under perioden men av olika skäl inte bokförts inom cykelmiljarden redovisas i avsnittet Övriga cykelåtgärder. Dessa åskådliggörs även i kartan. De cykelåtgärder som genomförts av exploateringskontoret mellan 2012-2018 redovisas inte i denna sammanställning, men åskådliggörs i kartan i bilaga 2 till detta ärende.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningssbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	---------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

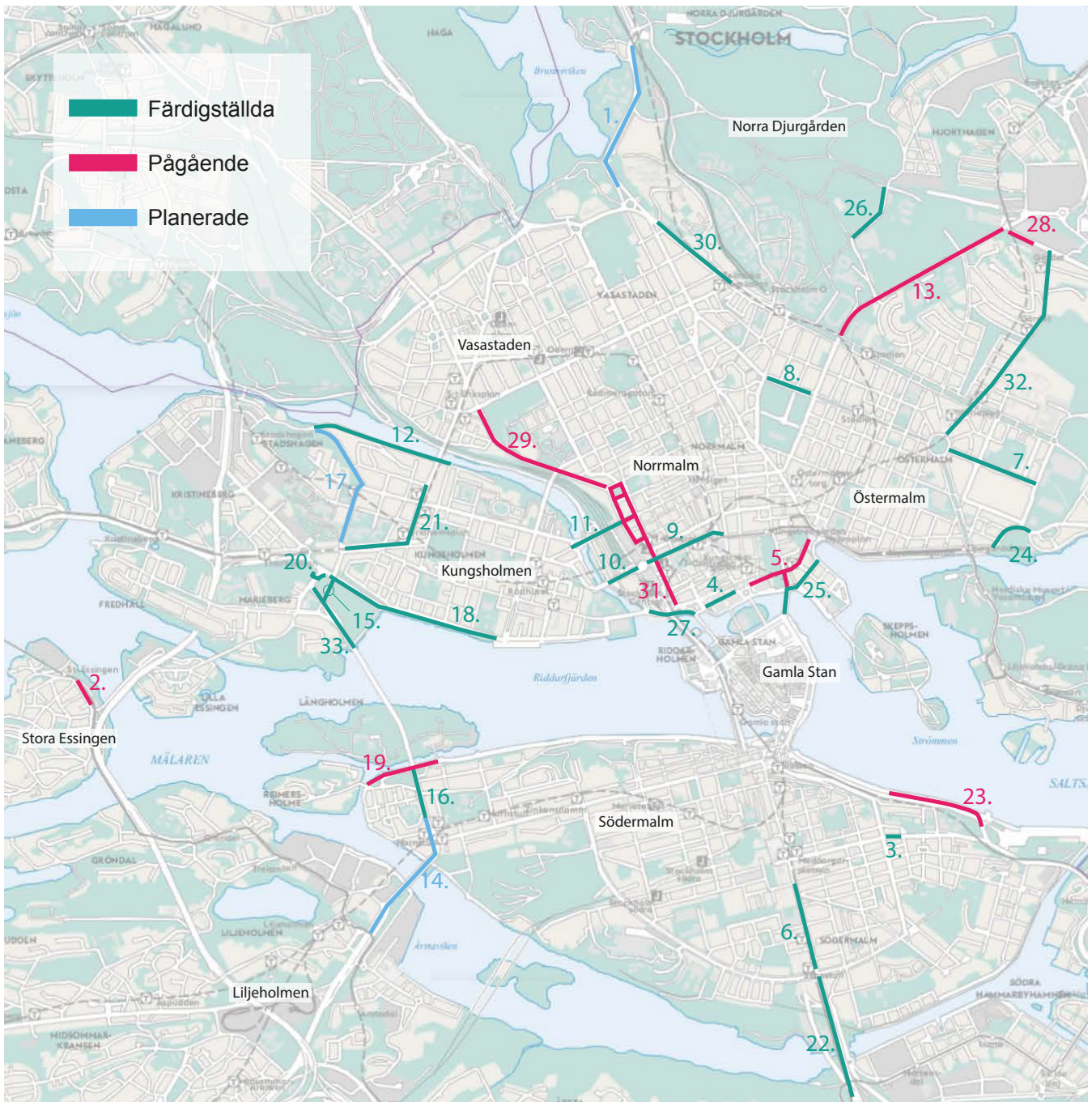
<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningssbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	---------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

Statussymbol som beskriver vilka faser projektet uppnått., Blå ifylld ruta markerar projekt under planering, Röd ifylld ruta markerar pågående projekt och Grön ifylld ruta markerar att projektet är färdigställt.





# Innerstaden



- |   |  |                                       |                       |
|---|--|---------------------------------------|-----------------------|
| 1. Albano Roslagsvägen                    | 11. Kungsgatan                         | 21. Sankt Eriksgatan och Fleminggatan | 31. Vasagatan         |
| 2. Badstrandsvägen och Essingeringen      | 12. Kungsholms strand                  | 22. Skanstullsbron (västra sidan)     | 32. Värtavägen        |
| 3. Folkungagatan                          | 13. Lidingövägen                       | 23. Stadsgårdsleden                   | 33. Västerbronedarten |
| 4. Fredsgatan                             | 14. Liljeholmsbron och Hornstull       | 24. Strandvägen vid Nobelparken       |                       |
| 5. Gustav Adolfs torg till Nybroplan      | 15. Lilla Västerbron                   | 25. Strömbron och Stallgatan          |                       |
| 6. Götgatan (pilotprojekt)                | 16. Långholmsgatan                     | 26. Södra Fiskartorpsvägen            |                       |
| 7. Karlavägen (Karlplan-Oxenstiernsgatan) | 17. Mariebergsgatan och Igeldammsgatan | 27. Tegelbacken                       |                       |
| 8. Karlavägen (Runebergsplan-Sturegatan)  | 18. Norr Mälarstrand                   | 28. Tegeluddsvägen                    |                       |
| 9. Klarabergsgatan                        | 19. Pålsundet (Söder Mälarstrand)      | 29. Torsgatan                         |                       |
| 10. Klarabergsviadukten                   | 20. Rålambshovsparken                  | 30. Valhallavägen                     |                       |



## Folkungagatan

Nyanläggning av cykelbana och cykelfält mellan Renstiernas gata och Borgmästargatan.

Folkungagatan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Cykelbana och cykelfält med en bredd på ca 1,5 meter har anlagts i båda riktningar på Folkungagatan mellan Renstiernas gata och Borgmästargatan, totalt ca 300 meter. Sträckan saknade tidigare cykellösning. Projektet utfördes i samband med förstärkningsarbeten för gatan.

### Tidplan

Arbetena färdigställdes under årsskiftet 2013/2014.

### Ekonomi

Investeringsutgiften blev 2,0 mnkr.



# Fredsgatan

Anslutningsåtgärder i samband med avstängning vid Rosenbad.

Stockholms stad har tillsammans med Statens Fastighetsverk genomfört en avstängning av motorfordonstrafik på Fredsgatan, som bland annat har möjliggjort en ny attraktiv öst-västlig cykelkoppling som komplement till pendlingsstråket utmed Strömgatans kaj. I samband med detta gjordes anslutningsåtgärder även på Malm Morgsgatan och Gustav Adolfs Torg för bättre cykelkopplingar till Fredsgatan. Åtgärderna innebar bland annat ny cykelbana, nya cykelfält och cykelparkering, totalt ca 350 m cykelinfrastruktur. Dessutom togs trafiksignalerna på Gustav Adolfs torg bort.

## Konsekvenser och effekter

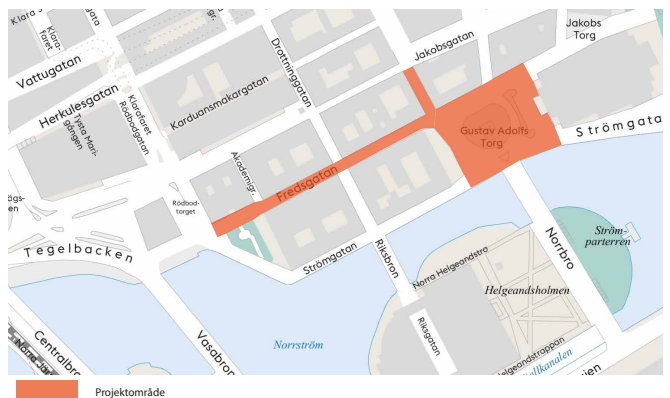
Åtgärderna möjliggör en genare cykelkoppling mellan Tegelbacken och Nybroplan som bedöms kunna ge tidsvinster för cykeltrafiken. I augusti 2019 uppmättes ca 2000 cykelpassager per dygn på Fredsgatan. Motorfordon väntas få en sämre framkomlighet med hänvisning till andra färdvägar. Leveranstrafik och avfallshantering hanteras med höj- och sänkbara pollare.

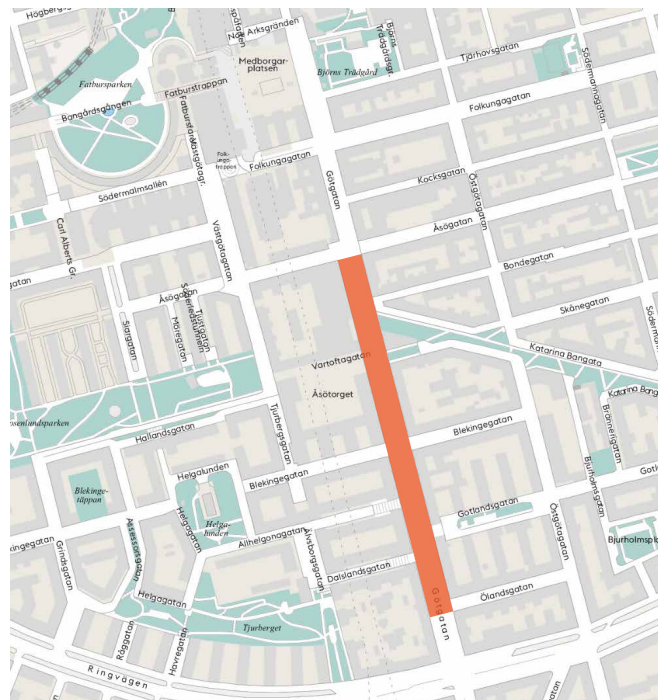
## Tidplan

Projektet är genomfört under 2018, men mindre beläggningsarbeten görs under 2019.

## Ekonomi

Budget för projektet var 2,0 mnkr. Under 2018 bokfördes 0,8 mnkr i utgifter.





## Götgatan (pilotprojekt)

Götgatan är ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk. I pilotprojektet har ytan för oskyddade trafikanter utökats på bekostnad av två körfält för motorfordon.

Götgatan är en av Stockholms mest trafikerade gator sett till antalet fotgängare och cyklister. Gatan utgör den senaste kopplingen från centrala Stockholm, genom Södermalm och vidare söderut över Skanstullsbron. Ett pilotprojekt genomfördes 2014 i syfte att omstrukturera Götgatan genom mindre förändringar i gaturummet för att ge mer utrymme åt cyklister och fotgängare.

### Fakta om gatan

Götgatan är viktig både för pendlingscykling och för lokala resor med start- och målpunkter på sträckan. Längs båda sidor av Götgatan finns lokaler i bottenvåningarna och entréer till tunnelbana,

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,2 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>3,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>2 500 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-04-08</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>juni 2014</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2016-10-20</b>

vilka bidrar till höga gångflöden. Trafikräkningar från 2013 visade på 9 000 cykelpassager och 15 000 motorfordon på dygnsnivå. Under förmiddagens maxtimme uppmättes som mest 1090 cyklister och 565 motorfordon i norrgående riktning. Antalet fotgängare beräknades till som mest ca 3 000 per timme. Inga bussar i linjetrafik trafikerade sträckan.

### Innan ombyggnad

Innan Götgatans ombyggnad fanns två körfält för motorfordonstrafik i respektive riktning och kantsparkeringsplatser på båda sidor. Ytorna för gående och cyklister var underdimensionerade både i förhållande till cykelplanens riktlinjer och med avseende på de höga flödena. Många cyklar stod parkerade vid träd och på gångbanorna som ett resultat av för få anordnade cykelparkeringsplatser.

Utöver låg cykelstandard fanns övriga brister vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet, upplevd trygghet och belysning.

### Pilotplats cykel

Syftet med projektet Pilotplats cykel var att bidra till att cykelåtgärder utformas på ett sätt som gör cykling mer attraktivt och samtidigt minimerar konsekvenserna för andra. En bärande del i pro-

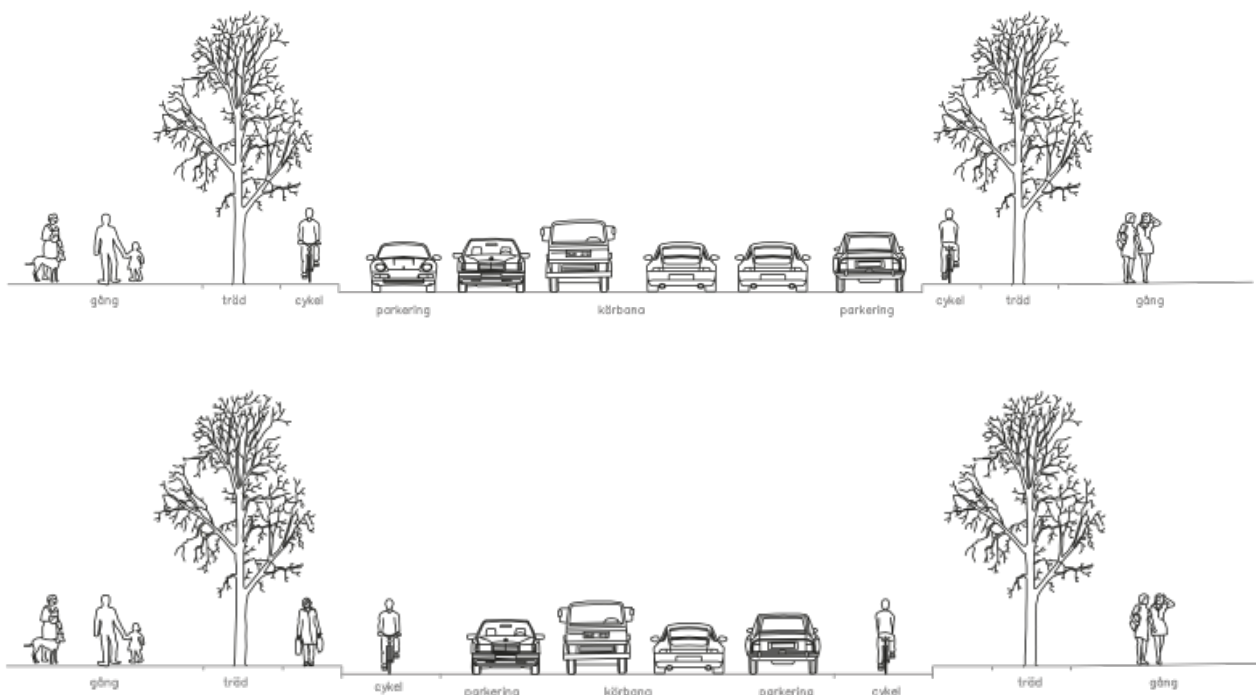
jektet var aktiv medverkan från cyklister och andra medborgare. Projektet genomfördes av Stockholms stad i samarbete med Uppsala universitet och Trafikutredningsbyrån.

### Efter ombyggnad

Sektionen har omfördelats genom att antalet körfält har reducerats från två till ett i båda riktningarna. Körfälten som tagits bort har istället ersatts av parkeringsplatser och lastplatser, och utrymmet som användes som parkering har blivit enkelriktade cykelbanor med bredden 2,25 meter. Samtidigt har gångbanan på båda sidor utökats där tidigare cykelbanor var förlagda. På flera platser längs sträckan har antalet cykelparkeringsplatser och lastplatser utökats.

I samband med projektet sänktes hastigheten från 50 till 30 km/h, vilket bland annat bidragit till högre trafiksäkerhet och lägre bullernivåer. Samtidigt har den nya hastighetsbegränsningen möjliggjort att signalsamordningen kunnat anpassas efter cyklister i syfte att skapa en grön väg för cyklande.

Under 2016, två år efter färdigställandet, togs re-fugöron bort för att skapa en bättre sträckning av cykelbanan. Nya markeringar mellan gång- och cykelbanan sattes upp och gatan fick ny beläggning.



Sektion före (överst) och efter (underst).

## Konsekvenser och effekter

Då gatan tidigare hade en överkapacitet för motorfordonstrafik kan projektet sägas ha medfört en mer optimerad användningsfördelning av gaturummet.

I korsningen Götgatan/Gotlandsgatan har trafiken analyserats inom ramen för projektet. Sammanfattningsvis tyder resultatet på att antalet konflikter mellan trafikslag har minskat. Färre gående nyttjar cykelbanan, och regelefterlevnaden hos cyklister har förbättrats.

Cykeltrafiken har ökat med drygt 20 % på sträckan mellan åren 2013 och 2018, då ca 11 000 cykelpassager uppmättes. Motorfordonstrafiken har minskat med några få procent under högtrafik.

## Tidplan

Inga förskjutningar i tidplanen har redovisats.

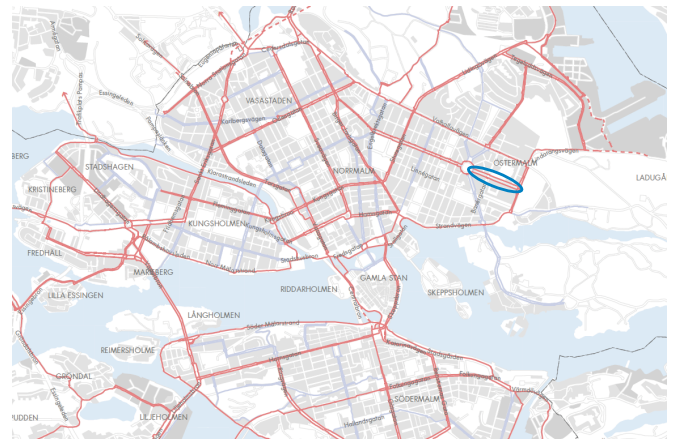
## Ekonomi

Projektet har genomförts med given budget om 3,0 mnkr.



Götgatan före (överst) och efter (underst).





## Karlavägen (Karlalplan-Oxenstiernsgatan)

Cykelfält mellan Karlalplan och Oxenstiernsgatan.

Karlavägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Den berörda sträckan av Karlavägen trafikeras varje dygn av ca 4 000 fordon/dygn inklusive stombuss. Tidigare saknades ett anvisat utrymme för cyklister, som därmed hänvisades till blandtrafik och längs med kantstensparkering.

Cykelfält anlades i körbanan på båda sidor av gatan och kantstenen flyttades på en delsträcka för att skapa tillräcklig bredd. Bredden på cykelfälten varierar mellan 1,5 och 1,75 meter, och den totala längden 1100 meter. I och med projektet åtgärdades en saknad länk på pendlingsnätet.

### Konsekvenser och effekter

De genomförda åtgärderna bidrar till ett mer komplett cykelnät på Östermalm. På en delsträcka togs parkeringsplatser i anspråk för att inrymma cykelfälten.

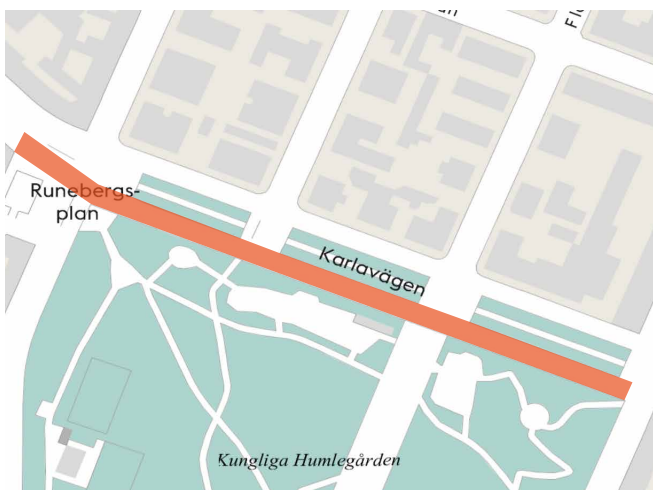
### Tidplan

Entreprenaden pågick under 2013.

### Ekonomi

Investeringsutgiften blev 2,1 mnkr. Projektet beviljades 1,1 mnkr i statlig medfinansiering.





## Karlavägen (Runebergsplan-Sturegatan)

Cykelfält mellan Runebergsplan och Sturegatan.

Karlavägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Projektets syfte var att länka samman cykelfälten på Karlavägens södra sida från Runebergsplan till Sturegatan. Ett bilkörfält gjordes om till ett 2,25 meter brett cykelfält på en sträcka av 400 m. Den tidigare för smala cykelbanan gav plats för en bredare gångbana.

### Tidplan

Projektet genomfördes under 2018 med kvarstående målningsarbeten under 2019.

### Ekonomi

Investeringsutgift för projektet blev 0,7 mnkr, enligt budget.



Karlavägens södra sida innan genomförande.

# Klarabergsgatan

Klarabergsgatan har gjorts bilfri till förmån för ett gaturum där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Klarabergsgatan är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och även en av gatorna i Stockholm med flest fotgängare. Gatan är en affärs-gata med funktion som entrégata till Stockholm. Projektet ingick i renoveringen av Sergels torg.

## Fakta om gatan

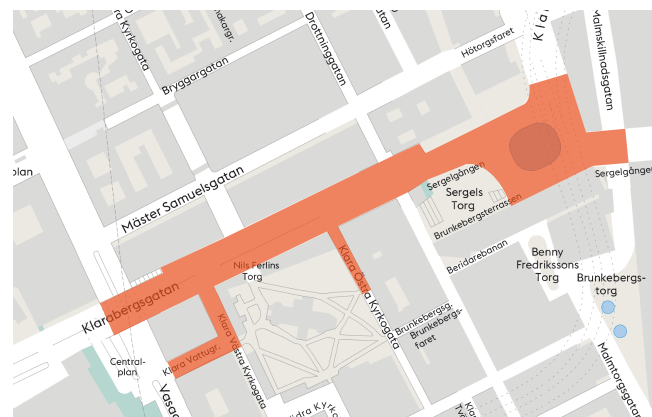
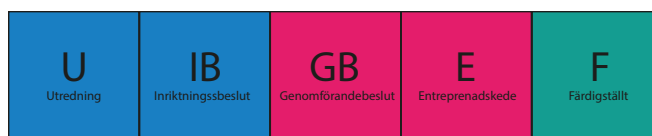
Klarabergsgatan var tidigare en av gatorna i City med mest biltrafik, ca 15 000 bilar per dygn. Gatan hade samtidigt tät busstrafik med ca 11 000 bussresenärer per dygn. Mätningar från 2018 visar gångflöden på ca 32 000 per dygn.

## Innan ombyggnad

Gatan bestod tidigare av två körfält i varje riktning med gångbanor på 7,0 respektive 5,0 meters bredd. Tidvis uppstod trängsel mellan de gående till följd av de höga gångflödena. Cykling skedde i blandtrafik längs större delen av sträckan. Då hastighetsbegränsningen var 50 km/h och gatan hade mycket buss- och fordonstrafik ansågs cykling vara otryggt.

## Efter ombyggnad

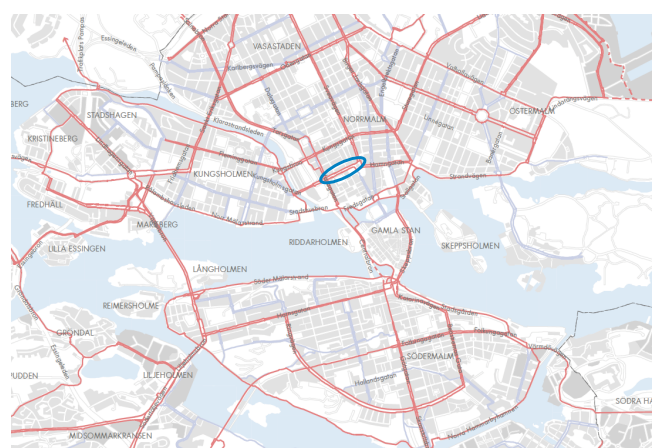
Klarabergsgatan fick en ny trafiklösning helt utan biltrafik mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergel-



## Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	<b>1,0 km</b>
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>3,0 mnkr*</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>3 000 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2011-10-19</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2012-05-24</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2014-12-11</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>våren 2018</b>

\* andel cykel i projekt Sergels Torg.



rondellen. En körbana för spårväg och bussar anlades i mitten av gatusektionen med tillhörande hållplatser och breda gång- och cykelbanor på vardera sidan. Som bredast blev gångbanorna 7,0 meter och de enkelriktade cykelbanorna 2,25 meter. Cykelbanorna separerades från gång- och körytor genom nivåskillnad och möblering. I Sergelrondellen togs ett körfält för biltrafik bort vilket gav mer utrymme till gående och cyklister samtidigt som trafiksäkerheten förbättrades.

### Konsekvenser och effekter

2012 uppmättes cykelflöden på 1500 per dygn. 2019 uppmättes som mest 2500 cykelpassager per dygn på Klarabergsgatan, en ökning med 67%.

Gångbanorna kommer även i framtiden upplevas som trånga under vissa tider. En bedömning visar att gångtrafiken kan komma att öka till 90 000 gående per dygn år 2030 jämfört med dagens 40 000, med anledning av utbyggnaden av Citybanan, Spårväg

City och den allmänna tillväxten i regionen.

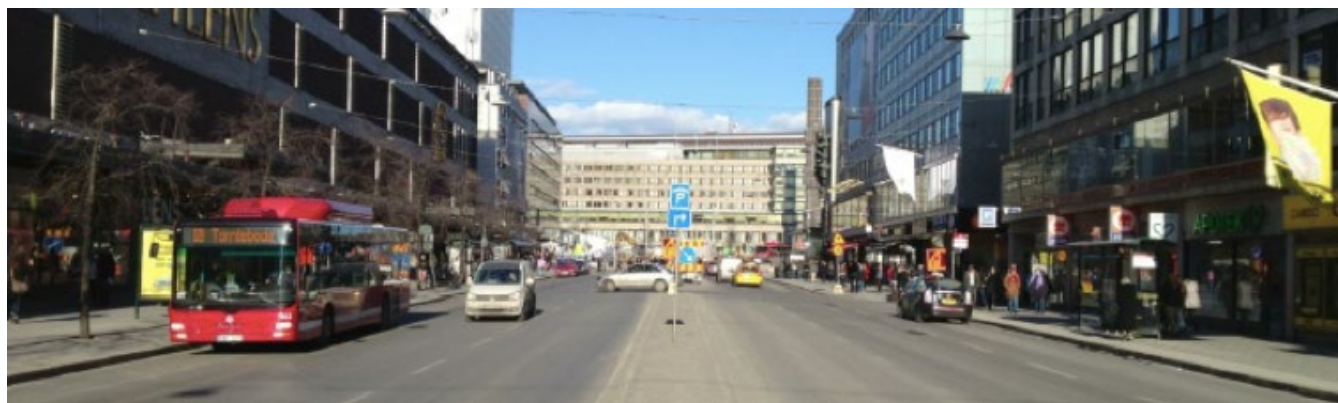
Några gator i närområdet fick en viss trafikökning, men merparten av den trafik som försvann från Klarabergsgatan återfanns inte på de närliggande alternativa gatorna.

### Tidplan

Projektet färdigställdes under våren 2018 med öppnande av Spårväg City under hösten samma år. Inom projektet återstår våren 2019 åtgärder kring Sveavägen och Hamngatan i samband med pågående ombyggnationer i närliggande kvarter med preliminärt färdigställande 2020–2021.

### Ekonomi

Investeringsutgiften för cykelåtgärderna i projekt Sergels Torg uppgår till 3,0 mnkr.



Klarabergsgatan innan (överst) och under genomförande (underst).



## Klarabergsviadukten

Nya cykelbanor inom projekt Sergels torg.

Klarabergsviadukten är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Inom projektet Sergels torg anlades nya cykelbanor på Klarabergsgatan. De avstängningar som gjordes för biltrafiken inom projekt Sergels Torg har medfört en kraftig minskning av biltrafiken på Klarabergsviadukten. Det innebär att de dubbla körfälten blev överdimensionerade samtidigt som cykellösningar saknades på större delen av sträckan.

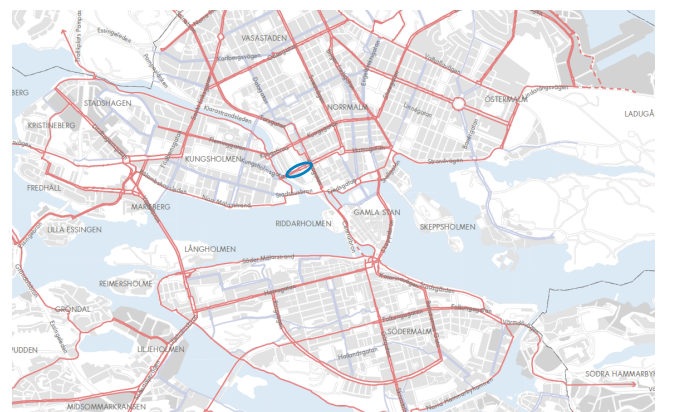
För att skapa en bra cykelförbindelse västerut mot Kungsholmen togs ett körfält i vardera riktningen i anspråk. På bron anlades nya cykelbanor och en cykelparkering. Väster om bron över Vasagatan, mellan Centralstationen och Cityterminalen gjordes en enklare lösning med cykelfält eftersom det pågår ett detaljplanearbete som kan innebära framtida ombyggnad av denna del. Total längd på ny cykelinfrastruktur är 500 meter. 2019 uppmättes som mest 2500 cykelpassager per dygn.

### Tidplan

Projektet genomfördes under 2018.

### Ekonomi

Investeringsutgiften för cykelåtgärderna blev 4,0 mnkr.



# Kungsgatan

Framkomligheten för bussar och cykeltrafik har ökat genom nya kollektivtrafikkörfält och cykelfält. I korsningen Kungsgatan/Vasagatan har trafiksäkerheten förbättrats.

Kungsbron och Kungsgatan är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Åtgärder har genomförts för att öka framkomligheten för kollektivtrafiken och cyklister. Åtgärder har även gjorts på Vasagatan i anslutning till Kungsgatan.

## Fakta om gatan

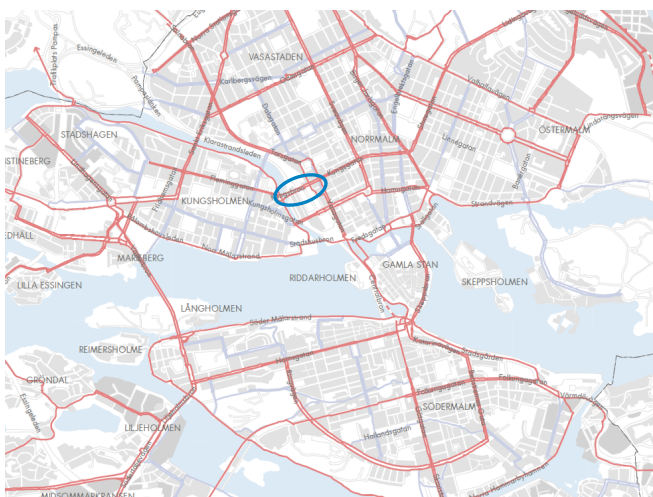
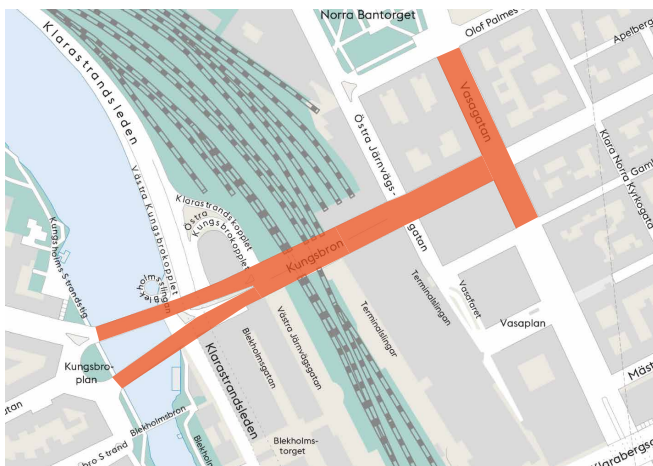
Kungsbron och Kungsgatan fram till Vasagatan knyter ihop Kungsholmen med City. Stomlinje 1 och långdistansbussar trafikerar sträckan. Innan ombyggnad uppgick motorfordonstrafiken till 9 300 per dygn österut och 6 500 per dygn västerut.

## Innan ombyggnad

På delar av sträckan saknades tidigare trafikseparerade ytor för cyklister, och cykling skedde i blandtrafik. I västlig riktning fanns en enkelriktad cykelbana med bredden 1,75 meter och i östlig riktning fanns tidigare ett cykelfält på en kortare del av sträckan. Gaturummet varierar mellan 26–30 meter med en bred mittrefug på delar av sträckan. På



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



## Faktaruta

**Pendlingsstråk**

**Regionalt cykelstråk**

**Ny cykelinfrastruktur:**

**0,6 km**

**Investeringsutgift:**

**8,9 mnkr**

**Kostnad per meter cykelbana:**

**14 833 kr/m**

**Inriktningsbeslut**

**2013-02-07**

**Genomförandebeslut**

**2014-02-06**

**Rev. Genomförandebeslut**

**2014-12-11**

**Färdigställt**

**nov 2015**

**Slutredovisning**

**2017-03-09**

gatan rymdes även en 100 meter lång bussparkering för långdistansbussar. Innan ombyggnaden var fördröjningen högre på sträckan än eftersträvat för stombusstrafik, och långdistansbussar hade svårt att nå Cityterminalen.

Korsningen Kungsgatan/Vasagatan pekades ut i stadens trafiksäkerhetsprogram som en av de korsningar som behövde förbättras. En konfliktstudie genomfördes 2013 som under 18 timmar visade på 172 konfliktsituationer, varav hälften bedömdes allvarliga.

### Efter ombyggnad

Mellan Blekholmsterrassen och Vasagatan har 2,0 meter breda cykelfält anlagts i bägge riktningar. Ett kollektivtrafikkörfält har anlagts i östlig riktning. För att inrymma dessa har lastplatser tagits bort, längden på bussparkeringen minskat och mittrefugen på Kungsgatan smalnats av.

Cykelfält genom och i anslutning till korsningen med Vasagatan har rödmålats för att uppmärksamma motorfordonsförare på cykeltrafiken.

### Konsekvenser och effekter

Åtgärderna har framför allt gett trafiksäkerhetsvinster. En konfliktstudie redovisar en minskning av både det totala antalet konflikter och de allvarliga konflikterna med 60 %. Tre bussuppställningar och tre lastplatser har tagits bort.

Cykelflödet över Kungsbron i maj 2018 uppgick till 5 200 cykelpassager/dygn. Gångmätningar på Kungsbron visar ett flöde på 18 000 fotgängare/dygn under en vardag (2017).

### Tidplan

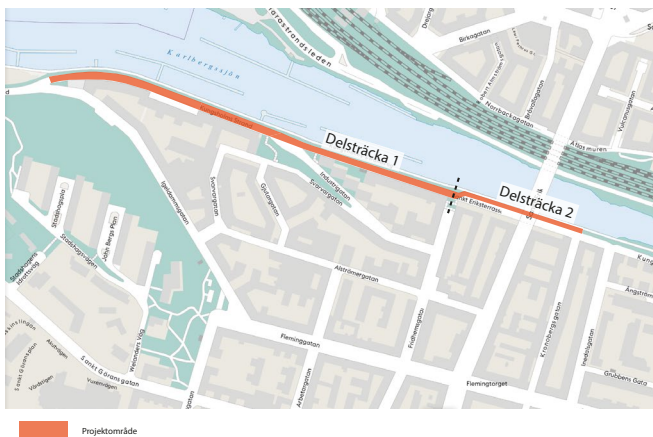
Entreprenaden upphandlades våren 2014, men avbröts eftersom anbudet var för höga. Ett reviderat genomförandebeslut togs fram och en ny upphandling genomfördes. Överprövning begärdes vilket resulterade i förskjutning av entreprenadstart till sommaren 2015.

### Ekonomi

Budgeten för projektet var 10,5 mnkr och den totala utgiften blev 8,9 mnkr bland annat på grund av att brofogarna inte behövde renoveras i den omfattning som befarades.



Bred mittrefug på Kungsgatan innan ombyggnad.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Kungsholms strand

En alternativ cykellösning med cykling i vägren testades och permanentades på ett cykelstråk som är en viktig regional koppling. På delar av sträckan anlades en ny dubbelriktad cykelbana.

Kungsholms strand är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt cykelstråk. Den permanenta ombyggnaden föregicks av ett försök på del av sträckan under 2015. Projektet kan sägas bestå av två delsträckor med olika förutsättningar och därmed olika lösningar.

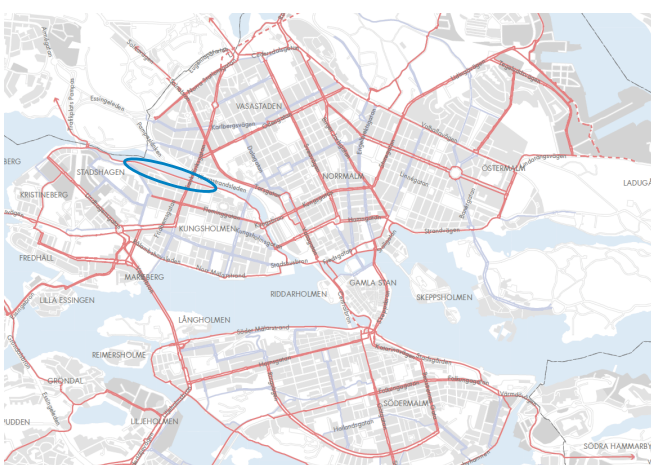
### Fakta om gatan

Gatan är dubbelriktad för motorfordonstrafik och har parkering utmed kantsten. 2013 och 2014 uppmättes 2 500 cyklister och 3 200-4 000 motorfordon per dygn. Buss trafikerar gatan med som mest 15-minuterstrafik. Hastigheten är begränsad till 30 km/h.

### Innan ombyggnad

Delsträcka 1, mellan Fridhemsgatan och Igel-dammgatan, är 750 m lång. Kungsholms strand är här ca 12,0 meter bred varav körbanan var ca 9,0 meter och bestod av ett körfält i vardera riktning- en samt parkering utmed kantsten på gatans södra sida. En 3,5 meter bred gångbana fanns på gatans södra sida.

Delsträcka 2, mellan Inedalsgatan och Fridhems-



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,0 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>4,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>4 000 kr/m</b>
<b>Inriktingsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2014-12-11</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>nov 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2017-03-09</b>

gatan, är 250 m lång. Denna del hade en bredare sektion med 15 parkeringar längs kantsten på södra sidan och 62 tvärställda parkeringsplatser på norra sidan. Här är gångbanan fristående med träd mellan gångbanan och körbanan/parkeringen.

### Efter ombyggnad

Bedömningen gjordes att traditionella lösningar med cykelbana eller cykelfält enligt cykelplanens rekommendationer var svåra att åstadkomma på sträckan. Därför söktes andra lösningar. Lösningen för delsträcka 1 är inspirerad av cykelgator i Nederländerna och Tyskland, och påminner om den så kallade bygdeväg som Trafikverket genomfört försök med. Lösningen innebär två vägrenar om 1,25 meter med röd asfalt vid sidan om en dubbelriktad körbana på 3,5 meter.

Mot parkeringen på den södra sidan har en buffertyta om 0,75 meter anlagts. Cykeltrafik använder sig av vägrenarna och biltrafiken av körbanan. Vid möte mellan två motorfordon måste dessa använda sig av vägrenen, men med hänsyn till cykeltrafiken.

På delsträcka 2 har en ny 3,25 meter bred cykelbana anlagts genom att 62 tvärställda parkeringar ändrats till 21 längsgående parkeringsplatser. Cy-

kelbanan har separerats från parkeringen med hjälp av så kallat GCM-stöd, ett lågt kantstöd som avgränsar olika trafikytor från varandra.

### Konsekvenser och effekter

En efterstudie gjordes i samband med försöket för delsträcka 1. En stor majoritet av de som blev tillfrågade tycker att lösningen är en förbättring jämfört med innan.

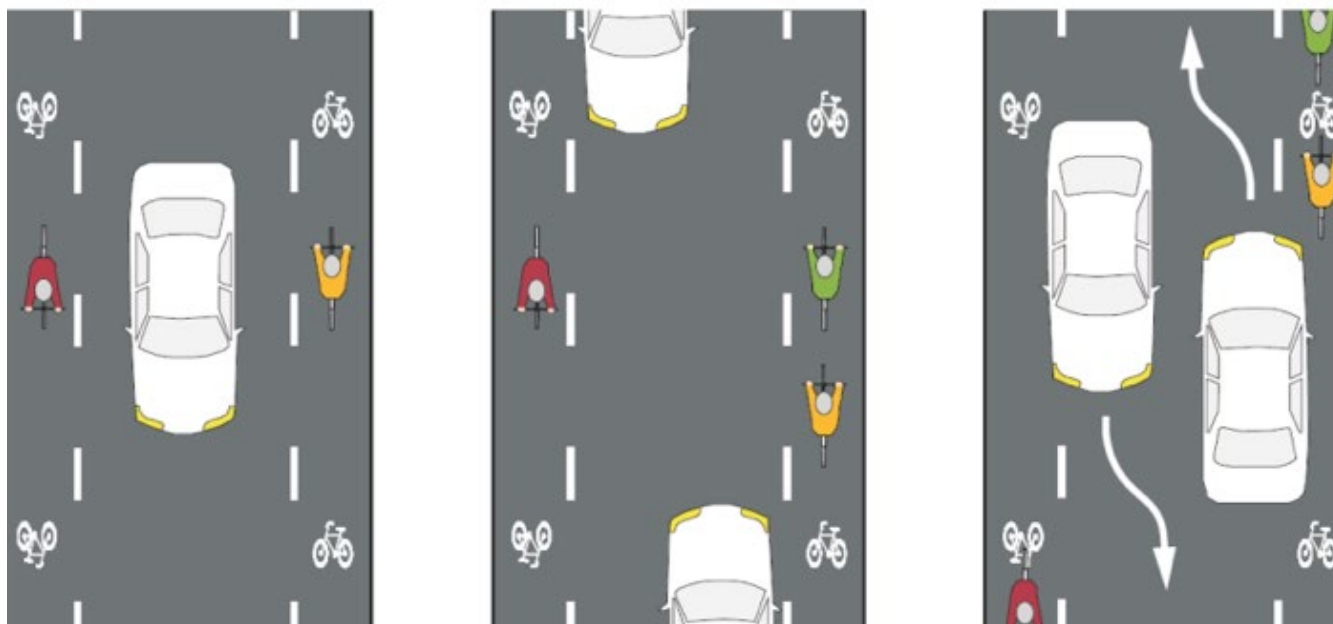
För delsträcka 2 har ca 40 parkeringsplatser tagits bort.

På platsen mellan delsträcka 1 och 2 har en ny cykelpassage anlagts. Under 2018 genomfördes en konfliktstudie för att säkerställa att cyklisternas trafiksäkerhet inte påverkas negativt. Under observationer kunde inga allvarliga konflikter registreras.

Den alternativa lösningen avviker från de standarder som är beskrivna i cykelplanen, men bedöms bidra till planens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla.

Inga eftermätningar av flöden har gjorts på sträckan. På Ekelundsbron västerut på stråket passerade dock som mest 5200 cyklister 2017 och 7700 cyklister 2019. På Stadshusbron österut på stråket har antalet cykelpassager ökat från som mest ca 10000

Nedan: Principlösning för bilister vid möte.





2016 till 11500 tre år senare, 2019.

### Tidplan

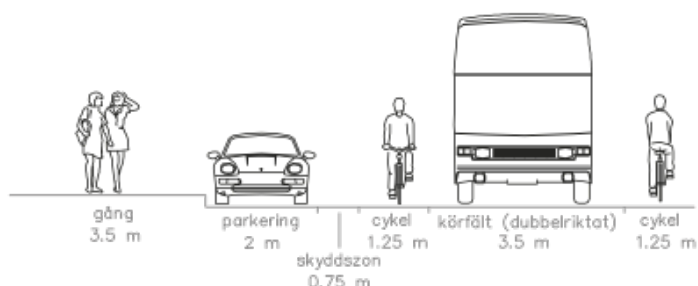
Projektet beräknades färdigställas under hösten 2016 men senarelades på grund av att det reviderade genomförandebeslutet överklagades av boende på Kungsholms strand. Förvaltningsrätten avslag överklagan i juni 2017 och arbetena påbörjades kort därefter med ett färdigställande i november 2017.

### Ekonomi

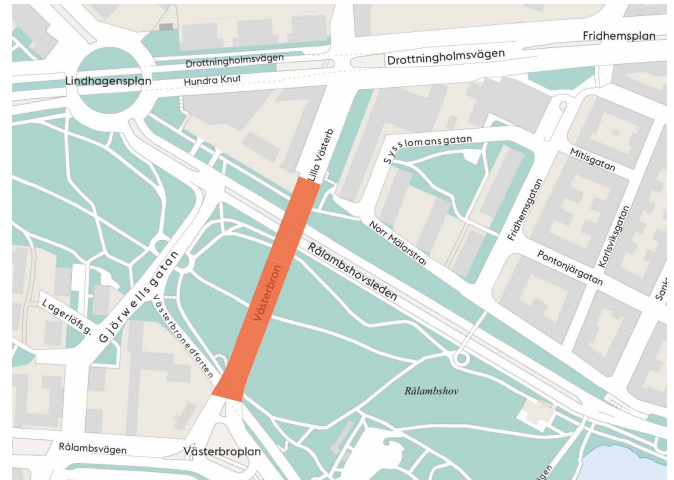
Totalutgiften på båda sträckorna uppgick till 4,0 mnkr, under budget på 6,0 mnkr. Den förändrade tidplanen innebar att ny belysning och asfaltering kunde samordnas med pågående reinvestering på sträckan.



Innan och efter genomförande vid Inedalsgatan.



Sektion efter mellan Igeldammsgatan och Fridhemsgatan.



## Lilla Västerbron

Lilla Västerbron har renoverats och gång- och cykelbanorna har breddats. Ett bilkörfält togs i anspråk till förmån för en fördubbling av bredden på gång- och cykelbanorna.

Lilla Västerbron är utpekad som pendlingsstråk i cykelplanen och del av ett regionalt cykelstråk. I samband med att bronns tätskikt byttes åtgärdades även den bristfälliga gång- och cykellösningen.

### Fakta om gatan

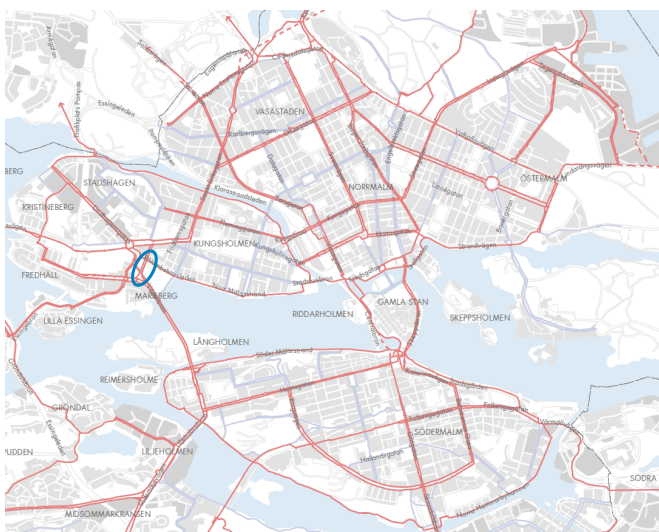
Lilla Västerbron byggdes 1936 och trafikerades av spårvagn fram till 1967. Brons tätskikt var 60 år gammalt och behövdes bytas. Bron hade ca 15 000 motorfordonspassager/dygn 2015 och är ett viktigt busstråk för stamlinje 1 och 4.

### Innan ombyggnad

På bron fanns fem körfält för motorfordonstrafik varav ett busskörfält i varje riktning. Standarden på gång- och cykelbanorna var låg med endast 1,25 meter vardera för gående respektive cyklist.

### Efter ombyggnad

Ett södergående körfält togs bort och de ursprungliga körfältsbredderna, som varierade mellan 3,75 – 4,0 meter, minskades till 3,5 meter. På detta sätt



Projektområde

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

#### Pendlingsstråk

<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,6 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>38,3 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>21,6 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>27 833 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2012-06-14</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>juni 2014</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-05-21</b>

kunde gång- och cykelbanornas bredd fördubblas. De enkelriktade cykelbanorna blev 2,75 meter breda medan gångbanorna blev 2,25 meter breda.

Vid färdigställande av bronns östra sida uppdagades problem med avrinning till följd av bronns mycket låga längslutning som leder till vattensamling. Kanter frästes för att motverka detta och inför åtgärderna på bronns västra sida beslutade entreprenör och projektör i samförstånd att projektera om gångbanan och cykelbanan med en bombering.



Lilla Västerbrons gång- och cykelbana innan ombyggnad.

### Konsekvenser och effekter

Ombyggnaden har lett till att cyklister och fotgängare inte längre behöver dela på ett trångt utrymme, vilket medför att risken för konflikter minskats.

Trots att ett bilkörfält tagits bort bedöms inte framkomligheten för motorfordonstrafiken försämrats. Kollektivtrafikkörfälten har behållits med bibehållen kapacitet och framkomlighet för buss-trafiken.

Vid Västerbroplan optimerades trafiksignalen för att ge gående och cyklande grönt i en ytterligare fas, på viss bekostnad av motorfordonstrafikens framkomlighet på platsen.

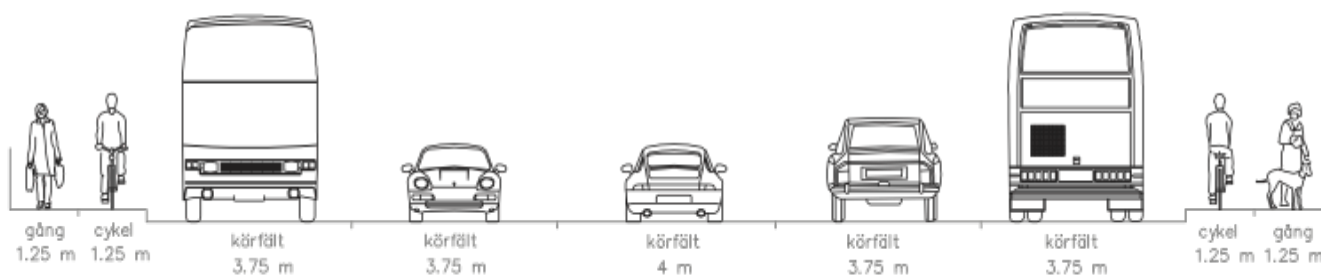
### Tidplan

Projektet var planerat att genomföras under maj till december 2013. Denna tidplan försköts då gamla spårvägsspår och kontaktledningsfundament på-

träffades under asfalten. Brokonstruktionens skick visade sig även vara sämre än befarat, vilket bidrog till att projektet inte kunde färdigställas enligt tidplan. Detta resulterade i att projektet genomfördes i två etapper.

### Ekonomi

Utfallet blev 34,0 mnkr, vilket innebär att projektet blev fördyrat med 4,0 mnkr i förhållande till genomförandebeslutet. Anledningen till detta beror på att tidplanen blev förskjuten samt att brister upptäcktes vilket ledde till omprojektering. Cykelinvesteringen står för totalt 16,7 mnkr, av projektets totala utgift.



Sektion före (överst) och efter (underst).





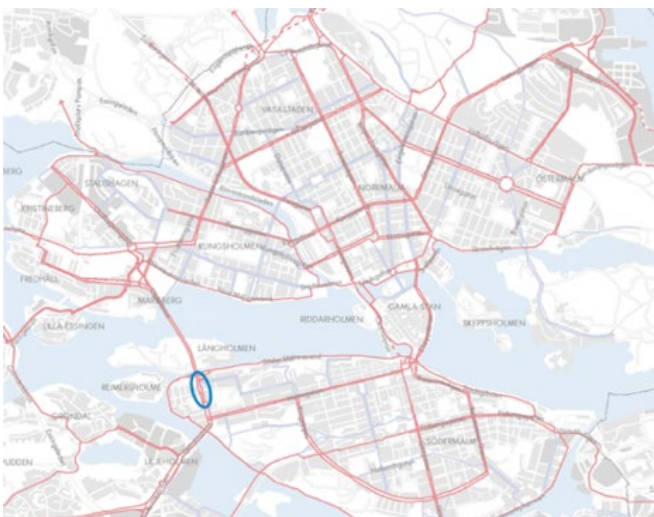
## Långholmsgatan

Nya enkelriktade cykelbanor har anlagts i båda riktningarna mellan Folkskolegatan och Pålundsbacken vid Västerbrons anslutning.

Långholmsgatan är en av länkarna med de högsta cykelflödena i Stockholms stad. Den länkar ihop Liljeholmsbron på innerstadssnittet med Västerbron som är en av fyra cykelförbindelser över Saltsjö- Mälarsnittet. Långholmsgatan är en viktig länk för samtliga trafikslag i form av pendlingscykelstråk, huvudvägnät för biltrafik, stombusstrafik samt för gående.

Tidigare saknades cykelinfrastruktur på delar av sträckan och den som fanns var bristfällig i form av smala bredder och inbyggda konfliktpunkter. Huvudsakligen skedde cykling i kollektivtrafikkörfälten.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,54 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>37,5 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>9,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>52 777 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>dec 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-04-19</b>

## Fakta om gatan

På sträckan fanns dubbla bilkörvägar i vardera riktningen med kollektivkörväg längs kantstenen. Antal motorfordonspassager var ca 26 000 per dygn (2013) och 8 200 cyklister (2016). Med stombusslinje 4, lokalbussar och förortslinjer trafikeras gatan av ca 1 000 bussar per vardagsdygn med ca 40 000 passagerare. Angöring kunde ske i kollektivtrafikkörvägen utanför högtrafik.

## Innan ombyggnad

De cykelbanor och cykelvägar som fanns på en liten del av sträckan var smala vilket begränsade framkomligheten. I korsningspunkterna skapade otydliga lösningar konflikter mellan olika trafikslag. De som cyklade fick lov att samsas med bussarna vilket i sin tur gjorde att bussarna valde att köra i de vanliga körvägarna under cykeltrafikens rusningstimmor. Gatan hade en huvudsaklig karaktär av genomfartsled och bestod främst av asfalterad köryta utan trädplanteringar eller grönytor vilket gav ett hårt intryck. Detta gjorde även gatan oattraktiv för fotgängare att uppehålla sig på.

Olycksstatistiken visar att de som drabbats av olyckor med svår personskada på Långholmsgatan har varit oskyddade trafikanter.

## Efter ombyggnad

Projektet avgränsades till mellan Västerbron och Folkskolegatan till följd av osäkerhet kring kapacitetsbehovet i korsningen Långholmsgatan och Hornsgatan efter införandet av nya trängselskatter

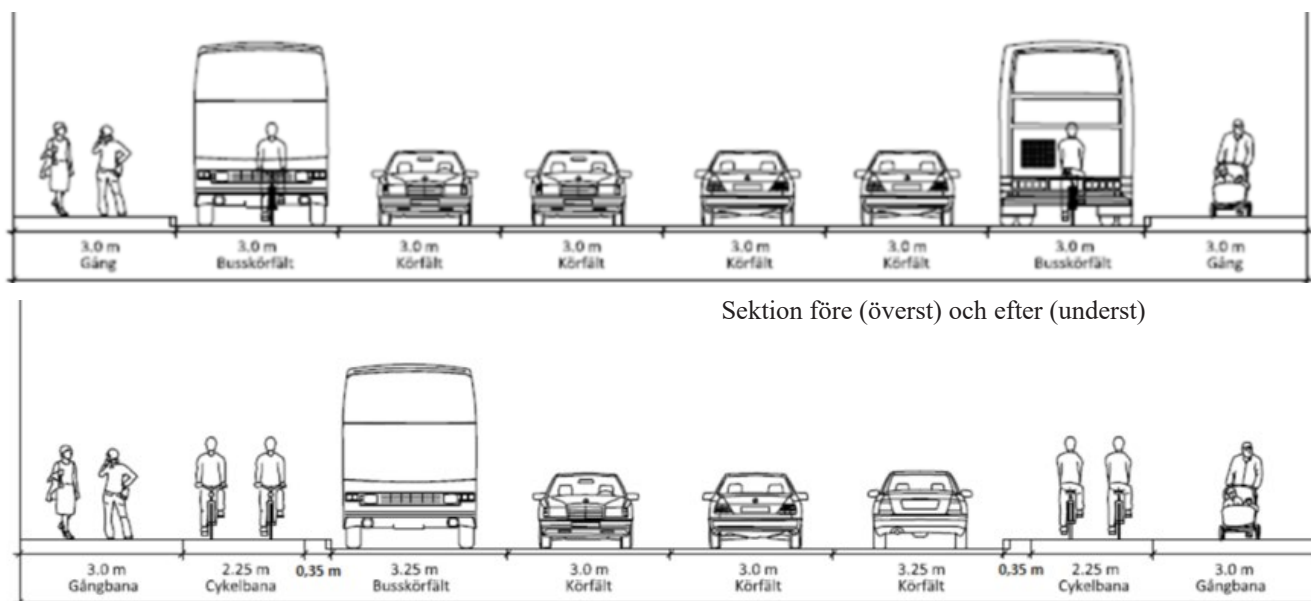


Före ombyggnad. Cyklister i konflikt med buss och svängande lastbil.

2016. Liljeholmsbron står även inför en omfattande renovering där en fördjupad utredning nu pågår som även innefattar en cykellösning för bron och anslutningarna.

På Långholmsgatan har 2,25 meter breda enriktade cykelbanor anlagts separerade från gångbanan. Inga lokala avsmalningar har behövt göras. Gångbanan behåller sin bredd om tre meter på båda sidor. Ett bilkörväg i södergående riktning och ett kollektivtrafikkörväg i norrgående riktning har tagits bort för att rymma de nya cykelbanorna.

Korsningarna med Påsundsbacken och Högalidsgatan har byggts med genomgående gång- och cykelbana, väntytor vid hållplatserna har breddats och cykelbanorna leds bakom väderskyddet. Verkstadsgatan som tidigare anslöt till Långholmsgatan med busstrafik har stängts av för genomfart.





Hastighetsbegränsningen 50 km/h har behållits.



Långholmsgatan före och efter genomförande.

### Konsekvenser och effekter

Gaturummet har fått flera kvalitetshöjande åtgärder för vistelse med bland annat nya träd och planteringar och plats för uteserveringar. Busshållplatserna har tillgänglighetsanpassats och gångytorna har fått ledstråk.

Kapaciteten för bil- och busstrafiken till följd av att ett södergående bilkörfält och ett nordligt kollektivtrafikkörfält tagits bort bedöms endast få en begränsad effekt då korsningen med Hornsgatan utgör flaskhalsen på sträckan.

2018 hade cykelflödet på Långholmsgatan ökat till som mest ca 11 000 cyklister/dygn.

### Tidplan

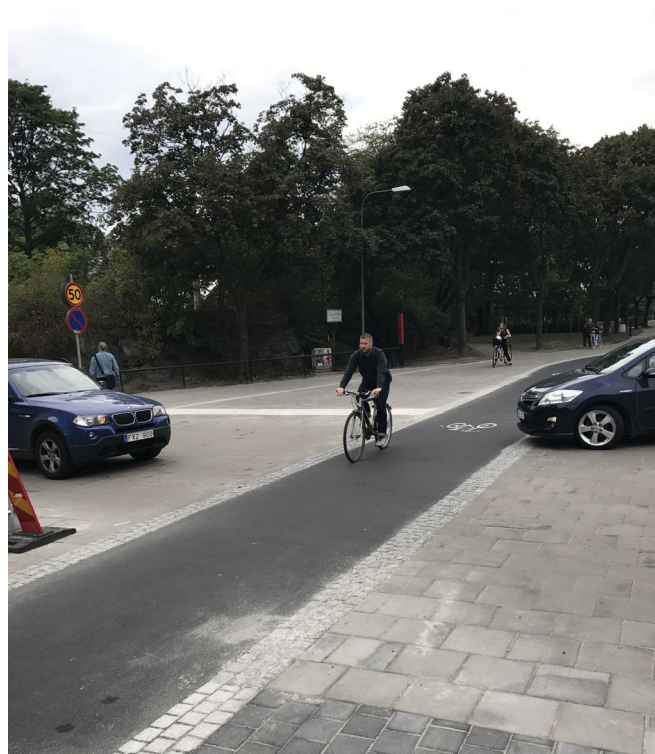
Ursprunglig tidplan för entreprenaden blev förlängd till följd av att entreprenören inte kunde klara bemanning och produktion under sommarperioden, entreprenaden delades upp i mindre och fler etapper samt ändrande förutsättningar vad gäller exempelvis höjdsättning i produktionsskedet. Entreprenaden färdigställdes i december 2017.

### Ekonomi

Projektet utfördes till en investeringsutgift på 37,5 mnkr. Ökningarna från inriktningsbeslut till genomförandebeslut beror till största delen på en mer detaljerad kalkyl med tillkommande åtgärder samt

högre påslag för oförutsett på grund av det stora trafikflödet på gatan. Av den totala utgiften har 9,0 mnkr använts till övriga åtgärder som inte räknats som cykelinvesteringar.

Projektet fick statlig medfinansiering med 7,5 mnkr.



Genomgående cykelbana på Långholmsgatan.

# Norr Mälärstrand

Cykelbanan på Norr Mälärstrand och Rålambshovsleden utgör ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk. Sträckan har breddats och försetts med bättre belysning, passager samt gånganslutningar.

Norr Mälärstrand och Rålambshovsleden är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. På sträckan fanns behov att bredda cykelbanan, förbättra vattenavrinning och gånganslutningar.

## Fakta om gatan

Norr Mälärstrand och Rålambshovsleden är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län.

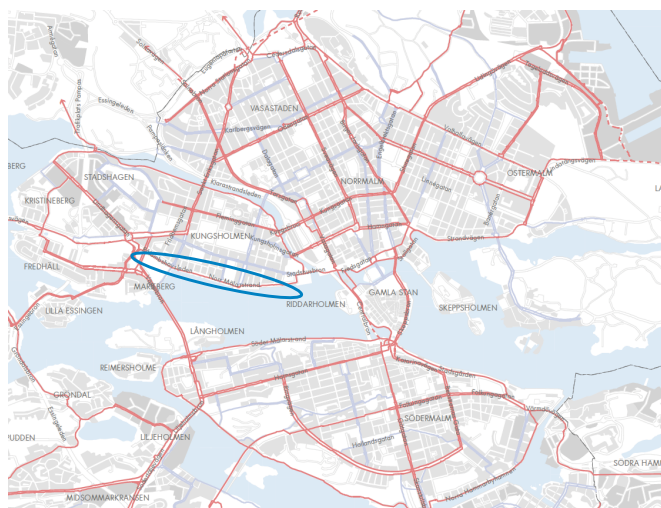
På sträckan fanns behov att bredda cykelbanan, förbättra vattenavrinning och gånganslutningar.

## Innan ombyggnad

Cykelbanan längs Norr Mälärstrand ligger på parkmark mellan en parkeringsyta och en parkyta. Cykelbanan var smal (2,2–2,3 meter) med växtlighet och vägräcken i direkt anslutning blev ytan ännu trängre. I högtrafik upplevdes köbildning och



U Utredning	IB Inriktningsbeslut	GB Genomförandebeslut	E Entreprenadskede	F Färdigställt
----------------	-------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------



## Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,4 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>30,8 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>2,8 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>20 000 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-04-13</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>maj 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-08-30</b>

svårigheter för omcykling. Sträckan längs Norr Mälarstrand hade även dålig vattenavrinning som ledde till stora djupa vattenansamlingar och isbildning under vintern. Sikten var dålig på en del sträckor och korsningspunkter mellan gående och cyklister otydliga vilket ökade risken för kollisioner. Den befintliga gatubelysningen var inte tillräcklig vilket påverkade den upplevda trygghetskänslan.

Cykelbanan på Rålambshovsleden längs Rålambshovsparken hade tidigare en bredd på 2,5 med en intilliggande skyddsremsa. Växtligheten från Rålambshovsparken växte ofta ut över cykelbanan och utmed sträckan var skyddsremsan mellan parkering och cykelbanan smal vilket ökade risken för dörruppslag samt att passagerare tvingas stå i cykelbanan. Dessutom fanns inga gånganslutningar från parkeringen till parken och dess gångvägar.

### Efter genomförande

Hela cykelbanan längs stråket breddades till 4,5 meter enligt cykelplanens rekommendationer för höga flöden.

Längs Norr Mälarstrand byggdes cykelbanan ut i parkeringsytan genom att ta bort 60 längsgående parkeringsplatser. Tio av dessa återställdes genom tvärställd vinkelparkering och 40 stycken längs med den norra sidan av Rålambshovsleden.

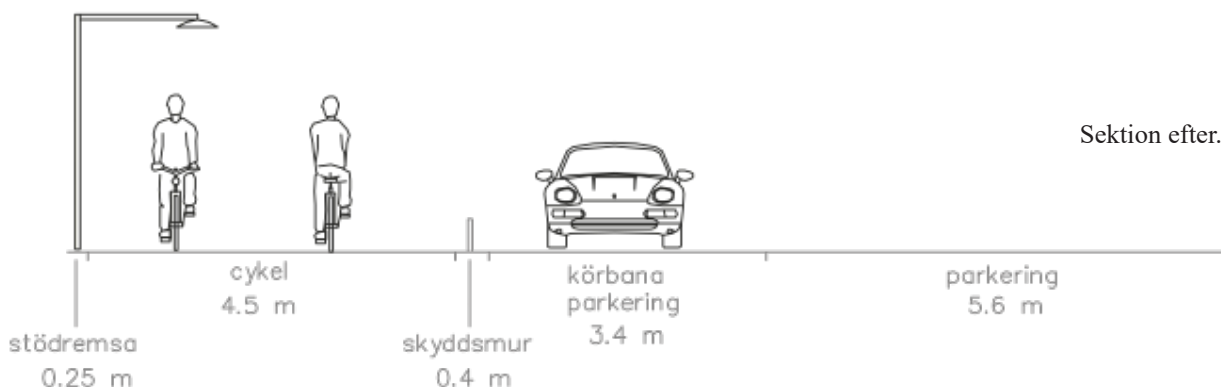
Cykelbanan och parkeringsytan byggdes om så att avrinning nu sker mot gatan respektive parken. Sikten har förbättrats vid alla gångpassager från skymmande växtlighet och med ny belysning. Den västra delen av parkeringsytan har dessutom tagits



Cykelbana längs parkeringen innan ombyggnad.



Anslutande cykelpassage.





bort för att kunna räta ut cykelbanan.

På Rålambshovsleden har ett av de två körfälten i östlig riktning mellan Lilla Västerbron och Smeduddsvägen tagits i anspråk. Skymmande vegetation har röjts. En ny gånganslutning har byggts vid bron över Rålambshovsleden för att förbättra de gåendes framkomlighet till parkeringen från parken. Cykelbanan har även fått ny belysning. På norra sidan av Rålambshovsleden anlades en ny gångyta längs med den nya parkeringen samt en ny trappa som binder ihop parkeringen med kvarteret norr om gatan.

### Konsekvenser och effekter

Breddningen av cykelbanan er möjlighet till trygg och säker omkörning. Cykelflödena uppgick till ca 8 000 cyklister per dygn under 2018. På Stadshusbron österut längs stråket har antalet cykelpassager ökat från som mest 10 000 per dygn 2016 till 11 500 per dygn 2019.

De trafikanalyser som gjorts visar ingen negativ påverkan på motorfordonstrafiken. 40 av 60 borttagna parkeringsplatser kunde ersättas i närområdet.

### Tidplan

Entreprenadarbetena i projektet började i september 2015 med färdigställande i maj 2017.

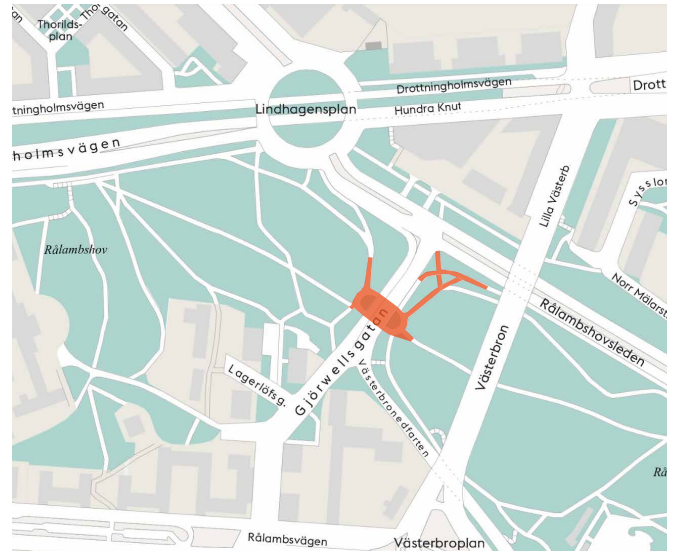
### Ekonomi

Trafiknämnden beviljade en investeringsutgift om 34,0 mnkr och den slutliga investeringen blev 30,8 mnkr. Projektet har fått statlig medfinansiering om 9,7 mnkr samt ersättning för arbeten utförda åt Ellevio och Stokab om 1,6 mnkr. I redovisningen av cykelmiljarden har 2,8 mnkr räknats av som övriga åtgärder som inte utgör cykelinvesteringar.



Cykelbana längs Rålambshovsleden före (överst) och efter (underst).





## Rålambshovsparken

Gång- och cykelbanan har breddats och separerats och tunneln under Gjörowellsgatan har fått ny gestaltning, i syfte att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, trivseln och tryggheten för gående och cyklister.

Cykelbanan i Rålambshovsparken är en fortsättning på cykelvägen längs med Norr Mälmarstrand och Rålambshovsleden. Sträckan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Det är dessutom ett av Stockholms mest trafikerade cykelstråk, som samlar merparten av pendlingstrafiken från Västerort mot centrala Stockholm.

Sikten i tunnelns mynningar skymdes av buskage och slänter och tunneln var i behov av en upprustning i form av ytskikt och belysning.

### Innan ombyggnad

Innan ombyggnad var gång- och cykelbanan separerad med en målad linje och totalt 4,7 m bred. Tunneln är 25 m bred och ytan separerad med två

### Fakta om gatan

Gång- och cykelbanan är ett parkstråk som är helt separerat från biltrafik och används av många gång- och cykeltrafikanter.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,2 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>6,9 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>34 500 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-09-24</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2017-02-02</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>nov 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-04-19</b>

pelarrader. Cyklister passerade in och ut ur tunneln i två tvära kurvor och med otillräcklig separering gentemot gångtrafikanter. Tunneln var dessutom mörk även under dagtid och upplevdes som otrygg.

### Efter ombyggnad

Den dubbelriktade cykelbanan har gjorts 4,5 m bred i linje med cykelplanens rekommendationer för höga flöden, vilket är samma bredd som på anslutande Norr Mälarstrand och Rålambshovsleden. Gångbanan har breddats till 3,0 m. Cykelbanan separeras från gångbanan med två rader smågatsten vilket gör gång- och cykelbanan totalt 7,8 m bred. Cykelbanan är asfalterad och gångbanan har fått betongplattor. Cykelbanan anlades i norra delen av tunneln, som fått ny gestaltning och belysning. Utanför tunneln har viss parkmark tagits i anspråk för att möjliggöra utbyggnaden.

### Konsekvenser och effekter

Korsningspunkter har byggts bort och en ökad bredd och separering har inneburit att risken för konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter har minskat. Ny belysning i tunneln bedöms ge ökad trygghet.

För att kompensera för intrång i parken genomfördes upprustning av befintliga gräsytor i anslutning till projektet samt säkerhetsåtgärder utmed stråket genom bland annat plantering av mindre skymmande buskar.

### Tidplan

Projektet färdigställdes i mitten av november 2017, i princip enligt tidplan.

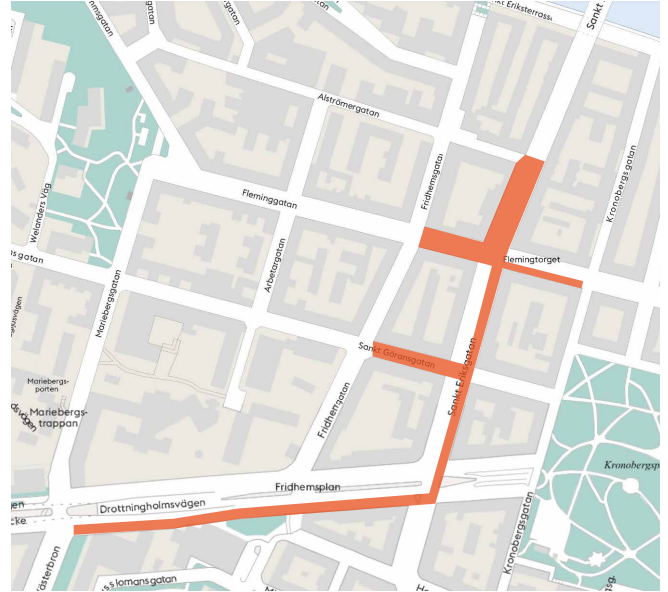
### Ekonomi

I inriktningsbeslutet ingick hela sträckan Norr Mälarstrand - Rålambshovsleden - Rålambshovsparken med en total investeringsutgift på 25,0 mnkr. I genomförandebeslutet uppskattades åtgärderna i Rålambshovsparken kosta 4,0 mnkr. I det reviderade genomförandebeslutet utökades bredden och separeringen blev bättre vilket innebar att utgiften uppskattades till 11,4 mnkr. Den slutliga utgiften blev 6,9 mnkr, vilket framförallt berodde på lägre entreprenadkostnader än beräknat. I slututgiften inkluderas kompensationsåtgärder för intrång i parken om 0,4 mnkr.



Tunneln under Gjørwellsgatan innan och efter ombyggnad - breddad cykelbana samt ökad separering mot gångtrafiken.





## Sankt Eriksgatan och Fleminggatan

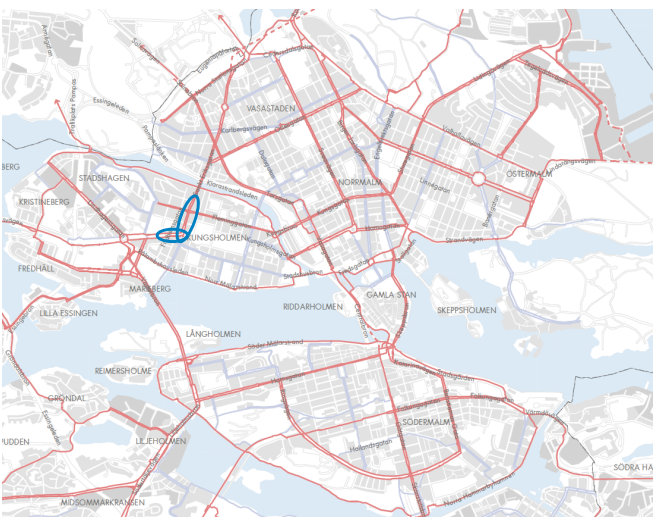
Korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan, delar av Sankt Eriksgatan och Drottningholmsvägen har byggts om för att höja framkomligheten och trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. I samband med detta har cykellösningarna förbättrats.

Sankt Eriksgatan och Drottningholmsvägen är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och är delar av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Projektet omfattar åtgärder utöver det som inryms inom cykelmiljarden, som trafiksäkerhetsåtgärder, framkomlighetsåtgärder för stombusstrafik, signalteknik och åtgärder för övriga trafikslag. Endast cykelåtgärder inom cykelmiljarden presenteras här.

### Fakta om gatan

Korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan är en komplicerad och hårt trafikerad korsning med flera olyckor och olika tillbud rapporterade.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,8 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>33,6 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>23,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>13 250 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2012-03-15</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2012-12-10</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>sommaren 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2016-12-08</b>

Stombusslinjerna 1, 3 och 4 har alla hållplatslägen i nära anslutning till korsningen. Trafikflöden från 2014 visar på 19 000 motorfordon/dygn på östra delen av Fleminggatan och 25 000 fordon/dygn på Sankt Eriksgatan.

### **Innan ombyggnad**

Korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan hade stora brister i både trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantgrupper. Konfliktstudier visade på många konflikter mellan trafikanter i samband med vänstersväng i korsningen.

### **Efter ombyggnad**

I korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan förbjöds alla vänstersvängar för att förbättra framkomligheten och höja trafiksäkerheten både för biltrafik och oskyddade trafikanter. Nya cykelfält och cykelboxar anlades i korsningen samt väntytor för att förenkla för vänstersvängande cyklister.

Ett nytt cykelfält målades i vardera riktning på Sankt Eriksgatan. Cykelbanan mellan Sankt Göransgatan och Fleminggatan togs bort och cykelfältet som ersatte denna har skapat mer synbarhet mellan cyklister och högersvängande bilister.

På Drottningholmsvägen byggdes en ny cykelbana på den södra delen av vägen som sedan ansluter till det nya cykelfältet på Sankt Eriksgatan.

### **Konsekvenser och effekter**

Trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen Sankt Eriksgatan/Fleminggatan har blivit bättre för alla trafikslag med de nya åtgärderna i korsningen och i närområdet. Tidiga indikationer pekar mot en stor minskning i antalet konflikter och tillbud.

### **Tidplan**

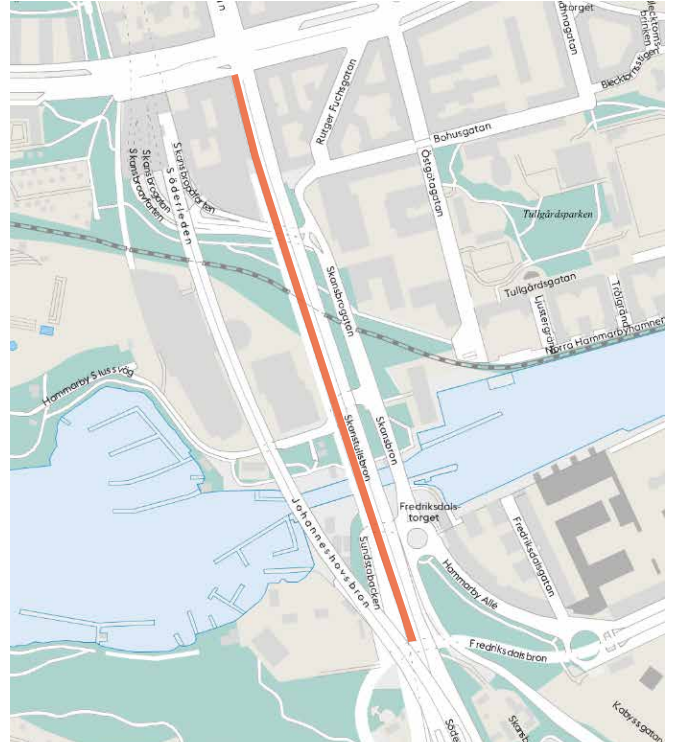
Enligt tidplanen skulle projektet genomföras 2013-2014. Starten för projektet blev uppskjutet på grund av bland annat förändrad omfattning och att upphandlingen av entreprenör överprövades. Arbetena färdigställdes under sommaren 2015.

### **Ekonomi**

Åtgärder beslutades till en investeringsutgift om 22,0 mnkr. Slutnotan blev 33,6 mnkr efter att arbeten för bland annat trafiksignaler och rivnings- och återställningsarbeten tillkommit. Totalt har 23 mnkr omfattat övriga framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, och utgiften för cykelinvesteringssdelen är 10,6 mnkr.



Nytt cykelfält på Sankt Eriksgatan.



## Skanstullsbron (västra sidan)

Gång- och cykelbanan har breddats genom att ett av två bilkörfält i södergående riktning mot Gullmarsplan tagits i anspråk.

Skanstullsbron är ett utpekad pendlingsstråk i Stockholms cykelplan samtidigt som det utgör ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Sträckan har varit för smal med låg kapacitet för gående och cyklister.

### Fakta om gatan

Skanstullsbron binder samman Södermalm med Gullmarsplan och vidare mot söderort. I södergående riktning trafikerades bron innan ombyggnad (2014) av 10 000 motorfordon och 4 000 cyklister/dygn.



○ Projektområde

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,7 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>3,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>4 286 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-04-29</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>hösten 2014</b>

## Innan ombyggnad

Bron var uppdelad i två bilkörfält och ett busskörfält i vardera riktningen och gående och cyklister delade på ett begränsat utrymme. Söderut (västra sidan av bron) var gång- och cykelbanan endast ca 2,8 meter, med målad linje som separering.

## Efter ombyggnad

För att möjliggöra en breddning av gång- och cykelbanan togs ett av de två bilkörfälten i södergående riktning bort. Kvar blev ett bilkörfält och ett busskörfält. Ett nytt barriärelement av betong agerar avskiljare mellan gång- och cykelbanan och bilkörfältet. Beläggningen har förnyats och en ny målning separerar gående och cyklister.

## Konsekvenser och effekter

Åtgärden var relativt enkel, med kort genomförandetid och hög kostnadseffektivitet i en kostnads/nyttoanalys. Tillräcklig kapacitet för motortrafiken kunde bibehållas även med ett borttaget körfält. Cykelflödet har ökat sedan åtgärden genomfördes. 2018 uppmättes som mest 10 500 cyklister per dygn.

## Tidplan

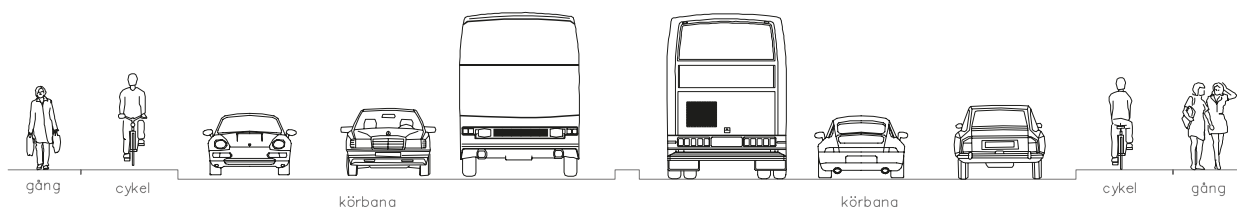
Projektet genomfördes under sommaren 2014.

## Ekonomi

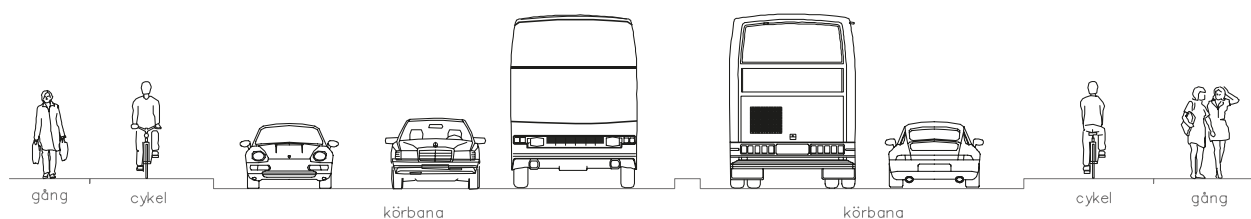
Åtgärden slutredovisades med en investeringsutgift om ca 3,0 mnkr.

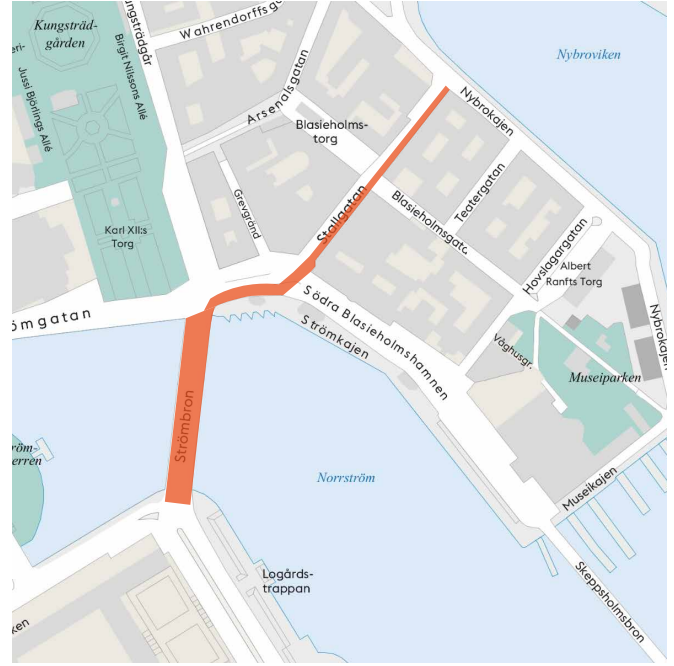


Skanstullsbron norrut (ovan) och söderut (nedan) efter ombyggnad.



Sektion före (överst) och efter (underst).



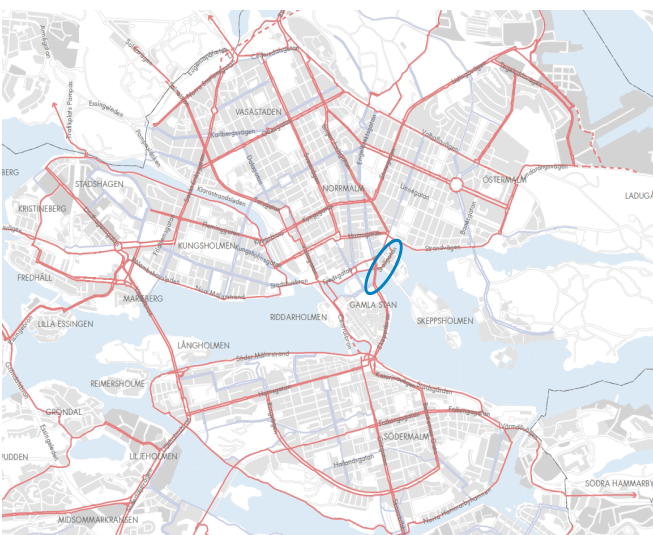


## Strömbron och Stallgatan

Cykelbanorna på Strömbron har breddats och separerats från biltrafiken med kantsten, och Stallgatan har fått en ny enkelriktad cykelbana. På både Strömbron och Stallgatan har ett körfält tagits bort. Passagen över Strömbron är sannolikt Sveriges mest trafikerade cykelsträcka.

Strömbron och Stallgatan är pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Stråket längs med Strömbron och vidare över Stallgatan är en av få förbindelser för cykel över Saltsjö-Mälarsnittet och en viktig förbindelse mellan Södermalm/Söderort och City/Östermalm.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,8 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>15,7 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>7,7 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>10 000 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
	<b>2015-05-21</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-09-22</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>juni 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-11-15</b>



På sträckan fanns ett flertal trafiksäkerhetsproblem med begränsade utrymmen för både gående och cyklister på Stockholms och kanske Sveriges mest trafikerade enskilda cykelsträcka (Slussen bortträknat).

### Fakta om gatan

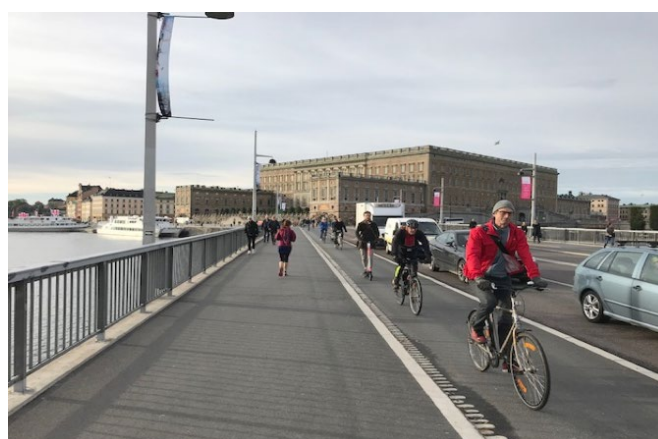
Strömbron är en viktig genomfartsled mellan Gamla Stan och City med 9 000 fordon/dygn varav 400 var bussar (2016). Bron är ca 160 meter lång med en bredd på 19,5 meter. I ändarna av bron finns signalreglerade korsningar.

Stallgatan är både en genomfartsgata för motorfordonstrafik och en viktig cykelkoppling. Gatan är ca 250 m lång och trafikerades av ca 12 000 fordon/dygn (2014). Vid Blasieholmstorg och korsningen vid Nybrokajen finns signalreglerade övergångsställen.

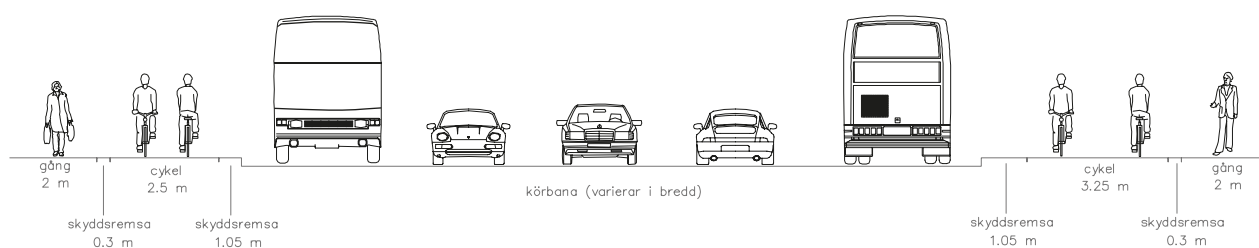
### Innan ombyggnad

Totalt fanns fyra körfält varav ett busskörfält på Strömbron. Cykelbanorna var 1,8 meter och separerades från körbanan med en heldragen linje. Gångbanan varierade mellan 2,4 och 3,0 meter.

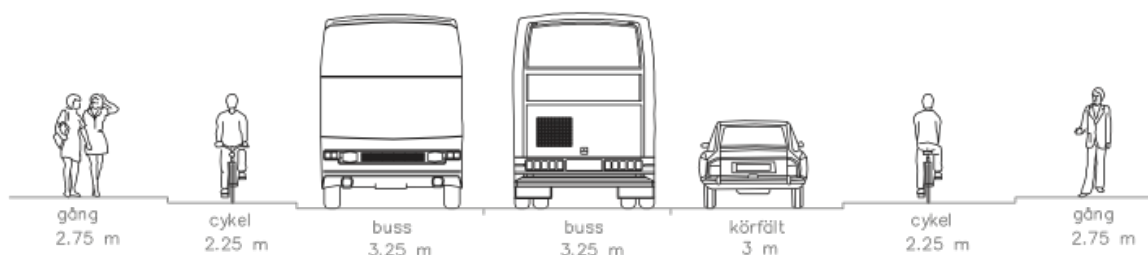
Ytorna var underdimensionerade för både fotgängare och cyklister vilket påverkade trafiksäkerheten och framkomligheten för dessa trafikslag. På Stallgatan saknades helt cykelinfrastruktur.



Strömbron innan (överst) och efter (underst) genomförande.



Sektion före (överst) och efter (underst).



## Efter genomförande

Ett bilkörfält på bron har tagits bort för att inrymma bredare gång- och cykelbanor på vardera sidan av bron. Cykelbanorna är 2,25 meter breda och en ny kantsten har placerats mellan cykelbana och körfält.

I korsningen Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan har större väntytor för cyklister och gående skapats. Cykelbanan har rödmålats där den korsar den svängande filen vid Södra Blasieholmshamnen.

Stallgatan har fått en ny cykelbana med bredden 2,25 meter. Signalregleringen i korsningen med Blasieholmstorg har tagits bort och övergångsstället har hastighetssäkrats.

## Konsekvenser och effekter

År 2018 uppmättes 19 500 cyklister/dygn på Strömbro. I augusti 2019 uppgick flödena till 6700 cykelpassager per dygn på Stallgatan.

## Tidplan

Entreprenaden startade i maj 2017 och slutfördes under juni 2018 - ett halvår senare än tidplanen i genomförandebeslutet på grund av Grand Hôtels fasadrenovering.

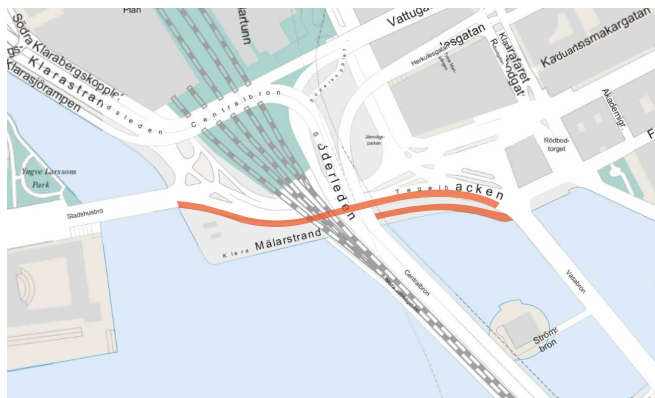
## Ekonomi

Projektet kalkylerades till 19,0 mnkr. På grund av projektets läge gjordes ett extra påslag för att täcka oförutsedda kostnader och risker, ökad kostnad för nattarbete samt arbeten med trafiksignaler och möblering. Den slutliga investeringsutgiften uppgick till 15,7 mnkr. I redovisningen av cykelmiljarden har 7,7 mnkr räknats av som övriga åtgärder som inte utgör cykelinvesteringar.



Nedan: Cykeltrafik från Strömbro mot Kungsträdgårdsgatan.





<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

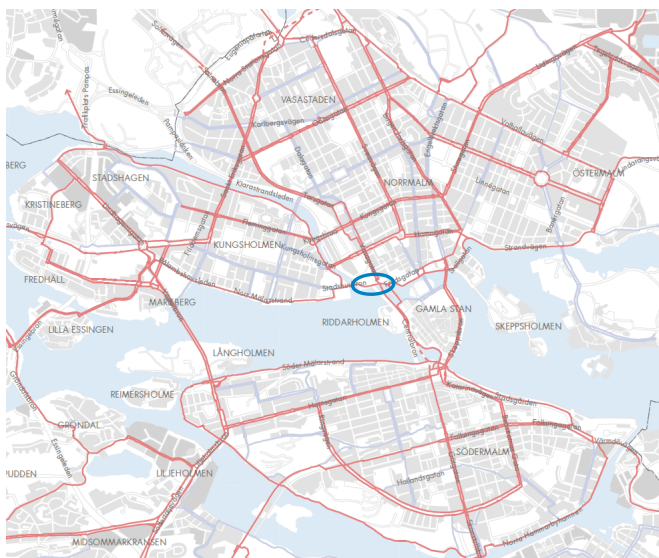
## Tegelbacken

Tegelbacken har länge varit en plats med stora brister där många gående och cyklister rör sig. Genom ombyggnationen har gående och cyklister separerats samt fått mer utrymme.

Många gående rör sig i området, inklusive turister som har målpunkter som Stadshuset, turbåtar, Gamla stan och Centralstationen. Samtidigt är den dubbelriktade cykelbanan mellan Stadshuset och Vasabron ett viktigt pendlingsstråk för cyklister och ingår även i den regionala cykelplanen.

### Fakta om gatan

Enligt flödeskartan för gångtrafik och cykeltrafik



(2017) rör sig ca 6 000 gående och ca 9 000 cyklister per dygn på sträckan mellan Stadshuset och Vasagatan. Delen mellan Vasagatan och Vasabron är det både fler gående och fler cyklister, ca 10 000 gående och ca 12 000 cyklister per dygn.

Mellan åren 2005 och 2010 rapporterades 13 personskadeolyckor med lindriga skador och tre med svårt skadade. Nio av dessa var mellan cyklister.

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,4 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>17,7 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>44 250 kr/m</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2011-02-17</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>våren 2013</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2013-12-12</b>

## Innan ombyggnad

Det genomgående problemet för sträckan var att ytorna för gående var väldigt litet och tidvis användes cykelbanan av fotgängare, detta var särskilt tydligt vid Tegelbacken där Vasagatan ansluter.

För cyklister som väntade på grönt ljus i signalen vid Tegelbacken uppstod trängsel då väntytorna var små och ledde till konflikter med passerande cyklister. Cykelbanan under Centralbron var smal med bristfällig belysning.

## Efter genomförande

För att ge mer plats för gående och cyklister har stödmuren vid Stadshusbron flyttats vilket även ger en större kurvradie. Under Centralbron har cykelbanan breddats genom att ett nytt räcke monterades närmare stödmuren till körbanan och belysningen har förbättrats med en linjär daglysande armatur.

Mellan Centralbron och vidare mot Vasabron har stödmuren mot körbanan flyttats ut. Utformningen för gående har tydliggjorts genom att höjdskillnaden mellan cykelbanan och kajen justerades. Ny plattbeläggningen på kajen leder gående mot övergångsstället istället för att de leds ner i cykelbanan. På kajen har cykelstråket breddats med betongplattor och markerats med cykelsymboler.

En trimning av signalanläggningen vid Vasagatan genomfördes även inom projektet.

2018-2019 gjordes ytterligare åtgärder på Tegelbacken som en del i projekt Vasagatan. Bland annat breddades cykelpassagen mot Vasagatan och kömagasinet på kajsidan breddades.

## Konsekvenser och effekter

Åtgärderna har skett utan att påverka biltrafiken vad gäller antal körfält eller framkomlighet. För gående har tillgängligheten till kajen vid Klara Mälarstrand ökat och blivit tydligare med en ökad bredd på entrén vid nya övergångsstället i höjd med vid Vasagatan. För cyklister har det också blivit tydligare att fotgängarna korsar cykelbanan på ett samlat ställe.

## Tidplan

Entreprenadstart blev förskjuten mot planerat till följd av viss omprojektering och startade hösten 2011. Projektet färdigställdes med viss forcering

under våren 2013 för att undvika att entreprenaden pågick under två sommarperioder.

## Ekonomi

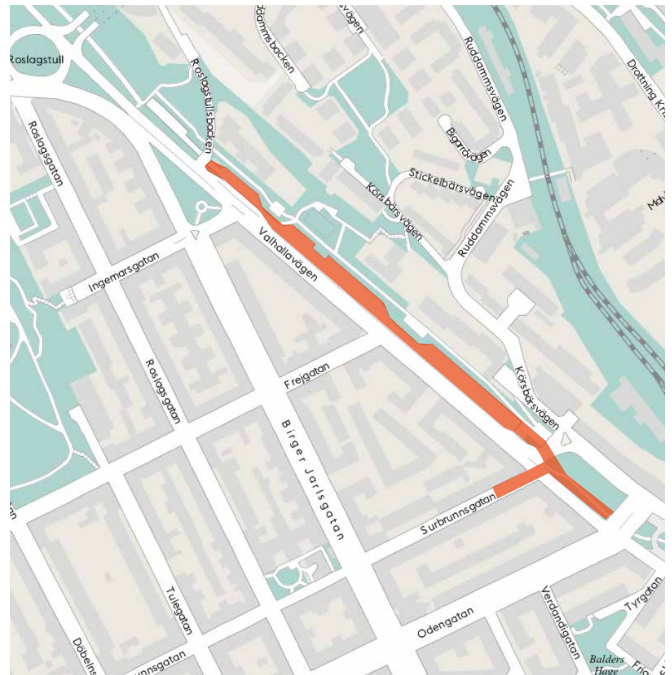
Genomförandebeslutet godkändes till en investeringsutgift om 13,0 mnkr och med ett projekterat underlag från 2007. Detta gjorde att handlingarna behövde projekteras om och projektet fördröjades och slutade på investeringsutgift om 17,7 mnkr. Projektet fick statlig medfinansiering med 5,9 mnkr.



Fotgängare i cykelbanan vid Tegelbacken och smal och mörk passage under Centralbron.



Breddade och tydligare ytor vid Tegelbacken efter ombyggnation 2013.



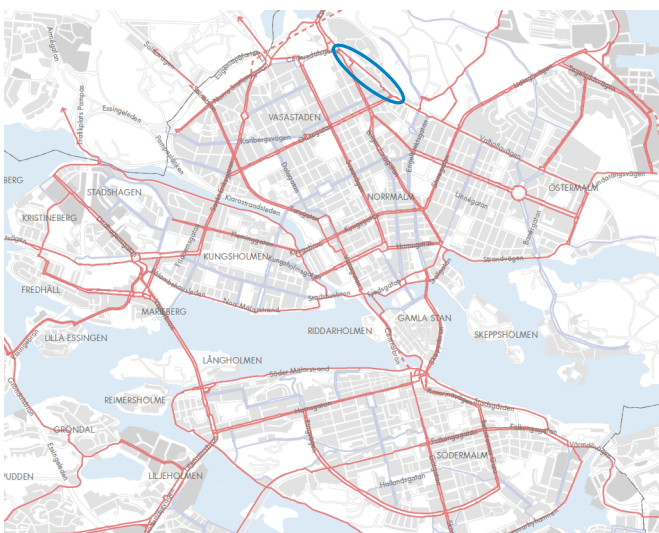
## Valhallavägen

En sammanhängande cykelbana har skapats genom breddning och nyanläggning mellan Odengatan och Roslagstullsbacken. Syftet var att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten och knyta samman cykelnätet från Roslagstull mot Lidingövägen.

Valhallavägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt cykelstråk. Det inriktningsbeslutsom togs 2013 för att anpassa ytvägnätet efter Norra Länkens öppnande innefattade framkomlighetsförbättrande åtgärder för gång- och cykeltrafik på bland annat Valhallavägen. Initialt utreddes Valhallavägen mellan Roslagstull och Lidingövägen, men då bussterminalen

och mittallén var i behov av upprustning och med hänsyn till eventuella exploateringsplaner kortades sträckan ner till Roslagstull-Odengatan. Åtgärdad

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,6 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>15,8 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>26 333 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-11-19</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-04-06</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>oktober 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>planeras under 2019</b>

sträcka är den del som har prioritet 1 i cykelplanen.

### Fakta om gatan

Den berörda delen av Valhallavägen trafikeras av ca 17 000 fordon/dygn (2018).

### Innan ombyggnad

Förutsättningarna för cykeltrafiken längs med Valhallavägen varierade. På del av sträckan fanns cykelbana och på andra delar skedde cykling i blandtrafik. Mellan Odengatan och Surbrunnsgatan fanns en gång- och cykelbana i mittallén i parkmiljö som var ca 3,3 meter bred och separerad med målad linje. Väster om Surbrunnsgatan fanns det en ca 2,0 meter bred cykelbana på en 45 meter lång sträcka. Där cykelbanan tog slut hänvisades cyklister genom två parkeringsytor fram till Ingemarsgatan. Denna sträcka hade brister i såväl trafiksäkerhet som framkomlighet.

### Efter ombyggnad

Genom parken mellan Odengatan och Surbrunnsgatan breddades gång- och cykelbanan till 3,25 meter för cykelbanan och 3 meter för gångbanan. Korsningen Valhallavägen/Surbrunnsgatan/Körsbärsvägen byggdes om med en ny signalreglerad cykelpassage.

Mellan Surbrunnsgatan och parkeringsytan breddades cykelbanan till ca 3,25 meter genom att ena raden parkeringsplatser togs bort och ersattes med en ny cykelbana på 3,25 meter. Den nya cykelbanan är upphöjd och genomgående över in- och utfarter-



Valhallavägen innan genomförande.

na. Vid Roslagstullsbacken ansluts den nya cykelbanan till befintlig cykelbana.

### Konsekvenser och effekter

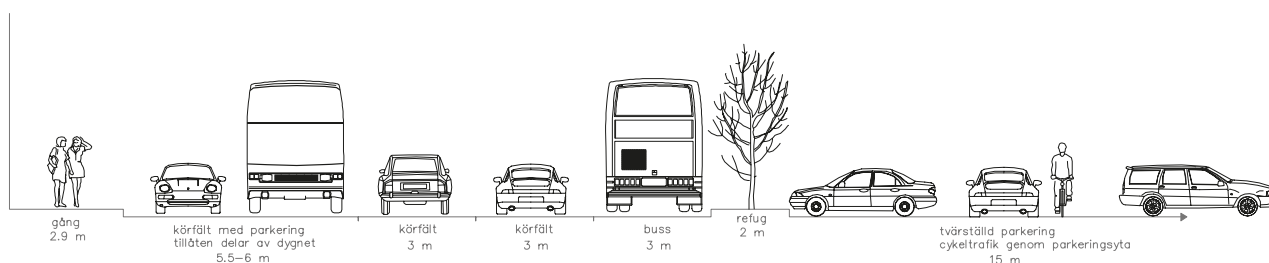
I augusti 2019 uppmättes 2500 cykelpassager per dygn på sträckan. Åtgärderna innebär att ca 85 parkeringsplatser försvinner.

### Tidplan

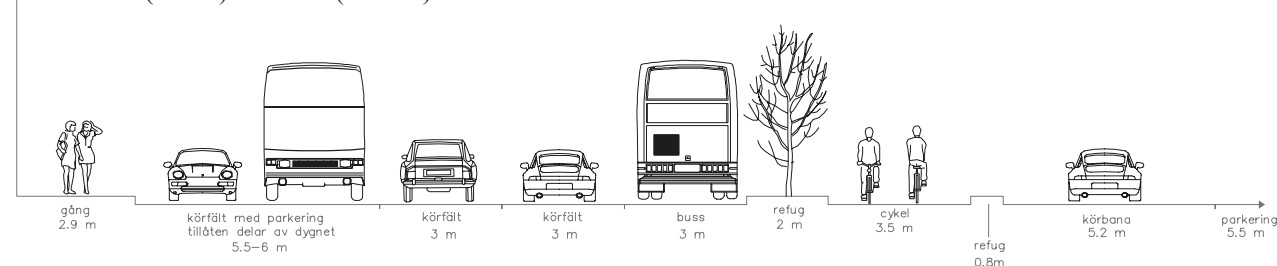
Byggstart skedde i augusti 2017 och åtgärderna färdigställdes i oktober 2018.

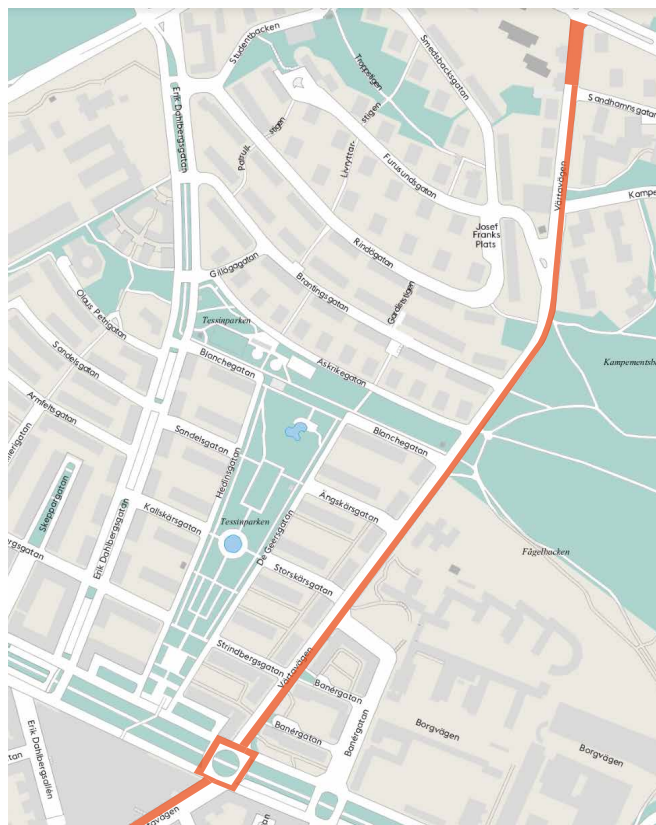
### Ekonomi

Genomförandebeslutet innebar en investeringsutgift om 10,0 mnkr. Den slutliga utgiften blev 15,8 mnkr, främst beroende på tillkommande arbeten.



Sektion före (överst) och efter (underst).



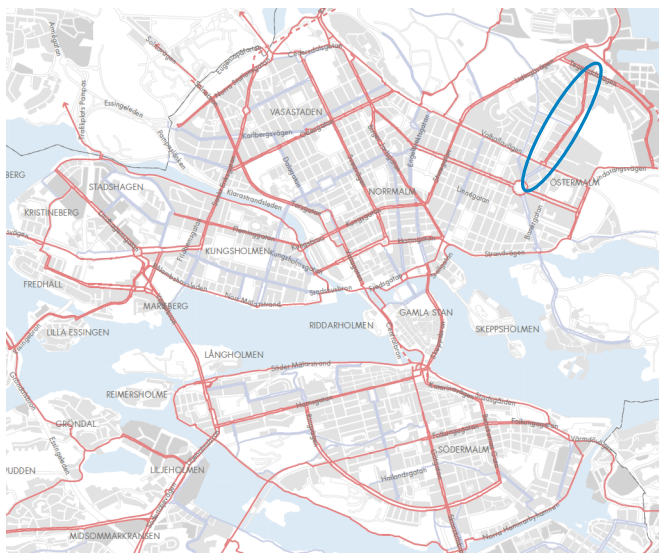


## Värtavägen

På Värtavägen har en dubbelriktad cykelbana anlagts för att förbättra för gående och cyklister samtidigt som stombussen får fortsatt god framkomlighet.

Värtavägen är en viktig länk som knyter ihop delar av Norra Djurgårdsstaden med Valhallavägen och vidare mot City. Sträckan mellan Karlaplan och Valhallavägen är ett utpekat huvudstråk och sträckan mellan Värtavägen och Tegeluddsvägen ett

pendlingsstråk enligt Stockholms cykelplan. Fokus i projektet var att förbättra för gående och cyklister med fortsatt god framkomlighet för stombuss.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

#### Pendlingsstråk och huvudstråk

<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,4 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>75,9 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>54 214 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2015-09-01</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>oktober 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>planeras under 2019</b>

## Fakta om gatan

Värtavägen är reglerad till 50 km/h och hade 2010 ett snitt på ca 8 000-9 000 passerande fordon/dygn. Värtavägen har ett högt gångflöde i anslutning till tunnelbanestationen Gärdet. På Värtavägen finns det två signalreglerade övergångsställen i anslutning till skola och sjukhem. Gatan trafikeras av stombusslinje 1 och det finns angöringsplatser samt parkering på bägge sidor av stora delar av Värtavägen. Gatan har en sträckning med brant lutning upp mot ett krön.

## Innan genomförande

Tidigare saknades det en separat cykellösning på Värtavägen. Gatan hade ett körfält i vardera riktningen och en vägbredd på 17–20 meter. Cykling skedde i blandtrafik. På båda sidor av gatan fanns det gångbanor med en bredd som varierade mellan 2,5–3,5 meter.

## Efter genomförande

En dubbelriktad cykelbana anlades på Värtavägens östra sida mellan Tegelluddsvägen och Valhallavägen. Bredden på cykelbanan varierar mellan 2,9 och 3,1 m, och den angränsande gångbanan mellan 2 och 3 m. Genomgående cykelbanor har anlagts vid flera korsningar längs sträckan. Vid övergångsställen och busshållplatser har lokala avsmalningar gjorts av cykelbanan. Bedömningen var att det inte var önskvärt att bredda utåt mot Nationalstadsparken.

Mellan Sandhamnsgatan och Tegelluddsvägen kunde den dubbelriktade cykelbanan inrymmas efter förhandlingar med fastighetsägare.

På sträckan mellan Valhallavägen och Karlavägen förbi Fältöversten är den dubbelriktade cykelbanan förlagd till den västra sidan. Cykelbanans bredd är 2,5 meter enligt rekommendationerna för huvudstråk i cykelplanen.

## Konsekvenser och effekter

Ungefär 70 parkeringsplatser på Värtavägen beräknas ha utgått, och parkering har sannolikt fördelats inom området. Parkeringsutredningen visade ojämn parkeringsbeläggning såväl dagtid som nattid med högst beläggning i området närmast Valhallavägen. Cykelflödet uppmättes 2019 till 2200

passager per dygn.

## Tidplan

Byggstart skedde i september 2016 och arbetet slutfördes fyra månader senare än beräknat, i oktober 2018. Några av anledningarna till den förskjutna tidplanen var att upphandlingen tog längre tid än beräknat, omfattningen av projektet ökade avseende mängder samt ett omfattande antal ändrings- och tilläggsarbeten.

## Ekonomi

I det första genomförandebeslutet uppgick utgiften för projektet till 31,0 mnkr men utökades till 58,0 mnkr i det reviderade genomförandebeslutet. Ökningen berodde bland annat på att entreprenadkostnaden som tidigare beräknats inte följde marknadens priser. Den slutliga investeringsutgiften uppgick till 75,9 mnkr, på grund av ökade mängder och en stor omfattning av tillkommande arbeten.



Värtavägen efter genomförande.





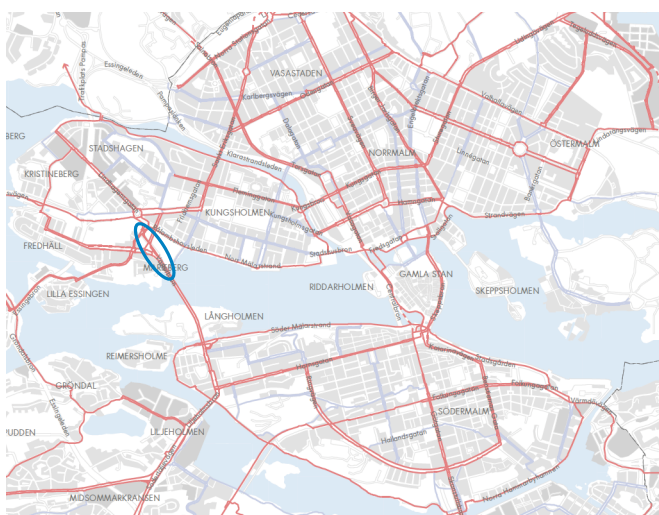
## Västerbronedfarten

På sträckan som utgör en viktig länk i pendlingsnätet har mer utrymme getts till cyklister och gående genom att ett körfält tagits bort.

Västerbron binder samman Södermalm och Kungsholmen och är en av tre cykelpassager över Saltjö-Mälarsnittet. Det gör sträckan till en av de viktigaste länkarna i pendlingsnätet för cykel. Innan projektets genomförande var cykelbanan längs Västerbronedfarten smal och motsvarande inte riktlinjerna i cykelplanen. Gångbanan saknade koppling till Gjørwells gatan.

### Fakta om gatan

Västerbron utgör en viktig länk i stadens pendlingsstråk för cykel och knyter samman Kungsholmen och Södermalm. Västerbronedfarten är förlängningen av Västerbron på Kungsholmen och projektet utgörs av sträckan mellan Västerbroplan och Gjørwells gatan.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,4 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>20,5 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>3,5 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>42 500 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-02-04</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>maj 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-05-24</b>

## Innan ombyggnad

Cykeltrafiken på Västerbronedfarten är enkelriktad och separeras genom linjemålning från den 1,2 meter breda gångbanan. De stora nivåskillnaderna gör att nedfarten norrut har en kraftig nedförslutning. Vid Västerbroplan saknade övergångsställena hastighetssäkring. Trafiksituationen var både osäker och otrygg på övergångsställena och utrymmet för vänstersvängande cyklister till övergångsstället var begränsat.

Vid det östra övergångsstället som leder till Västerbroplan upphörde gångbanan och de gående ledde via en trappa till Rålambshovsparken. Detta var otydligt för gående och konflikter uppstod ofta mellan gående och cyklande.

När cyklister skulle passera under Lilla Västerbrons viadukt var siktförhållandena dåliga och cykelbanan sidledsförskjutet för att anpassas till belysningsarmatur och bropelare. Detta i kombination med nedförslutet från Västerbron och förekomsten av gående i cykelbanan ledde till bristande trafiksäkerhet.

## Efter ombyggnad

Cykelbanan har breddats till 3,0 - 3,25 meter och gångbanan har breddats till 2,5 meter. Vid det södra övergångsstället vid Västerbroplan har ett vänstersvängskörfält om 2,25 meter tillkommit för cyklister. Linjemarkeringar och skyltning för både gående och cyklister har tillkommit. Övergångsstället har hastighetssäkrats genom en upphöjning. Mellan övergångsstället på körbanan och över cykelbanan

har en mittrefug anlagts för att skapa en trafiksäker yta för gångtrafikanter som ska passera vägen.

Gångbanan som tidigare tog slut vid en trappa ned mot Rålambshovsparken har förlängts genom att Västerbronedfartens körfält har reducerats från två till ett, förutom vid korsningen med Gjörwellsgatan.

Vid Västerbronedfartens korsning med Gjörwellsgatan har gångbanan förlängts till den nytilkomna gångbanan på Gjörwellsgatan. Cykelbanan har breddats och vid Rålambshovsparken har separering från gående och väjningsplikt mellan cyklister införts. En ny ramp under Lilla Västerbron kompletterar nu trappan från Västerbronedfarten som leder ned till Rålambshovsparken. Tidigare saknades en tillgänglighetsanpassad koppling, vilket medförde att många gående nyttjade cykelbanan.

På sträckan vid Västerbronedfartens norra övergångsställe har skymmande buskage ersatts med lägre växlighet och belysningen har förbättrats för att ge bättre siktförhållanden och ökad trafiksäkerhet.

## Konsekvenser och effekter

Genom att gång- och cykelbanan har breddats och rätats ut har komforten och framkomligheten ökat. Tidigare fanns problem med många gående i cykelbanan, men efter att gångbananutökats och tillgänglighetsanpassats har framkomligheten för gående förbättrats och förutsättningarna för samspel mellan gående och cyklande ökat.



Västerbronedfartens norra övergångsställe innan och efter ombyggnad.



Västerbronedfarten norr om det norra övergångsstället innan och efter ombyggnad.

Framkomligheten för biltrafiken har försämrats marginellt i och med ianspråktagandet av ett av Västerbronedfartens körfält. Dock är det fortsatt två körfält på en ca 30 meter lång sträcka, istället för tidigare nästan 200 meter, innan korsningen med Gjørwellsgatan. Konsekvensen blir att magasinets kapacitet försämras, men en fortsatt hög kapacitet i korsningen bibehålls.

Västerbron har ett uppmätt flöde på som mest ca 15 000 cyklister/dygn (2018).

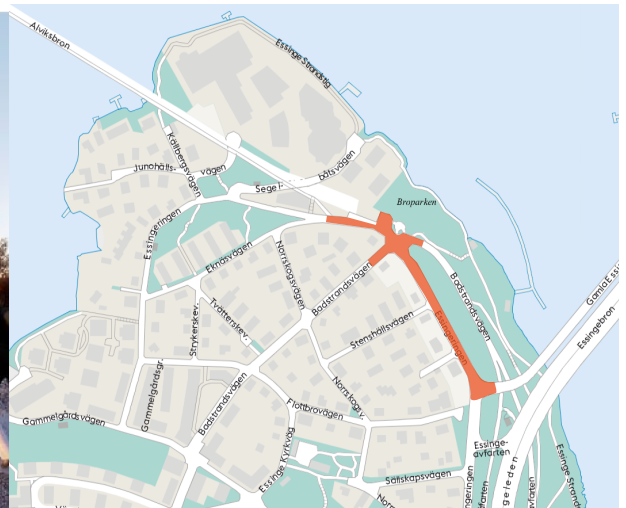
### **Tidplan**

Projektet skulle stå klart i slutet av 2016 enligt genomförandebeslutet men försenades till maj 2017. Anledningen var att förutsättningarna för avstängningen av motorfordonstrafiken förändrades och blev mer omfattande än planerat.

### **Ekonomi**

Projektet har fördyrats i förhållande till budget, beroende på bland annat högre anbud för entreprenaden än projektets kalkyl, samt ökade utgifter för att hantera förorenad asfalt.

Projektets totala utgifter uppgick till 20,5 mnkr. I redovisningen av cykelmiljarden har 3,5 mnkr räknats av som övriga åtgärder som inte utgör cykelinvesteringar. Den statliga medfinansieringen uppgick till 11,5 mnkr.



## Badstrandsvägen och Essingeringen

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningen Badstrandsvägen – Essingeringen på Stora Essingen.

Framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i korsningen Badstrandsvägen-Essingeringen är idag otillräcklig. En sammanhängande cykelinfrastruktur saknas, befintliga gångbanor är smala och övergångställen är inte hastighets säkrate.

Det pågår även planarbete för ett nybyggnadsprojekt på norra delen av Stora Essingen, vilket kommer att bidra till fler boende på ön, vilket i sin tur ställer högre krav på trafiksystemet.

### Fakta om gatan

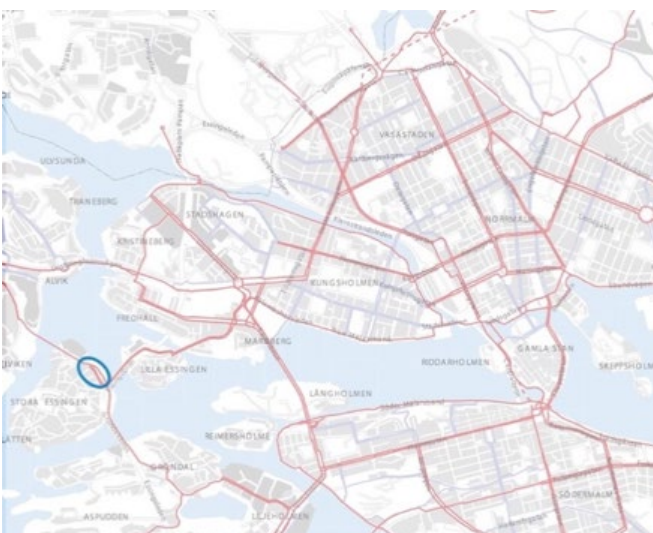
I området möts två cykelpendlingsstråk, ett från Kungsholmen och ett från Gröndal, vilka fortsätter

på gång- och cykelbron mot Alvik.

Essingeringen trafikerades 2014 av 6 500 fordon/dygn mellan Badstrandsvägen och Essinge Broväg. Samma sträcka trafikerades av 800 cyklister/dygn under högsäsong.

Avfarten från Stora Essingen (från Gröndal) trafikerades 2014 av 6 100 fordon/dygn, och Badstrandsvägen av 3 400 fordon/dygn. Två busshållplatser finns på gatan vilka trafikeras av stombuss 1 och buss 56.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

**Pendlingsstråk**

**Delvis regionalt cykelstråk**

**Inriktningsbeslut**

**2018-06-14**

**Genomförandebeslut**

**2019-04-25**

## Innan ombyggnad

Mellan Badstrandsvägen och Essinge Broväg är Essingeringens körbana ca 9,0 meter bred, gångbanorna är smala och varierar mellan 1,25 och 1,5 meter.

Norr om korsningen med Badstrandsvägen använder många cykeltrafikanter gångbanan på grund av otydlig skyltning och avsaknad av cykelinfrastruktur.

Avfarten från Stora Essingen (mot Gröndal) har en 3,0 meter bred gemensam gång- och cykelbana på östra sidan av gatan utan separering.

## Efter ombyggnad

Tre övergångsställen i korsningen Badstrandsvägen/Essingeringen förses med cykelpassager tillsammans med ett antal trafiksäkerhetsåtgärder för att öka säkerheten hos oskyddade trafikanter. Bland annat breddas den östra gångbanan på Essingeringen.

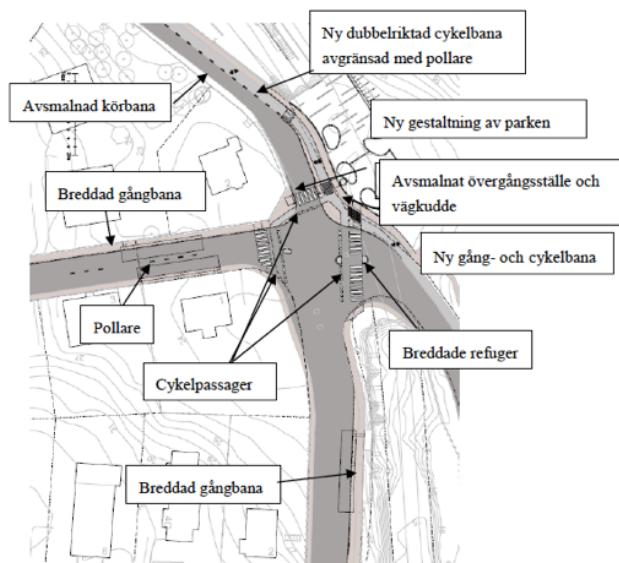
En ny dubbelriktad gång- och cykelbana övergår vid Broparken till en cykelbana i gatan utan kantssten. Separering från motorfordonstrafik föreslås ske med tuff curbs/pollare som en temporär lösning då planer finns att ordna en ny anslutning till gång- och cykelbron mot Alvik inom ramen för exploatering.

## Tidplan

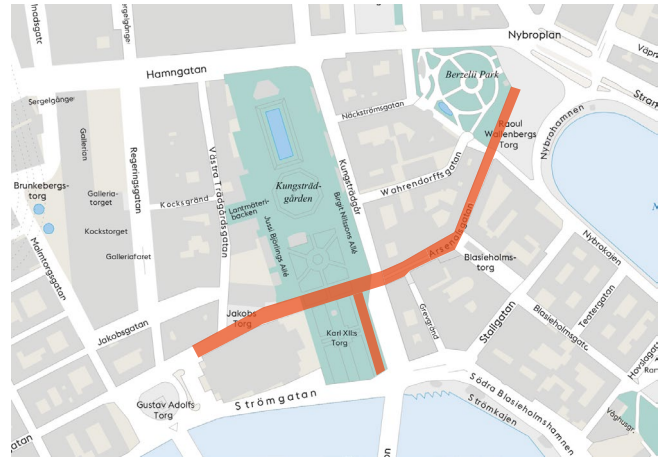
Projektet förväntas få byggstart under våren 2020. Färdigställande planeras till hösten 2020.

## Ekonomi

Utgiften är i genomförandebeslutet angiven till 15,0 mnkr.



e



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Gustav Adolfs Torg till Nybroplan

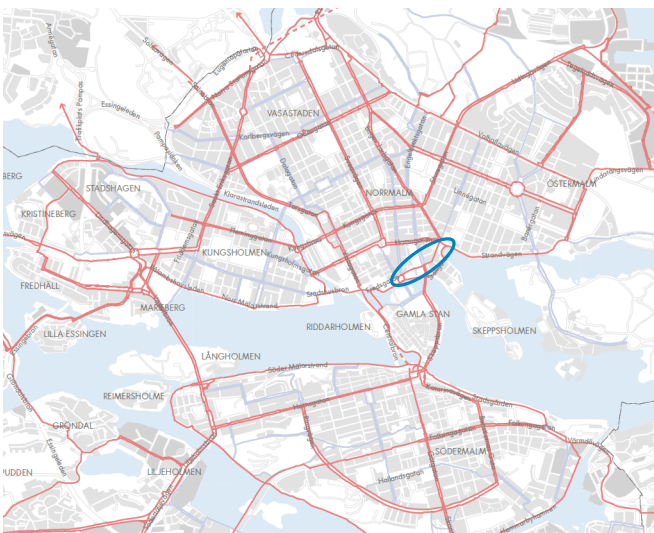
Åtgärder på gång-och cykelbanor mellan Gustav Adolfs Torg och Nybroplan för att skapa ett sammanhängande cykelstråk med färre konflikter mellan gående och cyklister samtidigt som den känsliga historiska miljön värnas.

Sträckan mellan Gustav Adolfs Torg och Nybroplan, och Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan är ett pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och ett regionalt stråk i regionens cykelplan. Sträckorna utgör tillsammans med närliggande stråk viktiga knutpunkter för cykeltrafiken och

passerar flera viktiga målpunkter i form av arbetsplatser, handel, kultur och nöjen.

### Fakta om gatan

Hela sträckan passerar några av Stockholms viktigaste torg och parker med innehållande gatumiljöer



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,59 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>27 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>45 763 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2016-06-16</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-05-18</b>

och stadsrum av högt kulturhistoriskt värde. Flera delar av sträckan är idag reglerad som gågata.

Mellan Nybroplan och Kungsträdgårdsgatan uppmättes 4 000 cyklister/dygn under maj 2014 och på Kungsträdgårdsgatan söder om Arsenalsgatan 5 000 cyklister/dygn. Enligt trafikförvaltningens prognoser kommer antalet resenärer till stationen Kungsträdgården öka från 5 600 till ca 15 000 resenärer/dygn efter utbyggnaden av tunnelbana mot Nacka. Således kommer antalet gående längs den studerade sträckan öka betydligt i framtiden.

### **Innan ombyggnad**

Delar av sträckan är idag reglerad som gågata och på andra tillåts allmän motorfordonstrafik. Sträckan uppfyller inte riktlinjerna för utformning av cykelinfrastruktur på ett pendlingsstråk enligt stadens cykelplan.

### **Efter ombyggnad**

Sträckan har varierad karaktär och får anpassade åtgärder utifrån detta.

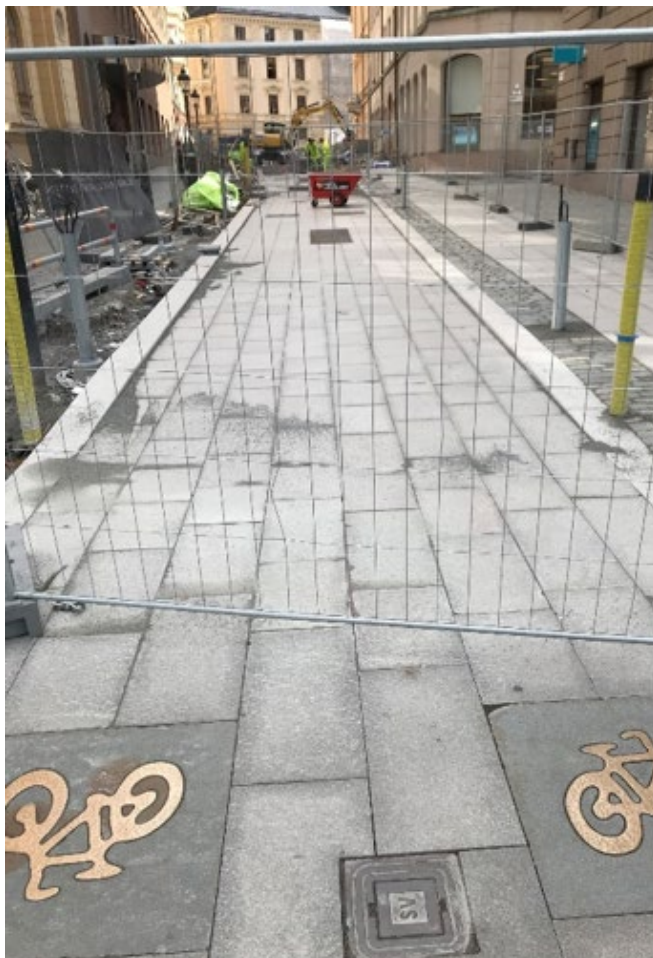
Gustav Adolfs Torg till Jakobs Torg återfår sin funktion som torgyta genom att möjligheten att köra bil runt Operan tas bort. Cykelbanans bredd ökas till 3,25 meter och beläggs med asfalt, gångbanans bredd ökas för att ge plats för gående och uteservering.

Sektionen genom Kungsträdgården har fått en total bredd på 5,3 meter som fördelas med 3,0 meter cykelbana och 2,3 meter gångbana. Gångbanan har belagts med betongplattor och cykelbanan med asfalt. Ytorna skiljs åt med kantsten.

Längs Kungsträdgårdsgatan har en enkelriktad cykelbana med bredden 2,25 meter anlagts i södergående riktning, innanför den första trädraden lindar i Kungsträdgården.

Arsenalsgatans västra del regleras som cykelbana med en bredd om 3,2 meter. Cykelbanan och gångbanan skiljs av med kantsten, och korsningen Arsenalsgatan/Kungsträdgårdsgatan förblir upphöjd med plåtågg för att förtydliga gång- och cykelstråket.

Arsenalsgatans östra del regleras med förbud mot infart med motorfordon med undantag för le-



Projektet under genomförandetiden år 2019 vid Arsenalsgatan.

veranser utanför rusningstid. Norra delen av gångbanan breddas till 3,0 meter. Cykelbanan breddas till 3,2 meter.

Över Raoul Wallenbergs Torg markeras befintlig cykelbana tydligare genom ökad kontrast mellan gång- och cykelbana. Bredden på cykelbanan ökas till 3,25 meter. Smågatstensytan behålls med beläggning som slipas och fler cykelsymboler kompletterar de hälltor som korsar cykelbanan.

### **Konsekvenser och effekter**

I förslaget görs en avvägning mellan rekommenderad bredd på cykelbanan enligt stadens cykelplan och fotgängarnas utrymmesbehov. Bedömningen är att cyklister har mycket att vinna på att fotgängarna kan hålla sig på gångytorna istället för att använda cykelbanan vid möte. Gångbanorna har därför gjorts lite bredare samtidigt som cykelbanan på delar av sträckan blivit något smalare än cykelplanens rekommendationer.

Dagens reglering med cykelbana på den västra delen av Arsenalsgatan bedöms ge fortsatt god framkomlighet för cyklister. För den östra delen föreslås en reglering med förbud mot infart med motorfordon.

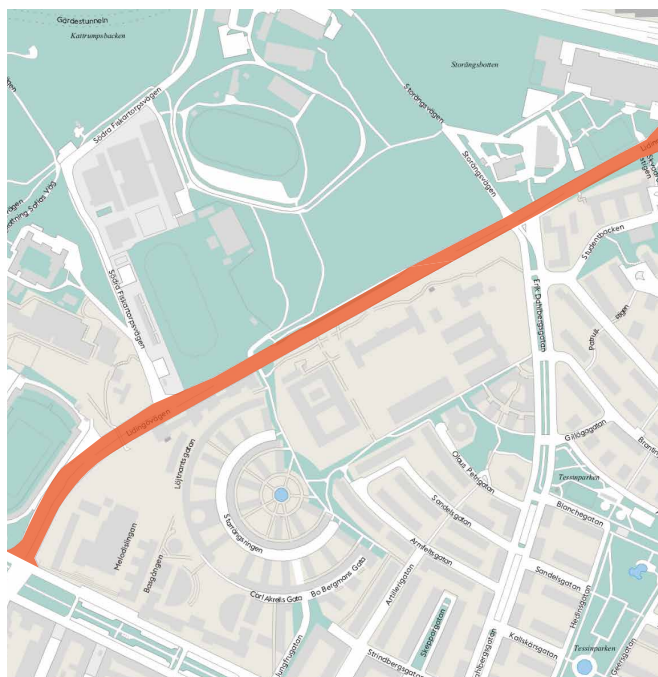
### **Tidplan**

För att skapa så lite störning som möjligt för Kungsträdgårdens evenemang delades projektet in i två delar varav den del som berör Kungsträdgården färdigställdes våren 2018. Hela projektet beräknas stå klart under hösten 2019.

### **Ekonomi**

I inriktningsbeslutet 2016 uppgick investeringsutgiften till 21,0 mnkr. I genomförandebeslutet uppgick utgiften till 27,0 mnkr på grund av flera omständigheter som inte kunde förutses i systemhandlingskedet. Bland annat fick projektet en ökad investering om 2,7 mnkr på grund av sämre skick än beräknat på belysningen. Dessutom har utformningen på Blasieholmstorg anpassats till den befintliga stensättningen.





## Lidingövägen

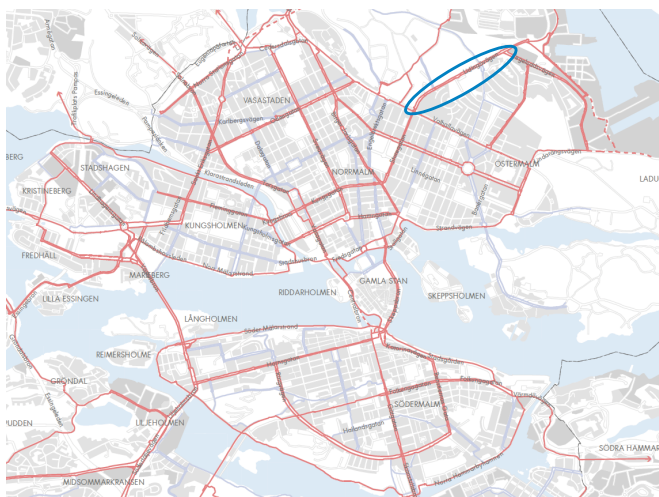
Bredden på gång- och cykelbanorna på båda sidorna om Lidingövägen ökas genom att ett körfält utgår.

Lidingövägen är ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Vägen förbinder Ropsten, Hjortshagen och Norra Djurgårdsstaden med Östermalm och City. Målet med ombyggnaden är att höja standarden för cyklister samtidigt som öppnandet av Norra Länken möjliggör att Lidingövägen får en mer stadsmässig karaktär.

### Fakta om gatan

Lidingövägen utgör en koppling mellan Sturegatan vid Stockholms stadion och Lidingöbron vid Ropsten.

I samband med Norra Länkens öppnande 2014 har motortrafiken minskat på Lidingövägen vilket möjliggjort förbättringar för gående, cyklister och kollektivtrafik.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigtällt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	-------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>2,4 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>75,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>31 250 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-11-19</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2016-09-22</b>



Färdigställd del vid Stadion, norra sidan.

Lidingövägen har i huvudsak två körfält i vardera körriktningen som minskade från 33 000 fordon/dygn innan Norra Länkens öppnande (2014) till ca 24 000 fordon/dygn efteråt. Antalet cyklar uppmanades 2017 till 3 100 per dygn.

Gångbanor fanns på båda sidor av Lidingövägen och varierade i bredd mellan 1,0 och 3,0 meter.

Cykelbanorna var enkelriktade på båda sidor av vägen mellan korsningen Valhallavägen/Lidingövägen och Tegelludsvägen. Lidingövägen trafikeras av busslinjerna 55, 73 och nattbuss 291.

### Innan ombyggnad

De enkelriktade cykelbanor-

na uppfyllde inte cykelplanens standard för pendelstråksbredd. Gångbanorna var dessutom smala på sina ställen vilket skapade konflikter då de gående tvingades in på cykelbanorna.

### Efter ombyggnad

Dubbelriktade cykelbanor åstadkoms på vardera sidan om Lidingövägen med pendlingsstråksstandard på den södra sidan och huvudstråksstandard på den norra. Detta möjliggörs genom att ett körfält tas i anspråk längs med hela sträckan.

### Konsekvenser och effekter

Med de breddade cykelbanorna åstadkoms en cykelförbindelse

med hög kvalitet som underlättar hållbart resande till och från stadsutvecklingsområdet i Norra Djurgårdsstaden.

Eftersom ett körfält tas i anspråk finns en utmaning i att klara god kapacitet för motorfordonstrafiken. Därför varierar körfältsfördelningen från två mot Lidingö mellan Valhallavägen och Erik Dahlbergsgatan till ett fram till korsningen med Tegelludsvägen. Trafikprognoser visar på att framkomligheten för biltrafiken är acceptabel åtminstone till och med år 2030.

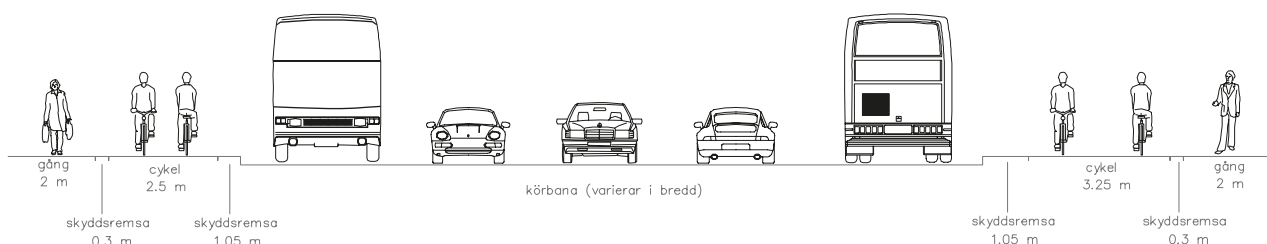
Då Lidingövägen ligger i ett känsligt läge i och angränsande till Nationalstadsparken sker samtliga åtgärder och schaktarbeten med stor försiktighet.

### Tidplan

Entreprenaden påbörjades i augusti 2017. Åtgärderna beräknas bli färdigställda under hösten 2019.

### Ekonomi

I tidigare genomförandebeslut från 2015 uppgick utgiften till 57,0 mnkr. I det reviderade genomförandebeslutet från 2016 ökade utgiften till 75,0 mnkr vilket beror på högre priser på marknaden än de som tidigare beräknats inom projektet.



Lidingövägen vid Stadion, sektion efter.



## Pålundet (Söder Mälmarstrand)

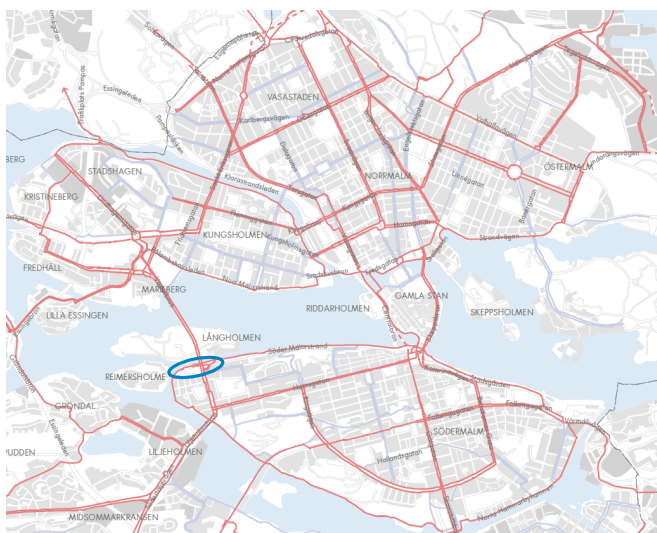
I samband med förstärkningsåtgärder planeras ett antal cykelåtgärder genomföras på sträckan utmed Pålundet och Söder Mälmarstrand. Projektet utreddes initialt som ett cykelprojekt, men genomförandet kommer i första hand syfta till markförstärkning.

Pålundet och Söder Mälmarstrand är utpekade som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Marken på sträckan mellan Reimersholmsbron och Pålundsbron behöver förstärkas. När förstärkningen är utförd planeras ett nytt cykelstråk anläggas på sträckan.

förbindelse och koppling mellan Reimersholme, Södermalm och norrut över Västerbron. På Söder Mälmarstrand cyklar ca 2 900 cyklister/dygn och på Västerbron ca 15 000 cyklister/dygn (maj 2018). Pålundsbacken har ett trafikflöde på ca 12 500 fordon/dygn och en körbanelängd på ca 11,0 meter, ett körfält i vardera riktningen.

### Fakta om gatan

Sträckan längs Söder Mälmarstrand utgör en cykel-



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	<b>0,5 km</b>
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>130 mnkr*</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2016-10-20</b>
<b>Rev. Inriktningsbeslut</b>	<b>2017-06-15</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	

\*hela projektet

Mellan Slussen och Påsundsbron finns idag en dubbelriktad cykelbana med relativt god standard. Mellan Påsundsbron och Långholmsbron finns det en gemensam gång- och cykelbana längs vattnet med en bredd som varierar mellan 2,0–3,0 meter. Mellan Långholmsbron och Reimersholmsbron har gång- och cykelbanan en bredd på 2,5–3,0 meter. De otillräckliga bredderna utmed hela sträckan gör att det uppstår konflikter mellan gående och cyklister.

Påsundsbacken har gångbanor på båda sidor av körbanan och cyklister hänvisas till blandtrafik. Eftersom gatan sluttar brant och har en tvär kurva är sikten dålig.

### Efter ombyggnad

Mellan Påsundsbron och Påsundsbacken föreslås 3,5 meter av körbanan tas i anspråk för att möjliggöra en 3,25 meter bred dubbelriktad cykelbana. Gång- och cykelbanan görs genomgående förbi Påsundsbron. En ny signalreglerad cykelpassage över Söder Mälarstrand byggs i korsningen med Påsundsbacken för att knyta ihop med en ny cykelbana längs Påsundsbacken. Söder om körbanan breddas befintlig gång- och cykelbana till 4,0 meter.

Öster om Västerbron föreslås 3,5 meter av körbanan tas i anspråk för att anlägga en dubbelriktad cykelbana.

Ett nytt östgående körfält byggs genom att en del av parkmarken tas i anspråk. Väster om Västerbron anläggs en ny cykelbana med kantsten för att separera cyklister från biltrafiken.

Genom Påsundsparken planeras cykelvägen bli 2,75 meter bred.

Längs Påsundsbacken planeras en 3,25 meter bred dubbelriktad cykelbana anläggas på parksidan utav gatan. På den andra sidan planeras gångbanan breddas. I korsningen med Långholmsgatan före-

slås en anslutning till den genomgående gång- och cykelbanan anläggas.

Den planerade förstärkningen av Söder Mälarstrand vid Påsundet är ett komplicerat och omfattande arbete. Tillståndet för vattenverksamhet har överklagats och Mark- och miljödomstolen har upphävt beslutet. I dagsläget finns inget tillstånd att utföra arbeten som påverkar vattendrag. Behov av markförstärkning med hänsyn till skredrisk kvarstår. Förslag till åtgärd har tagits fram med målsättningen att den känsliga kulturmiljön med strandlinjen, de många träden och särskilt strandträden samt den unika båtverksamheten bevaras. Det fortsatta arbetet ska ske i god dialog med båtklubbarna.

### Konsekvenser och effekter

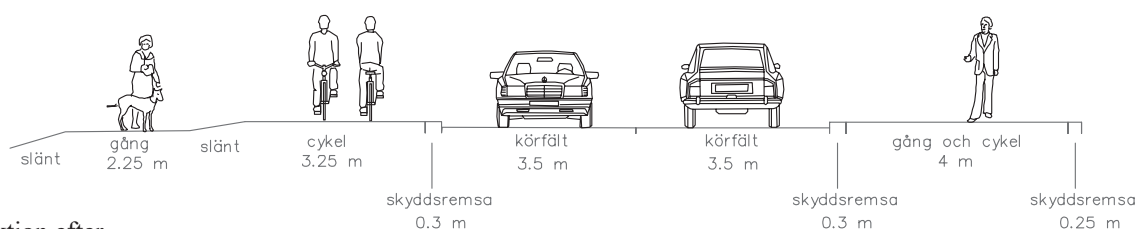
Genom den planerade cykellösningen ges såväl cyklister som gående bättre komfort och en tryggare trafiksituation. Planerad cykelväg genom parken vid Reimersholmsbron beräknas få en bredd som är smalare än vad cykelplanen rekommenderar. Avsteg har dock gjorts efter en avvägning mellan framkomlighet och parkens grönvärden.

### Tidplan

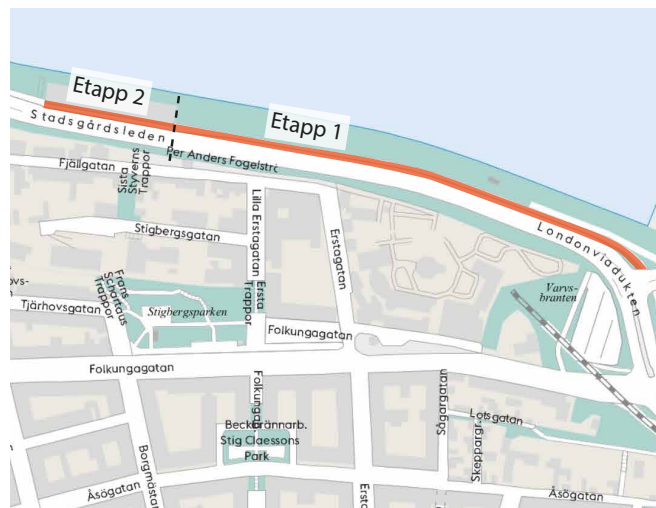
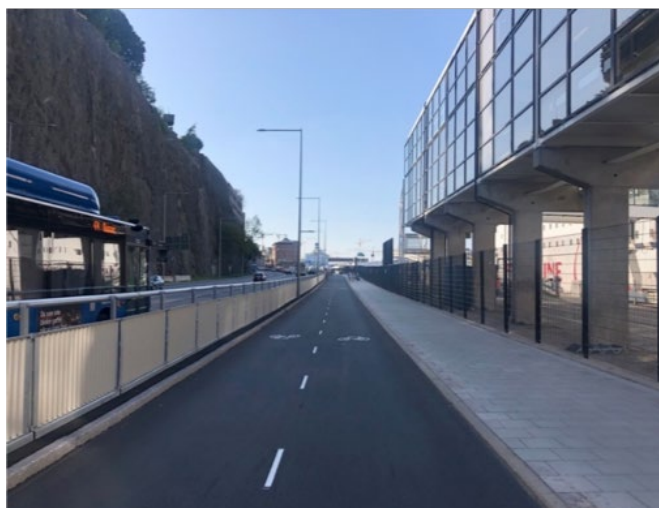
Kontoret avser att återkomma med en uppdaterad tidplan för projektet.

### Ekonomi

I tidigare inriktningsbeslut omfattade projektet i sin helhet 115 mnkr. I genomförandebeslutet antogs en ny utgift om 130 mnkr. Den ökade utgiften beror på att nuvarande kalkyl är baserat på ett mer detaljerat underlag. Projektet inleddes som ett cykelprojekt, men redovisas inte längre formellt inom cykelmiljarden då den absoluta merparten av projektets investeringsutgift gäller förstärkningsåtgärderna.



Sektion efter.



## Stadsgårdsleden

Stadsgårdsleden får en breddad gång- och cykelbana för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på en olycksdrabbad sträcka.

Stadsgårdsleden är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan som förbinder Slussen, Danvikstull, Nacka och vidare ut mot Värmdö. Stråket är även ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen.

### Fakta om gatan

Stadsgårdsleden är en viktig infartsled som dagligen trafikeras av 7 500 cyklister (maj månad), 26 000 motorfordon (2017) och 65 000 bussresenärer.

Sedan 2000 har det skett fyra dödsolyckor och

sex allvarliga olyckor med oskyddade trafikanter längs med sträckan. Stadsgårdsleden är skyltad till 50 km/h.

Mellan Stadsgårdsleden och vattnet ligger ett ca 30 meter brett hamnområde där Stockholms Hamnar har nyttjanderätt.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

**Pendlingsstråk**

**Regionalt cykelstråk**

**Ny cykelinfrastruktur:**

**0,7 km**

**Beräknad investeringsutgift:**

**37 mnkr**

**Kostnad per meter cykelbana:**

**52 857 kr/m**

**Inriktningsbeslut**

**2016-06-16**

**Genomförandebeslut**

**2017-08-31**

**Färdigställt**

**juli 2019  
(ettapp 1)**

## Innan ombyggnad

Cykling skedde på en ca 4,0 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana mellan Fotografiska och Tegelviksslingan. Vid Fotografiska varierade gång- och cykelbanan mellan 2,7 och 3,5 meter bred.

Sektionen förbi Fotografiska består av fyra bilkörfält och två smala kollektivtrafikkörfält om 3,0 meter.

## Efter genomförande

I etapp 1 ingår sträckan mellan Fotografiska och Tegelviksslingan, ca 500 meter. Vägbanan flyttas närmare bergväggen och refugen mellan cykel- och körbanan smalnas av till förmån för en bredare gång- och cykelbana. Dessutom breddas kollektivtrafikkörfälten till en standard om 3,25–3,5 meter.

Gång- och cykelbanan får en bredd på mellan 5,7 och 7,0 meter.

Etapp 2 är sträckan utmed Fotografiska, ca 200 meter. Projektet utförs i form av ett försök där konsekvenser för kapaciteten för motorfordonstrafiken kan utvärderas innan en permanent åtgärd presenteras och genomförs. Försöket har utformats så att ett körfält i riktning från Slussen tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan till 7,0 meter.

## Konsekvenser och effekter

Av de tio dödsolyckor och allvarliga olyckor som skett för oskyddade trafikanter är cirka hälften relaterade till trängsel på gång- och cykelbanan. De resterande har varit korsningsolyckor eller gående i körbanan. I och med ökning av bredden på sträckan bedöms trafiksäkerheten bli god för samtliga trafikanter.

## Tidplan

Byggstart skedde i juni 2018 och etapp 1 mellan Fotografiska och Tegelviksslingan färdigställs under hösten 2019.

Etapp 2 med försöket med breddad gång- och cykelbana vid Fotografiska startade i maj 2018 och har utvärderats och redovisats till trafiknämnden i juni 2019. Försöket visade att motorfordonstrafiken klarar utformningen utan någon signifikant påverkan på restider, köbildning eller säkerhet. Dock visar inte försöket hur utformningen skulle påverka



Stadsgårdsleden innan genomförande

trafiken efter Slussens färdigställande. En enklare lösning byggs liknande den provisoriska utformningen med barriärelement som avgränsar cykelbanan från körbanan. När Slussen är färdigbyggd kan etapp 2 utvärderas på nytt.

## Ekonomi

Inriktningsbeslutet hade en investeringsutgift på 24,0 mnkr. Tillkommande utgifter i genomförandesbeslutet på 37,0 mnkr beror på ökade kostnader för geotekniska utredningar och undersökningar. Dessutom har riskpåslaget utökats för att täcka kostnader för eventuell deponi av PAH-asfalt, hantering av Stadsgårdsberget samt förhandling med de ledningsägande bolagen.

Projektet har via stadsmiljöavtal fått 5,6 mnkr i finansiering av Trafikverket.

# Tegeluddsvägen

Nyanläggning av cykelbana och förbättrade korsningspunkter.

Tegeluddsvägen är utpekad som pendlingsstråk enligt stadens cykelplan. I samband med ledningsarbeten som Stockholm Vatten utför på Tegeluddsvägens norra sida byggs en ny enkelriktad cykelbana med kantsten mot biltrafiken. På södra sidan ordnas en enklare enkelriktad lösning. Projektet genomförs i samband med och kopplar till byggnationen av nya cykelbanor på Värtavägen och Lidingövägen.

I samband med Stockholm Vattens återställning av Tegeluddsvägen ges berörda korsningspunkter för fotgängare och cyklister en trafiksäker utformning.

## Tidplan

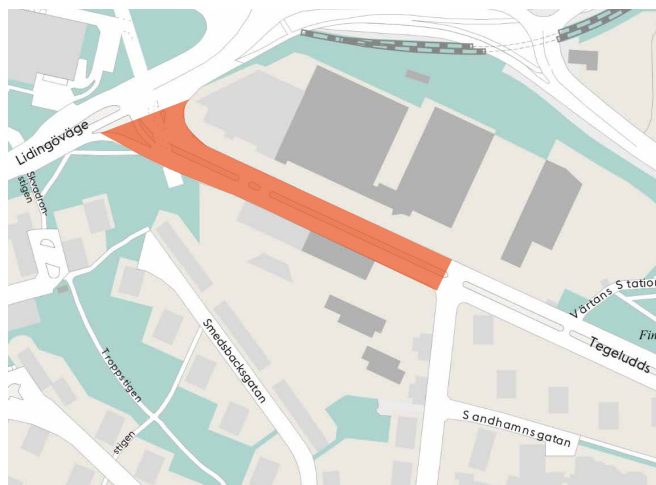
Entreprenaden pågår och förväntas bli klar under 2019.

## Ekonomi

Projektets budget är 2,3 mnkr.



Färdigställd cykelbana på norra sidan.





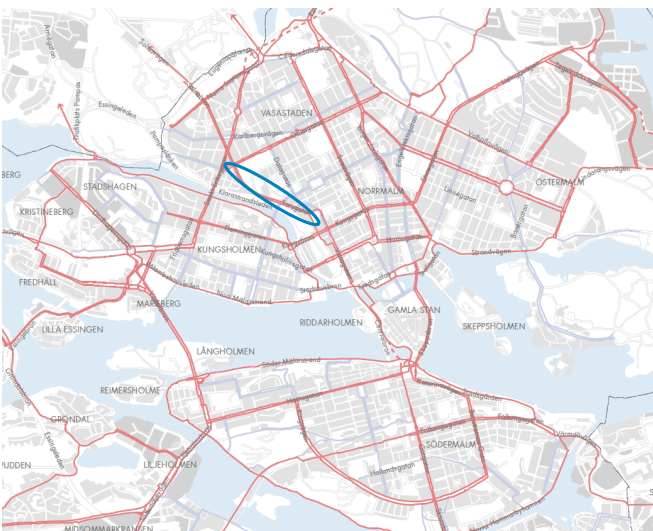
<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Torsgatan

Torsgatan mellan Sankt Eriksplan och Norra Bantorget återställs och får breddade cykelbanor efter färdigställande av Citybanan. Syftet är att förbättra pendlingsstråkets standard och öka trafiksäkerheten.

Torsgatan är pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Stråket är en viktig länk för cykling i Stockholms innerstad och förbinder Vasagatan med Solnavägen vid Hagastaden och Nya Karolinska sjukhuset.

Efter Trafikverkets etablering och arbete med Citybanan har staden avtalat med Trafikverket om att mot ersättning återställa gatan och samtidigt förbättra och bredda cykelbanor utmed Torsgatan.



### Faktaruta

**Pendlingsstråk**

**Regionalt cykelstråk**

**Ny cykelinfrastruktur:**

**2,0 km**

**Beräknad investeringsutgift:**

**85,0 mnkr**

**Kostnad per meter cykelbana:**

**42 500 kr/m**

**Inriktningsbeslut**

**2016-08-25**

**Genomförandebeslut**

**2017-08-31**



## Fakta om gatan

Projektet berör sträckan mellan Norra Bantorget och Sankt Eriksplan som är ca 1,0 km lång med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Trafikflödet är 8 500 motorfordon och 4 500 cyklister per dygn (maj 2018). Angöring och parkering finns på delar av sträckan på båda sidor och på andra delar endast på ena sidan. Huvuddelen av Torsgatan består av ett körfält i vardera riktningen med en bredd på 3,25–3,75 meter. Sedan 2009 har totalt 49 olyckor rapporterats in, varav 31 % är mellan cyklister och motorfordon.

Sträckan trafikeras av flygbussar och SL:s nattbussar med två hållplatslägen vid Sankt Eriksplan.

## Innan ombyggnad

Längs med sträckan varierade cykelbanebredden mellan 1,0 och 1,5 meter.

I norrgående riktning skedde cykling i cykelbana med brister i beläggning och med flera brunnar som gjorde den körbara delen smalare. I norra delen av sträckan, intill Sankt Eriksplan, övergick cykelbanan till cykelfält. Även i sydlig riktning varierade cykellösningen mellan cykelbana och cykelfält.

Längs sträckan där cykling sker på cykelbana separerades de gående från cyklister med kantsten, smågatsten eller skiftande beläggning. Gångbanorna hade en bredd på ca 2,5 meter.

## Efter genomförande

Torsgatan byggs om för att bredda enkelriktade cykelbanor till 2,25 meter i vardera riktningen. Detta möjliggörs genom att ta bort angöringen/parkeringen på ena sidan längs med hela sträckan. Gång- och cykelbanor görs genomgående vid korsningar.

Torsgatan förses med nya ytskikt i hela sektionsbredden från Norra Bantorget till Sankt Eriksplan och befintliga träd tas bort för att sedan ersättas med nya träd längre ut från husfasaderna.

## Konsekvenser och effekter

Antalet parkeringsplatser minskas med ca 50 platser. De breddade cykelbanorna på Torsgatan skapar tillsammans med pågående åtgärder på Vasagatan ett högkvalitativt nord-sydligt cykelstråk från City till Hagastaden och vidare mot Solna.



Torsgatan söderut från Barnhusbron (överst) och personer som tvingas korsa cykelbanan från parkering längs med gatan (underst).

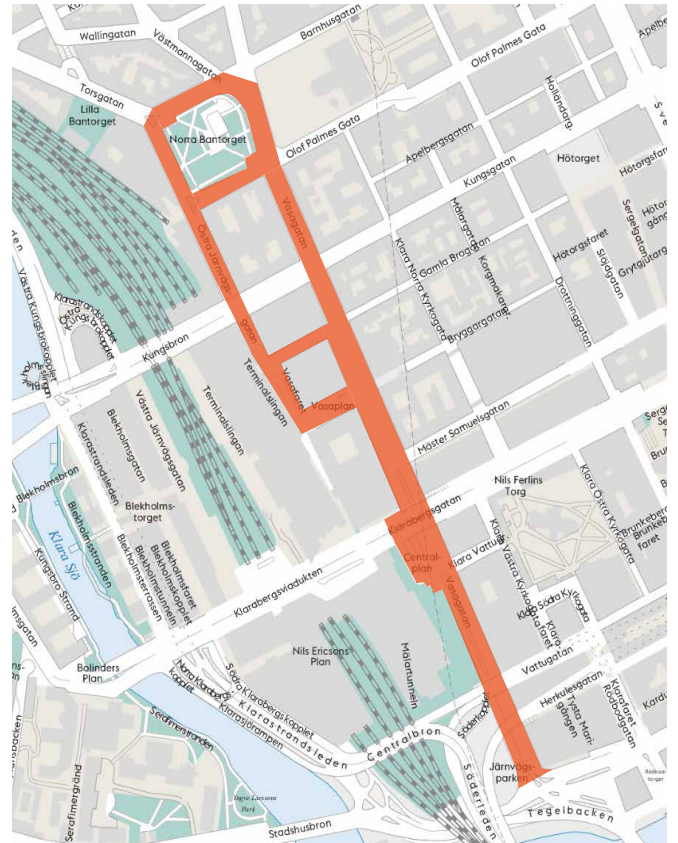
## Tidplan

Byggstart skedde i oktober 2018 och åtgärderna beräknas vara helt färdigställda hösten 2020.

## Ekonomi

Projektet beräknas till en investeringskostnad om 85,0 mnkr, varav Trafikverket bidrar med 10,0 mnkr för återställning efter Citybanans arbete. Från inriktningsbeslutet har projektet fördyrats med 10,0 mnkr vilket beror på att underlaget till kalkylen blivit mer detaljerad.

Projektet har via stadsmiljöavtal fått 23,8 mnkr i finansiering av Trafikverket.

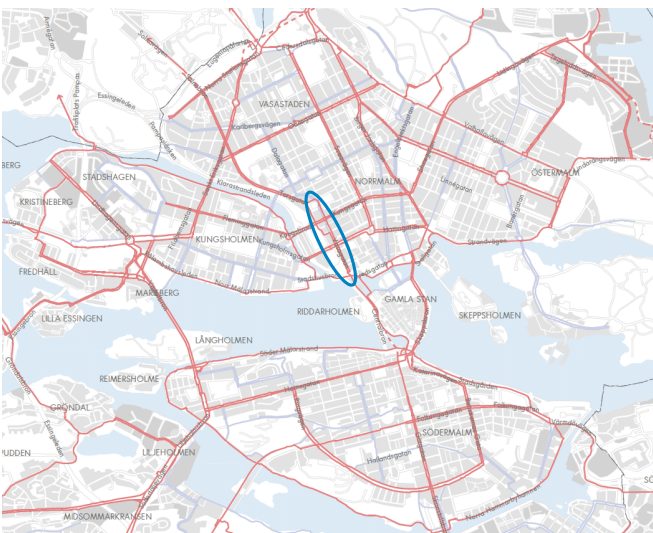


## Vasagatan

Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan får sammanhängande cykelbanor enligt cykelplanens riktlinjer. Vasagatan rustas upp med breddade gångbanor, nya trädplanteringar och ny belysning.

Vasagatan är utpekad som pendlings- och huvudstråk i Stockholms cykelplan. Dessutom är Vasagatan ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Projektet, som omfattar Vasagatan, Norra Bantor-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

**Pendlingsstråk och huvudstråk**

**Regionalt cykelstråk**

<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>2,9 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>290 mnkr*</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Rev. Inriktningsbeslut</b>	<b>2016-05-19</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-06-15</b>
<b>Rev. Genomförandebeslut</b>	<b>2019-06-13</b>

**\*hela projektet.**

get, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan, förbinder Tegelbacken med Torsgatan.

Cykelinfrastrukturen är bristfällig vad gäller trafiksäkerhet och kontinuitet, gångytorna är otillräckliga, belysningen är bristfällig och gatan saknar en genomtänkt gestaltning

### Fakta om gatan

Vasagatan är ett av innerstadens mest trafikerade gångstråk med ca 50 000 gående/dygn, ett viktigt cykelstråk med ca 8 000 cyklister/dygn (maj 2018) och antalet motorfordonspassager har uppmäts till ca 18 000 per dygn. Alla gator inom projektområdet har 50 km/h som hastighetsbegränsning med undantag av Gamla Brogatan som har 30 km/h.

### Innan ombyggnad

Delar av sträckan har relativt låg standard och vissa delar saknar helt cykellösningar som i kombination med den intensiva trafikmiljön innebär att det är en relativt krävande sträcka att cykla på.

### Efter ombyggnad

Kontoret fick i inriktningsbeslutet i uppdrag att förhandla med fastighetsägare om delfinansiering av en helhetsupprustning av Vasagatan. Alternativet var att endast fokusera på förbättringar för cykeltrafiken. Förhandlingen resulterade i ett avtal med tolv fastighetsägare som togs fram med hjälp av City i Samverkan.

På Vasagatan byggs således nya cykelbanor, breddade gångbanor, nya träd på gatans båda sidor, sittplatser, nya cykelparkeringar och förbättrad belysning.

Nya busshållplatser byggs mellan Gamla Brogatan och Mäster Samuelsgatan och de utanför Centralstationen utgår för att skapa bra och sammanhängande cykelbanor. Taxiplatsen vid Centralstationen föreslås byggas om i samband med flytt av infarten söderut. Hastigheten föreslås sänkas till 40 km/h enligt hastighetsplanen.

Kring Norra Bantorget föreslås nya cykelbanor för att binda samman stråk på Vasagatan med Torsgatan. Ett körfält tas bort runt Norra Bantorget för att möjliggöra detta. För att sänka hastigheterna och höja biltrafikanternas uppmärksamhet föreslås

korsningar vid Torsgatan och Barnhusgatan höjas upp.

På Östra Järnvägsgatan breddas cykelbanan och på Vasaplan anläggs en ny cykelbana österut med bra standard genom att ett körfält tas bort.

Etappen vid Tegelbacken färdigställdes under hösten 2018 och där har övergångsstället och cykelpassagen bytt plats. På så sätt skapas ett svängkörfält och kömagasin för cyklister som kommer från Vasabron. Detta innebär även att konflikter mellan gående och cyklister minskar.

### Konsekvenser och effekter

Förslaget innebär att trängseln och konflikterna kommer minska mellan gående och cyklister. Markvärme i gångbanor ger högre standard vintertid och förbättrad belysning ökar tryggheten och säkerheten.

Trafiksäkerheten bedöms bli bättre när trafikslagen separeras tydligare, antalet körfält minskar och hastighetsbegränsningen sänks. Detta ger dock en något försämrad framkomlighet för bil- och buss- trafikken med ökad körtid främst under högrafiktid. Förslaget anses innebära en rimlig avvägning mellan gång- och cykeltrafikens framkomlighet gentemot buss- och biltrafiken.

Stadsmiljön bedöms sammantaget få ett lyft med en mänskligare skala, bättre möjligheter till uteserveringar och annan möblering.



Vasagatan norrut vid Klarabergsviadukten, innan ombyggnad.

## Tidplan

Entreprenaden startade i januari 2018 med ombyggnation av cykel- och gångpassagen på Tegelbacken. Arbetet genomförs i etapper och ombyggnaden beräknas pågå till och med 2021.

## Ekonomi

I genomförandebeslutet för projektet sekretessbelagdes den beräknade investeringsutgiften om 160 mnkr med syftet att undvika att anbudsgivare i entreprenadhandlingen påverkades av stadens kalkyl. Ett reviderat genomförandebeslut fattades i juni 2019 med en investeringsutgift på 290,0 mnkr. Anledningen till fördyringen beror bl a på tillkommande ledningsarbeten, ökad omfattning av trafiksignal-, markvärme-, och belysningsarbeten, större projektorganisation samt högre entreprenadkostnader på rådande marknad.

Projektet samfinansieras med 18,4 mnkr av tolv fastighetsägare, där City i Samverkan är en samordnande part. Statlig medfinansiering via stadsmiljöavtal uppgår utöver detta till 63,0 mnkr. Inkomster för markvärme och ledningar uppgår till 18 mnkr. Trafikkontorets investering uppgår totalt till 253,6 mnkr.



Färdigställd cykelbana mellan Centralstationen och Tegelbacken.



## Liljeholmsbron och Hornstull

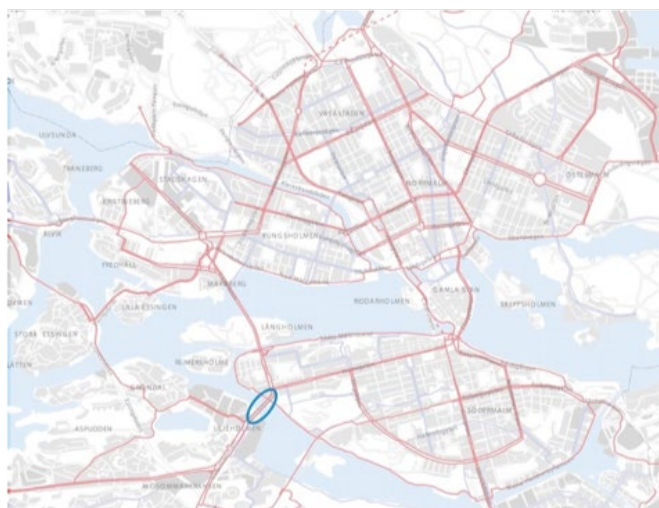
Liljeholmsbron och Långholmsgatan planeras få en förbättrad gång- och cykelstandard för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten.

Sträckan Liljeholmsbron och Långholmsgatan är pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del i ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Sträckan är en viktig koppling till och från Stockholms innerstad. Den befintliga cykelinfrastrukturen i till stora delar låg standard med flera inbyggda konfliktpunkter mellan cyklister, gående och motorfordon.

Enkelriktade och separerade cykelbanor på Långholmsgatan norr om korsningen med Folkskolegatan färdigställdes 2017.

### Fakta om gatan

Liljeholmsbron har ett trafikflöde på 26 000 motorfordon/dygn, som mest över 12 000 cyklar per dygn (maj 2018), samt relativt höga gångflöden.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

Pendlingsstråk  
Regionalt cykelstråk  
Inriktningsbeslut

2016-06-16

Långholmsgatan trafikeras av stombusslinje 4 och ca 11 000 cyklister per dygn (2018). Gatan har även uppgångar från tunnelbanestationen Hornstull på båda sidor och resande med kollektivtrafiken rör sig mellan nedgångarna och busshållplatserna vid Hornstull.

### **Innan ombyggnad**

På Långholmsgatan finns det idag enkelriktade cykelbanor och cykelfält. På Liljeholmsbron fanns det vid tiden för inriktningsbeslutet dubbelriktade cykelbanor separerade från gångbana med en målrad linje, även om cykling till stor del skedde enkelriktat. Under förmiddagen dominerade cykelflödet den östra sidan in mot innerstaden och på eftermiddagen den västra sidan ut från innerstaden. På bronns östra sida är gång- och cykelbanan 3,6 meter bred och den västra 4,2 meter bred. Ett räck skiljer gång- och cykelbanan från körbanan.

Gång- och cykelbanorna på Liljeholmsbron edöms vara för smala för att hantera det befintliga flödet vilket leder till framkomlighetsproblem och konflikter under rusningstid. Samma problem uppstår på Långholmsgatans västra enkelriktade cykelbanasöder om Folkskolegatan. Inga cykelbanor är utformade enligt cykelplanens rekommendationer för pendlingsstråk.

### **Tidplan**

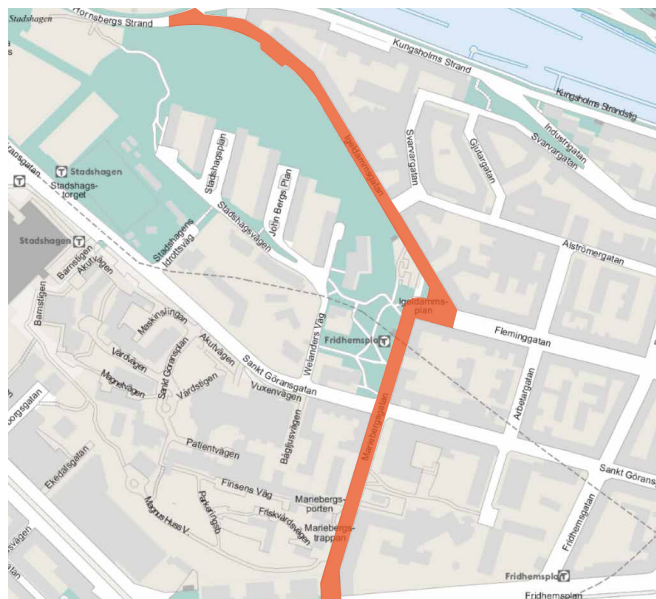
Breddning av gång- och cykelbanorna över Liljeholmsbroarna samordnas med den planerade renoveringen av broklaffarna som beräknas påbörjas tidigast 2022.

### **Ekonomi**

Investeringsutgiften i inriktningsbeslutet för Liljeholmsbron beräknas till 33,0 mnkr och för Hornstull/Långholmsgatan till 41,0 mnkr.



Liljeholmsbron med befintliga enkelriktade cykelbanor.



## Mariebergsgatan och Igeldammsgatan

Ny cykelinfrastruktur.

Sträckan är utpekad som huvudstråk i Stockholms cykelplan. Trafikkontoret har studerat flera förslag på cykellösningar, vilket ledde till ett inriktningsbeslut för cykelåtgärder på Mariebergsgatan och Igeldammsgatan i juni 2019

### Fakta om gatan

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholms Strand, Fleminggatan och Drottningholmsvägen. Både Mariebergsgatan och Igeldammsgatan har en bredd om som mest 18 meter,

men med olika funktioner. Båda gatorna klassas som huvudstråk i cykelplanen.

Mariebergsgatan trafikeras i maj 2018 av ca 3 500 motorfordon, ca 3 400 cyklister och ca 3 500 gående/dygn. Längs gatan finns 43 parkeringsplatser och en busshållplats i vardera riktningen vid Fridhemsplans tunnelbaneuppgång.

Igeldammsgatan trafikeras av ca 2 700 fordon, ca 1 500 cyklister och ca 1 800 gående/dygn. Gatan kantas av 104 parkeringsplatser samt ytterligare parkeringsplatser för rörelsehindrade och lastplatser.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

Huvudstråk  
Inriktningsbeslut  
Genomförandebeslut

2019-06-13  
planeras under  
hösten 2019

## **Innan ombyggnad**

Sträckan har trafiksäkerhetsbrister och framkomlighetsproblem för cyklister.

På den södra delen av Mariebergsgatan trängs cyklister mellan uppställda och omkörande bilar. Övergångsstället vid Stockholms sjukhem saknar hastighetssäkring. Vid busshållplatsen på gatans norra del saknar övergångsställena hastighetssäkring. Det saknas en gen cykellösning i kopplingen mellan Mariebergsgatan och Igeldammsgatan i korsningen med Fleminggatan. Cykelfälten är där smala och det uppstår ofta trafikfarliga situationer mellan cyklister och bilister.

På den södra delen av Igeldammsgatan är utrymmet i gatan begränsat mellan cyklister och uppställda samt omkörande fordon. I korsningen med Kungsholms Strand ligger den diagonala cy-

kelpassagen ogent för cyklister som ska upp mot Igeldammsgatan.

Där Mariebergsgatan möter Drottningholmsvägen trängs oftast cyklister med bilister i körbanan. Cykelpassager och anslutningar har en ogen linjeföring och långa väntetider vilket bland annat resulterar i onödiga riktningsförändringar och trängsel på cykelbana som även påverkar gångbanorna.

## **Tidplan**

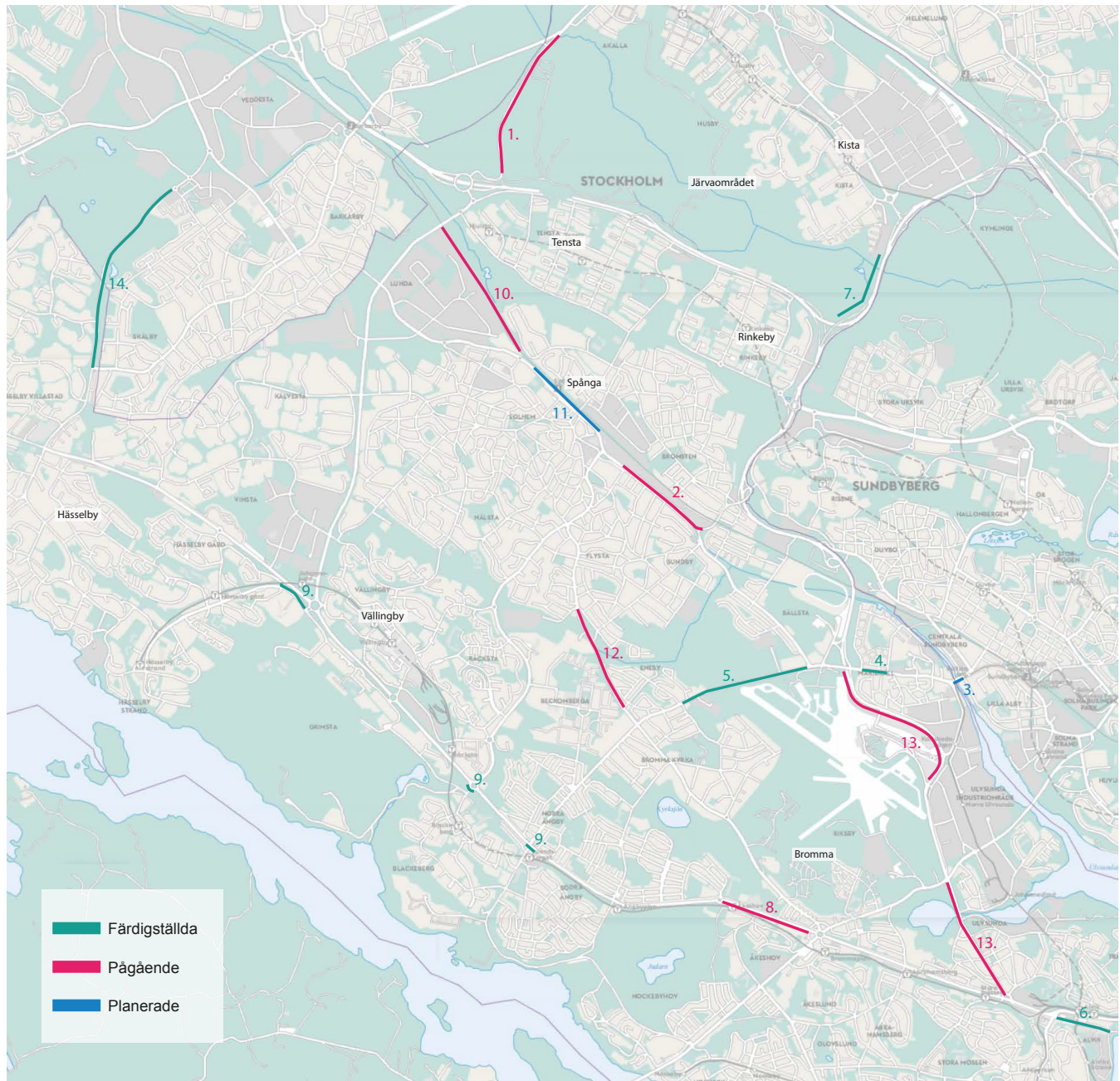
Genomförandebeslut förväntas under hösten 2019 med byggstart under 2020 och färdigställande hösten 2021.

## **Ekonomi**

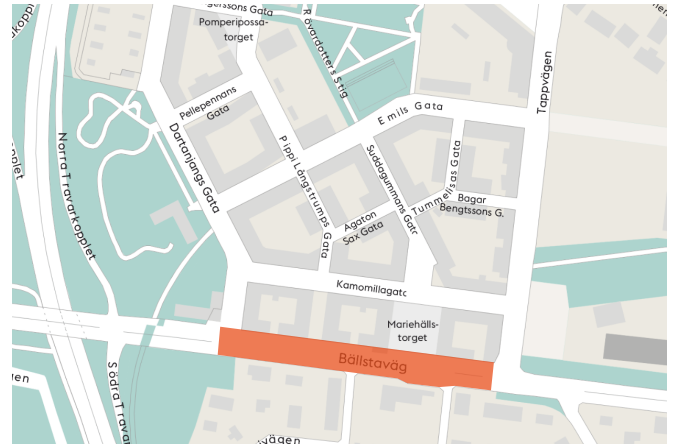
Investeringsutgiften beräknas till ca 33,0 mnkr.



# Västerort



- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 1. Akallastråket   | 11. Spånga station             |
| 2. Bromstensvägen (Gamla Bromstensvägen-Logvägen)                    | 12. Spångavägen (Enebyvägen-E) |
| 3. Bällstabro  | 13. Ulvsundavägen (Ulvsundapl) |
| 4. Bällstavägen (Annedal)  | 14. Växthusvägen               |
| 5. Bällstavägen (vid Bromma flygplats)                               |                                |
| 6. Gustavslundsvägen   |                                |
| 7. Hållbara Järva  |                                |
| 8. Hässelbystråket (Brommaplan-Åkeshov)                              |                                |
| 9. Hässelbystråket (Lövstavägen, Räckstarondellen och Islandstorget) |                                |
| 10. Mäljarbanan  |                                |



## Bällstavägen (Annedal)

I samband med exploateringen av den nya stadsdelen Annedal uppgraderades den ursprungliga lösningen med cykelfält till cykelbanor som uppfyllde stadens cykelplan.

Bällstavägen är en viktig tvärförbindelse i cykelvägnätet som binder ihop Bromma med Sundbyberg och passerar såväl Bromma flygplats som Solvalla. Gatans karaktär varierar på sträckan, men gång- och cykellösningarna var generellt bristfälliga.

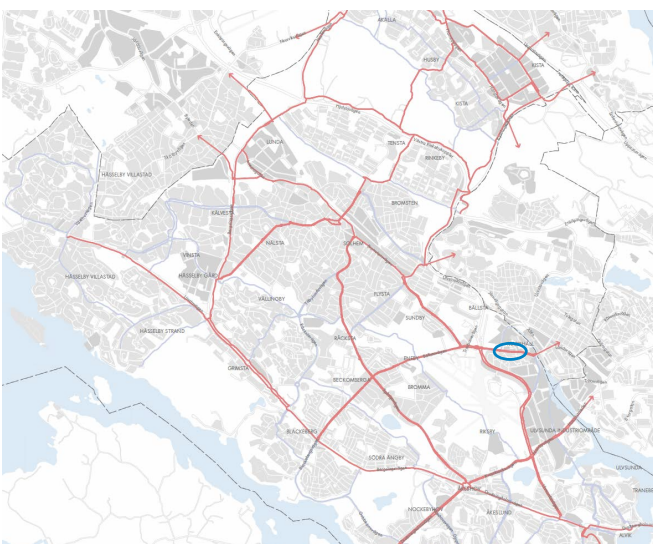
### Fakta om gatan

Bällstavägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Gatan är ca 23 meter bred och trafikeras av ca 15 000 fordon/dygn (2016). På sträckan finns ett körfält för motorfordon i vardera riktningen som trafikeras av buss i linjetrafik. Trafikförvaltningen utreder även stombuss på sträckan.

### Innan ombyggnad

Innan ombyggnaden var standarden relativt låg med smala enkelriktade cykelbanor (ca 1,5 meter breda) som på delar av sträckan övergick i cykelfält och cykling i blandtrafik. Korsningarna för motorfordon hade hög belastning och långa köer kunde förekomma på grund av vänstersvängande fordon. Tre signalreglerade passager förekommer utmed sträckan.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,6 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>22,1 mnkr*</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>36 833 kr/m</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-02-04</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>oktober 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-05-24</b>

\* Avser trafikkontorets del

## Efter ombyggnad

Bredden på cykelbanorna utmed Bällstavägen har ökat från 1,5 meter till 2,25 meter. Gångbanebredden har delvis ökat och varierar mellan 1,6 - 2,5 meter på sträckan. Skiljelinje mellan gång- och cykeltrafiken och kantsten mellan bil- och cykeltrafiken har skapats. Signalreglerade övergångsställen har byggts på Bällstavägen vid Mariehällstorget och på båda sidor om Dartanjans Gata och Tappvägen.

Befintliga busshållplatser rustades upp och hållplatslägen justerades för att bättre knyta till målpunkter. Framkomligheten för buss förbättrades genom att bygga vänstersvängfiler vid korsningarna Bällstavägen - Dartanjans gata och Bällstavägen - Tappvägen. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h förbi Annedal till följd av dåliga markförhållanden för att minska problem med vibrationer.

## Konsekvenser och effekter

Lokala avsteg har gjorts från breddmättet 2,25 meter

för cykelbanorna, exempelvis vid övergångsstället och cykelpassagen intill korsningen med Dartanjans Gata där ett vänstersvängfält har byggts för att öka framkomligheten för buss och övriga motorfordon. Genom bredare cykelbanor som separerats från biltrafiken har komforten och trafiksäkerheten för cyklister ökat.

## Tidplan

Projektet försenades några månader på grund av att ett större antal trafikanordningsplaner än beräknat behövde tas fram och godkännas.

## Ekonomi

Projektets investeringsutgift blev något högre, 22,1 mnkr, än vad som angetts i genomförandebeslutet, 20,0 mnkr. Exploateringskontorets stod utöver detta för 17,9 mnkr av gatuombyggnaden i stort.



Bällstavägen innan ombyggnad.



## Bällstavägen (vid Bromma flygplats)

I samband med åtgärder för ökad trafiksäkerhet genomfördes förbättrade och nya gång- och cykellösningar.

Bällstavägen är en viktig tvärförbindelse i cykelvägnätet som binder ihop Bromma med Sundbyberg och passerar såväl Bromma flygplats som Solvalla. Gatans karaktär varierar på sträckan, men gång- och cykellösningarna var innan ombyggnad generellt bristfälliga.

### Fakta om gatan

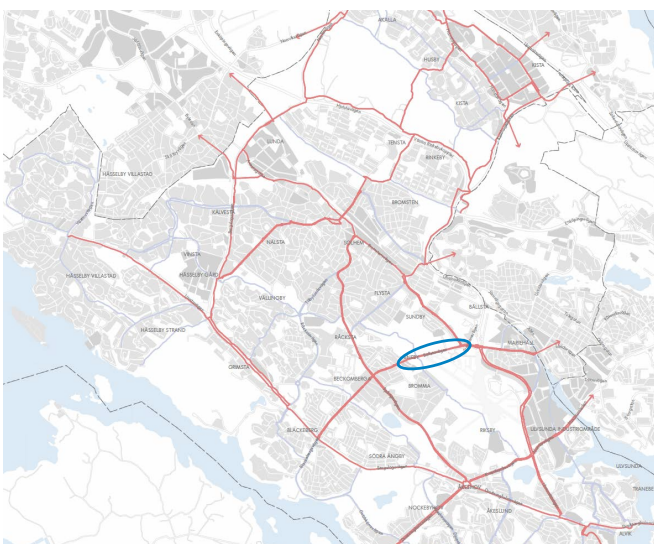
Bällstavägen har ett körfält i varje riktning med hastighetsbegränsningen 50 km/h. Antalet motorfordonspassager mellan Spångavägen och Ulvsundavägen uppgick 2014 till ca 14 000 per dygn. Nya exploateringar planeras i områdena kring Bällstavägen, vilket kommer öka anspråken på gatan i framtiden. Ingen angöring finns på gatan och villorna har angöring på tomten med tillfarter över

gång- och cykelbanan. Bällstavägen trafikeras även av buss.

### Innan ombyggnad

*Doktor Abrahams väg – Tornväktargränd*

Bredden på gång- och cykelbanorna på ömse sida av körbanan var knappt 2,0 meter vilket gjorde att många cyklister valde att färdas i blandtrafik. Buss-hållplatserna på sträckan var utformade som kants-hållplatser där väntytan för resenärerna var en del av gång- och cykelbanan. Det fanns även out-



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>2,4 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>54,0 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>27,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>11 250 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2012-06-14</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2013-03-14</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>juni 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-12-10</b>

nyttjad gatumark i gällande detaljplan som utgjordes av en grönremsa på norra sidan.

### Tornväktargränd – Gamla Bromstensvägen

Gatusektionen är smalare utmed denna sträcka men gång- och cykellösningen var densamma. I anslutning till en handelsträdgård fanns flera utfarter och en kraftigt lutande gång- och cykelbana.

Markförhållandena längs med Bromma flygfält var dåliga och underhållsåtgärder har utförts med jämna mellanrum för att kunna hantera trafiken.

### Efter ombyggnad

Ursprungligen planerades för åtgärder mellan Doktor Abrahams väg och Ulvsundavägen men projektet begränsades till Gamla Bromstensvägen i öster med hänsyn till kommande stadsutveckling kring Solvalla.

### Doktor Abrahams väg – Tornväktargränd

Hastigheten sänktes från 50 till 40 km/h på sträckan samtidigt som körbanan smalnades av från 7,0 till 6,5 meter. Till följd av detta och genom att nyttja den befintliga grönremsan kunde gångbanor och enkelriktade cykelbanor om 3,5 meter skapas på bägge sidor. Elva träd kunde även planteras mellan cykelbanan och körbanan.

Busshållplatserna har tillgänglighetsanpassats och gång- och cykelbanan har förlagts bakom vänstytan. Över anslutande gator till Bällstavägen har cykelbanorna gjorts genomgående.

### Tornväktargränd – Gamla Bromstensvägen

Den lutande gångbanan på norra sidan har sänkts till normal nivå med hjälp av en stödmur mot handelsträdgården samtidigt som flera utfarter har reg-

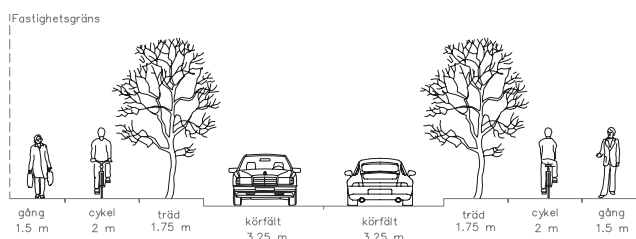


Innan ombyggnad. Kraftig lutning och flera utfarter vid Tornväktargränd.

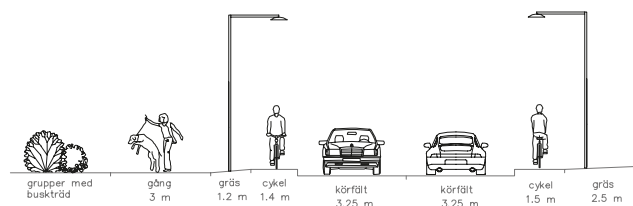


Gångbana vid Tornväktargränd efter ombyggnation.

lerats till en utfart. Efter handelsträdgården övergår den norra sidan till en 1,4 meter bred enkelriktad cykelbana med en belysningszon mot den 3,0 meter breda gångbanan. På södra sidan förbi Bromma flygfält har en 1,5 meter bred enkelriktad cykelbana anlagts. Hastighetsbegränsningen har sänkts till 60 km/h på denna del.



Bällstavägen efter, mellan Doktor Abrahams väg – Tornväktargränd.



Bällstavägen efter vid Bromma flygfält förbi flygrakan.

### **Konsekvenser och effekter**

Genom åtgärderna har i praktiken saknade länkar i pendlingsnätet åtgärdats med nya och breddade cykel- och gångbanor. Cykelplanens rekommendation för enkelriktade cykelbanor om 2,25 meter har dock inte kunnat uppnås fullt ut på hela sträckan på grund av den smala gatubredden mellan Doktor Abrahams väg och Tornväktargränd.

### **Tidplan**

Projekteringen genomfördes 2013 och ombyggnaden skedde till största delen under 2014 och 2015.

### **Ekonomi**

Ökningen efter genomförandebeslutet på 43,0 mnkr till utfallet på 54,0 mnkr beror främst på omfattningen av förorenade massor (PAH) och komplikationer med ledningsarbeten. Markförstärkningsåtgärder utgjorde 27,0 mnkr av den totala investeringsutgiften.

En ny projektering gjordes för att anpassa till kommande exploatering vid Gamla Bromstensvägen, vilken innebär en dyrare dagvattenlösning och anläggning av ett fördröjningsmagasin.

# Gustavslundsvägen

En ny dubbelriktad cykelbana byggdes i samband med exploatering. Projektet genomfördes av trafikkontoret och exploateringskontoret.

Gustavslundsvägen är huvudstråk i Stockholms cykelplan. I samband med tvärbanans utbyggnad och andra större exploateringsprojekt kring Gustavslundsvägen beslutade exploateringskontoret om en ombyggnation av Gustavslundsvägen från Tranebergs strand fram till Alviksplan.

## Fakta om gatan

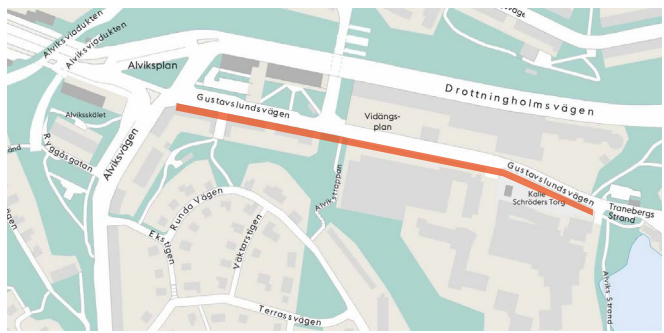
Gustavslundsvägen är den enda tillfarten till Alviks torg och har ett flöde på ca 9 000 fordon/dygn (2014).

## Innan ombyggnad

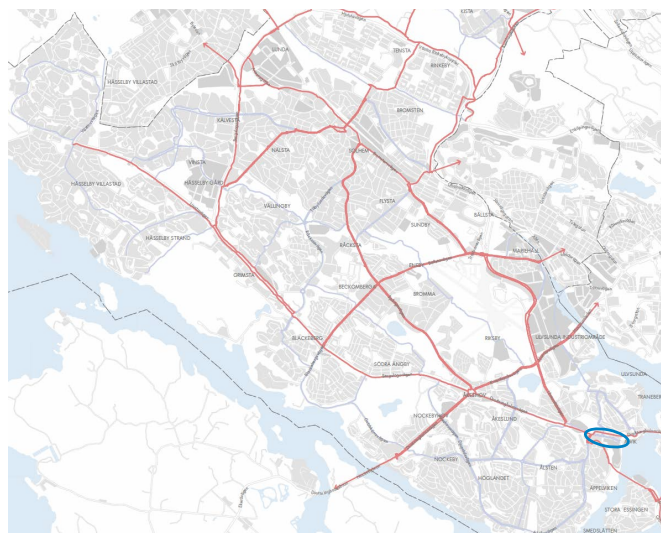
Gustavslundsvägen saknade helt cykelbanor och under högtrafik var gatan inte lämplig för cykling i blandtrafik. Gaturummet var oordnat och kontakten med omgivande stadsdelar dålig. Parkering fanns utmed gatan på norra och södra sidan.

## Efter ombyggnad

En ny dubbelriktad cykelbana anlades längs med Gustavslundsvägens södra sida på sträckan mellan



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



## Faktaruta

<b>Huvudstråk</b>	<b>0,5 km</b>
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>8,0 mnkr</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>16 000 kr/m</b>
<b>Genomförandebeslut:</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Färdigställt:</b>	<b>november 2018</b>

Tranebergs strand och Vidängsvägen. Trafikkontoret medfinansierade entreprenaden på sträckan Vidängsvägen till Alviksplan.

För att cykelbanan skulle kunna anläggas på Gustavslundsvägens södra sida behövde vägen förskjutas. Den nya dubbelriktade cykelbanan fick en bredd på 2,5 meter.

Befintlig kantstensparkering på södra sidan behölls men ca fem platser togs bort på norra sidan.

### Konsekvenser och effekter

Genom den nya cykelbanan möjliggörs säker cykling till och från nya bostäder och verksamheter vid Alviks och Tranebergs strand. Staden har bedömt att parkeringsefterfrågan i området är hög men att cykeltrafiken ska prioriteras framför stillastående fordon då Gustavslundsvägen är ett utpekat huvudstråk.

### Tidplan

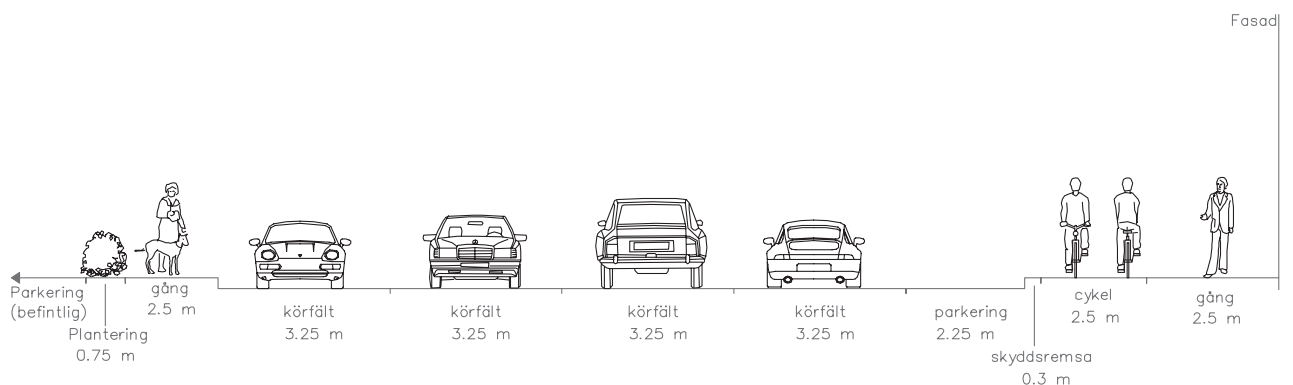
Projektet färdigställdes i november 2018.

### Ekonomi

Slutlig investeringsutgift för trafikkontorets del blev 10,7 mnkr.

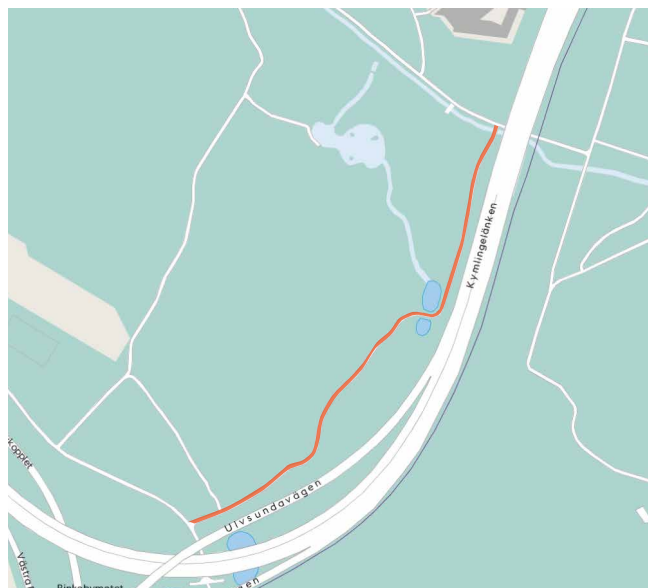


Cykelpassage i södra änden av projektområdet.



Gustavslundsvägen, sektion efter.





## Hållbara Järva

Projektet Hållbara Järva innehöll ett antal cykelinvesteringar i syfte att förbättra kopplingar och underlätta för arbetspendling.

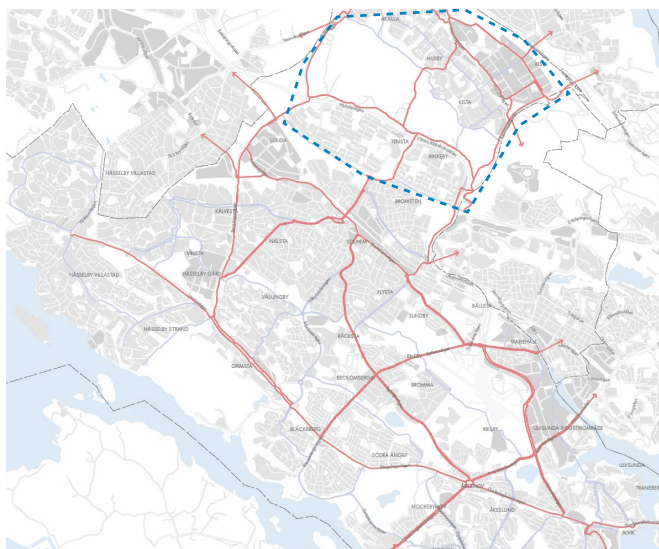
Järva är beläget i nordvästra Stockholm och består av stadsdelarna Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta. Idag bor det ca 60 000 personer i området. Stadsdelarna byggdes till stor del under det så kallade miljonprogrammet under 1960- och 1970-talen med 25 000 lägenheter.

Hållbara Järva bedrevs av Stockholms stad i syfte att Järva ska bli en nationell och internationell förebild för hållbar upprustning av miljonprogramsområden. Inom projektet togs en cykelplan fram

där viktiga cykelstråk identifierats. Samma nät återfinns i stadens cykelplan och omfattar både pendlings- och huvudstråk.

### Projektets problembild

I Cykelplan Järva har viktiga pendelstråk identifierats och arbetet har innefattat åtgärder för cykelvägnätet, men även till viss mån gångvägnätet. Syftet med åtgärderna var att förbättra kopplingarna inom och mellan Järvas stadsdelar samt till regionala stråk för att underlätta för arbetsresor med cykel.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Huvudstråk</b>	
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>24,0 mnkr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2010-05-18</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>hösten 2014</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-05-21</b>

## Cykelåtgärder

Inom ramen för cykelinvestering i Järva genomfördes ett antal projekt:

- Tensta-Rinkebystråket: Stråket rustades upp och fick ny beläggning på en ca 3,0 km lång sträcka. En ca 300 meter lång ny gång- och cykelväg anlades längs med Tenstavägen.
- Rinkeby-Helenelundsstråket: Breddning och framkomlighetsåtgärder.
- Järvafältet: Ny beläggning på ca 10 700 kvm gång- och cykelvägar.
- Akallastråket: Trafiksäkerhetsåtgärder samt en ny dragning av cykelväg bakom befintlig busshållplats.
- Cykelparkering: 300 nya cykelställ anlades på 20 platser i Järvaområdet vid idrottsanläggningar, tunnelbanestationer och torg.
- Cykelvägvisning: 350 nya skyltar som vägvisar till 37 målpunkter i Järvaområdet.

Dessutom identifierades och åtgärdades en viktig saknad länk utmed E18, Kymlingestråket, som binder samman Norra Järvastråket och Kista med befintliga cykelvägar i Rinkeby och Rissne. Tidigare befintliga gång- och cykelvägar var inte trafikseparerade och dessutom belagda med grus.

En ny förbindelse på ca 30 meter behövde anläggas för att koppla ihop stråket vidare längs med E18. En ny bro byggdes vid Igelbäcken som kopplar cykelvägen med ny gång- och cykelväg under brospannet till E18 och Norra Järvastråket. Hela Kymlingestråket fick en bredd på 4,0 meter och ny beläggning med asfalt. Sträckans totala längd är ca 1,1 km.

## Konsekvenser och effekter

Sammantaget innebär åtgärderna en avsevärd förbättring av framkomligheten för cyklister i Järvaområdet, där ambitionen var att förkorta restiden och göra cykel till ett mer attraktivt transportsätt. Före och efter ombyggnaden av Tensta-Rinkebystråket gjordes trafikmätningar där resultatet visade att antal cyklister mer än fördubblats.



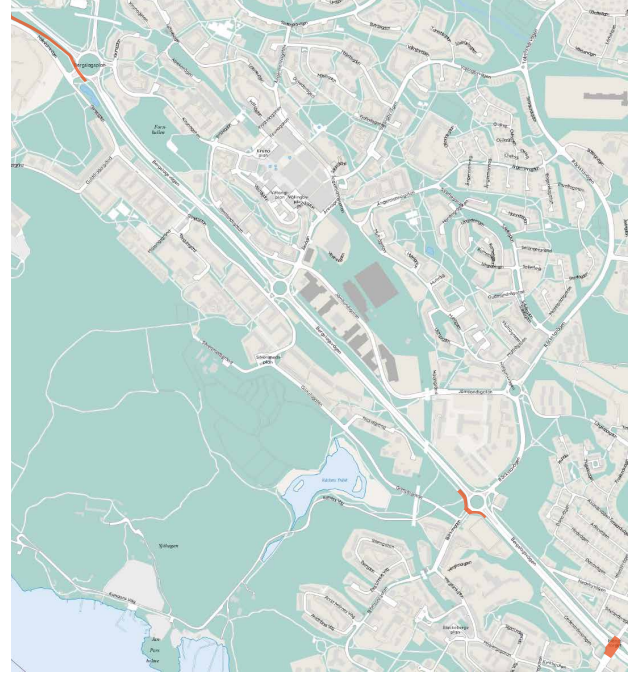
Ny beläggning på Tensta-Rinkebystråket.

## Tidplan

Projektet genomfördes under 2010–2014 med slutredovisning till Boverket under hösten 2014.

## Ekonomi

Delegationen för Hållbara städer beviljade 55,3 mnkr till projektet Hållbara Järva, varav miljöförvaltningen beviljade trafikkontoret 6,8 mnkr för åtgärder till att förbättra cykelinfrastrukturen. Totalt budgeterades en utgift om 22,5 mnkr innan genomförandebeslutet reviderades till att även inrymma Kymlingestråket. Den slutliga investeringsutgiften uppgick till ca 24,0 mnkr för cykelinvesteringar, varav Kymlingestråket utgjorde 9,1 mnkr.



# Hässelbystråket - Lövstavägen, Råckstarondellen och Islandstorget

Cykelbanor och trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts längs pendlingsstråket mellan innerstaden och Hässelby. Projektet omfattar tre delar av olika karaktär.

Hässelbystråket är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan samt ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen. Stråket är totalt ca 15 km långt och sträcker sig mellan Hässelby och Stockholms innerstad. Projektet är uppdelat i tre områden: sträckan mellan Krossgatan och Berg-

slagsplan, cirkulationsplatsen i Råcksta samt Islandstorget.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



Faktaruta	
<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,7 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>28,1 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>40 143 kr/m</b>
<b>Inriktingsbeslut</b>	<b>2016-06-16</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-03-09</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>nov 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2019-09-26</b>



Saknad länk mellan Krossgatan - Bergslagsplan, innan ombyggnad.

### Fakta om gatan

Stråket löper längs den södra sidan av Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen genom Bromma och in mot Stockholms innerstad. Bergslagsvägen och Islandstorget har tidigare pekats ut som prioriterade att åtgärda ur trafiksäkerhetssynpunkt. På sträckan passerade som mest 1400 cyklister per dygn 2016.

### Innan ombyggnad

Sträckan mellan Krossgatan och Bergslagsplan saknade cykelinfrastruktur utmed Lövstavägen och cyklister tvingades till en omväg via Maltesholmsvägen.

Råckstarondellen var utformad för god framkomlighet för motortrafiken men med sämre passager för oskyddade trafikanter.

Korsningen vid Islandstorget var olycksdrabbad med höga hastigheter, främst på Bergslagsvägen. Sikten från Brommaplan var begränsad och cykelbanan hade en bristfällig utformning i passagen över Blackebergsvägen.

### Efter ombyggnad

På sträckan Krossgatan-Bergslagsplan anlades en ny dubbelriktad gång- och cykelbana utmed Lövstavägen. Gångbanan fick en bredd på 2,0 meter och cykelbanan 3,0 meter, separering har gjorts med en målad linje. Busshållplatsen Krossgatan flyttades några meter i sidled så att den nya gång- och cykelbanan kunde förläggas bakom väderskyddet.

Passagen vid Råckstarondellen hastighetssäkrades och breddades med en utökad svängradie för

cykelbanan. Mittrefugen blev bredare för att smälta av körfälten för motorfordon.

Vid Islandstorget smalnades tillfarterna av och förtydligades genom målning och flytt av refuger/signalstolpar. Ett högersvängkörfält anlades vid Bergslagsvägens tillfart från väster och separatreglerades från längsgående cykelbana. Belysningsstolpar flyttades till förmån för att bredda gång- och cykelbanan österut mot Brommaplan.

### Konsekvenser och effekter

Genom att åtgärda saknade länkar, bredda befintliga cykelbanor och hastighetssäkra cykelpassager har cykling gjorts mer attraktivt längs ett av västerorts viktigaste stråk. På grund av byggtrafik under bygget av Förbifart Stockholm har en extra signalfas införts på Islandstorget som ökar trafiksäkerheten men förväntas minska framkomligheten för cyklister och fotgängare. 2018 var cykelflödena som mest 1800 cyklister per dygn.

### Tidplan

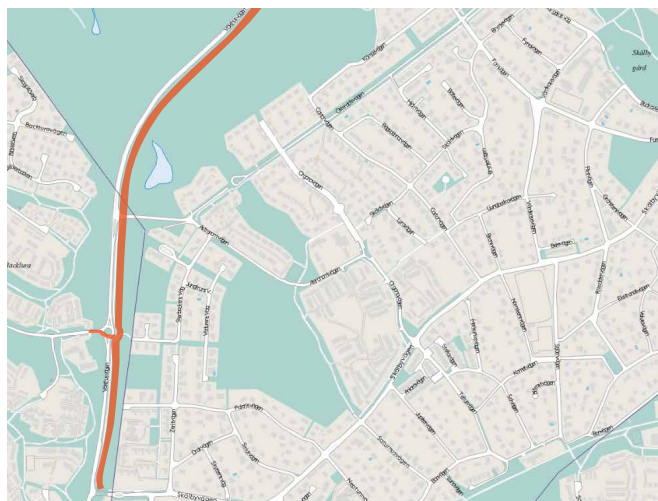
Entreprenaden färdigställdes under 2018.

### Ekonomi

Inriktningsbeslutet för de aktuella delarna på Hässelbystråket, Råckstarondellen och Islandstorget gällde för en investeringsutgift om 22,1 mnkr. Orsaken till den ökade investeringsutgiften i genomförandebeslutet om 29,0 mnkr berodde främst på att fler åtgärder föreslogs att åtgärdas i Råckstarondellen och vid Islandstorget. Den slutliga investeringsutgiften uppgick till 28,1 mnkr.



Ny cykelbana vid Råckstarondellen.



## Växthusvägen

En ny cykelbana byggdes i samband med Växthusvägens förlängning till kommungränsen mot Järfälla. Åtgärden kompletterar en saknad cykellänk mellan Skälbyvägen och Blomsterkungsvägen i Stockholm.

Växthusvägen är ett utpekat huvudstråk i Stockholms cykelplan. En ny koppling mellan Stockholm och Järfälla har åstadkommit genom att Växthusvägen i Hässelby förlängts över kommungränsen.

### Fakta om gatan

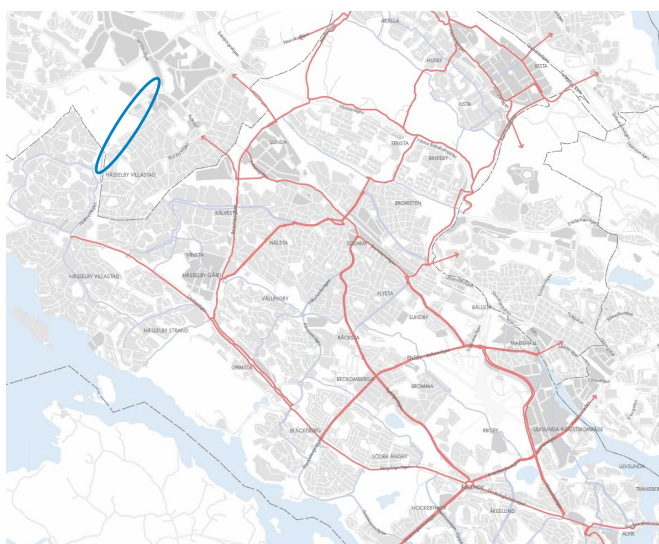
Då större delen av sträckan tillhör Järfälla tog Stockholms stad och Järfälla kommun fram ett genomförandeavtal 1988. Ett reviderat avtal togs fram 2014 som reglerar att Stockholms stad finansierar den del av gång- och cykelvägen som ligger inom Stockholm och att Järfälla kommun bekostar

resterande del av vägprojektet.

### Innan ombyggnad

Vägområdets sträckning går genom skogsmark. Tidigare saknades en gen koppling mellan Hässelby och Järfälla och motorfordonstrafiken nyttjade Skälbyvägen för resor mellan kommunerna. Fastigheter längs vägen påverkades av de höga trafik-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Huvudstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,6 km (varav 0,4 km inom Stockholms stad)</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>14,9 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>9 313 kr/m</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-09-24</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>maj 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-03-08</b>

mängderna med dess negativa inverkan på buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet.

### **Efter ombyggnad**

En ny 1,6 km lång väg har anlagts mellan Blomsterkungsvägen i Hässelby och Vinlandsvägen i Järfälla, och kopplats till det befintliga vägnätet genom cirkulationsplatser vid den nya sträckans ändpunkter.

En 4,0 meter bred gång- och cykelbana har byggts längs med vägens östra sida och vid samtliga korsningspunkter har upphöjda övergångsställen anlagts. Bredden på gång- och cykelbanan uppfyller cykelplanens riktlinjer för huvudstråk. Upphöjda övergångsställen har även anlagts vid cirkulationsplatserna och på sträckan söder om den nya vägen där gång- och cykelbanan har kompletterats.

Busshållplatserna längs Växthusvägens ursprungliga läge har tillgänglighetsanpassats och övergångsställen i anslutning till hållplatserna har hastighetssäkrats genom upphöjning.

### **Konsekvenser och effekter**

Den nya vägen har skapat en genare och mer trafiksäker cykelkoppling mellan Järfälla och Hässelby, och bidragit till avlastning av motorfordonstrafik på Skälbyvägen.

### **Tidplan**

Projektet påbörjades under 2015 och färdigställdes under våren 2017. Den södra delen av gång- och cykelbanan har lyfts ut och gjorts till ett separat projekt.

### **Ekonomi**

Budgeten för projektet var 16,0 mnkr från genomförandebeslutet och den totala utgiften blev 14,9 mnkr. Till största del beror detta på att en del av projektet lyftes ur till ett eget projekt. Järfälla kommun stod för 1,1 mnkr.



i vardera riktningen med en körbanebredd på 10,0 meter och trafikerades av ca 26 000 fordon, 1000 cyklister och ca 100 bussar i linjetrafik per dygn.

### Innan ombyggnad

Innan planerad ombyggnation saknades bra cykelförbindelser utmed Akallalänken mellan E18 och Norrviksvägen.

### Efter ombyggnad

En 4,0 meter bred gång- och cykelbana byggs utmed Akallalänkens östra sida på en sträcka på ca 1,2 km. Cykelbanan separeras från körbanan med kantsten och skyddszon målas mot körbanan. Gående och cyklister separeras med en målad linje där cykelbanan föreslås bli 2,5 meter bred.

Befintlig gångbro över Akallalänken kommer att rivras i samband med Förbifart Stockholm och ersätts med ett övergångsställe. Vägen går delvis på naturmark som kommer behöva förstärkas för att undvika sättningar.

### Konsekvenser och effekter

Framtida trafikmängder är svåra att förutspå då de beror på omgivande trafik- och stadsplanering i Järfälla och Stockholm.

Projektet gör intrång i kulturresevatet och enligt reservatsföreskrifterna kan staden åläggas att utföra kompensationsåtgärder. Omhändertagandet av trafikdagvatten behöver utredas särskilt då det ställs höga krav på det vatten som släpps ut till Igelbäck-en.

För närvarande utreds en möjlig breddning av cykelstråket som kan bli aktuellt efter Förbifartens



Akallalänken innan ombyggnad.

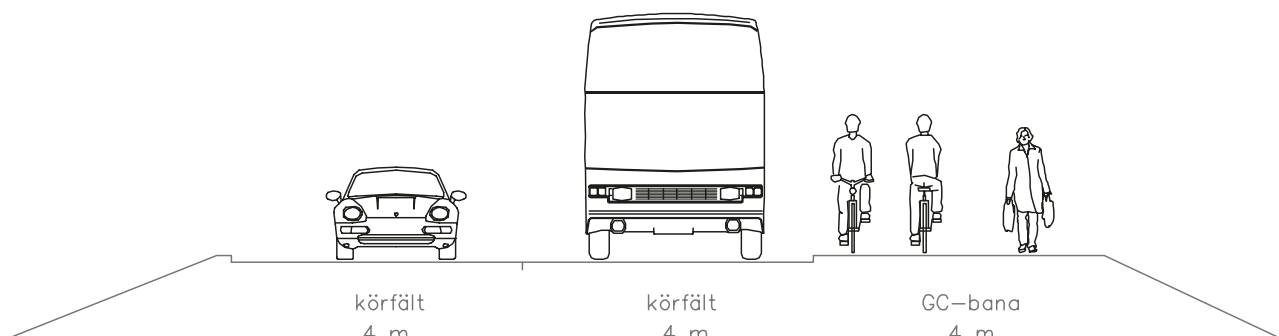
färdigställande då Akallalänken förväntas få en mindre trafikmängd.

### Tidplan

Byggstart skedde sommaren 2016 och åtgärderna färdigställdes i april 2019. Den södra delen av stråket har dock en temporär lösning tills Hjulsta trafikplats är färdigprojekterad och kan anpassas på bästa sätt.

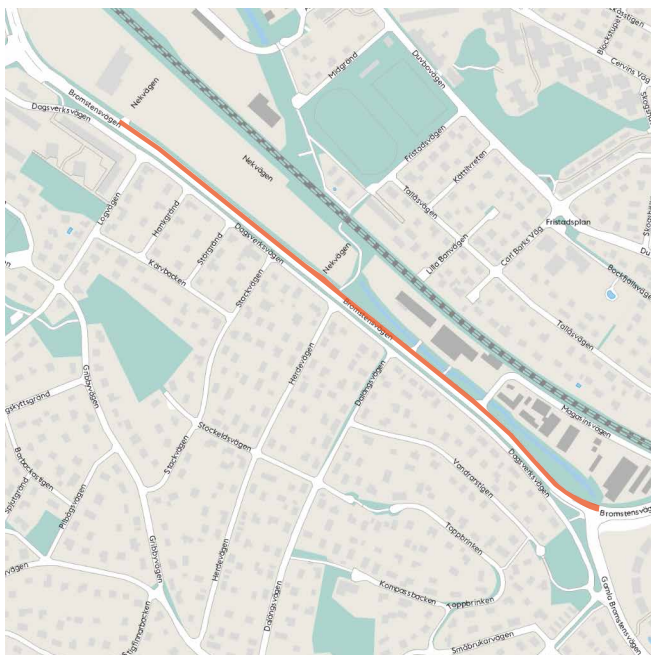
### Ekonomi

I inriktningsbeslutet bedömdes investeringsutgiften bli ca 13,0 mnkr. Genomförandebeslutet från 2015 medgav en utgift om 8,5 mnkr. Investeringen regleras i ett tilläggsavtal mellan Stockholms stad och Trafikverket.



Akallalänken, sektion efter.





## Bromstensvägen (Gamla Bromstensvägen-Logvägen)

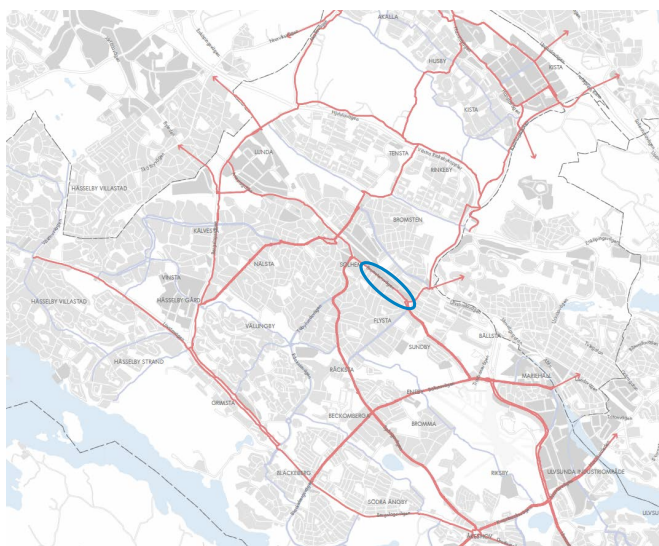
En ny gång- och cykelbana anläggs längs med Bromstensvägen, vilket möjliggörs genom att körbaneyta tas i anspråk. Tidigare skedde cykling i blandtrafik på sidogata.

Bromstensvägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen.

### Fakta om gatan

Bromstensvägen är en huvudgata i Spånga och kopplar samman Spångavägen med Gamla Brom-

stensvägen. Parallellt går lokalgatan Dagsverksgatan skild från Bromstensvägen av ett bullerplank på större delen av sträckan. Bromstensvägen hade ett brett körfält i vardera riktningen som i praktiken användes som två körfält. En gångbana fanns på Bromstensvägens norra sida.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,9 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>43,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>47 778 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-02-02</b>

Trafikmätningar från 2015 visar på ca 19 000 fordon/dygn på Bromstensvägen och ca 1 300 fordon/dygn på Dagsverksvägen. Under 2018 passerade ca 600 cyklister dagligen Bromstensvägen och ca 250 cyklister på Dagsverksvägen. Hastigheten är skyltad till 60 km/h längs med större delen av Bromstensvägen och 30 km/h på Dagsverksvägen.

### **Innan ombyggnad**

Bromstensvägen saknade cykelinfrastruktur och gångbanan är relativt smal. Delar av cykeltrafiken går i blandtrafik längs intilliggande Dagsverksgatan som är smal med många in- och utfarter till enfamiljshus. Möjligheterna att åstadkomma godtagbara cykellösningar på Dagsverksvägen bedömdes vara svårt beroende på gatans bredd och det skyddande bullerplanket mot Bromstensvägen.

### **Efter ombyggnad**

Utrymme för gång- och cykeltrafiken på norra sidan av Bromstensvägen skapas genom att den delen av körbanan tas i anspråk, och körfältsbredden minskar. Cykelbanan får en bredd på 3,25 meter. Gångbanan planeras bli 2,0 meter bred och en remsa på 0,4 meter skiljer gående från cyklister. Utöver detta planeras en ny trädallé mellan körbana och cykelbana, och en busshållplats tas bort.

### **Konsekvenser och effekter**

De nya cykelbanorna längs Bromstensvägen blir dels viktiga för lokal cykling i ett område med stor framtida exploatering, dels del av ett längre regionalt cykelstråk som sträcker sig från centrala Stockholm till Järfälla. Dagsverksvägen kan fortsatt utgöra en koppling för cyklister från södra Spånga. Det finns viss risk för köbildning för motorfordonstrafiken, speciellt i korsningar.

### **Tidplan**

Entreprenaden påbörjades i april 2018 med etapp 1, som slutfördes i december 2018. Andra etappen planeras att påbörjas tidigast 2020.

### **Ekonomi**

I inriktningsbeslutet beräknades utgiften till ca 28,0 mnkr. Efter inriktningsbeslutet har projektets omfattning och innehåll omarbetats. Bland annat har sträckningen kortats ned med ca 120 meter, men

trots det har det skett en kostnadsökning till ca 43,0 mnkr. Orsaken är en underskattad omfattning av fyllnadsmassor och att marken troligtvis behöver spontas på grund av skredrisk nära Spångaån.

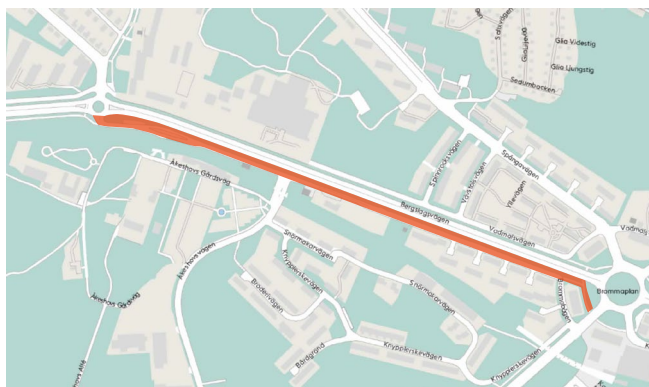
I projektet ingår en inkomst på 2,5 mnkr i exploateringsbidrag för gång- och cykelbanan från företaget som bygger nya studentbostäder i området. Trafikkontorets del utgör 40,5 mnkr.



Bromstensvägen innan ombyggnad.



Färdigställda delar av projektet i juni 2019.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Hässelbystråket (Åkeshov - Brommaplan)

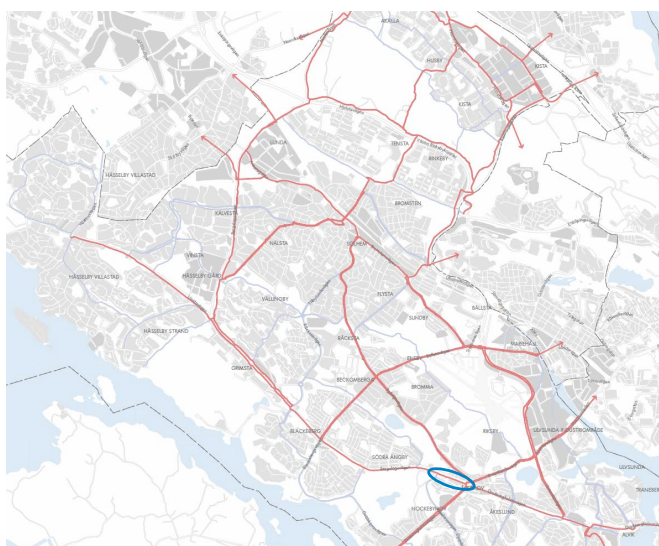
Längs Hässelbystråket på sträckan mellan Åkeshov och Brommaplan genomförs åtgärder för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Hässelbystråket är ett utpekad pendlingsstråk i cykelplanen och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Stråket är ca 15 km långt och sträcker sig mellan Hässelby och Stockholms innerstad. Den aktuella åtgärden avser sträckan mellan Åkeshov och Brommaplan.

### Fakta om gatan

Cykelbanan löper längs den södra sidan av Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen genom Bromma till innerstaden.

Hässelbystråket har idag brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Dagens ut-



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,9 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>43,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>47 778 kr/m</b>
<b>Inriktingsbeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-02-02</b>

formning av stråket uppnår på vissa sträckor god standard med mestadels friliggande gång- och cykelväg med en bredd på 3,0–3,5 meter. Två sträckor längs med stråket har i samband med beläggningsåtgärder breddats till 4,0 meter. Cykelplanens rekommenderade bredder uppnås dels på åtgärdad sträcka längs Lövstavägen samt på Tranebergsbron.

Hastighetssäkring saknas vid samtliga obebakade passager bortsett från vid Lindhagensplan.

### Innan ombyggnad

Mellan Åkeshovsvägen och Åkeshovs rondellen hänvisades cykeltrafiken till blandtrafik på Bergslagsvägens lokalgata. Öster om Åkeshovsvägen fanns en ca 100 meter lång cykelbana fram till en vändplan. Sedan skedde cykling på en smal gång- och cykelbana på södra sidan, alternativt i blandtrafik mot Brommaplan.

Sträckan hade generellt en bristfällig standard gällande framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafik. Hastighetssäkring saknades vid Åkeshovs rondellens till- och frånfarter samt vid övergångsstället vid Åkeshovs tunnelbanestation.

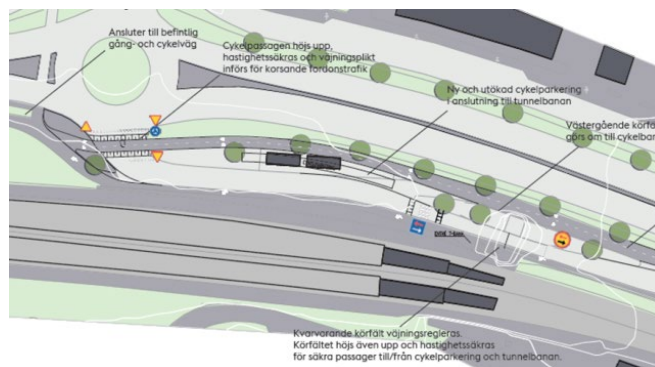


Åkeshovs rondellen innan ombyggnad. Ruteckad röd visar cykelstråk.

### Efter ombyggnad

Vid Åkeshovs rondellen byggs en hastighetssäkrad och väjningsreglerad cykelpassage. Mellan cirkulationsplatsen och befintlig cykelbana öster om Åkeshovsvägen utmed Bergslagsvägen södra sida anläggs en ny dubbelriktad cykelbana med 3,25 meters bredd. För att möjliggöra en planerad gångbana med bredd på 2,0 meter tas en del av körbanan för biltrafik i anspråk som smalnas av till 6,0 meter.

På en sträcka om 80 meter blir det endast ett körfält för motorfordonstrafiken, som regleras med väjningsplikt i västlig riktning. Vid Åkeshovs tunnelbanestation planeras även en utbyggnad av cykelparkering med tvåvåningsställ och väderskydd för ca 150 cyklar. Övergångsstället i anslutning till tunnelbanestationen och cykelparkeringen hastighetssäkras.



Ny cykellösning på Bergslagsvägens lokalgata med ett körfält för motorfordon.

Österut mot Brommaplan görs befintlig gång- och cykelbana om till enbart en gångbana med 2,0 meters bredd. På andra sidan lokalgatan planeras en ny dubbelriktad cykelbana anläggas om 3,25 meter. För att möjliggöra detta smalnas en körbana av och parkeringen flyttas till andra sidan vägen. Även en smal grönremsa tas i anspråk.

### Konsekvenser och effekter

Åtgärden att västgående körfält blir cykelbana bedöms inte medföra några större konsekvenser på motorfordonstrafiken. Ca 20 träd bedöms behöva bytas ut.

### Tidplan

Entreprenaden startades våren 2019 och planeras att färdigställas under 2020.

### Ekonomi

Inriktningsbeslutet omfattade en investeringsutgift om 26,0 mnkr, och genomförandebeslutet 33,0 mnkr. Tidigare kalkyl hade en låg detaljeringsgrad och projektets innehåll och omfattning har ändrats med tiden. Investering för ny cykelparkering har också tillkommit.



## Mälärbanan

Breddning av gång- och cykelväg med regional koppling i samband med utbyggnad av Mälärbanan.

I samband med utbyggnad av Mälärbanan byggs gång- och cykelvägen längs järnvägen förbi Lunda industriområde om. Den befintliga gång- och cykelvägen behöver flyttas i sidled på grund av spårbreddningen och breddas i samband med detta från ca 2,5 meter till 5,0 meter för att uppfylla standarden för pendlingsstråk enligt cykelplanen. Den totalt 1,8 km långa sträckan kommer även att förlängas söderut fram till vändplatsen vid Finspångsgatan i ett separat projekt. Norrut fortsätter cykelbanan in

i Järfälla kommun, och blir en gen cykelkoppling mellan Spånga och Barkarby stationer.

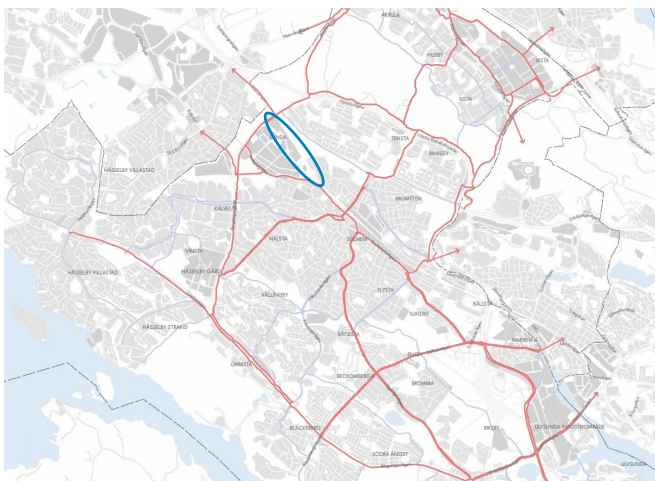
Trafikverket bygger och Stockholms stad medfinansierar åtgärden enligt ett genomförandeavtal.

### Tidplan

Entreprenad pågår och förväntas vara klar under 2019.

### Ekonomi

Projektet är budgeterat till 2,8 mnkr (stadens andel enligt avtal).





## Spångavägen (Enebyvägen - Enevägen)

Spångavägen får en breddad enkelriktad cykelbana längs med sydvästra sidan. På andra sidan gatan föreslås den befintliga gång- och cykelbanan bli enkelriktad.

Spångavägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Sträckan förbinder Spånga med Bromma.

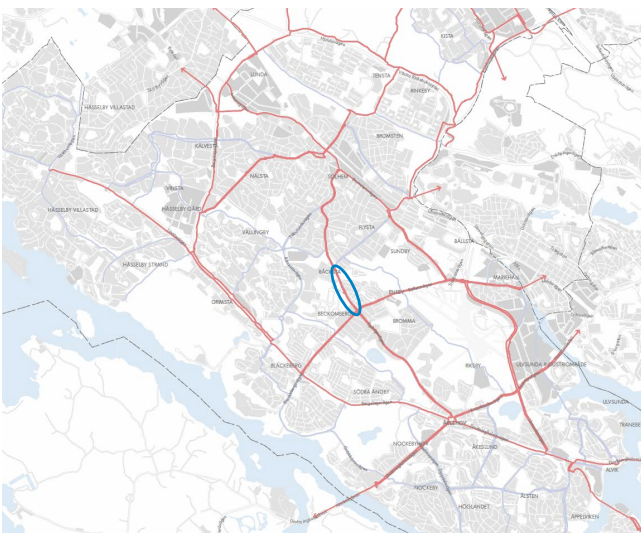
### Fakta om gatan

Spångavägen är en huvudgata som sträcker sig mellan Brommaplan och Bromstensvägen vid Spånga

centrum. Aktuell sträcka sträcker sig mellan Enevägen i norr och Enebyvägen i söder.

Skyltad hastighet är 50 km/h på vägen och har ett flöde på ca 9 000 fordon/dygn (2017). På Spångavägen söder om Bällstavägen har cykelmätningar

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,0 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>15,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>15 000 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2016-06-16</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-06-05</b>

gjorts som visar på flöden på knappt 1000 cyklar per dygn (2016).

Spångavägen trafikeras av buss med en turtäthet på 10 min i högtrafik. Vägen är en viktig kollektivtrafiklänk mellan Spånga och Bromma.

### Innan ombyggnad

Spångavägen har ett körfält i vardera riktningen. På vägens nordöstra sida finns en kombinerad gång- och cykelbana, och på den sydvästra sidan en bitvis målrad separerad och bitvis kombinerad gång- och cykelbana. Cykling sker i störst utsträckning på den östra sidan.

En del passager längs med gatan har tidigare byggts om till att vara genomgående. På några platser är det dåligt sikt mellan cykelbanan och anslutande gång- och cykelbanor på grund av en bullerskärm. Ingen av cykelbanorna uppfyller cykelplanens riktlinjer gällande bredd.

### Efter ombyggnad

Enkelriktade cykelbanor byggs ut på delar av den sydvästra sidan av Spångavägen. Befintlig cykelbana görs enkelriktad på den östra sidan och således skapas två enkelriktade cykelbanor på vardera sidan med god standard.

För att möjliggöra detta breddas befintlig gång- och cykelbana i bakkant och kantstenen mot gatan flyttas delvis. På sträckan planeras ny belysning och vissa belysningsstolpar behöver flyttas.

Vid cirkulationsplatsen i korsningen Spångavägen-Styresman Sanders väg usteras bullerplanket för bättre siktförhållanden.

Dagvattenbrunnar, kabelskåp, olika betäckningar och belysning justeras efter ny kantsten/breddning och höjdsättning.

### Konsekvenser och effekter

De stora trafiksäkerhetsvinsterna ligger i de hastighetsäkrade passagerna som skapas för gående och cyklister på sträckan, och att dagens cyklistmönster tydliggörs med cykelbanor på båda sidor av vägen. Antalet korsande cyklister på sträckan minskar.

En bergsskärning görs på en sträcka om 80 meter liksom ett mindre fastighetsintrång på ca 65 kva-



Spångavägen innan ombyggnad.



Bergsskärning efter ombyggnad.

dratmeter. För fastighetsintrånget påverkas endast gräsremsan mellan gång- och cykelbanan och parkeringsplatsen på fastigheten.

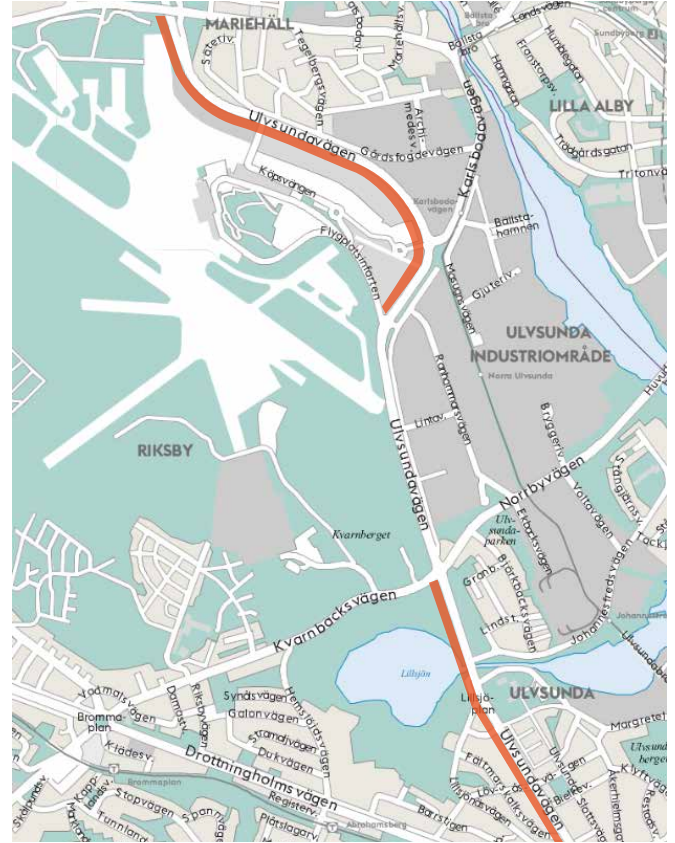
2019 var cykelflödena en bit söder om projektområdet ca 1200 cyklar per dygn.

### Tidplan

Entreprenaden startade i augusti 2018 och färdigställs hösten 2019.

### Ekonomi

I inriktningsbeslutet och genomförandebeslutet beräknades en investeringsutgift om 15 mnkr. Projektet har via stadsmiljöavtal fått 5,9 mnkr i finansiering av Trafikverket.

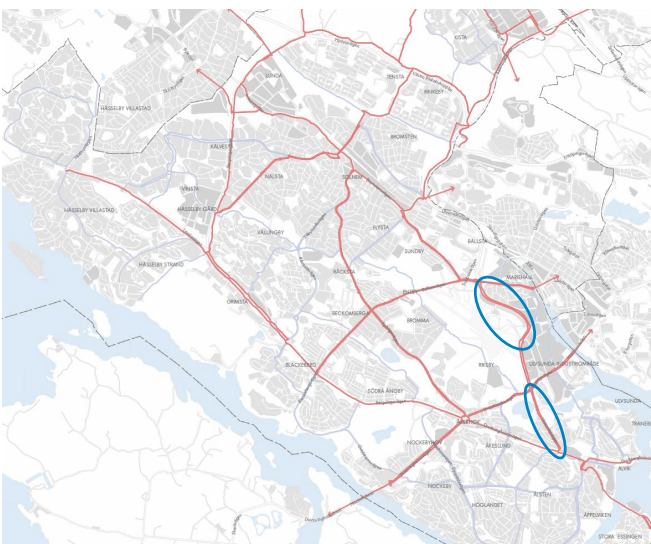


## Ulvsundavägen (Ulvsundaplan - Bällstavägen)

På västra sidan av Ulvsundavägen mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen breddas gång- och cykelbanorna för att skapa ett stråk i enlighet med cykelplanens standard.

Ulvsundavägen är pendlingsstråk i cykelplanen samt del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Den västra sidan av Ulvsundavägen har,

med undantag för sträckan mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten, breddats till pendlingsstråksstandard och förbättrats med avseende på trafiksäkerheten vid korsningar.

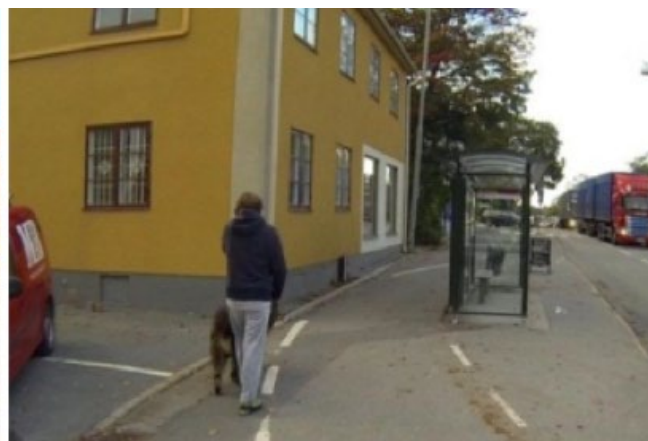


<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>2,2 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>90,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>40 909 kr/m</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-06-16</b>





Ulvsundavägen före ombyggnad.

Gång- och cykelbanor har byggts ut till ett dubbelriktat, sammanhängande och konsekvent utformat cykelstråk.

### Fakta om gatan

Ulvsundavägen är en hårt trafikerad huvudled med ca 30 000 fordon/dygn (2018) och hastighetsbegränsning på 50 km/h och 70 km/h beroende på sträcka. Ulvsundavägen passerar flera viktiga målpunkter som Bromma Blocks och Bromma flygplats. Under 2018 passerar ca 3 000 cyklister/dygn Ulvsundavägen.

### Innan ombyggnad

Innan ombyggnaden var gång- och cykelbanan smal med ett flertal fasta hinder som stolpar och träd. Ulvsundavägen utmärktes med låg framkomlighet på grund av bristande kontinuitet, begränsad sikt, tvära kurvor och smala sektioner där cyklister hamnar i konflikt om utrymmet med gående. Fram-

komligheten försämrades även på grund av sliten beläggning på delar av sträckan.

Figur

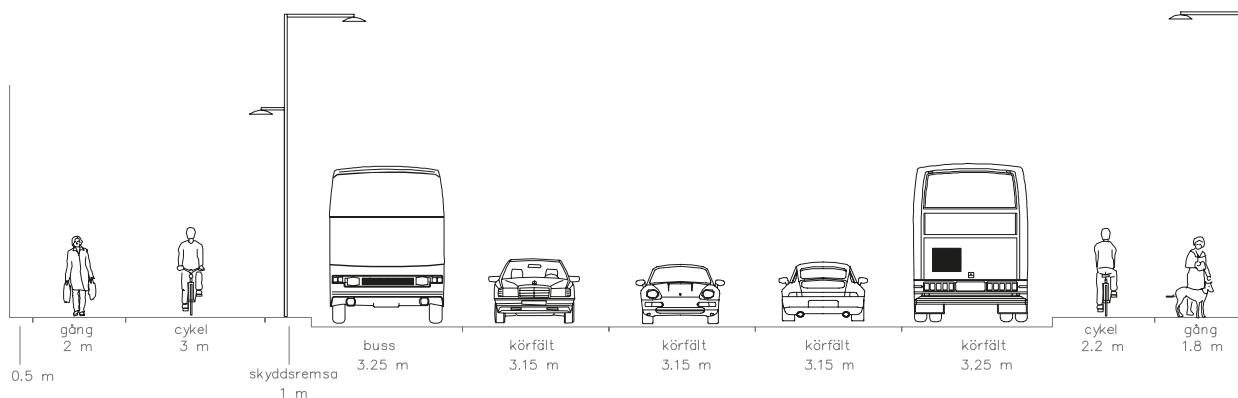
### Efter ombyggnad

Längs Ulvsundavägens västra sida byggs en 5,0 m bred dubbelriktad gång- och cykelbana. En 1,0 m bred skiljeremsa skiljer körbana och gång- och cykelbana, i denna placeras stolpar och trafiksignaler. Gångbanan beläggs med betongplattor och cykelbanan får asfalt.

Korsningarna vid Lövåsvägen, Smedjevägen och in- och utfarten till drivmedelsstationen hastighetssäkras genom upphöjningar. Busshållplatser får förbättrad utformning med tydligare avgränsning av väderskyddens placering mot cykelbanan.

### Konsekvenser och effekter

Genom åtgärderna förstärks möjligheterna för cykling till och från utvecklingsområden som Ulvs-



Ulvsundavägen mellan Ulvsundaplan och Lövåsvägen, sektion efter.

unda, Riksby och Solvalla och med målpunkter i form av exempelvis handelsområden. Två övergångsställen på Ulvsundavägen har tagits bort, vid Bielkevägen och Johannesfredsvägen. De krav som ställs på tillgänglighetsanpassade övergångsställen kunde inte rymmas och bedömningen gjordes att närliggande övergångsställen ger tillräckligt god framkomlighet för gående. Det fanns även ur trafik-säkerhetssynpunkt att ta bort övergångsstället vid Bielkevägen.

### Tidplan

Entreprenaden startade i juni 2017. Första delen mellan infarten till Bromma flygplats och Köpsvägen blev klar under 2018. Cykelbanan på övriga sträckan färdigställdes våren 2019.

### Ekonomi

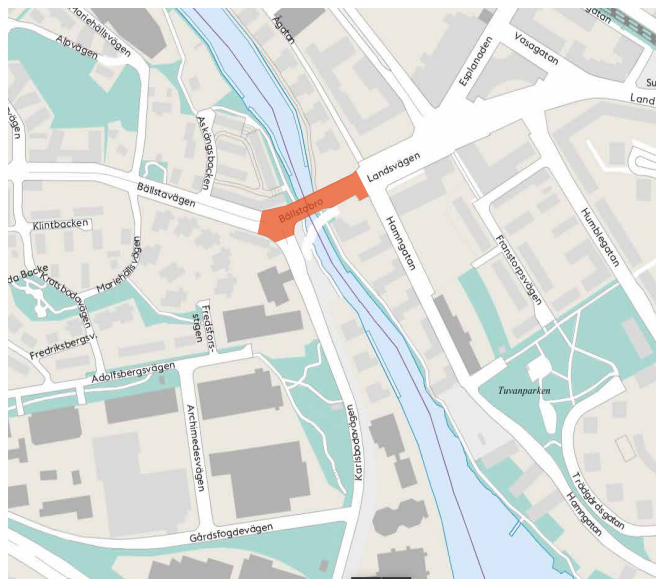
Den totala utgiften beräknas till 90 mnkr vilket är högre än den uppskattade kalkylen från inriktningsbeslutet 2015 om 60 mnkr, som även omfattade sträckan mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten. Den ökade utgiften beror bland annat på att den tidigare kalkylen gjordes i ett tidigt skede, alla utgifter för trafikavstängningar var inte medräknade och en del poster saknades.



Ulvsundavägen under genomförande i maj 2019.



Färdigställd sträcka förbi Bromma Blocks.



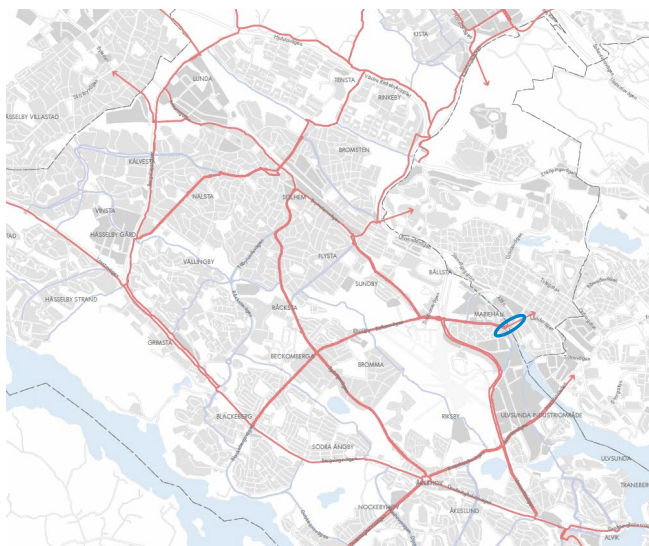
## Bällstabro

Stockholms stad utreder tillsammans med Sundbybergs stad möjligheterna att anlägga cykelbanor på Bällstabro. I området planeras för eller pågår ett flertal exploateringsprojekt.

Bällstabro är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och är en viktig länk mellan Stockholms västra delar och Sundbyberg. Kommungränsen går mitt på bron och lösningar förankras och samordnas med Sundbyberg stad. Cykelinfrastruktur saknas på sträckan och cykling över bron sker idag i blandtrafik. Många exploateringsprojekt pågår i området vilket ställer högre krav på trafiksystemet.

### Fakta om gatan

Bällstabro är ca 60 meter lång och kommungränsen går mitt i bron. Körbanan på bron är ca 16 meter med gångbanor på vardera sidan om 2,5 – 4,5 meter. Körbanan består av fyra körfält, två i vardera riktningen. 2015 trafikerades bron av 15 000 fordon/dygn (2018) varav ca 190 är bussar i linjetrafik. Totalt passerar 2 200 cyklar och 3 600 fotgängare per dygn (2016).



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningss beslut	<b>GB</b> Genomförande beslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	----------------------------------	----------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

**Pendlingsstråk**  
**Regionalt cykelstråk**  
**Inriktningss beslut:** 2016-06-16  
**Reviderat inriktningss beslut:** planeras under 2019

### **Innan ombyggnad**

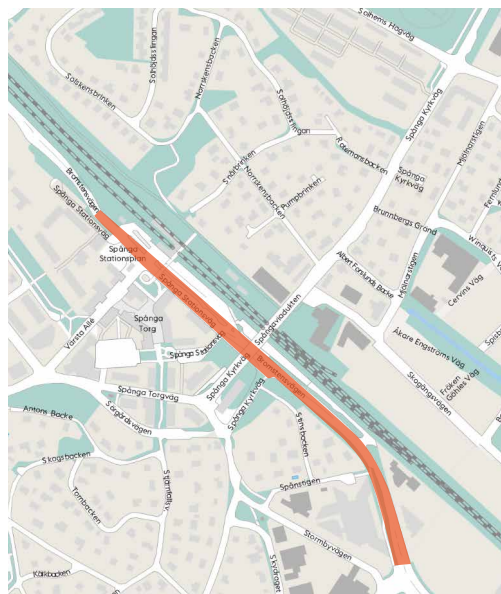
Cykelinfrastruktur saknas på sträckan och cykling sker i blandtrafik och till viss del på gångbanorna.

### **Förslag på ombyggnad**

Enkelriktade cykelbanor planeras över Bällstabro. Anslutningarna i korsningarna ses över.

### **Tidplan och ekonomi**

Ett reviderat inriktningsbeslut planeras under 2019 och projektets investeringsutgift beräknas i inriktningsbeslutet till 7,0 mnkr.



## Spånga station

På Bromstensvägen förbi Spånga Station planeras ny cykelinfrastruktur för att koppla ihop cykelstråket norr och söder om området.

Sträckan förbi Spånga station är ett utpekad pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och ett regionalt stråk enligt den regionala cykelplanen. I området kring Spånga station planeras för flera exploateringar, vilket kommer öka behovet av en god cykelinfrastruktur samtidigt som stationen i sig är en viktig målpunkt. Nordväst om utredningsområdet fortsätter ett framtida cykelstråk längs Mäljarbanan mot Barkarby.

### Fakta om gatan

Spånga Stationsväg är en huvudgata som utgör en viktig länk för busstrafik. Väster om vägen ligger Spånga Torg med centrumfunktioner och bostäder. Öster om vägen ligger bussterminal, pendeltågsstation, taxiplatser och en infartsparkering.

Hastigheten är reglerad till 30 km/h vid stationen och torget respektive 50 km/h längst norr- och söderut i utredningsområdet. Sträckan trafikerades 2014



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

**Pendlingsstråk**  
**Regionalt cykelstråk**  
**Inriktningsbeslut:**

**2018-02-01**

av 12 500 fordon per dygn på Spånga Stationsväg samt 19 000 fordon per dygn på Bromstensvägen söder om Spånga Kyrkväg. Cykelflödena bedöms vara mellan 500–1 000 cyklister per dygn.

Pendeltåg trafikerar Spånga Station med hög turthet under högtrafik. Spånga utgör en viktig bytespunkt mellan buss och pendeltåg.

### **Innan ombyggnad**

På Spånga Stationsväg, sträckan utanför bussterminalen och pendeltågsstationen saknas det idag cykelbana och cyklister cyklar på gångbana eller i blandtrafik. Norr och söder om sträckan finns befintlig gång- och cykelbana. På större delen av sträckan är det ett körfält i vardera riktningen som är breda

enough för att två fordon bitvis kan köra i bredd

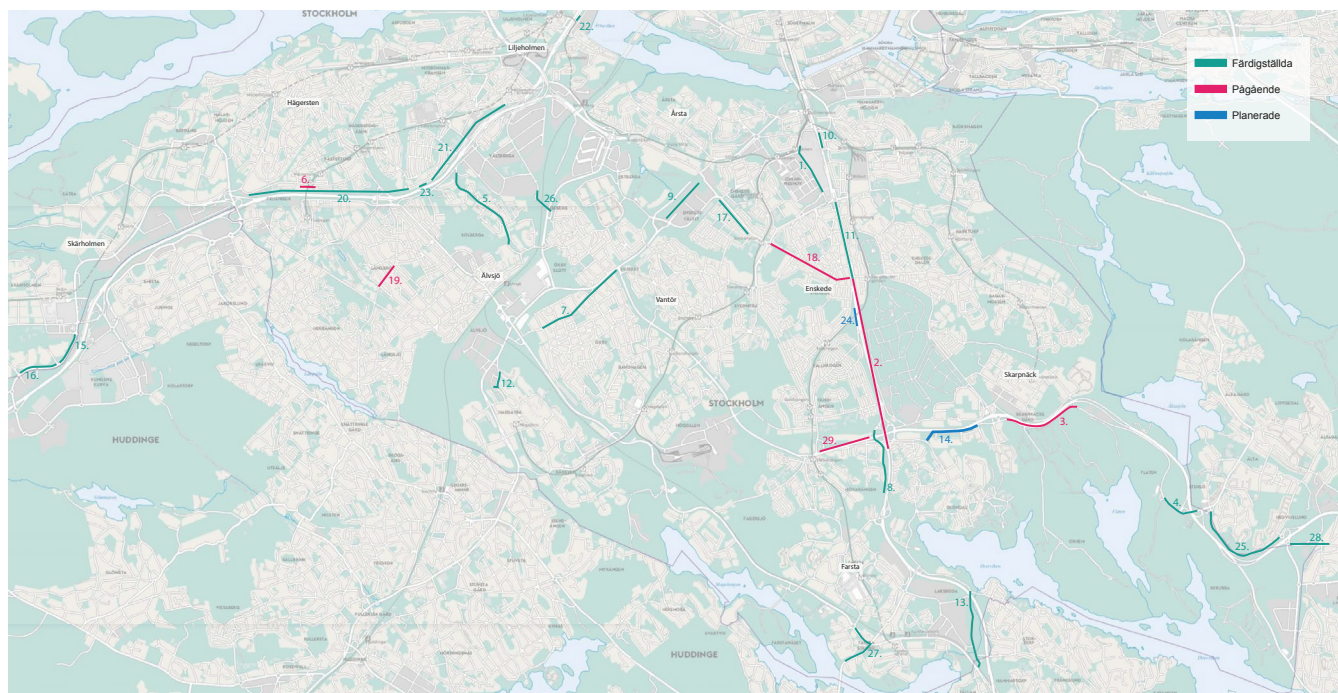
### **Förslag på ombyggnad**

En ny dubbelriktad cykelbana med bredden 3,25 meter planeras på Spånga Stationsväg och Bromstensvägens västra sida parallellt med befintlig gångbana.

### **Tidplan och ekonomi**

Inriktningsbeslutet anger en investeringsutgift om 20,0 mnkr.

# Söderort



- |                                  |  |                                     |
|----------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1. Arenavägen                    | 11. Nynäsvägens lokalbanor                           | 21. Södertäljevägen (Korpmosseväge) |
| 2. Farstastråket                 | 12. Ormkärsvägen                                     | 22. Södertäljevägen (vid Tvärk)     |
| 3. Flatenvägen                   | 13. Perstorpsvägen                                   | 23. Södertäljevägen och Korpmossen  |
| 4. Flatenvägen (vid Flatenbadet) | 14. Sandåkravägen                                    | 24. Talkrogens bollplan             |
| 5. Folkparksvägen                | 15. Skärholmsvägen (Ekholmsvägen-Lindholmsbacken)    | 25. Töresjövägen                    |
| 6. Fruängsbanan                  | 16. Skärholmsvägen (Lindholmsbacken-Lammholmsbacken) | 26. Västberga allé (bro)            |
| 7. Gamla Huddingevägen           | 17. Sockenvägen                                      | 27. Ågesta Broväg och Magel         |
| 8. Gubbängsmotet (Farstastråket) | 18. Sockenvägen (Sockenplan-Nynäsvägen)              | 28. Ältbergsvägen                   |
| 9. Huddingevägen                 | 19. Svartlösavägen                                   | 29. Örbyleden                       |
| 10. Nya Arenakopplet             | 20. Södertäljevägen (Bredäng-Hökrossen)              |                                     |

# Arenavägen

I samband med uppförandet av Tele2 Arena och flytt av SL:s spårdepå har en ny gång- och cykelbana anlagts på västra sidan av Arenavägen.

Arenavägen är ett utpekat huvudstråk i cykelplanen. Gång- och cykelbanan har möjliggjorts då SL avvecklade ett spårområde och överlämnade mark till Stockholms stad i september 2016.

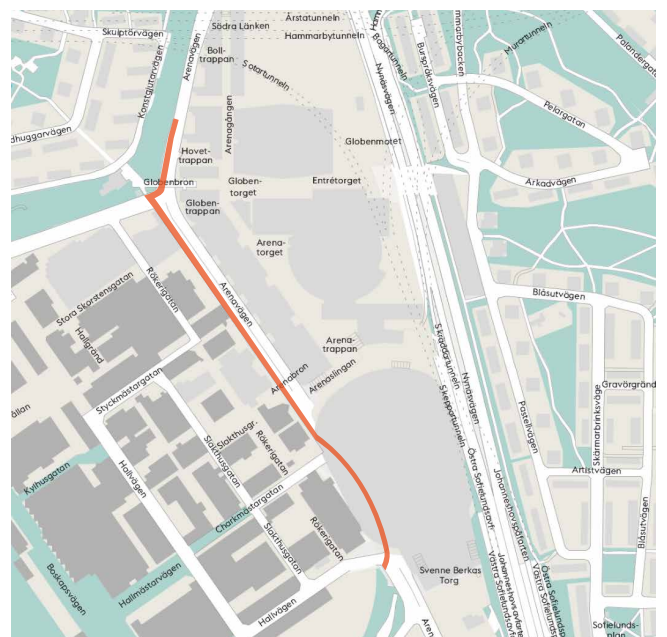
## Fakta om gatan

Arenavägen är en viktig lokal koppling mellan Globens tunnelbanestation och Tele2 Arena och vidare söderut mot Enskede. Gatan har ca 6 000 fordon per dygn (2016) och är reglerad till 50 km/h, med undantag av en kortare sträcka som är reglerad till 30 km/h. Utmed gatan ligger flera garage till shoppingcentrumet och arenorna i området.

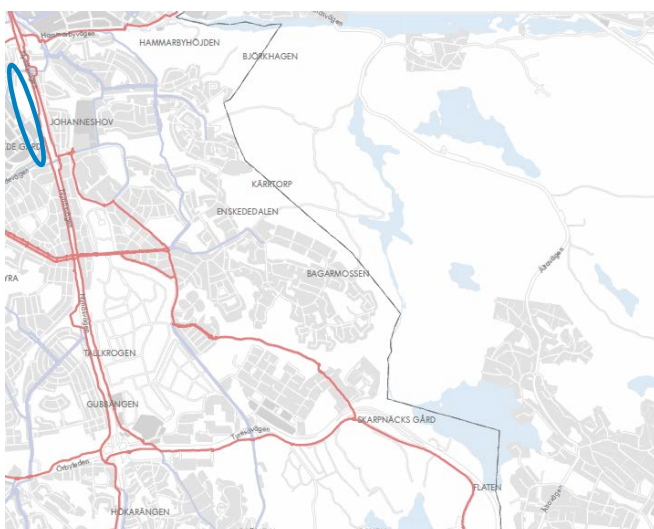
Arenavägen ingår i stadens program för Slakthusområdet, och planeras få en ny sektion. Ombyggnaden av Arenavägen gjordes därför med utgångspunkt i enklare åtgärder. Slakthusområdet planeras vara färdigbyggt 2030.

## Innan ombyggnad

På gatans västra sida fanns tidigare en ca 2,0 meter bred gångbana utmed ett spårområde mellan Palm-



feltsvägen och parkeringshuset Parkören. Vid parkeringshuset korsade gångstråket spårområdet och fortsatte på kvartersmark fram till Arenabron där den sedan upphörde.

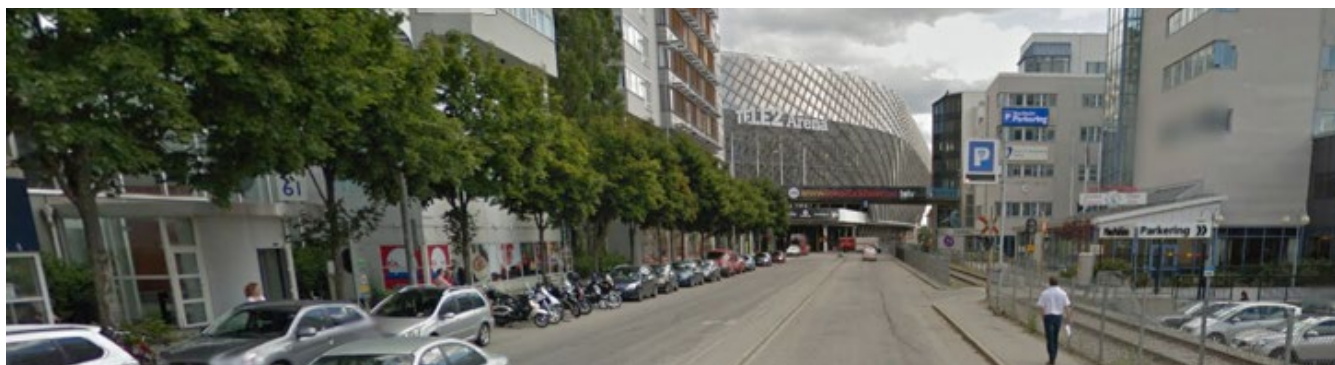


<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Faktaruta

<b>Huvudstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,6 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>14,7 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>24 500 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2011-04-14</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-04-14</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>oktober 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-12-10</b>





Arenavägen är separerad med en refug och bredden på respektive körbana varierar mellan 4,0 och 6,0 meter. Parkering är tillåten på gatans östra sida. Cykling skedde i blandtrafik.

### Efter ombyggnad

En ny dubbelriktad gång- och cykelbana har anlagts utmed Arenavägens västra sida mellan Palmfeltsvägen och Hallvägen. Bredden på gångdelen varierar mellan 2,5 och 3,5 meter, och bredden på cykelbanan är 2,5 meter enligt cykelplanens riktlinjer för huvudstråk. Breddning har gjorts in på det gamla spårområdet, och flytt av kantsten på kortare sträckor. De signalreglerade passagerna över Palmfeltsvägen och Hallvägen har byggts om och anpassats till den nya gång- och cykelbanan. Ett nytt övergångsställe anlades över Arenavägen vid trappan upp till Arenatorget.

### Konsekvenser och effekter

Genom att åtgärda en saknad länk på huvudcykelnätet har staden underlättat cykling till och från flera viktiga målpunkter för idrott, nöje och handel.

Vid korsningen Arenavägen/Palmfeltsvägen har ett av två körfält tagits bort för att ge plats för öka-

Arenavägen innan ombyggnad.

de bredder på gång- och cykelbanan. I den här delen har ytorna för gångtrafik behövt prioriteras före bästa standard för cykel då det är ett väldigt högt flöde av gångtrafikanter från tunnelbanestationen. Minskningen av antalet körfält bedöms inte påverka framkomligheten för bil, däremot ökar den totala framkomligheten för gång- och cykeltrafiken i korsningen.

### Tidplan

Entreprenaden färdigställdes i oktober 2017.

### Ekonomi

I inriktningsbeslutet som fattades i april 2011 uppskattades den totala investeringsutgiften för projektet till 6,0 mnkr.

Vid genomförandebeslutet 2016 hade en systemhandling tagits fram och en mer specifik kostnadsuppskattning kunde tas fram, som uppskattade utgiften för projektet till 15,0 mnkr. Slutredovisningen landade på 14,7 mnkr.



Nytt övergångsställe över Arenavägen.



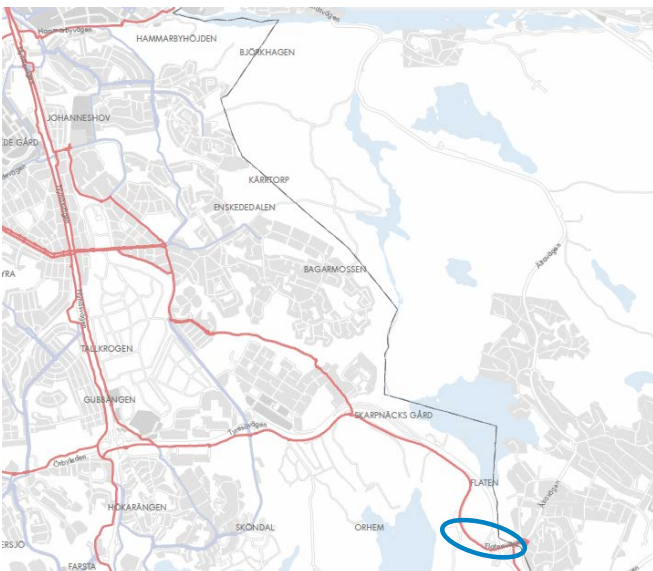
## Flatenvägen (vid Flatenbadet)

En ny dubbelriktad cykelbana har anlagts och trafiksäkerhetsåtgärder genomförts som förstärker kopplingen till Nacka och Tyresö och ökar möjligheten till fritidscyklning i och med anslutningen till Flatenbadet.

Flatenvägen saknade tidigare en bra cykelförbindelse mellan Flatenbadet och Älta. Projektet ökar möjligheten till regional cykling och skapar en trafiksäker och framkomlig cykelförbindelse till Nacka kommun och vidare mot Tyresö. Nya målgrupper kommer att kunna nyttja stråket jämfört med tidigare.

### Fakta om gatan

Fordonsflödet på Flatenvägen väster om trafikplatsen med Tyresövägen var lågt, 1 600 fordon/dygn. Öster om trafikplatsen, på Ältavägen var trafikflödet högre med ca 6 400 fordon/dygn. Skyltad hastighet är 50 km/h. Antalet cykelpassager uppmättes till ca 800/dygn 2016.



### Innan ombyggnad

Körbanorna var breda med ett relativt lågt fordonsflöde och cykelbanor saknades. Belysningen var bristfällig och dagvattenhanteringen behövdes ses över på en del av sträckan. På Ältavägen, som ansluter till Flatenvägen via en bro över Tyresövägen, fanns två körfält i varje riktning. Övergångsställen var inte hastighetssäkrade utmed sträckan, och många saknade mittrefug. Flera av de befintliga övergångsställena saknade tillgänglighetsanpass-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,9 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>12,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>13 333 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2012-06-14</b>
<b>Reviderat genomförandebeslut:</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>maj 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-11-12</b>

ning, och alla bedömdes inte behövas.

### Efter ombyggnad

En 5,0 meter bred separerad gång- och cykelbana (3,0 meter dubbelriktad cykel och 2,0 meter gång) har anlagts längs med Flatenvägens västra/södra sida och ansluter till befintligt cykelvägnät. Körbanorna har minskats i bredd och ett körfält i varje riktning togs bort på Ältavägen vid bron över Tyresövägen. Gång- och cykelbanan utformades med fem nya genomgående passager vid anslutande gator.

Fyra övergångsställen behölls och hastighetssäkrades, tre byggdes om till gångpassager, en smalnades av och två togs bort. Busshållplatsen som tidigare låg i en vändslinga flyttades ut till Flatenvägen.

### Konsekvenser och effekter

Genom de nya breda cykelbanorna möjliggörs säker cykling till Flatenbadet, liksom arbetspendling och annan vardagscykling mellan Nacka, Tyresö och Stockholm. Flytten av busshållplatsen till Flatenvägen ger trafiksäkerhetsvinster i de tidigare korsningspunkterna med buss.

2019 uppmättes som mest drygt 1000 cyklar per dygn.

Kapacitetsanalyser för fordonstrafiken i kors-



ningspunkten med ramper till och från Tyresövägen visade att det fanns överkapacitet i korsningen. En minskning av antalet körfält ger mindre kapacitet men klarar dagens trafikmängder och bör även klara en ökning av trafiken med minst 20 % utan att någon tillfart blir överbelastad. Utformningen med ett körfält i vardera riktningen över bron räcker även till för dessa trafikmängder.

### Tidplan

Under entreprenadskedet förlängdes projektet med två månader. Bland annat fanns brister i höjdsättningar i projekterade handlingar, ny isolering på bron över Tyresövägen krävdes och ett övergångsställe fick byggas om två gånger för att fungera för busstrafik.

### Ekonomi

I inriktningsbeslutet bedömdes utgiften till 5,0 mnkr. I genomförandebesluten uppdaterades summan till 5,8 mnkr. I ett reviderat genomförandebeslut föreslog kontoret även beläggningsåtgärder, belysningsåtgärder och hantering av dagvatten som innebar en ökad utgift för projektet. Slutsumman bedömdes till 9,5 mnkr. Den slutgiltiga investeringen hamnade på 12,0 mnkr för kontoret. Projektet fick statlig medfinansiering på 1,7 mnkr.



Flatenvägen över Tyresövägen innan och efter ombyggnad.

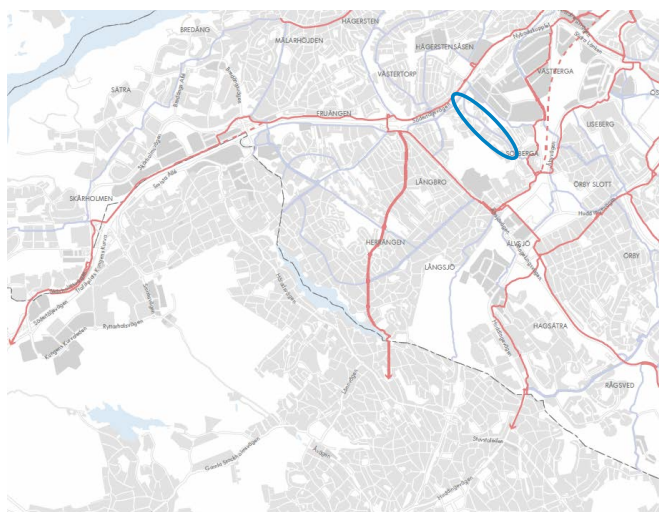
# Folkparksvägen

Nya enkelriktade cykelbanor har anlagts längs Folkparksvägen mellan Kontrollvägen och Sandalmakarbacken. Sträckan är en viktig tvärförbindelse mellan två pendlingsstråk i söderort.

Folkparksvägen är en huvudgata med bostadshus och många verksamheter för barn i form av förskolor, skola och en välbesökt parklek. Gatan är en viktig förbindelselänk för boende till och från området för samtliga trafikslag. Folkparksvägen är även en viktig tvärförbindelse mellan befintlig cykelinfrastruktur längs Kontrollvägen och Götalandsvägen.

## Fakta om gatan

Folkparksvägen trafikeras av ca 4 000 fordon per dygn (2013) med hastighetsbegränsningen 30 km/h och ingår i kollektivtrafiknätet med tre busslinjer. Mittdelen kring Klacktorget har tidigare byggts om i samband med exploatering i området och korsningen Folkparksvägen/Kontrollvägen hastighets-säkrats innan cykelprojektet. Den enda cykelinfrastrukturen som fanns på Folkparksvägen var en dubbelriktad cykelbana mellan Sandalmakarbacken och Götalandsvägen i söder.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

<b>Faktaruta</b>	
<b>Huvudstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>3,0 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>38,3 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>12 750 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2011-04-14</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2011-11-24</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>oktober 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2017-05-18</b>

## Innan ombyggnad

Det saknades cykelbanor på större delen av sträckan förutom delen mellan Sandalmakarbacken och Götalandsvägen i söder. Cykling skedde i blandtrafik.

## Efter ombyggnad

De befintliga gångbanorna breddades ut mot parkmark och inrymmer nu enkelriktade cykelbanor om 1,5 meter som är separerade från den 2,0 meter breda gångbanan med en målad linje. För att bevara värdefull vegetation och berghällar har cykelbanan släppts ut i körbanan i samband med att en stopphållplats på sträckan byggdes.

Där de nya enkelriktade cykelbanorna övergår till den befintliga dubbelriktade cykelbanan på södra delen har en hastighetssäkrad passage byggts. De flesta anslutande gator till Folkparksvägen har byggts med genomgående gång- och cykelbanor.

## Konsekvenser och effekter

De nya cykelbanorna har gett en gen och sammanhängande länk i cykelnätet i söderort.

Körbanans bredd har inte påverkats då parkmark tagits i anspråk. För att inrymma den nya cykellös-

ningen har 16 träd tagits ner och ersatts för att bibehålla naturvärdena utmed sträckan. Antalet parkeringsplatser på sträckan är oförändrat

## Tidplan

Enligt ursprunglig tidplan skulle projektet genomföras under 2012. På grund av hävning av kontrakt, justering av handlingar och nya upphandlingar blev projektet försenat två år.

Entreprenaden påbörjades sommaren 2014 och avslutades hösten 2015.

## Ekonomi

Mellan inriktningsbeslut och genomförandebeslut ökade budgeten från 22,0 mnkr till 34,1 mnkr. Detta berodde dels på att en större mängd kantsten behövde flyttas, dels på att genomgående gång- och cykelbanor vid de anslutande gatorna tillkom.

Den främsta orsaken till att utgifterna ökat i entreprenadskedet är att kontraktet med entreprenören har hävts två gånger. Projektet har även haft ökade utgifter på grund av fel i utförandet under den första entreprenaden. Den slutliga investeringsutgiften uppgick till 38,3 mnkr.



Ny hastighetssäkrad cykelpassage över Folkparksvägen.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

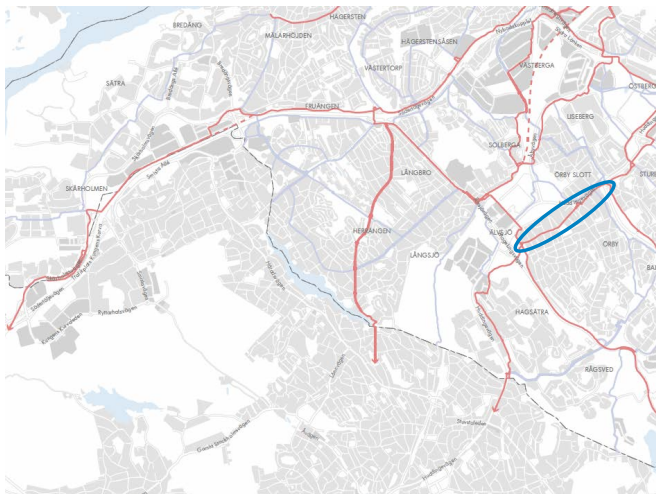
## Gamla Huddingevägen

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cykel har en ny dubbelriktad cykelbana inom befintligt vägområde anlagts.

Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen var saknade länkar i stråket som förbinder Huddinge med Gullmarsplan. Sträckan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och delar av sträckan följer ett regionalt cykelstråk i den regionala cykelplanen.

### Fakta om gatan

Gamla Huddingevägen har hastighetsbegränsning på 50 km/h, med undantag för vid Örby skola där det är 30 km/h. Vägen trafikeras av tre busslinjer och av nattbuss. Trafikflödet uppgår till ca 3 000 fordon/dygn (2014). Malmköpingsvägen har hastighetsbegränsning 30 km/h och har 200 fordon/dygn (2014).



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,6 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>44,3 mnkr</b>
<b>Avräknat ej cykel:</b>	<b>16,2 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>17 563 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2016-02-04</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>augusti 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>planeras under 2019</b>

## Innan ombyggnad

Körbanan var 11,0 meter bred med ett körfält i varje riktning. Den aktuella sträckan hade i huvudsak parkeringsförbud med några få undantag. Gångbanor fanns på ömse sidor och cykling skedde i blandtrafik. Vägen hade problem med lutningar vilket orsakade vattensamlingar.

## Efter ombyggnad

En 1,5 km lång dubbelriktad cykelbana har anlagts på södra sidan av Gamla Huddingevägen och längs Malmköpingsvägen. Cykelbanan har en bredd om 3,25 meter bredvid en 2,0 meter bred gångbana som är separerade med tre rader smågatsten. Körbanans bredd minskades från 11,0 meter till ca 7,6 meter. I korsningspunkter gjordes gång- och cykelbanorna genomgående.

Nya träd, klättrväxter och låga buskar planterades längs med sträckan. Vägens lutningar justerades för att åtgärda problem med vattenavrinning.

En sträcka av Malmköpingsvägen enkelriktades för att inrymma den dubbelriktade cykelbanan.

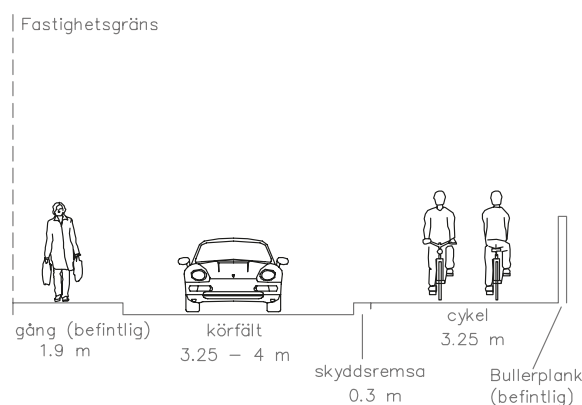
## Konsekvenser och effekter

En saknad länk på pendlingsnätet har åtgärdats och cykling genom Örby underlättats på ett längre cykelstråk mellan Huddinge och centrala Stockholm.

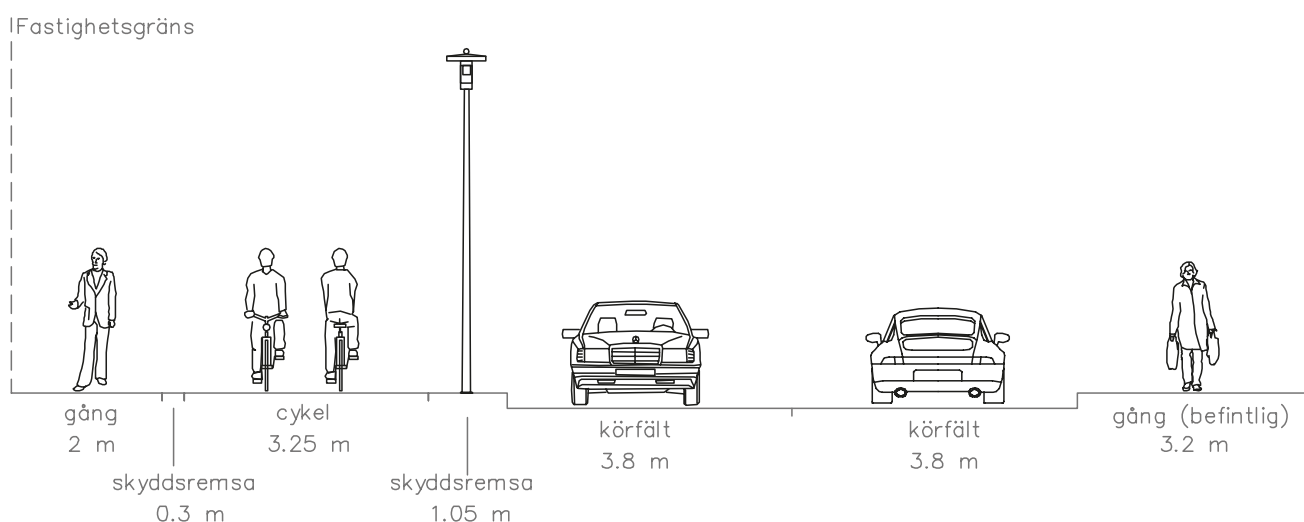
Vid busshållplatser gjordes lokala avsteg från cykelplanens breddmått. Anledningen var att buss-



Gamla Huddingevägen innan ombyggnad.



Malmköpingsvägen, sektion efter.



Gamla Huddingevägen, sektion efter.

hållplatser tillgänglighetsanpassades vilket inte medgav full bredd på cykelbanan.

Totalt 35 parkeringsplatser på Malmköpingsvägen och 17 platser på Gamla Huddingevägen togs bort för att skapa utrymme för cykelbanan. Parke- ringsutredningen visade på ett överskott av parke- ringsplatser i området.

2019 uppmättes som mest drygt 1800 cykelpas- sager per dygn i korsningen Örbyleden-Huddinge- vägen, strax norr om projektområdet.

### **Tidplan**

Byggnationen påbörjades under hösten 2016 med ett färdigställande under sommaren 2018, en för- sening med ca sex månader på grund av behov av omprojektering.

### **Ekonomi**

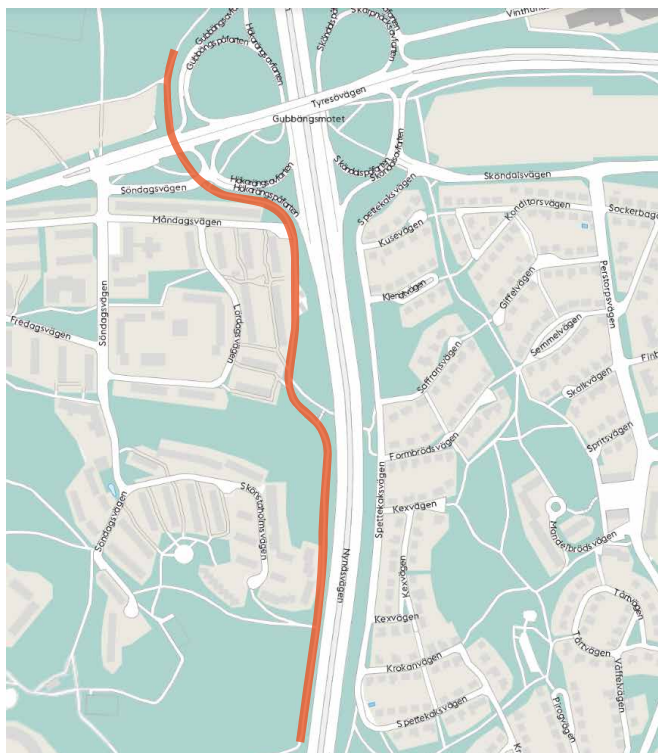
Inriktningsbeslutet från 2013 innebar en investe- ringsutgift om 15,0 mnkr. Inför genomförandebe- slutet identifierades fler åtgärder och ytterligare för-

utsättningar vilket innebar att budgeten ökade till 45,0 mnkr.

Utfallet blev 44,3 mnkr och den statliga med- finansieringen på 9,0 mnkr utgick på grund av att entreprenaden påbörjades senare än beräknat. Åt- gärder för att förbättra vattenavrinningen utmed sträckan uppgick till 16,2 mnkr, vilket räknats av i redovisningen av cykelmiljar







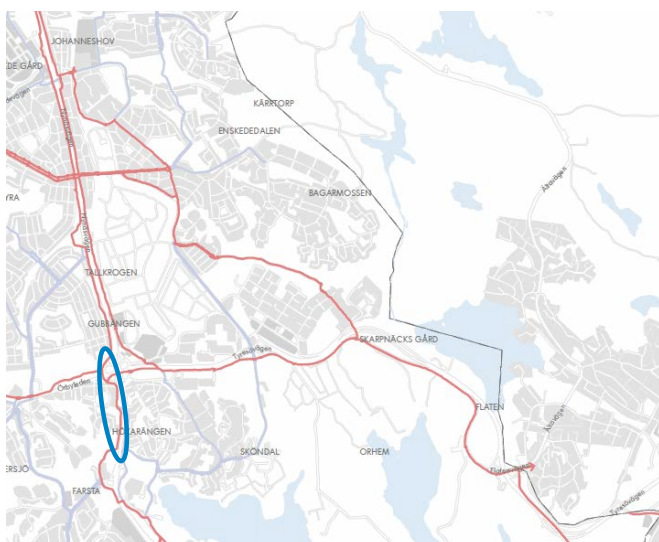
## Gubbängsmotet (Farstastråket)

Gubbängsmotet är en viktig knutpunkt för cykling och är bland annat del av pendlingsstråket mot Farsta. Cykelbanan mellan Gubbängsmotet och Farstaängen har breddats, separerats från gångtrafiken och rätats ut.

Sträckan är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Standarden var generellt låg med bristande kopplingar. I projektet har även upprustning av en befintlig gång- och cykeltunnel ingått.

### Fakta om gatan

Den aktuella delen av Farstastråket, mellan Farstaängen i söder och Gubbängsmotet i norr är vältrafikerad av både gående och cyklister med ca 1 300 cyklister/dygn (2015).



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,0 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>18,8 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>18 800 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2015-05-21</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-03-09</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>nov 2018</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>planeras under 2019</b>



Farstastråket söder om Örbyleden före och efter.

### Innan ombyggnad

Gång- och cykelbanan utmed sträckan var mellan 2,5 och 3,0 meter bred och saknade separering mellan gående och cyklister. Den hade sättningskador med dålig avrinning och en längslutning på upp till 8 % på vissa delsträckor.

### Efter ombyggnad

Cykelbanan breddades till en sektion om totalt 5,0 meter varav en 3,0 meter bred dubbelriktad cykelbana och en 2,0 meter bred gångbana. Utmed sträckan anlades nya platser med planteringar och sittplatser. I projektet ingick ett upprustande av befintlig gång- och cykeltunnel under Örbyleden med bland annat förbättrade lutningar, linjeföring och belysning. Sträckan har även fått ny belysning, parksoffor och skräpkorgar.

### Konsekvenser och effekter

Tillsammans med flera närliggande cykelprojekt bidrar åtgärderna till bättre cykelinfrastruktur kring Gubbängsmotet som utgör en knutpunkt även för cykeltrafiken. På en kortare delsträcka finns en lokal avsmalning av gång- och cykelbanan på grund av kvartersmark.

### Tidplan

Projektet påbörjades i april 2018 och färdigställdes i november samma år.

### Ekonomi

Inriktningsbeslutet för projektet togs i ett tidigt ske-



de om 6,0 mnkr. Investeringssutgiften i genomförande beslutet uppgick till 20,0 mnkr då bland annat tunnelupprustning, justering av lutningar och linjeföring samt bättre vattenavrinning ingick. Den slutliga investeringssutgiften uppgick till 18,8



Farstastråket efter.

# Huddingevägen

## Breddad cykelbana i parkstråket mellan Sockenvägen och Älvkällevägen

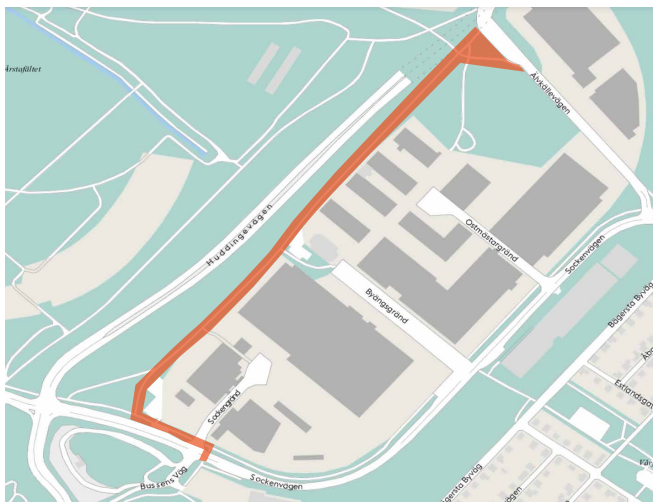
Cykelbanan längs Huddingevägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och som regionalt stråk i regionens cykelplan.

Då pendlingsstråket längs med nordvästra sidan av Huddingevägen stängs av under 3–5 år till följd av projektet Årstafältet ersätts och tillgodoses behovet av god infrastruktur för gående och cyklister genom upprustning av pendlingsstråket på andra sidan. Den befintliga smala gång- och cykelbanan breddades till 3,0 meter dubbelriktad cykelbana och 2,0 meter gångbana på en sträcka av 850 meter och fick ny beläggning. Nya cykelpassager anlades över Sockenvägen och Sockengränd liksom en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage över Älvkällevägen, för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

### Konsekvenser och effekter

Projektet är ett exempel på samverkan i samband med större stadsbyggnadsåtgärder där relativt okomplicerade åtgärder kunnat genomföras på kort tid till en låg utgift. En mindre förlängning av restid för bil- och busstrafikanter längs Sockenvägen och Sockengränd förväntas med anledning av nya cykelpassager. I augusti 2019 uppmättes 2087 cyklister per dygn på sträckan.

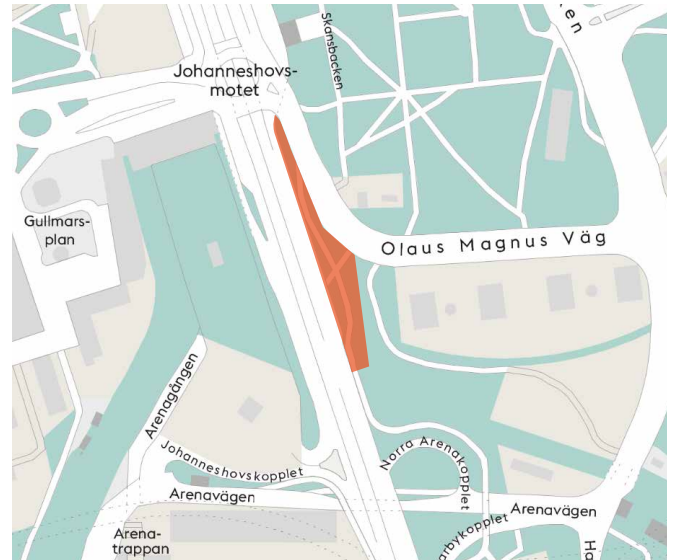
### Tidplan



Projektet utfördes under 2018.

### Ekonomi

Exploateringskontoret stod för 2/3 och trafikkontoret för 1/3 av utgifterna. Cykelpassagera över Sockenvägen och Sockengränd samt cykelpassagen finansierades helt av trafikkontoret. Investeringsutgiften för trafikkontoret blev 3,5 mnkr av den totala kostnaden på 10,5 mnkr.



## Nya Arenakopplet

Breddning och separering av befintlig gång- och cykelbana.

Nya Arenakopplet längs Nynäsvägen är del av ett utpekad pendlingsstråk i Stockholms cykelplan samt ett regionalt stråk enligt regionens cykelplan. Sträckan hade en linjeföring som innebar en omväg för cyklister och gående runt en trädunge.

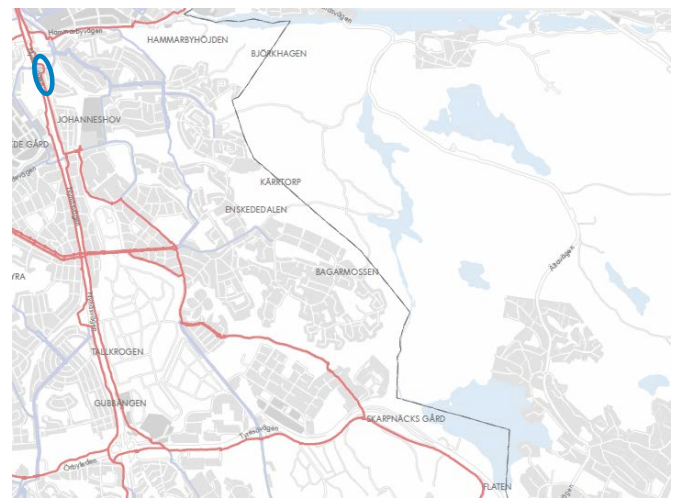
Gång- och cykelbanan breddades samtidigt som det blivit mer gent för cyklister. I samband med breddningen infördes ett luftigt bärlager under den asfalterade ytan för att främja de träd som fick minskad grönyta.

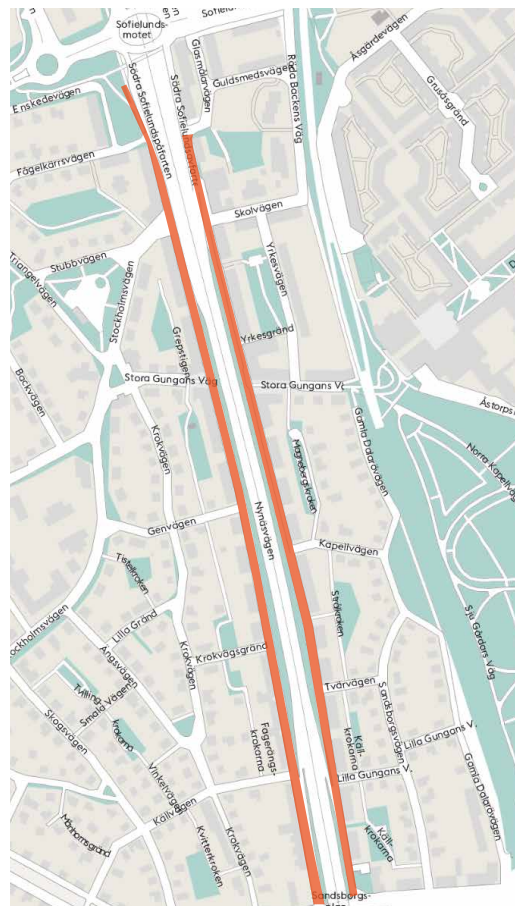
### Tidplan

Arbetena färdigställdes under 2014.

### Ekonomi

Projektets investeringsutgift uppgick till 1,6 mnkr. Utgiften blev något högre än budgeterat vilket bland annat berodde på byte av entreprenör och ett högre pris än kalkylerat. Markarbeten och tomrörsläggning för framtida lånecykelställ tillkom också.



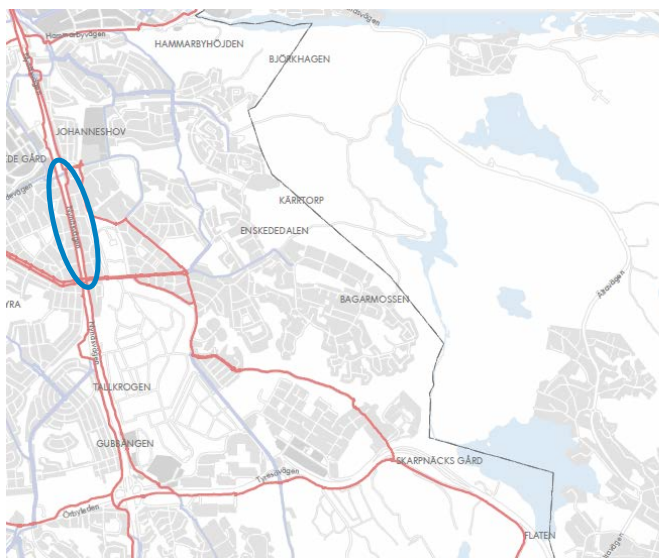


## Nynäsvägens lokalbanor

Nya dubbelriktade cykelbanor har anlagts på lokalgatorna längs Nynäsvägen mellan Sockenvägen och Sofielundsvägen. Cykling skedde tidigare i blandtrafik.

På båda sidor av Nynäsvägen går parallella enkelriktade lokalgator. Trafikmängderna på dessa är relativt höga under rusningstid då smittrafik från Nynäsvägen spiller över i det lokala vägnätet. Sträckan

är ett av Söderorts mest trafikerade cykelstråk och har tidigare utgjort en svag länk då cykelbanor saknats och enkelriktningen av gatorna inneburit omvägar för cykeltrafiken.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>2,0 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>47,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>23 500 kr</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2011-11-24</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>januari 2014</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-05-21</b>

## Fakta om gatan

Trafikräkningar år 2011 visar att antalet fordon uppgick till drygt 1 500 fordon på den östra sidan samt ca 800 fordon på den västra sidan.

Hastighetsbegränsningen på gatorna är 30 km/h i timmen, men mätningar visar att de flesta höll en hastighet på 41 km/h. Lokalgatorna trafikeras av nattbuss och ersättningstrafik för tunnelbanan.

Avstånd mellan fastigheter och bevarandevärda träd utmed Nynäsvägen på motstående sida innebär att sektionen är trång.

## Innan ombyggnad

Cykling skedde i blandtrafik på de enkelriktade gatorna med parkering på båda sidor. Körbanebredd- den exklusive parkeringsplatser överdimensione- rad, vilket bidrog till högre hastigheter än tillåtet.

Det fanns ett stort behov av att skapa en gen och sammanhängande cykelinfrastruktur som kopplar söderort till centrala Stockholm. Syftet med projek- tet var att skapa cykelbanor som tillåter dubbelrik- tad trafik med trafiksäkra passager vid anslutande gator, samtidigt som busstrafik inte omöjliggörs.

## Efter ombyggnad

I de trånga sektionerna har endast en bredd om 2,0 meter på cykelbanorna kunnat åstadkommas. Ge- nomförandebeslutet fattades innan 2012 års cykel- plan, då de rekommenderade breddmåten var sma- lare. De dubbla parkeringsraderna har reducerats till en rad för att möjliggöra cykelbanorna. Totalt togs ca 300 parkeringsplatser bort. Innan projektet genomfördes gjordes en parkeringsutredning som visade att detta var möjligt eftersom belägnings- graden i området var mycket låg på båda sidor om Nynäsvägen. Även körbanebredd- den har blivit sma- lare till förmån för cykelbanorna och för att höja trafiksäkerheten.

## Konsekvenser och effekter

Trafiksäkerheten för cyklister har ökat väsentligt eftersom cyklande inte längre hänvisas till bland- trafik. Samtidigt har korsningspunkterna hastig- hetssäkrats med gångbanekanter eller upphöjda överfarter, vilket bidrar till minskad risk för olyck- or.

Klagomål gällande underlag och komfort har in- kommit efter färdigställandet till följd av att ränn- dalar och brunnar låg i cykelbanorna. De flesta ränn- dalar har kunnat åtgärdas, men brunnarna har bedömts som låsta i sina lägen på grund av befint- ligt ledningsstråk.

Den minskade körbredden har bidragit till lägre hastigheter och minskade incitament för genom- fartstrafik.

På Sofielundsplan strax norr om projektområdet passerade sammanlagt på östra och västra sidan som mest ca 6000 cyklister 2019.

## Tidplan

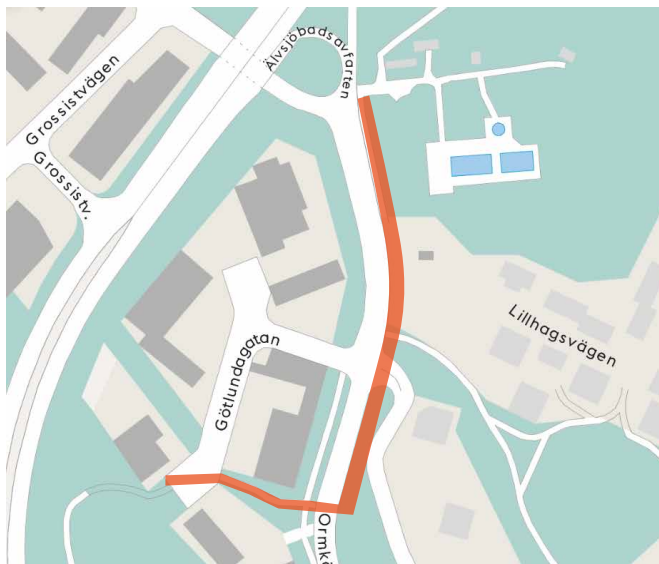
Åtgärderna har utförts i två etapper. Den första etappen bestod av den östra sidan och genomfördes främst under 2012. Efterföljande år genomfördes åtgärder på den västra sidan och under 2014 juste- rades ränn- dalar och brunnar.

## Ekonomi

Projektet översteg budget efter att mer omfattande ledningsomläggningar än kalkylerat krävdes. I ge- nomförandebeslutet påpekades detta som en risk- faktor, men konsekvenserna blev större än befarat. Investeringsutgiften uppgick till 47,0 mnkr.



Ny cykelbana längs med Nynäsvägens enkelriktade lokalga- tor.



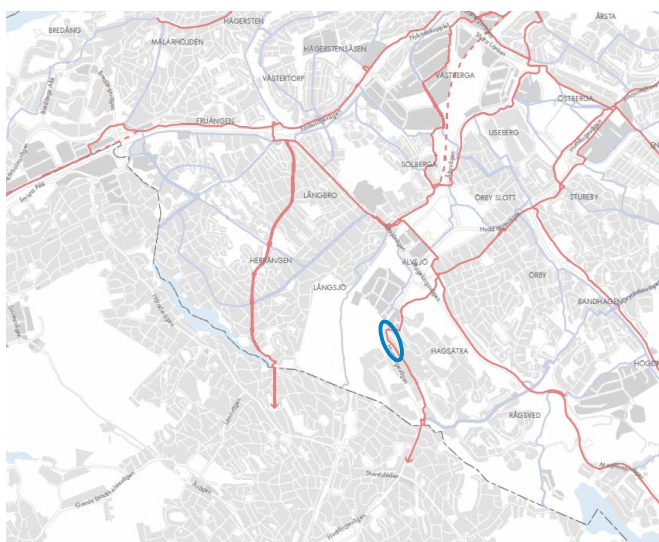
## Ormkärrsvägen

Gång- och cykelbanan längs Ormkärrsvägen är en viktig länk på det regionala stråk som leder till Huddinge kommun och passerar även Älvsjöbadet. Breddning av befintligt stråk har ökat attraktiviteten och säkerheten.

Ormkärrsvägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Det fanns ett behov av breddning och separering av den gemensamma gång- och cykelbanan för att minska risken för konflikter mellan gående och cyklande, liksom åtgärder i form av förbättrad sikt, belysning och trafiksäkerhet i korsningspunkter.

### Fakta om gatan

Ormkärrsvägen är en huvudgata i Hagsätra. Gatans hastighetsbegränsning är 50 km/h med ett trafikflöde på 3 000 fordon per dygn (1999) och trafikeras av buss. Cykelstråket kopplar mot Huddinge kommun via Götalandsvägen. Stråket är även viktigt ur rekreationssynpunkt då det passerar Älvsjöbadet.



U	IB	GB	E	F
Utredning	Inriktningsbeslut	Genomförandebeslut	Entreprenadskede	Färdigställt
<b>Faktaruta</b>				
<b>Pendlingsstråk</b>				
<b>Regionalt cykelstråk</b>				
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>			<b>0,4 km</b>	
<b>Investeringsutgift:</b>			<b>7,2 mnkr</b>	
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>			<b>18 000 kr</b>	
<b>Inriktningsbeslut</b>			<b>2014-02-06</b>	
<b>Genomförandebeslut</b>			<b>2015-04-13</b>	
<b>Färdigställt</b>			<b>sommaren 2016</b>	
<b>Slutredovisning</b>			<b>2016-10-20</b>	

### **Innan ombyggnad**

Ormkärsvägen var tidigare en olycksdrabbad och svårorienterad sträcka där oskyddade trafikanter samsades på smala gemensamma dubbelriktade gång- och cykelbanor. Bredden varierade mellan 3,0 och 4,0 meter.

Götlundagatan avslutas i en vändplan som cykelstråket korsade och här förekom även olovlig parkering. Risken för olyckor var i dessa punkter hög, då fordon backade mot gående och cyklande.

Sträckan förbi Älvsjöbadet var skymd av buskage, hade dålig beläggning och en snäv kurva med dålig sikt för vidare färd mot Örby.

### **Efter ombyggnad**

Gång- och cykelbanan har fått bredare mått och rättats ut. Linjemålning har införts för att separera gående från cyklande. På större delen av sträckan har ytan för gång- och cykelbana utökats till 5,0 meter, medan det i enstaka avsnitt endast varit möjligt att uppnå 4,0 meter. Sträckan förbi badet har dragits om för att få en bättre linjesträckning samtidigt som buskage har röjts. Gångvägen mellan busshållplatsen och Älvsjöbadet har förbättrats och gett en mer tydlig passage över pendlingsstråket.

Parkeringen har tagits bort vid Götlundagatans vändplan samtidigt som vändplanens yta minskades för att ge plats åt gång- och cykelbanan. Möjlighet till cykelparkering har införts vid befintlig kontorsbyggnad.

### **Konsekvenser och effekter**

Åtgärderna innebär att pendlingsstråket har blivit mer gent och har förbättrade siktförhållanden. Mer värden i projektet är exempelvis nya bänkar, ombyggda busshållplatser, ramper och trappor med handledare.

### **Tidplan**

Projektet färdigställdes under sommaren 2016 efter att ha försenats med ett år. Orsaken till förseningen var att de bredder på gångbana och cykelbana som projekterats inte uppfyllde stadens krav på hela sträckan. Projektet krävde därför en omprojekte-



Gång- och cykelbana vid Älvsjöbadet innan ombyggnad.

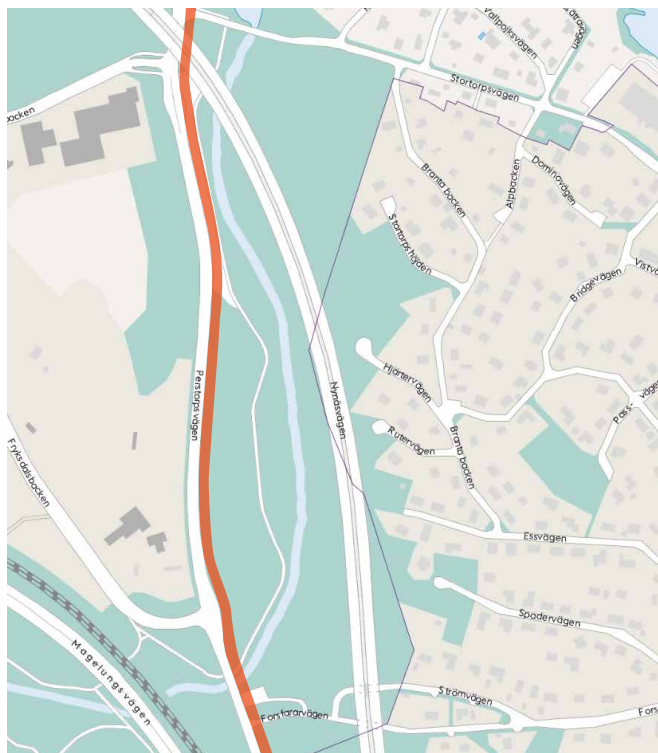
ring.

### **Ekonomi**

Projektet har inrymts inom ramarna för den budget som presenterats i genomförandebeslutet och inga oförutsedda händelser har påverkat projektet, utöver den omprojektering som krävdes. Projektets investeringsutgift uppgick till 7,2 mnkr.

Projektet har beviljats statlig medfinansiering på 1,5 mnkr.





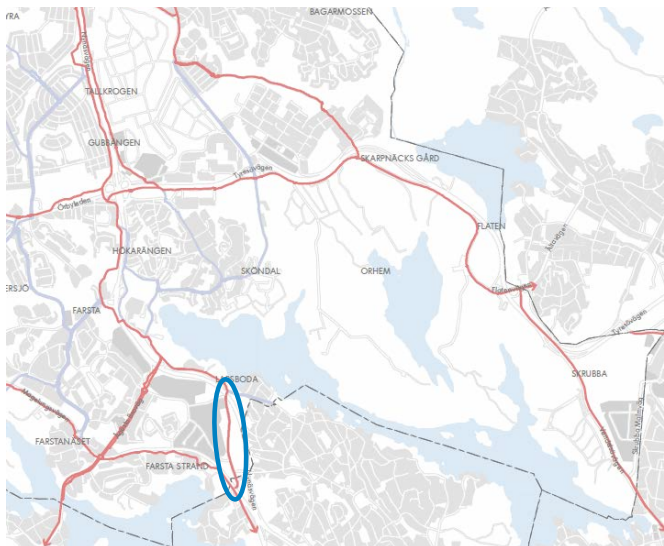
## Perstorpsvägen

Ny dubbelriktad cykelbana har anlagts längs Perstorpsvägens östra sida för att skapa en trafiksäker och gen koppling mot Huddinge kommun.

Perstorpsvägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Genom projektet skapades en trafiksäker och gen cykelförbindelse som kopplar samman Stockholm med Huddinge kommun. Då Huddinge kommun och Trafikverket förstärker cykelinfrastrukturen på anslutande vägar söderut blir samordningsvinsterna stora för projektet.

### Fakta om gatan

Perstorpsvägen hade en sektion på 13,5 meter med ett körfält i respektive riktning och en smal gångbana på östra sidan. På Perstorpsvägens södra del uppgick fordonsflödet till 2 900 fordon/dygn (2018).



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,1 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>12,6 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>11 456 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2012-06-14</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2013-02-07</b>
<b>Reviderat genomförandebeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>sep 2014</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2015-06-11</b>

### **Innan ombyggnad**

Gatan trafikeras i hög utsträckning av tung trafik då den är belägen vid Farsta industriområde. Cykling skedde i blandtrafik. Skyltad hastighet är 50 km/h, men den breda sektionen resulterade i att hastigheten i hög grad överskreds. Gångbanor fanns på del av sträckan men var till största delen underdimensionerade.

### **Efter ombyggnad**

En ny dubbelriktad gång- och cykelbana har anlagts, till största delen inom befintlig gatusektion. Bredden uppgår till 5,0 meter med undantag av två avsmalningar vid befintliga brostöd. På delen närmast Huddinge kommun, mellan Frykdalsbacken och Magelungsvägen, uppgår bredden till 4,0 meter.

Cykelbanan blev genomgående vid Stortorpsvägen och Forsfararvägen och är anpassad till buss som trafikerar Stortorpsvägen.

På järnvägsbron närmast Magelungsvägen anlades en kantsten för att skilja körbana och cykelbana åt.



Perstorpsvägens viadukt över järnvägsspåren före respektive efter ombyggnad.

### **Konsekvenser och effekter**

Merparten av den nytillkomna cykelbanan uppfyller cykelplanens riktlinjer för breddmått, och har i övrigt god standard. Ett reviderat genomförandebeslut togs efter beslut om att nybeläggning av Perstorpsvägens körbanor och mer omfattande belysningsåtgärder skulle samordnas med cykelprojektet.

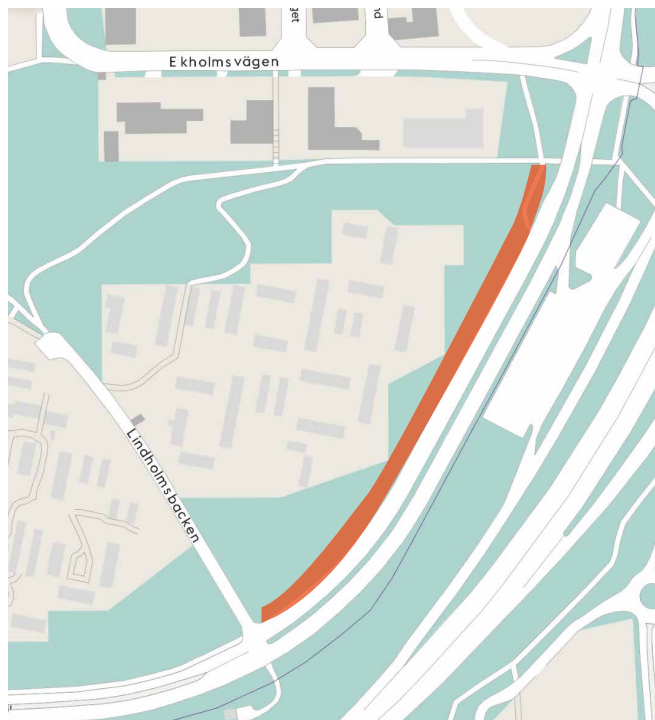
### **Tidplan**

Tidplanen försköts ett par månader på grund av ändringsarbeten.

### **Ekonomi**

Projektet fick en kostnadsökning om 1,1 mnkr till följd av att berg uppdagades, att mindre fel upptäcktes i de projekterade handlingarna, förorenad asfalt samt ökade krav på avstängningar under entreprenadtiden. Investeringsutgiften uppgick till 12,6 mnkr.





## Skärholmsvägen (Ekholmsvägen - Lindholmsbacken)

En ny dubbelriktad gång- och cykelbana har anlagts och ett av två körfält i sydgående riktning tagits bort. Projektet genomfördes av Stockholms stad och Trafikverket.

Syftet med projektet har varit att skapa en trafik-säker koppling mellan Skärholmen och Kungens Kurva i samband med att gång- och cykeltunneln under E4/E20 i höjd med Ekholmsvägen stängts på grund av Trafikverkets projekt Förbifart Stockholm. Gångbanan och cykelbanan ansluter vid Lindholmsbacken till en ny gång- och cykelbro över E4/20. Sträckan utgör en viktig länk i det re-

gionala pendlingsstråket mellan Huddinge kommun och Stockholm. Staden har ansvarat för genomförandet medan Trafikverket stått för kostnaderna.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,5 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>6,7 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>13 400 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-08-28</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>sep 2015</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2016-05-19</b>

## Fakta om gatan

Skärholmsvägen har varit överdimensionerad för motorfordonstrafik med två körfält i respektive riktning. Öster om vägen pågår arbetet med Förbifart Stockholm. Väster om sträckan genomfördes ytterligare cykelåtgärder som färdigställdes under 2017 (se projekt Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Lammholmsbacken). Hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

## Innan ombyggnad

Tidigare saknades gång- och cykelbana på sträckan och cyklister tvingades nyttja vägrenen, som hade målade cykelfält med en bredd om 1 meter. Gångbana saknades helt. Det fanns brister i såväl trafik-säkerhet som trygghet då det saknades separering mellan fotgängare, cyklande och motorfordon och gatans utformning möjliggjorde höga hastigheter. Gående och cyklister som inte ville, eller kunde, nyttja vägrenen tvingades till långa omvägar. Vid Lindholmsbacken fanns en oreglerad passage för gående och cyklister över flera körfält i samma riktning vilket anses vara en trafiksäkerhetsrisk.

## Efter ombyggnad

En ny gång- och cykelbana har anlagts och ersatt ett körfält samt den breda vägrenen på vägens västra sida. Vid korsningen med Lindholmsbacken har vägen smalnats av till ett körfält i varje riktning. Gång- och cykelbanan uppfyller cykelplanens riktlinjer, har linjemålning som riktningsuppdelar cykeltrafiken och separerar fotgängare och cyklister. Cykelbanan är 3,0 m bred och gångbanan är 2,0 m bred. Utöver detta har en skyddszon mot motorfordonstrafiken tillkommit.

Körbanorna är 4,5 m för att möjliggöra omkörning om ett fordon blir stillastående på sträckan. De



Skärholmsvägens nya cykelbana.

bredda körbanorna möjliggör även utrymme för snöupplag och minskar risken för spårbildning.

## Konsekvenser och effekter

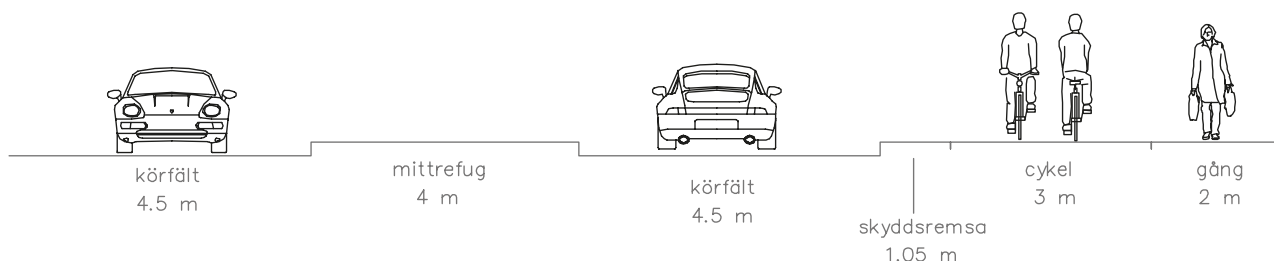
Till följd av att ett körfält i varje riktning har tagits bort kan oskyddade trafikanter passera Skärholmsvägen vid Lindholmsbacken på ett mer trafiksäkert sätt. Härifrån nås busshållplatsen och ytterligare en gång- och cykelbana vidare söderut.

## Tidplan

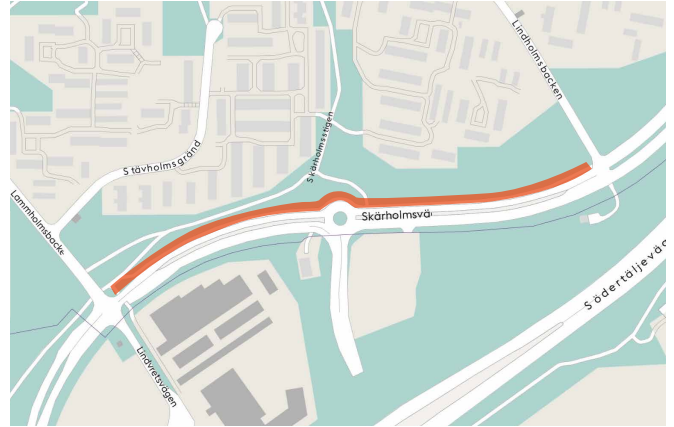
Projektet genomfördes 2014-2015.

## Ekonomi

Åtgärderna kostade 6,7 mnkr. Nettoutgiften för Stockholms stad blev 0,5 mnkr efter att Trafikverket stått för sin del.



Skärholmsvägen, sektion efter.



## Skärholmsvägen (Lindholmsbacken - Lammholmsbacken)

Nya gång- och cykelbanor har anlagts utmed Skärholmsvägen, och ett körfält i varje riktning har tagits bort. Tidigare skedde cykling i vägrenen eller via långa omvägar.

Skärholmsvägen löper parallellt längs med västra sidan av E4/E20. Vägen hade tidigare en landsvägsliknande karaktär och cyklisterna var hänvisade till målade cykelfält i vägrenen.

### Fakta om gatan

Den åtgärdade sträckan av Skärholmsvägen avgränsas av korsningarna med Lammholmsbacken och Lindholmsbacken. Norr om Lindholmsbacken genomfördes åtgärder i ett tidigare skede (se projekt Skärholmsvägen (Ekholmsvägen - Lindholmsbacken)).

Längs sträckan finns två busshållplatser. Öster om Skärholmsvägen pågår projektet Förbifart Stockholm och väster om vägen ligger bostadsenklaver som sammanlänkas till Skärholmsvägen via Lindholmsbacken och Lammholmsbacken. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,5 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>17,4 mnkr*</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>34 800 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-09-24</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>våren 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-04-19</b>

\* Avser totalkostnad.

### **Innan ombyggnad**

Skärholmsvägen saknade tidigare separerade gång- och cykelbanor. Vägen hade en landsvägslig karaktär med överkapacitet. Med två körfält i respektive riktning fick gående och cyklande använda vägrenen som hade en bredd om 1,0 meter. Det fanns brister i såväl trafiksäkerhet som trygghet då det saknades separering mellan fotgängare, cyklande och motorfordonstrafikanter och gatans utformning möjliggjorde höga hastigheter. Gångbana saknades helt.

### **Efter ombyggnad**

Längs båda sidorna av Skärholmsvägen har 5,0 m breda gång- och cykelbanor anlagts, i enlighet med cykelplanens rekommendationer för pendlingsstråk. Det har möjliggjorts genom att ett körfält tagits bort i sydgående riktning och på delar av sträckan i norrgående riktning. Gång- och cykelbananorna har linjemålning som separerar gående och cyklister, och en skyddszon mot biltrafiken. De kvarstående körbanorna har gjorts 4,5 m breda för att säkerställa att en personbil kan ta sig förbi en annan som blivit stillastående.

Vid den nya cirkulationsplatsen har en ny gång- och cykelanslutning anlagts till kvarteret Stävholmen.

I projektet har även en tunnel under Skärholmsvägen på sträckan renoverats genom ett tätskiktsbyte. På sträckan har en ny cirkulationsplats anlagts.

### **Konsekvenser och effekter**

Innan ombyggnad användes cykelfälten i vägrenen som snöupplag, vilket väsentligt påverkade cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet. I den nya sektionen hanteras snöupplag utan att påverka framkomligheten för gående och cyklande.

Gatan har fortsatt en bred mittrefug, vilket möjliggör återinförandet av två körfält i varje riktning om behovet uppstår. Den nya cirkulationsplatsen möjliggör en koppling till den kommande nya trafikplatsen Lindvreten Norra.

### **Tidplan**

Projektet har fullföljts enligt redovisad tidplan i genomförandebeslutet.

### **Ekonomi**

Projektets utgifter har uppgått till 17,4 mnkr, vilket är lägre än den beslutade budgeten om 32,0 mnkr. Anledning till att projektet blivit billigare än beräknat beror på att anbuden var oväntat låga och förekomsten av markföreningar var lägre än vad som framgick av provtagningar. Utgiften för tätskiktsrening av närliggande tunnel under Skärholmsvägen, 2,5 mnkr, har avräknats i redovisningen av cykelmiljarden.

Projektet har genererat en investeringsinkomst på 12,6 mnkr från Trafikverket till följd av Förbifartens intilliggande arbeten. Stadens investering uppgår till 4,8 mnkr.



# Sockenvägen

Breddning av befintlig gång- och cykelbana i samband med växtbäddsrenovering.

Sockenvägen är ett utpekat pendlingsstråk enligt Stockholms cykelplan. Det är dessutom ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen.

Mellan Ålandsvägen och Älvkällevägen, på Sockenvägens norra sida, utförde trafikkontoret en växtbäddsrenovering av träden. I samband med projektet breddades den befintliga gång- och cykelbanan. Bredden ökade från 4,0 till 5,0 meter på en sträcka om 600 meter.

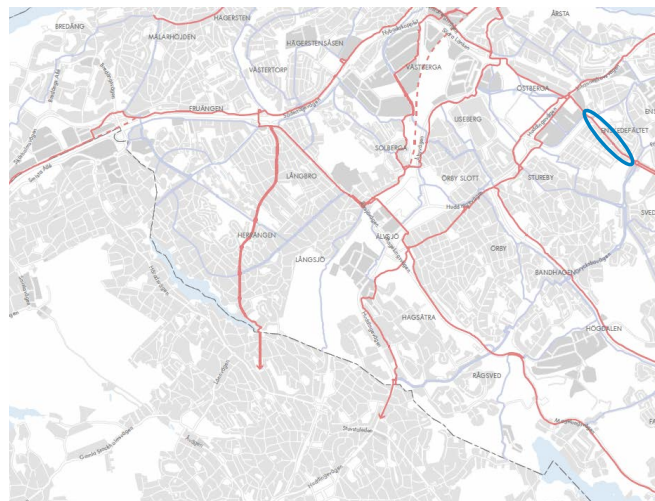
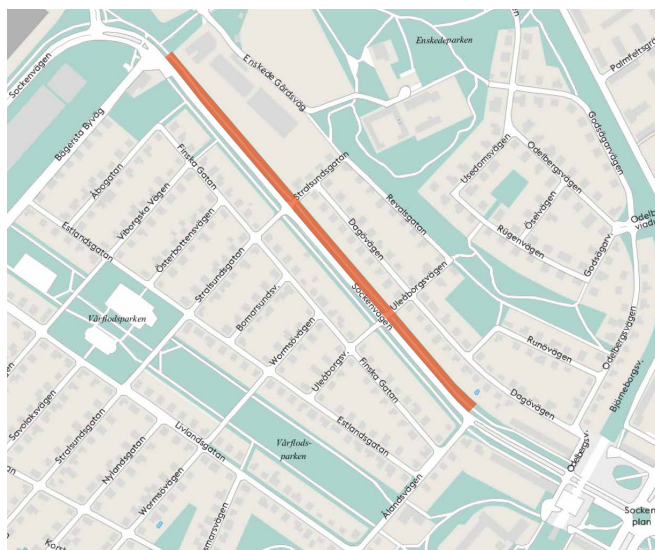
I augusti 2019 uppmättes ca 1700 cykelpassager per dygn.

## Tidplan

Projektet genomfördes under 2018.

## Ekonomi

Projektet genomfördes till en investeringsutgift om 1,9 mnkr.





## Södertäljevägen (Bredäng - Hökmossen)

### Breddad gång- och cykelväg

I samband med att Ellevio utförde mark-förläggingsarbeten av högspännings-ledning passade trafikkontoret på att bredda gång- och cykelvägen mellan Bredäng och Korp mossen, en sträcka på ca 2,5 km. Återställningen utfördes med ett breddmåt om 5,0 meter. Staden utförde även breddningar av stråket på delsträckor i anslutning till Ellevios schaktarbeten för att skapa en god standard utmed en längre sträcka. 2019 uppmättes som mest 2500 cykelpassager per dygn på sträckan.

#### Tidplan

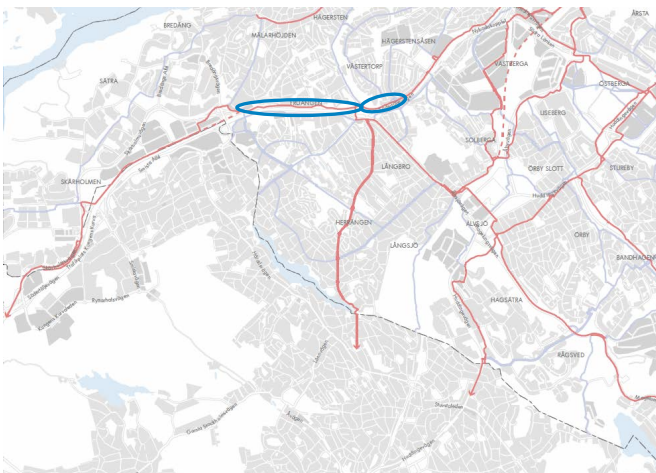
Arbetena utfördes 2016-2017.

#### Ekonomi

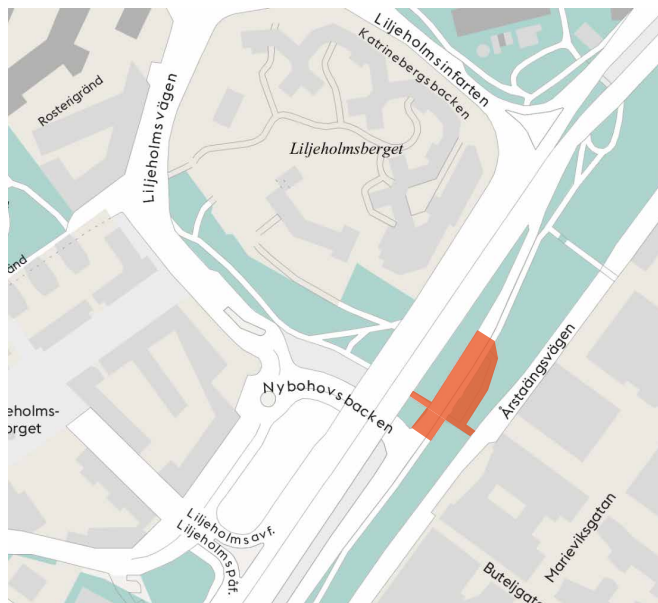
Projektet budgeterades till totalt 7,0 mnkr, med ett utfall på 4,4 mnkr.



Södertäljevägen efter genomförande.







<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Södertäljevägen (vid tvärbanan)

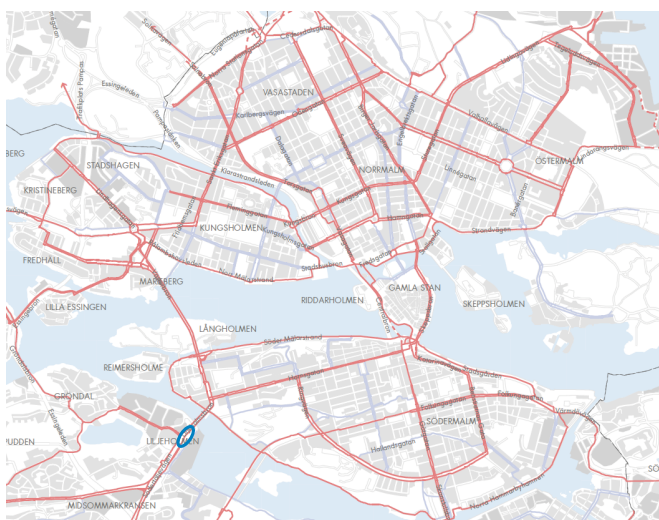
Ökad kapacitet och ny ramp för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet i en punkt där cykelpendlingsstråket korsar en betydande ström med fotgängare

Utbyggnaden av området Marievik/Årstadal har bidragit till att flödet av gående och cyklande mellan området och Liljeholmens centrum ökat markant. I korsningspunkterna med Södertäljevägens påfartsramp och vid övergången över godsspåret uppstod tidigare konflikter mellan fotgängare och cyklister. Projektets syfte har varit att förbättra framkomlig-

het och trafiksäkerhet för dessa samtidigt som platsen ska bli trevligare och tryggare att vistas på.

### Fakta om gatan

I takt med Årstadals utbyggnad och Marieviks utveckling har antalet gående och cyklister ökat årligen. Parallellt med pendlingsstråket löper även ett



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,1 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>7,7 mnkr</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2014-09-25</b>
<b>Reviderat genomförandebeslut</b>	<b>2015-06-11</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>sep 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2018-10-18</b>

godstågspår som trafikeras ett par gånger i veckan.

### **Innan ombyggnad**

Godsspåret passerades tidigare via en gångfälla, vilken utgjorde en flaskhals som kraftigt försämrade framkomligheten för gående och cyklande. Ett gemensamt intresse fanns från samtliga inblandade parter - Stockholms stad, fastighetsägare, tågoperatör och Trafikverket - att förbättra passagen.

Södertäljevägens norrgående påfartsramp hade tidigare två körfält, varav ett kollektivtrafikkörfält, i höjd med övergångsställe och tillhörande cykelpassage. Ytan mellan övergångsstället och trappan från Marievik var underdimensionerad. Detta föranledde många konflikter mellan gående och cyklister på korsande pendlingsstråk.

Busshållplatserna strax norr om övergångsstället på Södertäljevägens påfartsramp hade stora väderskydd, vilka upptog en stor yta av gång- och cykelbanan.

Det saknades en gen koppling för cyklande mellan Marievik och Liljeholmsbron, vilka tidigare tvingades korsa flödet av gående från trappan.

### **Efter ombyggnad**

Kapaciteten på de två övergångsställena med cykelpassager över Årstaängsvägen respektive Södertäljevägens påfartsramp har förbättrats väsentligt genom att gång- och cykelpassagerna samt trappan har getts utökade breddmått. Samtidigt har en ny rampanslutning tillkommit mot Liljeholmsbron, vilket medför en minskning av framför allt cyklande i konfliktpunkten där trappan ansluter till gång- och cykelbanan.

Till följd av att ett körfält tagits bort vid övergångsstället på Södertäljevägens påfartsramp har ytan framför trappan samt ytan för väntande vid övergångsstället utökats.

Belysningen har förbättrats och nya planteringsytor anlagts i syfte att öka tryggheten och platsens attraktivitet.

Tidigare väderskydd för busshållplatsen strax norr om övergångsstället på Södertäljevägens påfartsramp har ersatts av två mindre väderskydd för att utöka ytorna på bakomliggande gång- och cykel-



Södertäljevägens påfartsramp med utökade väntytor efter ombyggnad.

bana.

På Liljeholmsbron passerade som mest över 12 000 cyklar per dygn 2018.

### **Konsekvenser och effekter**

En efterstudie visar att ombyggnationen av platsen lett till att antalet konflikter halverats. På sikt förväntas antalet gående och cyklande öka på platsen, vilket innebär att antalet konflikter kan komma att öka. Det finns ett långsiktigt behov av att ytterligare utöka kapaciteten för gående och cyklande på platsen.

### **Tidplan**

Projektet färdigställdes under hösten 2017 utan några redovisade förseningar.

### **Ekonomi**

Projektet har genomförts enligt budget i det reviderade genomförandebeslutet från 2015. Investeringsutgiften uppgick till 7,7 mnkr.



## Södertäljevägen (Korpmossevägen - Nioörtsvägen)

Breddning av gång- och cykelbana.

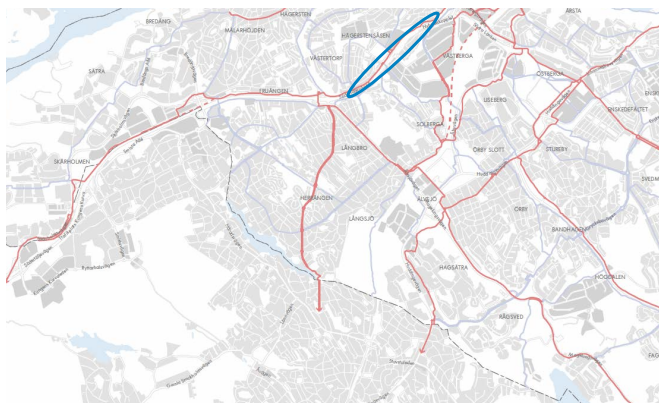
Den befintliga gång- och cykelbanan har återställts samt breddats till från 3,5 till 5,0 meter i samband med att Ellevio utfört markförlägningsarbeten av högspänningsledning mellan Korpmossevägen och Nioörtsvägen. Den 1,5 kilometer långa gång- och cykelbanan har fått en förbättrad standard med separering mellan fotgängare och cyklister. 2019 uppmättes som mest 2500 cykelpassager per dygn på sträckan.

### Tidplan

Entreprenadarbeten pågick och färdigställdes under 2018.

### Ekonomi

Projektet budgeterades och genomfördes med en utgift om 4,5 mnkr.





## Södertäljevägen och Korpmossevägen (bro)

En ny gång- och cykelbro över Korpmossevägen gav en mer gen och trafiksäker sträckning utmed Skärholmsstråket.

Skärholmsstråket, som löper mellan Skärholmen och Södermalm längs med Södertäljevägen, är ett utpekad pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och ett viktigt uppsamlingsstråk för cykeltrafik från sydvästra Stockholm och angränsande kommuner.

### Fakta om gatan

Sedan 2008 har tre trafikolyckor inrapporterats i korsningen med Hökmossevägen, varav två varit mellan cykel och motorfordon och en singelolycka med cykel.

### Innan ombyggnad

Tidigare tvingades cyklister ut i gatan på Hökmossevägen för att fortsätta resan vidare på Skärholmsstråket vilket innebar en omväg på ca 160 meter. Korsningen innebar även en osäker passage för cyklister och övriga trafikanter och cyklister blev ofta ståendes i väntan på att biltrafiken passerat.

### Efter ombyggnad

En bro för gång- och cykeltrafikanter anlades parallellt med Södertäljevägen och Hökmossevägen över Korpmossevägen för att skapa en smidigare



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

#### Pendlingsstråk

Ny cykelinfrastruktur:	0,04 km
Investeringsutgift:	11,8 mnkr
Kostnad per meter cykelbro:	29 500 kr
Inriktningsbeslut	2014-02-06
Genomförandebeslut	2015-02-19
Färdigställt	juni 2015

och säkrare passage längs med Skärholmsstråket. Bron blev 36 meter lång och 5,4 meter bred.

### **Konsekvenser och effekter**

Bron har inneburit en genare koppling som ger tydliga tidsvinster för cykeltrafiken. Brons läge fordrade ett omfattande projekteringsarbete då det råder komplicerade förhållande med ledningar och kulvertar inom planområdet. Det valda läget ligger snett över Korpmossvägen vilket medförde en något längre bro än beräknat. 2019 uppmättes som mest ca 2500 cykelpassager per dygn på sträckan.

### **Tidplan**

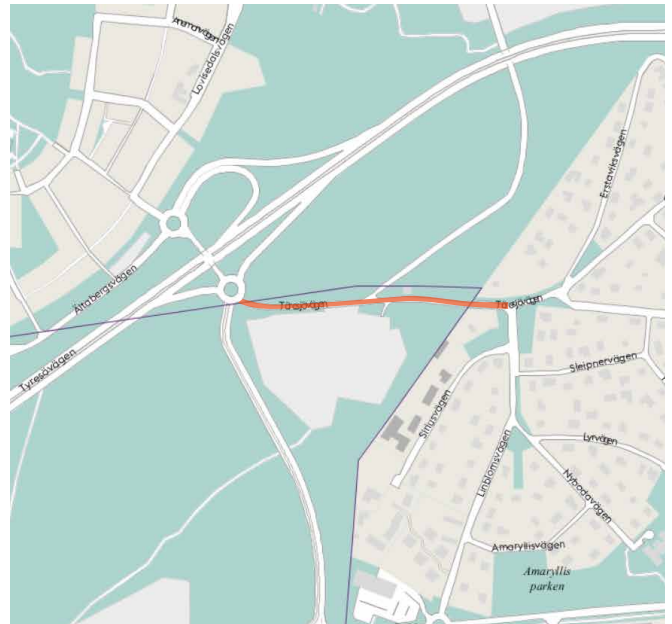
Entreprenaden startade i september 2014 och färdigställdes i juni 2015.

### **Ekonomi**

Under projektets gång ökade utgifterna från inriktningsbeslutet som var på 5,0 mnkr på grund av större omfattning av utredningar, mer omfattande konstruktionsberäkningar, en högre belysningsstandard samt en varsam schaktning för att inte skada befintliga askar. I genomförandebeslutet uppgick därför utgiften till 9,0 mnkr, och utfallet för projektet blev 11,8 mnkr.



Korsningen Hökmossevägen - Korpmossevägen som tidigare ingick i Skärholmsstråket.



## Töresjövägen

Ny gång- och cykelväg mellan Stockholms stad och Tyresö kommun

Töresjövägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. En ny gång- och cykelväg på en sträcka om 250 meter anlades som binder samman gång- och cykelnätet mellan Stockholms stad och Tyresö kommun. Projektet bedrevs gemensamt av kommunerna, som delade på utgiften. Ca 70 % av sträckan ligger i Stockholms stad. Tidigare fanns det ingen gång- och cykelinfrastruktur på platsen.

### Tidplan

Projektet färdigställdes under hösten 2013

### Ekonomi

Projektets investeringsutgift uppgick till 0,7 mnkr för Stockholms stad av totalt 1,4 mnkr, vilket var något lägre än budgeterade 1,0 mnkr i genomförandebeslutet då det inte blev några oförutsedda utgifter.





## Västberga allé (bro)

Den gamla bron över stambanan har bytts och en ny gång- och cykelbro har anlagts för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för alla trafikanter.

Berörd sträcka av Västberga allé är ett utpekat huvudstråk i Stockholms cykelplan och leder vidare mot ett pendlingsstråk. Den gamla uttjänta bron har ersatts med en ny bro. Dessutom byggdes en ny gång- och cykelbro parallellt med den befintliga intilliggande bron över Åbyvägen för att skapa en bra helhetslösning för gående och cyklister.

### Fakta om gatan

Bron knyter ihop områdena Västberga och Liseberg. Den berörda sträckan är kurvig och backig med dålig sikt och många gång- och cykeltrafikanter upplever sträckan som osäker och farlig. Vägen trafikeras övervägande av tunga fordon, vanliga motorfordon och bussar som uppgår till ca 18 000 per dygn (2018).



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktingsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	-------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

### Faktaruta

<b>Huvudstråk</b>	<b>0,5 km</b>
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>19,0 mnkr</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>38 000 kr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>2014-06-12</b>
<b>Inriktingsbeslut</b>	<b>2015-04-13</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>juni 2017</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>2018-12-10</b>
<b>Slutredovisning</b>	

### Innan ombyggnad

n förra vägbron ansågs utjänt och olämplig i sin utformning. På båda sidor av vägbanan fanns gångbanor om 1,5 meter och cykling skedde i blandtrafik.

### Efter ombyggnad

En ny bro över stambanan har anlagts med en 5,0 meter bred gång- och cykelbana. En ny gång- och cykelbro anlades även parallellt med den befintliga bron över Åbyvägen, och som ansluter till huvudbron. Gång- och cykeltrafiken separeras från motorfordonstrafiken. Anslutande vägar och busshållplatser väster om den nya bron över stambanan har anpassats och byggts om.

### Konsekvenser och effekter

De nya broarna har inneburit att konfliktpunkter tagits bort och genom att gång- och cykelbanan är separerad från fordonstrafiken har projektet gynnat samtliga trafikantgrupper. Under 2019 uppmättes antalet cykelpassager till som mest drygt 600 per dygn.

### Tidplan

Byggtid varade från hösten 2015 till maj 2017 vilket var i enlighet med tidplanen i genomförandebeslutet. De sista markarbetena för nya busshållplatser färdigställdes under våren 2018.

### Ekonomi

Projektet budgeterades till en investeringsutgift om 197,0 mnkr. Under genomförandetiden ökade arbetets omfattning och projektets komplexitet.



Gamla bron (över). Smal gång- och cykelbana vid sidan av vägbanan innan ombyggnad (under).



Den slutliga investeringsutgiften blev 230,0 mnkr, varav 19,0 mnkr avsåg cykelåtgärder. Det som förordade projektet var bl a att projekteringen och arbetet blev mer omfattande och att snäva tidsmarginaler för genomförande innebar forcering med ökade kostnader som resultat.

Omfattningen av gång- och cykelbron över Åbyvägen ökade från budgeterade 5,0 mnkr i genomförandebeslutet till slutlig investeringsutgift på 9,0 mnkr, beroende på att bron var mer tekniskt komplicerad att bygga än beräknat.



Ny gång- och cykelbro över Åbyvägen.





## Ågesta Broväg och Magelungsvägen

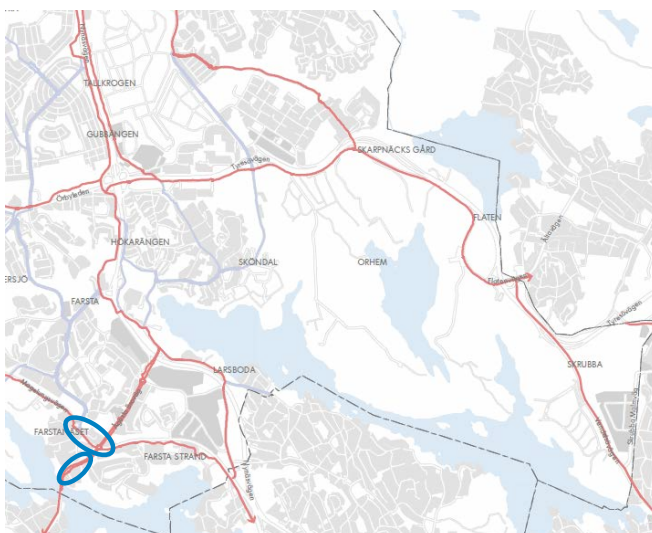
Den befintliga gång- och cykelbanan med anslutning till Huddinge kommun har breddats.

Ågesta Broväg och Magelungsvägen sträcker sig från Farsta till kommungränsen mot Huddinge. Pendlingsstråket, som också är del av ett regionalt cykelstråk, utgör en viktig koppling till omkringliggande kollektivtrafikpunkter och i förlängningen till centrala Stockholm.

### Fakta om gatan

Stockholms stad planerar för en bostads-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>0,8 km</b>
<b>Investeringsutgift:</b>	<b>18,5 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>23 125 kr</b>
<b>Inriktningsbeslut</b>	<b>2014-02-06</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2015-09-24</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>sep 2017</b>
<b>Slutredovisning</b>	<b>2017-12-14</b>

exploatering utmed Ågesta Broväg som i sin tur kommer öka behovet av ett bra gång- och cykelvägnät.

Huddinge kommun mäter årligen cykeltrafik på Ågestabron. Under 2015 uppmättes knappt 100 cyklister per dygn. Motorfordonstrafiken uppgick 2018 till 12 000 per dygn.

### **Innan ombyggnad**

Bredden på gång- och cykelbanan innan åtgärder varierade mellan 2,2–3,0 meter utan separering av gående och cyklande.

Längs Ågesta Broväg ansluter tre gator där gång- och cykelpassagerna tidigare saknade hastighets-säkring. På Magelungsvägen finns även en busshållplats som inte var tillgänglighetsanpassad och saknade räcke och linjemålning.

### **Efter ombyggnad**

Gång- och cykelbanan har breddats till 5,0 meter utmed hela sträckan och uppfyller nu cykelplanens riktlinjer för pendlingsstråk. Träd utmed Ågesta Broväg har tagits ner och berg har sprängts på Magelungsvägen för att möjliggöra den breddade gång- och cykelbanan. Vid en fastighet har ett markinträang varit nödvändigt och ett servitutsavtal har tagits fram mellan fastighetsägare och staden.

Busshållplatsen på Magelungsvägen vid Boforsgatan har byggts om och tillgänglighetsanpassats och ytan där cykelbanan ligger mellan gångbana och hållplats har förtydligats.

Vid de tre korsningspunkter där gång- och cykelbanan tidigare korsade anslutande vägar har hastighetssäkring genomförts i form av genomgående gång- och cykelbanor. En cykelpassage har förtydligats där genomgående åtgärd hindrades av busstrafiken.

Belysningsåtgärder har genomförts i samband med breddningen av gång- och cykelbanan, som tidigare upplevdes mörk enligt synpunkter från allmänheten. Trädgrovsrenovering har utförts för en gammal ek och de träd som fällts har ersatts av nya.

### **Konsekvenser och effekter**

Med bättre belysning och borttagandet av skym-

mande träd har tryggheten längs sträckan förbättrats.

Under 2017 uppmättes 115 cyklister/dag vilket är en ökning med ca 28 % från 2015.

### **Tidplan**

Projektet blev försenat med drygt ett år på grund av att arbetet påbörjades senare än planerat. Dessutom tog åtgärderna med borttagning av berg längre tid än planerat. Arbetet påbörjades i juli/augusti 2016 och slutbesiktigades i september 2017.

### **Ekonomi**

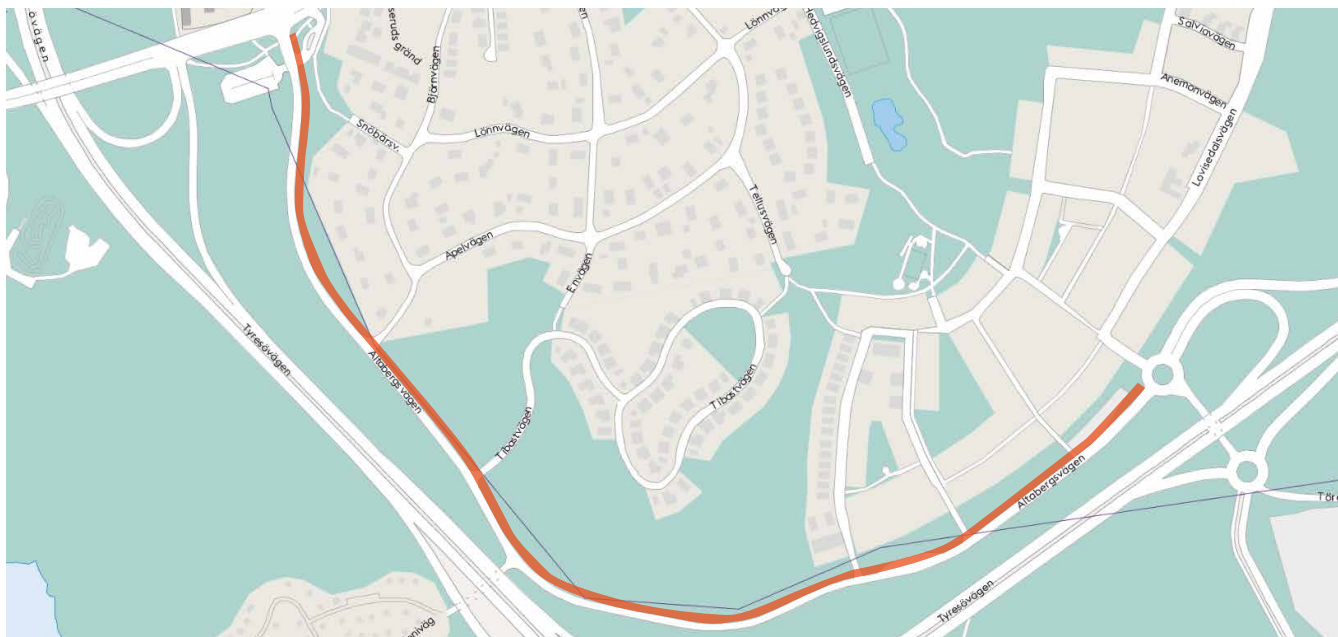
Projektets investeringsutgift uppgick till 18,5 mnkr, vilket är 6,5 mnkr lägre än det budgeterade beloppet 25,0 mnkr.



Hållplatsen vid Boforsgatan efter ombyggnad.



Breddad och separerad gång- och cykelbana.



## Ältabergsvägen

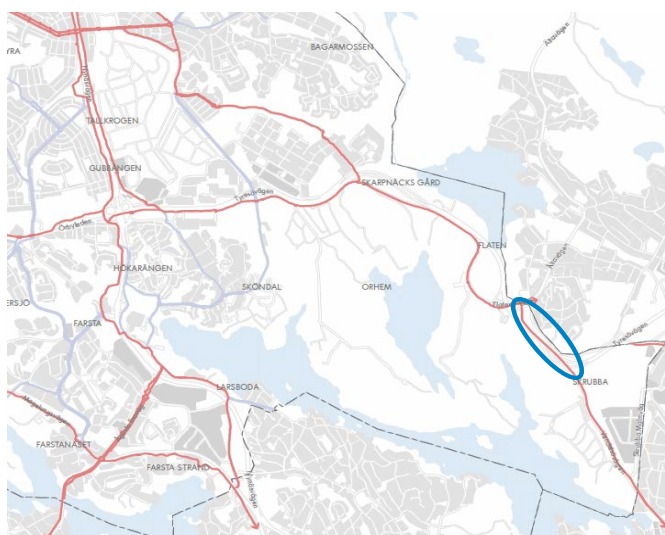
En ny gång- och cykelbana har anlagts på Ältabergsvägen som ligger både i Stockholms stad och Nacka kommun.

Ältabergsvägen är del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen, och en viktig koppling mot Stockholm för cykeltrafikanter i Nacka och Tyresö kommun. Stråket går längs med Töresjövägen i Tyresö, på Grustagsvägen genom Nacka och längs med Flatenvägen i Stockholm och binder på så sätt samman de tre kommunerna. Sträckan är inte ett utpekad pendlings- eller huvudstråk i Stockholms cykelplan.

### Fakta om gatan

Ältabergsvägen ligger mestadels i Stockholms stad, men är i framtiden tänkt att övergå till Nacka kommun. Gatan har ett körfält i varje riktning. Utmed sträckan finns fyra korsningspunkter, fyra busshållplatser och två övergångsställen. Det finns uppskattade trafikmängder från 2014 på 2 400 motorfor-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

<b>Regionalt cykelstråk</b>	1,2 km
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	7,0 mnkr*
<b>Investeringsutgift:</b>	2417 kr
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	2014-02-07
<b>Inriktningsbeslut</b>	2014-19-25
<b>Genomförandebeslut</b>	dec 2015
<b>Färdigställt</b>	201-06-16
<b>Slutredovisning</b>	

\*Avser totalkostnad.



Ältabergsvägen före och efter ombyggnad.



don/dygn och 600 cyklister/dygn.

### **Innan ombyggnad**

Innan Ältabergsvägen byggdes om skedde cykling i blandtrafik och gångbanor saknades, vilket bland annat betydde att det inte gick att nå busshållplatserna på ett trafiksäkert sätt. Belysningen var inte anpassad till gång- och cykeltrafik, och korsningspunkterna inte trafiksäkra.

### **Efter ombyggnad**

En ny 3,5 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana har anlagts utmed Ältabergsvägen på en sträcka om totalt 1 200 meter. Ny dubbelsidig belysning har ersatt tidigare enkelsidig belysning. Utöver detta har fyra busshållplatser tillgänglighetsanpassats och fyra korsningspunkter hastighetssäkrats. Två av dessa korsningspunkter har gjorts genomgående för gång- och cykeltrafiken.

### **Konsekvenser och effekter**

Eftersom gatan planeras att övergå till Nacka kommun har Nacka stått för projekteringen. Det är även Nacka kommuns standarder vad gäller bredder och andra mått liksom tillgänglighetsanpassning som byggts. En omprojektering begärdes av staden för att hastighetssäkra korsningarna.

Gång- och cykeltrafiken är dock inte separerade från varandra, något som hade kunnat öka trafiksäkerheten och tryggheten ytterligare.

För kollektivtrafiktrafikanter har åtgärderna inneburit en högre trafiksäkerhet till och från hållplatserna.

### **Tidplan**

Tidplanen har följts enligt genomförandebeslutet.

### **Ekonomi**

I genomförandebeslutet från 2014 avsattes 6,5 mnkr för projektet och i avtalet mellan kommunerna framgick att Stockholms stad skulle stå för 90 % av utgifterna medan Nacka kommun stod för resterande 10 %. Projektet beviljades också statlig medfinansiering om 50 % från Trafikverket. Nacka kommun stod för upphandling, projektering och genomförande.

Den slutliga investeringsutgiften för projektet hamnade på knappt 7,0 mnkr. Investeringsbidrag från Nacka och statlig medfinansiering uppgick till drygt 4,0 mnkr. Stadens del uppgick till 2,9 mnkr.



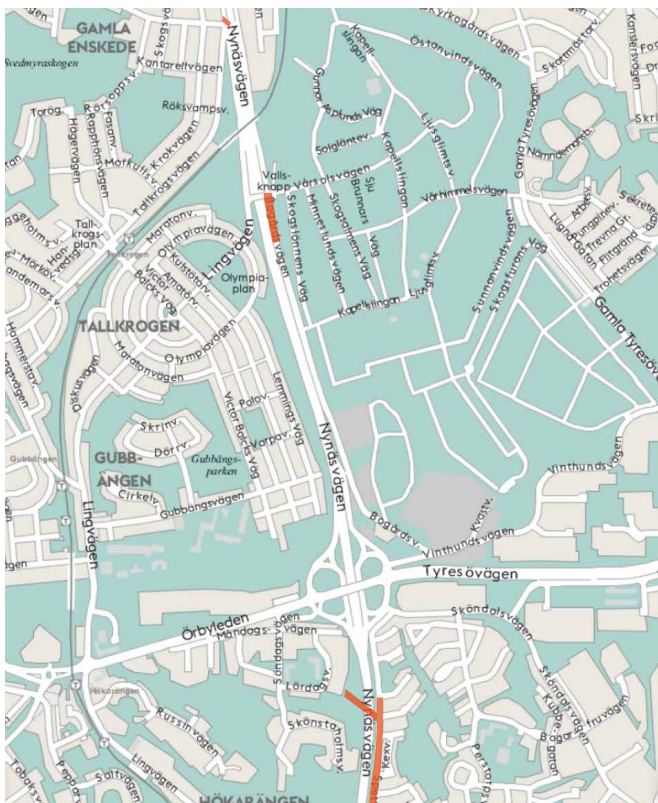
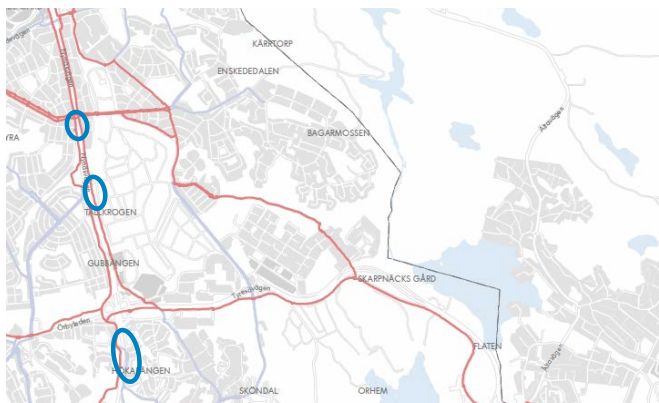
## Farstastråket

### Punktåtgärder utmed Nynäsvägen

Cykelstråket mellan Farsta och Stockholms innerstad är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Tre olika åtgärder planeras att genomföras utmed stråket:

Spettekaksvägen smalnas av till ett körfält förbi gång- respektive cykelbanan för att göra anslutningen säkrare. Även anslutningen från befintlig gång- och cykeltunnel görs rak för att förbättra sikten och minska antalet kurvor.

### Cykel- och gångbanan utmed Bogårdsvägen



Cykelpassage vid Tallkrogsvägen efter ombyggnad.

breddas och anpassas till korsningen med Lingvägen. Sträckan som åtgärdas är ca 150 meter, inklusive en saknad länk.

Befintlig cykelpassage vid Tallkrogsvägen breddas och hastighetssäkras genom att den höjs upp. Väjningsplikt införs för fordon som korsar cykelpassagen.

### Tidplan

Bogårdsvägen påbörjades under 2018 och resterande arbeten genomförs under 2019.

### Ekonomi

Projektet är budgeterat till 3,0 mnkr.

# Flatenvägen

En ny dubbelriktad cykelbana har anlagts längs Flatenvägens södra sida på en sträcka som idag är en saknad länk i cykelnätet.

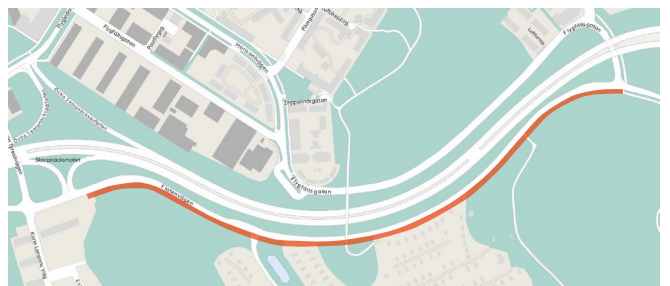
Flatenvägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Projektet har genomförts som en totalentreprenad.

## Fakta om gatan

Den aktuella sträckan kopplar i väster till befintlig cykelbana som byggdes i samband med exploatering vid korsningen med Gamla Tyresövägen och ansluter österut till en äldre cykelbana som leder mot Flatenbadet. Flatenvägen trafikeras med buss i linjetrafik. På sträckan uppgår cykelpassagera till ca 1000 per dygn.

## Innan ombyggnad

Flatenvägen hade en körbana för biltrafik som var ca 8,0 meter bred med två körfält, ett i vardera riktningen. På den södra sidan fanns en gångbana som var ca 1,6 meter bred. Sträckan saknade cykelbana



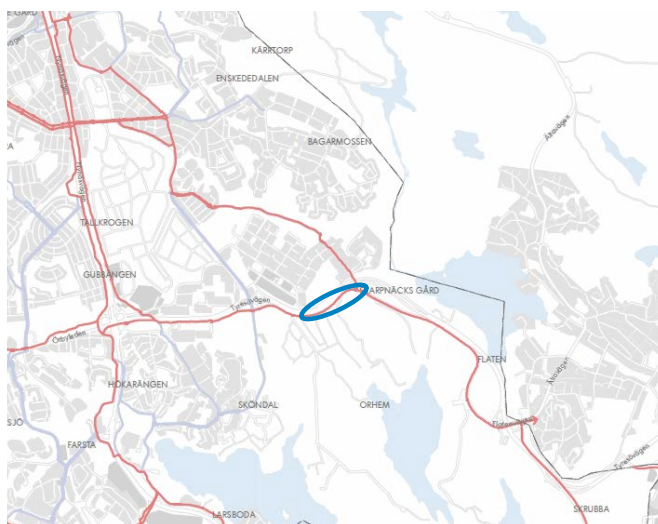
och cykling skedde i blandtrafik.

## Efter ombyggnad

En ny gång- och cykelbana har anlagts på en sträcka av ca 1,1 km längs med Flatenvägen mellan korsningen Sandåkravägen och Flygfältsgatan. Den nya bredden planeras till 5,4 meter och en körbanebredd på 6,5 meter. Utmed hela sträckan kommer ny belysning anläggas. Vid Flygfältsgatan hastighetssäkras passagera över Flatenvägen.

## Konsekvenser och effekter

Genom de nya breda cykelbanorna möjliggörs sä-



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Faktaruta

<b>Pendlingsstråk</b>	
<b>Regionalt cykelstråk</b>	
<b>Ny cykelinfrastruktur:</b>	<b>1,1 km</b>
<b>Beräknad investeringsutgift:</b>	<b>30,0 mnkr</b>
<b>Kostnad per meter cykelbana:</b>	<b>27 273 kr/m</b>
<b>Genomförandebeslut</b>	<b>2017-11-23</b>
<b>Färdigställt</b>	<b>juni 2018</b>

ker cykling till Flatenbadet, liksom arbetspendling och annan vardagscykling mellan Nacka, Tyresö och Stockholm.

På en del av sträckan har intrång i ett kommunalt naturreservat behövts göras för att möjliggöra cykelbanan.

### **Tidplan**

Projektet startades i september 2018 och har färdigställt sommaren 2019.

### **Ekonomi**

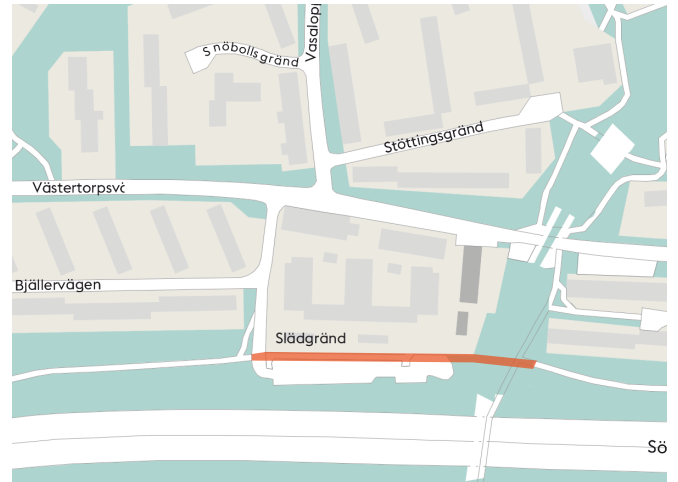
Den beräknade investeringsutgiften är ca 30,0 mnkr.



Flatenvägen innan ombyggnad.



Flatenvägen efter ombyggnad.



T v: Befintlig cykelbana. Tunneln planeras rakt fram i bild, under tunnelbanespåret. Cyklister hänvisas idag till höger via Västertorp.

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Fruängsbanan

En ny gång- och cykeltunnel planeras genom tunnelbanans banvall för att öka trafiksäkerheten och förkorta restiden utmed Skärholmsstråket.

Cykelstråket längs Södertäljevägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen.

E4:an Södertäljevägen. Antalet cykelpassager uppgår till 1 500 per dygn under sommaren.

### Fakta om gatan

I höjd med Västertorps tunnelbanestation saknas en cykellänk i pendlingsstråket som löper utmed

### Innan ombyggnad

Idag leds cykeltrafiken ut på Västertorpsvägen i blandtrafik på en sträcka om drygt 100 meter. På sträckan behöver cyklister göra fyra 90-graders-



### Faktaruta

**Pendlingsstråk**

**Regionalt cykelstråk**

**Ny cykelinfrastruktur:**

**0,2 km**

**Beräknad investeringsutgift:**

**20,0 mnkr**

**Kostnad per meter cykelbana:**

**100 000 kr/m**

**Inriktningsbeslut**

**2016-06-16**

**Genomförandebeslut**

**2017-06-17**



svängar för att fortsätta på Skärholmsstråket utmed E4:an Södertäljevägen.

### Efter ombyggnad

En gång- och cykeltunnel byggs genom tunnelbanans banvall för att öka trafiksäkerheten och förkorta restiden utmed pendlingsstråket. Förslaget innebär en tunnel på ca 20 meter med 5,0 meters bredd samt ytterligare anslutande gång- och cykelbana om 150 meter.

### Tidplan

Möjligt genomförande beräknas till tidigast 2021. Samordning med trafikförvaltningen är nödvändig då genomförande innebär en tidsbegränsad avstängning av tunnelbanetraffiken

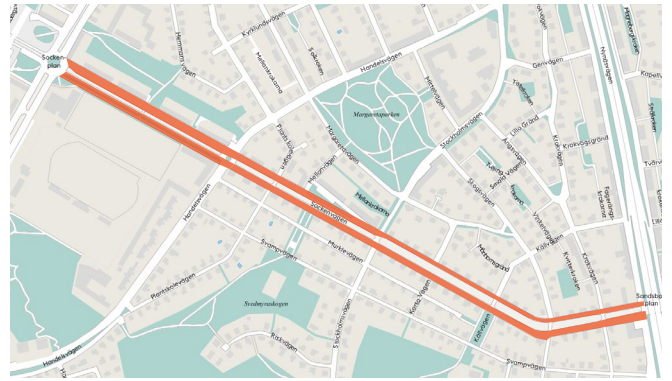
### Ekonomi

Investeringsutgiften i genomförandebeslutet för projektet beräknas till 20,0 mnkr.

I projektet har en samhällsekonomisk kalkyl tagits fram med anledning av att tunnelbanan behöver stängas av. Kalkylen har tre olika scenarier, bas, pessimistiskt och optimistiskt med olika parametrar för bl a antal gående, cyklister, kostnadsökningar för ersättningstrafik och investeringskostnader. I samtliga tre alternativ tyder resultaten på att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. De största nyttoposterna är minskad restid och minskat antal olyckor.



Befintlig sträckning av cykelstråket i lila, planerad sträckning i blått och provisorisk gångbrygga i rött.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Sockenvägen (Sockenplan - Nynäsvägen)

Ny och breddad cykelinfrastruktur utreds längs Sockenvägen mellan Sockenplan och Nynäsvägen.

Sockenvägen är utpekad som pendlingsstråk i stadens cykelplan och ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen som utgör en viktig tvärförbindelse i Söderort. Sträckan mellan Sockenplan och Nynäsvägen är idag till stora delar en saknad länk och syftet är att knyta ihop cykelinfrastrukturen, men även att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten längs med hela Sockenvägen.

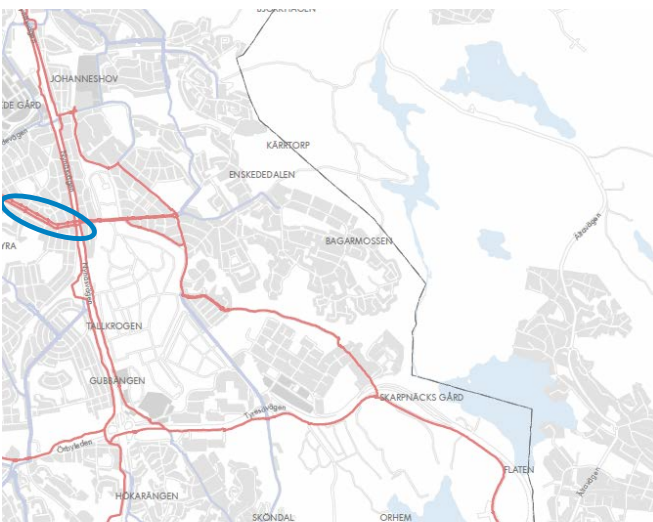
### Fakta om gatan

Mellan Nynäsvägen och Handelsvägen är Sockenvägen 33–34 meter bred. I mitten av sektionen

finns en grönyta med två trädrader och en körbana på vardera sidan. Angöring finns på vissa sträckor längs med den ena körbanan och på andra sträckor på bägge sidor.

Mellan Handelsvägen och Enskedevägen är gatusektionen något bredare på 35–39 meter. Sektionen har en grönyta i mitten, trädrad på vardera sidan om gatan samt en gemensam gång- och cykelbana.

Den aktuella sträckan av Sockenvägen har en skyltad hastighet av 30 km/h. Gatan är reglerad med genomfartsförbud. Trafikflödet uppmättes 2011 till



### Faktaruta

Pendlingsstråk

Regionalt cykelstråk

Inriktningsbeslut

Genomförandebeslut

2014-02-06

2015-12-10

ca 3 500 motorfordon per dygn, ca 1 000 cyklister/dygn. Sträckan trafikeras av buss.

### **Innan ombyggnad**

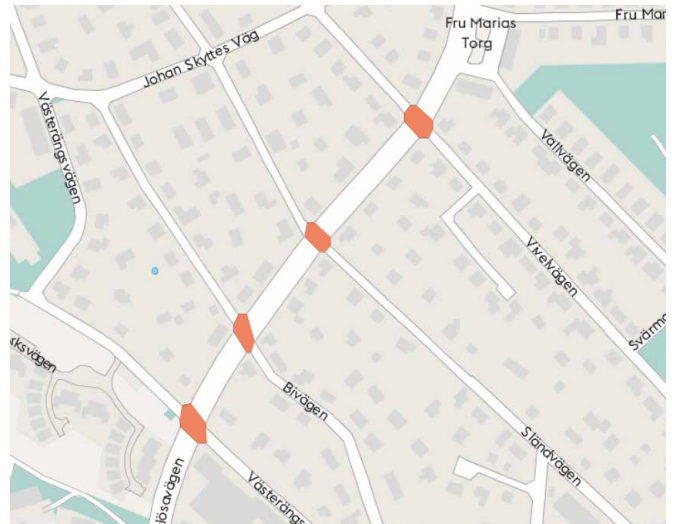
På Sockenvägen saknas det till stor del cykelinfrastruktur. Cykling sker i blandtrafik förutom mellan Handelsvägen och Enskedevägen där det finns en smal gemensam gång- och cykelbana på vardera sidan.

### **Tidplan**

Detaljprojekteringen har identifierat ett antal faktorer i området som påverkar genomförbarheten, och tidplanen har därför skjutits framåt. Ett kompletterande utredningsarbete avseende geotekniska frågor har inletts, liksom vidare utredning av möjliga lösningar för ny cykelinfrastruktur på sträckan.

### **Ekonomi**

Investeringen kalkylerades om till genomförandebeslut och omfattade då 42,0 mnkr.



## Svartlösavägen

Punktåtgärder i korsningar.

Fyra korsningar byggs om på Svartlösavägen. Målet är att förbättra framkomligheten och trafik-säkerheten på pendlingsstråket genom att anlägga genomgående gång- och cykelbanor på båda sidorna i korsningarna med Västerängsvägen, Bivägen, Sländvägen och Vivelvägen.

### Tidplan

Entreprenad pågår under 2018–2019.

### Ekonomi

Projektet är budgeterat till 5,0 mnkr.

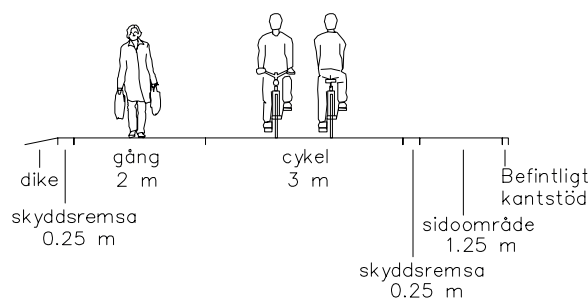


Pågående arbeten utmed Svartlösavägen i augusti 2019.



# Örbyleden

Breddning och nyanläggning av gång- och cykelstråket utmed Örbyleden planeras i samband med utveckling av idrottsmöjligheter på Gubbängsfältet. Projektet utförs i en viktig punkt där flera cykelstråk möts.

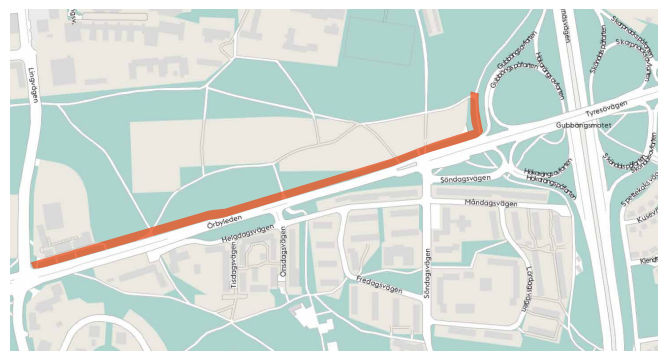


Föreslagen sektion utmed Örbyleden.

Cykelbanan längs Örbyleden är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och del av ett regionalt stråk i regionens cykelplan. I samband med utveckling av idrottsmöjligheter på Gubbängsfältet lades en korridor för gång, cykel och kollektivtrafikkörfält längs med Örbyleden in i den nya detaljplanen. Målet är att skapa ett gent cykelstråk som kopplar samman stråken från Tyresö och de tvärgående stråken längs Nynäsvägen. Projektet innebär breddning och nyanläggning av gång- och cykelbanan längs med Örbyleden mellan Lingvägen och Nynäsvägen.

## Fakta om sträckan

Stråkets centrala placering i söderort gör att det tillsammans med Gubbängsmotet och anslutande cykelvägar är ett viktigt nav där flera pendlingsstråk möts.

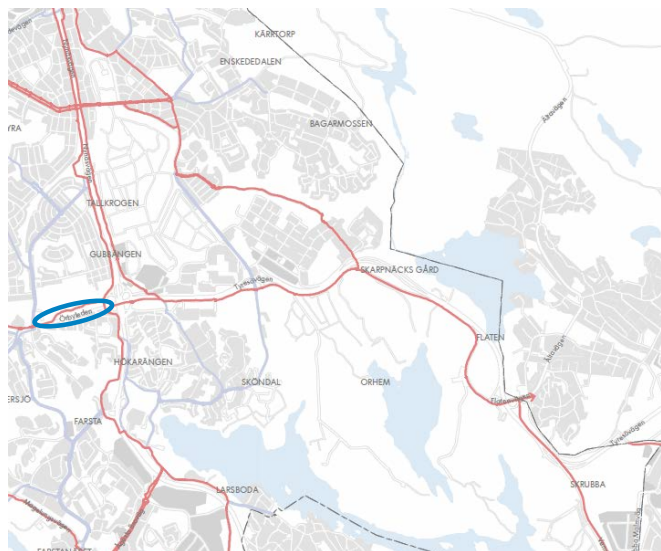


## Innan ombyggnad

Cykelbanan är smal med en låg standard på beläggningen med vattensamlingar och sättningsskador som resultat. Tidvis uppstår konflikter mellan cykeltrafik och gående som nyttjar Gubbängsfältet för rekreation.

## Efter ombyggnad

En ny dubbelriktad cykelbana byggs i en gen sträckning mellan Lingvägen och Nynäsvägen. Bredden för gång och cykel beräknas bli ca 5,0 meter. Den



## Faktaruta

Pendlingsstråk

Regionalt cykelstråk

Ny cykelinfrastruktur:

0,7 km

Beräknad investeringsutgift:

24,0 mnkr

Inriktningsbeslut

2016-06-16

Genomförandebeslut

2017-11-23

befintliga gångtunneln under Örbyleden förlängs och upprustas.

För att förbättra tillgängligheten föreslås att anslutande gångvägar beläggs med plattor och ett signalreglerat övergångsställe över Örbyleden kompletteras med cykelpassage.

### **Konsekvenser och effekter**

Ett antal träd behöver fällas, vilket i mindre omfattning bedöms påverka skogsdungarna i fältets södra del.

### **Tidplan**

Planerad byggstart under våren 2020.

### **Ekonomi**

I inriktningsbeslutet beräknades investerings-utgiften till 16,0 mnkr. I genomförandebeslutet uppgår utgiften till 24,0 mnkr. Orsakerna till de nya beräkningarna är anpassningar vid befintlig gång- och cykeltunnel under Örbyleden, invid Söderledskyrkan samt markförhållandena.



Befintlig smal cykelbana.



## Sandåkravägen

Befintlig dubbelriktad cykellösning söder om Sandåkravägen uppgraderas till cykelplanens rekommenderade mått för pendlingsstråk.

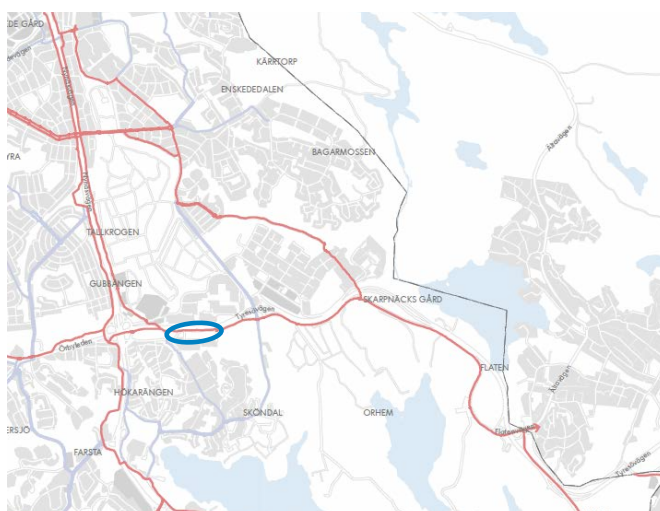
Utredningen för projektet startades under 2018 och i juni 2019 fattades ett inriktningsbeslut för Sandåkravägen, som är utpekad som pendlingsstråk och en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Sträckan utgör en sammanbindande länk för cyklister mellan Tyresö och de södra delarna av Stockholm, samt vidare in mot City men även för cykling till och från Flatenbadet.

Utmed sträckan byggs samtidigt Sandåkraskolan om för att rymma fler elever, och bussbytespunkten för kollektivtrafik norr om Sandåkravägen ska också byggas om av Trafikverket.

### Fakta om gatan

Sandåkravägen sträcker sig mellan Karin Larssons väg och Sköndalsvägen. Utmed sträckan färdas uppskattningsvis ca 1 000 cyklister/dygn och ca 3000 motorfordon/dygn. Vägbredden varierar mellan 8,0 - 9,0 meter och har en hastighetsbegränsning på 50 km/h undantaget vid skolan där 30 km/h råder. På sträckan mellan Karin Larssons väg och Maria Röhl's väg finns det en tidigare utbyggd dub-

<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------



### Faktaruta

**Pendlingsstråk**  
**Regionalt cykelstråk**  
**Inriktningsbeslut:**  
**Genomförandebeslut:**

**2019-06-13**  
**planeras**  
**under 2019**

belägrad cykelbana på södra sidan av vägen. Gång- och cykelbanan på denna del är 5,0 meter bred. Resterande sträcka av Sandåkravägen är antingen blandtrafik eller har cykellösningar som inte uppfyller måtten för pendlingsstråk.

### **Innan ombyggnad**

Från Maria Röhl's väg och 250 meter västerut till Pepparkaksgränd är gång- och cykelbanan smal och saknar separering mellan gående och cyklister. Efter Pepparkaksgränd upphör cykelbanan och cykling sker i blandtrafik de återstående 500 meterna till Sköndalsvägen.

I höjd med Pepparkaksgränd norr om Sandåkravägen finns en gångtunnel som används av skolbarn till Sandåkraskolan. Denna kommer breddas för att även inrymma cykeltrafik. Hållplatsens norra läge på Sandåkravägen måste därför justeras i läge. Båda åtgärderna ingår i Trafikverkets bussbytesprojekt.

### **Tidplan**

Genomförandebeslut förväntas under hösten 2019. Planerad byggstart är hösten 2020 och färdigställande hösten 2021.

### **Ekonomi**

Investeringsutgiften beräknas till ca 18,0 mnkr.



Befintlig situation vid Sandåkraskolan där cykling sker i körbanan.



# Tallkrogens bollplan

En genare sträckning av pendlingsstråket förbi Tallkrogens bollplan har studerats.

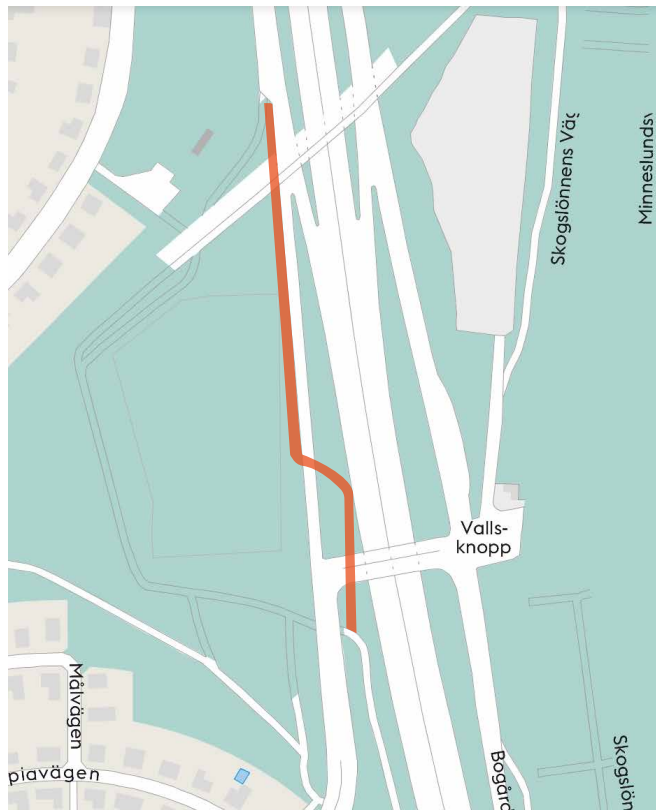
Sträckan förbi Tallkrogens bollplan är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Genomförandet förutsätter ett byte av markanvändningen mellan gång- och cykelbanan och idrottsmark.

## Innan ombyggnad

Gång- och cykelstråket är varken gent eller separat. Fotgängare och cyklister samsas på gemensam yta med en bredd på ca 3,0 meter som sträcker sig i en båge runt bollplanen.

## Tidplan och ekonomi

Frågan om hur området för idrottsändamål avses användas behöver klargöras. Tidplan för och beslut om detta ligger hos andra förvaltningar i staden, och cykelprojektet är under tiden vilande. Investeringsutgiften uppgick till 25,0 mnkr i inriktningsbeslutet.



Befintlig gång- och cykelväg runt Tallkrogens bollplan.



<b>U</b> Utredning	<b>IB</b> Inriktningsbeslut	<b>GB</b> Genomförandebeslut	<b>E</b> Entreprenadskede	<b>F</b> Färdigställt
-----------------------	--------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--------------------------

## Faktaruta

Pendlingsstråk

Regionalt cykelstråk

Inriktningsbeslut:

2015-08-20

# Påbörjade utredningar

Under åren 2012- 2018 har ett antal utredningar påbörjats men ännu inte lett till beslut. Projekten har kommit olika långt i utredningsprocessen men omfattning och vilken typ av åtgärder är ännu inte fastställda. Projektet Gamla Stan till Tegelbacken

och Södra Götgatan har under 2017 fått utredningsbeslut vilket innebär att kontoret går vidare med en mer omfattande utredning.

Nedan beskrivs kortfattat påbörjade utredningar, de flesta i innerstaden som illustreras i Figur 1.



Pågående utredningar i innerstaden.

1. Engelbrektsgatan
2. Folkungagatan till Slussen
3. Gamla stan till Tegelbacken
4. Nybroplan
5. Skanstullsbron (östra sidan)
6. Skeppsbron
7. Surbrunnsgatan
8. Sveavägen
9. Södra Götgatan

## Innerstaden

### Engelbrektsgatan

Inom ramen för paraplyprojektet Nybroplan – Valhallavägen utreds möjligheten att skapa en separerad cykellösning längs huvudstråket på Engelbrektsgatan mellan Valhallavägen och Birger Jarlsgatan. Inriktningen är att sträva efter enklare och billigare åtgärder, men med standard enligt cykelplanens rekommendationer.

### Folkungagatan till Slussen

Utredning av möjligheten att förbättra framkomligheten för cyklister i relationen mellan Folkungagatan och Slussen, med hänsyn till såväl cyklisters som gåendes framkomlighet och säkerhet. Budgetuppslag gavs 2017 om att utreda permanent alternativ sträckning för cykelstråket förbi Götgatsbacken.

### Gamla Stan till Tegelbacken

Utredning av en cykelbro mellan Gamla Stan och Tegelbacken med utgångspunkt i två budgetuppslag av kommunfullmäktige 2016 och 2017. Olika alternativa utformningar till en cykelkoppling mellan Gamla Stan och Tegelbacken utreds med utgångspunkterna att restiden för cykel inte ska bli längre än idag, kulturvärdena ska bevaras och att det ska vara möjligt för att cykla om.

Utredningsarbetet redovisades till trafiknämnden 2017-06-15. Utredningsbeslutet som fattades vid sammanträdet innebär att det fortsatta arbetet sker i två delar. En breddning av kajen utmed Riddarholmskanalen utreds, med planerat inriktningsbeslut under 2020. Vidare utreds alternativet med pontonbro intill Centralbron väster om Strömsborg vidare, parallellt med alternativet med breddad cykelbana på Vasabron. Sträckan kan anses ingå i paraplyprojektet Gullmarsplan – Tegelbacken – Odenplan.

### Nybroplan

Utredning pågår av förbättringar för cyklister och fotgängare vid Nybroplan. Cykelpassager och övergångsställen rätas ut och styrningen av trafiksignaler ses över. Ytorna i närheten av passager ses över i syfte att förenkla samspelet mellan gående och cyklande. Cykelbanan på norra sidan av Raoul Wallenbergs Torg breddas och flyttas något för att

skapa bättre plats för gående och cyklande. Möjligheten att förtydliga gångstråket mellan Norrmalmstorg och Nybroplan genom Berzelii Park studeras.

### Skanstullsbron (östra sidan)

Gång- och cykelbanan på den västra sidan breddades under 2014 genom att ett körfält togs i anspråk. Breddning av den östra sidan utreds vidare. Eventuella åtgärder eller försök på sträckan kan behöva samordnas med tidplanen för projekt Södra Götgatan.

### Skeppsbron

I stadens budget för 2019 fick trafiknämnden tillsammans med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB i uppdrag att utreda förutsättningar för Skeppsbron med bättre vistelseytor, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet.

### Surbrunnsgatan

Utredning pågår av förslag till utformning av Surbrunnsgatan som cykelgata. Huvudstråk i cykelplanen.

### Sveavägen

Trafiknämnden fick 2018 ett budgetuppslag att utreda förutsättningar för bättre möjlighet till cykling på Sveavägen, med utgångspunkt från exemplet pilotprojektet på Götgatan med snabba åtgärder för hög kapacitet.

### Södra Götgatan

Region Stockholm trafikkörvaltning kommer behöva byta tunnelbanans tätskikt inom en relativt nära framtid. I samband med tätskiktsbytet planerar kontoret för att rusta upp Götgatan från fasad till fasad och samtidigt ändra gatans disposition permanent.

Ett utredningsbeslut fattades av trafiknämnden 2016-06-15 om att fortsätta utreda förutsättningarna för en ny utformning av Södra Götgatan. Kontoret samarbetar nära med trafikförvaltningen med förhoppningen att kunna genomföra projektet som ett samverkansprojekt. Under 2019 räknar kontoret med att kunna ge underlag till ett inriktningsbeslut. Arbetet beräknas kunna starta tidigast 2022.

## **Söderort**

### **Sockenvägen (Sockenplan – Älvkällevägen)**

Utredning av möjliga åtgärder för bättre och sammanhängande cykellösningar på pendlingsstråket. Sträckan kopplar ihop nyligen breddad gång- och cykelbana längs Sockenvägen västerut och pågående cykelprojekt österut mot Nynäsvägen.

### **Västberga allé**

Utredning av åtgärder på huvud- och pendlingsstråket som syftar till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister längs Västberga allé som idag till stor del är en saknad länk i cykelnätet.

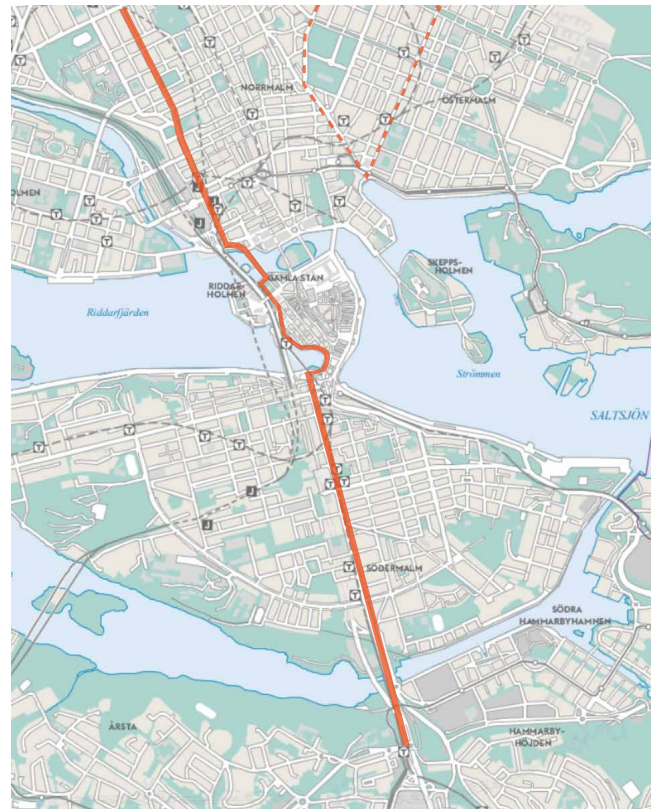
# Paraplyprojekt

Två projekt kan beskrivas som paraplyprojekt med uppdrag att utreda längre sträckor eller bredare korridorer: Gullmarsplan – Tegelbacken – Odenplan samt kopplingen mellan två strategiska platser: Nybroplan – Valhallavägen. Utredningar har gjorts inom respektive projekt, men där delsträckor i olika omfattning har brutits ut och blivit egna projekt.

I stadens budget 2015 gavs uppdraget att göra en översyn av Gullmarsplan – Tegelbacken – Odenplan. En nulägesanalys och olycksinventering har gjorts för sträckan och följande individuella projekt har antingen skapats utifrån uppdraget eller kan beskrivas som en del av det strategiska stråket som översynen omfattar:

- Skanstullsbron
- Götgatan (pilotprojekt)
- Södra Götgatan
- Gamla Stan till Tegelbacken
- Vasagatan
- Upplandsgatan (utredning startade 2019)

I planeringen inför inriktningsbeslut 4 år 2016 påbörjades en utredning av en bredare korridor genom Östermalm mellan Valhallavägen och Stureplan-Nybroplan. Flera tänkbara cykelstråk utreds där huvudstråket längs Engelbrektsgatan hittills har blivit ett eget projekt.



Paraplyprojekten Gullmarsplan – Tegelbacken – Odenplan samt Nybroplan – Valhallavägen.

## Övriga cykelåtgärder

Under perioden 2012–2018 har ett antal åtgärder genomförts eller planerats på pendlingsnätet för cykel men av olika skäl inte bokförts inom ramen för cykelmiljarden. I det här avsnittet beskrivs kortfattat några av dessa.

### Södra Fiskartorpsvägen

Södra Fiskartorpsvägen utgör ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. På sträckan anlades en ny cykelbana, till stor del friliggande, mellan Uggleviksvägen och Träskportsvägen. Projektet genomfördes under 2013–2014. Inom ramen för projekt Norra Djurgårdsstaden anlades 2019 en anslutning norrut till Bobergsgatan, som bidrog till ett sammanhängande cykelstråk mellan Norra Djurgårdsstaden och Valhallavägen.



Södra Fiskartorpsvägen efter genomförande.

### Albano Roslagsvägen

Roslagsvägen är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Det är även en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen.

Detaljplanarbetet för Albanoområdet innebar att endast en ca 2 meter bred gång- och cykelbana kommer att återstå på gatemark norr om Greta Arwidssons väg efter genomförd plan. Söder om Greta Arwidssons väg hamnar befintlig gång- och cykelbana helt på kvartersmark. Strax intill körbanan finns en ca 4,5 meter bred slänt utanför fastighetsgränsen.

Akademiska Hus har gett staden rätt till att utan



Roslagsvägen norrut vid pågående utbyggnad av Albano

ersättning få anlägga och nyttja en gång- och cykelbana på kvartersmark längs Roslagsvägen. Trafikkontoret har utrett ett antal alternativ till att möjliggöra en bredare gång- och cykelbana, och fattade inriktningsbeslut om detta 2016-11-10, och planerar för ett genomförandebeslut tidigast 2020.

### Strandvägen längs Nobelparken

Strandvägen är ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Sträckan mellan Oxenstiernsgatan till Strandvägens allés östra ände byggdes om i samband med återställande efter ledningsarbete. Lokal avsmalning har gjorts vid en del där sektionen är ”klämd” mellan hushörn på västra sidan och Nationalstadsparken. Cykelbanans bredd har ökat från 2 m till 3,25 meter (2,5 m vid avsmalning). Även gångbanan har breddats.



## Inledda men ännu inte genomförda projekt

Några projekt har ingått i något av de fyra inriktningsbesluten 2013-2016, börjat utredas men av olika anledningar inte genomförts. Utredningarna är avslutade, vilande eller har kommit att ingå i andra uppdrag. Flera av sträckorna kan dock komma att utredas på nytt och ingå i framtida investeringsprojekt.

### Gamla Bromstensvägen

Gamla Bromstensvägen och Bällstavägen till Ulvsundavägen är en viktig länk ur ett lokalt och regionalt cykelperspektiv. En stor del av all cykeltrafik från Spånga, södra Järvafältet och Järfälla in mot innerstaden, Bromma och Sundbyberg kanaliseras till Gamla Bromstensvägen mot Ulvsundavägen.

Utmed Gamla Bromstensvägen saknas cykelinfrastruktur på stora delar av sträckan. Vägen har hastighetsbegränsningen 30 km/h och tillåter inte genomfart. Inriktningsbeslut fattades 2014 om cykelåtgärder. Markförhållanden i området krävde dock omfattande geotekniska undersökningar för att avgöra förutsättningarna för åtgärder. Projektet är för närvarande vilande.

### Hägerstensvägen

Hägerstensvägen är ett pendlingsstråk i cykelplanen. På Hägerstensvägen mellan Slättgårdsvägen och Mälardalshöjdvägen finns ingen cykelbana utan cykling sker i blandtrafik. Inriktningsbeslut fattades 2013, och programutredning inleddes för att studera några alternativa lösningar, både längs gatan och det parallella gamla spårområdet i parkmark. Utredningen avslutades då godtagbara lösningar inte var möjliga att åstadkomma inom ramen för projektet. Bland annat nåddes inte samsyn med stadsdelsförvaltningen om möjliga lösningar längs spårområdet.

### Odengatan (Odenplan-Valhallavägen)

Under 2013 genomfördes åtgärder för att förbättra framkomligheten på stomlinje 4. I samband med detta anlades cykelfält längs med Odengatan från Odenplan till Valhallavägen. Parallellt startade en utredning för genomgående cykelinfrastruktur och eventuell breddning. Inriktningsbeslut fattades

2014-02-06. Hösten 2019 är utredningen vilande.

### Skeppsbron

Förslag på nya och förbättrade cykellösningar på Skeppsbron har utretts. I stadens budget för 2019 fick trafiknämnden tillsammans med Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB i uppdrag att utreda förutsättningar för Skeppsbron med bättre vistelsezoner, levande stadsliv och tillgängliggörande av vattnet. *Se påbörjade utredningar.*

### Värmdövägen vid Danviksklippan

På Värmdövägen precis intill Danviksbron finns ett mycket trångt snitt för gående och cyklande, där cykel- och gångbanan har klämts in mellan berget och en bropelare. Stråket är vältrafikerat med cyklister från Nacka, Värmdö, Tyresö och Hammarby Sjöstad. Inriktningsbeslut fattades 2014 för åtgärder syftande till att bredda upp för gående och cyklister genom att spränga bort delar av berget. Utredningen avbröts då godtagbara lösningar inte var möjliga att åstadkomma inom ramen för projektet.

### Årstabron till Årstaberget

Sträckan är utpekad som pendlingsstråk i cykelplanen. Inriktningsbeslut fattades 2013 om åtgärder för bättre koppling från Årstabrons södra fäste och sydöst mot Årstaberget och exploateringsområde Årstafältet. Objektet utreddes inte vidare då samordning behövde ske med exploateringsprojekt i området.

Olika alternativa förslag på åtgärder kommer att studeras vidare med start 2020, och vid behov samordnas med cykelåtgärder som genomförs av exploateringskontoret på Årstafältet.

# Cykelparkering



## Inledning

Stockholm har som mål att öka andelen cykeltrafik genom att göra det enklare och säkrare att cykla. I takt med att fler cyklar ökar även behovet av cykelparkering. En viktig del av en god cykelinfrastruktur är ett bra utbud av säkra cykelparkeringar. Behovet är som störst i innerstaden samt vid lokala centrum och kollektivtrafikknutpunkter i ytterstaden.

När det inte finns en ordnad och tillgänglig plats att parkera ställs cyklar på andra platser, som på gångbanor och torg. Ibland parkeras cyklar på olämpliga platser och hindrar framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter samt försvårar för renhållning och underhåll. Olämpligt parkerade cyklar kan även utgöra en fara för exempelvis personer med synnedsättning.

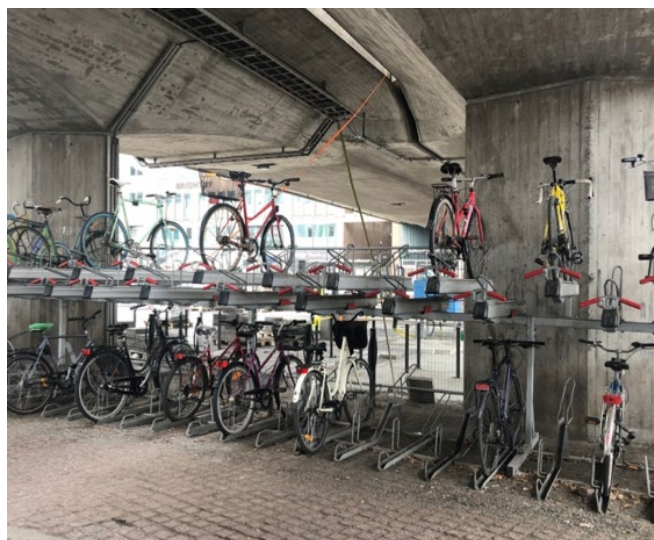
Cykelplanen anger en utbyggnadstakt om ca 500 cykelparkeringar per år. Behovet är dock så pass

stort att utbyggnadstakten varit mer ambitiös, nästan 3 000 cykelparkeringar per år mellan 2015 och 2018 och 2 000 planerade cykelparkeringar per år mellan 2019 och 2020. De cykelparkeringar som byggs ska möjliggöra fastlåsning i ramen.

## Typ av ställ

I Stockholms stads möbleringsprogram finns sex olika typer av pollare/cykelställ. Samtliga ställ är utformade för fastlåsning i ramen. Standardavståndet mellan pollarna är 90 cm, men det rekommenderas även att göra bredare platser för exempelvis lastcyklar.

Förutom vanliga pollare och cykelställ har två nya lösningar introducerats under perioden. ”Stockholmshagen” med plats för ca tio cyklar ersätter en parkeringsplats för bil och används exempelvis där ytor i möbleringszoner saknas. Tvåvåningsställ används exempelvis vid kollektivtrafikknutpunkter där behovet oftast är väldigt stort men ytorna begränsade. Totalt har ca 130 Stockholmshagar placerats ut på 70 platser med plats för sammanlagt runt 1300 cyklar. Tvåvåningsställ har placerats ut på fem platser med plats för drygt 400 cyklar.



Tvåvåningsställ

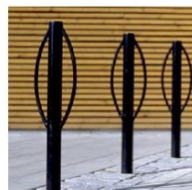


Det mest använda cykelstället är Urban som placerats ut på ca hälften av alla platser, följt av Stockholmshagen, Bågen och Delta.

Antal platser och parkeringsplatser per cykelställ.

Typ av cykelställ	Antal platser	Antal parkeringar
Cyklos Delta	39	1 182
Nifo Bågen	53	1 170
Smekab	1	40
Stockholmshagen	71	1 320
Tvåvåningsställ	5	424
Veksö Royal	10	160
Vestre City	8	262
Vestre Urban	239	5 871
Vestre Vroom	9	188
Mipos Stockholm	5	436
<b>Totalsumma</b>	<b>440</b>	<b>11 241</b>

# 1 Urban  
Vestre



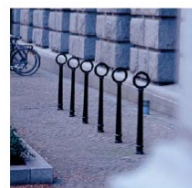
# 2 Bågen  
Lappset



# 3 Royal  
Veksø



# 4 City  
Vestre



# 5 Mipos  
City Miljö Möbler



# 6 Delta  
Cyklos



Olika typer av ställ från Stockholms möbleringsprogram.

## Ekonomi

Anläggning av en ny cykelparkeringsplats med antingen tvåvåningsställ, pollare eller med Stockholmshagen kostar mellan 5000 - 8000 kr per cykelplats. I vissa fall tas parkeringsplatser i anspråk vid uppförande av Stockholmshagen vilket medför ett intäktsbortfall.

Antal platser och parkeringsplatser per cykelställ.

Typ av cykelställ	Kostnad per plats
Tvåvåningsställ med vädskydd	ca 8 000 kr
Pollare av olika modeller	ca 5 000 kr
Stockholmshagen	ca 7 000 kr <sup>&lt;?&gt;</sup>

## Innerstaden

### City och Norrmalm

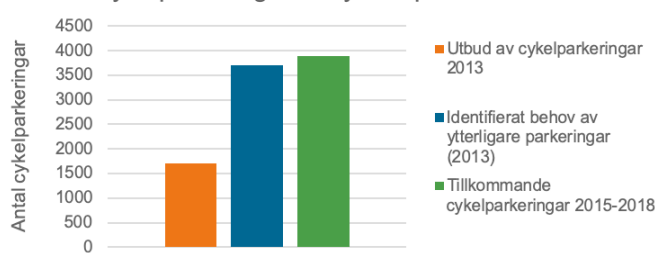
I rapporten Cykelparkering i Stockholm – inventering och behovsanalys från 2013 identifierades City och Norrmalm ha drygt 1 300 cykelparkeringsplatser, medan ca 2 800 cyklar var parkerade i området. Området var i behov av ytterligare ca 3 700 parkeringsplatser.

Under åren 2015–2018 byggdes ca 3 900 cykelparkeringar på totalt 144 olika platser, en procentuell ökning av parkeringar med ca 230 %. Behovet från 2013 är uppfyllt med knappt 200 cykelplatser i överskott. Framförallt användes modellen Vestre Urban som byggts på över hälften av alla platser, även många cykelhagar har uppförts.

### Kungsholmen

I rapporten från 2013 identifierades Kungsholmen ha ca 900 cykelparkeringsplatser, medan ca 1 400 cyklar var parkerade i området. Området var i behov av ytterligare ca 2 100 parkeringsplatser. Under åren 2015–2018 byggdes ca 1 600 cykelparkeringar, vilket är en procentuell ökning med ca 180 %. Det saknas fortfarande ca 500 parkeringar innan behovet från 2013 är uppfyllt.

Cykelparkeringar i City och på Norrmalm



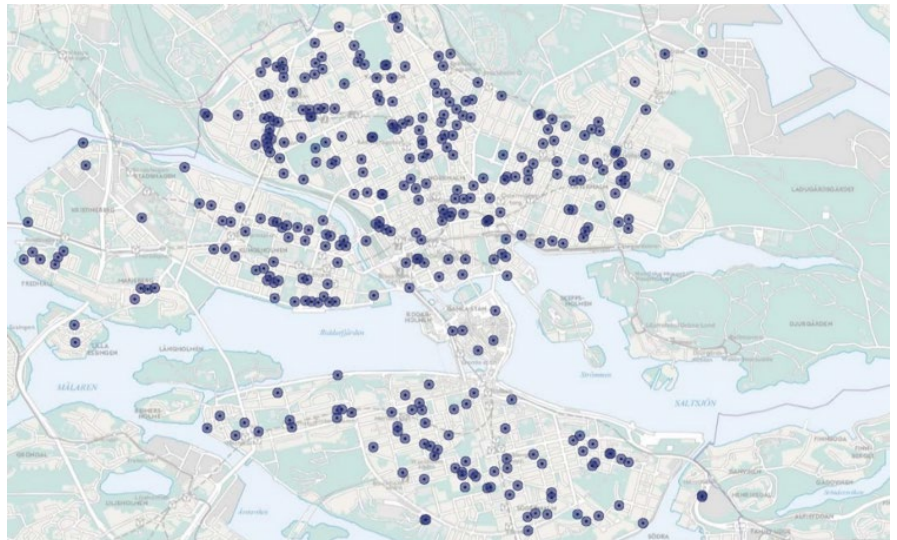
Cykelparkeringarna byggdes på totalt 70 olika platser. Framförallt användes modellen Vestre Urban, men även många cykelhagar och cykelställ av modellen Cyklos delta har uppförts.

### Östermalm

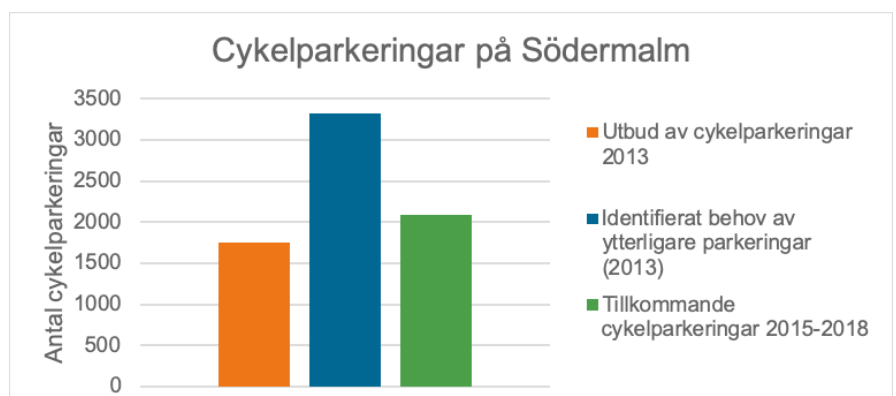
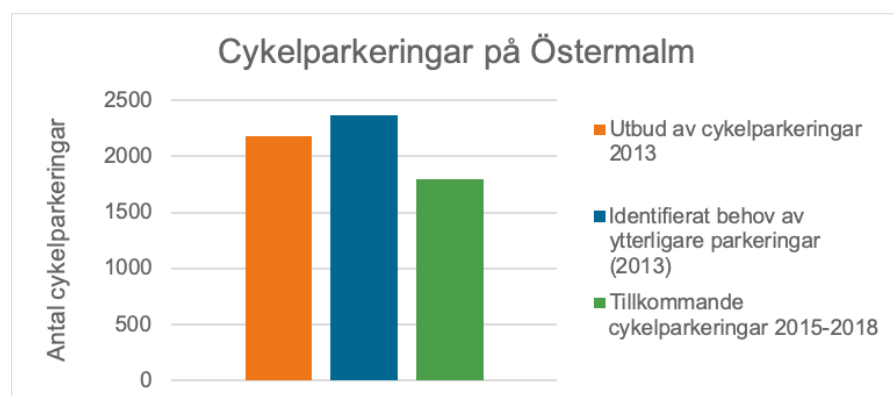
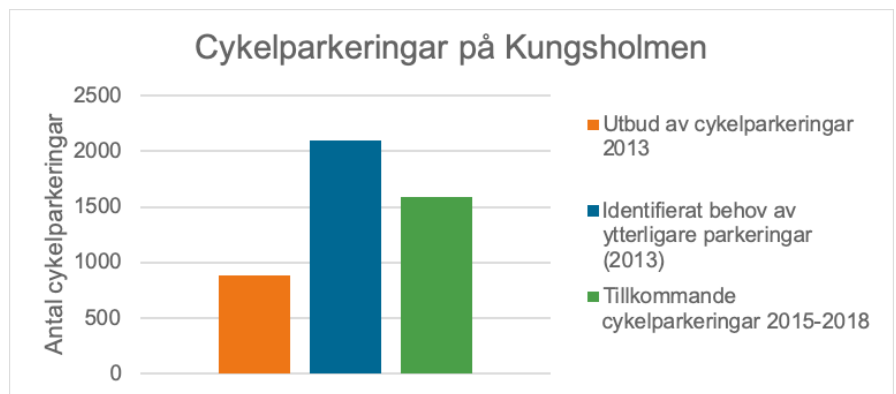
I rapporten från 2013 identifierades Östermalm ha ca 2 200 cykelparkeringsplatser, medan ca 2 800 cyklar var parkerade i området. Området var i behov av ytterligare ca 2 400 parkeringsplatser. Under åren 2015 – 2018 byggdes ca 1 800 cykelparkeringar på 70 platser, vilket är en procentuell ökning med ca 120 %. Det saknas fortfarande ca 550 parkeringar innan behovet från 2013 är uppfyllt.

### Södermalm

I rapporten från 2013 identifierades Södermalm ha ca 1 750 cykelparkeringsplatser, medan ca 2 950 cyklar var parkerade i området. Området var i behov av ytterligare ca 3 300 parkeringsplatser. Under åren 2015 – 2018 byggdes ca 2 100 cykel-parkeringar på totalt ca 87 olika platser, en ökning med ca 120 %. Det saknas fortfarande ca 1 200 parkeringsplatser innan behovet från 2013 är uppfyllt. Framförallt användes modellen Vestre Urban som byggts på över hälften av alla platser. Även många cykelhagar har uppförts.



Nyttillkomna parkeringar i innerstaden 2015-2018.



## Västerort

I rapporten från 2013 identifierades västerort ha ca 1150 cykelparkeringsplatser, medan ca 1200 cyklar var parkerade i området. Behovet bedömdes vara ytterligare ca 1000 parkeringsplatser. Under åren 2015–2018 byggdes ca 700 cykelparkeringar på 20 olika platser, en ökning av beståndet med ca 60 %. Det saknas fortfarande ca 300 parkeringar innan behovet från 2013 är uppfyllt. Framförallt användes modellen Nifo Bågen som byggts på över hälften av alla platser, även många tvåvåningsställ har uppförts.

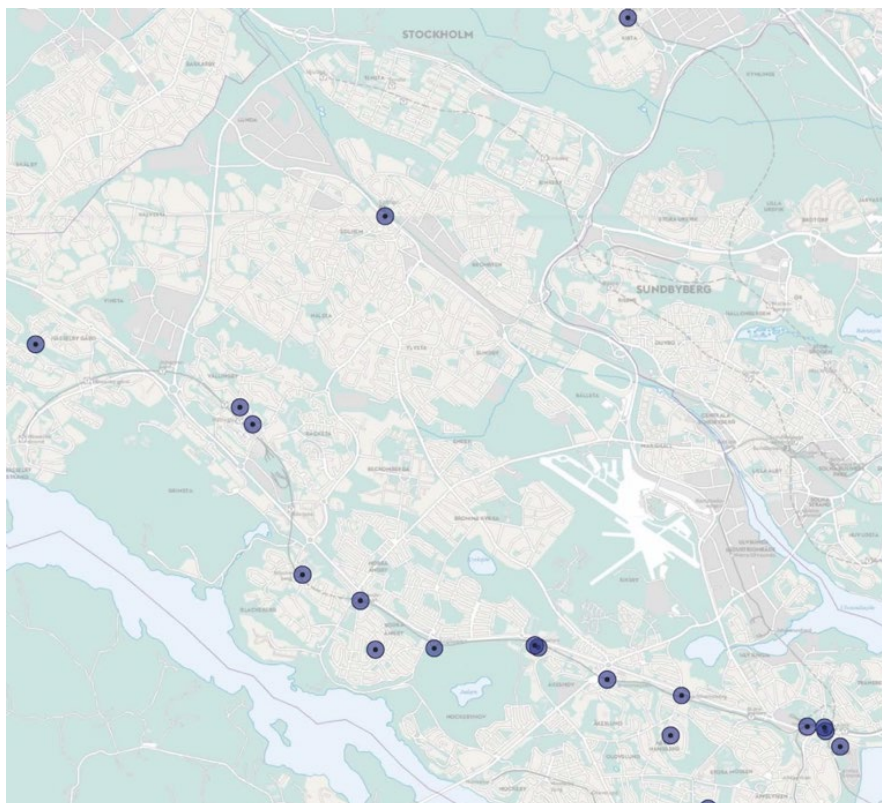
## Söderort

I rapporten från 2013 identifierades söderort ha ca 2 500 cykelparkeringsplatser, medan ca 2 600 cyklar var parkerade i området. Området var i behov av ytterligare ca 1 900 parkeringsplatser.

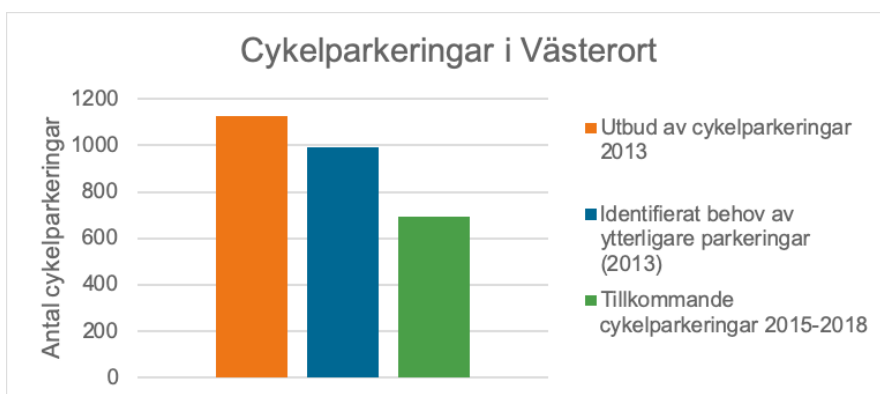
Under åren 2015 – 2018 byggdes ca 1 200 cykelparkeringar på ca 45 olika platser, vilket är en ökning av beståndet med ca 45 %. Det saknas fortfarande ca 700 parkeringar innan behovet från 2013 är uppfyllt. Framförallt användes modellen Nifo Bågen som byggts på över hälften av alla platser, men även många cykelställ av modellen Cyklos delta och Vestre Vroom har uppförts.

## Cykelparkering 2019-2020

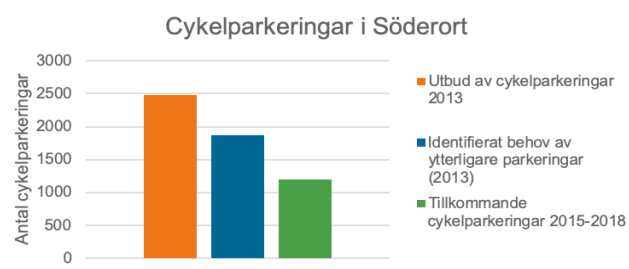
Behovet är fortfarande stort av cykelparkeringsplatser. Ett nytt inriktningsbeslut togs 2018 gällande investeringar i cykelparkering mellan 2019 och 2022 där



Nyttillkomna parkeringar i Västerort 2015-2018.



Nyttillkomna parkeringar i söderort 2015-2018.



det beslutades att fortsätta bygga ut beståndet med ca 1 000 cykelparkeringar per år. I genomförandebeslutet för 2019 angavs att 2 000 cykel-parkeringsplatser ska uppföras per år inom ramen för cykelplanen 2019–2020. Det innebär totalt 4 000 parkeringar. Därtill kommer en ny behovsanalys göras under 2019.

Förutom i möbleringszoner och på bilparkeringsplatser kommer pollare även uppföras på utbyggda ”öron” i korsningar och gångpassager.

Utgifterna för utbyggnaden av cykelparkeringar 2019–2020 bedöms uppgå till 28 mnkr.

### Slutsats

Med utgångspunkt i cykelplanen har staden har tagit fram en inventering och behovsanalys, samt byggt ut beståndet med ca 11 000 cykel-parkeringar mellan 2015 och 2018. Antalet cykelpar-

keringsplatser per år mellan 2015 och 2018 var nästan 3000, och därmed har cykelplanens mål om 500 nya parkeringar per år överträffats. Samtliga cykel-parkeringar är utformade så att fastlåsning i ramen är möjligt. Cykelparkeringar uppförs till stor del på platser som efterfrågats av medborgare.



## Cykelvägvisning

Även vägvisning är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Mellan 2014-2018 har cykelvägvisningen uppgraderats i hela staden till en utgift om 11 miljoner kronor. Ytterstaden och innerstaden som tidigare hade olika system har nu gemensamma målpunkter och stråk som kan följas i samma skyltsystem. Ca 7 000 målpunkter har monterats på närmare 2000 stolpar.



## Övriga åtgärder för framkomlighet, trygghet och säkerhet

Inom ramen för cykelmiljarden har ytterligare investeringsprojekt bedrivits av olika karaktär. Bland dessa kan nämnas korsningsåtgärder på pendlingsnätet, trimning av trafiksignaler för cykelframkomlighet som grön våg på Långholmsgatan och deltagande i forskningsprojekt som försök med yta för vänstersväng för cyklister i korsningen Sveavägen-Kungsgatan. Dessutom har trafikkontoret utrett möjligheten för cykeltrafik att svänga höger vid röd signal samt allgrönt för cykeltrafik i korsningar. Avsikten är att under 2020 genomföra försök med högersväng mot rött och allgrönt på en eller flera platser i Stockholms stad.

### Cykling mot enkelriktat

#### Sammanfattning

I arbetet med att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm har utbyggnad av cykelinfrastruktur längs utpekade stråk varit i huvudsakligt fokus. Ett viktigt komplement till detta är att göra det smidigare att ta sig fram på cykel i sitt närområde, och snabbare och enklare att på lokalgatunätet ansluta till och från det huvudsakliga cykelvägnätet. Stockholms stad har därför infört möjligheten till dubbelriktad cykling på enkelriktade gator. Totalt har ca 300 kvarter skyltats om mellan 2016-2018 i framför allt Stockholms innerstad.

#### Bakgrund

Cyklisters framkomlighet är en viktig del i stadens arbete med att prioritera yteffektiva transport-



medel i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Det ska vara lätt att starta och avsluta cykelresan, och genheten ska vara så god som möjligt, dels för att korta ned resan, dels för att kunna undvika mindre tillgänglig topografi.

#### Skyllning med ”motorfordonstrafik förbjuden” 2015-2016

2015 började trafikkontoret utreda möjligheten att tillåta cykling i motsatt riktning på enkelriktade gator. För att cykling skulle kunna ske åt båda håll på dessa gator ersattes enkelriktningsregleringen med förbud att i ena riktningen framföra annat motorfordon än moped klass II. Efter att kontoret genomfört försök togs enkelriktningsregleringen under 2016 därför bort på ca 250 kvarter, främst i innerstaden men även några gator i ytterstaden fick förändrad reglering. Vägmärket C1 (Förbud mot infart med fordon) byttes på dessa gator ut mot vägmärket C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II). Vägmärket E16 (Enkelriktad trafik) togs bort.



#### Utvärdering av omskyltningen

Trafikkontoret utvärderade omskyltningen från C1 (Förbud mot infart med fordon) till C3 (Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II).

Uppföljningen i form av bland annat studier och mätningar visade att efterlevnaden inte var tillräckligt hög. Rapporter om bilar i fel körriktning på de omskyltade gatorna kom in till kontoret, något som bekräftades av trafikmätningar på ett antal omskyltade platser. Trafikkontoret gjorde mot bakgrund av detta ett försök med att skylta om ett par gator

från C3 till C1 (Förbud mot infart med fordon) med tilläggstavla (Gäller ej cykel). Mätningarna visade en omedelbart förbättrad regelefterlevnad från bilisternas sida.

### Skyltning med ”Förbud mot infart med fordon, gäller ej cykel” 2018

Mot bakgrund av detta föreslog kontoret att de tidigare enkelriktade gator som anpassats för dubbelriktad cykling skulle återfå sin ursprungliga reglering med enkelriktat och skyltning med vägmärket ”förbud mot infart med fordon”, men med tilläggstavlor som undantar cykling. Trafiknämnden godkände kontorets förslag 2018-06-14.

I beslutet konstaterades att utmärkning med tilläggstavla på det föreslagna sättet inte uttryckligen finns angivet i vägmärkesförordningen men att det finns en generell möjlighet att använda tilläggstavlor, något som stöds av Wienkonventionen. Möjligheten används även av andra europeiska länder som kontoret studerat.



### Försök med väntyta för vänstersvängande cykeltrafik i korsningen Sveavägen/Kungsgatan

#### Sammanfattning

Trivector utförde under 2017 projektet ”Väntyta för vänstersvängande cykeltrafik”. Trafikkontorets del i projektet var att bistå med platsspecifik- och trafikteknisk kunskap samt utföra de fysiska åtgärderna i form av målning och signalarbete samt kommunikation till trafikanterna. Projektet var ett test, och utrustningen monterades ner efter avslut.



#### Inledning

Trivector utförde under 2017 projektet ”Väntyta för vänstersvängande cykeltrafik” inom Trafikverkets forsknings- och innovationsverksamhet. Trafikkontorets del i projektet var att bistå med platsspecifik och trafikteknisk kunskap samt utföra de fysiska åtgärderna. Testet genomfördes i korsningen Sveavägen/Kungsgatan. Platsen valdes då den både uppfyllde de kriterier för väntyta för vänstersvängande cykeltrafik som framkommit i samband med projektets litteraturstudie samt att åtgärderna kunde införas utan större ombyggnader.

Syftet med projektet var att öka kunskapen om trygga och säkra lösningar för vänstersvängande cykeltrafik och att ta fram utformningsprinciper för väntytor för vänstersvängande cykeltrafik för att bidra till ökad framkomlighet och trygghet för cyklister.

#### Fakta om gatorna

Korsningen Kungsgatan/Sveavägen är en högt trafikerad signalreglerad korsning. Både Kungsgatan och Sveavägen är utpekade pendlingstråk i Stockholms cykelplan. I två av relationerna är vänstersväng förbjuden (väster-norr och syd-väster).

#### Innan försöket

Korsningen innebar en otrygg och osäker trafikmil-

jö för vänstersvängande cyklister samt förbud mot vänstersväng i två relationer.

### Under försöket

Väntytor för vänstersvängande cyklister placerades i alla fyra relationer och markerades med streckade linjer, cykelsymbol och pil. Väntytorna möjliggjorde även vänstersväng för cykeltrafiken där vänstersväng för övrig trafik var förbjuden.

Primär signaler för cykel sattes upp med tillfälliga anordningar under försöket i linje med framkant på väntytan. Sekundär signaler på andra sidan installerades där det inte redan fanns för att öka synbarheten för väntande cyklister i väntytan. I varje tillfart placerades en skylt som informerade om försöket samt indikerade att det fanns möjlighet för cyklister att svänga vänster via väntyta.

### Efter försöket

Projektet var ett test och utrustningen monterades ner efter projektets avslut.

Resultatet från studien presenterades i ”Väntyta för vänstersvängande cykeltrafik”, Trivector, Rapport 2018:13.



I rapporten konstaterades att resultaten av efterföljande fältstudie visar att cirka 27 % av de vänstersvängande cyklisterna i korsningen använder någon av väntytorna. Av de som använder väntytorna anger 59 % att det är bättre framkomlighet för cykeltrafiken och 69 % att de känner sig mer trygga efter förändringen. Utifrån de genomförda fältstudierna kan ett antal möjliga förbättringar av utformningen identifieras, bland annat vad gäller väntytornas placering och ledning av cykeltrafiken in i ytorna.

Sammanfattat tyder resultatet på att väntytor för vänstersvängande cykeltrafik har potential att bidra till ökad framkomlighet och trygghet för cykeltrafiken.

### Tidplan

Projektet pågick under 2017/2018. Väntytorna installerades i maj 2017 och under hösten utvärderades försöket. Rapporten färdigställdes under 2018.

### Ekonomi

Den slutliga investeringsutgiften uppgick till 0,5 mnkr.



Väntytor för vänstersvängande cykeltrafik i korsningen Sveavägen/Kungsgatan.



## Reinvesteringar



Det är viktigt att underhålla befintlig cykelinfrastruktur för att upprätthålla ett väl fungerande och sammanhängande cykelvägnät med god framkomlighet och hög säkerhet.

Reinvesteringsåtgärderna räknades under perioden 2012-2018 inte formellt in under cykelmiljarden. Standardhöjande åtgärder i form av framför allt beläggningsarbeten kompletterar investeringsåtgärderna för cykel för att uppnå målen i cykelplanen, och beskrivs därför översiktligt i denna slutredovisning. På så vis ges en mer heltäckande bild av de förbättringar av cykelnätet som trafikkontoret genomfört.

### Inledning

Under 2010 antog kommunfullmäktige en drift- och underhållsstrategi för trafiknämndens väghållning. Syftet var att tydliggöra behovet av långsiktighet och systematik, med huvudbudskapet att skydda stadens befintliga anläggningar och deras funktion genom reinvesteringar.

I linje med strategin arbetade trafikkontoret fram ett femårigt reinvesteringsprogram för gatuytor med tillhörande anordningar mellan 2013–2018.

Behovet av reinvesteringar av cykelbanor ansågs primärt. Särskilda medel för detta tilldelades trafiknämndens budget för åren 2015–2018. Finansieringen har skett inom särskilda klimatmedel för gång- och cykelåtgärder inom nämndens utökade investeringsplan mellan 2015-2018. Under perioden uppgick den sammanlagda reinvesteringsutgiften till 40 mnkr.

Från och med 2019 kommer finansieringen för reinvestering i cykelbanor ingå i cykelmiljarden.

Trafikkontoret har väghållaransvaret för ca 900 km cykelinfrastruktur. Under åren 2015–2017 har medel för reinvestering av cykelbanor uppgått till totalt 28,0 mnkr, varav 4,3 mnkr lagts på åtgärder i innerstaden och 21,5 mnkr i ytterstaden. 2,2 mnkr fördelades på övriga åtgärder i hela Stockholm. Trafiknyttan för åtgärderna har huvudsakligen tillfallit cykeltrafiken men har även, i den mån åtgärder omfattat gemensam gång- och cykelbana, inneburit nytta för gångtrafikanter.

### Åtgärder

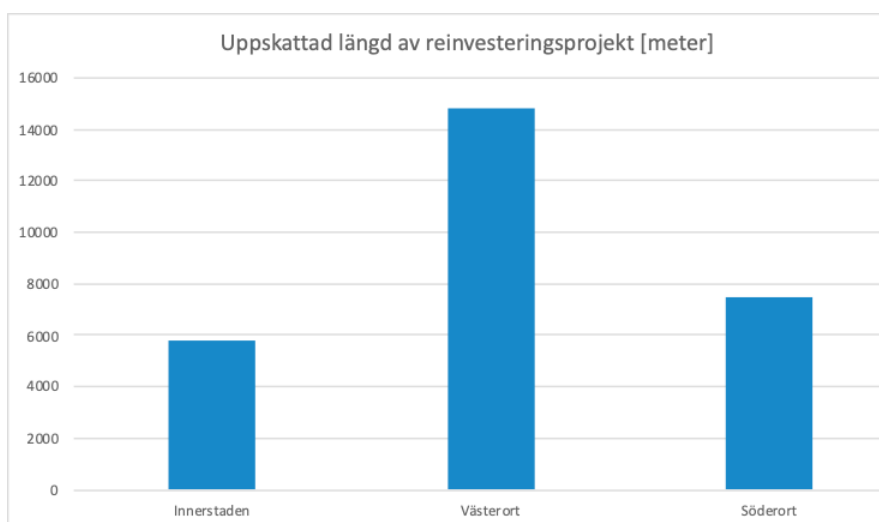
Huvuddelen av programmets projekt har utgjorts av beläggningsåtgärder, men även reinvesteringar i

träd, gatumöbler, räcken och portaler.

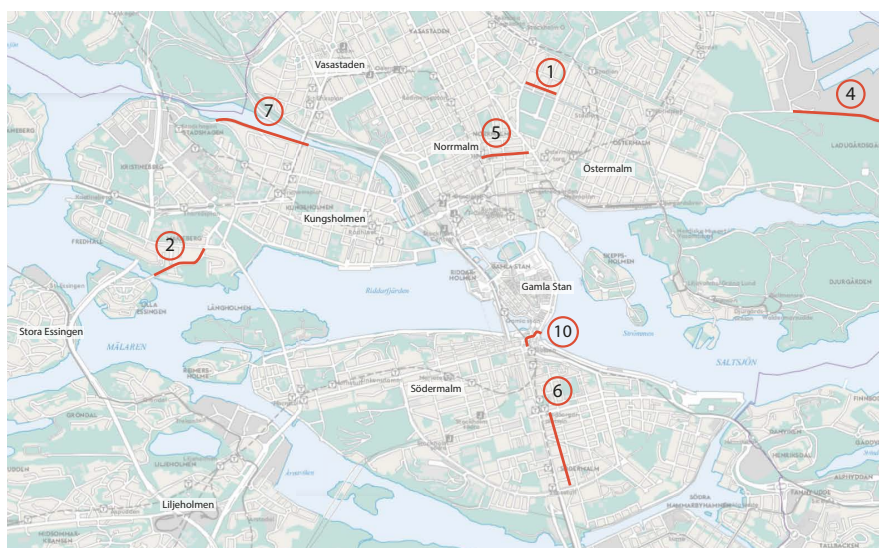
Beläggningssåtgärderna har inneburit ett nytt övre lager på hårdgjord yta, vanligtvis asfalt, på gång- och cykelbanor. I vissa fall har projekten varit mer omfattande där beläggningssåtgärderna inneburit schaktning för uppbyggnad av ny överbyggnad med nytt förstärkningslager. I många fall har åtgärderna även inkluderat målning av räcken och vägmarkering.

Många års slitage och synliga skador på befintligt cykelvägnät innebär trafiksäkerhetsrisker för cyklister. Syftet har varit att åtgärda dessa och säkerställa en god beläggningsstandard och allmän kvalitetsstandard på stadens cykelpendlingsstråk. Trafiknämndens beläggningssåtgärder har i vissa fall samordnats med breddning av cykelbanor och/eller omläggning av belysningen utmed vissa sträckor. Genom samordning är målet ekonomisk och kvalitetsmässig optimering när flera typer av projekt är aktuella på samma plats.

Tabellen nedan visar anslagen utgift (genomförandebeslut) från trafiknämnden under perioden 2015–2018 och antalet beläggningssåtgärdsprojekt. I vissa fall framgår det i slutredovisningar att projekt skjutits på framtiden eller utgått helt från reinvesteringsprogrammets ramar. Orsakerna bakom detta är bland annat att samordning i vissa fall behövts med ledningsdragande bolag, att övriga aktörers arbetsplanering avvikit från den ursprungliga planeringen, överklagande av beslut och förskjutning av tidsplaner.



Figur 1. Uppskattad total längd på reinvesteringsprojekten, geografiskt fördelat.



Karta över färdigställda reinvesteringsprojekt i Stockholms innerstad samt dess ungefärliga sträckning.

## Övergripande åtgärder

Med anledning av kommunfullmäktiges beslut att överföra ansvaret från stadsdelsnämnderna till trafiknämnden för cykelpendlingsnät i parkmark lät trafikkontoret genomföra en inventering under 2015 av hela nätets status på totalt 36 mil. Inventeringen visade en rad mindre men påtagliga platsspecifika brister, bl a långsgående sprickor, rotgenomträngningar, svackor och asfaltsskador. Trafikkontoret påbörjade därför ett arbete med att kontinuerligt

åtgärda dessa brister under programperioden för reinvesteringsprogrammet, med syfte att bidra till ett säkert och framkomligt pendlingsstråk i sin helhet.

Smärre åtgärder utmed pendlingsstråk har genomförts och framgår i slutredovisningar för 2016 till en summa av 0,7 mnkr samt för 2017 till en summa av 0,9 mnkr.

## Innerstaden

### Färdigställda:

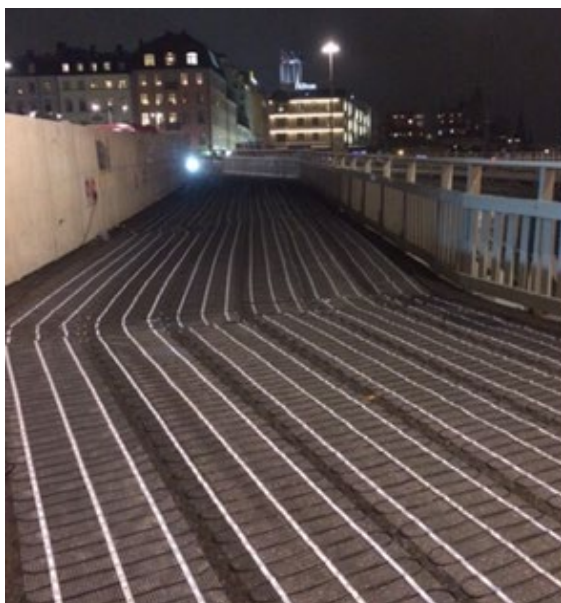
1. Karlavägen: Engelbrektskatan-Sturekatan. Ny beläggning.
2. Gjørwellsgatan. Ny beläggning.
3. Lindarängsvägen: Tegelluddsvägen-Louddsvägen. Ny beläggning och breddning av cykelbana. Trafikseparering med pollare har tillkommit och tidigare problem med vattenavrinning på cykelbana åtgärdat.
4. Kungsgatan: Sveavägen-Stureplan. Ny beläggning och målning av cykelfält
5. Götgatan: Folkungagatan-Ringvägen. Ny beläggning på cykelbana samt justering av gångbanor på bägge sidor.
6. Kungsholms strand. Ny beläggning.
7. Slussen. Markvärme och ny beläggning.

På Kungsholmen sköts ett antal projekt på framtiden; Drottningholmsvägen etapp Lindhagensplan-Tranebergsbron, projekt Västerbron och Skanstullsbron vid Johanneshovsbron.

Till höger: Karlavägen före och efter åtgärd.



Gjørwellsgatan före (ovan) och efter (nedan) åtgärd.



Slussen. Under och efter åtgärd.

## Västerort

### Färdigställda

1. Brommaplan: Spångavägen-Sedumbacken. Ny beläggning på båda cykelbanorna. Brunnar har nivåjusterats. Förstärkningsarbeten har skett med topp av två lager asfalt.

2. Järvafältet: Ursvik mot Ärvingevägen. 500 meter sträcka har fått asfaltsbeläggning.

3. Skattegårdsvägen: Lövstavägen-Bergslagsvägen. Ny beläggning på 2 km. Vissa partier har krävt större åtgärder i form av schaktning för uppbyggnad av ny överbyggnad med nytt förstärkningslager.

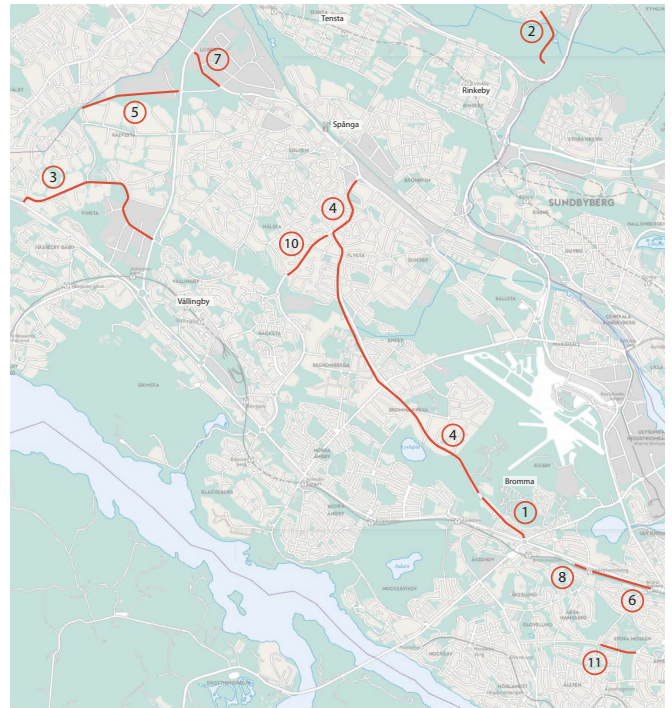
4. Spångavägen. Sträckan har haft stora sättningar och skador från gamla lagningar. Projektet gjordes samordnat med korsningsåtgärder.

5. Gamla Banvallen/Lundaterminalen. Punktinsatser av förstärkningsarbeten inklusive schaktning, nya förstärkningslager och slitlager med asfalt. Åtgärderna har inkluderat intilliggande gångbana.

6. Drottningholmsvägen: Brommaplan-Ulvsundaplan. Breddning av GC-stråk till 5 meter. En stödmur har rests, brunnar nivåjusterats och växtbäddar anlagts för att hantera dagvatten. Arbetet samordnades med Fortum/Ellevio. Ny topp lades under 2017.

7. Avestagatan. Ny beläggning och svackor har utjämnats. Arbetet utfördes i samordning med Fortum.

8. Registervägen. Brunn har justerats i höjd för att underlätta vattenavrinning. Utjämning av svackor



skedde 2017.

9. Täbylundsvägen. Säkerhetshöjande åtgärder med borttagning av smågatsten och ny beläggning.

10. Västerled: Nyängsvägen-Koltrastvägen. Ny beläggning.

I västerort har projekt Spångafältet ännu inte genomförts. Planerade projekt som utgått är Lövstavägen och Bergslagsplan/Grimsta IP/Malteholmsbadet.

## Söderort

### Färdigställda

1. Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. Beläggningståtgärder på ca 3000 kvm, samordning av arbete med två närliggande cykelbanor.

2. Olaus Magnusväg, korsning Johanneshovsmotet. Bortfräsning av yta och ny beläggning.

3. G:a Tyresövägen. Ny beläggning, utjämning av rotuppslag och målning.

4. Kyrkogårdsvägen. Ny beläggning och borttagning av räcke.

5. Älvsjövägen. Etapp 2: ny beläggning. Etapp 3: kontinuerliga beläggningar som skapade ett sammanhängande stråk.

6. Kontrollvägen: McDonald's-Juvelerarvägen. Ny beläggning.

I söderort har Svartlösavägen och Johanneshovs-

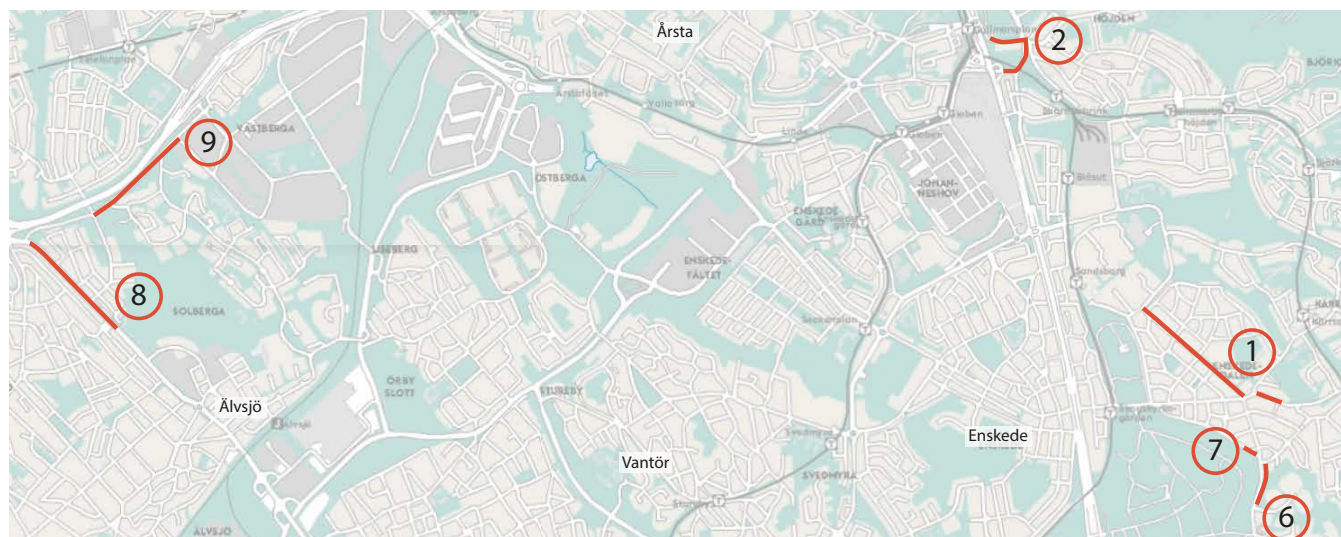
bron/Skanstullsbron ännu inte genomförts. En mindre del av sträckan på Kyrkogårdsvägen utgick. Sträckan mellan De Gamlas väg och Rönnvägen åtgärdades av stadsdelsförvaltningen.



Alvsjövägen efter åtgärd.



Olaus Magnus väg efter åtgärd.



## Erfarenheter av cykelinvesteringsprojekten

I detta kapitel redovisas statistik kring de cykelprojekt som bedrivits mellan 2012-2018 med fokus på tid och kostnader.

### Projektstorlek

Av projekten med nämndbeslut har en majoritet, 58 %, en mindre investeringsutgift än 20 mnkr. 11 % av projekten överstiger 50 mnkr.

### Tid och kostnader

#### Projekten i inriktningsbeslut 1-4

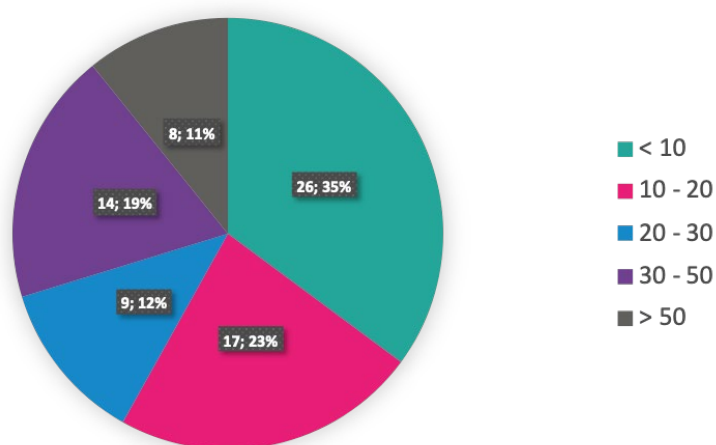
Under åren 2013–2016 togs ett inriktningsbeslut per år innehållande ett flertal projekt. I figur 3 framgår statusfördelning för de 36 projekt som ingått i inriktningsbeslut 1-4 mellan 2013-2016. Av de 15 färdigställda projekten är 14 slutredovisade.

Tre projekt har avbrutits efter att inriktningsbeslut fattats (Värmdövägen vid Danviksklippan, kopplingen mellan Årstabron och Årstabergsvägen samt delar av Hägerstenvägen). Av olika skäl har kontoret bedömt att en godtagbar lösning inte var möjlig att åstadkomma inom ramar för projekten. Sträckorna kan dock komma att utredas på nytt och ingå i framtida investeringsprojekt.

#### Uppföljning tid

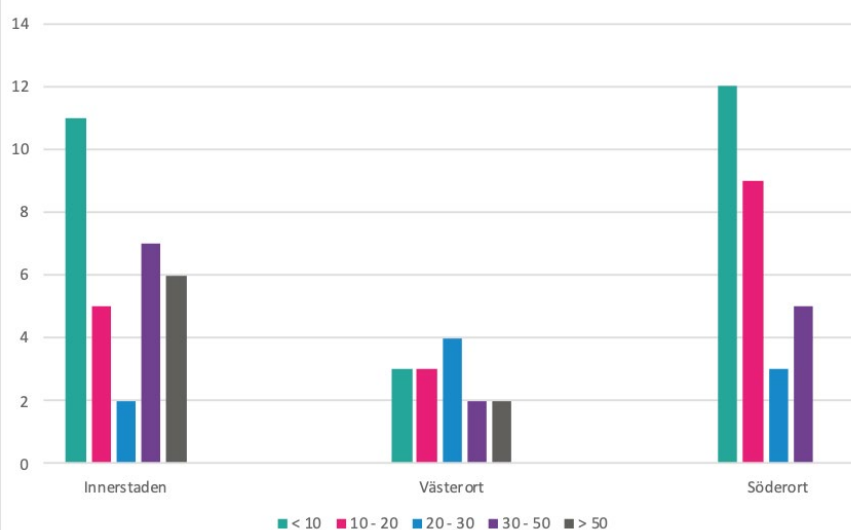
Att planera för, utreda och bygga cykelinfrastruktur i städer innebär i normalfallet fleråriga projekt.

Budgetstorlek per investeringsprojekt [mnkr]



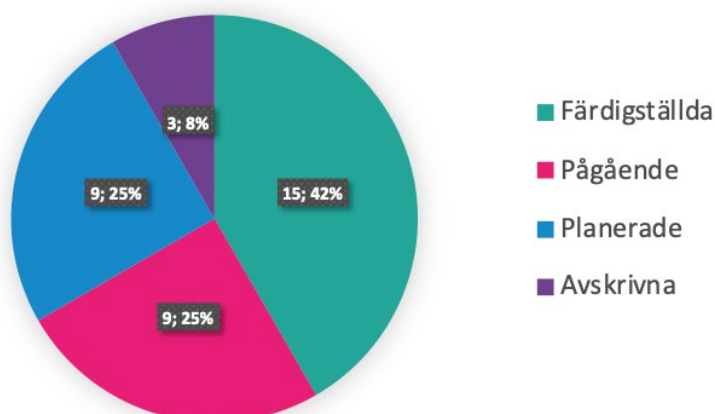
Figur 1. Fördelning av budgetstorlekar från samtliga investeringsprojekt med beslut.

Fördelning av budgetstorlek på geografiskt område [antal/mnkr]



Figur 2. Fördelning av budgetstorlekar, geografiskt fördelat från samtliga investeringsprojekt med beslut.

Projektstatus



Figur 3. Projektstatus på de 36 investeringsprojekt som ingår i inriktningsbeslut 1-4.

För projekt med inriktningsbeslut i trafikinämnden och som har färdigställts är den genomsnittliga tiden mellan inriktningsbeslut och färdigställande nästan tre och ett halvt år.

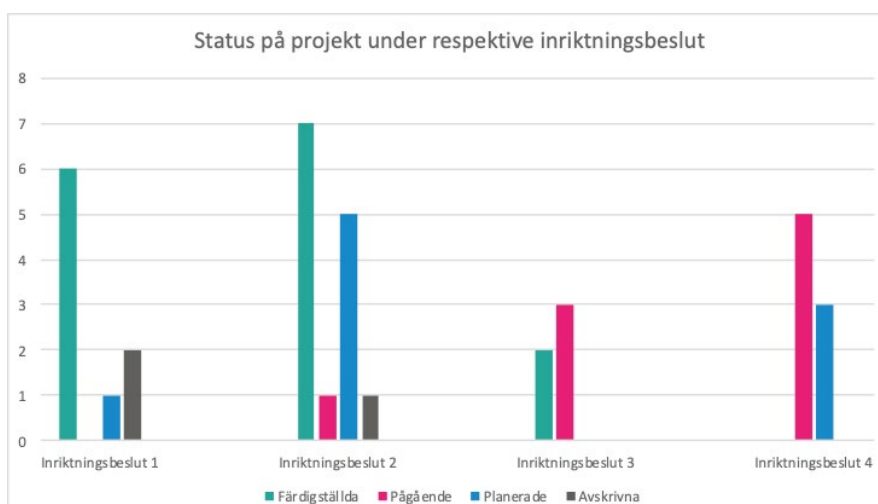
Tid mellan inriktningsbeslut och genomförandebeslut, alternativt ett reviderat genomförandebeslut, åskådliggörs i figur 14. Genomsnittlig tid mellan besluten är drygt ett och ett halvt år. Samma genomsnittliga tid gäller mellan de projekt som har genomförandebeslut och har färdigställts i figur 7. Med färdigställande avses att sträckan är öppnad för trafik.

## Uppföljning budget

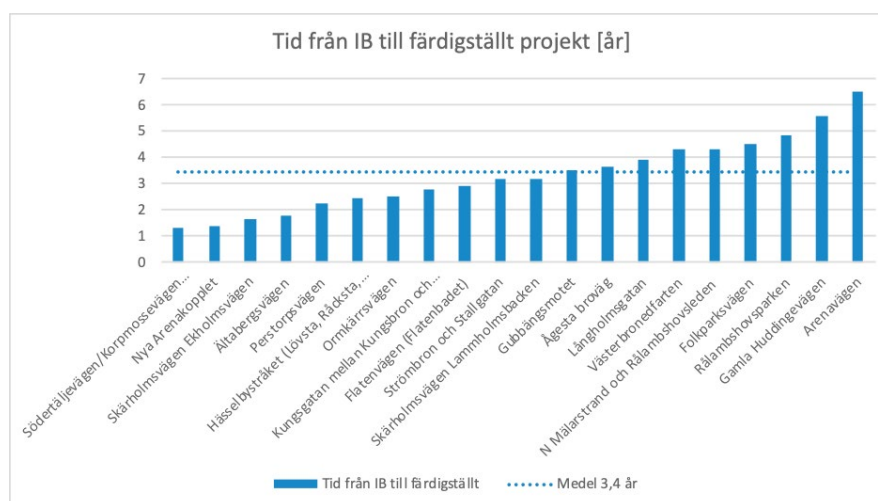
Anläggning av infrastruktur i tät stadsmiljö innebär ofta risker som kan leda till både tidsmässiga fördröjningar och kostnadsökningar. Erfarenheten av de slutredovisade projekten är att nio projekt har fördröjats från genomförandebeslut till slutredovisning, sju projekt har hållit budget och för elva projekt har utfallet blivit lägre än beslutat. Av de projekt som har fördröjats har åtta ett överskridande med fem miljoner kronor eller mindre, medan Värtavägen sticker ut med ett utfall som är betydligt högre än beräknat.

Sammantaget kan konstateras att de beskrivna projekten relativt väl hållit budget från genomförandebeslut till färdigställande.

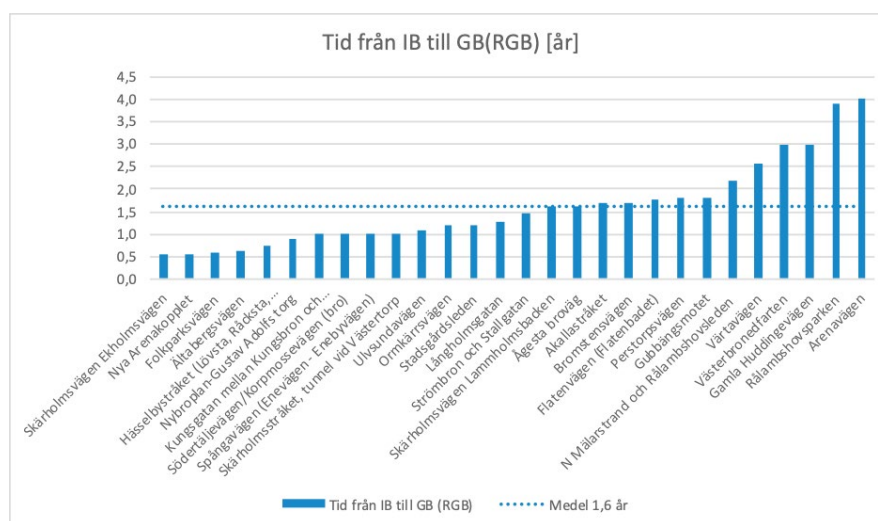
Några av projekten som slutredovisats redovisas inte i grafen i figur 8 då andelen cykel i projekten är relativt liten. Det har i de fallen varit svårt att spåra hur cykelandelen varierat mellan utfall och genomförandebeslut. Projekt



Figur 4. Projektstatus på de 36 investeringsprojekt som ingår i inriktningsbeslut

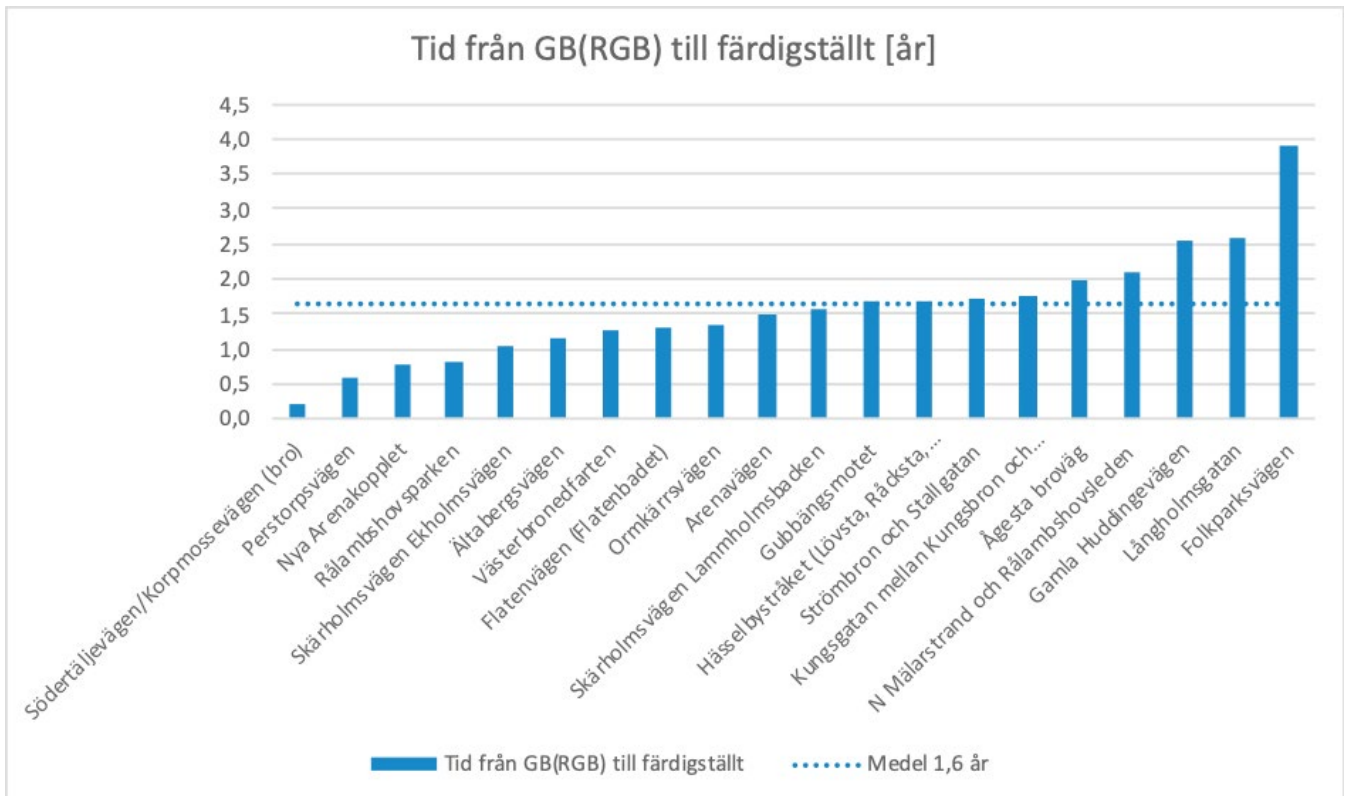


Figur 5. Tid från inriktningsbeslut till färdigställande.

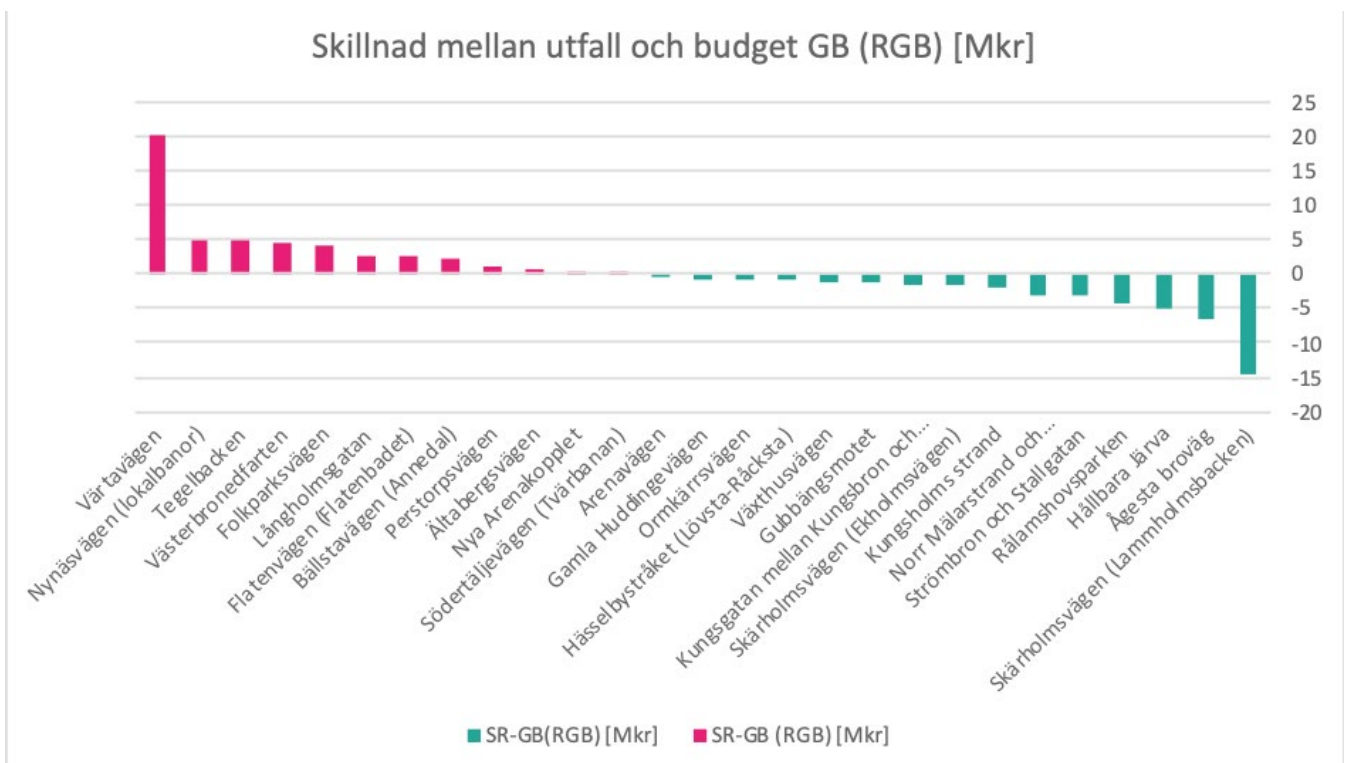


Figur 6. Tid mellan inriktningsbeslut till (reviderat-) genomförandebeslut.

som avses är Lilla Västerbron, Västberga allé (bro), Sankt Eriksgatan och Fleminggatan samt Bällstavägen (vid Bromma flygplats).



Figur 7. Tid mellan (reviderat-)genomförandebeslut tills projektet färdigställdes.



Figur 8. Skillnaden mellan utfall och budget från (reviderat-) genomförandebeslut.



