

Handläggare
Sofia Lindh
08-508 27 200

Till
Trafiknämnden
2020-06-11

Susanna Lennström
08-508 26 195

Cykel, breddning längs Johanneshovsvägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel breddning, Johanneshovsvägen upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 25 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 200
Växel 08-508 27 200
sofia.lindh@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Johanneshovsvägen är ett utpekat pendlingsstråk och en del av det regionala cykelstråket från Huddinge till Stockholm. Projektet stäckning är 400 meter långt och löper från Gullmarsplan (anslutningen mot Skanstullsbron via tunneln) till strax sydväst om viadukten vid Gullmarsvägen. Dagens gång- och cykelbana är dubbelriktad och går separerat från motorfordonstrafik, men saknar separering mellan gående och cyklister på större delen av sträckan.

Idag uppfyller inte gång- och cykelbanan rekommendationerna för ett pendlingscykelstråk i cykelplanen. Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten på det regionala cykelstråket och målet är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för dem som nyttjar stråket.

Trafikkontoret föreslår att breddningen av gång- och cykelbanan sker på stråkets södra sida. För att rymma cykelbanan tas utrymme från parkmark. Den dubbelriktade gång- och cykelbanan breddas till 6,25–6,5 meter, förutom på en del vid Årstaskolan, Värmdö gymnasium och Enskedehallen som breddas till 7 meter. Tre korsningspunkter i anslutning till skolorna och Enskedehallen föreslås få övergångsställen över cykelbanan. Belysningen ses över längs hela sträckan och träd kan komma att behöva ersättas för att ge plats för gång- och cykelbanan.

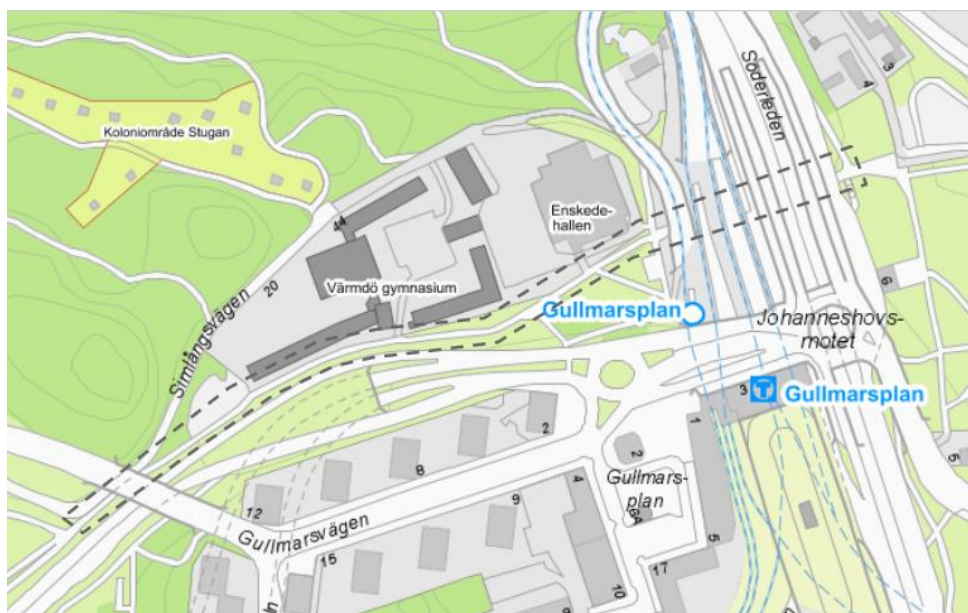
Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Cykel breddning Johanneshovsvägen upp till 3,5 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 25 mnkr.

Bakgrund

I trafiknämndens budget för 2019 framgår det att nämnden ska investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan 2019-2022. Trafikkontoret tog fram en första prioritering i december 2018, vilken baserades på ännu inte genomförda åtgärder utifrån cykelplanens prioritering och andra av kontoret identifierade åtgärder.

Johanneshovsvägen är ett utpekat pendlingsstråk och en del av det regionala cykelstråket från Huddinge till Stockholm. Längs pendlingsstråket har flertalet investeringsåtgärder genomförts och/eller planeras, såväl av trafikkontoret som exploateringskontoret. Sträckan mellan viadukten vid Gullmarsvägen och Gullmarsplan (anslutningen till nord/sydliga stråket vid Skanstullsbron) är den återstående kopplingen som inte ingått i tidigare investeringar.

Den aktuella sträckan i detta projekt löper från Gullmarsplan (anslutning mot Skanstullsbron via tunneln) till strax sydväst om viadukten vid Gullmarsvägen, se figur 1. Västerut tar Årstastråkets tredje etapp vid.



Figur 1) Sträckan mellan viadukten vid Gullmarsvägen och Gullmarsplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, SISAB samt exploateringskontoret.

Mål och syfte

Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för de som nyttjar gång- och cykelbanan.

Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten på det regionala stråket mellan Huddinge och Stockholm genom att bredda gång- och cykelbanan till regional standard.

Planer och strategier som har använts i utredningen av Johanneshovsvägen redovisas nedan.

Översiktsplanen

Den centrala staden växer utåt. I Stockholm stads översiktsplan anges att Gullmarsplan och kringliggande områden i framtiden kommer att vävas samman med Södermalm och innerstaden. Bland annat pekas Johanneshovsvägen och Bolidenplan ut som platser där ny stadsbebyggelse blir en viktig utveckling.

Stockholms cykelplan

Johanneshovsvägen är ett utpekat pendlingsstråk och en del av ett regionalt cykelstråk som leder från Huddinge till Stockholm. Enligt Stockholms cykelplan är minst 5 meters bredd önskvärd för en dubbelriktad gång- och cykelbana längs ett pendlingsstråk.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket leder till ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resandet och trafiken. Kommunfullmäktige har därför antagit en framkomlighetsstrategi, vilken anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. En bärande inriktning i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras, vilket är en utgångspunkt i detta projekt.

Plan för säkra och trygga skolvägar

Då skolverksamhet ligger i direkt anslutning till gång- och cykelbanan har Plan för säkra och trygga skolvägar beaktats. Detta för att skapa en säkrare och tryggare skolväg både för de som passerar gång- och cykelbanan samt för de som nyttjar den.

Befintlig situation

Den aktuella sträckan längs Johanneshovsvägen är 400 meter lång och löper från Gullmarsplan (anslutning mot Skanstullsbron via tunneln) till strax sydväst om viadukten vid Gullmarsvägen,

se Figur 1. Gång- och cykelbanan är en asfalterad parkväg som förvaltas av trafikkontoret.

Gång- och cykelbanan är dubbelriktad och går separerat från motorfordonstrafik, men saknar separering mellan gående och cyklister på större delen av sträckan. Idag finns separering mellan gående och cyklister i tunneln under Skanstullsbron. Den befintliga gång- och cykelbanan uppfyller inte cykelplanens rekommenderade mått för ett pendlingscykelstråk. Idag är större delen av sträckan 3 meter bred bortsett från i tunneln där bredden är 6,5 meter.

Norr om gång- och cykelbanan ligger högstadieskolan Årstaskolan, Värmdö gymnasium samt Enskedehallen. Årstaskolan har ett tillfälligt bygglov fram till år 2024, men skolverksamhetens bygglov kan därefter förlängas. I väster ansluter gång- och cykelbanan mot Årstastråkets tredje etapp som drivs av exploateringskontoret.

Söder om gång- och cykelbanan ligger kollektivtrafiksknutpunkten Gullmarsplan samt Johanneshovsvägen. Öster om gång- och cykelbanan ligger Kolerakyrkogården och stråket leder vidare till arbetsplatser i Hammarby Sjöstad.

Det finns inga aktuella trafikmätningar för cykel på platsen, men trafikkontoret uppskattar antalet cyklister till mellan 2 500-3 500 per dag på sträckan. Siffrorna är baserade på hur många som kommer på Huddingevägen söderifrån, tillkommande cyklister på sträckan samt avvikande cyklister mot andra målpunkter i närheten. Den uppskattade siffran är även avstämd gentemot andra mätningar i söderort och med mätningar på broarna över till Södermalm.

Generellt bedöms det större cykelflödet under morgonrusningen cykla västerifrån, genom tunneln och upp via östra rampen mot Skanstullsbron, in mot Stockholms centrum. Under eftermiddagsrusningen bedöms det stora cykelflödet cykla ner för den västra rampen och fortsätta västerut, se Figur 2.



Figur 2) Röd pil visar antaget dimensionerande cykelflöde under morgonrusningen. Blå pil visar antaget dimensionerande cykelflöde under eftermiddagsrusningen.

Olycksstatistik

Mellan juni år 2014 och juni år 2019 rapporterades det in 13 olyckor inom programområdet till Strada. Inga dödsolyckor har inträffat i området enligt statistik från Strada.

De flesta av olyckorna skedde i eller i närheten av tunneln samt dess tillfarter. Ungefär två tredjedelar av olyckorna involverade cyklister, både olyckor mellan cyklister och singelolyckor. Ungefär en tredjedel involverade fotgängare. Flera av olyckorna skedde till följd av dålig sikt, utrymmesbrist samt halka på löv och is.

Problembeskrivning

Nedan beskrivs först generella problem och därefter specifika konfliktpunkter som behöver åtgärdas längs gång- och cykelbanan.

Generell problembeskrivning

Gång- och cykelbanan längs Johanneshovsvägen präglas av många gående och cyklister. I huvudsak är bredden på gång- och cykelbanan 3 meter med undantag i den östra delen av stråket, där är bredden 6,5 meter.

På sträckan från viadukten vid Gullmarsvägen fram till tunneln vid Skanstullsbron, ligger gångbanan närmast bebyggelsen och

cykelbanan närmast vägen. I tunneln byter gångbanan och cykelbanan plats. Detta skapar en otrygg och otydlig yta precis innan västra tunnelmynningen, där både korsande och längsgående cyklister och gående ska samsas. Enligt olycksstatistiken skedde flest olyckor i och kring anslutningarna till tunneln.

Längs gång- och cykelbanan finns tekniska anordningar, träd och belysningsstolpar placerade närmare än vad cykelplanen rekommenderar, vilket gör att gång- och cykelbanan upplevs smalare än den egentligen är. Belysningen längs stråket är idag inte kontinuerlig eller av samma typ, och tunneln upplevs mörk trots belysning.

Gång och cykel i tunneln under Skanstullsbron

I öster går stråket in i en tunnel under Skanstullsbron. Tunnelns totala bredd är cirka 6,5 meter. Gång- och cykeltrafiken är separerad med kantsten och cykelbanans körriktningar är separerade med målade linjer. Fördelningen av utrymme för gång och cykel skiljer sig åt mellan tunnelns östra och västra sida, nedan beskrivs detta mer.

I västra delen av tunneln är bredden för cykelbanan totalt 3,8 meter, cirka 1,9 meter i varje riktning. I västra delen finns också två smalare gångbanor, skilda med kantsten, på vardera sidan om cykelbanan, se bild 1. Den södra gångbanan är 1,5 meter och på norra sidan finns en 1,2 meter gångbana. Måtten uppfyller inte stadens krav på gångbanor eller driftmått.



Bild 1) Smala gångbanor i tunneln under Skanstullsbron, västerut mot Gullmarsplan och skolområde. Tunneln upplevs mörk.

I tunnelns östra del finns endast en gångbana på södra sidan, vilken har en bredd om 2,55 meter. En smal refug om cirka 0,2 meter finns på norra sidan längs väggen, se bild 2. Cykelbanan är precis som i västra delen 3,8 meter.



Bild 2) En bredare gångbana och en smal refug i östra delen av tunneln. En ramp som delar tunneln i mitten syns till höger i bild.

Från bron leder två ramper för gång- och cykeltrafik ner till tunneln. Den västra rampen kommer ner mitt i tunneln och den östra precis öster om tunneln. Den västra rampen är i behov av åtgärder.

För cyklister som passerar tunneln är sikten upp mot västra rampen begränsad. Sikten är även begränsad från rampen ner till tunneln, se bild 3. Här finns en trafikspegel monterad för att förbättra sikten för cyklister och gående som kommer ner från rampen.



Bild 3) Västra rampen ned mot mitten av tunneln. Skynd sikt och flera kantstenar som ej syns.

Mellan västra rampen och tunnelns södra gångbana finns ett otydligt övergångsställe för gående, se bild 4. Övergångsstället uppfyller inte stadens tekniska krav och mått. Mot rampen når övergångsstället en väntplats i form av en smal kantsten, som sedan tvärt tar slut upp mot Skanstullsbron. Västerut fortsätter kantstenen i den smala gångbanan.



Bild 4) Övergångsställe vid västra rampen

Gång och cykel mellan västra tunnelmynningen vid Skanstullsbron och trappan mot Johanneshovsvägen. Sträckan mellan skolorna, Enskedehallen och Gullmarsplan är särskilt trafikerad av gående. Under dagtid trafikeras sträckan av skolelever på väg mot de olika skolhusen och under kvällstid trafikeras sträckan av besökare till Enskedehallen. Därtill går många från Gullmarsplan mot arbetsplatser österut genom tunneln. De flesta kommer från Gullmarsplan via en trappa. Många gående använder grönytan som gångbana då det är trångt om plats, vilket även de upptrampade gångvägarna på bild 5 indikerar.



Bild 5) Upptrampad korsningspunkt mellan skolområdet, gång- och cykelbanan samt trappa upp till Gullmarsplan.

Korsningspunkter på gång- och cykelbanan

I kombination med många målpunkter, varierande bredd på gång- och cykelbanan samt korsande gång- och cykelflöden finns många otydliga konfliktpunkter mellan gående och cyklister. Idag finns inga utpekade korsningspunkter över cykelbanan, mer än i tunneln, vilket ger flera osäkra passager framförallt mot skolornas entréer, se bild 6.



Bild 6) Smal sektion på gång- och cykelbana där korsande och långsgående ska samspela och passera.

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att breddningen sker på södra sidan av gång- och cykelbanan, mot vägen. För att rymma cykelbanan tas utrymme från parkmark. Den dubbelriktade gång- och cykelbanan föreslås breddas till 6,25-6,5 meter. Då stråket även är en skolväg och har höga flöden av gående föreslås att gång- och cykelbanan breddas till 7 meter på en del av sträckan.

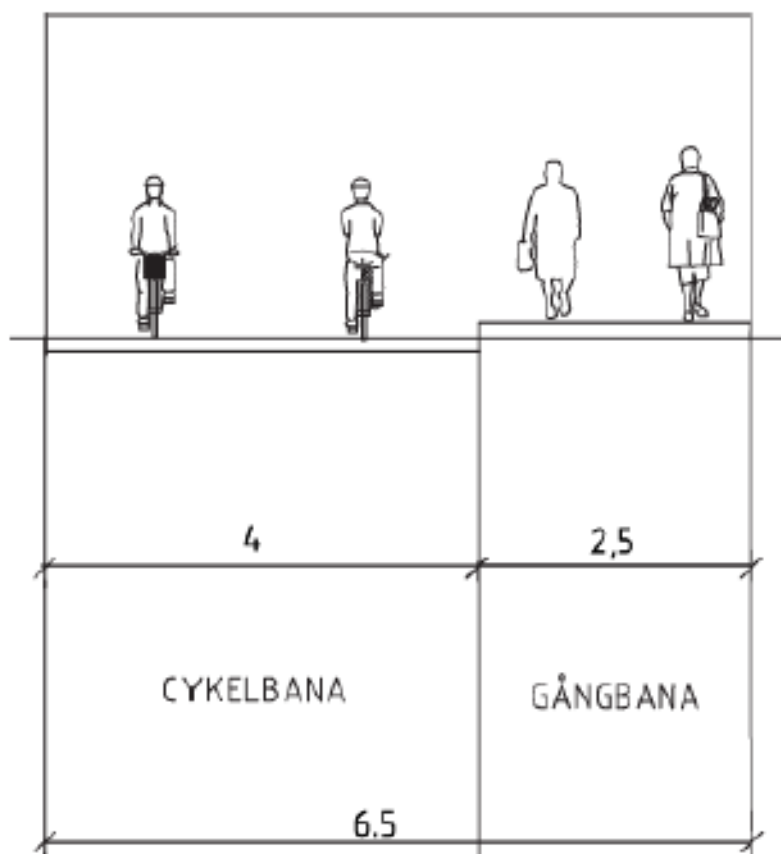
Gång- och cykelbanan föreslås få en separering med en målad linje och cykelbanan utformas med asfalt. I tunneln under Skanstullsbron ligger betongplattor på gångbanan, dessa bör förlängas västerut för att skapa en tydligare visuell separering mellan gående och cyklister.

Cykeltrafiken föreslås förläggas på den norra sidan av gång- och cykelbanan. Gångtrafik föreslås ligga på södra sidan. Genom att fördela stråket på detta sätt behöver inte gående och cyklister byta plats vid tunneln. Stråket blir mer gent och trafiksäkert för båda trafikantgrupperna. Omfördelningen av yta mellan gång- och cykelbanan sker vid viadukten vid Gullmarsvägen där gående och cyklister kan byta sida på en mer okomplicerad plats med god sikt, färre korsningspunkter och mer generösa bredder.

I bilaga 1 finns en illustrationsplan för sträckan.

Gång och cykel i tunneln under Skanstullsbron

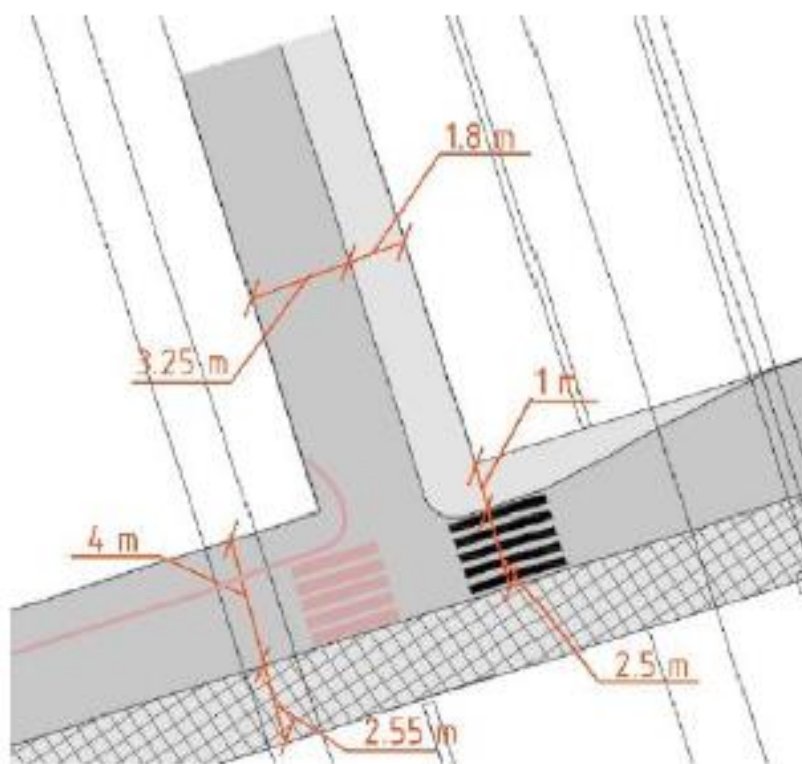
För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister i tunneln föreslår trafikkontoret att hela gångbanan på södra sidan får samma bredd, ca 2,5-2,55m. Detta kan göras genom att de norra gångbanorna i tunneln tas bort. I östra delen av tunneln är den södra gångbanan 2,5 meter, vilket är ett godtagbart mått utifrån ett drift- och underhållsperspektiv. Genom att bygga vidare på den bredden behöver inte alla gångbanor i tunneln byggas om och kostnaden kan hållas ned. Cykelbanan breddas till 4 meter i tunneln, se figur 3.



Figur 3) Föreslagen sektion i tunneln. Alla mått är i meter.

Vidare föreslås att övergångstället i tunneln flyttas till östra sidan av den västra rampen för att minska risken för konflikter, skapa en säkrare högersväng och bättre siktlinjer för cyklister, se figur 4. Detta medför att cyklister som ska genom tunneln från väster till öster får en "fri körbana" genom tunneln, medan cyklister från motsatt riktning får väja då refugen är placerad i deras körbana. Detta förslag tar hänsyn till cykelflödena under morgon- och eftermiddagsrusningen, se figur 2. Förslaget medför dock att passagen för cyklister förbi övergångstället får ett mått på 2,5

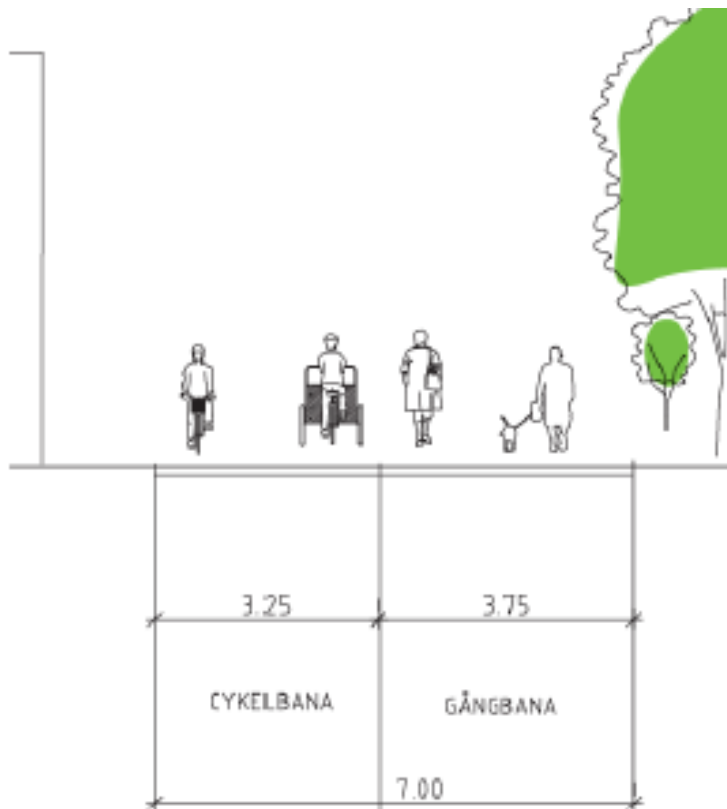
meter. Detta undantag av cykelplanens rekommendation baseras på de tidigare nämnda cykelflödena samt på att en rimlig väntyta behövs för gående på den norra sidan om övergångstället.



Figur 4) Den nya utformningen i tunnelns västra ramp.

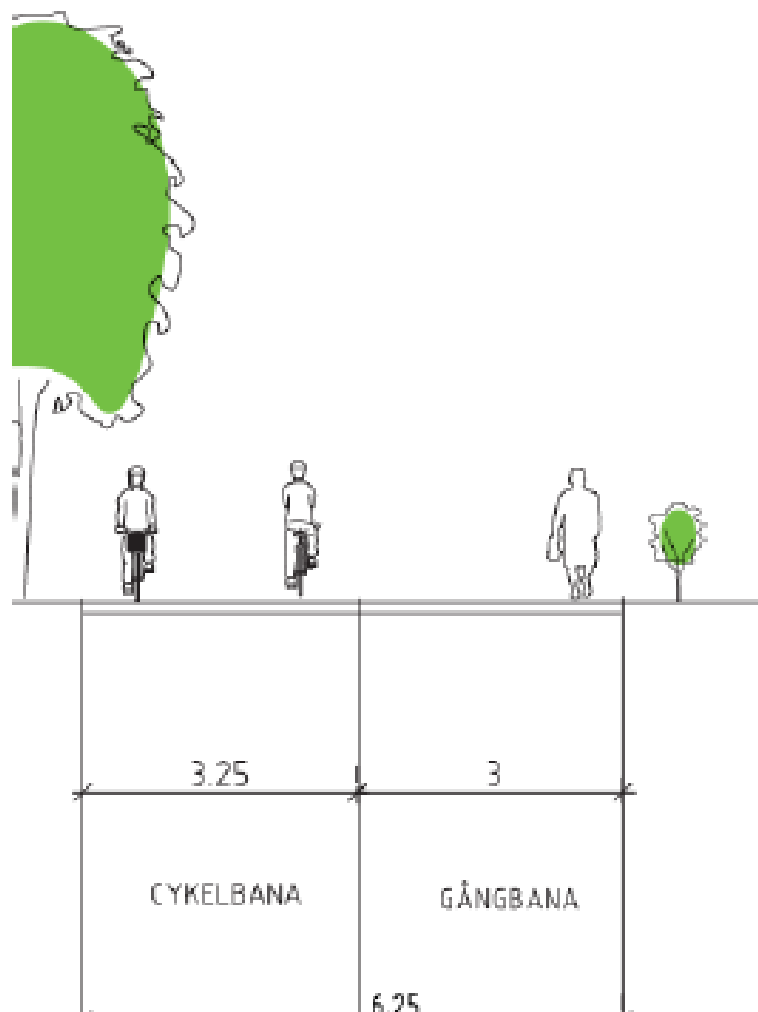
Gång och cykel mellan Skanstullsbrons västra ände till trappan mot Johanneshovsvägen.

Då det är ett högt flöde av gående mellan skolområdet, Enskedehallen och Gullmarsplan föreslår trafikkontoret att denna sträcka breddas. Förslaget innebär att sträckan mellan tunnelns västra ände och trappan upp mot Johanneshovsvägen breddas till 7 meter, fördelat på 3,25 meter för cykel och 3,75 meter för gång, se figur 5.



Figur 5) Fördelningen av gång- och cykelbanan mellan tunnelns västra ände och trappan mot Johanneshovsvägen.

Gång och cykel mellan trappan vid Johanneshovsvägen och sydväst om viadukten vid Gullmarsvägen
Resterande del av sträckan breddas gång- och cykelbanan till 6,25 meter, fördelat på 3,25 meter för cykel och 3 meter för gång, se figur 6. Detta är samma mått som föreslås för Årstastråkets tredje etapp i väster.

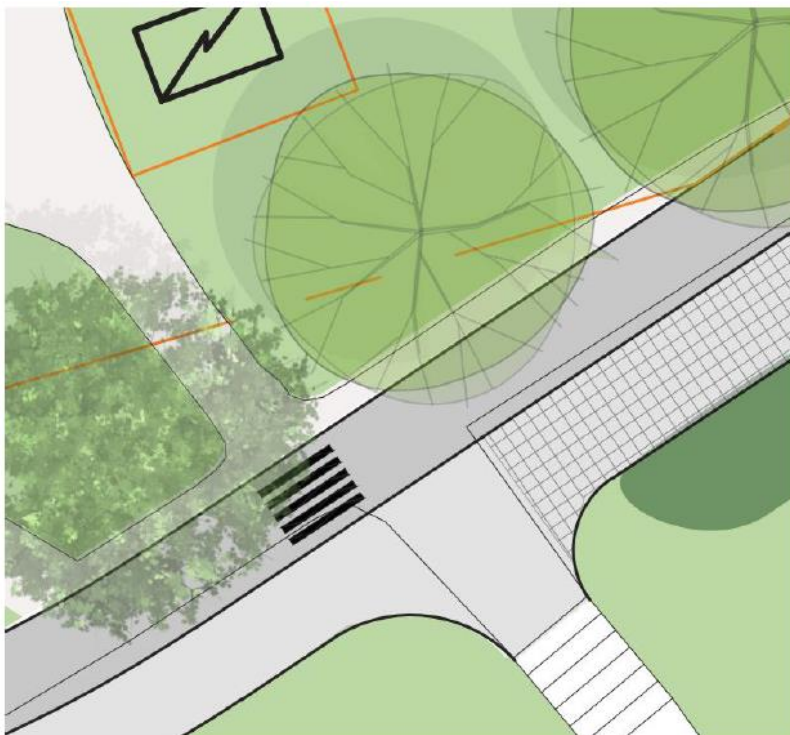


Figur 6) Fördelning av gång- och cykelbanan på resterande del av sträckan.

Korsningspunkter på gång- och cykelbanan

Vid entréerna mot skolorna och Enskedehallen föreslår trafikkontoret att tre korsningspunkter tydliggörs genom målade övergångsställen. Syftet med dessa övergångsställen är att skapa en säkrare och tryggare väg för skolbarn och ungdomar som korsar cykelbana samt för cyklister som passerar längsgående. Genom att styra gående att korsa cykelbanan på utpekade ställen minskar risken för konflikter mellan gående och cyklister. En illustration över ett övergångsställe finns i figur 7.

Ett övergångsställe placeras i höjd med trappan mot Johanneshovsvägen och två övergångsställen placeras vid entréerna till skolorna. Övergångsställets placering skapar en tryggare, genare och tydligare väg mellan Gullmarsplan och skolorna samt Enskedehallen.



Figur 7) Illustration av hur ett övergångsställe kan placeras.

Belysning

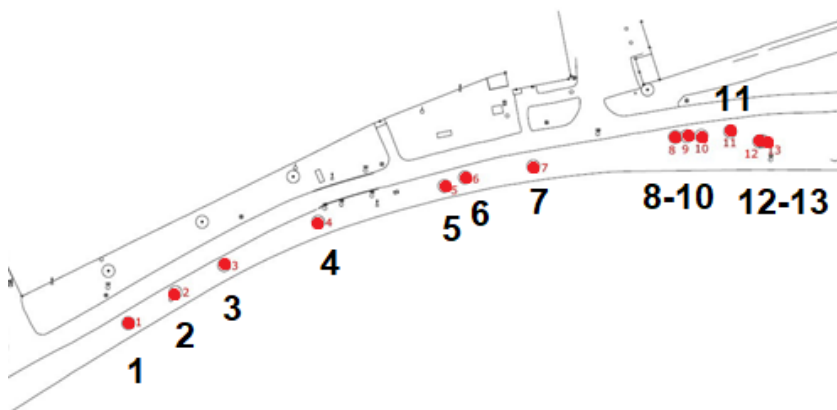
I tunneln föreslår trafikkontoret att belysningen ses över och förstärks för att skapa bättre sikt och trygghet. På resterande stäcka föreslås belysningen ses över för att skapa en enhetligare och tryggare belysning. Idag är inte belysningen placerad kontinuerligt eller av samma typ. Genom att förstärka belysningen skapas en tryggare gång- och cykelbana. Belysningen föreslås vara av samma typ som på Årstastråkets tredje etapp.

Längs sträckan finns utöver gatlampor även en del mindre tekniska anordningar i form av brunnar och elskåp vars placering kan komma att behöva justeras för att ge plats åt breddning av gång- och cykelbanan.

En kort delsträcka i höjd med gymnasieskolans södra ände är idag avsmalnad med hjälp av kantsten som skiljer gång- och cykelbanan från tekniska anordningar. Trafikkontoret föreslår att denna avsmalning ses över i kommande ledningssamordning och justeras för att gång- och cykelbanan ska få rätt mått.

Träd

I projektområdet står 13 träd (sju lönnar och sex alar), se figur 8. En trädinventering och grundläggande besiktning genomfördes under vintern 2020 för dessa träd. Denna inventering och besiktning visade att alla träden är i mindre bra levnadsskick.



Figur 8) Inom projektområdet står 13 träd, nummer 1-7 är lönnar och nummer 8-13 är alar.

Enligt den ovanstående inventeringen och besiktningen så bedöms lönnarna inte bevarandvärda, då de är yngre träd och kan ersättas utan större kostnad. Alarna är äldre, men har sedan tidigare toppkapats och har rötskador vid kapningspunkten. Det är sannolikt att återväxten vid kapningspunkten, som blivit relativt stor och tung, kan komma att kollapsar inom en snar framtid.

Trafikkontoret föreslår att träden i möjligaste mån bevaras och att endast träd som påverkas av gång- och cykelbanans breddning fälls och ersätts med nya träd. Förslag på ny ersättningsplats redovisas i bilaga 1. Det är dock först efter projektering av systemhandling som det går att säga exakt vilka träd som behöver ersättas. Vilken trädart som ersätter de fällda träden stäms av med stadsdelsförvaltningen i nästa skede.

Konsekvenser

De föreslagna åtgärderna kommer ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående med tydliga korsningspunkter och separering.

För cyklister kommer även trafiksäkerheten och framkomligheten att öka när cykelbanan längs sträckan ligger på en sida och breddas. Den stora olycksrisken på sträckan är interaktionen mellan gående och cyklister, men även mellan cyklister vilket olycksstatistiken indikerar. Genom att tydliggöra samspelet vid

korsningspunkter och genom separering bedöms trafiksäkerheten och framkomligheten öka. När exploateringskontoret har byggt klart Årstastråkets tredje etapp kommer detta pendlingsstråk vara av god standard.

Belysningsåtgärderna skapar även en trygg, säker och orienterbar miljö under hela dygnet.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidsplan för åtgärderna. Trafikkontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag på genomförandebeslut under första kvartalet 2021. Projektering kommer kunna genomföras under hösten 2020. Upphandling av entreprenör kommer kunna genomföras under våren 2021 och byggstart under hösten 2021 till sommaren 2022.

	2020	2021	2022
Projektering	x		
Genomförandebeslut		x	
Upphandling		x	
Genomförande		x	x

Tabell 1) Preliminär tidsplan

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3,5 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,7 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. detaljprojektering, bygghandling och intern tid.

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 25 mnkr, vilket baseras på framtagen utgiftskalkyl. I utgiften ingår ett riskpåslag och ett indextillägg om 5 procent per år. Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Projektet beräknas inte innebära några nämnvärda ökade drift- och underhållskostnader. I tunneln kommer det bli enklare att säkerställa en god drift- och underhållsstandard, då den södra gångbanan får rätt drift- och underhållsmått. Resterande del av gång- och cykelbanan får en genare sträckning, vilket kommer att

underlätta drift och underhåll. Trafikkontoret planerar att återkomma med en mer detaljerad analys av driftkostnadskonsekvenser i samband med genomförandebeslut.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,4 mnkr från och med år 2023. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för alla som nyttjar gång- och cykelbanan.

Att öka tryggheten och trafiksäkerheten på en gång- och cykelbana är positivt för alla, men ur ett jämställdhetsperspektiv är det en central fråga, då kvinnor i större utsträckning än män anpassar sin resväg utifrån upplevelsen av otrygghet. Genom åtgärder som ökar trafiksäkerheten samt översyn av belysning längs sträckan bedöms tryggheten öka, både för män och kvinnor.

Åtgärderna bidrar även till att barn och ungdomar får en tryggare och trafiksäkrare skolväg. För att möjliggöra för fler barn att gå och cykla till skolan är det viktigt att trafikkontoret skapar säkra och trygga gång- och cykelvägar.

Risk

I programutredningen har inte ledningssamordning genomförts, så det kan finnas en risk att den blir mer komplicerad än väntat, då det ligger skyddade ledningar i området. Detta har trafikkontoret tagit höjd för i kalkylen.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1. Illustrationsplan Johanneshovsvägen