

Handläggare

Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till

Trafiknämnden
2024-06-13

Breddad cykelbana på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Breddade cykelbanor på Norr Mälarstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 48 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Norr Mälarstrand är utpekat som primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Den utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan city och västerort men även för cykeltrafik till och från Västerbron, Essingeöarna och de västra delarna av Kungsholmen. Cykelinfrastrukturen längs Norr Mälarstrand består av en dubbelriktad cykelbana som är separerad både från gång- och motorfordonstrafiken. Den västra delen av cykelstråket förbättrades 2018 men den östra delen mellan Kungsholms torg och Stadshuset har fortfarande lägre standard.

Förslaget är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga bredare cykelbanor mellan Kungsholms torg och Samuel Owens gata. Den dubbelriktade cykelbanan föreslås att breddas för att uppnå standard för primära cykelstråk med höga flöden enligt Stockholms stads cykelplan (4,5 meter). Entreprenaden förväntas pågå under 2026 – 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet breddade cykelbanor på Norr Mälarstrand upp till 3 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Stockholms stad har ambitionen att bli en av Europas ledande cykelregioner. Cykeln är en naturlig beståndsdel i den täta staden med attraktiva gaturum och miljöer. Ju tätare och mer gång- och cykelvänlig en stad är, desto fler går och cyklar. Cykeln bidrar i sin tur till mänskligare stadsmiljöer genom att vara ett tyst och utsläppsfritt transportmedel som tar liten plats. När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. Fler behöver använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Norr Mälarstrand är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Den utgör en viktig länk för cykeltrafiken mellan city och västerort men även för cykeltrafik till och från Västerbron, Essingeöarna och de västra delarna av Kungsholmen. De primära cykelstråken utgör ett övergripande cykelvägnät som ska vara till för alla. För att uppnå hög kapacitet och trafiksäkerhet ska stråken vara tillräckligt breda så att säkra möten, komfortabel omcykling och cykling i bredd medges. I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur tre cykelstråk enligt standard i cykelplanen kan anläggas med målsättning att binda ihop staden innanför och utanför tullarna, ett i norr, ett i väster och ett i söder. Utredningen skulle omfatta exakta dragningar, gestaltning och hur stråken bäst kan kopplas ihop med befintliga och planerade stråk. Ärendet återrapporterades i mars 2024 och Norr Mälarstrand ingick som en del av det västra cykelstråket. I samband med återrapporteringen beslutades att påbörja en särskild vägvisning och en enhetlig gestaltning längs det västra cykelstråket mot Hässelby med inriktning att utöka antalet stråk succesivt.

Den västra delen av Norr Mälarstrand mellan Gjörwellsgatan och Kungsholms torg förbättrades 2018 och har en hög standard med en

cykelbanebredd på 4,5 meter. Den östra delen mellan Kungsholms torg och Stadshuset har fortfarande lägre standard. Att skapa ett längre sammanhängande cykelstråk av hög standard skulle ge positiva effekter på framkomligheten och trafiksäkerheten för cykeltrafiken.



Figur 1, Bild hämtad från Stockholms stads cykelplan. Primärt stråk markerat i rött och huvudstråk markerat i blått. Studerad sträcka av Norr Mälarstrand är markerad med svart.



Figur 2, Kartbild som visar studerad sträcka av Norr Mälarstrand mellan Kungsholms torg och Samuel Owens gata (svart figur) och del av Norr Mälarstrand mellan Gjörwells gata och Kungsholms torg där cykelinfrastrukturen tidigare förbättrats (grön figur).

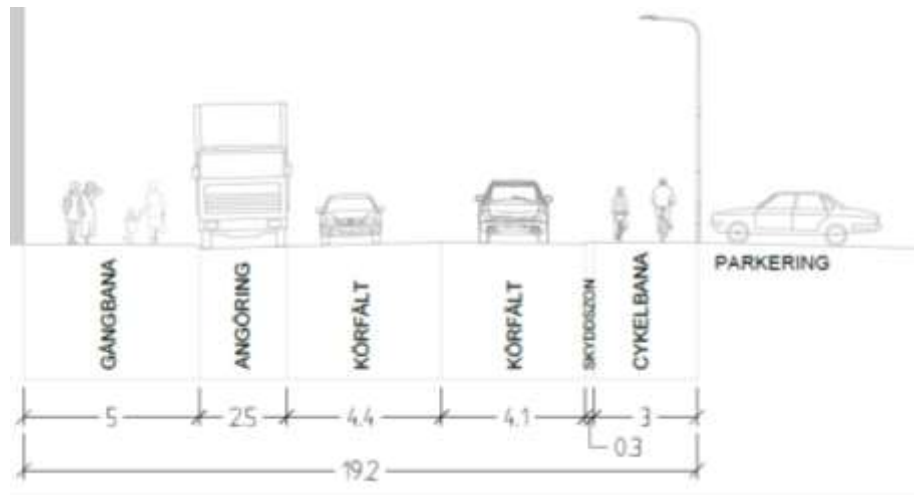
Mål och syfte

När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med Framkomlighetsstrategin behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt.

Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga bredare cykelbanor.

Befintlig situation

Studerad sträcka längs Norr Mälärstrand mellan Kungsholmstorg och Samuel Owens gata är cirka 500 meter. Längs Norr Mälärstrand finns ett körfält för motorfordon i vardera riktningen, en gångbana på norra sidan om gatan och en dubbelriktad cykelbana längs södra sidan om gatan. Nedanstående sektion illustrerar befintlig situation.



Figur 3, Befintlig situation, Kungsholmstorg – Samuel Owens gata.

Gång- och cykeltrafik

Längs Norr Mälärstrand finns en dubbelriktad cykelbana med en bredd på 2,5 – 3,0 meter. Cykelbanan är placerad på södra sidan om körbanan och är separerad från gående och motorfordonstrafik. Gångbana finns på norra sidan av gatan men gångstråk återfinns även utmed kajen längs Riddarfjärden. Cykelbanan skiljs från de parkeringsytor som finns på kajen med ett räcke men säkerhetsavstånd mot räcket saknas.

Antal gående på den norra gångbanan uppgick vid ett mättillfälle år 2023 till cirka 1 200 fotgängare/dygn. Antalet fotgängare på gångstråket längs kajen vid Riddarfjärden uppgick till 2 500 fotgängare/dygn. Antalet cyklister uppgick vid samma mättillfälle till 5 500 cyklister/dygn.



Figur 4, dubbelriktad cykelbana längs Norr Mälarstrand vid Kungsholmstorg.



Figur 5, dubbelriktad cykelbana längs Norr Mälarstrand vid Skillinggränd.



Figur 6, Gångstråket längs Riddarfjärden.

Biltrafik

Norr Mälarstrand är en dubbelriktad huvudgata. Körbanan är cirka åtta meter bred med ett körfält i vardera riktningen. Gatan trafikeras av cirka 8 500 fordon/dygn (trafikmätning 2023). Högsta tillåtna hastighetsgräns är 40 km/h.

Kollektivtrafik

Norr Mälarstrand trafikeras inte av reguljär busstrafik. Flertalet turistbussar trafikerar dock sträckan till och från stadshuset under sommarhalvåret.

Parkering

På norra sidan om körbanan finns längsgående parkering som ingår i taxa 3 och är reglerade med avgift mellan kl. 7 - 19.

Parkeringsplatserna är delvis avsedda för boendeparkering.

Totalt 3 bussparkeringsplatser finns längs sträckan på norra sidan om körbanan. Parkeringsplatserna ingår i taxa 3 och är reglerade med avgift mellan kl. 7 - 19. Bussar får parkera under höst en timme i följd. Under vinterhalvåret är belägningsgraden låg och under sommarhalvåret är den hög. Behovet av bussparkeringsplatserna är därmed säsongsbetonat.

På södra sidan längs kajen kantas cykelstråket med parkering som åtskiljs med räcke. Parkeringsplatserna förvaltas av Stockholm parkering.

Trafiksäkerhet

Totalt 13 personskadeolyckor har inrapporterats längs den studerade sträckan mellan 2018 – juni 2023. Av dessa var cyklister involverade i nio av olyckorna. Trafikolyckorna utgjordes av: tre singelolyckor, två olyckor mellan cyklister, en olycka mellan cyklist och fotgängare, en olycka mellan cyklist och motorfordon och två olyckor mellan cyklist och moped.

Belysning

Belysningsstolpar finns längs hela sträckan intill gångbanan och cykelbanan.

Träd

Det finns ett flertal träd längs sträckan som framförallt är placerade mellan parkeringsytorna och gångstråket som sträcker sig längs Riddarfjärden. Träden utgörs främst av kaskadpilar.

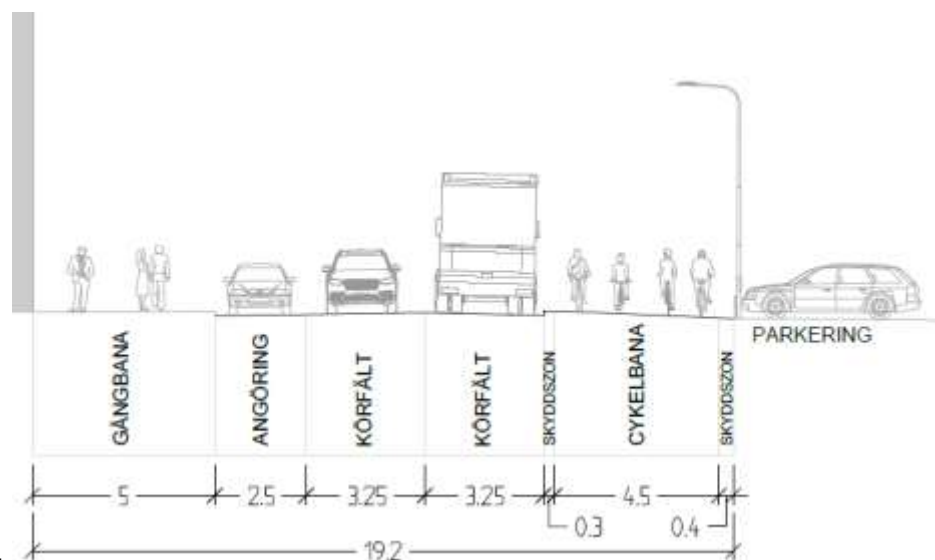
Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningen på Kungsholmen.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Den dubbelriktade cykelbanan föreslås att breddas för att uppnå standard för primära cykelstråk med höga flöden enligt Stockholms stads cykelplan. Nedanstående sektion illustrerar föreslagen utformning.



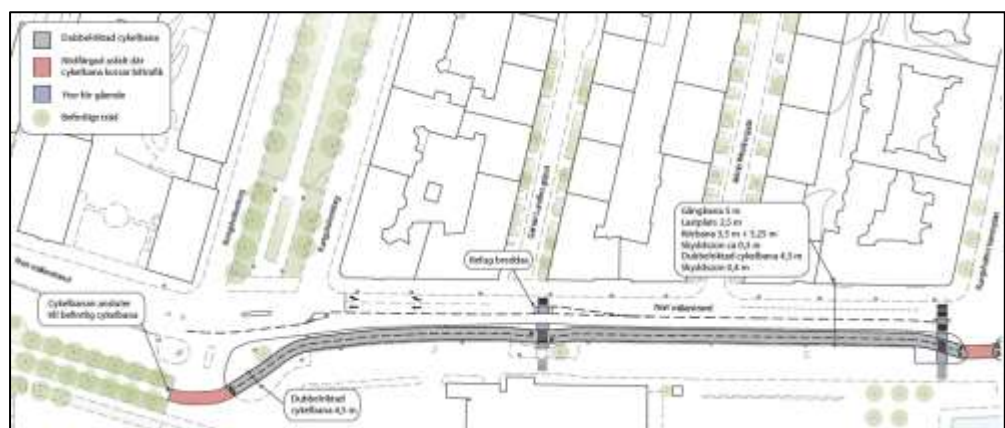
Figur 7, Föreslagen utformning, Kungsholmstorg – Samuel Owens gata.



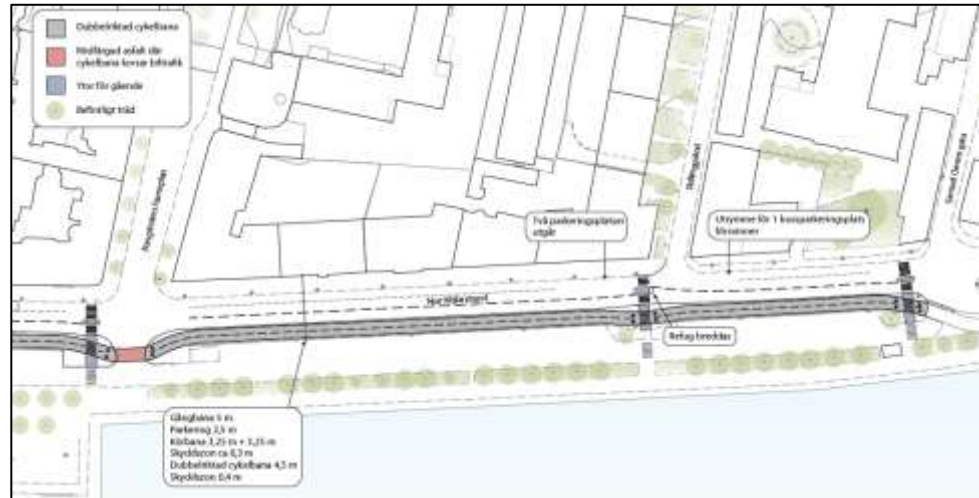
Figur 8, perspektivbild på breddad cykelbana längs Norr Mälärstrand.

Gång- och cykeltrafik

Den dubbelriktade cykelbanan föreslås breddas från 3,0 till 4,5 meter mellan Kungsholmstorg och Skillinggränd. För att behålla en bussparkering föreslås breddningen mellan Skillinggränd och Samuel Owens gata bli något mindre, 4,3 meter. Ett skyddsavstånd till befintligt räcke på 0,4 meter tillkommer vilket saknas i dagsläget.



Figur 9, Föreslagen utformning mellan Kungsholmstorg och Kungsholms hamnplan.



Figur 10, Föreslagen utformning mellan Kungsholms hamnplan och Samuel Owens gata.

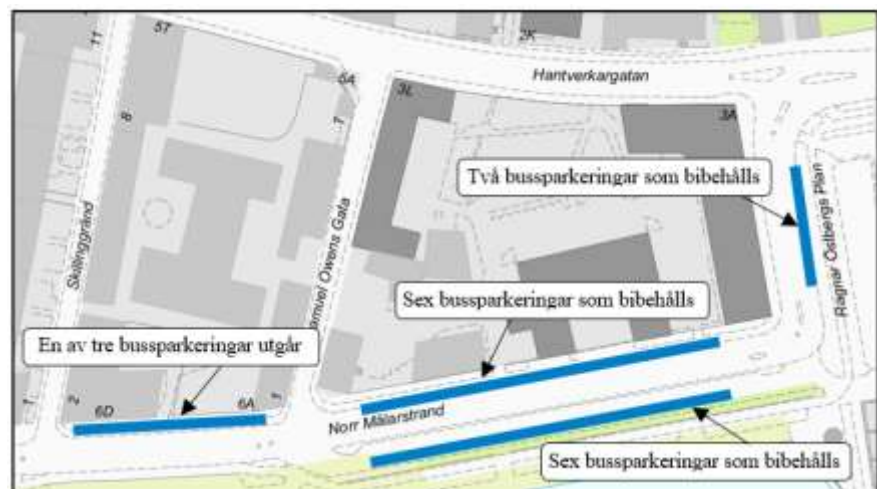
Biltrafik

För att möjliggöra de breddade cykelbanorna tas yta från körbanan. Körbanan minskar från cirka 8,5 – 6,5 meter. Antal körfält behålls.

Parkering

Den breddade cykelbanan medför att två långsgående parkeringsplatser utgår mellan Kungsholms hamnplan och Skillinggränd.

Totalt finns idag 17 bussparkeringar i närheten av stadshuset på sträckan mellan Hantverkargatan och Kungsholmstorg, se figur 8. En av totalt tre bussparkeringar på norra sidan om Norr Mälärstrand utgår mellan Skillinggränd och Samuel Owens gata.



Figur 11, bussparkeringar i närheten av stadshuset.

Trafiksäkerhet

Vid Garvar Lundins gränd och Skillinggränd breddas befintliga refuger vid övergångsställena för att ge fotgängare som passerar körbanan en bredare yta att uppehålla sig på.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Mellan Skillinggränd och Samuel Owens gata breddas cykelbanan till 4,3 istället för 4,5 meter. En breddning till 4,5 meter skulle medföra att tre bussparkeringar istället för en behöver tas bort. Behovet av bussparkeringarna i området varierar stort. Behovet är stort under sommarhalvåret och vid evenemang men i övrigt är behovet lägre. Den bussparkering som föreslås tas bort kommer leda till en viss försämring men det är samtidigt den plats som är placerad längst från stadshuset och bussarna som parkerar här har heller ingen möjlighet att vända i närheten vilket innebär att denna plats nyttjas i lägre grad än resterande bussparkeringar. Bedömningen är att det blir en marginell försämring av att denna bussparkering utgår.

För att möjliggöra den breddade cykelbanan tas yta från körbanan. Körbanan kommer att bli smalare än idag men framkomligheten för motorfordonstrafiken bedöms inte påverkas i och med att antalet körfält bibehålls.

Den breddade cykelbanan med tillhörande skyddszoner mot körfält och räcke kommer att leda till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister längs sträckan. Trafiksäkerheten och framkomligheten ökar för gående i och med att två refuger vid befintliga övergångsställen breddas.

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte finns någon skyfallsproblematik.

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan längs Norr Mälarstrand.

Tidplan och genomförande

Tidplan

- Systemhandling: 2024/2025
- Genomförandebeslut TN: 2025
- Detaljprojektering: 2025
- Upphandling: 2026
- Entreprenad: 2026 – 2027

Trafik under byggtiden

Trafiken under byggtiden kommer att utredas mer grundligt under systemhandlingsskedet. Initialt bedöms projektet innebära en negativ framkomlighet för gående, cyklister och motorfordon under byggtiden.

Ekonomi och finansiering

Investering

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

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 48 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl av föreslagen programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering via Länsplanen för projektet.

Driftkostnader

Projektet kommer att medföra att cykelbanebaneytorna ökar jämfört med dagens situation. Driftkostnaderna väntas öka något då större cykelbaneytor medför ökade kostnader för sopsaltning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,7 mnkr från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projektet medför att två parkeringsplatser för bil och en bussparkering utgår. Detta bedöms leda till ett inkomstbortfall på 90 000 kr/år.

Risk/Osäkerhet

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Norr Mälarstrand. I projekteringsskedet kommer kontoret att ta fram en produktionsplan för att noggrant analysera trafiksäkerhetsaspekter och påverkan på trafiken under byggtiden. Fler detaljer redovisas till genomförandebeslutet.

Det finns en risk för att anbuden som inkommer är höga på grund av rådande marknadsläge och det osäkra världsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Det finns en risk att föroreningar påträffas i asfalten under entreprenaden, vilket påverkar projektkostnaden. För att hantera risken har projektet lagt på riskpåslag i kalkylen.

Slut