

Handläggare

Jevgenija Palin
08-508 26 209

Till

Trafiknämnden
2024-06-13

Gång- och cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt ”Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen” upp till 2,0 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 21 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

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

Sammanfattning

Lövholmsvägen sträcker sig genom Gröndal och är utpekad som ett primärt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan. Mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen finns i dagsläget ett gång- och cykelstråk men med bristande kvalitet med bland annat saknade länkar och trånga sektioner.

Förslaget innebär att en 400 meter lång gemensam gång- och cykelbana breddas till 5,25 meter med undantag av en kortare sträcka där det råder utrymmesbrist i gaturummet och breddning blir något mindre. Breddningen ger möjlighet till en separering mellan gång- och cykeltrafikanter, vilket ökar trafiksäkerheten, framkomligheten och tryggheten för bägge trafikantgrupper.

Projektet bedömer att cirka tio mindre träd kan komma i konflikt med breddningen. Delsträckorna kommer att detaljstuderas innan kommande genomförandebeslut för att minimera påverkan på antal träd. Bedömd byggstart är våren 2026 med färdigställande år 2027.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet ”Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen” upp till 2,0 mnkr. Projektets totala investeringsutgift beräknas till 21 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 900 mnkr satsningar på framkomlighet inom cykel.

Lövholmsvägen sträcker sig mellan Gröndal och Liljeholmen. Den utredda sträckan ligger mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen. Längst med sträckan präglas omgivningen av bostäder i form av flerbostadshus på norra sidan och Entréskolan och grönområde på södra sidan. Söder om sträckan ligger sjön *Trekanten* vars strandområde är populärt för rekreation.



Figur 1. Primära cykelstråk i rött och huvudcykelnät i blått. Projektområde markerat med svart.

Lövholmsvägen är utpekad som primärt cykelstråk enligt Stockholm stads cykelplan och är en viktig cykelkoppling för boende i Gröndal, Liljeholmen och Aspudden men utgör även en koppling till och från Essingeöarna, Alvik och resterande västerort. I västra delen av Lövholmsvägen mellan Gröndalsvägen och Blommensbergsvägen har det nyligen byggts en 3,25 meter bred dubbelriktad cykelbana. På de östra delarna av vägen har gång- och cykelinfrastrukturen bristande kvalitet med bland annat saknade länkar och trånga sektioner.

Mål och syfte

Projektets syfte är att öka framkomligheten, tillgängligheten och komforten för gång- och cykeltrafikanter på det primära stråket längs med Lövholmsvägen.

Projektets mål är att anlägga ny cykelinfrastruktur av kvalitet som motsvarar rekommendationerna i stadens cykelplan gällande mått, bredd och funktion. Att skapa ett fungerande och säkert gång- och cykelvägnät ligger i linje med stadens Framkomlighetsstrategi och Gångplan.

Befintlig situation

Gång- och cykel

Det befintliga cykelstråket längs Lövholmsvägen har en låg standard i förhållande till rekommenderade mått på cykelbanan i stadens cykelplan. På vissa delar av sträckan är gång- och cykelstråket avskilt från körbanan och längs andra delar löper det som en gång- och cykelbana invid körbanan.

På Lövholmsvägens norra sida finns det en gångbana med varierande bredd från 1,4 till 2,8 meter. På Lövholmsvägens södra sida, på sträckan väster om Entréskolan är den gemensamma gång- och cykelbanan ca 2,8 meter i bredd.



Figur 2. Gång- och cykelbana väster om Entréskolan

I den mest trånga passagen vid Entréskolan är gång- och cykelbanan bara 1,3 meter bred. Cyklister, som färdas i västlig riktning väljer ofta att cykla i körbanan.



Figur 3. Trång sektion vid Entréskolan

Öster om Entréskolan löper en 3,5 m bred gång- och cykelbana i parkmiljö avskilt från vägen.



Figur 4. Gång- och cykelbana i parkstråk

Uppmätta flöden (2023) för gående och cyklister visade på drygt 1400 cyklister/dygn och 730 gående/dygn inom det utredda området. De högsta flödena uppmättes på Lövholmsvägens södra sida.

Kollektivtrafik

Ingen buss trafikerar sträckan i dagsläget. Däremot är trafikerad Blommensbergsvägen och västra delen av Lövholmsvägen av buss.

Linjen 161 *Bagarmossen – Gröndal* har sin slutstation vid hållplats *Trekanten*. Både buss och spårvagn trafikerar Gröndalsvägen och Lövholmsvägen mot Liljeholmen. Närmaste hållplats är *Trekanten* där flertalet busslinjer samt spårvagn stannar.

Motorfordonstrafik

Den aktuella sträckan av Lövholmsvägen trafikeras av ca 3600 motorfordon/dygn varav 8 % tung trafik. Hastighetsbegränsningen är 40 km/tim mellan korsningen med Gröndalsvägen och Entréskolan. Väster om skolan övergår hastigheten till 30 km/tim hela vägen fram till korsningen med Gröndalsvägen i väst. Hastighetsregleringen 30 km/tim infördes på Lövholmsvägen år 2021.

På sträckan råder parkeringsförbud. Parkering finns inom fastigheterna längs vägen, vilket innebär att motorfordon korsar gång- och cykelbanan vid två in- och utfarter till fastigheterna Nynäs 24 och 25.

Trafiksäkerhet

Längs sträckan har inga olyckor rapporterats in. I korsningen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsvägen har det dock registrerats tre olyckor: en cykel singel, en cykel-motorfordon och en upphinnandeolycka.

Befintliga passager på Lövholmsvägen saknar hastighetsdämpande åtgärder.

Omgivande natur

Terrängen längs sträckan är något kuperad med sluttning söderut mot sjön *Trekanten*. Inom parkområdet finns relativt tät växtlighet med både träd och buskar. Längs Lövholmsvägen står större lövträd av arterna lind och lönn. Träden står i allé längst med körbanan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret, stadsdelsförvaltning Hägersten-Älvsjö, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Förslaget innebär att cirka 400 m befintlig gemensam gång- och cykelbana på Lövholmsvägen uppgraderas till en högre standard, som motsvarar rekommendationer i stadens cykelplan.

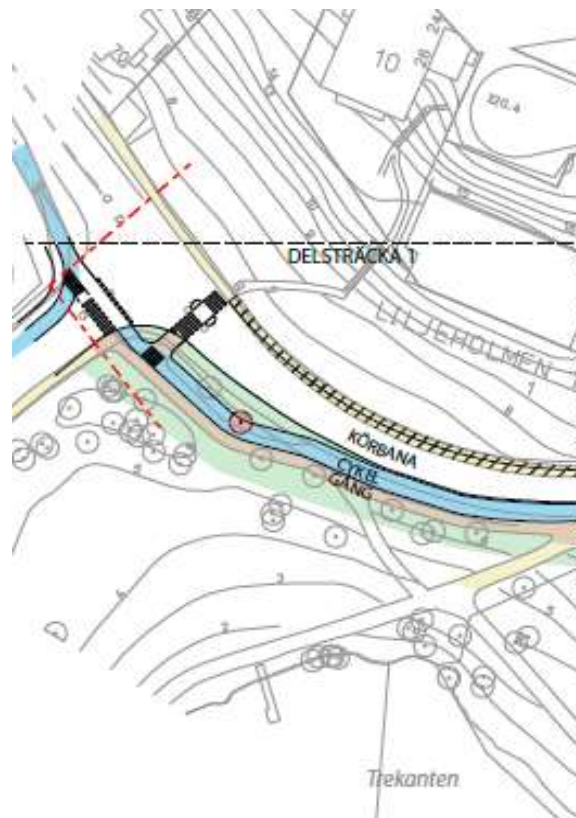
Cykelbanan föreslås få en bredd på 3,25 meter med ett undantag på en kortare sträcka vid skolan där sektionen är smalast och här föreslås bredden på cykelbanan bli 2,5 meter. Gångbanans bredd på sträckan varierar mellan 1,8 och 2,0 meter beroende på gatussektionens bredd.

Sträckan beskrivs nedan i tre delsträckor som varierar i mått och karaktär. Hela den utredda sträckan finns med i bilaga 1.

Delsträcka 1: Blommensbergsvägen - Entréskolan

Den nya gång- och cykelbanan föreslås att rymmas inom den befintliga gatussektionen. Detta är eftersom marken söder om gång- och cykelytan lutar mot parkområdet. Mellan Blommensbergsvägen och skolan föreslås att norra gångbanan utgår (streckad linje) och att körbanan förskjuts norrut för att på så sätt frigöra utrymme för bredare gång- och cykelbana på södra sidan av vägen. Den norra gångbanedelen är idag mycket smal, används marginellt och har inga tydliga kopplingar till omgivningen.

Körbanan är bred i anslutning mot korsningen med Blommensbergsvägen och genom att justera övergångsstället och bredden på körbanan kan ytterligare yta skapas för gång- och cykelbanan på södra sidan.



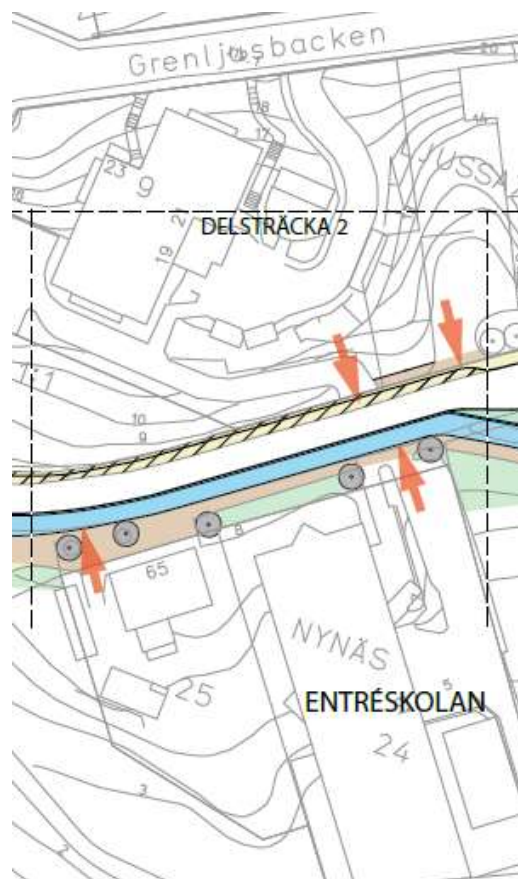
Figur 5. Delsträcka 1

Cykelbanans bredd på denna sträcka föreslås bli 3,25 m och gångbanans bredd varierar mellan 1,8 och 2,5 meter.

Två övergångsställen vid korsningen med Blommensbergsvägen berörs av ombyggnationen. Bägge övergångsställena kommer att tillgänglighetsanpassas och övergångsstället norr om Blommensbergsvägen anpassas efter nya gång- och cykelbanor på bägge sidor av vägen.

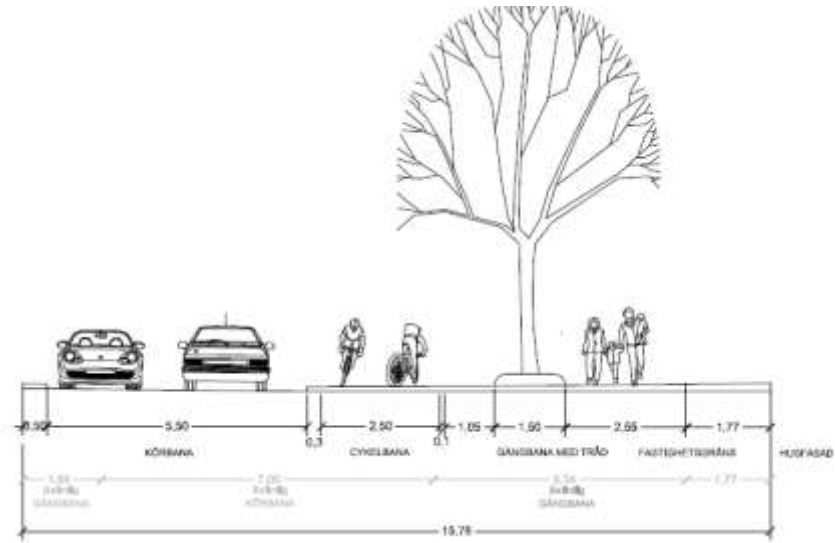
Delsträcka 2: Entréskolan

Närmare skolan är utrymmet begränsat. Även på denna sträcka föreslås att den norra gångbanan tas bort, vilket gör att körbanan kan förskjutas norrut.



Figur 6. Delsträcka 2

Vid fastigheten intill skolan (Nynäs 25) och förbi skolan föreslås körbanan bli 5,5 meter och cykelbanan 2,5 meter. Förutsättningen i projektet är att bevara alla träd vid skolan då dessa träd har ett högt bevarandevärde, enligt genomförd trädinventering.



Figur 7. Sektion vid skolan

Vid de trånga passagerna förbi skolan föreslås gångbanans bredd variera mellan 1,5 och 1,8 meter. Under arbetets gång med systemhandlingen kommer denna sträcka att studeras mer noggrant i syfte att förbättra gångbanans standard.

För att uppnå en bättre och tydligare separering mellan fotgängare och cyklister föreslås att gångbanan vid skolan beläggs med betongplattor medan cykelytan beläggs med asfalt.

Delsträcka 3: Entréskolan - Gröndalsvägen

Mellan skolan och Gröndalsvägen föreslås gång- och cykelbanorna ledas in i befintligt parkstråk, som i dagsläget. Detta gör att befintlig bredd för biltrafiken kan behållas på sträckan.



Figur 8. Delsträcka 3

Befintlig gång- och cykelväg i park föreslås breddas till en cykelbanedel på 3,25 meter och gångbanedel på 2,0 meter med stödremisor på bägge sidor. I systemhandlingsskedet kommer det avgöras om breddning ska göras norrut, söderut eller åt båda håll.



Figur 9. Visionsbild i parkstråket

Öster om skolan, där gång- och cykelbanan viker av söderut in mot parken, föreslås ett nytt övergångsställe. Det är många skolbarn som ska korsa gatan på övergångsstället. Det föreslås därför att hastighetssäkra passagen med två busskuddar.

Avvägningar och konsekvenser gällande föreslagen inriktning

Trafiksäkerhet

Utformningsförslaget innebär en förbättring för gång- och cykeltrafikanter utmed sträckan. De får separata ytor, vilket minskar risken för kollisioner och ökar trafiksäkerheten för bägge trafikantgrupperna.

Det nya övergångsstället vid Entréskolan säkras med hastighetsdämpande väggkuddar, vilket sänker trafikens hastighet och höjer trafiksäkerhet för skolbarn och andra gående.

Framkomlighet

Med den nya utformningen får cyklisterna ett gent och säkert cykelstråk med bra kopplingar till de befintliga cykelbanorna på anslutande vägar. Detta ökar både framkomlighet och orienterbarhet på cykelstråket.

Ett undantag från riktlinjerna görs för delsträckan förbi skolan i de mest trånga snitten där bredden på cykelbanan har uppnåtts till 2,5 meter istället för det önskade funktionsmåttet om 3,25 m enligt cykelplanen. Anledningen till detta är ett begränsat utrymme i

gatussektionen samt träd i gångytor. Ombyggnaden bedöms ändå ge en avsevärt förbättrad framkomlighet jämfört med idag.

Norra gångbana mellan Blommensbergsvägen och skolan utgår i projektet. Konsekvenserna av detta bedöms bli små då målpunkter saknas på denna sträcka och att antal gående är få. Gående kommer istället att hänvisas till södra sidan av vägen och kommer kunna korsa gatan på det nya föreslagna övergångsstället vid skolan. Övergångsstället ökar framkomlighet för gångtrafikanter mellan södra sidan av vägen och bostadskvarteren norr om gatan.

Den föreslagna avsmalningen av körbanan vid skolan bedöms inte påverka motorfordonstrafikens framkomlighet nämnvärt.

Jämställhet och trygghet

De föreslagna åtgärderna bidrar till att tryggheten kommer att stärkas på sträckan genom att cykelbanan blir avskild från biltrafiken och genom att gående och cyklister får separata ytor.

Åtgärderna inom detta projekt bedöms även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv. En förbättrad belysning i parkdelen skapar tryggare miljö, vilket gör att flera kvinnor väjer att gå och cykla i området.

Skyfall

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning. Slutsatsen av undersökningen är att hela projektområdet avvattnas ytligt mot sjön Trekanten. Inga översvämningar inträffar på sträckan. De föreslagna åtgärderna leder till en ökning av hårdgjorda ytor och detta kan leda till minskningen av infiltrationskapacitet.

För att inte belasta vägsträckorna och nätet med dagvatten ska gång- och cykelbanan projekteras så att den får en tvärlutning söderut mot naturmarken/parkmarken.

Grönytor och träd

Strax öster om korsningen med Blommensbergsvägen påverkas ett träd, som enligt den genomförda trädinventeringen, har lågt bevarandevärde. Trädet behöver fällas. Även i östra delen påverkas ett träd som behöver fällas och ersättas för att bredda gång- och cykelbanan. Detta träd har dock ett större bevarandevärde.

Vid sträckan längs skolan kan borttagandet av fler träd ge en bättre gång- och cykellösning än den som redovisas i föreslagen utformning. Trädens bevarandevärde och kvalitet utreds mer

ingående i nästa skede med målsättningen att behålla så många träd som möjligt.

Gång- och cykelbanan i parkstråket omges av grönska i varierande karaktär och värde. Bedömningen är att cirka åtta träd kan påverkas i parkstråket. I dagsläget saknas inmätning längs hela sträckan, vilket innebär att det finns en viss osäkerhet i bedömningen. I nästa skede och till kommande genomförandebeslut kommer breddningen att detaljstuderas för att minimera påverkan på antalet träd. Träd som ändå kommer att behöva fällas kommer att ersättas med två nya träd i samråd med stadsdelsförvaltningen. Återplantering ska helst ske i direkt närhet till trädet som fällts, men vid behov i närområdet.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut strax efter årsskiftet 2024/2025. Projekteringen beräknas vara klar till hösten 2025 och upphandling av entreprenör planeras genomföras under hösten samma år eller under vintern 2025/2026. Bedömd byggstart är preliminärt våren 2026 med färdigställande 2027. Merparten av projektet genomförs under år 2026.

Tidplan	2024	2025	2026	2027
Planering	X			
Genomförandebeslut		X		
Projektering	X	X		
Upphandling/uppstart			X	
Produktion			X	X

Trafik under byggtiden

Projektet förväntas leda till mer lokal trafikpåverkan under byggtiden. Produktionsplanering och planering av byggtrafik görs i kommande skede.

Vid behov av omledning av cykeltrafiken finns det möjlighet att leda cyklister runt via Lövholmens västra del och Gröndalsvägen eller tvärtom beroende på färdriktning.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2,0 mnkr fram till genomförandebeslut. Hittills har 0,5 mnkr bokförts i projektet för utredning och intern tid. Kommande utgifter fram till genomförandebeslut beräknas till 1,5 mnkr.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 21 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. Utgifter för eventuell sanering av marken, närhet till högspänningsledning och ersättning av borttagna träd ingår i riskpåslaget.

Projektets genomförandeutgifter fördelas över åren 2026 till 2027 och är inrymda inom nämndens investeringsplan. Åtgärderna inom projektet till och med år 2026 redovisas inom framkomlighets-satsningen för cykelåtgärder.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering via Länsplanen för projektet.

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med idag. Driftkostnaderna förväntas öka marginellt då större ytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr per år från och med år 2028. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Den föreslagna utformningen ger påverkan på ledningar på sträckan förbi skolan. Ett par brunnar som ligger i framtida kantstenslinje behöver flyttas, vilket inkluderar troliga ledningsomläggningar. I den västra delen påverkas Skanovas kanalisation på norra sidan och omläggning krävs sannolikt. En stor risk är att det sannolikt finns högspänningsledningar under stråket i parken som kan fördyra projektet och påverka projektets tidplan. Det har tagits höjd för ledningsarbeten i kalkylen.

Påverkan på träd är oklar. Eftersom projektet är i ett tidigt skede bedöms att cirka tio mindre träd kan påverkas i en större eller mindre omfattning. De flesta av dessa träd är små träd utan bevarandevärde. Varje borttaget träd som har bevarandevärde

ersätts med två nya träd. Denna utgift har räknats med i kalkylen men utöver detta har det tagits höjd för risken för eventuell ytterligare påverkan på träd.

Beräknade belysningsåtgärder är preliminära i detta tidiga skede av projektet. Kostnaden kan visa sig bli högre när detaljprojekteringen genomförs. Det har tagits höjd för denna risk i kalkylen.

Eventuella föroreningar i marken och i asfalten kan leda till en ökad kostnad. Denna risk har beaktats i kalkylen.

Flera projekt planeras och pågår parallellt i området. Detta kan påverka projektets tidplan. Kontinuerlig samordning mellan projekten minskar risken.

Förseningar av materialleveranser är också en generell risk som kan påverka tidplanen men som inte är unik för detta projekt.

Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

En annan risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet på sträckan mellan Blommenbersvägen och Entréskolan. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Slut

Bilagor

1. Översikt