

Handläggare

Björn Jerbic
08-508 26 067

Till

Trafiknämnden
2024-09-26

Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron upp till 3,5 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 46 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Sankt Eriksgatan är en huvudgata som förbinder Kungsholmen med norra innerstaden och Solna och är en viktig länk för samtliga trafikslag. Gatan är utpekad som ett primärt cykelstråk i stadens cykelplan och cykelflödena är höga men cykelinfrastrukturen är bristfällig. Mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron är cyklister hänvisade till smala cykelbanor, cykelfält och blandtrafik samtidigt som de behöver samspela med korsande buss- och

motorfordonstrafik vilket bidrar till en otrygg miljö med bristande trafiksäkerhet. Det finns även behov av att utöka antalet cykelparkeringsplatser vid välbesökta målpunkter längs sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten föreslår kontoret att cykelbanor anläggs på en cirka 210 meter lång sträcka mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron. Åtgärden förutsätter att kollektivkörväg införs och att biltrafiken begränsas enligt redovisning av ”*Busskörväg längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320). Busshållplatserna mellan Fleminggatan och Alströmergatan kan då placeras i kollektivkörvägarna vilket frigör utrymme för ombyggnaden. Förslaget innebär att en stor del av gatans sektion kan byggas om med nya gångbanor, busshållplatser och träd.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron upp till 3,5 mnr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 46 mnr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

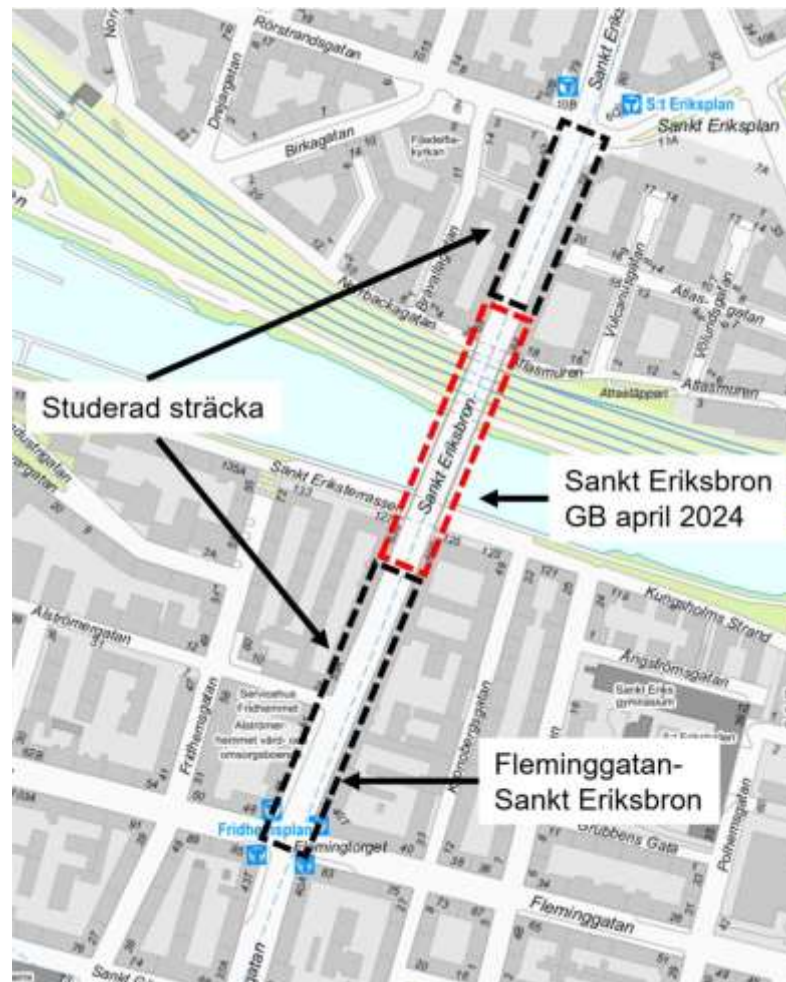
I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 900 mnr satsningar på framkomlighet inom cykel. En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga och säkra. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Sankt Eriksgatan är en huvudgata som utgör en viktig länk för samtliga trafikslag då den förbinder Kungsholmen med norra innerstaden och Solna. Sträckan mellan Drottningholmsvägen och Norra Stationsgatan är ett utpekat primärt cykelstråk och gatan trafikeras bland annat av stombusslinje 3 och 4 mellan Drottningholmsvägen och Sankt Eriksplan. För den allmänna biltrafiken ingår Sankt Eriksgatan i det primära vägnätet och utgör även omledningsväg för Essingeleden.

Sankt Eriksgatan är en viktig del av cykelnätet och en attraktiv resväg för många. Cykelflödena är höga, i maj 2024 uppmättes

11 200 cyklistar på ett dygn. Samtidigt är cykelinfrastrukturen bristfällig vilket leder till framkomlighets-, trygghets- och trafiksäkerhetsproblem.

Vid trafiknämndens sammanträde 2024-04-18 fattades genomförandebeslut för renovering av Sankt Eriksbron och en breddning av bronns cykelbanor. Kontoret har studerat förutsättningarna för förbättrad cykelinfrastruktur på en längre sträcka mellan Fleminggatan och Rörstrandsgatan. Längs norra delen av utredningsområdet, mellan Sankt Eriksbron och Rörstrandsgatan, är möjligheten att förbättra cykelinfrastrukturen begränsad och en ombyggnad kan inte genomföras utan att påverka stombusstrafikens framkomlighet negativt.



Figur 1 Studerad sträcka

Söder om Sankt Eriksbron är möjligheten att förbättra cykelinfrastrukturen större. Här har cykelinfrastrukturen störst brister med smala cykelfält, cykling i blandtrafik och interaktioner med buss till och från de busshållplatser som finns här. Gaturummet är begränsat och det är många olika funktioner som gör anspråk på

utrymmet. Inom ramen för budgetuppdraget ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320) har framkomligheten för busstrafiken studerats och ett södergående busskörfält på Sankt Eriksbron föreslås. Denna åtgärd gör att det finns möjlighet att ta bort ett södergående bilkörfält i kvarteret mellan Alströmergatan och Fleminggatan och på det sättet frigörs yta som kan omfördelas till övriga trafikslag.

Mål och syfte

Projektets mål är att anlägga ny cykelinfrastruktur längs med Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron. Syftet med projektet är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister. Projektet utgår från inriktningen i stadens cykelplan.

Befintlig situation

Sankt Eriksgatan är en viktig länk i stadens trafiksystem. Trafikmätningar på Sankt Eriksbron visar att 12 000 gående, 11 300 cyklister och 19 000 motorfordon passerar dagligen. Flera busslinjer trafikerar bron: stombusslinje 3 och 4, lokalbusslinje 77 och nattbusslinje 94. Resandestatistik från 2019 visade att 19 000 bussresenärer färdades över bron varje dag, resandet har dock gått ned efter pandemin.

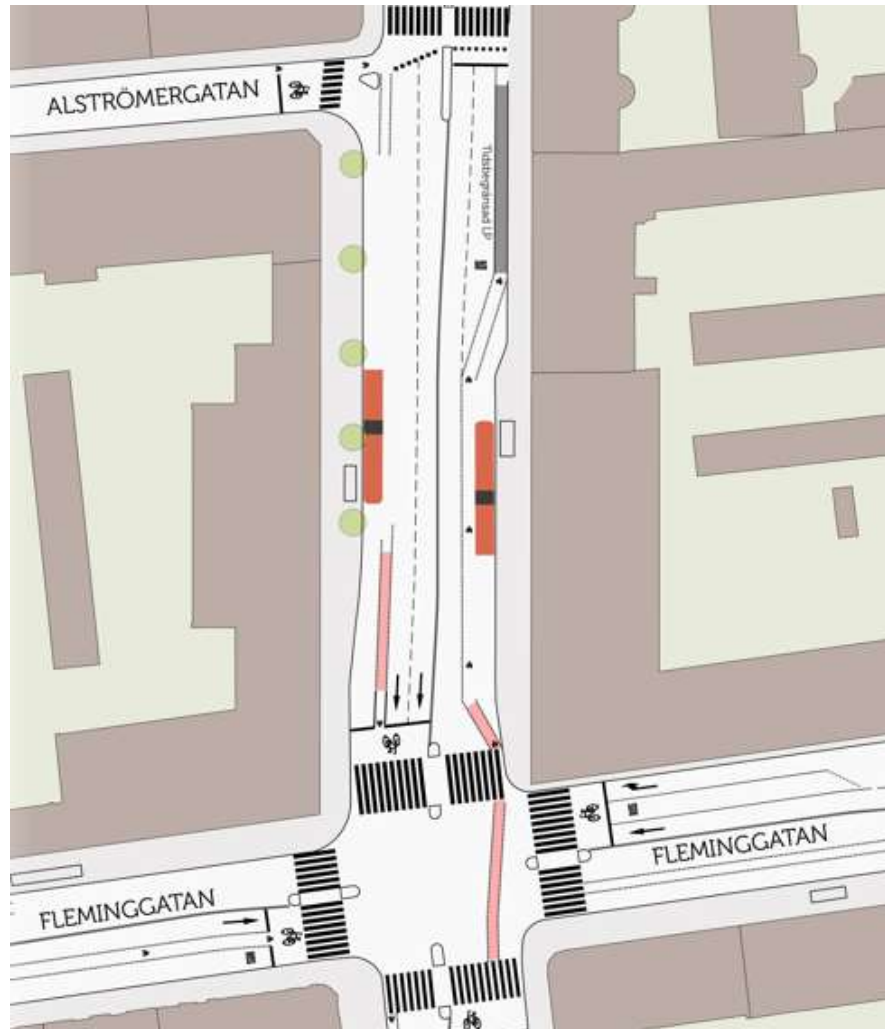
Korsningen Fleminggatan/Sankt Eriksgatan är en av de större och mer komplexa i innerstaden. Flera åtgärder har genomförts under den senaste 10-årsperioden, bland annat har möjligheten att svänga vänster tagits bort i samtliga tillfarter.

Kollektivtrafik

Busshållplatser för stombusslinje 3 och 4 samt lokalbuss finns på båda sidorna av Sankt Eriksgatan. Hållplatserna är 40 meter långa och har kapacitet för två stannande ledbussar samtidigt men har bara enkla väderskydd.

En utförlig beskrivning av busstrafikens framkomlighet finns i tjänsteutlåtandet ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320).

Mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron finns ett kollektivkörfält i norrgående riktning. Det är dock endast cirka 1,5-2 meter brett och är således för smalt för att trafikeras med buss.

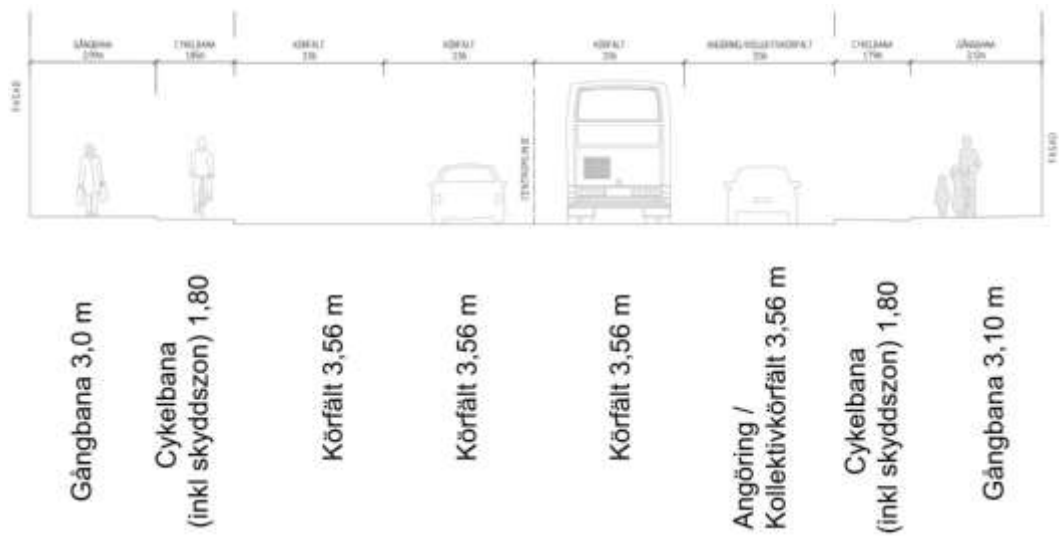


Figur 2 Befintlig situation Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Alströmergatan

Cykeltrafik

Sankt Eriksgatan ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik som pekats ut i cykelplanen. Mellan Sankt Eriksbron och Alströmergatan finns enkelriktade cykelbanor på båda sidorna av gatan. Cykelbanorna är 1,5 meter breda och har en skyddszon på 30 centimeter mot körbanan där det finns angöringsplatser, parkeringsplatser för rörelsehindrade och cykelparkering. De smala cykelbanorna gör det svårt att passera en framförvarande cyklist och den smala skyddsزون innebär att utrymme för dörruppslag saknas och att det blir extra trångt vid cykelparkeringar och lastplatser.

I södergående riktning upphör cykelbanan i korsningen med Alströmergatan och cykeltrafiken kommer i tydlig konflikt med buss- och motorfordonstrafiken. Cyklister på väg söderut måste



Figur 3 Befintlig sektion mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron

cykla i blandtrafik och röra sig till ett mittplacerat cykelfält inför korsningen med Fleminggatan och samtidigt ha uppsyn mot korsande buss- och motorfordonstrafik vilket bidrar till en otrygg miljö med bristande trafiksäkerhet.



Figur 4 Vy mot Fleminggatan

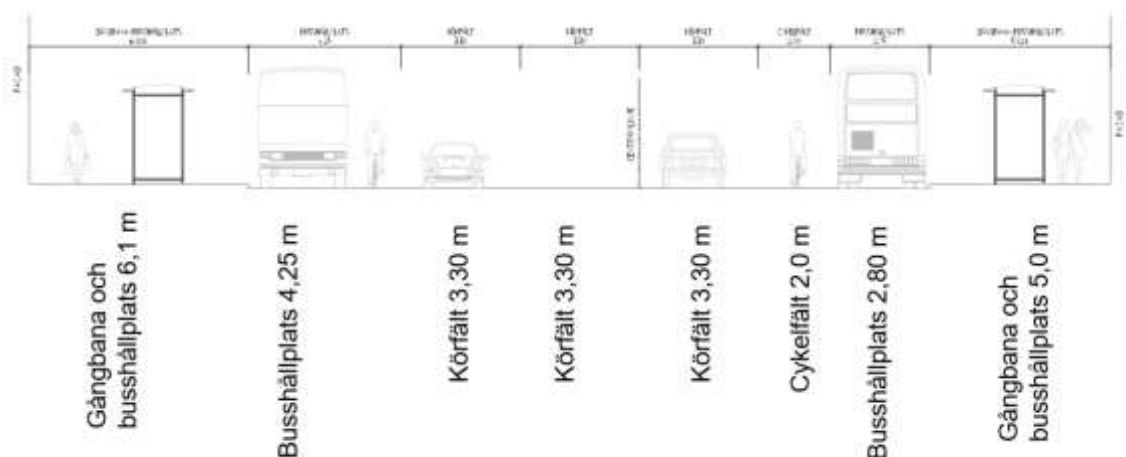
I norrgående riktning finns ett cykelfält utanför busshållplatsen vid Fleminggatan. Den befintliga utformningen saknar vägmarkering mellan cykelfältet och busshållplatsen. Cyklister passerar utmed en 40 meter lång busshållplats där det kan stå två ledbussar som behöver korsa cykelfältet för att lämna eller köra in till hållplatsen. Utformningen på platsen påverkar cyklisters framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet och uppnår inte standarden för stadens primära cykelstråk. Norr om hållplatsen övergår cykelfältet i cykelbana mot Sankt Eriksbron.

Gångtrafik

På gatans östra sida finns idag ingen tydlig uppdelning mellan gångbana och hållplatsyta. Den sammanlagda bredden är cirka 5 meter och bakom väderskyddet är gångbanan cirka 2,5 meter. På den västra sidan är ytorna något bredare. Den sammanlagda bredden är cirka 6,1 meter och bakom väderskyddet är gångbanan cirka 3,4 meter. Den västra gångbanan inrymmer även cykelparkering, träd, en reklamvitrin och en större vägvisningstavla. Mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron är gångbanorna cirka 3 meter breda.

Motorfordonstrafik

Motorfordonstrafiken har ett körfält i nordlig riktning. Södergående finns två körfält samt ett separat högersvängskörfält inför korsningen med Fleminggatan. Hastighetsbegränsningen är 40 km/tim.



Figur 5 Befintlig sektion Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Alströmergatan

Parkering och angöring

Vid Sankt Eriksgatan 46 finns en 15 meter lång lastplats som får nyttjas mellan klockan 10 till 15. Längs sträckan mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron finns ytterligare två lastplatser, 15 respektive 25 meter långa, samt fyra parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Utanför Västermalmsgallerian finns 22 cykelparkeringsplatser. Vanligtvis står här även ytterligare ett antal cyklar parkerade utanför cykelställen. Det finns cykelparkeringsplatser i körbanan vid Sankt Eriksgatan 54 men de är ofta fullbelagda och cyklar och elsparkcyklar parkeras därför inte sällan på gångbanan. Kontoret har upprepade gånger kontaktats av medborgare som efterfrågar fler cykelparkeringsplatser här.



Figur 6 Sankt Eriksgatan mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron

Träd

På gatans västra sida finns fem gatuträd, fyra almar och en platan, i busshållplatsens väntyta. Träden är i dåligt skick och saknar växtbäddar. Förutsättningarna för att de ska kunna leva och frodas är dåliga.

Ärendets beredning

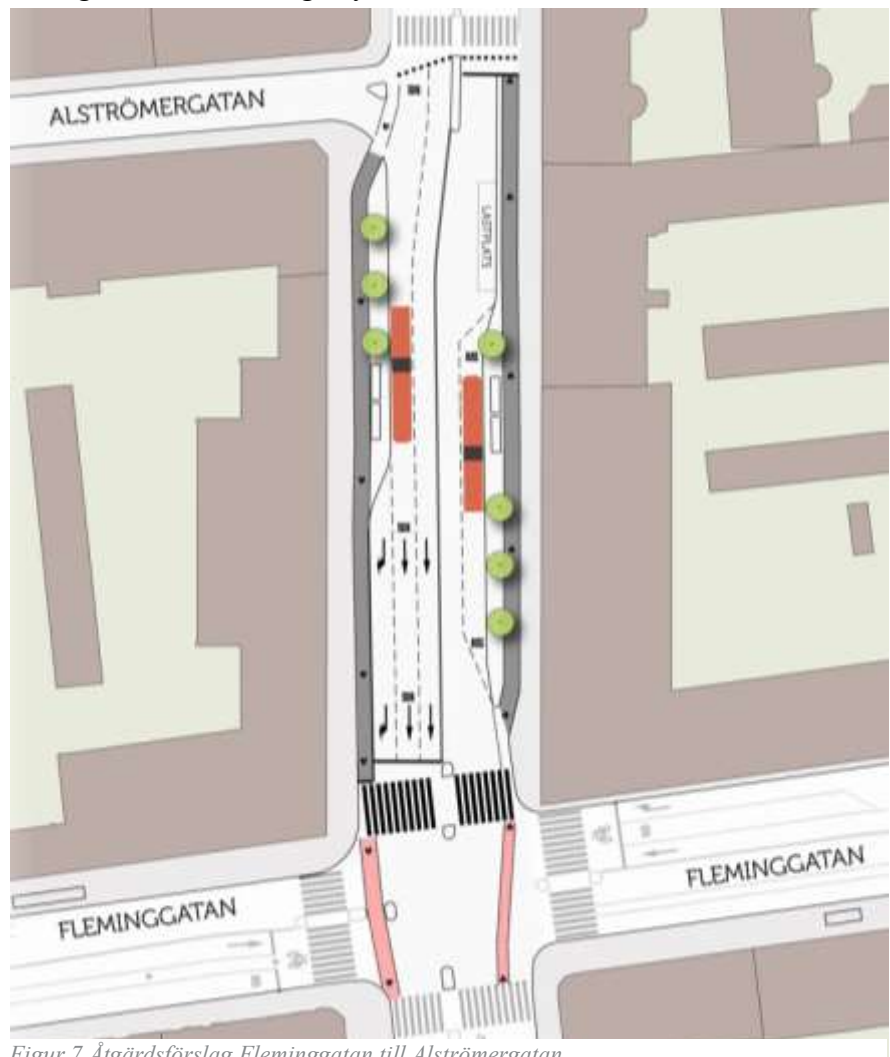
Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Fleminggatan till Alströmergatan

Åtgärdsförslaget innebär att 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor anläggs bakom hållplatserna på båda sidorna av Sankt Eriksgatan. De befintliga cykelfälten tas bort.

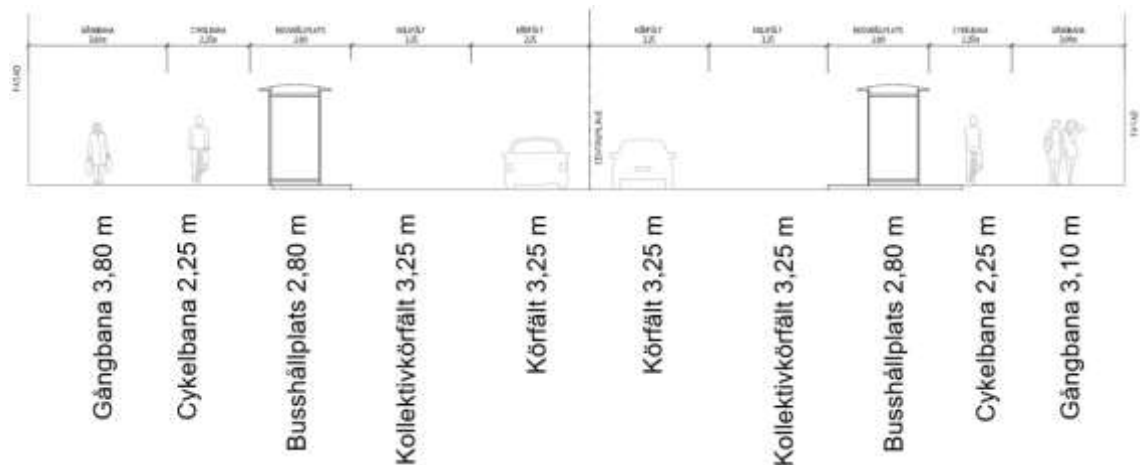


Figur 7 Åtgärdsförslag Fleminggatan till Alströmergatan

Hållplatserna behåller sin längd men förläggs i kollektivkörväg. En tydligare uppdelning mellan gångbanor och hållplatsytor görs. Den östra gångbanan blir cirka 3,1 meter och hållplatsen 2,8 meter vilket innebär att den totala ytan för gående och hållplats ökar från 5,1 till cirka 5,9 meter. Den västra gångbanan blir cirka 3,8 meter och hållplatsen 2,8 meter vilket innebär att den totala ytan för gående och hållplats ökar från 6,1 till cirka 6,6 meter.

Körbanan i norrgående riktning behåller samma funktioner som i dagsläget med ett körfält, ett kort kollektivkörfält med hållplats samt att yta kvarstår för den lastplats som finns idag.

Enligt redovisningen av ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320) införs ett södergående kollektivkörfält mellan Sankt Eriksplan och Fleminggatan. Busshållplatserna mellan Fleminggatan och Alströmergatan kan då placeras i kollektivkörfälten vilket frigör utrymme för ombyggnaden. Inför korsningen med Fleminggatan behålls dagens högersvängskörfält men trafiksignalen byggs om så att högersvängen kan regleras med en separat signal.



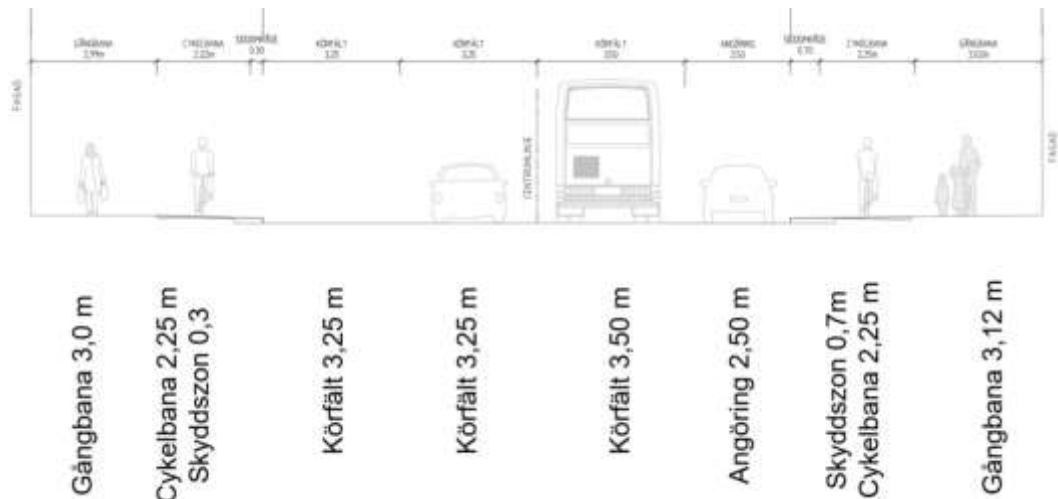
Figur 8 Föreslagen sektion mellan Fleminggatan och Alströmergatan

Förslaget innebär att de fem träden på den västra sidan av gatan tas ned och ersätts med tre träd på den västra och fyra träd på den östra sidan av gatan med tillhörande växtbäddar. Varje gatuträd som tas ned ska ersättas med två nya. De träd som inte går att ersätta inom projektområdet ersätts i närområdet.

Alströmergatan till Sankt Eriksbron

Det 1,5-2 meter breda busskörfältet i norrgående riktning tas bort eftersom det är för smalt för att kunna inrymma buss. Ytan som frigörs fördelas om till cykelbanorna vilket räcker för att skapa fullgod standard enligt cykelplanen på båda sidor, 2,25 meter. På den östra sidan kan skyddszonen göras 0,7 meter mot angöringsraden. På gatans västra sida är angöringsbehovet mindre och utrymmet medger inte att skyddszonen kan göras bredare än 0,3 meter.

Körbanan får två 3,25 meter breda körfält i södergående riktning varav det ena blir kollektivkörfält. I norrgående riktning föreslås ett 3,50 meter brett körfält samt en 2,50 meter bred angöringsrad som



Figur 9 Föreslagen sektion mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron

kan inrymma lastplatser, parkeringsplatser för rörelsehindrade och cykelparkering.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron ska många funktioner inrymmas på ett begränsat utrymme. Det innebär att avvägningar behövs och att en kompromiss mellan olika anspråk är nödvändig. Utrymme finns inte för att hålla god standard för samtliga trafikslag.

En förutsättning för ombyggnaden och samtidigt säkerställa god framkomlighet för busstrafiken är att de åtgärder på Sankt Eriksgatan som ingår i ärendet "Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut" (Dnr T2022-00320) genomförs. Åtgärderna omfattar en justering av trafiksignaler för att begränsa motorfordonstrafikflödet i maxtimmen till 80-90 % på Drottningholmsvägen och Sankt Eriksgatan och att ett södergående busskörfält införs mellan Sankt Eriksplan och Fleminggatan. Ytterligare beskrivning av åtgärderna finns i det ärendets tjänsteutlåtande. Införandet av ett kollektivkörfält gör att hållplatserna mellan Fleminggatan och Alströmergatan placeras i kollektivkörfälten vilket frigör utrymme för ombyggnaden.

Trafiksäkerhet och trygghet

Nya cykelbanor skilda från buss- och biltrafiken ökar trafiksäkerheten och tryggheten för cykeltrafiken när cyklister inte behöver dela yta med bussar och bilar. Med separat reglering av högersvängen till Fleminggatan blir det möjligt att fördela gröntid på ett sätt som förebygger trafikolyckor och minskar konflikter mellan gående, cyklister och högersvängande bilister vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Den föreslagna lösningen innebär att cykelbanor och gångbanor kommer att placeras bredvid varandra. Gående kommer att behöva korsa cykelbanorna för att komma till busshållplatserna. Även om de totala ytorna för gående och hållplats ökar på båda sidorna av gatan kan det upplevas som att gångbanorna smalnas av då det idag är möjligt att gå i hållplatsytorna. I kommande skede ska därför en tydlig utformning med fokus på att förebygga konflikter tas fram. Det kommer att vara viktigt med bra sikt och tydliga passager över cykelbanorna. För att förebygga konflikt mellan gående och cyklister vid hållplatsen kan ett räcke anläggas mellan hållplatsyta och cykelbana för att styra gångflödet mellan gångbanan och hållplatsen till lämpliga platser.

Att bredda cykelbanorna mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron och skapa en bredare skyddszon på den östra sidan av gatan förbättrar trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för cyklister.

Framkomlighet

Åtgärder på Sankt Eriksgatan som ingår i ärendet ”*Busskörvält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320) leder till stora framkomlighetsvinster för busstrafiken mellan Sankt Eriksplan och Fleminggatan samtidigt som biltrafiken får längre restid under högtrafik. Ytterligare beskrivning av åtgärderna och deras konsekvenser finns i det ärendets tjänsteutlåtande.

Då det 1,5-2 meter breda busskörvältet i norrgående riktning är för smalt för att kunna inrymma buss påverkas inte buss- eller motorfordonstrafiken av att det tas bort.

För cyklister förbättras framkomligheten på sträckan då de inte behöver hålla uppsikt över och väja för motorfordon. Separatregleringen av högersvängen medför dock att cykeltrafiken kommer att få något mindre gröntid i korsningen vilket får vägas mot den förbättrade trafiksäkerheten.

För busstrafiken är det fördelaktigt att slippa korsa ett stort cykelflöde när bussarna ska till och från hållplatserna. Detta är också gynnsamt ur arbetsmiljösynpunkt eftersom bussförarna slipper oroa sig för cyklister i närheten av bussen. Den södergående busstrafiken gynnas också av att ha ett busskörfält hela vägen fram till korsningen. I nuläget måste bussarna byta körfält för att köra fram till korsningen.

Grönfrågor

Fyra av de fem träd som behöver tas ned i projektet är almar. Risken finns att de på sikt kan drabbas av almsjuka och då behöver fällas. Gaturummet domineras idag av trafik och därför är det värdefullt att tillskapa fler gatuträd även på den östra sidan av gatan.

Parkering och angöring

Åtgärdsförslaget innebär att dagens cykelparkering vid Västermalmsgallerian kommer att behöva tas bort samtidigt som det sannolikt finns en latent efterfrågan på cykelparkering. I kommande skede ska därför möjligheterna att tillskapa ny cykelparkering vid Västermalmsgallerian och närmare Sankt Eriksbron att studeras vidare.

Befintliga angöringsplatser kan behållas.

Skyfall

Projektet har undersökt behovet av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte är motiverat att utföra större åtgärder inom ramarna för projektet.

Tillgänglighet

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 Sankt Eriksgatan.

Tidplan och genomförande

Tidplan

- Inriktningsbeslut hösten 2024
- Systemhandlingsprojektering 2024-25
- Genomförandebeslut 2025

- Detaljprojektering 2025-26
- Upphandling vintern 2026
- Genomförande 2026-2027

Trafik under byggtiden

Sankt Eriksgatan är en del av det primära vägnätet och trafikeras av stombuss vilket gör det särskilt angeläget att minimera projektets trafikpåverkan. Genom att nyttja lärdomar från renoveringen av Sankt Eriksbron och begränsa biltrafiken in på Sankt Eriksgatan enligt förslaget i stombussprojektet, bedöms arbetena kunna genomföras utan större avstängningar eller omledningar av trafiken.

Befintliga busshållplatser kommer tillfälligt att behöva flyttas, men lämpliga ersättningsplatser bedöms finnas i närheten. Samråd med Trafikförvaltningen och bussoperatören rörande detta kommer att genomföras i kommande skede. Busstrafikens restider kan komma att påverkas under byggtiden, men bedömningen är att påverkan blir måttlig.

Kontoret planerar att renovera Sankt Eriksbron 2024-2025. Om de arbetena inte är klara innan 2026 kan genomförandet av detta projekt behöva samordnas med brorenoveringen.

Intressenthantering och kommunikation

Anläggningsarbetena kommer att orsaka störningar för alla som verkar eller rör sig längs denna del av Sankt Eriksgatan. En kommunikationsplan med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov kommer att upprättas.

Ekonomi och finansiering

Investering

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 bland annat systemhandlingsprojektering och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 46 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl av föreslagen programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och tillägg för kommande indexförändringar.

Utgifter beräknas uppgå till 46 mnkr varav 32 mnkr beräknas upparbetas fram till och med 2026 och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykel. Återstående 14 mnkr beräknas kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering för projektet via Länsplanen. Projektet beräknas även ha en inkomst om 0,8 mnkr för ledningsarbeten genomförda åt Ellevio.

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 3,6 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.

Risk/osäkerhet

Projektet är beläget i en intensiv trafikmiljö där många rör sig. Samtidigt är situationen under mark komplicerad med konstruktioner och ett stort antal ledningar. Detta riskerar att leda till ökade kostnader, något som tagits höjd för i projektets kalkyl i form av ett större riskpåslag.

Under korsningen mellan Sankt Eriksgatan och Fleminggatan finns en större konstruktion. För närvarande fungerar konstruktionens tätskikt väl och inga läckage har rapporterats. Vid schaktning kan det dock finnas risk för att tätskiktet utsätts för vatten på ett sätt som inte sker idag. Detta bör beaktas som en förutsättning vid projekteringen, och åtgärder bör vidtas för att minimera risken för att vatteninträning uppstår.

Möjligheterna att tillföra nya träd och växtbäddar är översiktligt studerade. I kommande skede kommer en mer genomarbetad projektering av växtbäddar göras. Ledningssituationen på platsen är komplicerad och det finns en risk att projektet inte kan skapa tillräckligt stora växtbäddsvolymer på båda sidorna av gatan.

Under 2024 genomför kontoret en kartläggning av kontorets vägar med årsdygnstrafik över 10 000 i syfte att föreslå dagvattenreningsförslag för de vägar som i dagsläget leds orenat till stadens vattenrecipenter. Sankt Eriksgatan är en av de gator som utreds. Det kan finnas potential att samordna genomförandet av reningsåtgärderna med detta projekt.

Slut