

Handläggare
Björn Jerbic
08-508 26 067**Till**
Trafiknämnden
2025-06-12

Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron till en investeringsutgift om 40 mnkr miljoner kronor.
2. Trafiknämnden ger trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Sankt Eriksgatan 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 idag hänvisade till smala cykelbanor, cykelfält och blandtrafik samtidigt som de behöver samspara med korsande buss- och motorfordonstrafik vilket bidrar till en otrygg miljö med bristande trafiksäkerhet.

För att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten föreslår kontoret att nya cykelbanor anläggs på en cirka 100 meter lång sträcka mellan Fleminggatan och Alströmergatan och att cirka 110 meter befintliga cykelbanor mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron breddas. Förslaget innebär också ombyggda busshållplatser, ny cykelparkering, nya gatuträd och ytor för vistelse och gatumöblering.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron till en investeringsutgift av 40 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm, något som ställer krav på god infrastruktur för cyklister.

Sankt Eriksgatan är en viktig del av cykelnätet och cykelflödena är höga, i maj 2024 uppmättes 11 200 cyklister på ett dygn. Samtidigt är cykelinfrastrukturen bristfällig vilket leder till framkomlighets-, trygghets- och trafiksäkerhetsproblem.



Figur 1 Projektets omfattning. Röd yta visar gatuavsnitt som byggs om, blå yta visar gatuavsnitt som får ändrad reglering.

Genomförandebeslut för renovering av Sankt Eriksbron och en breddning av brons cykelbanor fattades vid trafiknämndens sammanträde 2024-04-18.

Vid trafiknämndens sammanträde 2024-08-29 fattades genomförandebeslut för åtgärder för att förbättra busstrafikens framkomlighet enligt förslag som tagits fram i budgetuppdraget ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320). Åtgärderna omfattar en begränsning av biltrafiken på sträckan och att ett södergående busskörfält mellan Sankt Eriksplan och Fleminggatan införs. Åtgärderna möjliggör en omdisponering av gaturummet på Sankt Eriksgatan.

Trafiknämnden fattade den 26 september 2024 inriktningsbeslut för cykel Sankt Eriksgatan mellan Fleminggatan och Sankt Eriksbron i enlighet med kontorets förslag.

Mål och syfte

Projektets mål är att förbättra cykelinfrastrukturen 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

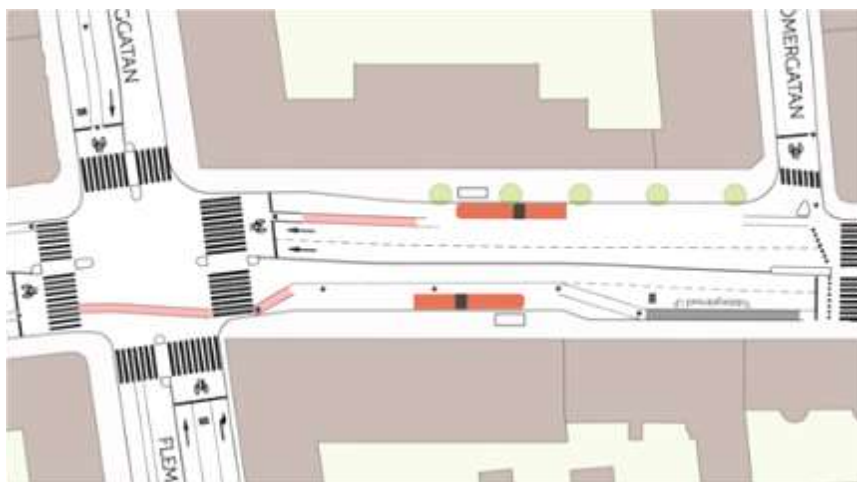
Sankt Eriksgatan är en huvudgata som utgör en viktig länk för samtliga trafikslag då den förbinder Kungsholmen med norra innerstaden och Solna.

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

Cykeltrafik

Sankt Eriksgatan ingår i stadens primära stråk för cykeltrafik. 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 skyddszonen 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 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.

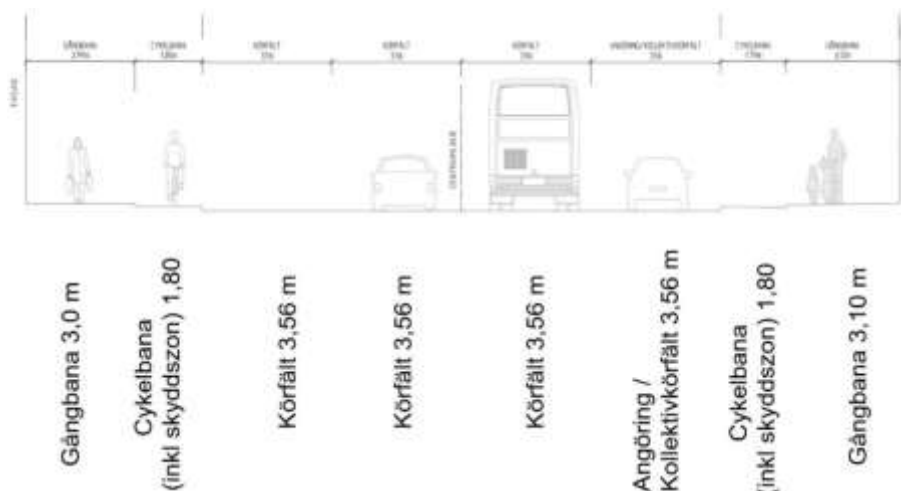


Figur 2 Befintlig situation Sakt Eriksgatan mellan Alströmergatan och Fleminggatan

I norrgående riktning finns ett cykelfält utanför busshållplatsen vid Fleminggatan. Den befintliga utformningen saknar vägmarkering mellan cykelfältet och busshållplatsen. Cyklister passerar utmed en 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. På den västra sidan är ytorna något bredare. Den västra gångbanan inrymmer även cykelparkering, träd, en reklamvitrin och en större vägvisningstavla. Cirka 12 000 gående passerar dagligen.



Figur 3 Befintlig sektion mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron

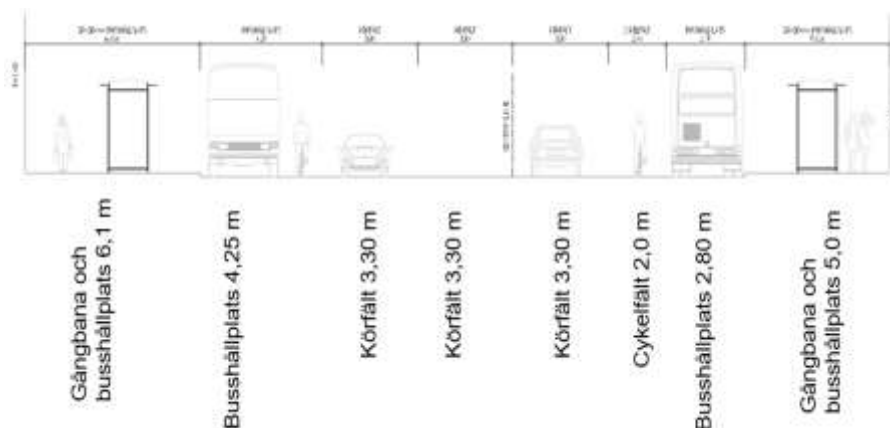
Kollektivtrafik

Busshållplatser för stombusslinje 3 och 4 samt lokalbuss finns på båda sidorna av Sankt Eriksgatan. Hösten 2025 planerar trafikförvaltningen att ersätta linje 77 med stombusslinje 5. Hållplatserna har kapacitet för två stannande ledbussar samtidigt. Resandestatistik från 2019 visade att 19 000 bussresenärer färdades över bron varje dag, resandet har dock gått ned efter pandemin.

Mellan Alströmergatan och Sankt Eriksbron finns ett cirka 1,5–2 meter brett kollektivkörfält i norrgående riktning. Den begränsade bredden gör det otillräckligt för busstrafik. Vid passage upptar bussar delar av det intilliggande körfältet, vilket resulterar i att endast ett fordon får plats i bredd.

Motorfordonstrafik

För den allmänna biltrafiken ingår Sankt Eriksgatan i det primära vägnätet och utgör omledningsväg för Essingeleden. Motorfordonstrafiken har ett körfält i nordlig riktning. Södergående finns två körfält samt ett separat högersvängskörfält inför korsningen med Fleminggatan. Hastighetsbegränsningen är 40 km/tim. Trafikmätningar på Sankt Eriksbron visar att cirka 19 000 motorfordon passerar dagligen.



Figur 4 Befintlig sektion mellan Fleminggatan och Alströmergatan

Parkering och angöring

Angöringsplatser finns på båda sidorna av Sankt Eriksgatan och på den östra sidan finns även parkeringsplatser för rörelsehindrade. Cykelparkering finns utanför Västermalmsgallerian och i körbanan vid Sankt Eriksgatan 54 men de är ofta fullbelagda och cyklar och elsparkcyklar parkeras därför inte sällan på gångbanan.

Träd

På gatans västra sida finns fyra gatuträd, tre 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

Projektets innehåll

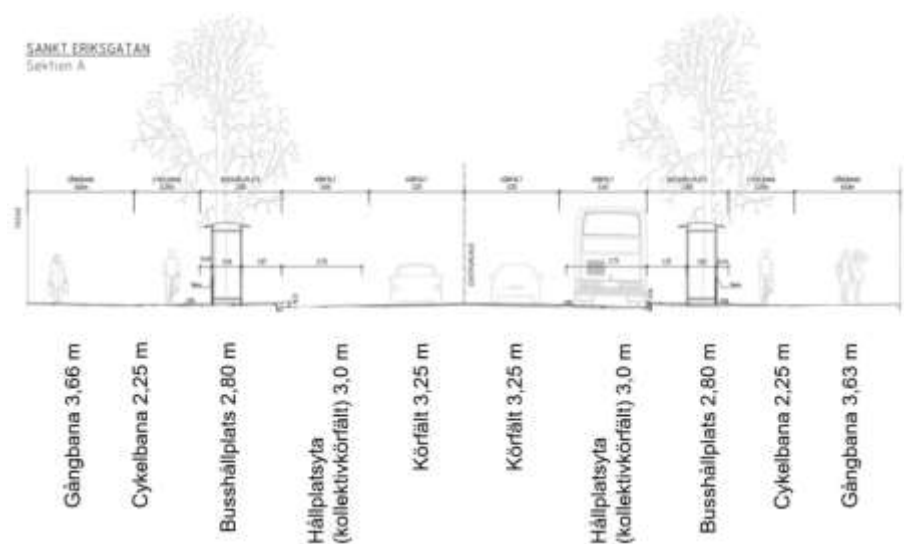
Fleminggatan till Alströmergatan

Enligt ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdag. 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 en ombyggnad.



Figur 5 Åtgärdsförslag 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. Hållplatserna behåller sin längd men förläggs i kollektivkörfält.



Figur 6 Sektion mellan Fleminggatan och Alströmergatan efter ombyggnad

Inför korsningen med Fleminggatan behålls dagens högersvängskörfält men trafiksignalen byggs om så att högersvängen kan regleras med en separat signal. 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.



Figur 7 Sankt Eriksgatan i korsningen med Alströmergatan, vy mot söder

Förslaget innebär att de fyra träden på den västra sidan av gatan tas ned och ersätts med fyra träd på den västra och fyra träd på den östra sidan av gatan med tillhörande växtbäddar. Storleken på den befintliga cykelparkeringen vid Västermalmsgallerian minskas men ersätts och utökas med nya platser i samma kvarter och på den östra sidan av gatan samt på Fleminggatan.



Figur 8 Sankt Eriksgatan vid Fleminggatan, vy mot norr

Korsningen Alströmergatan/Sankt Eriksgatan

Det signalreglerade övergångsstället över Alströmergatan ersätts med en genomgående gångbana. I anslutning till den genomgående gångbanan skapas ytor för vistelse och möblering och cykelparkering. Fordonsflödena på Alströmergatan är låga, cirka 700 fordon per dygn, och en stor del av trafiken går till och från ett garage under kvarteret Trossen/Västermalmsgallerian. Gatan är i nuläget enkelriktad och all trafik leds ut på Sankt Eriksgatan. För att avlasta korsningen ytterligare föreslås att den aktuella delen av

Alströmergatan dubbelriktas samtidigt som infartsförbud från Sankt Eriksgatan behålls. Det innebär att trafik till och från garaget kan välja att köra ut via Fridhemsgatan istället för att köra ut på Sankt Eriksgatan.

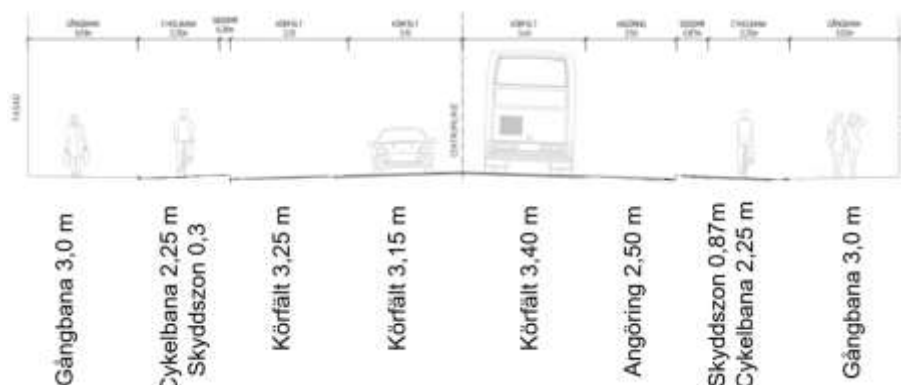


Figur 9 Genomgående gångbana i korsningen med Alströmergatan

Alströmergatan till Sankt Eriksbron

Det 1,5–2 meter breda busskörfältet i norrgående riktning är för smalt för att kunna inrymma buss och tas därför bort. Ytan som frigörs fördelas om till cykelbanorna vilket räcker för att skapa fullgod standard enligt cykelplanen på båda sidor. På den östra sidan kan skyddszonen göras bredare mot angöringsraden. På gatans västra sida är angöringsbehovet mindre och skyddszonen blir smalare.

Körbanan får ett 3,25 meter brett kollektivkörfält och ett 3,15 meter brett körfält i södergående riktning. I norrgående riktning föreslås ett bredare körfält samt en angöringsrad som kan inrymma lastplatser, parkeringsplatser för rörelsehindrade och cykelparkering. Cykelparkeringen i körbanan vid Sankt Eriksgatan 54 utökas till 65 platser vilket är mer än dubbelt så många som dagens.



Figur 10 Sektion Alströmergatan och Sankt Eriksbron efter ombyggnad

Avvägningar

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 smalnar av då det idag är möjligt att gå i hållplatsytorna. För att förebygga konflikt mellan gående och cyklister vid hållplatsen föreslås ett räcke mellan hållplatsyta och cykelbana för att styra gångflödet mellan gångbanan och hållplatsen till lämpliga platser där det är lättare att hålla uppsikt över korsande flöden. Ytorna utformas så att det är tydligt vilka ytor som är avsedda för gående och vilka som är avsedda för cyklister. Väderskydd och gatumöbler placeras så att god sikt säkerställs. För att ge gående prioritet anläggs tillgänglighetsanpassade övergångsställen över cykelbanorna vid hållplatserna.

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 hög standard för samtliga trafikslag och funktioner. För gående och ur ett tillgänglighetsperspektiv är det en viss försämring att behöva korsa en cykelbana jämfört med att inte göra det. Förslaget medför dock andra förbättringar för gående, kollektivtrafikresenärer och busstrafiken samt stora förbättringar för cykeltrafiken.

Konsekvenser

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.

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 ”*Busskörfält längs med stomlinje 4. Redovisning av budgetuppdrag. Genomförandebeslut*” (Dnr T2022-00320, beslut i trafiknämnden den 29 augusti 2024) leder till framkomlighetsvinster för busstrafiken mellan Sankt Eriksplan och Fleminggatan samtidigt som biltrafiken får något längre restid under högtrafik. Ytterligare beskrivning av åtgärderna och deras konsekvenser finns i ärendets tjänsteutlåtande.

Då det norrgående busskörfältet är så smalt att endast ett fordon får plats i bredd 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.

Träd

Tre av de fyra 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. Träden bidrar till ett bättre klimat på gatan och växtbäddarna med biokol hjälper till att binda koldioxid.

Stadsliv

Sankt Eriksgatan är utpekad som stadslivsstråk i Stockholms prioriterade gångvägnät. Det innebär att gatan har ett attraktivt läge för olika former av affärsverksamheter och att gångflödena är höga. Därför är det önskvärt att främja vistelsevärden, som bidrar till trygghet och attraktivitet, samtidigt som gående behöver ges utrymme för att kunna passera.

Projektet innebär att de totala ytorna för gående ökar något och att vistelsevärden stärks genom att ytor för möblering och vistelse skapas vid korsningen med Alströmergatan.



Figur 11 Sankt Eriksgatan utanför Västermalmsgallerian

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 en tydlig och funktionell gatuutformning, till exempel tillgänglighetsanpassas övergångsställen över cykelbanorna. Nya sittmöbler bidrar till att förbättra tillgängligheten.

Parkering och angöring

Totalt tillskapas cirka 45 nya cykelparkeringsplatser i projektet. Befintliga angöringsplatser inom projektområdet kan behållas. På Alströmergatan tas fyra parkeringsplatser för nattparkering bort.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Aktivitet	2025	2026	2027
Genomförandebeslut TN	X		
Projektering	X		
Upphandling	X		
Entreprenad		X	X

Produktionsplanering och 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 inför entreprenadstart. Busstrafikens restider kan komma att påverkas under byggtiden, men bedömningen är att påverkan blir måttlig.

Kontoret planerar att renovera Sankt Eriksbron 2025-2026. Delar av projekten kommer därför sannolikt att sammanfalla i tid. De båda projekten kommer att påverka trafiken på liknande sätt och det finns potential att samordna avstängningar. Det är en utmaning men behöver inte innebära att störningarna för de som bor och rör sig längs gatan ökar totalt sett. Om renoveringen av Sankt Eriksbron drabbas av en större försening finns risk för att de två projekten kommer att vilja arbeta på ytor som ansluter till varandra. Det kan i så fall påverka cykelprojektets tidplan för de etapper som ligger närmast bron.

Micasa planerar en totalrenovering av servicehuset Trossen som preliminärt kommer att pågå mellan 2027 och 2031. Servicehuset har fasad utmed Alströmergatan och cirka 19 meter in på Sankt

Eriksgatan vilket innebär att de två projekten överlappar geografiskt då husrenoveringen kommer att behöva ytor för byggställningar och etableringsytor med mera. Om projekten även sammanfaller i tid kan förutsättningarna för produktion och kostnader påverkas. Samordning med Micasa pågår och en preliminär produktionsplanering har tagits fram. I den föreslås en etappindelning som minimerar risken för att genomförandet av de två projekten sammanfaller. Planerad entreprenadstart är sommaren 2026 och delarna kring Alströmergatan genomförs först.

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. Kommunikationsinsatserna samordnas med brorenoveringsprojektet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i september 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 3,5 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 46 mnkr. Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna systemhandling. Den totala investeringsutgiften beräknas till 40 mnkr, vilket är en minskning jämfört med inriktningsbeslutet. Sänkningen beror dels på att en planerad ledningsomläggning utgår och att den tidigare kalkylen innehåll påslag på grund av osäkerheter i tidigt skede. Riskpåslagen har kunnat minskas efter att projekteringen kommit längre.

Hittills har 2 mnkr förbrukats i projektet för utredning och projektering. Den prognostiserade utgiften för utredning och projektering för projektet är totalt 4 mnkr. Utöver det avser kommande utgifter framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk- och indexpåslag.

I inriktningsbeslutet ingick en investeringsinkomst om 0,8 mnkr för ledningsarbeten som skulle utföras för Ellevios räkning. Arbetena är inte längre planerade att ingå i projektet och investeringsinkomsten och beräknad utgift utgår därför.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Projektet har inga identifierade ej

aktiverbara utgifter. Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering för projektet via Länsplanen.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2	2	4
Byggansvarigkostnader inkl. bygglösning och risk	1	11	12
Entreprenad		22	22
Index		2	2
Summa utgifter	2	38	40

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 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.

Vid en större försening av projektet finns risk för att genomförandet sammanfaller med renoveringen av servicehuset Trossen, vilket skulle kunna leda till att genomförandet försvåras och fördyras. För att minska de potentiella konsekvenserna har projektet en plan för att kunna genomföra försvarsarbeten på de ytor som berörs.

Om renoveringen av Sankt Eriksbron drabbas av en större försening finns risk för att cykelprojektets tidplan för de etapper som ligger närmast bron påverkas.

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 detaljprojekteringen, och åtgärder bör vidtas för att minimera risken för att vatteninträngning uppstår.

Vid Sankt Eriksgatan 61 finns en vibrationskänslig fastighet. Projekteringen har anpassats för att minimera risken för att vibrationer uppstår efter ombyggnaden men vibrationsproblemen behöver även beaktas inför själva genomförandet. Projektet planerar därför att ställa krav i samband med upphandling av entreprenör.

Slut