



Martin Båth
Trafikplanering
08-508 260 83
martin.bath@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-02-07

Perstorpsvägen och Flatenvägen, cykelåtgärder. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling och anläggning av cykelbana längs Flatenvägen enligt tjänsteutlåtande till en utgift om ca 5,8 miljoner kronor.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandling och anläggning av cykelbana längs Perstorpsvägen enligt tjänsteutlåtande till en utgift om ca 9,2 miljoner kronor och en inkomst om ca 1,5 mnkr.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Henrik Axelsson
Avdelningschef tf

Erika Björnsson
Enhetschef

Bilaga 1:1: Perstorpsvägen, cykelbana.
Bilaga 1:2: Perstorpsvägen, cykelbana.
Bilaga 1:3: Perstorpsvägen, cykelbana.
Bilaga 1:4: Perstorpsvägen, cykelbana.
Bilaga 1:5: Perstorpsvägen, cykelbana.
Bilaga 2:1: Flatenvägen, cykelbana.
Bilaga 2:2: Flatenvägen, cykelbana.
Bilaga 2:3: Flatenvägen, cykelbana.



Sammanfattning

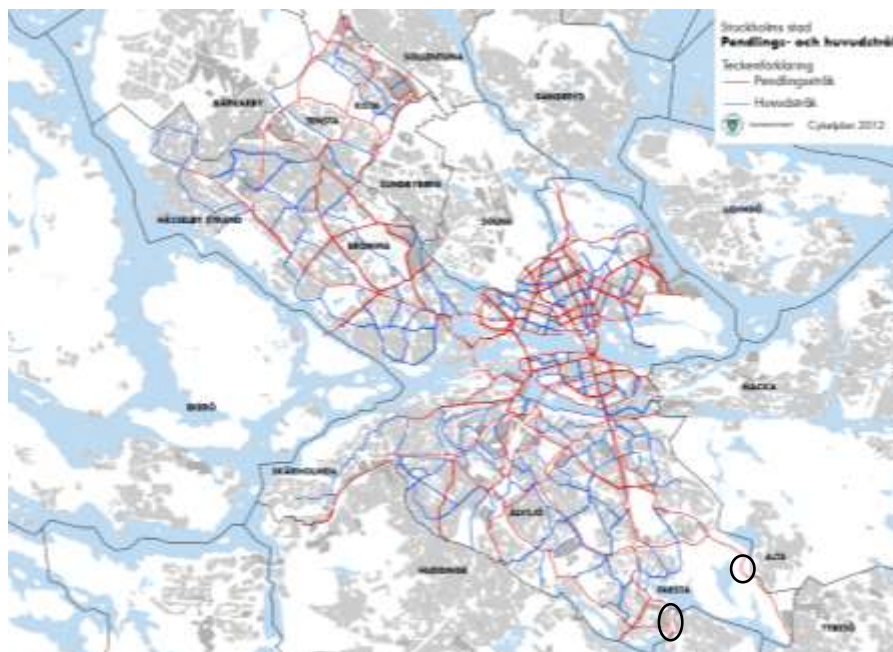
Syftet med åtgärderna är att förbättra möjligheterna för arbetspendling med cykel och att stärka kopplingarna mot Stockholms grannkommuner. Projekten är utpekade i cykelplanen, som antogs i november 2012, och har i planen getts högsta prioritet. Åtgärderna innebär trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för samtliga trafikslag och betydande framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster för cyklister. I juni 2012 togs beslut om inriktning och nu föreslår kontoret att nämnden godkänner förslag till genomförande av projekten. Perstorpsvägen beräknas kosta ca 9,2 miljoner kronor och Flatenvägen beräknas kosta ca 5,8 miljoner kronor. För Perstorpsvägen beräknas en inkomst om ca 1,5 mnkr från trafikverket och Huddinge kommun. Statlig medfinansiering har sökts för projekten och kan, vid beviljande, täcka upp till 50 procent av kostnaden.

Bakgrund

Allt fler cyklar i Stockholm. På tio år har antalet cykelpassager över innerstadsnittet ökat med 76 procent. Ambitionen är att denna ökning ska fortsätta, vilket är i linje med stadens strategiska dokument.

I november 2012 antogs den nya cykelplanen som en konkretisering av Framkomlighetsstrategins budskap att öka framkomligheten för de yteffektiva transportslagen. Behovet av trafiksäkra och framkomliga cykelvägar är stort och det är en förutsättning för att skapa möjligheter för fler att använda cykeln som färdmedel.

Åtgärderna som föreslås i cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla. I uppdraget för cykelplanen angavs förbättringar på det regionala pendlingscykelvägnätet som extra viktigt. I planen pekas ett prioriterat cykelvägnät ut som bland annat bidrar till att underlätta regionala cykelresor.



Figur 1: Övergripande cykelvägnät. Aktuella projekt är inringade.

Det här genomförandebeslutet avser två viktiga cykelförbindelser i det prioriterade cykelvägnätet. Flaten- och Perstorpsvägen förbinder Stockholm med Nacka respektive Huddinge kommun. I båda dessa kommuner pågår ett arbete med att bygga nya cykelvägar och förbättra kopplingarna över kommungränserna. Stockholm stad möter på så sätt upp på sin sida om kommungränsen i och med dessa projekt.

Analys och konsekvenser

Perstorpsvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Det saknas i dagsläget gena och trafiksäkra cykelförbindelser i kopplingen mot Huddinge kommun längs med Perstorpsvägen. Projektet Perstorpsvägen syftar i första hand till att förbättra framkomligheten för cyklister och att förstärka möjligheten till regional cykling mellan Stockholm och Huddinge kommun. Projektet har stora samordningsvinster med anslutande projekt. Huddinge kommun har anlagt en enklare cykelbana längs med Forsfararvägen, vilken ansluter till Perstorpsvägen från öster i höjd med kommungränsen och Trafikverket arbetar tillsammans med staden med korsningen med Magelungsvägen, som uppmärksammats som olycksdrabbad av just Trafikverket.

Perstorpsvägen har en sektion på 13,5 m med ett körfält i vardera riktning. Den skyltade hastigheten är 50 km/h, men 85-percentilen ligger på över 70 km/h¹, vilket är mycket högt. På den norra delen av sträckan är fordonsflödet 1700 fordon per dygn och vid kommungränsen har Perstorpsvägen ett flöde på 2900 fordon per dygn.



Figur 2. Perstorpsvägen, befintlig sektion och belysning

Åtgärdsförslag - på sträcka

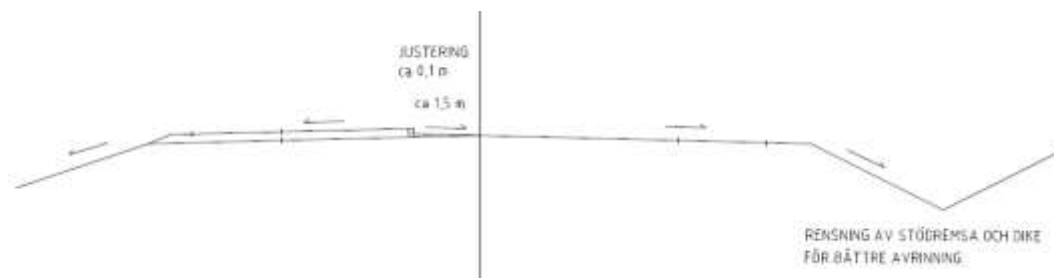
En ny gång- och cykelbana läggs till största del inom befintlig vägbana. På större delen av sträckan uppnås, den från cykelplanen uppsatta, målbredden på fem meter. Två lokala avsmalningar kommer dock att krävas. Dels vid brostöd under Nynäsvägen (se bilaga 1:1), dels vid bro strax söder om Farsta företagsområde (se bilaga 1:4). Den södra delen av sträckan (söder om Frykdalsbacken, bilaga 1:4 och 1:5) kommer även att få en något mindre bredd. Mellan Frykdalsbacken och Magelungsvägens brokonstruktionen breddas gång- och cykelbana upp till strax över fyra meter. På brokonstruktionen blir bredden tre meter (bilaga 1:5).

Cykelbanan blir genomgående vid Stortorpsvägen och Forsfararvägen. Vid Stortorpsvägen anpassas den genomgående cykelbanan för den busstrafik som passerar på platsen. Ett övergångsställe, med anslutande gångväg, tas bort för att leda de gående att nyttja annat säkerhetshöjt övergångsställe samt för att ta bort konfliktpunkt med både cyklister och busstrafik. Ett övergångsställe smalnas av och får högre trafiksäkerhet (se bilaga 1:1).

¹ 85-percentil, dvs 85 procent av trafiken åker långsammare än denna hastighet och 15 procent åker snabbare

I samband med anslutningen till Farsta industriområde görs en cykelöverfart samt att befintlig trottoar längs Frykdalsbacken breddas till en gång- och cykelbana för att möjliggöra cykling till industriområdet (se bilaga 1:4).

Standardsektionen kommer att se ut enligt figur nedan. Avrinningen kommer att ske på liknande sätt som innan, vattenmiljön bedöms därmed inte påverkas.



Figur 3. Standardsektion med avrinning i dike

Arbetet kommer att utföras i samband med att ett nytt toppskikt läggs på vägen, vilket medför att projektkostnaderna kan minskas och att projektet kommer in på ett naturligt sätt i det kontinuerliga gatuunderhållet. På ett fåtal platser kommer nya brunnar att förbättra dagens avrinning och på någon plats krävs nya brunnar i och med ny kantsten.

Den befintliga belysningen kommer att kompletteras med ytterligare lampor på sträckor med linspänd belysning (se figur 2). På övriga sträckor görs kompletteringar vid behov.

Åtgärdsförslag - i korsning

Den största förändring som planeras är korsningen med Magelungsvägen (se bilaga 1:5). Kantstenar byggs ut till de målade linjer som tidigare anvisat körytorna och signalstolpar flyttas närmare körbanan. Korsningen kommer att uppfattas som trängre trots att korsningens effektiva körytor inte minskas. Det bedöms bidra till att minska hastigheterna på fordon som passerar genom korsningen. För anslutningen från Perstorpsvägen smalnas körbanan av och de två inkommande körfälten minskas till ett. Det skapar utrymme för gång- och cykelbanan på brokonstruktionens östra sida.

Samtliga övergångsställen i korsningen tillgänglighetsanpassas och klackar för gående och cyklister anläggs vid övergångsställen/cykelvägens anslutning till vägbanan.

För att ytterligare höja trafiksäkerheten och förhindra framtida olyckor² kommer korsningen att röjas (främst runt Björkallén) och gång- och cykelöverfart samt stopplinje flyttas närmare korsningen.

Konsekvenser

En ny cykelväg längs med Perstorpsvägen medför en gen och direkt förbindelse mot Huddinge kommun. Cyklister som idag cyklar i blandtrafik får en högre trafiksäkerhet och en genare cykelväg. Kopplingar till Forsfararvägen, Farsta industriområde och Stortorp tillskapas.

På flera platser anpassas övergångsställen till rådande förhållanden eller renoveras/moderniseras, vilket ger en höjd trafiksäkerhet för främst gående.

Perstorpsvägen är idag bred och inbjuder till höga hastigheter, en avsmalning av körbanan till förmån för cykeltrafik innebär att hastigheterna för motorfordon sänks. Enligt både Stockholm stad och Trafikverket kommer utformningen av korsningen med Magelungsvägen att höja trafiksäkerheten i korsningen för samtliga trafikslag, dels på grund av en trolig sänkt medelhastighet på motorfordonstrafiken, dels för att gående och cyklister ges större ytor, vilket möjliggör att dela upp korsandet av gatan i flera delsträckor.

Flatenvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Det saknas i dagsläget en bra cykelförbindelse i området längs med Flatenvägen/ Ältavägen som knyter samman Stockholm med Nacka kommun samt vidare mot Tyresö. Cykelprojektet Flatenvägen ökar möjligheten till regional cykling och skapar en trafiksäker och framkomlig cykelförbindelse till Nacka kommun. Vägen varierar i bredd från 11 meter till 16,5 meter. Fordonsflödet väster om trafikplatsen är lågt, 1600 fordon per dygn. Trafikflödet är relativt stort, framför allt öster om trafikplatsen (drygt 11 000 fordon/dygn), men även i trafikplatsen (ca 6000 fordon/dygn). Skyltad hastighet är 50 km/h. Medelhastigheten är ca 50 km/h och 85-percentilen ca 60 km/h, vilket inte är anmärkningsvärt högt.

² Trafikverket har utfört en djupstudie föranledd av en dödsolycka som skett i korsningen. Olyckan var en korsningsolycka där vänstersvängande personbil kommande från Björkallén blev påkörd av personbil kommande på Magelungsvägen i östlig riktning.



Figur 4. Flatenvägens befintliga gaturum och belysningsstolpar.

Åtgärdsförslag - på sträcka

En ny fem meter bred cykelbana anläggs längs med Flatenvägens västra/södra sida, vilket ger en naturlig koppling till befintligt cykelstråk samt till Flatenbadet. Efter kapacitetsstudier på sträckan framgick även att de fyra körfälten har en överkapacitet då det rör sig ca 6000 fordon per dygn på sträckan. Detta har föranlett att två körfält kommer att tas bort och ersättas med högersvängsmagasin innan ramperna på ömse sidor om bron (se bilaga 2:2 och 2:3).

På ett par platser kommer intrång att behöva göras i mindre kullar för att uppnå cykelbanans målbredd samt för att bibehålla en god trafiksäkerhet. På en plats bedöms en ny stödmur behövas. Det är osäkert om bergssprängning behövs eller om schaktning räcker.

Samtliga övergångsställen som behålls kommer att hastighetssäkras med mittrefug. Mittrefugen blir 1,5 meter bred som smalast och körfälten 3,25 meter breda, som smalast.

Belysningen på sträckan bedöms vara tillräcklig för de krav som ställs för cykelbana, då vägen är utrustad med dubbelsidig stolparmatur på arm.

Åtgärdsförslag - busshållplats och ny busslinjedragning

Busshållplatsen, i östlig riktning, flyttas ut till Flatenvägen och läggs samman med hållplatsen i västlig riktning, istället för som i dagsläget inne vid badet. Bussen ges på så sätt en betydligt genare sträckning och minskad körtid. Linjeomdragningen får även positiva effekter på trafiksäkerheten. (Se punkt ovan)

Åtgärdsförslag - genomgående cykelbanor

Cykelbanan utformas som genomgående längs med hela sträckan. Totalt skapas fem nya passager över anslutande vägar. Fyra av dessa passager bedöms medföra mindre komplikationer för övriga fordonsslag och har utformats i samförstånd med SL. Samtliga busslinjer ges ny sträckning förbi badet och trafikerar den nya hållplatsen istället för hållplats inne vid Flatenbadet (se bilaga 2:1). Detta kommer att förändra en minskning av antalet konfliktpunkter mellan cyklister/gående och busstrafik, vilket kommer att ge en höjd trafiksäkerhet.

Åtgärdsförslag - borttagande av övergångsställen

Gång- och cykelstråk och korsningsbehovet längs Flatenvägen och kring trafikplats Älta redovisas i figur 5 nedan. Målpunkterna längs sträckan är främst bostadsområdena kring Oxelvägen (A) och Ältabergsvägen (B) i Nacka kommun och Flatenbadet (D). Mitt på sträckan finns även en motorbana (C) söder om Flatenvägen som en mindre målpunkt.



Figur 5. Dagens situation med nio befintliga övergångsställen

Flera av de befintliga övergångsställena följer inte de riktlinjer som trafikkontoret tagit fram för anläggande av övergångsställen och har tveksam funktion och motiv för att behållas. De låga mängderna fotgängare och fordon gör att inga problem att korsa gatan bedöms finnas, vilket är grunden till anläggande av ett övergångsställe.

Trafikkontoret föreslår utifrån analys av tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag, en omdaning av övergångsställen enligt figur 6 nedan.

Övergångsställe 1, 2, 7 och 8 behålls och hastighetssäkras. Passagerna 3, 5 och 6 behålls, men byggs om till gångpassager. Passagen 3 smalnas även av till ett körfält i varje riktning, vilket är en trafiksäkerhetsåtgärd, då det förenklar passagen över vägen. Övergångsställe 4 och 9 tas bort utan ersättning.



Figur 6. Övergångsställen och gångpassager anpassas till den nya utformningen med cykelbana på södra sidan

Konsekvenser

Cyklister separeras från motortrafik, vilket ger en ökad trafiksäkerhet för cyklister. Fem korsningspunkter med genomgående cykelbanor ger cyklister en hög framkomlighet. De genomgående cykelbanorna ger även en hastighets-sänkande effekt på fordonstrafiken, vilket i sin tur ger en höjd trafiksäkerhet. I synnerhet korsningspunkten med ramp till/från Tyresövägen, kommer att ge en tydlig förändring av prioriteringen av fordonsslag.

Möjligheten till arbetspendling samt fritidscyklning ökar i och med att en cykelväg uppförs och genom att trafiksäkerheten höjs. Nya målgrupper kommer att kunna nyttja stråket jämfört med i dag.

Flytten av busshållplatsen och nyanläggningen av busshållplats på Flatenvägen ger trafiksäkerhetsvinster i de tidigare korsningspunkterna med buss, det ger även en betydande framkomlighetsförbättring och kvalitetshöjning för bussresenärer, då fyra 90-graderssvängar och 2 konfliktpunkter avlägsnas.

Kapacitetsanalyser för fordonstrafiken i korsningspunkten med ramper till/från Tyresövägen, visar att med nuvarande trafikmängder finns överkapacitet i korsningen. En minskning av antalet körfält ger mindre kapacitet men klarar



dagens trafikmängder utan problem och bör även klara en ökning av trafiken med minst 20% utan att någon tillfart blir överbelastad. Utformningen med ett körfält i vardera riktning över bron räcker även till för dessa trafikmängder.

Ekonomi

Trafikkontoret har under 2012 inrymt budget för utredning och projektering.

Kontoret bedömer totalutgiften för projekten till ca 5,8 mnkr för Flatenvägen och ca 9,2 mnkr för Perstorpsvägen. Medel för genomförande finns avsatta i budget 2013. Stockholms stad har ansökt hos Trafikverket om statlig medfinansiering. Den statliga medfinansieringen kan komma att täcka upp till 50 procent av kostnaderna. Projekten kommer att upphandlas gemensamt.

Trafikverket är väghållare för Perstorpsvägen och Magelungsvägen inom Huddinge kommun och kommer därför att finansiera denna del av entreprenadkostnaden, ca 1,1 mnkr. Huddinge kommun har avsatt 400 tusen kronor för nyanläggning av cykelbana i anslutning till Perstorpsvägen, som kommer att tillfalla projektet. Totalt beräknas sålunda en inkomst om ca 1,5 mnkr för Perstorpsvägen.

Tidplan

Utredning och projektering har utförts under 2012. Om beslut om genomförande fattas i februari kan upphandlingen påbörjas i mars och entreprenaden påbörjas till sommaren 2013 och färdigställas under 2013.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner förslag till genomförande för Flatenvägen och Perstorpsvägen enligt redovisat förslag till en totalutgift av ca 5,8 respektive ca 9,2 miljoner kronor. För Perstorpsvägen beräknas en inkomst om ca 1,5 mnkr.

Slut