

Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Bilaga 1- Utbyggnad av pendlingsstråk inriktningsbeslut 3

Övergripande om konsekvenser

Inriktningsbeslutet avser åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen på Vasagatan, Stallgatan, Ulvsundavägen, Bromstensvägen och runt Gubbängsmotet. Projekten är av olika karaktär och de har kommit olika långt i utredningsskedet, därför är detaljeringsgraden för de olika projekten varierande. För Vasagatan presenteras flera alternativ. Samtliga alternativ som föreslås följer riktlinjerna för utformning i cykelplanen.

Vasagatan

Två alternativ har tagits fram – *alternativ cykel* som fokuserar enbart på förbättringar för cykeltrafiken, och *alternativ ny gestaltning* som förutom nya cykelbanor även innebär en utveckling av det offentliga rummet i form av breddade gångbanor och nya träd på gatans båda sidor. För båda alternativen är en utgångspunkt att cykelbanorna på pendlingsstråk ska vara 2,25 meter breda och på huvudstråk 1,5 meter breda i enlighet med cykelplanen.

Befintlig situation och problembeskrivning

Vasagatan är en heterogen gata med en gatubredd som varierar mellan 24 och 36 meter. Gatan saknar en genomtänkt gestaltning, men den är levande under större delen av dygnet tack vare sitt läge vid Centralstationen. Det är en av citys mer trafikerade gator med upp till 65000 gående, 6000 cyklister, 27000 bilister och tre lokalbusslinjer. Gatan är cirka 750 meter lång och hastighetsbegränsningen är 50 km/h.



Vasagatan och projektets omfattning. Pendlingsstråk (röda) och huvudstråk (blå)

Cykeltrafik

Vasagatan ingår i ett pendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan och ingår som en central länk i det regionala cykelvägnätet. I nordlig riktning går stråket längs hela Vasagatan och ansluter via Norra Bantorget till Torsgatan. I sydlig riktning följer stråket Östra Järnväggsgatan fram till Vasaplan och därefter Vasagatan söderut till Tegelbacken. På sträckan Norra Bantorget – Vasaplan är Vasagatan huvudstråk söderut. Därför ingår även Östra Järnväggsgatan och Norra Bantorget i projektet.

För cykeltrafiken finns idag stora brister i säkerhet, trygghet och framkomlighet eftersom det saknas bra cykellösningar. Gatan är utformad för biltrafikens framkomlighet vilket bland annat innebär att cykeltrafiken på vissa avsnitt blandas med biltrafiken. Olika cykellösningar har byggts genom åren - vissa kvarter har cykelbanor, andra har cykelfält och en relativt stor andel av sträckan har blandtrafik. De cykelbanor och -fält som finns är genomgående smalare än vad cykelplan 2012 anger. Vid hållplatser finns olika lösningar – antingen med blandtrafik eller cykelfält förbi hållplatsen, eller så kliver passagerarna på och av direkt i cykelbanan (främst nattbusshållplatser).



Smal cykelbana som slutar plötsligt



Dålig framkomlighet och trygghet

Gångtrafik

Även för gångtrafiken finns stora brister. Gångbanorna är till stora delar för smala för det stora gångflödet vilket innebär att det tidvis är trängsel. Det är ont om utrymme för uteserveringar och annan möblering som sittplatser eller cykelparkering. Gatubilden

domineras av en bred körbana vilket tillsammans med de smala gångbanorna leder till att det är få som stannar till på gatan. Överlag är gestaltningen bristfällig, särskilt söder om Mäster Samuelsgatan. På den norra delen finns träd på ena sidan av gatan på några kvarter och på södra delen av gatan finns en trädrad i en refug mitt i gatan.



Den mest trafikerade gångbanan är också den trängsta



Trånga och otrivsamma gångbanor utan ytor för vistelse

Trafiksäkerhet

De senaste fem åren har det i projektområdet inträffat 153 kända olyckor. 83 av dessa var singelolyckor med fotgängare eller cyklister, 24 kollisioner mellan fotgängare och motorfordon, 26 kollisioner mellan cykel/moped och motorfordon och 20 var olyckor med enbart motorfordon inblandade. Jämfört med ett större område i City är andelen singelolyckor med fotgängare eller cyklister något större, och andelen olyckor mellan cykel/moped och motorfordon är betydligt större.

Busstrafik

Innerstadslinjerna 53, 65 och 69 trafikerar Vasagatan, liksom ett flertal nattlinjer. I juni kommer linjenätet i innerstaden läggas om vilket resulterar i att ytterligare två innerstadslinjer kommer att trafikera gatan. Det finns inga kollektivkörfält vilket innebär att bussarna inte kan ha bättre framkomlighet än biltrafiken. Det finns ett flertal hållplatser på sträckan - strax söder om Centralen, under Klarabergsviadukten, vid Gamla Brogatan och vid Norra Bantorget.

Nyttotrafik

Av godstrafiken används gatan dels för att nå lastfaren intill gatan (Klara Västra kyrkogata, Vasaplan, Gamla Brogatan och Mäster Samuelsgatan) dels som länk mellan Centralbron/Gamla Stan och City. Från området kring Vasaplan och söderut finns lastfar i de flesta av byggnaderna.

För taxitrafiken är gatan viktig eftersom Centralstationen är en av de större start- och målpunkterna för körningar. Vid Centralplan och Arlanda Express finns platser för avtalstaxi, men utöver det står det taxibilar uppställda både lagligt och olagligt och väntar på körningar i stort sett överallt i området.

Biltrafik

För den privata biltrafiken fungerar Vasagatan främst som en förbindelselänk mellan Centralbron/Gamla Stan och City/Kungsholmen. Köer uppstår främst på eftermiddagarna då trafik söderut från Klarastrandsleden, Östra Järnvägsgatan, Vasagatan, Klara-tunneln och Vattugatan ska dela på utrymmet på Centralbron, men i övrigt är framkomligheten relativt bra. Antalet körfält varierar mellan fem och sju inklusive angöring. De få parkeringsplatser som finns är för motorcyklar, i övrigt finns det främst lastplatser och parkeringsförbud.

Östra Järnvägsgatan

Östra Järnvägsgatan har karaktären av bakgata och är nästan helt utan publika verksamheter i bottenvåningarna. På västra sidan finns en relativt smal gångbana, medan östra sidan främst fungerar som lastkaj. Det finns en smal cykelbana i riktning söderut, och parkeringsplatser på båda sidorna.

Angränsande projekt

I närområdet pågår flera projekt som är en del av den pågående förnyelsen av City. Det största och viktigaste är Citybanan med stationsuppgångar bland annat vid Vasagatan. Ovanpå stationen bygger Jernhusen ett hotell med 400 rum och 20 lägenheter. Andra närliggande projekt är renoveringen av gatorna kring Sergels Torg och den pågående upprustningen av Centralstationen.

Åtgärdsförslag

Två alternativ har tagits fram – *alternativ Cykel* som främst fokuserar på förbättringar för cykeltrafiken, och *alternativ Ny gestaltning* som förutom nya cykelbanor även innebär breddade gångbanor och nya träd på gatans båda sidor. För båda alternativen är en utgångspunkt att cykelbanorna ska vara 2,25 respektive 1,5 meter breda i enlighet med cykelplanen.

Alternativ Cykel

Nya eller breddade cykelbanor placeras utanför gångbanorna och separeras från biltrafiken med kantsten. Utrymmet till detta tas från körbanan som på stora delar av sträckan får färre körfält och minskad möjlighet till parkering och angöring. Gångbanorna behålls i huvudsak som idag. Vid hållplatser leds cykelbanan bakom väntytan för att få en så framkomlig och säker lösning som möjligt. För att kompensera för minskad angöring på Vasagatan kan nya lastplatser behöva ordnas på tvärgatorna. På Östra Järnvägsgatan breddas cykelbanan genom att körbanan smalnas av något. Vid Norra Bantorget kan det bli en kombination av cykelbanor och cykelfält för att få en bra lösning.

Alternativ Ny gestaltning

Trafiklösningen är i alternativ Ny gestaltning i princip densamma som i alternativ Cykel. Den största skillnaden är att gångbanorna på Vasagatan breddas på gatans båda sidor från ca 4,5 meter till ca 7 meter och att gatans båda sidor trädplanteras söder om Gamla Brogatan. Norr om Gamla Brogatan kompletteras den

befintliga trädraden på östra sidan, och gångbanelbredderna blir mindre på grund av den smalare gatusektionen. Breddningen och trädplaceringen innebär att gångbanorna får en möbleringszon som även blir en tydlig avgränsning mellan gång- och cykelbanorna. Refugen med träd som står mitt i gatan framför Centralstationen tas bort för att ge utrymme till breddade gångbanor och dubbla trädrader. De generösa gångbanorna ger större möjligheter till en levande stadsmiljö.

Bilder och sektioner



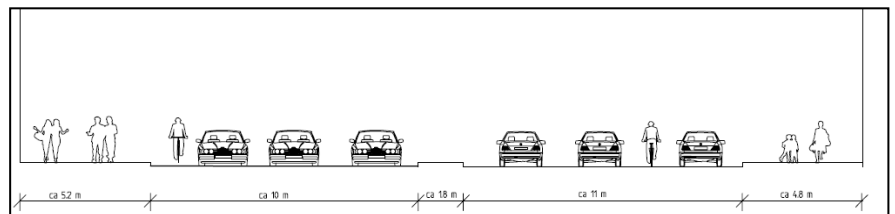
Dagens utformning vid Mäster Samuelsgatan



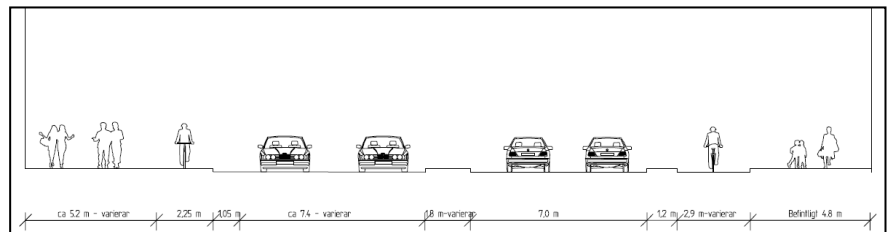
Alternativ Cykel



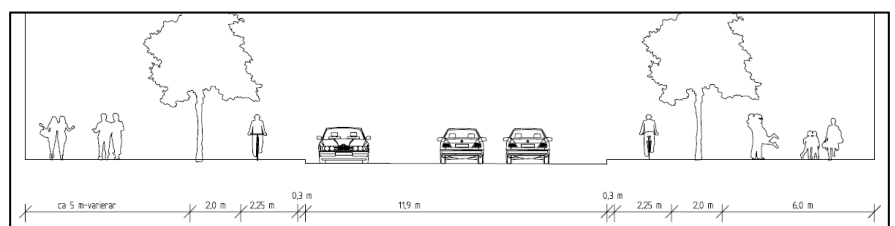
Alternativ Ny gestaltning



Dagens utformning vid Mäster Samuelsgatan



Alternativ Cykel



Alternativ Ny gestaltning

Konsekvenser

Cykeltrafik

Båda alternativen innebär stora förbättringar för cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet eftersom förslagen innebär separerade cykelbanor med generös bredd. Trafiksignalerna planeras för grön våg för cykeltrafiken.

Gångtrafik och stadsliv

I alternativ Ny gestaltning blir det stora förbättringar för gångtrafiken och stadslivet. Trängseln minskar och det blir med träden en naturlig avgränsning mellan gång- och cykeltrafiken. De breddade gångbanorna och nya träden gör att det blir en inbjudande gata för stadens invånare och besökare, vilket även bedöms påverka fastighetsvärdena positivt i området. De breddade gångbanorna ökar möjligheterna att få plats med uteserveringar och annan möblering som kan främja stadslivet.

Parkeringsförbud omvandlas till stoppförbud i stor grad vilket innebär att det generellt blir svårare att stanna med bil. Det betyder bland annat att det på några kvarter blir en försämrad tillgänglighet för funktionshindrade som reser med privat bil. För taxi finns bättre möjligheter att tillåta stannande för på- och avstigning vid stoppförbud. Betydelsen av bra trafikövervakning blir större än idag med båda alternativen.

Tillgängligheten för funktionshindrade blir bättre i alternativ Ny gestaltning. Eftersom gångbanorna läggs om finns det möjlighet att minska nivåskillnaderna vid entréer, och möbleringszonen mellan cykel- och gångbanor ger bättre ordning och en tydligare separation mellan gående och cyklister.

I alternativ Cykel är gångbanorna och förutsättningarna för gångtrafik och stadsliv i stort desamma som idag.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms bli bättre med båda alternativen tack vare de separerade cykelbanorna. Bäst säkerhet bedöms alternativ Ny gestaltning ge tack vare bättre separering mellan gående och cyklister.

Busstrafik

Om köbildningen ökar riskerar bussarna att få ökad körtid eftersom det inte ryms kollektivkörfält i Vasagatans nya utformning. Störst risk för köbildning blir det i riktning söderut på Vasagatan samt västerut på Mäster Samuelsgatan på eftermiddagarna. För att minimera riskerna för fördröjningar för busstrafiken kan trafiksignalerna användas för att ställa bilköer på platser där de är minst hindrande. Eftersom kollektivkörfält inte ryms är det inte möjligt att i framtiden använda gatan för stombusslinjer, men detta är heller inte avsikten enligt nuvarande stomnätplan.

Nyttotrafik

Tack vare att de flesta byggnaderna längs gatan har lastfar kan mycket av varuförsörjningen lösas utan att det behövs så många lastplatser på Vasagatan. I båda alternativen kommer vissa lastplatser att behöva utgå eller flyttas. Det kan innebära att det blir lite längre att dra varorna för distributörerna på vissa delar av gatan, och/eller att lastplatser kan behöva begränsas i tid för att främja framkomligheten.

Det kan bli en viss minskning av taxiplatser, men området kommer ändå ha tillräckligt med väntytor för taxi.

Biltrafik

Båda alternativen innebär att biltrafikens framkomlighet minskar när körfält tas bort. I sydlig riktning minskar kapaciteten med 20-25 % i eftermiddagens maxtimme, och i nordlig riktning med 10 % i förmiddagens maxtimme. Detta, tillsammans med minskad biltrafikkapacitet på Klarabergsgatan när den stängs för biltrafik, innebär att det blir lite krångligare att köra med bil i City främst under högtrafiktid. Samtidigt kommer alternativen till att resa med bil bli bättre med Citybanan, förändrad trängselskatt och förbättrat cykel- och gångvägnät.

Motorcykelparkeringar behöver utgå eller flyttas, liksom vissa lastplatser.

Måluppfyllelse

Måluppfyllelsen med avseende på Framkomlighetsstrategin och Vision för City 2030 bedöms bli låg med alternativ Cykel. För cykeltrafiken blir det stora förbättringar, men alla övriga brister som finns idag består. Däremot bedöms måluppfyllelsen bli hög med alternativ Ny gestaltning. Det blir stora förbättringar för cykeltrafiken, gångtrafiken och stadslivet och det bidrar även till målet i Vision för City 2030 om ett grönare City.

Tidplan och ekonomi

Programskedet påbörjades förra året och ska vara klart under 2015. Därefter påbörjas projekteringen som ska vara klar 2016, varpå entreprenadskedet beräknas pågå 2017-2018.

Kostnaden för *alternativ Cykel* beräknas till 30 Mnkr. Utgiften för program- och projekteringsarbete fram till genomförandebeslut bedöms bli 4 Mnkr. Oförutsedda kostnader uppskattas till 40 procent.

Kostnaden för *alternativ Ny gestaltning* beräknas till 70 Mnkr. Kostnaden kan komma att påverkas av hur mycket ledningsflytt som krävs för träden. I förslaget har trädens placering så långt som möjligt anpassats efter befintliga ledningar för att hålla kostnaderna nere. Kostnaden för alla ledningar som ligger i riskzonen för att behöva flyttas har tagits med i kalkylerna. Utgiften för program- och projekteringsarbete fram till genomförandebeslut bedöms bli 5 Mnkr. Oförutsedda kostnader uppskattas till 40 procent.

Alternativ Ny gestaltning bedöms kunna öka fastighetsvärdena längs gatan. Breddade gångbanor ger större möjligheter till uteserveringar, och en trädplanterad och trevligare gata bedöms kunna göra det möjligt att sätta något högre hyror.

I dagsläget förordar kontoret alternativ cykel som kan inrymmas inom kontorets budget. Kontoret ser dock stora kvaliteter med alternativ ny gestaltning och föreslår därför en avstämning med fastighetsägarna för att undersöka om det finns intresse för medfinansiering som gör det dyrare alternativet möjligt.

Stallgatan



Stallgatan och projektets omfattning.

Befintlig situation

Stallgatan är idag en viktig och förhållandevis hårt belastad genomfartsled för biltrafik från den sydöstra delen av Stockholms innerstad. Gatan är enkelriktad och knyter ihop Strömbron och Strömgatan med Nybroplan. Där fördelas trafiken vidare mot Östermalm och den nordöstra delen av innerstaden och Vasastaden. Idag finns det inga bussar i linjetrafik som trafikerar Stallgatan, däremot används den av turistbussar. Den första delen av gatan har en uppförslutning medan den andra delen lutar neråt mot Blasieholmskajen.

Tillsammans med Slussen, Skeppsbron och Strömbron är Stallgatan en strategisk länk för cykelpendlingstrafik som vill ta sig från Södermalm till Norr- och Östermalm på förmiddagen. Stallgatan kan även nås från Strömgatan och är därför en viktig länk mellan Kungsholmen/City och Östermalm.

Stallgatan har genomgående två körfält. Bredden på dessa körfält varierar. På delsträckan från Blasieholmshamnens in- och utfart till Blasieholms torg/Blasieholmsgatan är det vänstra körfältet cirka 3 meter brett, medan det högra inklusive angöring är cirka 5,8 meter. På högra sidan finns det två lastplatser, 33 meter respektive 10 meter. Dessa är tidsreglerade och tillåter lastning och lossning mellan kl. 7 och 17. Gångbanor finns på gatans båda sidor, dessa har varierande mått där genomsnittet ligger kring 2,5 meter. Blasieholmshamnens in- och utfart i början på Stallgatan är signalreglerad och samordnad med trafiksignalerna längre västerut (Strömbron/Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan). Vid Blasieholms torg finns ett signalreglerat övergångsställe.

Den norra delsträckan mellan Blasieholms torg och Nybrokajen är betydligt smalare. Körbanans bredd varierar mellan 6,0 - 6,5 meter och det finns en trång sektion vid en utskjutande husfasad där körbanan är 5,4 meter (se bilden nedan). Här är även gångbanan mycket smal.

Korsningen vid Nybrokajen är signalreglerad och innefattar övergångsställen på Stallgatan och Nybrokajen. Sikten för fotgängare är något skyddad.



Den trånga sektionen på Stallgatan.

I dagsläget väljer cirka 40 procent av cyklisterna från Strömbron att cykla via Stallgatan för att nå Nybroplan, resterande cyklister väljer Kungsträdgårdsgatan och Arsenalsgatan. Det beror på den trånga körbanan och avsaknaden av cykelinfrastruktur. Efter vägkorsningen med Nybrokajen fram till Nybroplan finns det en cykelbana som dock är ganska otydlig på grund av stenbeläggning.

Trafikdata

En mätning från 2008 visar ett flöde på cirka 12 000 motorfordon per vardagsdygn. Denna siffra speglar trafiksituationen innan ledningsarbetena påbörjades vid Slussen, vilka har minskat biltrafiken i maxtimmen något.

I maj 2014 genomfördes en trafikflödesmätning på Strömbron samtidigt som det pågick ledningsarbeten vid Slussen. Mätningen begränsades till tiderna: 7-9, 12-14, samt 16-18. Resultatet visar att flödet riktat mot Stallgatan uppgick till cirka 1 240 fordon per timme mellan kl 8 och 9 på morgonen. På eftermiddagen var motsvarande flöde cirka 760 motorfordon per timme kl. 16- 17. Mitt på dagen, kl. 12 och 13 var flödet cirka 850 motorfordon per timme. Det förekommer även en del tunga fordon på Stallgatan, andelen varierar kraftigt under olika tidsperioder.

Även antalet cyklister mot Stallgatan noterades vid mätningen i maj 2014. Cykelflödet på morgonen mellan kl. 8 och 9 uppgick till cirka 830 cyklister/timme. På eftermiddag var cykelflödet 141 cyklister/timme mellan kl. 16 och 17.

Olycksstatistiken visar att ett 20-tal trafikolyckor har skett längs Stallgatan sedan 1 januari 2010, de allra flesta mellan motorfordon. Cyklister har varit involverade i fem av olyckorna. Fyra av cykelincidenterna var singelolyckor, varav en resulterade i allvarliga skador. Den femte olyckan, även denna med allvarlig utgång, var mellan en personbil och en cyklist. Fotgängare har varit inblandade i två olyckor, båda lindriga. En var singelolycka och den andra en olycka mellan fotgängare och lastbil. Tre av olyckorna med fotgängare och cyklister inträffade vid korsningen Stallgatan-Nybrokajen.

Övriga infrastruktur- och stadsbyggnadsprojekt i närheten av Stallgatan

I området kring Stallgatan finns ett flertal pågående och planerade projekt. Bland dessa kan nämnas:

- Cykelprojekt – Strömbron inklusive korsningen Strömbron/Strömgatan/Kungsträdgårdsgatan/Blasieholmshamnen
- Cykelprojekt – Skeppsbron som kommer att innebära en ny gatuutformning
- Slussen-projektet som kommer att ha stor inverkan på antalet fordon på Skeppsbron, Strömbron och Stallgatan och därmed även utformningen på dessa gator.
- Nobel centret på Blasieholmen som påverkar antalet besökare till området
- Upprustningen av National Muséet på Blasieholmen, vilket också påverkar antalet besökare till området
- Spårväg City där det planeras en helt ny utformning av Nybroplan för alla trafikslag
- Ny tunnelbanedragning mellan Kungsträdgården och Nacka
- Upprustningen av Kungsträdgården
- Projekten Klarabergsgatan, Vasagatan och Tegelbacken som ligger längre västerut men kan påverka trafiken som anslutar via Strömgatan.
- Stadens vision för cityområdet (Vision City projektet)

Det är viktigt att dessa projekt beaktas när en ny utformning på Stallgatan tas fram. För Strömbron kan det bli aktuellt att ta ett bilkörfält i anspråk i norrgående riktning för att åstadkomma en bättre cykellösning. Om ett körfält tas i anspråk finns det skäl att minska antalet körfält även på Stallgatan. Etableringen av Nobelcentret på Blasieholmen samt upprustningen av National

Muséet innebär ett betydligt större fotgängerflöde från närmaste tunnelbanestation via Blasieholmstorget samt ändringar i gatustrukturen på Blasieholmen för att skapa en mer attraktiv stadsmiljö.

Problembeskrivning

Projektet som föreslås har till avsikt att skapa en trygg, säker och framkomlig cykelinfrastruktur på Stallgatan. Stallgatan är utpekad som ett cykelpendlingsstråk i Cykelplanen. Cykelinfrastruktur saknas idag och cykling sker i blandtrafik på en smal körbana för motorfordonstrafiken.

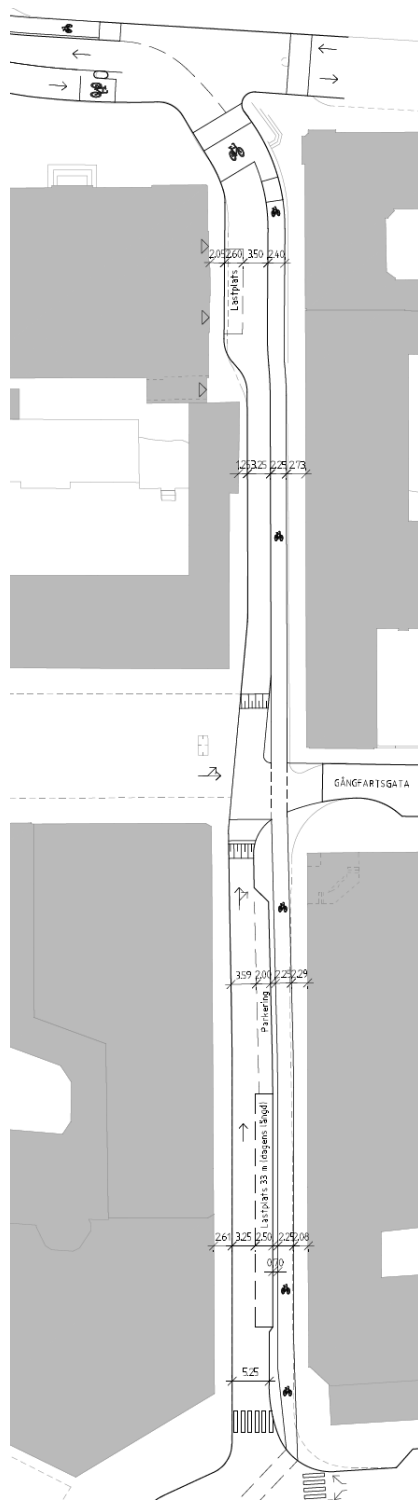
Åtgärdsförslag

Flera olika förslag har studerats för Stallgatan under senare år. I ett förarbete till detta förslag har hela området mellan Gustav Adolfs torg och Nybroplan beaktats för att identifiera en tänkbar helhetslösning och för att undersöka möjliga alternativa rutter för cyklister. Idén om att anlägga en dubbelriktad cykelgata på Stallgatan har avfärdats, då det är mer naturligt för cyklister att välja Arsenalsgatan i andra riktningen från Nybroplan mot Strömbro och Stallgatan. De alternativ som varit aktuella för Stallgatan som enkelriktad cykelväg har handlat om cykelfält och cykelbana. I båda fall måste ett körfält tas i anspråk för att möjliggöra separering. Det har också varit viktigt att behålla angöringen och framför allt lastplatsen i början på sträckan, då det utgör enda angöringsmöjligheten för intilliggande fastigheter.

En cykelfältslösning blir något billigare, men erbjuder sämre trygghet och trafiksäkerhet för cyklisterna. Dessutom kan den komma att kräva en hastighetssänkning i samband med nya regler som föreslås av Transportstyrelsen. Cykelbaneförslaget som redovisas nedan anses vara ett bättre alternativ även om det kräver något mer utrymme. Bland annat måste det finnas en skyddsremsa mellan cykelbanan och angörande fordon på delsträckan fram till Blasieholmstorget och Blasieholmsgatan. Cykelbanan ska vara i samma höjd som gångbanan för att underlätta lastning och lossning i början på Stallgatan.

Särskild hänsyn har tagits till utformningen av korsningen vid Blasieholmstorget och Blasieholmsgatan, för att underlätta för gångtrafikanter samtidigt som cyklisterna ska skyddas i närheten av in- och utfarten. Så kallade klackar används för att smalna av körbanan i närheten av denna korsning. Korsningen har fått en

mer distinkt upphöjning vilket innebär en hastighetssäkring.
Trafiksignalerna kommer inte längre att behövas vilket innebär
att Stallgatan inte längre får samma barriäreffekt.



Förslag till ny gatuutformning på Stallgatan.

Enligt förslaget har körbanan ett varierande breddmått men den är alltid minst 3,25 meter och cykelbanan är alltid minst 2,25 meter. Gångbanan på gatans västra och östra sida behålls med samma mått som idag.

Cykellösningen är även samstämmig med gällande utformningsförslag för Strömbro och intilliggande vägskorsning.

Konsekvenser

Den föreslagna cykelbanelösningen innebär en tryggare och betydligt säkrare miljö för cyklister jämfört med dagens situation där cykelinfrastruktur saknas. Angöring och gångytor behålls i samma utsträckning som idag. Korsningspunkten vid Blasieholmsgatan och Blasieholmstorget blir säkrare för fotgängare och cyklister vilket även tillgodoser den framtida situationen med flera besökare till Nobel centret och National Muséet. Genom att minska antalet körfält och säkra hastigheten med upphöjning elimineras behovet av trafiksignaler vilket även innebär att barriäreffekten minskas.

Den största konsekvensen av att anlägga cykelbana på Stallgatan är att ett körfält tas i anspråk vilket kommer att minska trafikgenomströmningen på Stallgatan. Biltrafikanter kommer att behöva söka sig andra vägar eller hitta andra resalternativ. Det kan ha effekter på omgivande vägnät och effekterna för detta kommer att studeras i en trafiksimuleringsmodell. Den föreslagna utformningen av gatan är dock samstämmig med gällande strategier och styrdokument som visar att den totala framkomligheten ska ökas genom att fler människor och gods ska kunna transporteras genom att andelen kollektiv-, gång- och cykeltrafik ökar.

Tidplan och ekonomi

Nästa steg i projektet är framtagande av systemhandling. Projektet genomförs med fördel under Slussen-projektets första etapp när det råder genomfartsförbud på Skeppsbron. Under denna tid minskas trafiken på Stallgatan. Projektet behöver samordnas först och främst med det pågående cykelprojektet för Strömbro samt Slussen-projektet innan ett genomförande kan ske. En realistisk tidpunkt för genomförande är tidigast våren 2017.

Den totala kostnaden för projektet uppskattas till ca 8 mnkr, då oförutsedda kostnader uppskattats till 30 %.

Ulvsundavägen (mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen)

För att skapa bättre cykelförutsättningar på Ulvsundavägen har en programutredning för ombyggnad på sträckan från Ulvsundaplan till Bällstavägen tagits fram. Olika alternativ har studerats, vilka har visat att det är möjligt att skapa cykelinfrastruktur enligt principerna i cykelplanen.

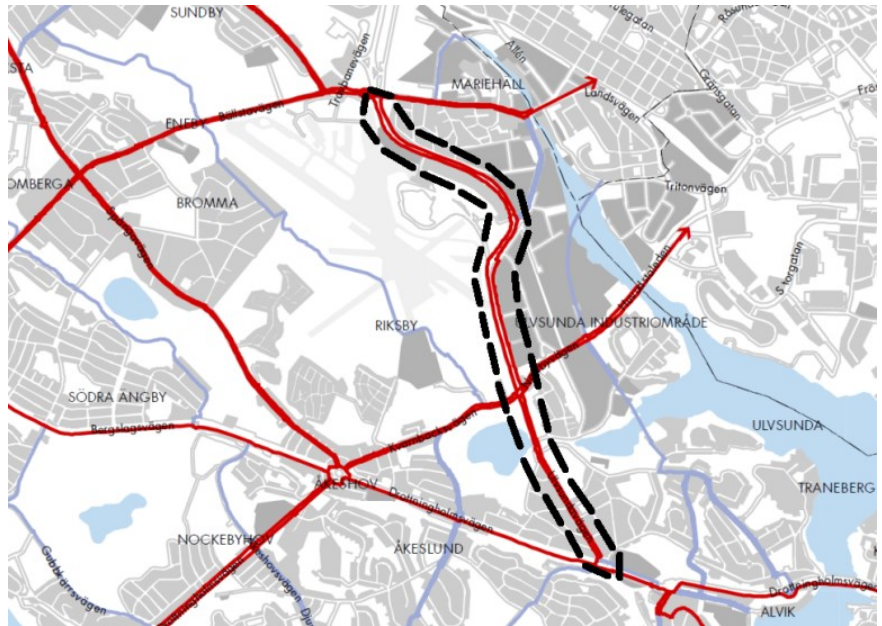
Med hänsyn till att det rör sig om en lång sträcka, ca 3,6 km, och kostnaden som det medför rekommenderas ett alternativ som innebär att det på hela den västra sidan av Ulvsundavägen skapas ett dubbelriktat, sammanhängande och konsekvent utformat cykelstråk enligt cykelplanens standard.

Befintlig situation

Ulvsundavägen är en hårt trafikerad huvudled med ca 30 000 fordon per dygn. Gällande hastighetsbegränsning är 50 km/h från Ulvsundaplan till Kvarnbacksvägen och därefter 70 km/h.

Ulvsundavägen är ett utpekat pendlingsstråk med cirka 1 100 cyklister per dygn. Sträckan från Ulvsundaplan till Bällstavägen ingår i det regionala cykelstråket Kungsängsstråket och passerar förbi flera viktiga målpunkter såsom Bromma blocks och Bromma flygplats. Idag finns det en dubbelriktad cykelbana mellan Ulvsundaplan och Bällstavägen på västra sidan, dock är den smal och det finns en del hinder på sträckan. Korsningspunkterna är av låg standard och inte hastighetssäkrade. På Ulvsundavägens östra sida finns en dubbelriktad cykelbana enbart mellan Ulvsundaplan och Kvarnbacksvägen. Ulvsundavägen utgör idag en barriär för gående och cyklister.

Ulvsundavägen är en viktig länk i cykelvägnätet både ur stadens perspektiv och ur ett regionalt perspektiv och pekas ut i såväl Stockholms stads cykelplan som Regional Cykelstrategi som ett pendlingsstråk med hög prioritet för breddning.



Utredningsområde

Problembeskrivning

Gång- och cykelbanan är idag smal och innehåller flera fasta hinder som stolpar och träd. Flertalet av korsningarna och utfarterna på sträckan är dåligt utformade. Fördrojningar uppstår på ett flertal platser på grund av dålig kontinuitet, begränsad sikt, tvära kurvor och smala sektioner där cyklister måste samsas om utrymmet med fotgängare. Framkomligheten påverkas också av dålig beläggning på delar av sträckan.

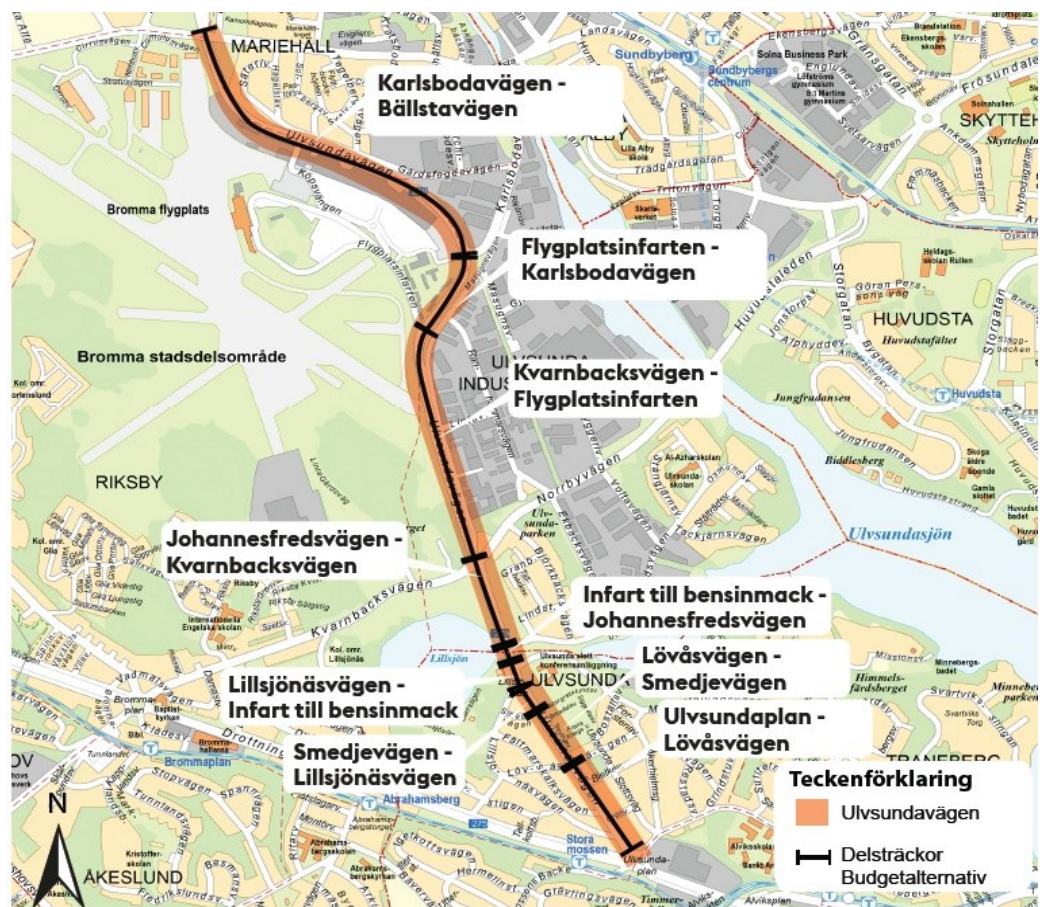


Begränsad framkomlighet och trafiksäkerhet samt konflikt mellan gående och cyklister där gångbanan upphör och gående tvingas ut i cykelbanan.

År 2013 genomförde kontoret en studie av framkomligheten för cykeltrafik på delar av stadens utpekade pendlingsstråk där Ulvsundavägen utmärkte sig som ett av stråken med sämst framkomlighet. Den genomsnittliga fördrojningen var 1 min/km.

Åtgärdsförslag

Längs Ulvsundavägens västra sida, från Ulvsundaplan till Bällstavägen, anläggs en 5 meter bred dubbelriktad GC-bana enligt cykelplanens utformningsprinciper med en 1 meter bred skiljeremsa mot körfält för motorfordonstrafik. I skiljeremsan placeras stolpar, trafiksignaler m.m. Gångbanan föreslås beläggas med gångbaneplattor och cykelbanan med asfalt. Skyddszon mellan cykelbana och körbana förses med från asfaltsytorna avvikande material, förslagsvis betongplattor.



Utredningsområde och sträckindelning i alternativ 1

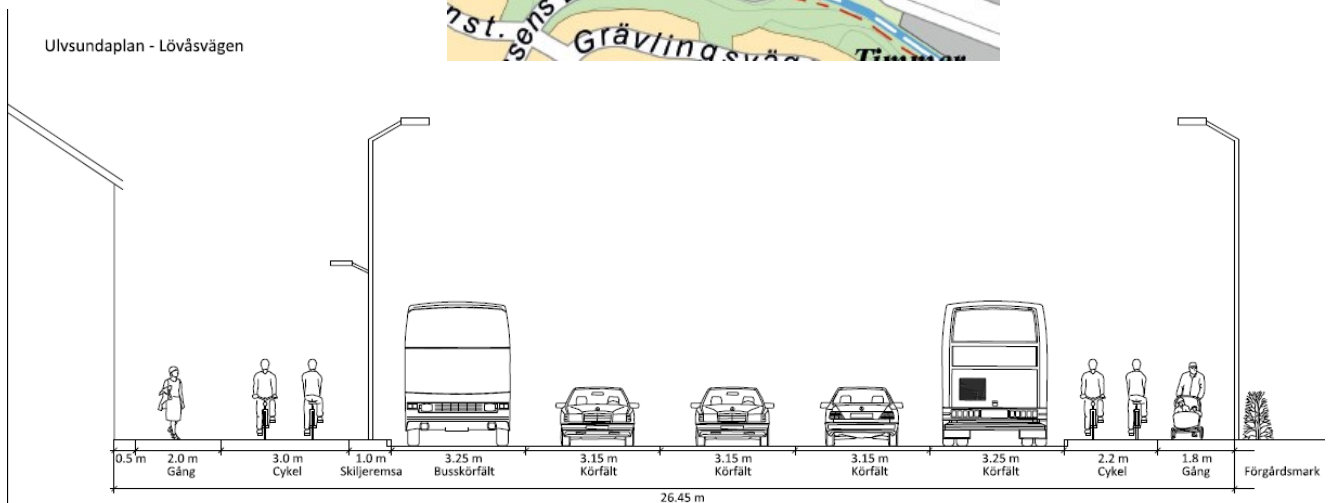
Korsningarna vid Lövåsvägen, Margretelundsvägen, Smedjevägen samt in- och utfarten till bensinmacken hastighetssäkras för att prioritera gående och cyklister längs Ulvsundavägen. Förutsättningarna för kollektivtrafikresenärer förbättras genom bättre utformade busshållplatser samt att väderskydden inte placeras i cykelbanan utan får en tydlig avgränsning mot cykelbanan. Samtidigt som flertalet busshållplatser får bättre utformning så föreslås hållplats Lövåsvägen utgå på grund av begränsat utrymme samt att det idag är endast 29 på- och

avstigande resenärer per dygn. Hållplatsen saknar dessutom motsvarande hållplatsläge norrut. Samma sak gäller för hållplats Flygverkstäderna, där Hagelstavägen och Bromma handelscentrum kan anses ge tillräckligt god standard, även om det innebär en viss försämring för ett fåtal resenärer. Avstämning har skett med Trafikförvaltningen.

Ulvsundaplan – Lövåsvägen (400 M)



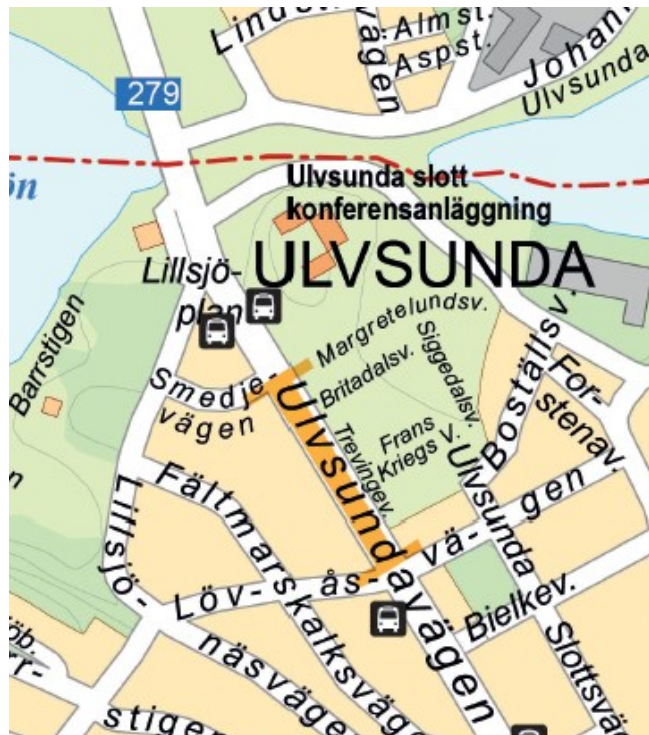
Ulvsundaplan - Lövåsvägen



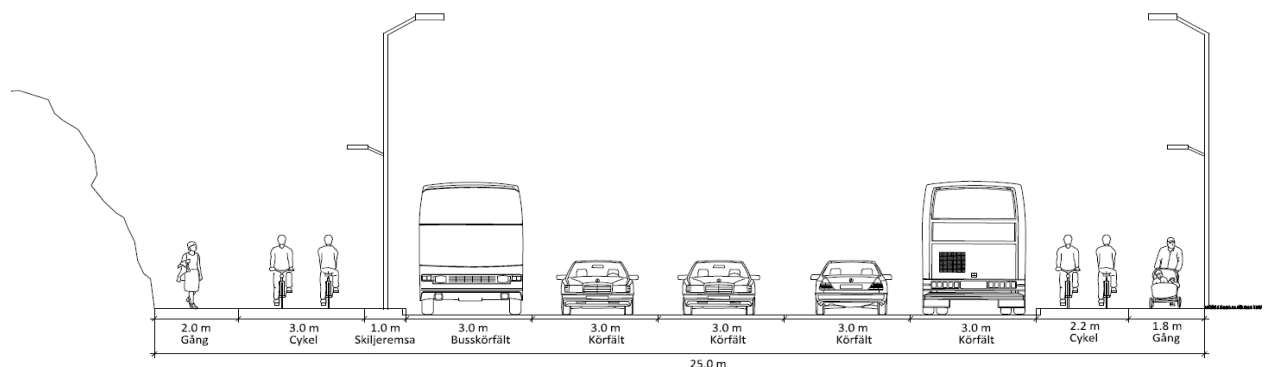
Vid Ulvsundaplan iordningsställs en ny cykelbana för att möjliggöra cykling till/från Drottningholmsvägens lokala körbana. På västra sidan skapas en dubbelriktad gång- och cykelväg på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 1 meter skiljeremsa.

Två träd som idag står i cykelbanan föreslås tas bort men ersätts förslagsvis på motstående sida av vägen samt framför bensinmacken. Två hållplatsåtgärder genomförs; Grenvägen görs om till stopphållplats och hållplatsen vid Lövåsvägen tas bort pga utrymmesskäl. Övergångsställe Bielkevägen föreslås tas bort till förmån för framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster för gång och cykel.

Lövåsvägen – Smedjevägen (200 Meter)

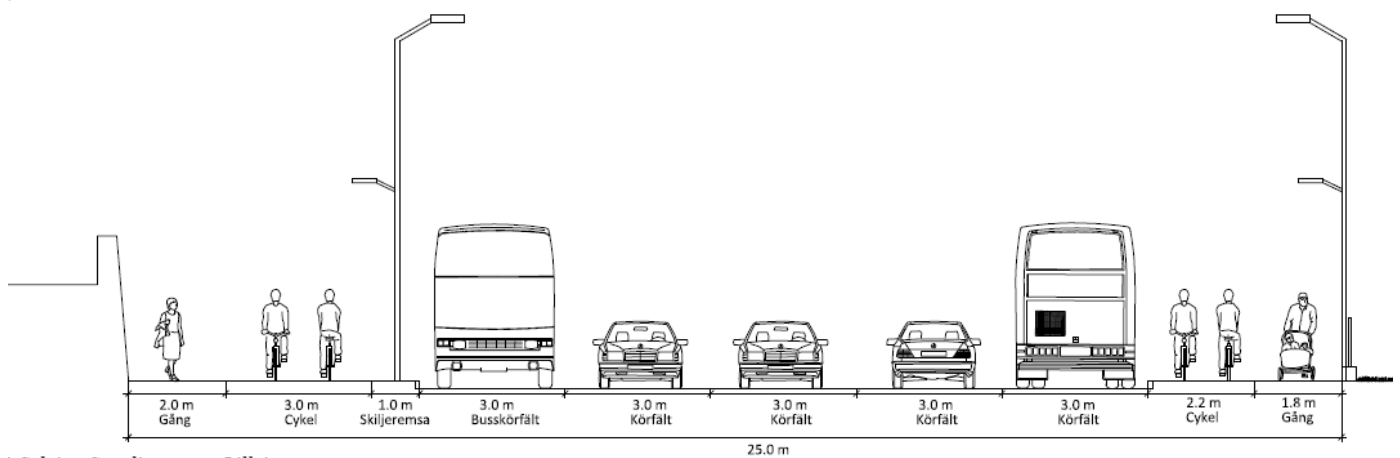


Lövåsvägen - Smedjevägen
Budgetalternativet



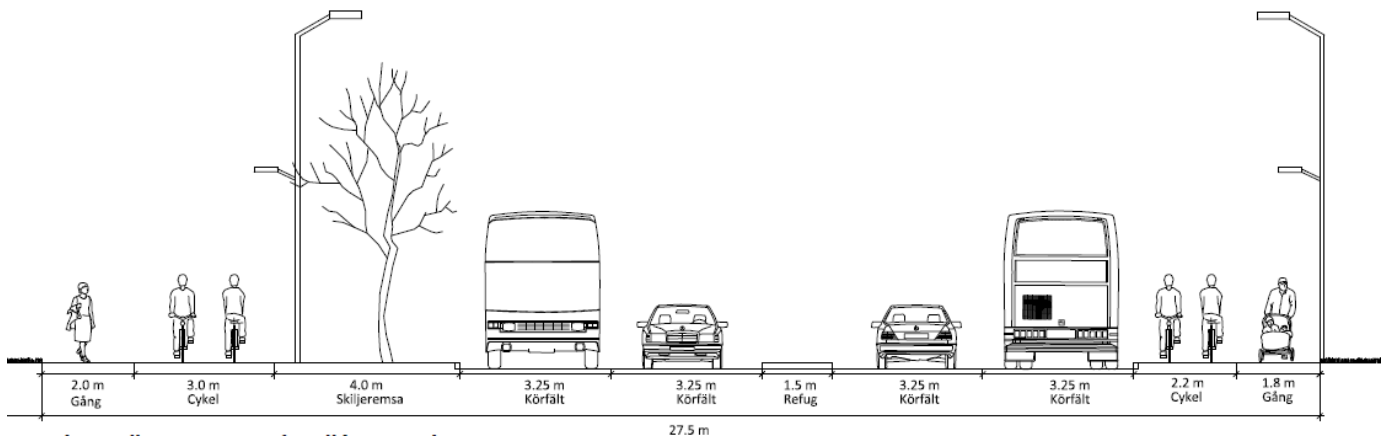
På västra sidan uppförs en dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 1 meter skiljeremsa.

Smedjevägen – Lillsjönäsvägen (100 Meter)



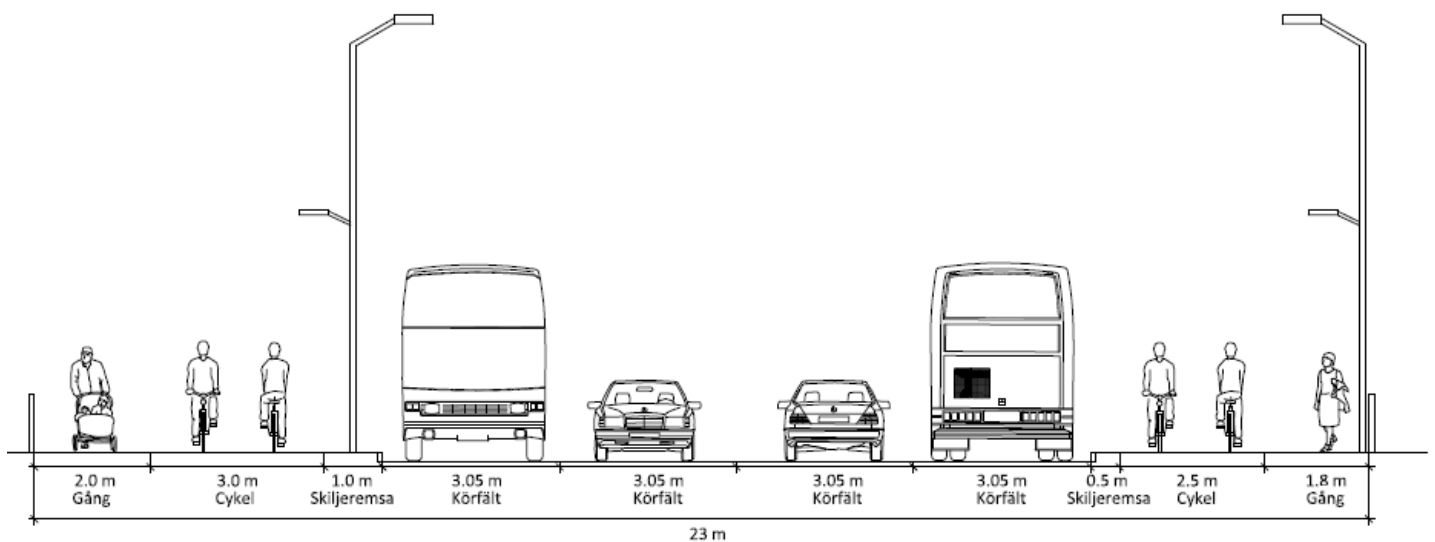
På västra sidan uppförs dubbelriktad gång- och cykelbana 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 1 meter skiljeremsa. Busshållplatserna vid Ulvsunda slott justeras för att medge god hållplatsutformning. Korsningen vid Smedjevägen byggs om för anslutning av den nya Margretelundsvägen.

Lillsjönäsvägen-infart till bensinmack (100 Meter)



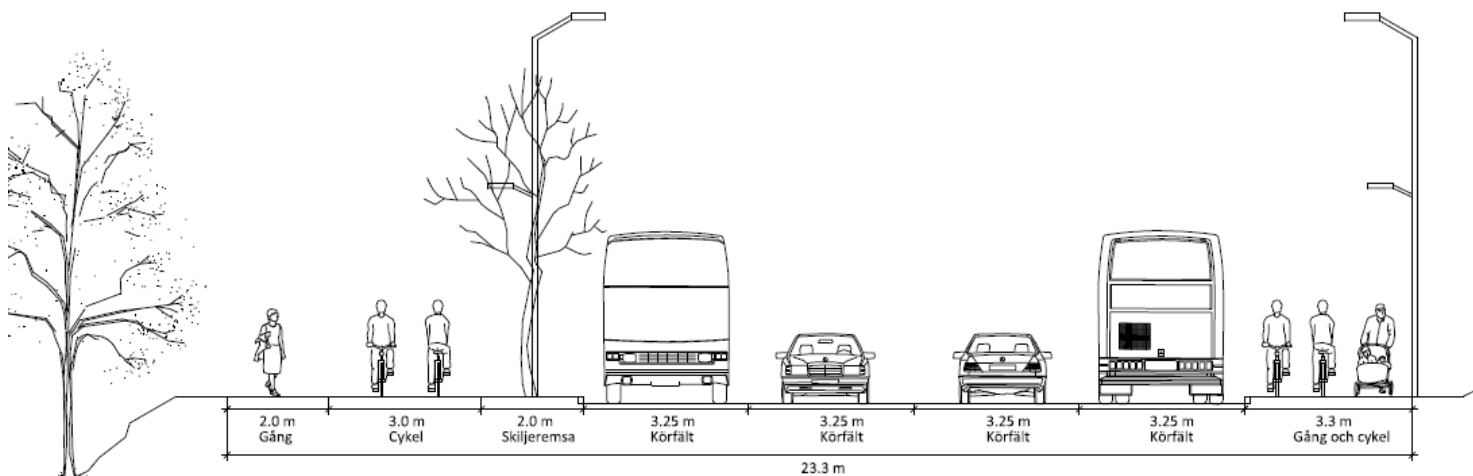
På västra sidan uppförs dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 4 meter skiljeremsa. I den breda skiljeremsa framför bensinmacken planeras för nyplantering av träd. Passager över Lillsjönäsvägen och infarter till bensinmacken utformas som genomgående och upphöjd gång- och cykelbana. Övergångsstället i höjd med Margretelundsvägen breddas och förses med cykelöverfart. Margretelundsvägens anslutning till Ulvsundavägen tas bort i samband med exploatering i området.

Infart till bensinmack - Johannesfredsvägen (50 Meter)



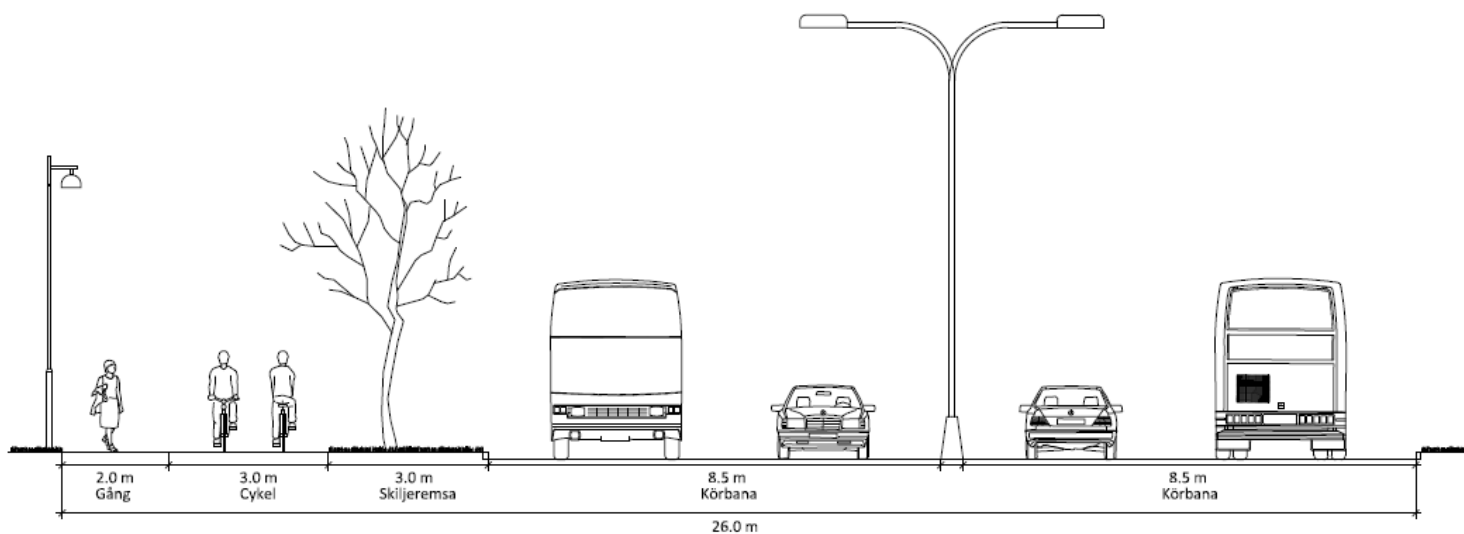
På västra sidan uppförs dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 1 meter skiljeremsa. Ett av övergångsställena vid Johannesfredsvägen föreslås tas bort till förmån för framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster för gående och cyklister.

Johannesfredsvägen-Kvarbacksvägen (300 Meter)



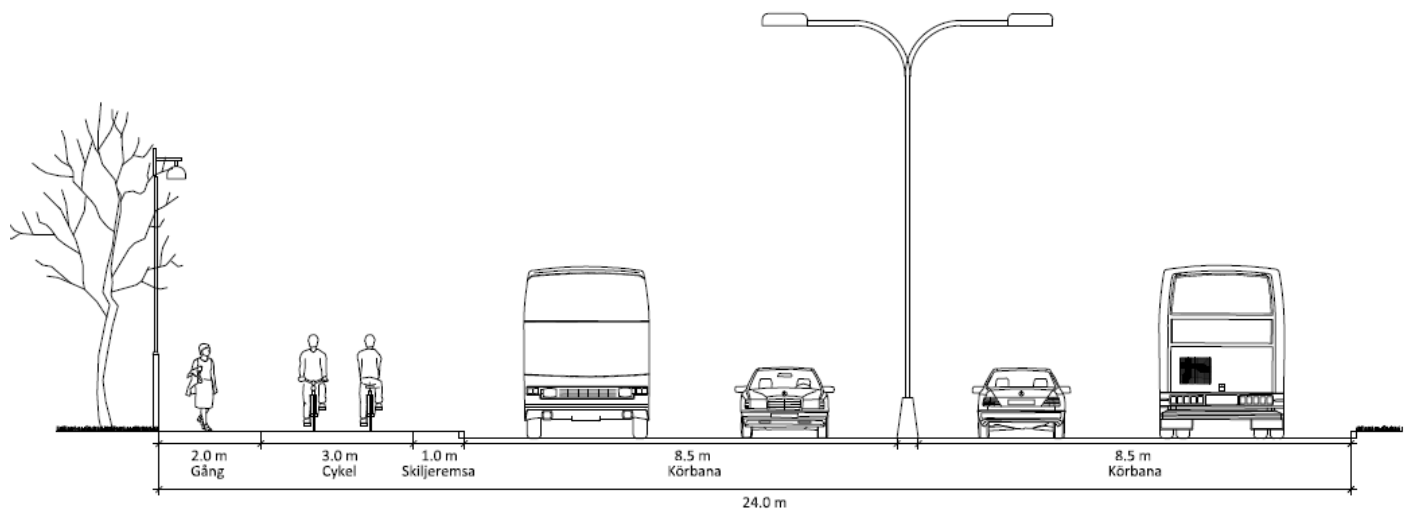
På västra sidan uppförs dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 2 m skiljeremsa. Skiljeremsa kan göras 2 m för att eventuellt inrymma en trädrad.

Kvarnbacksvägen-Flygplatsinfarten (900 Meter)



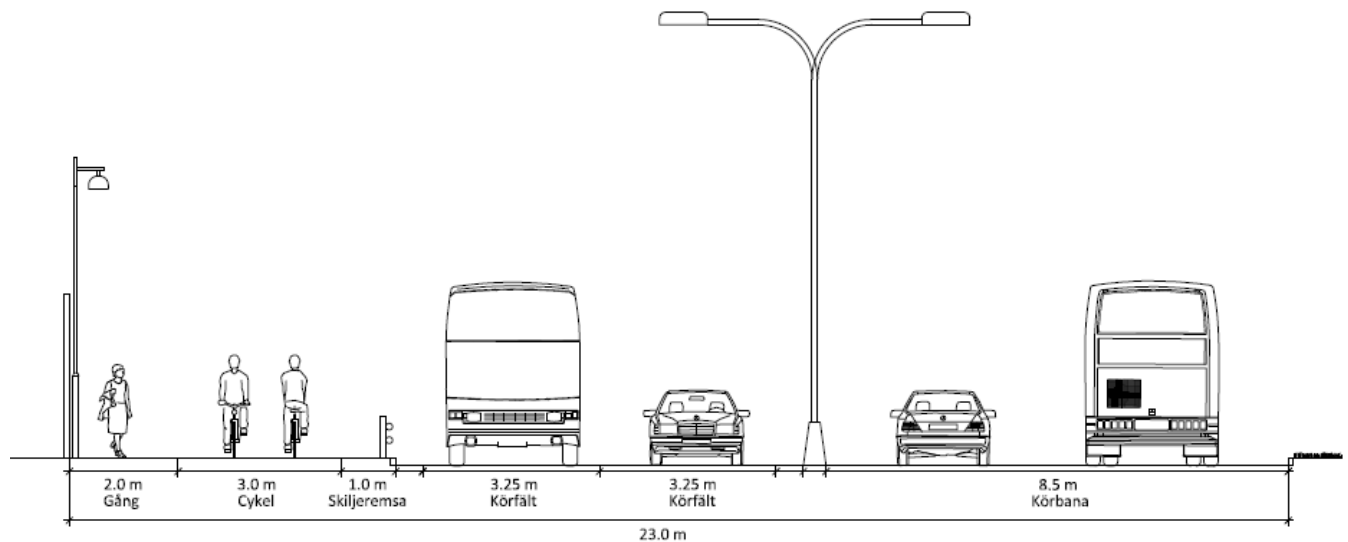
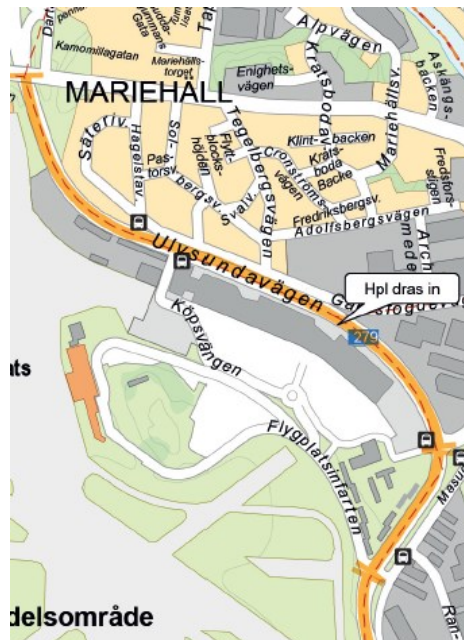
På västra sidan uppförs en dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 3 meter skiljeremsa.

Flygplatsinfarten-Karlsbodavägen (300 Meter)



På västra sidan uppförs en dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 meter (2 meter gång och 3 meter cykel) samt 1 meter skiljeremsa.

Karlsbodavägen - Bällstavägen (1200 Meter)



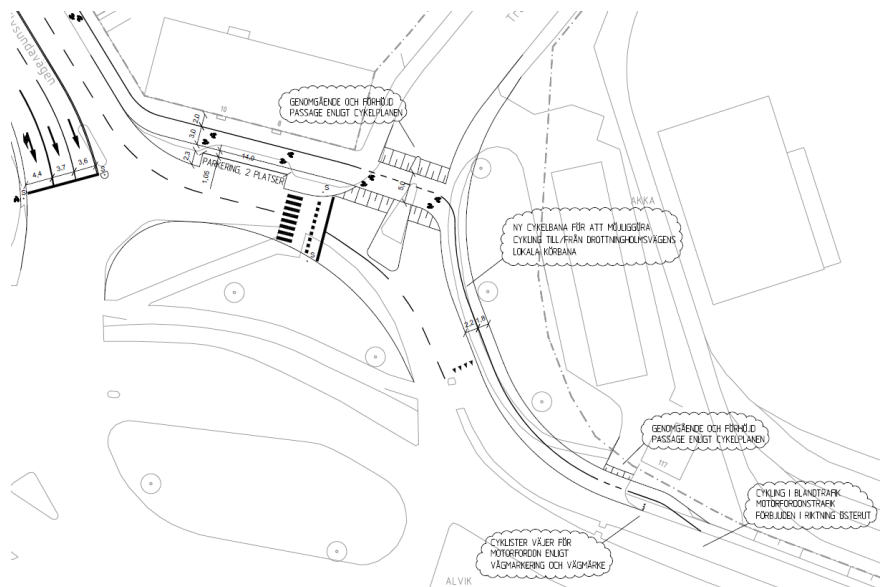
På västra sidan uppförs en dubbelriktad gång- och cykelbana på 5 m (2 m gång och 3 m cykel) samt 1 m skiljeremsa. Busshållplatsen vid Flygplatsverkstäderna föreslås utgå pga utrymmesbrist och lågt antal på- och avstigande resenärer. Busshållplatsen vid Hagelstavägen föreslås flyttas ca 150 m västerut.

Övrigt

En viktig komponent i utformningen för att göra miljön säker är en god ljusmiljö. En god ljusmiljö för fotgängare och cyklister innebär att trafikytorna syns tydligt och att medtrafikanter kan identifieras på ett tydligt sätt efter mörkrets inbrott. Därför föreslås att gång- och cykelbanorna utmed Ulvsundavägen ges en dedikerad belysning utmed hela sträckan. För sträckan mellan Ulvundaplan och Kvarnbacksvägen innebär detta en nyanläggning av all belysning för alla trafikslag. Längs sträckan mellan Kvarnbacks-vägen och Bällstavägen föreslås nyanläggning av GC-belysningen.

Förslaget är utformat med hänsyn till den värdefulla naturmiljön i anslutning till Lillsjön och Lillsjöns inlopp. Den totala bredden hårdgjord yta ökar inte och därmed ökar inte heller Ulvsundavägens barriäreffekt.

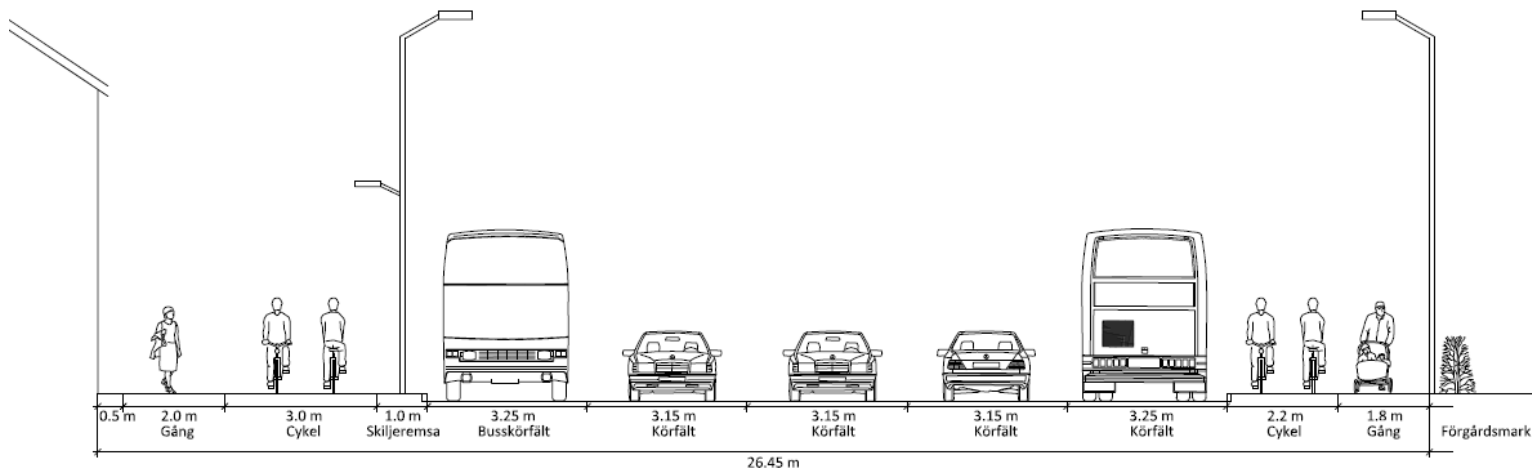
För att underlätta passagen vid Ulvsundaplan föreslås att en ny cykelbana som förbinder gång- och cykelbanan på Ulvsundavägens östra sida med lokalgatan förbi Akka-depån tillskapas. Idag leds cyklister rakt ut i rondellen mot mötande trafik.



Ulvsundaplan.

På sträckan mellan Ulvsundaplan och Lövåsvägen, där utrymmet är som mest begränsat, kan körfältsbredderna bibehållas genom att mittremsa och mittrefug tas bort. De två träd som idag står i cykelbanan föreslås utgå. För att kompensera fällningen av träd föreslås nyplantering på motstående sida vid brandstationen samt

lite längre norrut vid bensinmacken vid Lillsjöplan. Mellan Lövåsvägen och Smedjevägen krävs en mindre bergsskärning för att undvika en avsmalning av gång- och cykelbanan.



Sektion för Ulvsundavägen mellan Ulvsundaplan och Lövåsvägen.

Konsekvenser

En utbyggnad av pendlingsstråket skulle resultera i ökad framkomlighet, minskad trängsel och en säkrare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter. Cykelns attraktivitet relativt övriga trafikslag ökar vilket är en av förutsättningarna för en överflyttning till ett mer hållbart resande. Utbyggnaden görs för att möta dagens behov men även för att kunna möta framtida behov. Stora exploateringar planeras i Riksby och Solvalla. Förbättrad cykelinfrastruktur på Ulvsundavägen underlättar även cykelpendling till Kista. I cykelplanen finns ett prioriterat stråk utpekad mellan Bromsten och Rinkeby, längre norrut längs Ulvsundavägen, där det idag saknas cykelväg. När det byggs kommer den södra delen av Ulvsundavägen att bli än mer viktig.

Utbyggnaden kommer att innebära en markant standardhöjning av cykelinfrastrukturen jämfört med dagens förhållanden. Cykelbanans nya bredd kommer att möjliggöra säkra möten och omcyklningar. I oreglerade passager får cyklister och gående företräde och passagera kommer att hastighetssäkras. Stolpar, träd, väderskydd och andra hinder som idag står i cykelbanan flyttas till skyddszoner för att inte längre utgöra fara och framkomlighetsproblem för cyklister.

Tillgängligheten för fotgängare och personer med funktionsnedsättning förbättras genom att gångbanan breddas och en tydlig separation mellan gångbana och cykelbana skapar bättre

förhållanden för både fotgängare och cyklister. För gående blir det även fredade ytor att vänta på vid trafiksignaler. I utredningen föreslås att övergångsstället vid Bielkevägen och Johannesfredsvägen utgår eftersom en tillfredställande utformning som uppfyller stadens tillgänglighetskrav inte ryms. Närliggande övergångsställen kan anses ge tillräckligt god framkomlighet. Flertalet synpunkter har också inkommit där medborgare påpekar att bilister kör mot rött och att övergångsstället vid Bielkevägen borde tas bort av trafiksäkerhetsskäl.

Förslaget innebär ingen påverkan för motorfordonstrafiken, förutom att körfälten smalnas av på vissa avsnitt.

Tidplan och Ekonomi

Systemhandling: våren 2015

Projektering: hösten 2015

Genomförande: 2016-2017

Baserat på programutredningen har en kostnadskalkyl tagits fram. Den totala utbyggnaden uppskattas till ca 60 mnkr. Kalkylen innehåller kostnader enligt:

- Utredning ca 1 mnkr
- Projektering ca 4 mnkr
- Entreprenadkostnad ca 51,5 mnkr
- Projekt- och byggledning samt byggherreadministration ca 3,5 mnkr

Bromstensvägen (mellan Gamla Bromstensvägen och Spångavägen)

För att skapa bättre cykelförutsättningar längs Bromstensvägen mellan Spångavägen och Gamla Bromstensvägen har en programutredning tagits fram där flera möjliga alternativ utreddes övergripande. Av dessa fördjupades två alternativ varav det ena uppfyller principerna enligt cykelplanen.

Alternativ 1 innebär en ny dubbelriktad gång- och cykelbana längs Bromstensvägens norra sida. Utformningen följer cykelplanens standard. Alternativ 2 innebär en smalare dubbelriktad gång- och cykelbana på den norra sidan, vilken inte uppfyller pendlingsstråkstandard enligt cykelplanen, men medför att fler befintliga träd kan bibehållas.

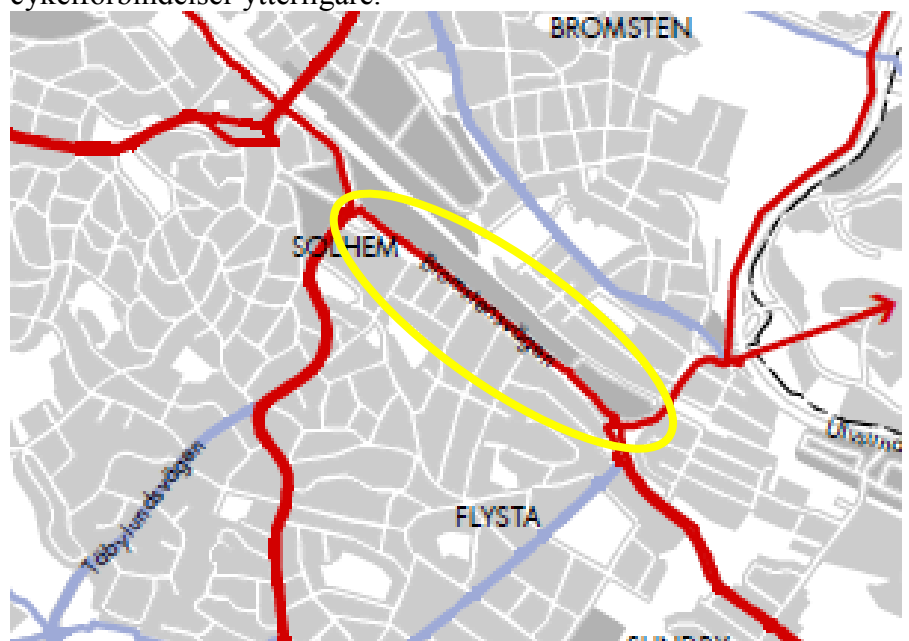
Med hänsyn till den ökade standarden för gående och cyklister samt det lyft för stadsrummet som utformningen medger rekommenderas alternativ 1, vilket presenteras här nedan.

Befintlig situation

Bromstensvägen är huvudgata i stadsdelen Bromsten i Spånga. Sträckan som har utretts kopplar samman Spångavägen med Gamla Bromstensvägen. Dagsverksvägen som löper parallellt med Bromstensvägen är en lokalgata. De båda gatorna skiljs åt av ett bullerplank som löper längs med större delen av sträckan. Bromstensvägen har ett brett körfält i vardera riktning, vilka används som två. En smal gångbana finns på vägens norra sida. Cykelbana saknas på Bromstensvägen. Cykling sker i dagsläget främst på Dagsverksvägen i blandtrafik. Fordonsflödena är ca 19 000 motorfordon/dygn på Bromstensvägen och ca 1 300 motorfordon/dygn på Dagsverksvägen. Skyltad hastighet är 70 km/h längs större delen av Bromstensvägen och 30 km/h på Dagsverksvägen.

Bromstensvägen är en viktig länk i cykelvägnätet både ur stadens perspektiv och ur ett regionalt perspektiv och pekas ut i såväl Stockholms stads cykelplan som Regional Cykelstrategi, som ett pendlingsstråk med hög prioritet för utbyggnad.

Nya bostäder, bland annat 1000 studentlägenheter, planeras intill Bromstensvägen vilket ökar behovet av goda gång- och cykelförbindelser ytterligare.



*Utredningsområde***Problembeskrivning**

Cykelbana saknas helt på Bromstensvägen i dagsläget och gångbanan är relativt smal. Cykling sker främst på intilliggande Dagsverksvägen, men gatan är smal med många in- och utfarter till enfamiljshus. Trafikflödet är lågt på Dagsverksvägen, men hastigheterna är relativt höga. Dagsverksvägen är mindre bullerstörd än Bromstensvägen på grund av det skyddande bullerplanket, men möjligheterna att upprätta goda cykelförbindelser begränsas av gatans bredd.



Bromstenvägen till vänster och Dagsverksvägen till höger.

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår att en del av dagens körbana nyttjas för att skapa utrymme för gång och cykel. Utformningen har utgått från bästa möjliga förutsättningar för gående och cyklister med avseende på genhet och standard. Förslaget innebär en rak cykelbana för cyklister med pendlingsstråkstandard på 3,25 meter. Gångbanan är 2 meter bred och en remsa på 0,4 meter skiljer gång och cykel från varandra.

Körbanan minskas från dagens breda körfält (som kan nyttjas som två körfält) till ett normalbrett i vardera riktningen. Möjligheterna att inrymma vänstersvängkörfält i korsningar ska studeras närmre för att minska påverkan på bussarnas och bilarnas framkomlighet. I korsningen med Spångavägen förlängs vänstersvängkörfältet för att förhindra kapacitetsproblem som annars uppstår under eftermiddagens maxtimme i och med att andelen vänstersvängande trafik, mot Spångavägen, är hög. Hållplatserna utformas som fickor för att inte stoppa upp förbipasserande fordonstrafik.

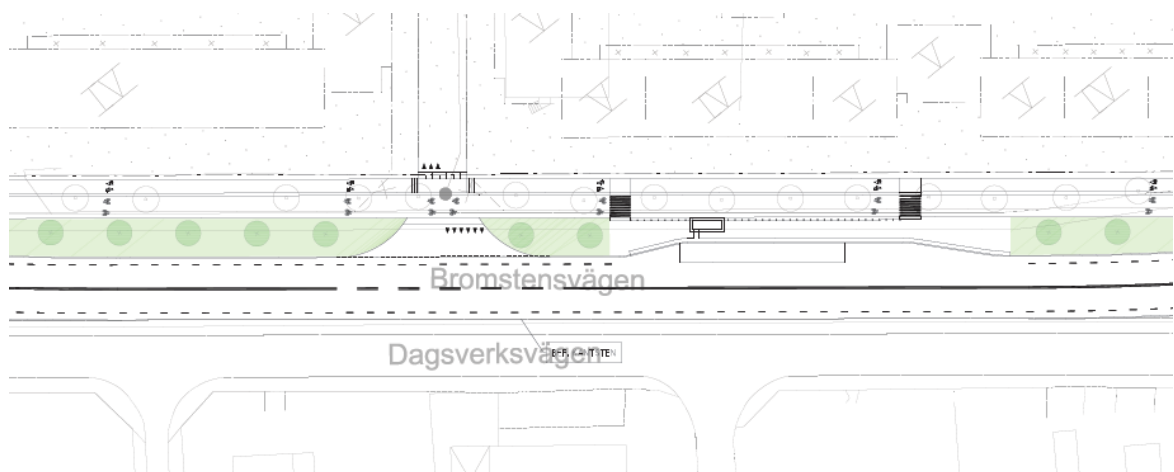
Flertalet av de befintliga träden tas bort, ca 80 stycken, men utrymme finns för omplantering eller ny plantering av träd i en bred yta mellan körbanan och cykelbanan. Gestaltningen på den östra delen av sträckan skiljer sig från den västra, här förläggs cykel- och gångbanan intill körbanan. På så sätt kan de befintliga träden bevaras och avståndet till intilliggande Spångaån utökas vilket innebär att behovet av eventuella förstärkningsåtgärder minskar.



Perspektivbild på nya gång- och cykelbanor längs Bromstensvägen.

Korsande infarter till Lidl, de planerade studentbostäderna samt befintliga industriverksamheter längs sträckan hastighetssäkras för att prioritera gång- och cykelstråket längs Bromstensvägen.

Tre av sträckans totalt fyra busshållplatser ligger relativt tätt och en av dessa föreslås utgå för att möjliggöra utrymme för fler träd. Avstämning har skett med Trafikförvaltningen. Cykelbanan får en rak dragning även bakom hållplatserna.



Planskiss för Bromstensvägen vid infarten till de planerade studentbostäderna.

Konsekvenser

En utbyggnad av pendlingsstråket skulle resultera i ökad framkomlighet, bättre orienterbarhet och en säkrare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter. Cykelns attraktivitet relativt övriga trafikslag ökar vilket är en av förutsättningarna för en överflyttning till ett mer hållbart resande. Utbyggnaden behövs för att kunna möta dagens behov men även för att kunna möta framtida behov. Nya bostäder planeras längs den västra delen av Bromstensvägen och även i intilliggande Bromstensstaden.

Cyklister med målpunkter mellan Spånga, söder om Spångavägen, och Gamla Bromstensvägen kommer behöva korsa Bromstensvägen två gånger vilket innebär längre restid och sämre trafiksäkerhet än cykling längs Dagsverksvägen. Vissa av dessa cyklister kommer troligtvis fortsätta att cykla på Dagsverksvägen. För att bedöma nyttan med att förlägga cykelbanan längs Bromstensvägen, trots denna försämring för många cyklister, har en enklare intervjustudie genomförts. Av studien framkom att flertalet, 16 av 23 tillfrågade vanecyklister, skulle välja den nya breda cykelvägen längs Bromstensvägen framför Dagsverksvägen trots korsningspunkterna. En placering på den norra sidan av Bromstensvägen är även gynnsam för den kommande bebyggelsen i området.



1 Västra delen av Bromstensvägen där ny bebyggelse planeras. 2 Östra delen av Bromstensvägen som kantas av industriverksamheter. 3 Dagsverksvägen.

Utbyggnaden kommer att innebära en markant standardhöjning av cykelinfrastrukturen jämfört med dagens förhållanden. Cykelbanans bredd kommer att möjliggöra säkra möten och omcyklningar. I oreglerade passager får cyklister och gående företräde och passagera kommer att hastighetssäkras.

Tillgängligheten för fotgängare och personer med funktionsnedsättning förbättras genom att gångbanan breddas och skiljs åt från körbanan. För gående kan dock konflikter med cyklister uppstå vilka inte förekommer idag.

Den nya trädallén som planteras mellan körbana och cykelbanan skiljer de båda trafikgrupperna åt och medför ett trevligare och tryggare stråk för gående och cyklister längs Bromstensvägen. Till en början kommer dock gaturummet ge ett betydligt kalare intryck än idag tills de nyplanterade träden vuxit till sig. Den nya bebyggelsen längs med delar av den aktuella sträckan samt den avsmalnade körbanan kommer ge gatan mer intryck av en stadsgata än den transportled den utgör idag.

På den östra delen av sträckan finns inte samma stadsutvecklingspotential som på den västra på grund av dåliga markförhållanden och det begränsade utrymmet mellan Mälarbanan och Bromstensvägen, som båda utgör transportleder för farligt gods. Denna sträcka får en något annan gestaltning med gång- och cykelvägen intill körbanan.

Utformningen kommer att få negativa konsekvenser för kollektivtrafik och motorfordon, då det är höga fordonsflöden på gatan idag. Köbildningar kommer att uppstå, främst vid korsningarna, men även på sträcka då antalet körfält minskas ner från dagens i praktiken fyra till två samtidigt som det tillkommer mycket ny exploatering i området. Det kan även bli svårt för bussar att ta sig ut från hållplatslägena.

En trafiksimulering har gjorts för att analysera framkomligheten med utredningsalternativets utformning och förväntad trafikökning till följd av planerad exploatering. Simuleringen indikerar att kapaciteten i nätet inte fullt ut är tillräcklig för prognosens trafikmängder under eftermiddagens maxtimme. Vidare indikerar analysen att all trafik kan ta sig ut i nätet om trafikmängderna minskas till 95 % av prognosens trafikmängder. Köerna sträcker sig som längst upp till ca 500 meter för nordvästgående trafik från korsningen vid Spångavägen. Den begränsade kapaciteten i korsningen vid Spångavägen är den främsta anledningen till köbildningen.

Förmiddagen är något mindre belastad totalt sett. Dock är belastningen hög för sydöstgående trafik där köerna som längst indikeras upp till 500 meter från korsningen vid Gamla Bromstensvägen.

Köbildningen längs Bromstensvägen drabbar även kollektivtrafiken som får förlängda restider längs sträckan. Simuleringarna indikerar att restiden förlängs med upp till ca 1-2 minuter på grund av trängsel under rusningstrafik i den mest belastade riktningen.

En osäkerhet i resultaten är prognoserna över hur mycket biltrafik planerad bebyggelse kommer att alstra. Med begränsad framkomlighet är det sannolikt att en minde del av trafiken väljer att resa en annan väg, vid en annan tidpunkt eller med ett annat färdssätt, vilket simuleringarna inte tagit hänsyn till. Det är inte heller utrett vilka effekter ändrad gröntidsfördelning i

trafiksignalerna kan ge. Ändrad gröntidsfördelning mellan olika tillfarter kan ha stor betydelse för kölängden i respektive tillfart.

Tidplan och ekonomi

Systemhandling: våren 2015

Projektering: hösten 2015

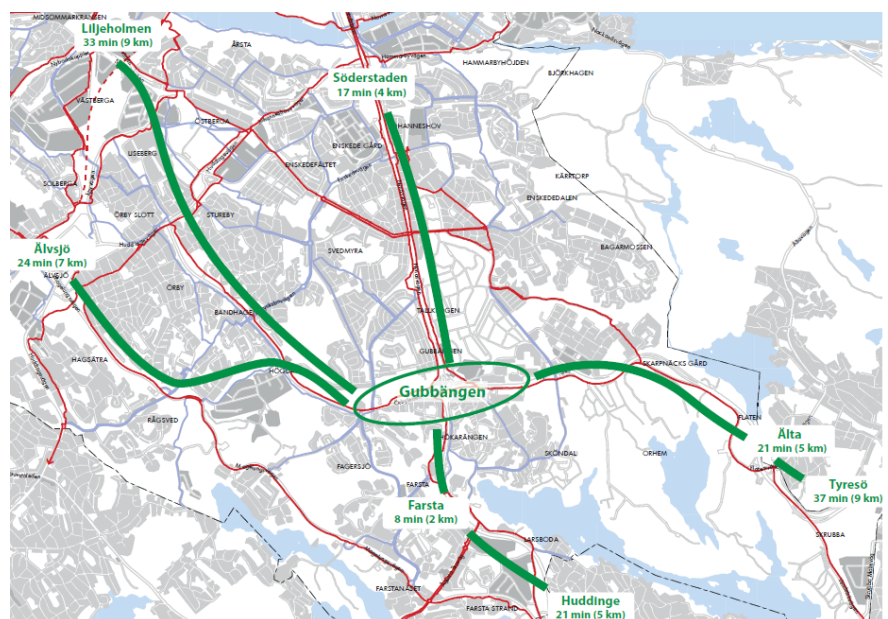
Genomförande: 2017

Baserat på programutredningen har en grov kostnadskalkyl tagits fram. Den totala utbyggnaden för åtgärden uppskattas till ca 28 mnkr, då oförutsedda kostnader uppskattats till 30 %. Kostnader är fördelade på följande poster:

- Utredning ca 0,8 mnkr
- Projektering ca 2,5 mnkr
- Entreprenadkostnad ca 23,5 mnkr
- Projekt- och byggledning samt byggherreadministration ca 1,2 mnkr

Gubbängsmotet

Gubbängsmotet är en central plats för cykel både ur ett lokalt, pendlings och regionalt perspektiv. Det är en knutpunkt mellan flera målpunkter, två av stadens utpekade pendlingsstråk och knyter ihop flera huvudstråk.



Utrekningsområde

Befintlig situation

Utredningsområdet utgörs av trafikplats Gubbängsmotet och dess närområde, vilket präglas av intilliggande huvudgator Nynäsvägen, Tyresöleden och Örbyleden. Cykelstråken används för pendlingscykling samt i viss mån lokal cykling mellan Sköndal, Skarpnäck, Gubbängen och Hökarängen samt till och från Gubbängsfältet som är en stor målpunkt i närområdet.



Utdrag ur Cykelplan för Stockholm, Söderort, karta över prioriterade åtgärder. Röda markering, prioritering 1.

Pendlingsstråkens låga standard i anslutning till Gubbängsmotet har lett till att utredningsområdet för en inventering av nuläge och potential har innefattat hela området i kartan ovan.

Utmed Nynäsvägen och Örbyleden samt Tyresöleden går flera viktiga stombusstråk och Norra Sköndal är en av Storstockholms viktigaste bytespunkter för byte buss till buss. Trafikverket planerar för en ombyggnation av bussbytespunkten för att möta ett växande behov och har tagit fram en vägplan som under 2015 ska skickas till Länsstyrelsen för fastställande. I Vägplanen ingår en ny gång- och cykeltunnel under Tyresöleden i ett annat läge än idag. Även respektive sidas huvudstråk för cykel påverkas av trafikverkets planer och staden behöver se över anslutningarna och standarden på stråken parallellt med Trafikverkets projekt.

Nynäsvägen trafikeras av ca 70 000 motorfordon/dygn mellan Tallkrogsmotet och Gubbängsmotet. Örbyleden trafikeras av ca 19 500 motorfordon/dygn mellan Grycksbovägen och Stallarholmsvägen. Tyresövägen trafikeras av 37 000 motorfordon per dygn mellan Flatenmotet och Skarpnäcksmotet.

Problembeskrivning

Cykeltrafiken i området delar ofta ytor med gångtrafiken. I stort sett alla stråk är kombinerade gång- och cykelvägar utan separering som inte heller uppfyller cykelplanens breddmått och

standard. Framkomligheten är bristfällig, då det är flera saknade länkar inom området vilket leder till längre omvägar och sämre orienterbarhet. Inom området finns flera signalreglerade passager och korsningspunkter. Ingen av dessa med prioritering för cykel och drygt 1/3 av alla passager saknar helt cykelöverfart.

Det finns också ett stort behov av att se över beläggning, utmärkning, belysning och vägvisning för att uppnå en bättre standard.



Smal och otrygg gång- och cykeltunnel under Tyresöleden vid Norra Sköndals busshållplatser.



Signalreglerat övergångsställe med cykelpassage, över Tyresöleden (70km/h). Gång- och cykelväg från Vinthundsvägen lutar kraftigt ned mot passagen.



Övergångsstället är placerat över en av- och påfart till Nynäsvägen och Tyresövägen och har cykelpassage. I detta läge tenderar bilar att accelerera och bromsa in från de högfartsmiljöer som ansluter. Där gång- och

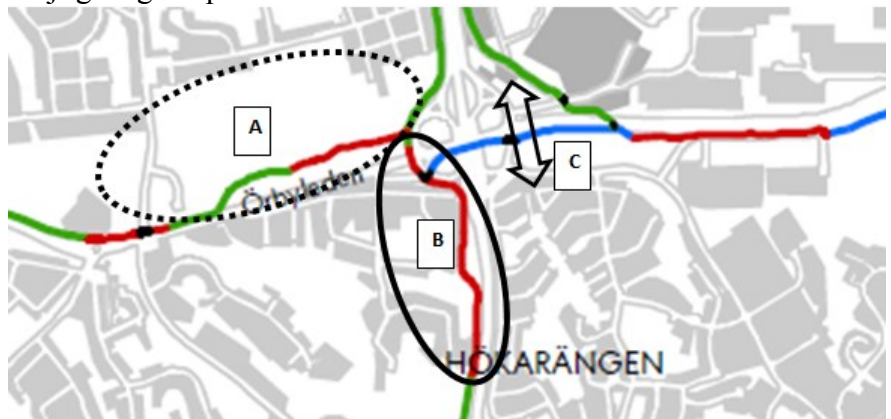
cykeltrafikanterna korsar vägen är hastighetsbegränsningen 50 km/h. Direkt efter korsningen mot Tyresövägen övergår hastigheten till 70 km/h.



Övergångsställe över Örbyleden vid Gubbängsfältet, passage för cyklister samt tillgänglighetsanpassning saknas, stort underhållsbehov.

Åtgärdsförslag

Programhandling för cykel i Gubbängsmotet del 1 består av en inventering med nulägesproblembeskrivning samt redovisar möjliga åtgärdspaket.



Karta över åtgärdsförslag och områdesindelning.

Trafikkontoret föreslår följande:

- Område A: Ett helhetsgrepp tas för mindre åtgärder i området. Större åtgärder avvaktar eftersom området kommer att påverkas av exploateringskontorets kommande exploatering på Gubbängsfältet. Åtgärderna som föreslås är bland annat översyn av skyltning, målning, vägvisning och underhållsåtgärder.
- Område B: En systemhandling påbörjas för breddning av farstråket i enlighet med cykelplanens intentioner. Drygt 700 m lång sträcka och en breddning om mellan ca

1-2,5 m beroende på sektion. Belysning kompletteras.

- Område C: Fortsatt utredning av möjlig förbättring för cykling på östra sidan av Nynäsvägen genom Gubbängsmotet. Kontoret återkommer med ett förnyat inriktningsbeslut för detta under 2016.

Konsekvenser

Gubbängsmotet ligger strategiskt placerat i söderort med närhet till flera olika målpunkter, det är därför av stor vikt att de åtgärder som görs ger en god standard.

I och med att ett helhetsgrepp har tagits i nulägesinventeringen finns en tydligare bild av vad trafikkontoret anser behöver kompletteras i Gubbängsmotet. Detta kan utgöra ett underlag både i samband med olika kommande exploateringsprojekt och inom ramen för kontorets eget arbete.

Trafikkontoret bedömer inte att dessa planerade åtgärder har någon påverkan på övrigt trafikinät. För område B innebär en breddning enligt cykelplanens standard fastighetsintrång på tre kortare sträckor. Möjligheten att göra det är ännu inte klarlagd. Breddningen innebär också att 6-7 träd påverkas.

Tidplan och ekonomi

Område A: Mindre åtgärder som genomförs till stor del under hösten 2015 samt våren 2016.

Område B: Systemhandling för breddning av Farstastråket tas fram 2015, för genomförande under 2016.

Område C: Fortsatt utredning av förbindelse genom Gubbängsmotet utmed Nynäsvägens östra sida genomförs under 2015, för att sedan presenteras för nämnden som i ett fördjupat inriktningsbeslut.

Totalt uppskattas kostnaden för projektet cykel i Gubbängsmotet med omfattning enligt ovan till cirka 8 mnkr. Det fördelas enligt nedan:

- Område A: Mindre åtgärder utförs inom ramen för smärregatuåtgärder samt trafikkontorets målnings- och skyltningsbudget

- Område B: Uppskattad total projektkostnad för breddningen av Farstastråket är ca 7,5 mnkr inklusive utredning, projektering och utförande.
- Område C: Utredning av koppling på östra sidan av Gubbängsmotet ca 0,5 mnkr kronor.