

HandläggareStina Airijoki
08-508 26 063**Till**Trafiknämnden
2024-08-29

Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Gång- och cykelåtgärder på Blommensbergsvägen upp till 4,2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 32 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Blommensbergsvägen är cirka 1,5 km lång och sträcker sig mellan Hägerstenvägen och Lövholmsvägen. I stadens cykelplan pekas sträckan ut som ett primärt cykelstråk och utgör en del av en koppling mellan söderort och västerort över Essingeöarna.

Blommensbergsvägen är även ett prioriterat gångstråk. Längs Blommensbergsvägen finns flera lokala målpunkter, inte minst för barn och unga, så som skolor, idrottsplatser, lekparkar och badplatser. Cykelinfrastruktur saknas och cykling sker i blandtrafik.

Längs Blommensbergsvägen mellan Hövdingagatan och Olof Skötkonungs väg pågår planarbete för nya bostäder. I samband med detta planeras vägen byggas om på en sträcka av 500 m och en ny

gång- och cykelbana byggs på norra sidan Blommensbergsvägen. Detaljplanen är ännu inte antagen och ombyggnadsår inte fastställt. Möjligheten att anlägga en dubbelriktad gång- och cykelbana längs hela Blommensbergsvägen har studerats av kontoret och har bedömts som genomförbar. Samordning med utbyggnad av nya bostäder krävs men kontoret föreslår att norra delen av Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan byggs ut som en första etapp.

På västra sidan av Blommensbergsvägen, mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan, på en sträcka på drygt 200 m, föreslås en att gemensam gång- och cykelbanan anläggs med en varierande bredd mellan 4,0 och 5,5 meter. För att inrymma gång- och cykelbanan och samtidigt inte behöva göra fastighetsintråg eller ta ned stora uppvuxna träd behöver gångbanan på östra sidan om vägen utgå. En breddning av västra sidans gång- och cykelbana tillsammans med tillgång till en parallell gångväg längs vattnet gör att gående får en förbättrad situation av förslaget.

I dagsläget finns busshållplatser i höjd med angränsade koloniområde. För att få en bättre kvalitet på dessa och bättre lokalisering föreslås dessa flyttas närmare Blommensbergsskolan. I samband med detta behöver fem träd, som har lågt bevarandevärde, tas ned men de ersätts med tio nya.

Kontoret föreslår att trafikkommittén godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen upp till 4,2 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 32 mnkr.

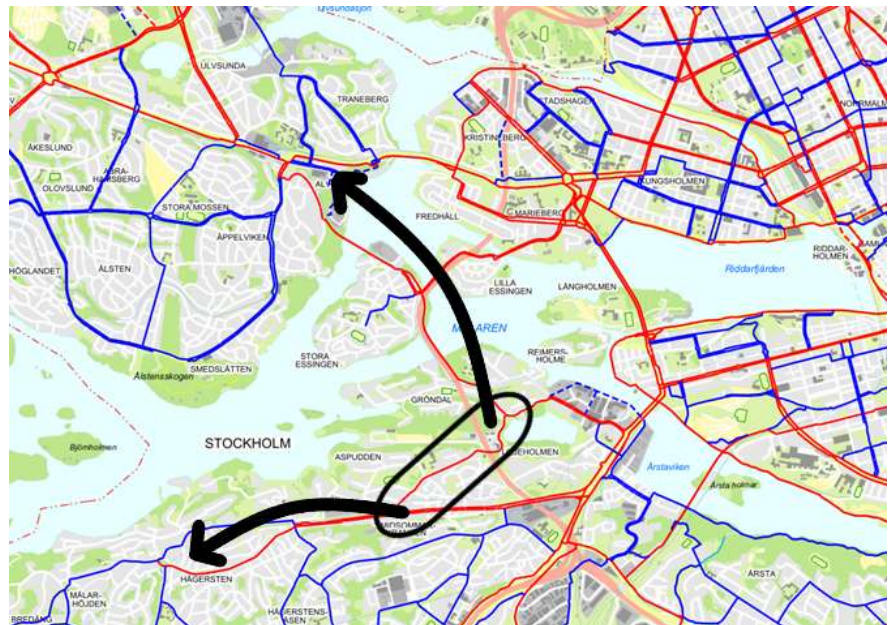
Introduktion till projektet

Bakgrund

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

Blommensbergsvägen är cirka 1,5 km lång och sträcker sig mellan Hägerstensvägen i söder och Lövholmsvägen i norr. I cykelplanen pekas sträckan ut som ett primärt cykelstråk. Stråket knyter ihop stadsdelarna Aspudden och Gröndal, men utgör även en del av en koppling mellan söderort och västerort över Essingeöarna (se figur 1). Blommensbergsvägen utgör även ett prioriterat stråk för gående, enligt stadens föreslagna prioriterade gångvägnät. Därför bör även

en god standard för gående eftersträvas. Längs Blommensbergsvägen finns flera lokala målpunkter, inte minst för barn och unga i form av skolor, idrottsplatser, lekparker och badplatser.



Figur 1. Primära cykelstråk i rött och huvudstråk i blått enligt stadens cykelplan. Blommensbergsvägen (svart markering) förbinder stadsdelarna Aspudden och Gröndal, men utgör också en koppling vidare västerut mot Alvik och söderut mot Hägersten.

Ny bostadsbebyggelse planeras utmed Blommensbergsvägens mellan Hövdingagatan och Olof Skötkonungs väg (se figur 2). I samband med detta tas en ny detaljplan fram och denna del av Blommensbergsvägen (ca 500m) planeras byggas om med dubbelriktad cykelbana på norra sidan gatan. Detaljplanen är förväntad att antas under 2024.

I dag finns inga särskilda anpassningar för cykeltrafik längs Blommensbergsvägen. Cykling sker i blandtrafik. Gångbanorna, särskilt i anslutning till Blommensbergsskolan i norr är mycket smala och tillgängliga gångpassager saknas. De busshållplatser som finns på sträckan är inte tillgänglighetsanpassade och saknar väderskydd.

Kontoret har studerat förutsättningarna för en ny gång- och cykelbana längs hela Blommensbergsvägen, men föreslår att som en första etapp gå vidare med den norra delen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan, en sträcka på drygt 200 meter (se figur 2). Övriga delar föreslås samordnas med utbyggnad av ny planerad bebyggelse.



Figur 2. Projektet omfattar den första etappen av ny gång- och cykelbana längs Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan (röd markering). Mellan Hövdingagatan och Olof Skötkonungs väg pågår planarbete som påverkar gatans utformning (gul markering).

I norr ansluter Blommensbergsvägen till Lövholmsvägen. Här pågår planering för att bredda befintlig cykelbana på vägens södra sida, fram till korsning med Blommensbergsvägen. 13 juni fattade trafiknämnden inriktningsbeslut om detta.

Mål och syfte

När staden växer och förtäts behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med *Framkomlighetsstrategin* behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Framkomlighetsstrategin tar avstamp i Stockholms översiktsplan. Den har fyra mål för stadens utveckling: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och klimatsmart och tålig stad. Ökad cykling, men också ökad standard för gående och bussresenärer bidrar till alla målen i översiktsplanen.

Syftet med projektet är i första hand att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga cykelbana längs Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan. Samtidigt ska god framkomlighet och trafiksäkerhet erbjudas för gående, genom att anlägga bredare gångbanor och genomgående gång- och cykelbanor i korsningspunkter. Målsättningen är också att höja standarden för kollektiva resor, genom att anlägga busshållplatser med högre standard och bättre lokalisering.

Befintlig situation

Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan har tydliga avgränsningar i form av höjdskillnader, anlagda murar och stora träd, vilket sätter begränsningar för en förändring av gaturummets utformning.

Vid anslutning till Lövholmsvägen kantas vägen på väster sida av ett koloniområde och på östra sidan ligger parken runt sjön Trekanten. I parken längs sjön finns ett gångstråk parallellt med Blommensbergsvägen, där cykling inte är tillåten men ändå förekommer. Här omges Blommensbergsvägen på båda sidor av upp vuxna träd. Träden sträcker sig in över vägen och gör att gångbanan mot sjön har ett mycket begränsat utrymme att gå på (se figur 3).



Figur 3. Blommensbergsvägen sedd norrut mot Lövholmsvägen omges av upp vuxna träd på var sida. I norr skimtar staketet som avgränsar koloniområdet och dagens hållplatslägen.

På västra sidan Blommensbergsvägen strax norr om skolan ligger en bostadsfastighet med en hög granitmur som tydlig gräns mot vägen och gaturummet är begränsat (se figur 4).



Figur 4. En hög granitmur utgör tydlig gräns till bostadsfastigheten på vägens västra sida. Här är Blommensbergsvägens smalaste sektion.

Blommensbergsskolans skolgård gränsar direkt mot vägen. Vägen ligger på en bank ovan skolgården på ena sidan och Trekantens sjö på den andra. Vid infarten till skolan finns övergångsställen över Blommensbergsvägen och en gångentré in till Trekantens park. Här är körbanan bredare med trädplanterade mittrefuger (se figur 5).



Figur 5. Vid infarten till Blommensbergsskolan är körbanan bredare med refuger och övergångsställen.

Gång- och cykel

I dag finns inga särskilda anpassningar för cykeltrafik längs Blommensbergsvägen. Cykling sker i blandtrafik. Södra delarna av Blommensbergsvägen i anslutning till Hägerstensvägen har breda gångbanor på var sida vägen. På övrig sträcka är gångbanorna smala och tillgängligt utrymme begränsas ytterligare av de träd som sträcker sig in över vägen. Vid Blommensbergsskolan finns en gångentré till Trekantens park men ingen tillgänglighetsanpassad gångpassage.

Antalet gående och cyklister på Blommensbergsvägen är som högst mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan med ca 4 200 gående och ca 2 700 cyklister per dygn. Parallellt med denna sträcka finns en gångväg i parken utmed Trekantens sjö där flödet av gående är ca 3 400 fotgängare och cykelstödet består av ca 300 cyklister per dygn. På Blommensbergsvägen mellan Hertigvägen och Hövdingagatan är gångflödet ca 3 300 gående per dygn medan cykelstödet uppgår till ca 1 000 cyklister per dygn (se figur 6).



Figur 6. Flödet av gående och cyklister (antal per dygn) är högst i norra delen av Blommensbergsvägen.

Biltrafik

Biltrafikflödet utmed Blommensbergsvägen varierar mellan omkring 1 800 och 3 100 fordon per dag (ÅDT), vilket är ett relativt lågt flöde. Hastighetsbegränsningen är 30km/h utmed hela gatan. Kantstensparkering finns idag bara längs södra delen av Blommensbergsvägen. På Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan råder parkeringsförbud.

Kollektivtrafik

Blommensbergsvägen trafikeras av buss 161 som går från Gröndal via Midsommarkransen till Bagarmossen, med en turtäthet på 15 minuter i rusningstid. På Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan utgörs hållplatserna bara av stolpar i gångbanan på var sida vägen i höjd med koloniområdet.

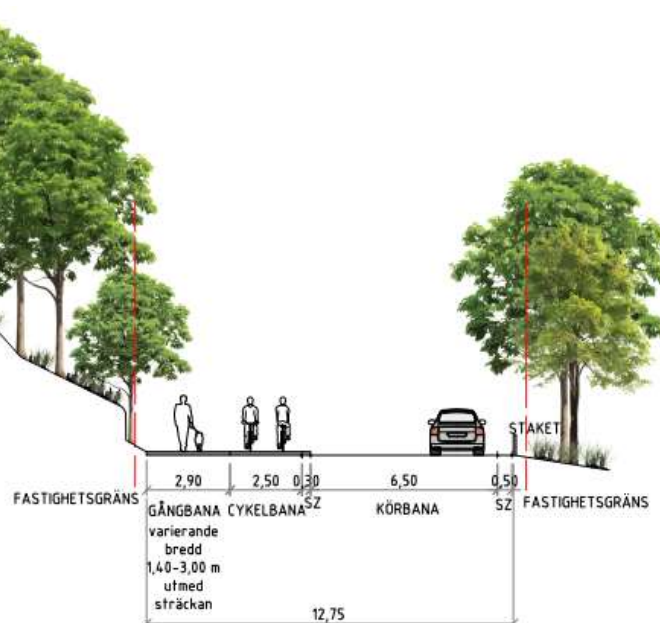
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har inlett dialog med Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) och Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning.

Åtgärdsförslag

Förslag till inriktning

Norra delen av Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan föreslås omdisponeras för att ge plats åt en dubbelriktad gång- och cykelbana på västra sidan av vägen (se figur 7 och 8). Körbanan förskjuts österut och den smala gångbanan på sjösidan tas bort. Vägens avgränsning mot parken vid Trekantens sjö behålls som idag, för att undvika intrång i parken. Cykelbanan får en bredd på 2,5 meter. Gångbanan får varierande bredd på mestadels omkring 2,0 meter men med en lokal avsmalning ner till 1,4 meter vid en angränsande hög stenmur och breddning upp mot 3,0 meter närmre Lövholmsvägen. Detta förslag undviker intrång i intilliggande fastigheter och endast fem träd utan större bevarandevärde behöver fällas.



Figur 7. Föreslagen ny sektion på Blommensbergsvägen från Blommensbergsskolan till

Lövholmsvägen med hänsyn till fastighetsgränser och uppvuxna träd. Gångbanans bredd varierar 1,4 -3,0m och cykelbanan har konstant bredd 2,5m.

På sträckan föreslås också att busshållplatserna flyttas från koloniområdet närmare skolan och att dagens stolpar ersätts med hållplatser med väderskydd.



Figur 8. Ny gatusektion från Blommensbergsskolan till korsning med Lövholmsvägen, med dubbelriktad gång- och cykelbana på gatans västra sida och nya lägen för busshållplatser vid skolan.

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms öka för både gående och cyklister då en separat cykelbana och en tillräckligt bred gångbana anläggs längs den del av Blommensbergsvägen som har högst flöde av gående och cyklister. Förbättringen ger stor nytta för barn och unga eftersom här finns flera målpunkter såsom badplatsen vid sjön, skolan och idrottshallen. Att flytta hållplatserna närmre dessa målpunkter och i anslutning till gångpassager över Blommensbergsvägen som kan hastighetssäkras bidrar och så till ökad trafiksäkerhet, inte minst för barn och unga.

Framkomlighet

Med den nya utformningen får cyklisterna ett gent och säkert cykelstråk med bra koppling till de befintliga cykelbanorna på Lövholmsvägen. Detta ökar både framkomlighet och orienterbarhet för cyklister.

Ett undantag från riktlinjerna görs då bredden på cykelbanan blir 2,5 meter istället för det önskade funktionsmålet om 3,25 meter enligt cykelplanen. Anledningen till detta är ett begränsat utrymme i gatusektionen samt träd i angränsande parkytor. Ombyggnaden bedöms ändå ge en förbättrad framkomlighet jämfört med idag.

Östra gångbanan mellan skolan och Lövholmsvägen föreslås utgå. Konsekvenserna av detta bedöms bli små då detta kompenseras av

att gångbanan på västra sidan breddas och att det finns en parallell gångväg i parken.

Körbanan blir smalare än idag, men en körbanebredd på 6,5 meter ger bibehållen god framkomlighet för motorfordon och tillåter även busstrafik.

Jämställhet och trygghet

De förslagna åtgärderna bidrar till att tryggheten kommer att stärkas på sträckan genom att cykling kan ske avskilt från biltrafiken och genom att gående och cyklister får separata ytor. Även belysningen ses över och förbättras då ny belysning tillkommer på västra sidan vägen invid den nya gång- och cykelbanan.

Tillgänglighet

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan.

Skyfall

Blommensbergsvägen ligger inte i ett riskområde för översvämning. Blommensbergsskolan ligger dock i en sänka där vatten riskerar samlas. Vid vidare projektering bör höjdsättning av ny gång- och cykelbana anpassas så att avvattningen inte sker mot skolgården. Anläggande av ny cykelbana ger i vissa delsträckor mer hårdgjord yta, där grönyta omvandlas, men tillskottet är marginellt. Blommensbergsvägen omges av naturmark och gränsar till Trekantens sjö, som naturligt kan ta emot regnvatten. Det bedöms inte motiverat att utföra skyfallsåtgärder inom ramarna för projektet.

Geoteknik

Där Blommensbergsvägen ansluter till Lövholmsvägen ligger dagens väg på lera. I detta område skedde ett skred på 1950-talet i slänten ner mot Trekantens sjö. Här kan finnas en risk för sättningar. Då ny gång- och cykelväg planeras att utföras i befintlig marknivå väster om Blommensbergsvägen, på betryggande avstånd från vattnet och skredområdet, har det bedömts att stabiliteten inte påverkas negativt. Frågan utreds vidare i nästa skede av projektet.

Grönytor och träd

Vägens kant mot Trekantsparken behålls som idag, för att bevara träden i parken. Endast fem träd bedöms behöva fällas, varav fyra i gatans mittrefuger och ett invid infarten till skolan. Samtliga träd har enligt den genomförda trädinventeringen lågt bevarandevärde, eftersom de är mindre eller har dålig vitalitet. Mycket nära Blommensbergsvägens kant i Trekantens park finns flera uppvuxna träd, vilka behöver beaktas särskilt vid genomförandet, för att inte påverkas. Inför genomförandebeslut kommer utformningen att detaljstuderas för att minimera påverkan på träd. Träd som behöva fällas kommer att ersättas med två nya träd i samråd med stadsdelsförvaltningen. Återplantering ska helst ske i närhet till trädet som fällts, men vid behov i närområdet.

Studerade och avfärdade alternativ

Alternativet att anlägga cykelbana med bredd 3,25m enligt standard för primära cykelstråk i cykelplanen har studerats. Eftersom gångbanan mot sjösidan utgår på en sträcka som används av många barn bedöms värdet av en tillräckligt bred gångyta på västra sidan vägen som hög. En tillräckligt bred gångbana på västra sidan och en bredare cykelbana på 3,25 skulle få konsekvensen att flera träd med bevarandevärde skulle behöva fällas och intrång i intilliggande fastigheter skulle även vara nödvändig. Ett avsteg från cykelplanen har därför bedömts som motiverat och därför föreslås cykelbanan få en bredd på 2,5 meter enligt standard för huvudcykelstråk.

Kontoret har studerat förutsättningarna för ny gång- och cykelbana längs hela Blommensbergsvägen, men föreslår att som en första etapp gå vidare med delen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan, en sträcka på drygt 200 m. Denna delsträcka har högst flöde av gående och cyklister samtidigt som den kopplar ihop skolan och gång- och cykelstråket mot Vinterviken med Lövholmsvägen. Övriga delar av Blommensbergsvägen föreslås samordnas med genomförandet av nya bostäder i höjd med Aspudsparken.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Efter inriktningsbeslut startar projektering av föreslagen lösning. Genomförandebeslut kan fattas sommaren 2025. Efter projektering och upphandling kan genomförande starta sommaren 2026. Merparten av projektet genomförs under år 2026. Genomförandet bör samordnas med anläggande av breddad gång- och cykelväg längs Lövholmsvägen.

Trafik under byggtiden

Projektet förväntas leda till mer lokal trafikpåverkan under byggtiden. Produktionsplanering och planering av byggtrafik görs i kommande skede. Vid omledning av gång- och cykeltrafik kan den parallella parkvägen vid Trekantens sjö nyttjas.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 4,2 mnkr fram till genomförandebeslut. Hittills har 1,6 mnkr bokförts i projektet för utredning och intern tid. Kommande utgifter fram till genomförandebeslut beräknas till 2,6 mnkr.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 32 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. Utgifter för eventuell sanering av marken samt ersättning av borttagna träd ingår i riskpåslaget.

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering.

Åtgärderna inom projektet redovisas inom framkomlighets-satsningen för cykelåtgärder.

Projektets genomförandeutgifter faller ut 2026 och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

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

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,5 mnkr per år från och med år 2027. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

I detta tidiga skede bedöms att cirka fem träd kan påverkas och behöva tas ner. Inget av dessa träd har bedömts ha ett extra stort bevarandevärde. Ytterligare träd som står mycket nära vägen idag kan komma att påverkas och kommer kräva extra hänsyn vid genomförandet för att inte skadas. Varje borttaget träd ersätts med två nya träd. Denna utgift har räknats med i kalkylen men utöver detta har det tagits höjd för risken för eventuell ytterligare påverkan på träd.

En del av området har stabilitetsproblem med bland annat tidigare skred. En tidig bedömning är att risken för sättningar är liten men detta kommer att undersökas vidare i nästa skede. Denna risk har beaktats i kalkylen.

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

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

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

Under byggtiden finns risk för störningar för allmänheten på grund av minskad framkomlighet på sträckan. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Slut

Bilagor

1. Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen. Bilaga 1