

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Cykelbana längs den upphöjda Saltsjöbanan

Politikerinitiativ 2018-01-31 av Jan-Eric Jansson och Joakim Franklin för KD

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden avslår politikerinitiativet.

Sammanfattning

I politikerinitiativet föreslås att en cykelbana byggs längs med Saltsjöbanans upphöjning för att på så sätt minimera antalet konflikter mellan fotgängare och cyklister runt tunnelbaneuppgångar, busshållplatser och de planerade butikerna på Värmdövägen förbi Sickla. På gatuplan behöver då enbart en smalare och enklare cykelbana byggas.

Planenheten föreslår att miljö- och stadsbyggnadsnämnden avslår politikerinitiativet. Detta bland annat eftersom en sådan lösning riskerar att skapa nya/andra konflikter, att vara mycket kostsamt, att inte användas av cyklister och att förskjuta tidplanen för planframtagande och byggnation för Saltsjöbanans upphöjning. Planenheten delar politikerinitiativets uppfattning om att det krävs särskilt hänsyn vid planeringen av gaturummet så att olycksrisken och konflikter mellan olika trafikslag minimeras. Planenheten kommer att utreda olika sätt att separera cyklister och gångtrafikanter åt.

Förslagen i politikerinitiativet

Cykelstråket längs med Värmdövägen förbi Sickla är ett mycket trafikerat cykelstråk. Det finns en avsevärd risk för konflikter mellan fotgängare och cyklister runt tunnelbaneuppgångar, busshållplatser och de planerade butikerna. På denna begränsade yta kommer många intressen mötas och konflikter kommer att uppstå ofta. Det är därför angeläget att vid planeringen bygga bort så många konflikter som möjligt. Därför föreslås att en cykelbana för cyklister i båda riktningar byggs som följer det upphöjda järnvägsspåret. På gatuplan behöver då bara en smalare och enklare cykelbana anläggas.

Planenhetens utredning och bedömning

Planenheten delar politikerinitiativets uppfattning om att det krävs särskilt hänsyn vid planeringen av gaturummet längs med Värmdövägen för att minimera olycksrisken och konflikter mellan olika trafikslag. Detta är särskilt viktigt vid målpunkter såsom tunnelbaneentréer, busshållplatser och butiker där många trafikanter kommer att samlas.

Forskning och konfliktstudier visar att det effektivaste sättet att minimera konflikter mellan cyklister och gående är att planera för att båda trafikslagen har tillräckligt med utrymme för att röra sig. Detta så att trafikslagen inte riskerar att krocka med varandra genom att gående exempelvis tvingas rör sig i cykelbanan vid möte av andra gående. Planenheten kommer också studera olika sätt att separera trafikslagen åt. Det kan exempelvis handla om en viss höjdskillnad mellan gångbana och cykelbana, olika färg på beläggningar eller markering mellan gångbana och cykelbana med färg och/eller avvikande beläggingsmaterial.

Planenheten anser inte att det är en bra lösning att bygga cykelbana längs med Saltsjöbanans upphöjning. Detta eftersom:

- Det blir komplicerat att lösa trafikeringen vid början och slutet av cykelbanan då det kommer innebära korsande rörelser mellan cyklister och gående eftersom Värmdövägen i övriga delar planeras med enkelriktade cykelbanor på båda sidor om körbanorna. På så sätt tillskapas nya konflikter i gatuplan.
- Det bedöms inte vara lämpligt för gående att vistas uppe på Saltsjöbanans upphöjning och det finns inget bra sätt att förhindra att detta sker om en cykelbana byggs längs med spåret.
- Det skulle krävas att den upphöjda konstruktionen breddas och blir större, vilket antas bli mycket kostsamt. Det behövs även ett säkerhetsavstånd, eventuellt även en fysisk barriär, mellan Saltsjöbanan och cykelbanan uppe på upphöjningen.
- Stora nivåskillnader kommer att skapas för cyklisterna där Saltsjöbanan höjs upp på en bro. Cyklister är mycket känsliga för omvägar och nivåskillnader och det finns en stor risk att cykelbanan inte kommer att vara tillräckligt attraktiv för cyklisterna som då fortsättningsvis kommer att röra sig i gatuplanet, oavsett vilken standard det är på cykelbanan i gatuplanet. Exempelvis skulle cyklister i riktning mot Stockholm behöva korsa Värmdövägen innan de kan köra upp på upphöjningens nivåskillnad. Cyklister som ska svänga av från Värmdövägen mot exempelvis Planavägen och Alphydevägen eller tvärtom kommer inte att använda upphöjningen.
- De verksamhetslokaler som skapas under upphöjningen skulle få nya förutsättningar. Om cykelbanan kragar ut ovanför entré- och fönsterpartier minskar ljusinsläppet i lokalerna (som är belägna i norrläge). Om hela konstruktionen istället breddas blir lokalerna djupare, vilket potentiella lokalförvaltare/hyresgäster anser har negativa konsekvenser för möjligheten till verksamheter i lokalerna.
- Trafikförvaltningen, som är ansvariga för framtagande av järnvägsplanen för upphöjningen, har tillfrågats om initiativet och ställer sig negativa till förslaget. De skulle behöva beakta bland annat frågor om konstruktionens bredd och trafiksäkerhetsfrågor, såväl uppe på upphöjningen som vid dess början och slut.

Det pågående arbetet med framtagandet av järnvägsplan och detaljplan för upphöjningen av Saltsjöbanan riskerar att bli försenat, vilket kan leda till förseningar för avstängningen av Saltsjöbanan när upphöjningen ska byggas. Under avstängningen för att bygga upphöjningen planeras även andra åtgärder utföras utmed hela Saltsjöbanans sträckning som då riskerar att påverkas av en tidsförskjutning.

Ekonomiska konsekvenser

Att bredda konstruktionen för Saltsjöbanans upphöjning antas bli mycket kostsamt men någon beräkning av kostnaderna har inte gjorts inom ramen för planenhetens hantering av politikerinitiativet.

Konsekvenser för barn

Det bedöms inte vara lämpligt för barn att vistas uppe på Saltsjöbanans upphöjning och det finns inget bra sätt att förhindra att detta sker om en cykelbana byggs längs med spåret.

Angela Jonasson
Tillförordnad planchef

Jenny Carlsson
Trafikplanerare

Thomas Magnusson
Planarkitekt

Bilagor

- Politikerinitiativ ” Bygg cykelbana längs den upphöjda saltsjöbanan”