

Handläggare
Cristina Engwall
cristina.engwall@extern.stockholm.se**Till**
Trafiknämnden
2015-12-10

Utbyggnad av cykelbanor och tillgänglighetsåtgärder utmed del av Sockenvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av utbyggnad av cykel- och tillgänglighetsåtgärder på Sockenvägen till en investeringsutgift om 42 mnkr.

Lars Jolerus
Tf FörvaltningschefAnne Kemmler
Tf Avdelningschef

Sammanfattning

I cykelplanen är Sockenvägen ett utpekat prioriterat pendlingsstråk och en del av en tvärförbindelse i söderort. Projektet syftar till att knyta ihop cykelinfrastruktur längs med hela Sockenvägen, där projektet avser en saknad länk mellan Enskedevägen och Nynäsvägen. Ytterligare ett syfte med projektet är att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten utmed sträckan.

Enkelriktade cykelbanor föreslås anläggas dikt an gångbanan på respektive sida av vägen. Gångbanan beläggs med betongplattor och cykelbanan med asfalt. Samtliga korsningar utformas genomgående utmed den aktuella sträckan för fotgängare och cyklist.

Avseende träden har huvudmålet för projektet varit att bevara den karaktärskapande trädallén i mitten med pilträd. Detta har inneburit att gullregnsbuskar i mittrefugen på en av delsträckorna behöver tas ned samt sju större träd. Dock kommer ett nytt, lägre buskage att återplanteras istället för gullregnet.

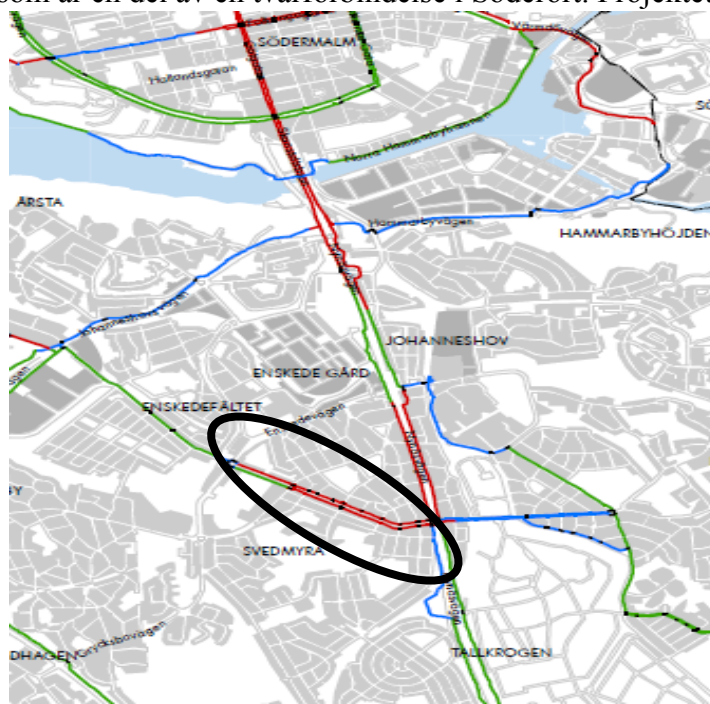
Busshållplatser och övergångsställen utmed sträckan byggs om och tillgänglighetsanpassas. Gångbanorna byggs om så att avvattning sker ut mot gatan, bort från fastighetsmarken.

Drygt 40 kantstensparkeringsplatser utmed Sockenvägen kommer att behöva tas bort för att inrymma de nya cykelbanorna och övriga åtgärder.

I inriktningsbeslutet omfattades en investering om 28mnkr för projektet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och omfattar en kalkylerad investering om 42 mnkr. Orsaker till kostnadsökningen är bland annat att en del av sträckan ändrat utformning, att ledningskostnaderna är identifierade och högre än tidigare beräknat, samt att projektet valt att inkludera en ny beläggning på hela sträckan. Likaså har reserven för oförutsedda kostnader ökat och kalkylen indexuppräknats.

Bakgrund

I februari 2014 fattade trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. I beslutet ingick att åtgärda den saknade länken i form av cykelbanor på Sockenvägen mellan Nynäsvägen och Enskedevägen. Kontoret har sedan inriktningsbeslutet utrett flera möjliga alternativ. I cykelplanen är Sockenvägen ett utpekat prioriterat pendlingsstråk som är en del av en tvärförbindelse i Söderort. Projektet syftar till



att knyta samman existerande cykelinfrastruktur längs med hela Sockenvägen. Utredningsområdet avser den del där infrastruktur saknas i dagsläget, mellan Enskedevägen och Nynäsvägen.

Målsättningen med projektet är att skapa en bra cykelinfrastruktur för att främja cykling längs sträckan samt att förbättra tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister.



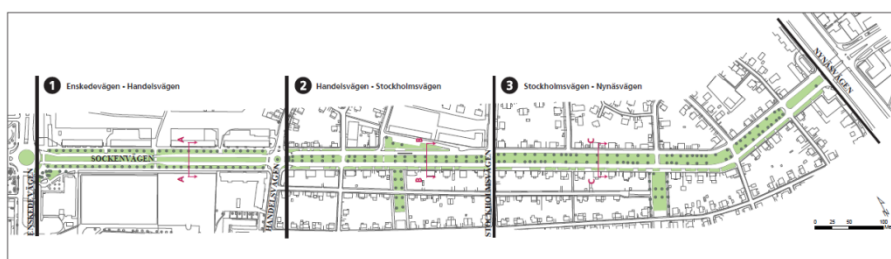
Figur 2 Sockenvägen saknad sträcka cykelstråk

Projektet har valt att dela in sträckan i tre delsträckor enligt följande:

Delsträcka 1 (Enskedevägen – Handelsvägen)

Delsträcka 2 (Handelsvägen – Stockholmsvägen)

Delsträcka 3 (Stockholmsvägen – Nynäsvägen)



Figur 3 Projektets delsträckor

Programhandlingen för Cykelstråk på Sockenvägen som blev färdig hösten 2014, beskrev och utvärderade olika alternativ för projektets genomförande. Under våren 2015 har systemhandling tagits fram för det valda alternativet; enkelriktade cykelbanor på respektive sida om vägen. Lösningar och förslag har stämts av med landstingets trafikförvaltning, ledningsägare, Enskede-Årsta stadsdelsförvaltning och Skönhetsrådet.

Förutsättningar för projektet:

- ❖ Befintlig sträcka saknar helt cykelbanor. Två befintliga cykelpendlingskopplingar ansluter, med enkelriktade cykelbanor, till aktuell sträcka.
- ❖ Cykelräkning utfördes våren 2015 och sträckan trafikeras av ca 300 cyklister/dygn.
- ❖ Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h. Gatan trafikeras av 5 400 fordon/dygn (år 2013) varav 10 % är tung trafik.
- ❖ Busslinje 161 trafikerar gatan var 15:e minut i rusningstid. Busshållplatserna är utformade som s.k. glugghållplatser, vilka inkluderar en hållplatsficka.
- ❖ Närliggande målpunkter är tunnelbanestation Sockenplan placerad väster om sträckan samt Skogskyrkogården öster om sträckan. Enskede idrottsplats samt flera skolor och förskolor ligger också i anslutning till sträckan.
- ❖ Pilträdalén utgör en stark identitetsfaktor för området och är en tillgång i stadsmiljöbild.
- ❖ Stockholm Vatten har spill- och dagvattenledningar i alléns grönområde. Dessa grönytor fyller även funktion som dagvatteninfiltration samt snöupplag för området.

Vid utformningen har särskild hänsyn tagits till allén med oxlar utmed norra sidan av delsträcka 1 (Enskedevägen – Handelsvägen).



Figur 4 Gullregn i mitten ersätts, oxlar sparas

Utmed delsträcka 2 och 3, (Handelsvägen – Nynäsvägen) har i största möjliga mån hänsyn tagits till mittplanteringen med pilträd. Pilallén har av landskapsarkitekter, stadsträdgårdsmästaren, stadens trädexpert samt stadsmuseet bedömts vara särskilt karaktäristisk och bevarandevärd för sträckan.



Figur 5 Pilträden i mittallén

Vad avser gräsytorna längs med delar av delsträcka 2 och 3, så är de av mindre bevarandevärd karaktär då de troligen uppkommit av praktisk anledning. De utgör ett respektområde mellan gående och bilar samt ger ett avstånd till husen som medför att trafiken blir mindre störande för de boende.

Kontoret har strävat efter att bibehålla så mycket förgårdsmark som möjligt. Fastighetsgränserna ligger generellt dikt an husliven, men det finns problem med avvattning i området där dagvatten faller in mot fastighetsmark. Särskilt stort är problemet utmed sträckan närmast Nynäsvägen.

Utformningen är dimensionerad för buss men på delsträckor uppfylls endast låg standard, med körfältsbredder om 3,25 m.

Utformningsförslag

Enkelriktade cykelbanor anläggs dikt an gångbanan på respektive sida av Sockenvägen. Gångbanan beläggs med betongplattor och cykelbanan med asfalt. Cykelbanan utformas 2,25 m bred och gångbanan 2 m. Mellan cykelbana och körbana finns sidoavstånd 0,3 m och mellan kantstensparkering och cykelbana anläggs sidoavstånd 1,05 m. Körbanebreddens minskas utmed hela sträckan, men breddmättet om minst 3,25 m uppfylls eftersom denna trafikeras med buss.



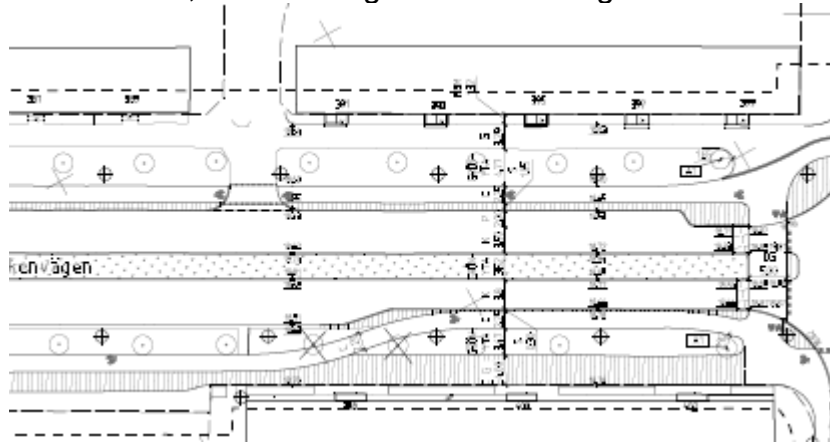
Figur 6 Perspektiv över ny utformning

Alla övergångsställen över Sockenvägen tillgänglighetsanpassas enligt stadens standard. Vid Handelsvägen, Mellanvägen, Stockholmsvägen och Källvägen anläggs övergångsställen med överfart även för cykel. Vid samtliga längsgående korsningar har gång- och cykelbanan utformats upphöjd mot korsande körbana i Sockenvägens längsriktning.

Cykelbanan leds bakom busshållplatsen vid samtliga fem busshållplatser. Som avskiljare mellan cykelbanan och hållplatsen placeras räcken. Alla busshållplatser tillgänglighetsanpassas enligt stadens standard, utom Källvägen (norra). Där saknas utrymme till att uppnå standardmått på sektionen, och avsteg har gjorts för att kunna ge möjlighet till att inrymma cykelbanan bakom busshållplatsen, se delsträcka 3 nedan.

Ledningspaket utmed sträckan hamnar i konflikt med ny kantsten. Detta innebär en relativt omfattande flytt av framförallt VA-brunnar. Drygt 34 dagvattenbrunnar behöver flyttas utmed sträckan. Gasledning utmed sträckan hamnar i konflikt med kantsten vid åtminstone 2 punkter för vilka val av lösning utreds vidare.

Delsträcka 1, Enskedevägen - Handelsvägen:



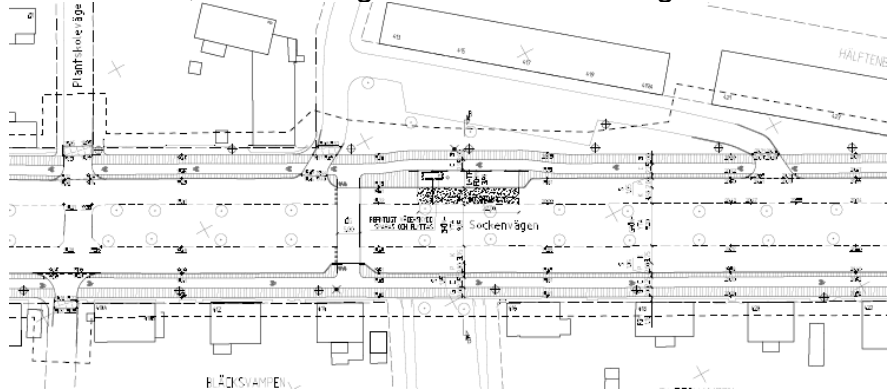
Figur 7 Representativt avsnitt ur delsträcka 1

På norra sidan anläggs cykelbanan söder om trädraden med oxlar, där kantstensparkering ligger idag. Denna förskjuts söderut, tillsammans med resten av sektionen. Körbanan flyttas delvis ut i mittrefugen vilken minskar i bredd. Befintliga gullregnsbuskar kan eventuellt omplanteras i närområdet och mittrefugen planteras med mindre och lägre buskar.

På södra sidan breddas befintligt gång- och cykelstråk söderut mot idrottsområdet. Vid bostadshuset öster om idrottsplatsen sker ett intrång i trädraden där cykelbanan leds ut mellan körbana och trädrad. Det medför att 1-2 träd (friska oxlar) kommer att behöva fällas och ca 8 platser för kantstensparkering framför flerbostadshuset vid Sockenvägen 398-402 tas i anspråk för cykelbanan.

Befintlig gång- och cykelbana framför huset är 3,5 m vilket är för smalt för att inrymma både gångbana och enkelriktad cykelbana för pendlingstråk. Den passerar också direkt framför husets entréer. Istället för att fälla träd och göra ytan sammanhängande för gående och cyklister tas kantstensparkeringen bort och cyklisterna får ett helt separerat stråk.

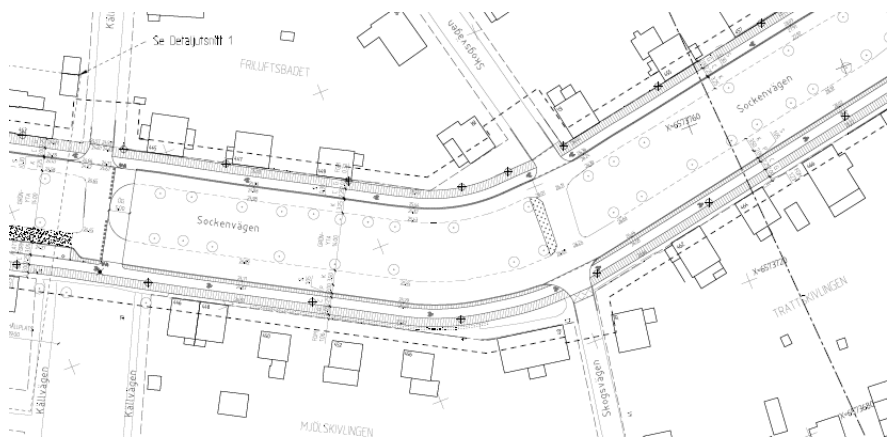
Delsträcka 2, Handelsvägen till Stockholmsvägen:



Figur 8 Representativt avsnitt ur delsträcka 2

Utmed denna sträcka tar cykelbanan den befintliga gräsremsan mellan körbana och gångbana i anspråk på båda sidor om vägen. Körytan minskas i bredd så att sektionen inrymmer gångbana, cykelbana och sidoavstånd. På norra sidan vid Mellanvägen tas befintligt kollektivtrafikkörfält bort och enkelriktad infart till Mellanvägen smalnas av. Ny utformning ger plats för ca 10 nya kantstensparkeringar.

Delsträcka 3, Stockholmsvägen till Nynäsvägen

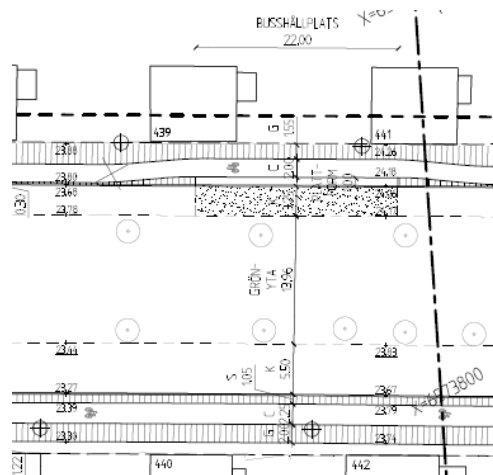


Figur 9 Representativt avsnitt ur delsträcka 3

På norra sidan minskas körytan i bredd och kantstensparkering tas bort för att ge plats till cykelbanan. Det innebär att motsvarande ca 40 kantstensparkeringsplatser försvinner.

Vid busshållplats Källvägen, norra sidan, behöver avsteg göras vid utformningen av busshållplatsen, då redan befintlig busshållplats är mycket smal. Tillräckligt med plats för alla funktioner finns inte i sektionen och för att klara detta skulle det vara nödvändigt att fälla flertalet uppvuxna pilträd i mittallén. Kontoret bedömer dock inte att det är lämpligt att bryta mittalléns karaktärsskapande trädrad och

busshållplatsen kommer därför att utformas med en smal, ca 1,25 m bred, avstigningszon. Cykelbanan utformas med minskat mått, ca 1,5 m bred och gångbanan blir ca 1,5 m. Kontoret har gjort bedömningen att situationen ändå avsevärt förbättras mot idag, för både gående, kollektivtrafikens resenärer och för cyklisterna.



Det är också en viktig framtida klimatåtgärd då det minskar risker från kraftiga skyfall.

- ❖ Befintliga grönremсор mellan körbana och gångbana blir del av cykelbanorna vilket ökar mängden hårdgjord yta. Rännalsplattor och brunnar kommer läggas i gångbanans kant mot cykelbanan för att medge avvattning till gatan. Bredd för rännal tas från gångbanan.
- ❖ Möjligheten att parkera och angöra utmed sträckan försämras något. Cirka 40 kantstensparkeringsplatser tas bort men motsvarande drygt 150 kantstensparkeringsplatser utmed sträckan kvarstår och 10 nya läggs till.
- ❖ Framkomligheten för motorfordon minskar genom smalare körbanor och stopphållplatser för bussar. Körbanorna kommer fortsatt uppfylla tillräcklig standard för busstrafikering.
- ❖ Gullregnsbuskage i mittrefug utmed delsträcka 1 tas bort men ersätts med nyplantering av mindre och lägre buskar.
- ❖ Totalt bedöms att ca 7 träd behöver fällas för att uppnå en god standard längs cykelstråket. Dessa är två oxlar, tre lönn och två hägg.
- ❖ Perenner planteras på grönyta mot Nynäsvägen där det nu enbart växer gräs.
- ❖ Drift- och underhållskostnaderna antas öka något till följd av mer hårdgjord yta utmed sträckan. Att körbanan smalnas av till ett körfält kan också generera ökat slitage på körbanan.
- ❖ Efter synpunkter och önskemål från närboende så kommer smågatstenen vid cirkulationsplats Handelsvägen att ersättas med asfalt eftersom den upplevs orsaka bullerstörningar.

Ärendets beredning

Samråd med trafikförvaltningen har skett gällande ny utformning och lokalisering av busshållplatserna längs sträckan. Projektet erbjöd en flyttad busshållplats på norra sidan av Källvägen som möjliggjorde fullgod standard. Trafikförvaltningen framhöll att busstrafik på sträckan utnyttjas främst av äldre och rörelsenedsatta, för vilka placering av hållplatser och hållplatsavståndet är av stor vikt och bedömde därmed att hållplatsens läge skulle behållas. Kontoret har tillmötesgått detta önskemål.

Samråd har också skett med Stockholm Vatten AB, Stockholm Gas, Fortum Distribution, Fortum Värme och Skanova.

Ledningskonflikter har identifierats och dess kostnadskonsekvenser ingår i kalkylen.

Enskede- Årsta stadsdelsförvaltning har tagit del av granskningshandlingar och material under arbetets gång men inte haft några särskilda synpunkter.

Samråd har också skett med Skönhetsrådet, med särskilt fokus på hur den föreslagna lösningen påverkar sträckans träd och grönytor.

Avvägningar

Kontoret har gjort en del avvägningar i samband med projektets gång. Främst utmed delsträcka 1, där följande specifika avvägningar har gjorts:

Norra sidan – Kontoret har gjort bedömningen att oxlarna är sparandevärda, men inte gullregnet i samma utsträckning.

Flerbostadshuset har ingen parkering inom fastigheten och inte heller så mycket fastighetsmark att använda för parkering, så därför har gatumarksparkering inrymts i sektionen.

Södra sidan - Idrottsplatsen bedöms ha ett behov av gatumarksparkering i relativt nära anslutning, då staden planerar att exploatera på de befintliga parkeringsytorna, lokaliserade utmed Enskedevägen. Södra sidan har därmed också fått behålla så mycket kantstensparkering som projektet ansett vara möjligt för att ändå få fram stråket i pendlingsstandard.

Delsträcka 2 men framförallt 3:

Tidigt i projektet utreddes möjligheterna att anlägga cykelbanan i mitten mellan träden. Pilträd har dock mycket ytliga och utbredda rotsystem vilket innebär att endast ca 15 cm av cykelvägens uppbyggnad kan schaktas ned i befintlig mark. För att klara bärighetskraven på gång- och cykelvägar i pendlingsstråk och för att också skydda pilträden så skulle cykelvägen behöva gå som på en vägbank i mitten. Det blir inte heller bra vid korsningspunkter med anslutande vägar där cykelbanan skulle behöva sänkas ned för att kunna passera.

En fördel med utformningen med cykelbanor på respektive sidor, är att den medger en möjlighet att ordna tillgängligheten och befintliga förhållanden med avvattningsutmed den här sträckan av Sockenvägen. Detta hade troligen behövt åtgärdas inom en relativt snar framtid oavsett detta investeringsprojekts genomförande. Den karaktärsskapande mittallén behålls alltså och istället tas ca 40 kantstensparkeringsplatser bort utmed sträckan.

Mittallén fyller flera viktiga funktioner idag, utöver karaktär så är den också upplag för snö vintertid och den tar emot nästan allt

dagvatten från de hårdgjorda ytorna. Enskede har väldigt dåliga markförhållanden med lerjord, men träden som binder vattnet har en stabiliserande inverkan.

I föreslagen lösning har gräsyterna som finns längs med halva delsträcka 2 på norra sidan och delsträcka 2 och 3 på södra sidan tagits i anspråk. Om gräsyterna bevaras behöver cykelbanan placeras mellan körbanan och gräsytor. Det innebär att ytterligare ca 75 kantstensparkeringar tas bort, utöver de 40 st på norra sidan i delsträcka 3 som redan är borttagna i föreslagen utformning. Ytterligare konsekvenser är att då cykelbanan leds in bakom busskurerna, resulterar det i en krokig linjeföring för cykelbanan, till skillnad mot föreslagen rak linjeföring bakom busskurer.

Gräsyterna kräver dessutom mycket underhåll för att hållas fina. Det blir ofta skräpiga, sönderkörda och leriga samt är svårklippta pga stenar i gräsytan som resulterar i stenskott.

Vid avstämning med Skönhetsrådet lämnades följande yttrande: ”Rådet konstaterade att förändringarna delvis sker på bekostnad av grönskan och att ett fyrtiotal parkeringsplatsen försvinner men trafikmiljön för gång- och cykeltrafikanter blir avsevärt bättre varför Skönhetsrådet ställer sig bakom trafikkontorets förslag.”

Tidplan

Detaljprojektering planeras pågå mellan senhösten 2015 och våren 2016. Utbyggnaden planerar att påbörjas hösten 2016. Projektet beräknas vara färdigutbyggt våren 2018. I denna tidplan ingår inte att vinterarbeten ska utföras.

Ekonomi

Inriktningsbeslutet skrevs upp i ett tidigt skede och omfattade en investering om 28 mnkr för projektet som helhet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och projektet omfattar nu en kalkylerad investering om totalt 42 mnkr.

Den ökande kostnaden beror på:

- ❖ Indexuppräknning
- ❖ Reserv för ytterligare oförutsedda kostnader
- ❖ Förskjutning av körbanan för att spara oxlar längs delsträcka 1
- ❖ Identifierade ledningskostnader
- ❖ Ny beläggning på hela sträckan

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell:

Cykelbana och tillgänglighetsåtgärder utmed Sockenvägen (mnkr)	
Utredning, projektering och övriga utgifter (mnkr)	
Utredning och projektering	3,6
Byggledning	1,0
Intern tidrapportering	1,3
Ledningsarbeten	1,5
Oförutsett	4,6
Summa	12,0
Entreprenadarbeten	
Asfalt körbana	8,0
Belysning	3,1
Busshållplatser	1,6
Gång- och cykelbanor	10,6
Hjälparbeten	2,5
Rivning och återställning	2,9
Vegetationsavtagning och nyplantering	1,3
Summa	30,0
Totala utgifter i projektet	42,0

Kostnader för drift och underhåll beräknas öka med cirka 0,4 mnkr per år till följd av att bilväg delvis ersätts av cykel- och gångbana, som generellt har en högre driftkostnad per kvadratmeter.

Projektet kommer, från och med att det aktiveras i mitten på 2018, belasta det året med kapitalkostnader på ca 1,3 mnkr och sedan med ca 2,7 mnkr årligen. Kostnaderna har beräknats med 20 års genomsnittlig avskrivningstid och en internränta om 1,75 procent. Kapitalkostnaden, som minskar successivt med gjorda avskrivningar, får beaktas i nämndens budget från och med 2018.

Risker i projektet

- ❖ Ytterligare kostnader på grund av lednings- och brunnsflytt för att inrymma lösningen. Olika alternativ finns och utreds vidare.
- ❖ Dåliga markförhållanden kan ge stor påverkan under pågående anläggning.
- ❖ Arbetet kan komma att medföra vissa störningar i form av buller och begränsad framkomlighet.

Fortsatt arbete

Detaljprojektering upphandlas och påbörjas under hösten 2015. Fortsatt samarbete kommer ske med Stockholm Vatten och övriga ledningsägare för eventuella flyttar av ledningar, anslutningar och brunnar.

Det externa kommunikationsarbetet påbörjas under hösten 2015 och fortsätter under projektets genomförande. Dels planeras riktad information till fastighetsägare utmed sträckan, dels planeras någon form av öppen informationsträff eventuellt i form av dialogtält för närområdet.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av utbyggnad av cykel- och tillgänglighetsåtgärder på Sockenvägen till en investeringsutgift om 42 mnkr.

Slut**Bilagor**

Bilaga 1. Planritningar och sektionsritning

Bilaga 2. Nulägesbilder

Bilaga 3. Yttrande från skönhetsrådet