

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 26 209**Till**
Trafiknämnden
2021-03-11

Cykellösningar på Sandåkravägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykellösningar på Sandåkravägen till en investeringsutgift om 25,0 mnkr och en investeringsinkomst om 8,3 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Sandåkravägen ligger i Sköndal och är ett utpekat pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan. Delar av Sandåkravägen uppfyller inte den standard som anges för pendlingsstråk. Det gäller framför allt sträckan mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen. Längs med Sandåkravägen pågår flera projekt, bland annat ombyggnad av bussbytespunkt för kollektivtrafik norr om Sandåkravägen.

Detta projekt syftar till att anlägga en ca 750 m lång dubbelriktad gång- och cykelbana söder om Sandåkravägen mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen. Cykelbanan ska uppfylla cykelplanens rekommenderade mått och funktion. De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklister och gående längs med Sandåkravägen. Kontoret har särskilt studerat trafiksäkerheten vid Sandåkraskolan där det vistas många barn.

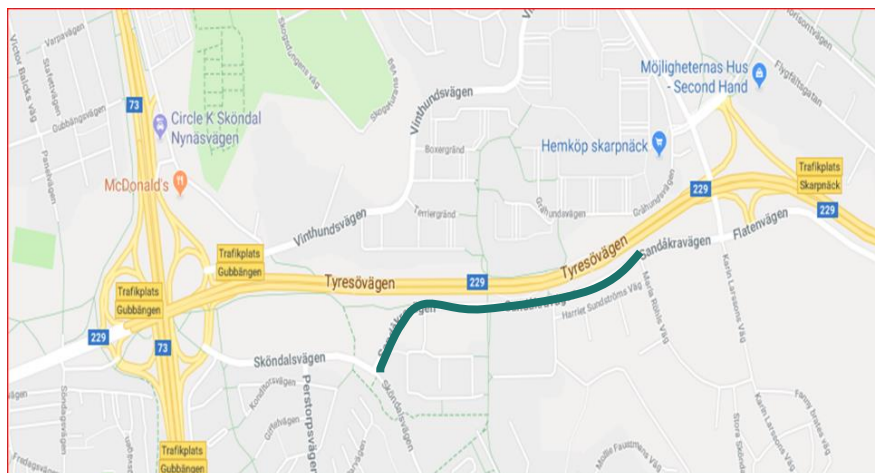
Den totala utgiften för projektet bedöms uppgå till ca 25,0 mnkr. Projektet har även inkomster om totalt 8,3 mnkr. Genomförandet av projektet planeras mellan hösten 2021 och hösten 2022.

Bakgrund

Trafikkontoret genomför i enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla. Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder.

Genom investeringar i utbyggnad och ombyggnad av pendlingsstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden skapas och upprätthålls ett väl fungerande cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga.

Sandåkravägen i Sköndal i södra Stockholm är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Den aktuella sträckan utgör en sammanbindande länk för cyklister mellan Tyresö och de södra delarna av Stockholm samt vidare mot Stockholms innerstad, men även för cykling till och från Flatenbadet.



Figur 1. Översikt över området och Sandåkravägen som föreslås att åtgärdas

I juni 2019 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för vidare planering av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Sandåkravägen. Inriktningsbeslutet godkändes, med ett särskilt uttalande från majoriteten. Kontoret ombads besvara följande frågor i genomförandebeslutet:

- Det finns flera olika alternativ för att skapa en säker trafikmiljö på gatan. Här har trafikkontoret föreslagit en avsmalning av vägen för att öka efterlevnaden av hastighetsbegränsningen. Vi önskar att se en redogörelse för vilka andra alternativa trafiksäkerhetsåtgärder som är möjliga på vägen och hur effektiva dessa alternativ är i relation till den nu föreslagna lösningen.
- I förslaget på cykelösning på vägen kommer cyklister som kommer från cykelbanan som ansluter till Sandåkravägen i höjd med Mickel Bagares gränd att behöva korsa Sandåkravägen. Denna korsning av Sandåkravägen behöver trafiksäkras för cyklisterna för att minimera risken för olyckor.
- I trafikkontorets tjänsteutlåtande framgår att den nuvarande lastzonen för leveranser till Sandåkraskolan skall flyttas vid skolans ombyggnation. Det är viktigt att placeringen av den nya lastzonen varken försämrar framkomligheten för övrig trafik på Sandåkravägen eller påverkar säkerheten för skol- och förskolebarn som rör sig i området.

Kontorets förslag på de två första punkterna beskrivs längre fram i detta tjänsteutlåtande. Vad gäller den tredje punkten har SISAB för närvarande inte några planer på att införa en lastzon på Sandåkravägen. Den planerade skolans ombyggnation har stoppats, vilket betyder att skolans leveranshantering ska fortsätta pågå inom skolans fastighet med infarten från Pepparkaksgränd.

Angränsade projekt

I närområdet pågår för närvarande flera projekt som befinner sig i olika skeden (se figur 2).



Figur 2. Bilden visar de projekt som pågår eller planeras i anslutning till Sandåkravägen

Söder om Sandåkravägen ligger Sandåkraskolan. Tidigare fanns planer på att bygga om skolan för att rymma 600 elever, men planerna har flyttats fram i tiden.

Söder om Sandåkraskolan planeras ett nytt utvecklingsområde, vid namn Stora Sköndal. Området ska utvecklas med nya bostäder, skolor, förskolor, kontor, lokaler för service i form av vård, kultur, handel samt idrott.

Norr om Sandåkravägen ligger idag bussbytestpunkten Norra Sköndal. Bussbytestpunkten, som tillhör Trafikverket, ska byggas om. Trafikverket har sedan år 2010 arbetat med en vägplan för ombyggnad av bytestpunkten. Hållplats Norra Sköndal trafikeras av stomlinjen 172, 173, 873, 875 och flera röda busslinjer. Stomlinjerna 172 och 173 trafikerar Skarpnäck och 873 och 875 går till Tyresö.

År 2020 gick vägplanen ut på ett nytt samråd efter att den hade blivit överklagad år 2019.

Syftet med Trafikverkets projekt är att höja trafiksäkerheten, framkomligheten och komforten för resenärer i bytestpunkten, vilken får längre plattformar för att inrymma flera busslinjer både

söder och norr om Tyresövägen. Den befintliga gång- och cykeltunneln under Tyresövägen planeras att breddas och byggas om till en bättre standard.

Vissa åtgärder planeras även på stadens mark där staden är väghållare. Bland dessa åtgärder finns en standardförbättring av anslutande gång- och cykelvägar till bytespunkten norr om Tyresövägen, borttagning av hållplatsen vid bollplanen, nya cykelparkeringar, ny trappa till befintlig bro över Tyresövägen, ny trappa till plattform från Sandåkravägen, justering av hållplatsen norr om Sandåkravägen m.m.

Enligt genomförandebeslutet för bussbytespunkten Norra Sköndal, som trafiknämnden fattade år 2018 kommer kontoret ersätta Trafikverket med ca 10 mnkr för de åtgärder som ska byggas på stadens mark. Dessa åtgärder kommer att utföras inom Trafikverkets projekt åt staden. Entreprenaden av projektet bytespunkt Norra Sköndal kommer att startas år 2022, efter att stadens cykelprojekt färdigställts. I stadens cykelprojekt kommer en del förberedande arbeten till projektet Norra Sköndal att utföras. Det handlar om att anlägga en limmad kantsten längs med delar av Sandåkravägen, omflyttning av ledningar med mera. Samordning mellan de båda projekten pågår.

Handelsplatsen mellan Tyresövägen, Sköndalsvägen och trafikplatsen Gubbängsmotet har färdigställts. Inom detaljplanen för kv Rulltårtan som gäller uppförandet av den nya handelsplatsen planeras även anläggande av en cykelbana längs med Sköndalsvägen fram till korsningen med Sandåkravägen. Cykelbanan kommer att färdigställas innan cykelbanan på Sandåkravägen kommer att bli färdigbyggd. Den nya gång- och cykelbanan på Sandåkravägen kommer att ansluta till cykelbanan på Sköndalsvägen. Samordning har skett mellan de båda projekten.

Det pågår även planering av nya radhus på Sköndalsvägen med planerade cykelbanor söder om korsningen med Sandåkravägen.

Ärendens beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen, SISAB, Trafikverket och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, tillgängligheten och komforten för gång- och cykeltrafikanter på pendlingsstråket längs med Sandåkravägen.

Målet med projektet är att anlägga ny cykelinfrastruktur av hög kvalité, som motsvarar rekommendationerna i stadens Cykelplan gällande mått, bredd och funktion.

Beskrivning av dagens situation

Sandåkravägen sträcker sig mellan Karin Larssons väg och Sköndalsvägen (se figur 1). På sträckan mellan Karin Larssons väg och Maria Röhl's väg finns det en tidigare utbyggd dubbelriktad cykelbana på södra sidan av vägen. Cykelbanan är en förlängning av den befintliga dubbelriktade cykelbanan på Flatenvägen. Cykelbanan på denna del är 5 meter bred.

Den del av Sandåkravägen som sträcker sig mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen har delvis cykellösningar som inte uppfyller de rekommenderade måtten för pendlingsstråk som anges i stadens cykelplan, och planeras därför att åtgärdas. Figur 3 visar Sandåkravägen mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen samt omgivande gatustruktur. På större delen av stråket färdas cyklister i blandtrafik. Sandåkravägen är skyltad till 50 km/timme med undantag vid skolan där hastigheten är 30 km/timme.



Figur 3. Översikt med flera målpunkter och gatustruktur vid Sandåkravägen.

Längs med Sandåkravägen färdas ca 1 000 cyklister/dygn och ca 3 000 motorfordon/dygn. Vägens bredd varierar mellan åtta och nio meter. I området finns det flera viktiga målpunkter i anslutning till Sandåkravägen, som t.ex. Sandåkraskolan, idrottsplats, kollektivtrafikbytespunkt Norra Sköndal. I figuren ovan visas de målpunkter och de gator som ligger längs med eller ansluter till Sandåkravägen (se figur 3).

Från Maria Röhl's Väg fram till Pepparkaksgränd är gång- och cykelbanan smalare och den är inte separerad mellan gående och cyklister.



Figur 4. Bilden visar gatumiljön mellan Maria Röhl's Väg och Pepparkaksgränd

Efter Pepparkaksgränd upphör gång- och cykelbanan. Från Pepparkaksgränd förbi Sandåkraskolan fram till Sköndalsvägen finns endast gångbanor på vardera sidan av körbanorna, medan cykling sker i blandtrafik.

I höjd med Pepparkaksgränd norr om Sandåkravägen finns en gångtunnel som används av många skolbarn på väg till och från skolan. Inom Trafikverkets projekt kommer tunneln att byggas ut västerut för att även inrymma cykeltrafik. Detta leder till att även hållplatsens läge norr om gatan måste justeras. Båda åtgärderna ingår i Trafikverkets projekt.



Figur 5. Gångtunneln norr om Sandåkravägen.

Söder om Sandåkravägen mellan Pepparkaksgränd och Sandåkrabollplan ligger Sandåkraskolan och två förskolor.

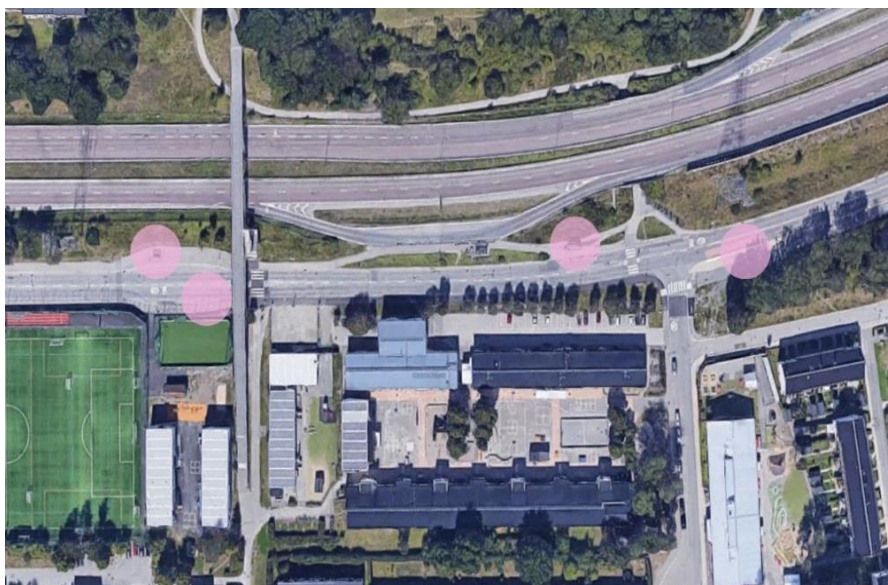


Figur 6. Sandåkraskolans fastighet med parkering. Längre fram finns en gångbro över Tyresövägen och Sandåkravägen



Figur 7. Hållplatsen på norra sidan av Sandåkravägen och rampen mot hållplatser på Tyresövägen

Längs med Sandåkravägen, mellan Sköndalsvägen och Maria Röhl's väg, ligger fyra busshållplatser som trafikeras av busslinje 181 mellan Farsta Strand och Skarpnäcks gård. Avståndet mellan hållplatserna är cirka 150-200 m.



Figur 8. De rosa punkterna visar hållplatslägen på Sandåkravägen vid skolan

De östra hållplatserna är utformade som vanliga kantstenshållplatser, där bussen ligger kvar i körbanan när den angör hållplatsen. Fordonstrafik som åker i samma riktning kan passera en stillastående buss. De västra hållplatserna är utformade

som fickhållplatser. Enligt genomförandebeslutet som antogs av trafiknämnden i februari 2018, vilket gäller de åtgärder som Trafikverket bygger åt staden, ska hållplatserna väster om gångbron utgå. Dessa hållplatser kommer inte att ersättas eftersom avståndet mellan hållplatserna bör vara 500 meter enligt Trafikförvaltningens riktlinjer.

Väster om bussbytespunkten och tunneln finns en gångbro som även knyter ihop området norr om Tyresövägen med området söder om Sandåkravägen. Från bron leder en trappa ned till gångbanan. I samband med Trafikverkets projekt kommer trappan att rivas och en ny trappa ska istället anslutas till bussplattformen. Från bussplattformen ska gående ledas mot gångbanan via en ny trappa och en gångväg, som ansluts till gångbanan väster om bron. Dessa åtgärder utförs av Trafikverket.



Figur 9. Sandåkravägen i riktning österut. Gångbro över Tyresövägen och Sandåkravägen med trappan mot gångbanan. Hållplatsen ska utgå. Bollplan finns på södra sidan.

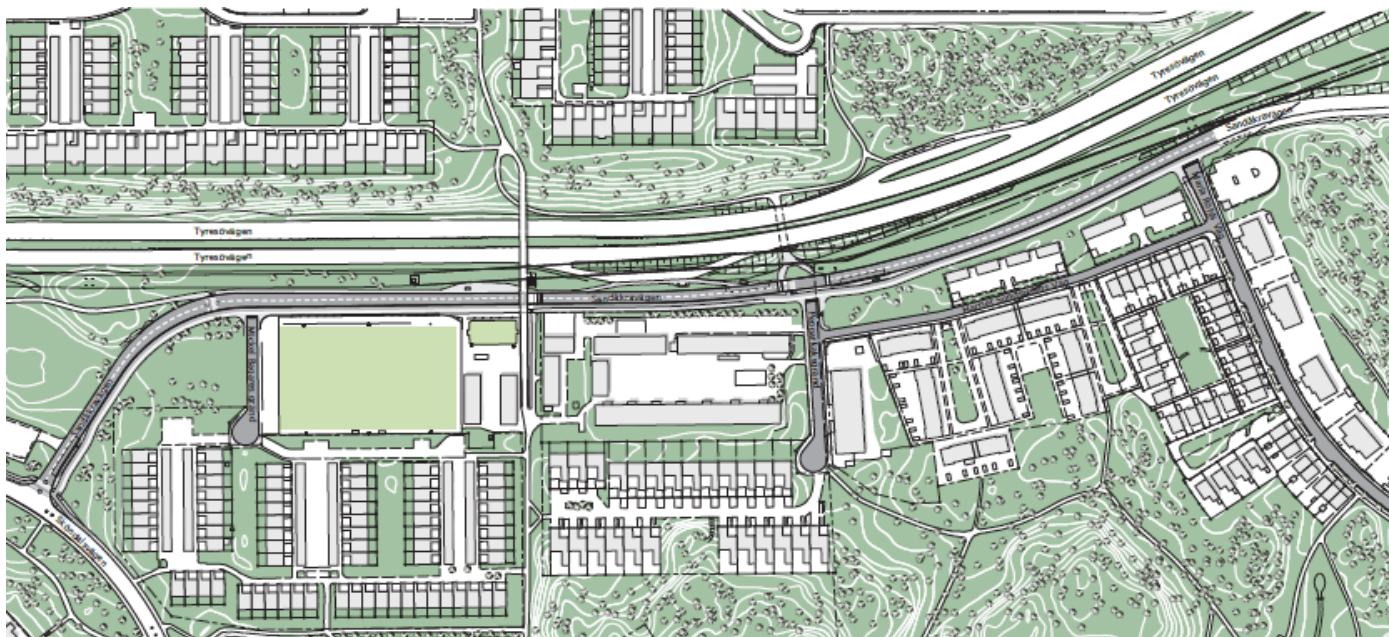
Väster om Mickel Bagares gränd återupptas ett cykelstråk i form av en cykelväg i naturområdet. Cykelvägen leder cykeltrafiken över Tyresövägen norrut, i riktning mot Södermalm. Gatan svänger ner mot Sköndalsvägen.



Figur 10. Sandåkravägen i riktning österut. Gång- och cykelväg norr om gatan

Åtgärdsförslag

På Sandåkravägen färdas ca 1 000 cyklister/dygn. Enligt cykelplanens rekommendation för pendlingsstråk ska en dubbelriktad cykelbana inte understiga fem meter i bredd vid flöden upp till 10 000 cyklister/dygn. Kontoret föreslår att en ca 750 m lång ny dubbelriktad gång- och cykelbana anläggs mellan Maria Röhls väg och Sköndalsvägen på södra sidan av Sandåkravägen. Gång- och cykelbanans bredd blir 5 meter med en 0,5 meter bred skiljeremsa, som utgör en säkerhetszon mellan cykel och biltrafiken (se figur 11 och Bilaga 1)

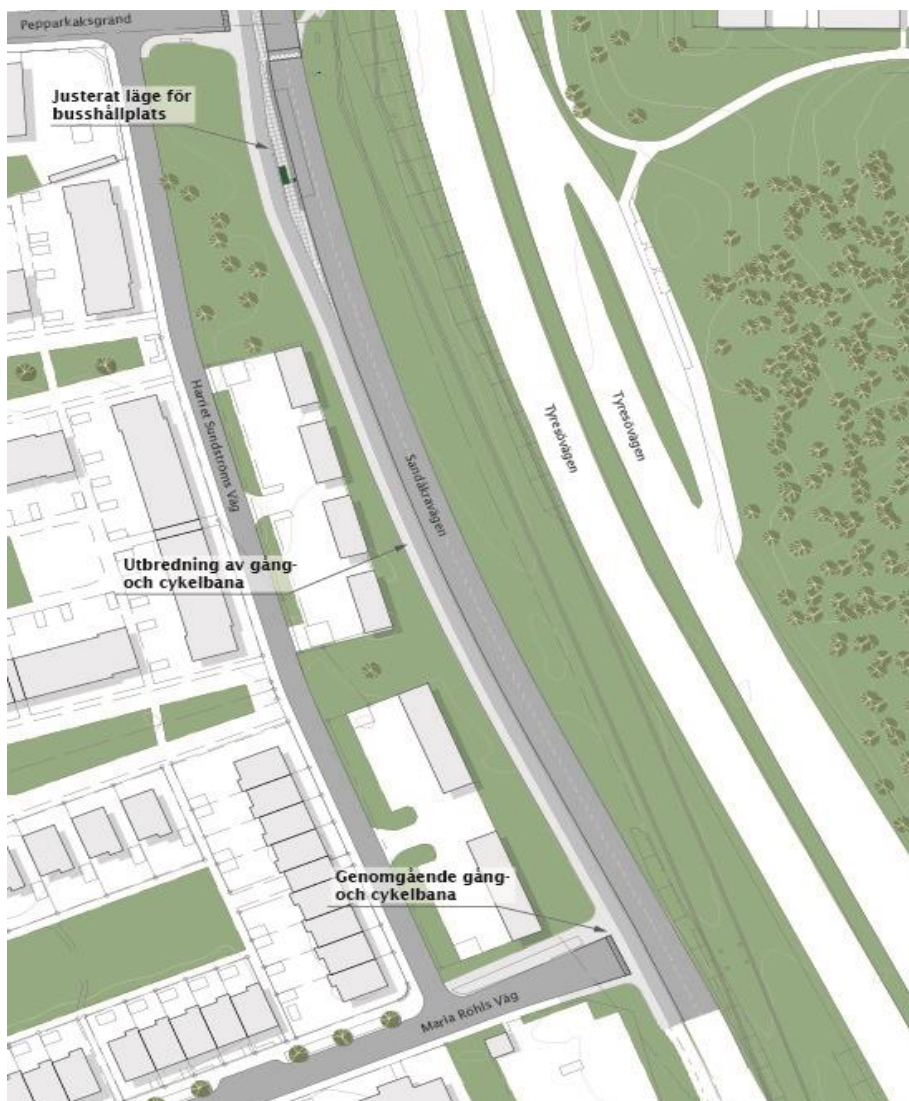


Figur 11. Översikt, Sandåkravägen mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen med gång- och cykelbanan på södra sidan.

Maria Röhl's väg - Pepparkaksgränd

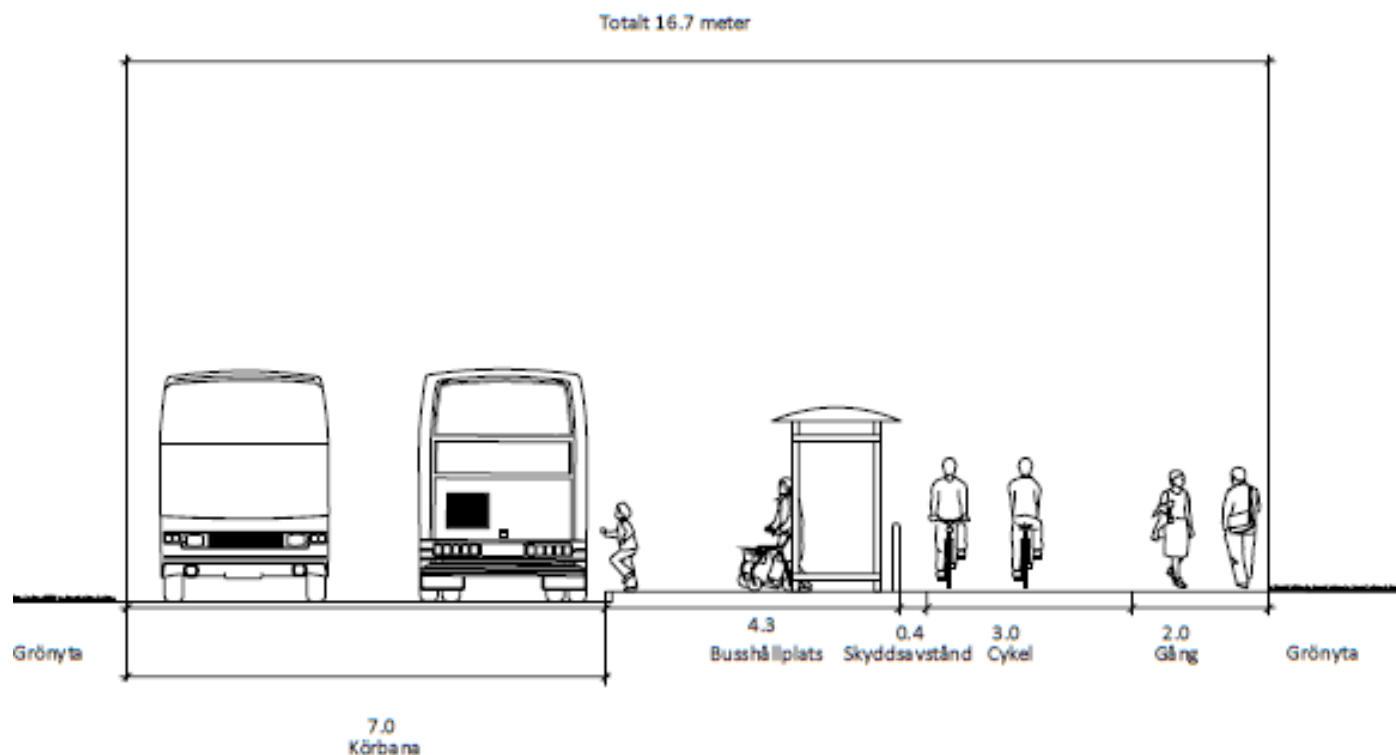
På sträckan mellan Maria Röhl's väg och Pepparkaksgränd görs en breddning med 0,5 meter för att åstadkomma en 5,5 meters gång- och cykelbana inklusive en 0,5 meter skiljeremsa. Den södra kantstenen flyttas ut i gatan. Den norra sidan av gatan förblir orörd.

I korsningen Maria Röhl's väg-Sandåkravägen föreslås en genomgående gång- och cykelbana med prioritet för oskyddade trafikanter (se figur 12).



Figur 12. Åtgärder på sträckan mellan Maria Röhl's väg och Pepparkaksgränd

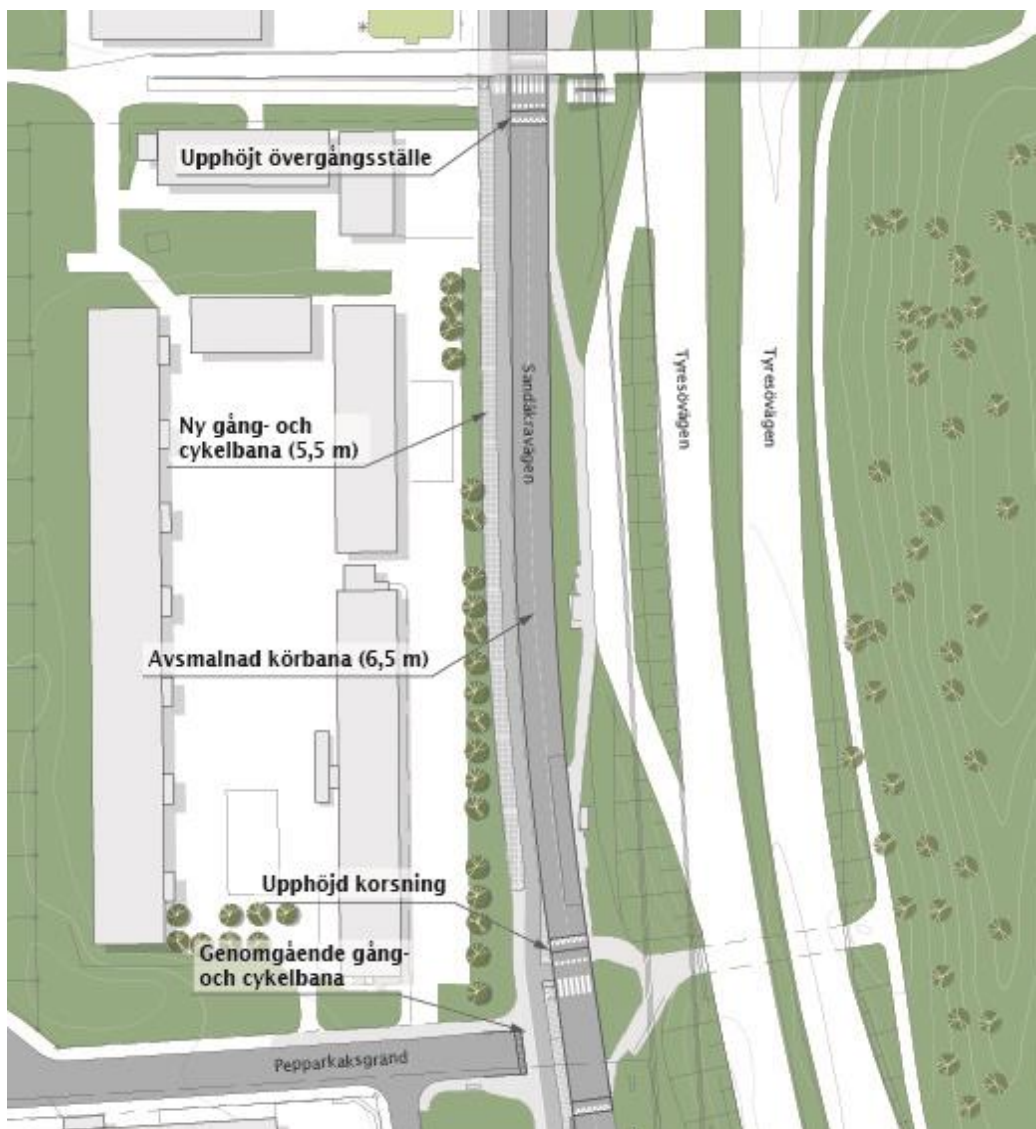
Busshållplatsen öster om korsningen med Pepparkaksgränd justeras i läget för att rymma in cykelbanan bakom hållplatsen. Samtidigt får hållplatsen en bredare plattform. Detta leder till att en del av parkmarken vid hållplatsen tas i anspråk. Vissa buskar och minst två träd måste röjas bort och kompenseras med nya. Marken tillhör stadsdelsförvaltningen.



Figur 13. Sektion över Sandåkravägen vid hållplatsen öster om Pepparkaksgränd.

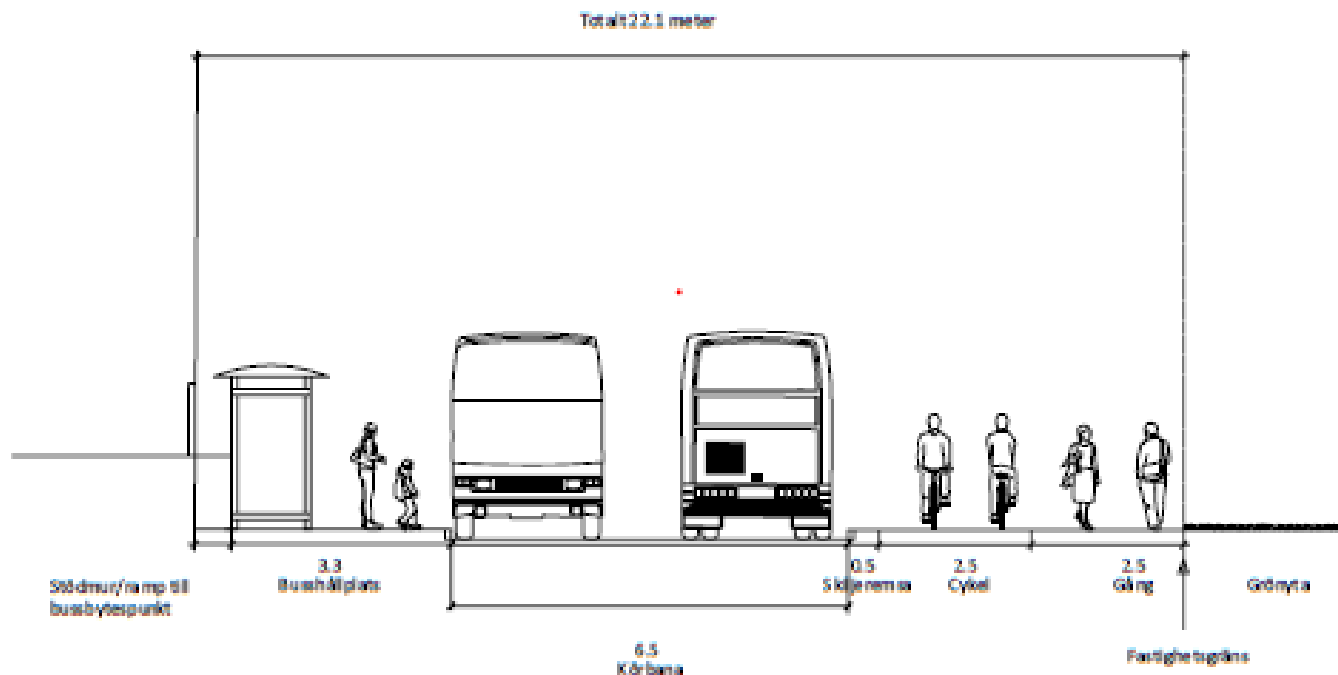
Sandåkraskolan

Sandåkraskolan ligger på sträckan mellan Pepparkaksgränd och gångbron över Tyresövägen (se figur 14).



Figur 14. Åtgärder mellan Pepparkaksgränd och gångbro

Vid skolan föreslås en fem meter bred gång- och cykelbana med uppdelningen 2,5 meter för gång och 2,5 meter för cykel. Sträckan vid skolan är ca 150 meter lång. Eftersom många barn rör sig i området, på väg till och från skolan, är det viktigt att gångytan utformas tydligt. Gångytan föreslås att beläggas med plattor. Den befintliga bredden på gångytan vid skolan är 2,5 m bred. Skolans fastighet löper i linje med gångbanan. För att cykelbanan ska kunna inrymmas i gatasektionen tas utrymme från körbanan. Körbanan blir 6,5 meter bred, vilket leder till lägre hastigheter för trafiken vid skolan. Även en del av ytan norr om Sandåkravägen tas i anspråk, mellan 0,3 och 0,5 m för att få in cykelbanan.

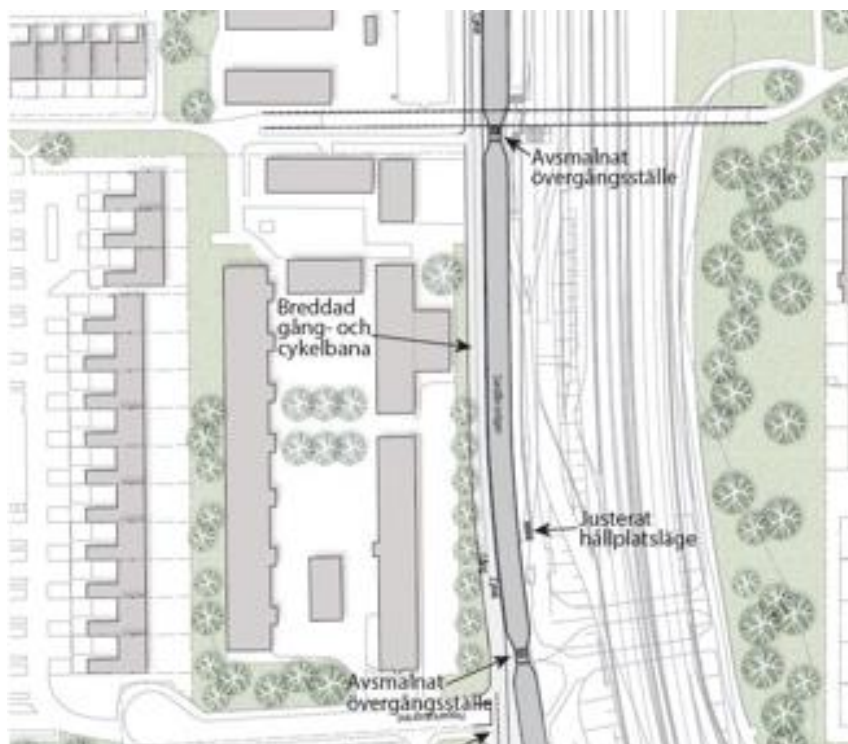


Figur 15. Sektion över Sandåkravägen vid västra övergångsstället

I korsningen Pepparkaksgränd-Sandåkravägen föreslås en upphöjd passage i form av en ny genomgående gång- och cykelbana (se figur 14).

Nya trafiksäkerhetsåtgärder vid skolan

I inriktningsbeslutet föreslog kontoret även trafiksäkerhetsåtgärder vid två övergångsställen, som ligger i anslutning till skolan. Lösningen innebar att gatan vid övergångsställena skulle smalnas av för att sänka trafikens hastighet. Avsmalningen vid övergångsstället vid korsningen med Pepparkaksgränd gav extra utrymme mellan cykelbanan och körbanan för gående, som måste korsa gatan (se figur 16).



Figur 16. Förslag med avsmalnade övergångsställen i inriktningsbeslutet.

Nämnden accepterade förslaget men gav kontoret i uppdrag att studera ytterligare åtgärder, som inte skulle skapa en ökad risk för framkomlighetsproblem. Gatans lokala avsmalningar vid övergångsställena innebär att bara ett fordon i taget kan passera övergångsstället. I förslaget med avsmalningar i inriktningsbeslutet bedömde trafikkontoret risken för framkomlighetsproblem längs med Sandåkravägen som låg med dagens trafikmängd. Då området är under utveckling kommer trafiken på vägen troligen att öka i framtiden. Det kan inte uteslutas att det i framtiden, beroende på trafikmängd, skulle kunna uppstå mindre framkomlighetsproblem.

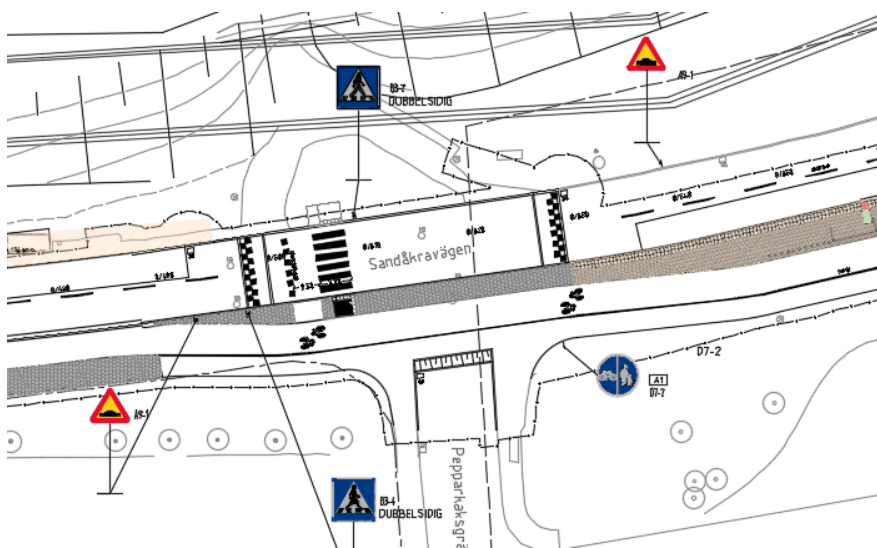
Kontoret har studerat fem olika alternativ, inklusive alternativet i inriktningsbeslutet med dubbla avsmalningar. Alternativen har jämförts mot varandra med hänsyn till olika trafikantgrupper och mot kriterier som tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och komfort. Kontoret föreslår ett alternativ med en upphöjd korsning vid Pepparkaksgränd och ett upphöjt övergångsställe vid gångbron. De alternativ som studerades och jämfördes mot varandra är:

- det ursprungliga alternativet från inriktningsbeslutet med dubbla avsmalningar,
- en enkelsidig avsmalning,
- vägkuddar,
- upphöjd korsning,

- stopphållplats.

Utredningen visade att en enkelsidig avsmalning och stopphållplats är åtgärder som bidrar till bra säkerhet för oskyddade trafikanter men som kan skapa risker för trafikens framkomlighet, på samma sätt som de tidigare föreslagna dubbelsidiga avsmalningarna vid övergångsställena. I bilaga 2 beskrivs de fem studerade åtgärderna och utvärderingen av dessa. Alternativet i inriktningsbeslutet beskrivs som nollalternativet och de andra fyra är de nya alternativen.

Alternativet med den upphöjda korsningen med övergångsstället har en hastighetsdämpande effekt, samtidigt som det ökar motortrafikens uppmärksamhet innan bilar kör in i korsningen. Antalet körfält blir oförändrat. Eftersom rampernas lutning är anpassad efter Trafikförvaltningens krav för busstrafik är det bra att förstärka utformningen med varnande skyltar. Den upphöjda korsningsytan är ganska stor och ger visuellt en upplevelse av att här ska man köra sakta. Denna utformning kan på sikt även förstärkas med vägkuddar ifall påverkan på hastigheter inte visar sig tillräcklig.



Figur 17. Skiss över den upphöjda korsningen vid Pepparkaksgränd

Den befintliga gångbanan vid skolan är 2,5 meter bred. Utformningen med den nya cykelbanan kräver ett utrymme för fotgängarna mellan cykelbanan och körbanan. Med en skapad väntyta slipper gångtrafikanterna stå i cykelbanan när de är på väg att korsa körbanan. Alla nya studerade alternativ innebär att ett mindre ingrepp i SISABs fastighet måste göras i den sydvästra

delen av korsningen. Alternativet med den upphöjda korsningen innebär det minsta ingreppet, vilket är acceptabelt för skolan.



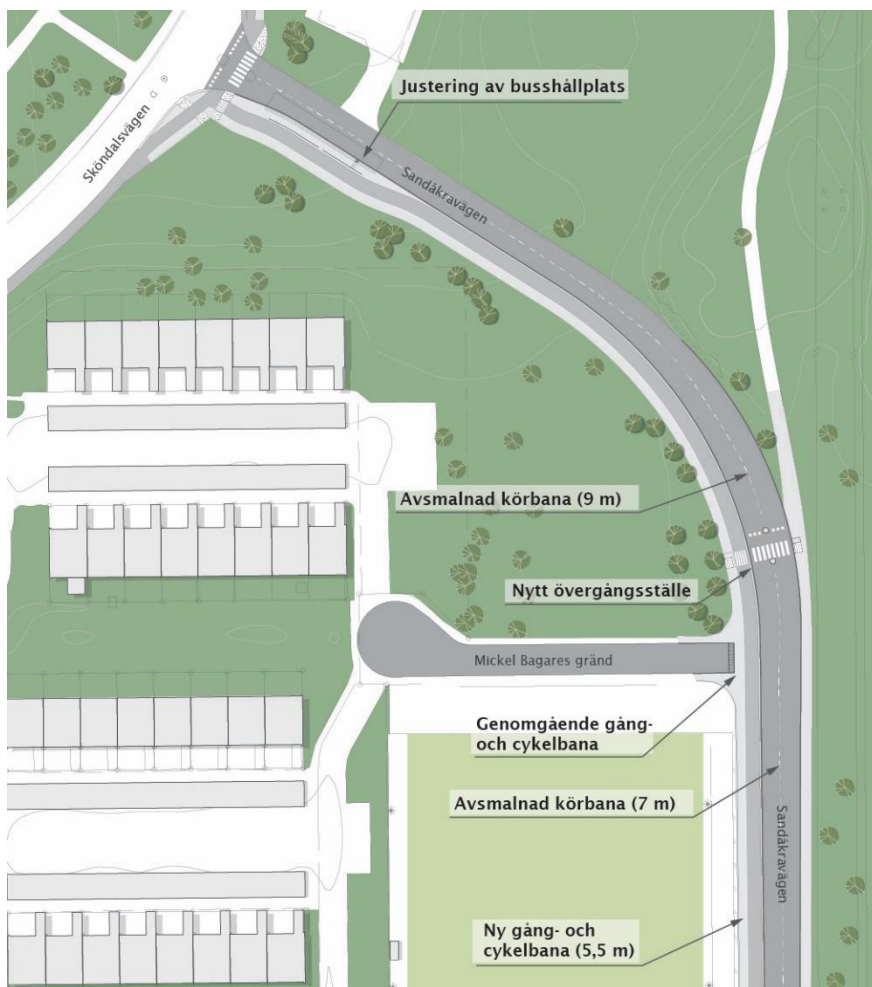
Figur 18. Visualisering över den framtida gatumiljön öster om skolan

Det upphöjda övergångsstället vid gångbron kommer att leda till en ny trappa till bussplattformen. Trappan byggs av Trafikverket.

Sandåkraskolan - Sköndalsvägen

Gatusektionen väster om gångbron är smal. Den befintliga gångbanan på södra sidan är 2,5 meter bred. Hållplatserna väster om gångbron utgår och detta möjliggör att en del av marken på norra sidan tas i anspråk och en 5,5 meter bred gång- och cykelbana, inklusive skiljeremsa, anläggs (se figur 19).

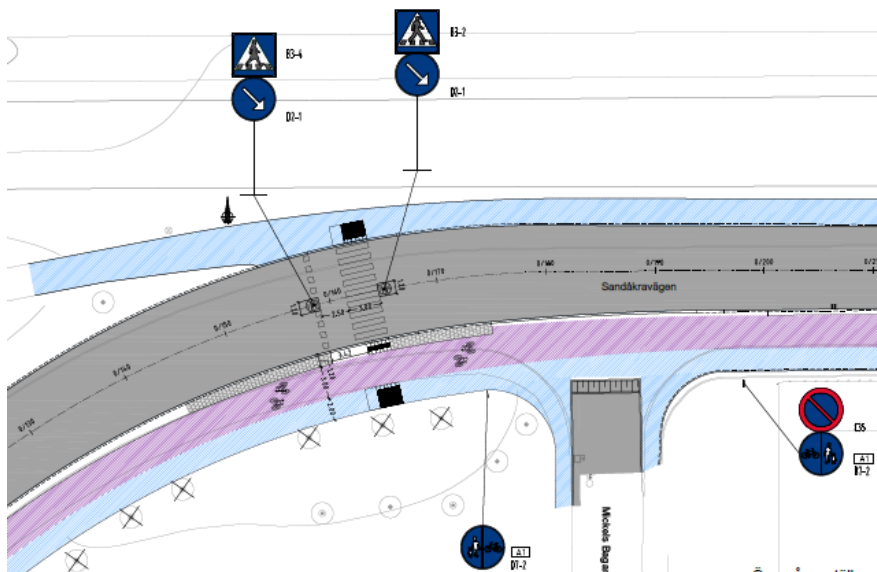
Körbanan återgår från 6,5 meters bredd vid skolan till 7 meters bredd fram till Sköndalsvägen. Den norra gångbanan flyttas något norrut. På södra sidan av gatan flyttas kantstenen ut i gatan för att inrymma en skiljeremsa.



Figur 19. Åtgärder på Sandåkravägen väster om skolan

Vid korsningen med Mickel Bagares gränd föreslås att ett nytt övergångsställe kombinerat med en cykelpassage anläggas. Övergångsstället kommer att leda gående, som kommer västerifrån på södra sidan av vägen eller från bostadsområdet söder om Sandåkravägen, till norra sidan av gatan mot bytespunkten.

Cyklisterna som färdas i cykelbanan har möjlighet att korsa gatan via cykelpassagen och ta sig vidare till den befintliga gång- och cykelvägen norr om gatan. Cykelvägen i naturområdet leder cyklister förbi den nybyggda handelsplatsen mot övergångsstället över Tyresövägen och vidare på det befintliga cykelsystemet mot Södermalm. Även här kommer det att skapas en väntyta mellan cykelbanan och körbanan för korsande fotgängare (se figur 20).



Figur 20. Skiss över ett nytt övergångsställe och en genomgående gång- och cykelbana vid Mickel Bagares gränd

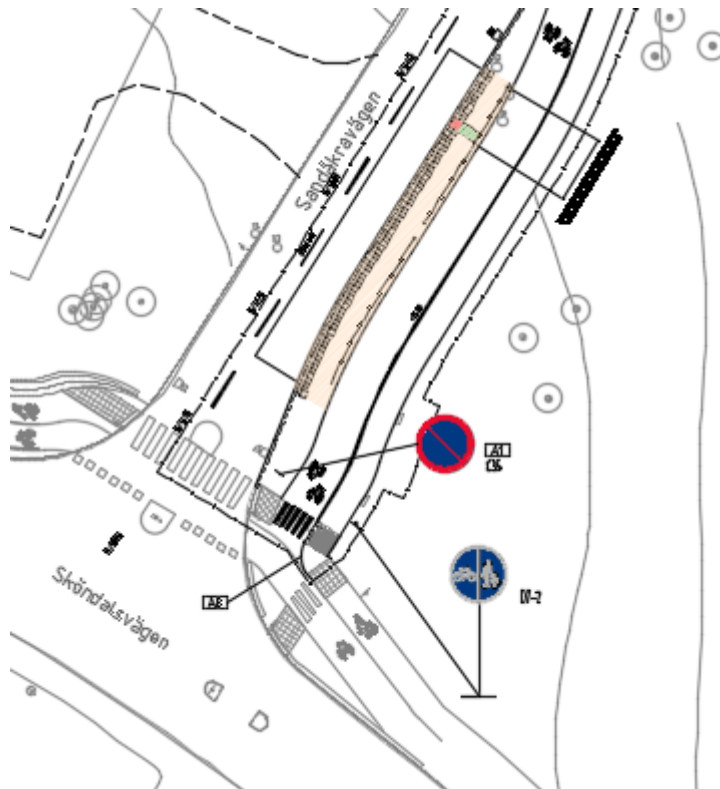
För att höja säkerheten och framkomligheten för cyklister utformas en passage över Mickel Bagares gränd i form av en genomgående gång- och cykelbana.

Efter Mickel Bagares gränd måste ett ingrepp i parkmarken på södra sidan göras för att få plats för cykelbanan. De pilträd som står för nära gångbanan och vars rötter kan påverkas av schakten kommer att ersättas med nya likvärdiga träd (se figur 20).

Strax efter korsningen i kurvan breddas körbanan till ca nio meter av hänsyn till att sträckan trafikeras med boggiebuss. Detta leder till en förflyttning av kantstenen även på norra sidan på en kortare sträcka. Åtgärden förutsätter en del bergschaktning.

Den befintliga hållplatsen vid korsningen med Sköndalsvägen får en ny utformning med en tillgänglighetsanpassning och en ny bussplattform (se figur 21). Idag finns det bara en skylt för hållplatsen vid gångbanan, men utformningen för hållplatsen saknas.

Korsningen Sköndalsvägen - Sandåkravägen byggs om inom exploateringskontorets projekt. På sydöstra sidan av Sköndalsvägen planeras en ny dubbelriktad cykelbana. Korsningsutformningen har planerats så att anslutningen mellan de två cykelbanorna ska fungera bra. Cykelbanan på Sandåkravägen ska byggas efter att cykelbanan på Sköndalsvägen vid Sandåkravägen blir klar.



Figur 21. Skiss över Sandåkravägen vid Sköndalsvägen. En ny hållplats och cykelbana.

Konsekvensbedömning

Framkomlighet

Åtgärderna höjer standarden för cykel- och gångtrafikanter. Den kontinuerliga gång- och cykelbanan fram till Sköndalsvägen bidrar till en bättre framkomlighet för cykeltrafikanter. De cykeltrafikanter som behöver ta sig norrut får en gen och oavbruten resa via stråket i parken, som i sin tur leder cyklister till områdena norr om Tyresövägen.

Framkomlighet för biltrafiken blir oförändrad. Hastighetsdämpande åtgärder leder till att trafiken håller sig till den reglerade hastigheten med 30 km/timme vid skolan. Antal körfält blir samma som idag, vilket gör att framkomligheten för bilar och bussar påverkas inte negativt.

Trafiksäkerhet

Genomgående gång- och cykelbanor ger prioritet och ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samtidigt som trafiksäkerheten ökar.

Åtgärderna vid Sandåkraskolan ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Upphöjda gång- och cykelpassager över gatan dämpar trafikens hastighet och i kombination med varnande skyltning uppmärksammas bilister att här finns det en skola och barn i rörelse. Det är många barn som använder tunneln på vägen till skolan och hastighetsdämpande åtgärder vid skolan bidrar till en säkrare skolväg. Samtidigt säkerställer denna åtgärd att den verkliga hastigheten till 30 km/tim hålls.

Cyklister som kommer från andra sidan av Tyresövägen via tunneln får en säker passage över gatan mot cykelbanan.

Det nya övergångsstället vid Mickel Bagares gränd möjliggör en säker passage för oskyddade trafikanter mot andra sidan av vägen.

Tillgänglighet

Samtliga trafiksäkerhetsåtgärder höjer tillgängligheten för oskyddade trafikanter i gatumiljön. Det nya övergångsstället vid Mickel Bagares gränd ökar tillgängligheten mot bussbytespunkten på Tyresövägen. Samtidig tillgänglighetsanpassas två hållplatser på sträckan och får en bredare plattform.

Jämställdhet

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet.

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män, varför anläggande av cykelbanor på Sandåkravägen kommer att nyttjas av fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

De planerade åtgärderna på Sandåkravägen syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ökar trafiksäkerhet för gående. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Drift och underhåll

Cykelbanans breddmått medger ett effektivt vinter- och barmarksunderhåll och följer kraven i teknisk handbok.

Tidplan

År	2021				2022			
Aktivitet	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Genomförandebeslut								
Detaljprojektering								
Upphandling								
Genomförande								

Projektets byggstart planeras till hösten 2021 och färdigställandet till hösten 2022. Det blev en fördröjning av projektet under projekteringstiden på grund av oklarheter i detaljprojekteringen i Trafikverkets projekt Norra Sköndal, som påverkar stadens projekt med sina gränslinjer. Samordningen mellan de två projekten pågick kontinuerligt under projektets gång. Innan våren blev Trafikverkets projekt stoppat av Svenska kraftnät, vilket ledde till att genomförandet av stadens projekt blev osäkert under en period och kontoret fick avvakta projektera tills problemen kunde lösas. För att projektet skulle kunna påbörja entreprenaden hösten 2021 behöver upphandlingen startas senast i maj. Därför föreslås att ärendet förklaras omedelbart justerat.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2019-06-13 inriktningsbeslut för projektet. I inriktningsbeslutet beräknades projektets totala utgift till ca 18 mnkr. Under arbetet med systemhandlingen togs en ny kalkyl fram i vilken projektets utgift beräknas till ca 25 mnkr.

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,0	0,5	2,5
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	0,7	5,8	6,5
Entreprenad		14,5	14,5
Index		1,5	1,5
Summa utgifter	2,7	22,3	25,0
Inkomster			
Exploateringskontoret		0,1	0,1
Trafikverket		8,2	8,2
Summa inkomster		8,3	8,3
Netto	2,7	14,0	16,7

Projektets ökade utgifter om 7 mnkr beror på högre utredningsutgifter än beräknat, höjda påslag för risk och index samt på tillkommande åtgärder som inte kunde förutses i inriktningsbeslutet.

Ökade utredningsutgifter

I inriktningsbeslutet bedömdes att projektet behövde ca 1,5 mnkr i planeringsutgifter fram till genomförandebeslut. Planeringsutgifterna har ökat med ca 1,2 mnkr på grund av de kompletterande undersökningar som önskades av nämnden i inriktningsbeslutet samt högre utgifter för projektering.

Ökade påslag

I genomförandebeslutet har projektet i kalkylen tagit höjd för ytterligare risker kopplade till ledningsarbeten, schakt och trädåtgärder. Projektets riskpåslag har ökats med 2,5 mnkr och ett indexpåslag om 1,5 mnkr har lagts till.

Tillkommande åtgärder

Under systemhandlingsarbetet ersattes trafiksäkerhetsåtgärder vid skolan till de nya och vid Mickel Bagares gränd blev det en komplettering med de ytterligare åtgärderna vid övergångsstället, en ny genomgående gång- och cykelbana vid korsningen med Mickel

Bagares gränd och även en ny busshållplats vid Sköndalsvägen. Projektet har även ökade kostnader för trädåtgärder och belysningsarbeten som inte kunde identifieras inför inriktningsbeslutet. Sammantaget beräknas de tillkommande åtgärderna kosta 2,3 mnkr.

Då projektet beviljats statlig medfinansiering av Trafikverket har nettoutgiften för åtgärderna sänkts till 16,7 mnkr. Inkomsten från Trafikverket är beräknad till 8,2 mnkr. Projektet har även en mindre inkomst om ca 0,1 mnkr som exploateringskontoret kommer att betala till trafikkontoret för ledningsarbete.

Kapitalkostnader

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,9 mnkr från och med 2023. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Driftpåverkan

Driftkostnaderna bedöms öka marginellt. Vid tre platser ökas hårdgjorda ytor något på bekostnad av den gröna ytan, men på den största sträckan tas ytan från körbanan. Detta gör att renhållning och underhåll av körbanan blir av ungefär samma omfattning.

Risk/Osäkerhet

Projektet skulle genomföras samtidigt med Trafikverkets projekt Norra Sköndal. Tidplanen för Norra Sköndal blev dock försenad. För närvarande ser kontoret inga störningar som kan påverka genomförandet, men kommer att bevaka de eventuella förändringar i Trafikverkets tidplan och omfattning som kan påverka stadens projekt.

En god framkomlighet för alla trafikslag måste bibehållas under genomförandeskedet. Åtgärderna kommer därför utföras etappvis. Under detaljprojekteringen kommer kontoret att ta fram skedesplaner som reglerar trafikens framkomlighet förbi byggplatsen. Sandåkravägen trafikeras av bussar och det är viktigt att tillgodose bra framkomlighet längst med gatan både för kollektivtrafiken och för biltrafiken. Ett körfält i varje riktning ska behållas under projektets genomförande, som är idag. Sträckan vid skolan är lite kritiskt då den ligger mellan skolan och hållplatsen på andra sidan samt slänten längs med Tyresövägen. Det kan bli problematiskt att behålla två körfält på denna sträcka.

Trafikstörande arbeten och avstängningar av ett körfält planeras så långt det är möjligt ske under lågtrafik nattetid.

Omfattningen på trädåtgärder i samband med byggnation av cykelbanan under projekteringen är inte helt klar.

Trafikkontoret har tagit höjd för ovan nämnda risker i kalkylen.

De andra riskerna, som projektet ska hantera är okända konstruktioner, brist på konkurrens och marknadsläget samt risk för högre anbud än beräknat. Dessa risker kan uppdagas under detaljprojekteringen eller vid genomförandet.

Slut

Bilagor

Bilaga 1. Översikt

Bilaga 2. PM. En kompletterande utredning över trafiksäkerhetsåtgärder på Sandåkravägen