

Handläggare
Katarina Kjellberg
Katarina.kjellberg@stockholm.se
08-508 261 63**Till**
Trafiknämnden
2017-03-09

Breddning av Farstastråket. Del av projekt Cykel i Gubbängsmotet. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av breddning av gång- och cykelpendlingsstråk på del av Farstastråket till en investeringsutgift om 20 mnkr.

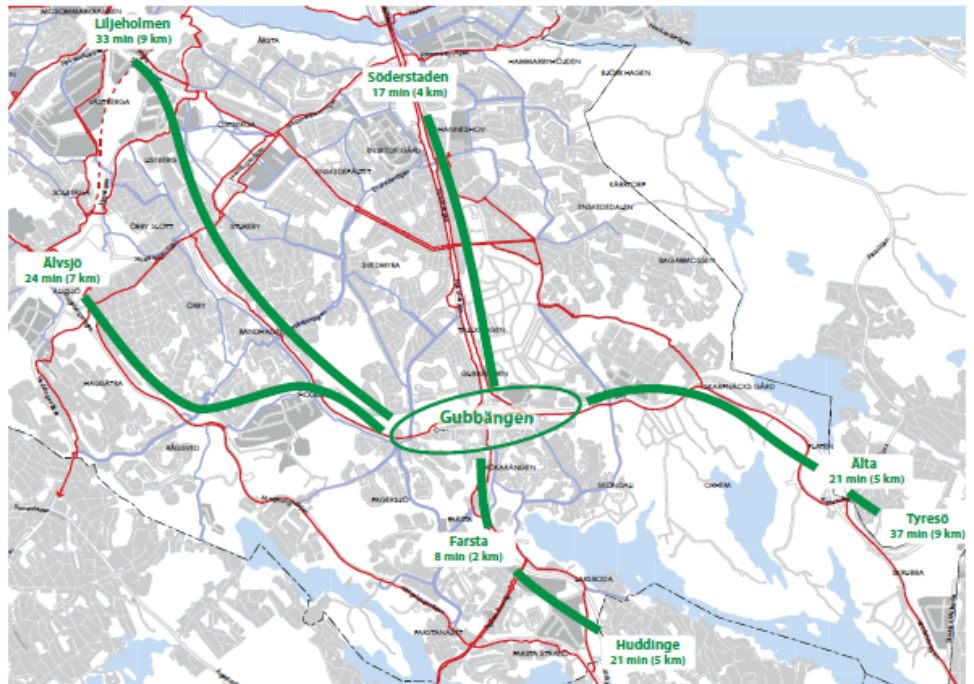
Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

I cykelplanen är Farstastråket ett utpekat prioriterat pendlingsstråk och en viktig del av det regionala nordsydliga cykelstråket. Sträckan är väl trafikerad av gående och cyklister och har både lokala och regionala målpunkter. Projektet syftar till att öka standarden på befintligt gång- och cykelstråk mellan Farstaängen i söder och Gubbängsfältet i norr. Sträckans längd är ca 1 km. Gång- och cykelvägen är idag smal och saknar separering mellan gående och cyklister. Där finns en del sättningskador och tvärfallet är otillräckligt för avvattning. Dessutom är längslutningen upp till 8 % på vissa delsträckor.

Gång- och cykelvägen föreslås bli mer framkomlig och trafiksäker genom att den separeras med skiljemålning, ytan breddas, får ny beläggning och standardhöjs även med avseende på tillgängliga

lutningar och radier. Belysningen byts ut utmed sträckan och utrustning som parksoffor, papperskorgar med mera byts ut eller kompletteras. Gång- och cykeltunneln under Örbyleden rustas upp med ny förstärkt belysning och konst föreställande idrottsmotiv för att knyta an till Gubbängsfältet idrottsfunktioner.



Figur 1. Orienteringskarta

I inriktningsbeslutet bedömdes att investeringen skulle uppgå till 6 mnkr för projektet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och omfattar en kalkylerad investering om drygt 20 mnkr.

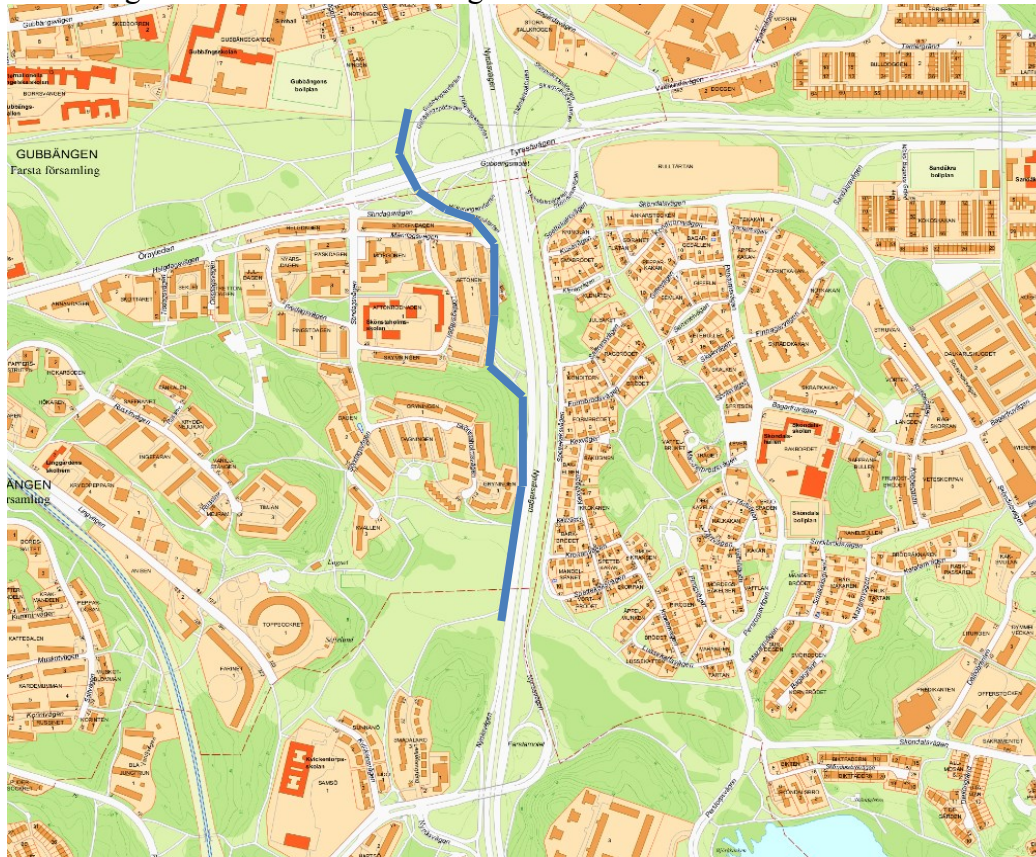
Kostnadsökningen är orsakad av följande faktorer.

- I den tidigare kalkylen inräknades bara anläggandet av breddningen för gång- och cykelvägen, medan detta omarbetade förslag omfattar hela bredden. Det betyder att volymen asfaltarbeten ungefär fördubblats.
- I den tidigare kalkylen ingick ingen anpassning av lutningarna på gång- och cykelvägen i anslutningen till tunneln under Örbyleden.
- Tunnelupprustningen fanns inte med i den tidigare kalkylen.

Bakgrund

I cykelplanen är Farstastråket ett utpekat prioriterat pendlingsstråk och en viktig del av det regionala nordsydliga cykelstråket. Sträckan är väl trafikerad av gående och cyklister och har både lokala och regionala målpunkter. Närliggande målpunkter är

tunnelbanestationerna Hökarängen och Gubbängen, Gubbängsfältets idrottsområde samt flera skolor och bostadsområden. Sträckans längd är ca 1 km och sträcker sig mellan Gubbängsfältet i norr och Farstaängen i söder.



Gång- och cykelvägen är idag smal och saknar separering mellan gående och cyklister. Där finns en del sättningskador och tvärfallet är otillräckligt för avvattnings. Dessutom är längslutningen upp till 8 % (1:12) på vissa delsträckor.

Cykelräkning utförs dagligen i en fast station och under augusti 2016 har sträckan trafikerats av ca 1 300 cyklister/dygn.

En breddning utmed hela sträckan innebär fastighetsintrång på tre platser, mot två fastigheter. Detta har medfört en särskild utredning av förutsättningar och möjligheter för det och en dialog med berörda fastighetsägare, Stockholmshem AB och BRF Skönstaholm.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom kontoret och lösningar och förslag har stämts av med Farsta stadsdelsförvaltning, Trafikverket och berörda fastighetsägare, Stockholmshem AB och BRF Skönstaholm.

En breddning av gång- och cykelvägen utmed hela sträckan innebär ett intrång på fastighetsmark. Dialog har därför förts med de båda påverkade fastighetsägarna, BRF Skönstaholm och Stockholmhem AB. Med BRF Skönstaholm har en fördjupad dialog förts och kontoret har erbjudit en ekonomisk kompensation för fastighetsintrången, baserad på markvärdet beräknat med stöd av exploateringskontoret. Miljöförvaltningen har gett kontoret stöd i bedömningen av bullersituationen.

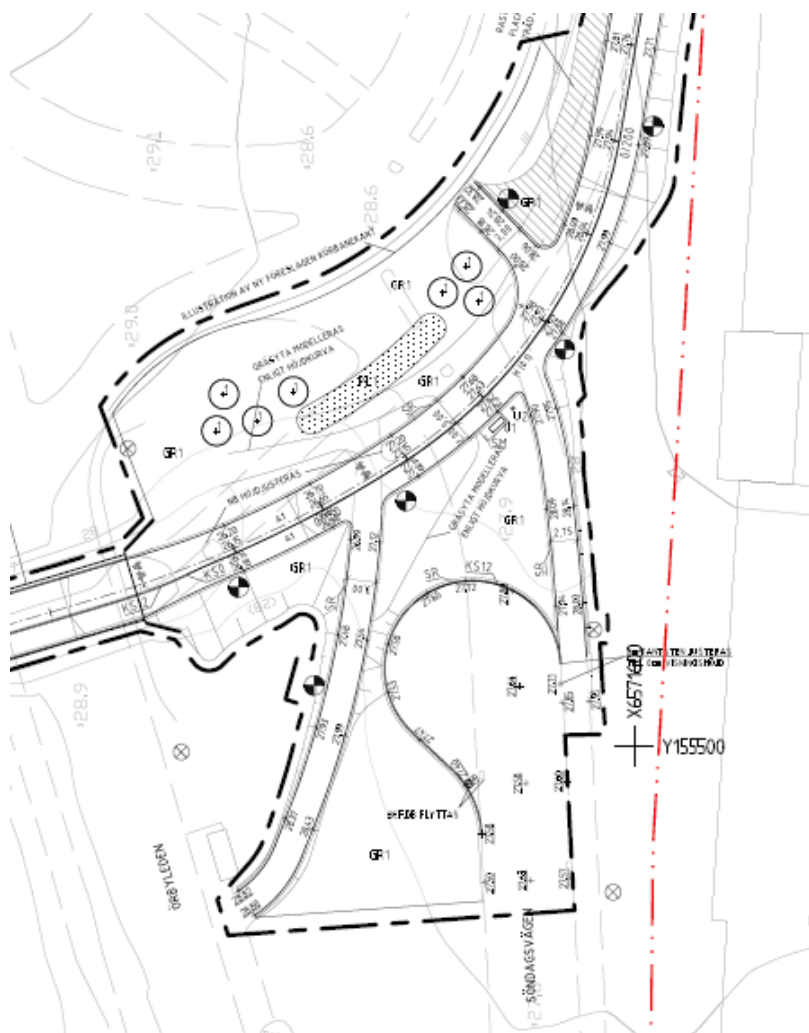
Förslag till åtgärder

Målsättningen med projektet är att utforma en gång- och cykelväg i god standard enligt ambitionerna i Cykelplan för Stockholm. Detta kan åstadkommas utmed drygt 930 m av sträckans totalt 1000 m. Gång- och cykelbana med skiljemålning utförs 5 meter bred varav 3 meter dubbelriktad cykelbana och 2 meter gångbana. Nedan en närmare beskrivning av de olika delsträckorna.

Utmed gång- och cykelvägen planeras nya platser med planteringar och sittplatser, och befintliga bänkar byts ut och placeras om i bättre lägen.

Delsträcka 1.

Lutningarna och linjeföringen ned i befintlig gång- och cykeltunnel under Örbyleden förbättras genom förändrade slänter och något justerad sträckning. För att kunna minska lutningen på den södra sidan av stråket behöver nivån på gång- och cykelvägen sänkas. Det uppnås om anslutningen från Söndagsvägen, direkt till Gubbängsmotet, som idag korsar gång- och cykelpendlingsstråket stängs och avslutas i en vändplats strax väster om gång- och cykelvägen. Övergångsstället i plan över Örbyleden mot Söndagsvägen tillgänglighetsanpassas och byggs om med cykelöverfart och anslutningen till stråket förbättras genom att Söndagsvägen kompletteras med trottoar. Gång- och cykeltunneln under Örbyleden rustas upp genom tvätt av väggar och tak, installation av förstärkt belysning och konst med idrottsmotiv som relaterar till Gubbängsfältet. Perenner planteras på allmän grönyta mot Stockholmshem där det nu enbart växer gräs. Perenner planteras också tillsammans med en ny möbleringsyta mellan Aftonen 1:1 och Aftonen 1:2 som kompensationsåtgärder för fastighetsintrång. Där Söndagsvägen stängs av, på respektive sida av gång- och cykelvägen, anläggs istället grönytor och träd planteras.



Avvägning

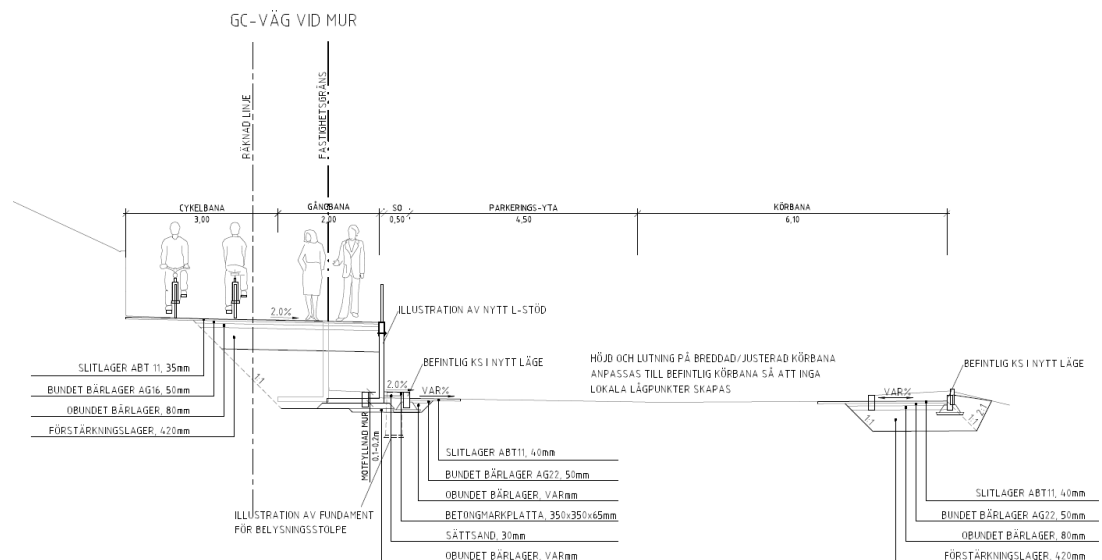
Söndagsvägen används idag som en genväg ut i Gubbängsmotet för trafikanter till Hökarängen samt mot Sköndal/Skarpnäck/Tyresö. Den används också som olovlig uppställningsplats för större fordon. Kontoret bedömer att Söndagsvägens anslutning kan stängas med en mindre påverkan på framkomligheten med motorfordon. Avstängningen av anslutningen bedöms överväga positivt genom att gång- och cykelpendlingsstråket blir helt separerat från det som idag är en korsningspunkt med motorfordon.

Kontoret har valt att planera för en justerad längslutning, trots ökad utgift för projektet, eftersom sträckan idag inte är fullt tillgänglig för vare sig gående eller cyklister. Dessa justeringar förväntas leda till förbättrade sikt- och lutningsförhållanden. Projektet har också bedömt att det skulle ha stort mervärde för stråket om tryggheten i gång- och cykeltunneln ökar. Detta planeras genom att belysningen förstärks samt att göra ett kosmetiskt lyft genom tunneltvätt och konstnärlig utsmyckning i samband med projektet. Vid fastigheterna Aftonen 1 och Söckendagen, har överenskommelse träffats kring kompensationsåtgärder som ersättning för intrånget.

Kompensationsåtgärderna består av anläggande av stenmjölsyta för gångväg, nya planteringsytor och en möbleringsyta.

Delsträcka 2 och 3

Utmed delsträcka 2 skär gång- och cykelvägen en bit av fastigheten Söckendagens nordöstra hörn och ett servitutsavtal har träffats med Stockholmskem AB. Vid Måndagsvägens vändplats börjar en sträcka om drygt 70 meter där sektionen inte kan breddas utan stora ingrepp. Gång- och cykelvägen föreslås där breddas västerut mot Stockholmskems parkering som flyttas västerut. Breddningen västerut kräver flytt av stödmur och belysningsstolpar, fällning av sammanlagt sju träd samt förskjutning av sektion med parkeringsplatser och köryta.



Stockholmskem AB är dock positiva till trädfällningen och har uppgivit att ett flertal boende som hyr parkeringsplats klagat på att trädens bär faller ned på bilarna.

Vidare tar gång- och cykelvägen även en liten bit av fastigheten Aftonen 1, som också ägs av Stockholmskem AB, i anspråk. Intrånget på fastighetsmark ska enligt överenskommelse regleras i servitutsavtal. Trafikkontoret ska bekosta och låta utföra flytt- och ny utformning av parkeringsplats för att upprätthålla Stockholmskems nuvarande funktion.



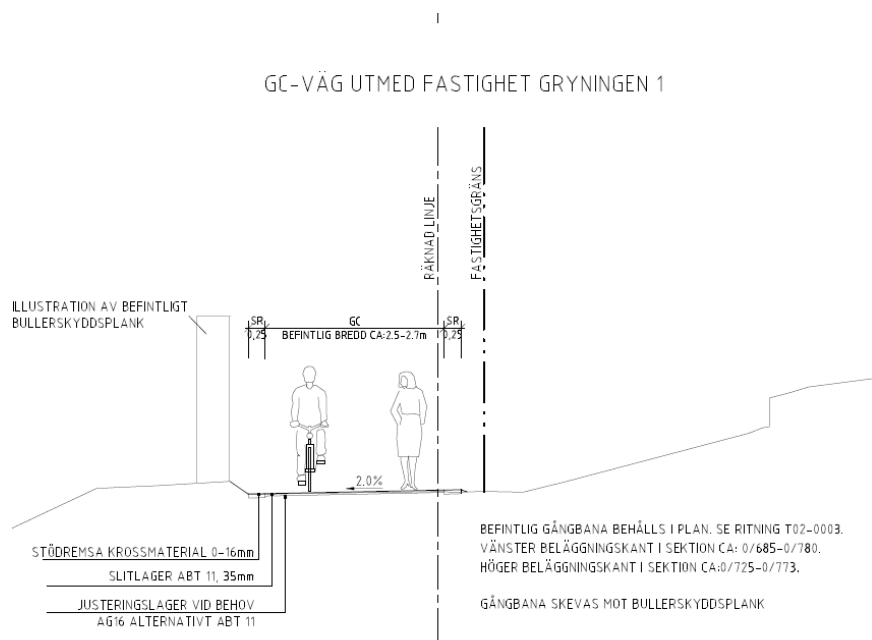
Längre söderut utmed delsträcka 3 rätas gång- och cykelvägen ut något och får en mjukare krökning.

Avvägning

För att undvika fastighetsintrång och hålla projektet på stadens mark så skulle breddningen av gång- och cykelvägen ha behövt ske österut. Kontoret har gjort bedömningen att en breddning österut inte är rimlig på grund av att det skulle innebära en större påverkan. Det skulle kräva en flytt av en befintlig stödmur utöver en påbyggnad till en högre stödmur, justering av vall och ett nytt bullerplank för Trafikverket. Kontoret har valt fastighetsintrång istället och för att få en mjukare krökning, förbättra sikten och för att uppnå god tillgänglighet så innebär det valet också att ytterligare en del träd kommer att fällas.

Delsträcka 4

Vid delsträcka 4, utmed fastigheten Gryningen 1, har ingen överenskommelse om fastighetsintrång för gång- och cykelvägen kunnat träffas med fastighetsägaren BRF Skönstaholm. Det innebär att kontoret föreslår att sektionen ligger kvar med befintlig bredd, som varierar mellan 2,5 och 2,7 meter utmed en sträcka av drygt 70 meter. Där föreslås ingen skiljemålning och att avsmalningen skyltas upp med vägmärken A 5 (varning för avsmalnande väg) och D 6 (påbjuden gång- och cykelbana (gemensam yta)). Lutningar och radier i anslutning till denna trånga sträcka förbättras dock något, och upprustning av beläggningen och ny belysning planeras.



Avvägning

BRF Skönstaholm yrkade på markbyte och kompensation eller markköp istället för markintrång och kompensation. Båda dessa alternativ kräver detaljplaneändring och samtycke med exploateringskontoret. Exploateringskontoret har låtit meddela att markbyte inte är aktuellt för staden. Trafikkontoret har gjort bedömningen att en detaljplaneprocess för breddning västerut inte är rimlig med hänsyn till tid och kostnad. Hänsyn till att gång- och cykelvägen trots allt fungerar i befintligt skick, om än inte helt tillfredsställande, finns med i kontorets bedömning.

Konsekvenser

Framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten förbättras genom att fotgängare och cyklister får en från varandra uppdelad och tydligt separerad gång- och cykelväg som uppfyller cykelplanens

ambitioner på cirka 930 av totalt 1000 meter.

- + Tryggheten och trafiksäkerheten förbättras för fotgängare och cyklister
 - + Gång- och cykeltunneln under Örbyleden blir tryggare
 - + Tillgängligheten och framkomligheten förbättras
 - + Trafiksäkerheten ökar och konflikterna försvinner
 - + Gång- och cykelvägsprojektet påverkar inte bullersituationen utmed stråket
 - + Framkomligheten förbättras mellan Veckodagsområdet och Gubbängsfältet
 - + Framkomligheten och tillgängligheten på gång- och cykelvägen förbättras
 - + Projektets negativa påverkan på miljön genom större hårdgjorda ytor minskas genom återplantering av träd, perennplanteringar och gräsbesådda slänter.
 - + Vid fastigheterna Aftonen 1 och Söckendagen, som ägs av Stockholmskem AB, har överenskommelse träffats kring kompensationsåtgärder som ersättning för intrånget. Det gynnar projektet i sin helhet att göra åtgärder istället för att betala i pengar.
- Totalt bedöms att 22 träd behöver fällas för att uppnå en god standard längs cykelstråket.
 - God standard avseende bredd går inte att uppfylla utmed hela sträckningen.
 - Fordonsförare som använder Söndagsvägen som gen anslutningsväg till Gubbängsmotet får istället ansluta till signalreglerad anslutning av Söndagsvägen mot Örbyleden

Samråd och dialog

Överenskommelse om servitutsavtal och kompensationsåtgärder har träffats med Stockholmskem AB.

Fördjupad dialog har förts med BRF Skönstaholm, ägare till fastigheten Gryningen 1 gällande markintrång för en breddning av gång- och cykelväg. Kontoret har utöver ekonomisk kompensation för intrånget också erbjudit att samtidigt bekosta och anlägga täta plank vid fastighetens uteplatser som vetter mot gång- och cykelvägen.

Fastighetsägaren önskade först en översyn av bullersituationen för att förbättra den utmed sin fastighet mot Nynäsvägen och gång- och cykelstråket. Trafikverket bjöds in till diskussion men lämnade besked om att de bedömer den befintliga växtlighetsvallen som

fullgod i sin utformning och placering. Kontoret lät ändå göra en bullerutredning, som totalt försenade projektet med drygt 6 månader. Miljöförvaltningen bjöds in till diskussion om bullerutredningens resultat och yrkade att växtlighetsvallen helst skulle lämnas helt orörd men om den kunde flyttas så skulle den återuppbyggas med, som lägst, samma standard som idag. Ett nytt bullerplank istället för vall utmed en delsträcka med breddning av gång- och cykelvägen österut, bedömdes av ovanstående skäl inte vara en bra lösning. Det är heller inte möjligt att riva och låta uppföra en ny växtlighetsvall av samma storlek och utformning som idag längre österut då dess släntfot kommer för nära Nynäsvägens körfält. Bullerutredning visade dock på att projektets utbyggnad av gång- och cykelbanan åt ena eller andra hållet inte skulle påverka bullersituationen för fastighet Gryningen 1 och att bullersituationen är godtagbar.

BRF Skönstaholms motbud var då en enklare skärmlösning men med ett markbyte i annan del av fastigheten eller markköp av de aktuella 235 kvm för fastighetsintrång. Båda dessa alternativ kräver en detaljplaneändring och samtycke av exploateringskontoret som är stadens markägare. De har uttryckt en ovilja att byta mark då andra planer på förtätning finns. Men de har öppnat upp för att en detaljplanprocess för förändring av markanvändningen vid gång- och cykelvägen är möjlig, om trafikkontoret vill driva en sådan. En detaljplanprocess som behöver föregå en planändring skulle också ytterligare fördyra och försena projektet.

Allmän dialog

Det externa kommunikationsarbetet planeras att påbörjas under våren 2017 och fortsätta under projektets genomförande. Dels kommer arbetet och information om projektet att skyltas upp på plats och med hänvisning till den omledningsväg för gång- och cykel som kommer att behövas under projektet. Dels kommer projektet och entreprenadarbetet att annonseras i lokaltidningar och på stadens hemsida. Stockholmshem AB har lovat att sprida information om projektet via sina informationskanaler, brev och hemsida. Projektet planerar också en invigningsfest på plats i gång- och cykeltunneln efter färdigställandet.

Tidplan

Totalentreprenad är tänkt att handlas upp under kvartal 2 2017. Utbyggnaden planerar att påbörjas hösten 2017 och vara helt färdigställt hösten 2018. I denna tidplan ingår inte att vinterarbeten ska utföras.

Ekonomi

Inriktningsbeslutet fattades i ett tidigt skede och omfattade en investering om 6 mnkr för projektet som helhet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och projektet omfattar nu en kalkylerad investering om knappt 20 mnkr.

Orsakerna till kostnadsökningen:

- I tidig kalkyl räknades bara anläggandet av breddningen, vilket motsvarar drygt hälften av mängden asfaltarbeten jämfört med nuvarande förslag där hela ytan läggs om. Det nuvarande förslaget ger en bättre standard med avseende på tvärfall och lutningar utmed hela sträckan, och därmed förbättrad dagvattenavrinning.
- I tidig kalkyl ingick ingen anpassning av lutningarna på gång- och cykelvägen ned i tunneln och följaktligen inte heller kostnaden för att stänga anslutningen från Söndagsvägen med anläggandet av ny vändplats och rivning av befintliga körytor, schakt för sänkning och plantering av gräs.
- Tunnelupprustningen fanns inte med i den tidiga kalkylen. Gång- och cykeltunneln under Örbyleden har bedömts vara i behov av en upprustning genom tvätt och förstärkt belysning. Projektet har också bedömt att det skulle ha stort mervärde för stråket med ett kosmetiskt lyft genom utsmyckning i samband med projektet då stråket saknar konst i övrigt. Detta bedöms leda till en ökning av den upplevda tryggheten på platsen.
- Projektet har också haft ökade kostnader för projektering och utredning jämfört mot tidig kalkyl. Detta beror på att olika alternativ för breddningar vid trånga sektioner utretts. Projektet har också låtit utföra bullerutredning för att kunna inleda diskussioner med BRF Skönstaholm om fastighetsintrång.

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell (tkr):

Anläggandet av ny gc-väg	9000
Nyplantering gräsytor, träd och perenner samt vegetationsavtagning	3500
Rivning av asfalt och deponi	2000
Belysning	2000
Upprustning genom tvätt och konst i tunnel	500
Påslag schablon för totalentreprenad	1000
Påslag för oförutsett	2000
Totalkostnad	20 000

Generellt antas också drift- och underhållskostnaderna öka till följd av mer hårdgjord yta utmed sträckan.

Risker som projektet identifierat är dels att inga anbud för totalentreprenad inkommer samt dels att projektet drar ut på tiden eftersom kontoret inte är så vana vid totalentreprenader och att tunnelarbeten ska upphandlas separat. Ytterligare en risk är att mer sprängning krävs än vad som i planeringsskedet kan antas utifrån tolkning av geokartan.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av breddning av gång- och cykelpendlingsstråk - del av Farstastråket till en investeringsutgift om 20 mnkr.

Slut

Bilagor

Bilaga 1. Planritningar och sektionsritning