

Handläggare
Per-Åke Tjärnberg
08-508 26 686

Till
Trafiknämnden
2022-06-09

Cykelbana Elsa Brändströms gata. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykelbana Elsa Brändströms gata upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 23 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Enhetschef

Sammanfattning

Elsa Brändströms gata löper parallellt med Södertäljevägen mellan Fruängen och Västertorps trafikplats. Sträckan är utpekad som huvudcykelstråk i stadens cykelplan och är även ett regionalt cykelstråk. Trots detta saknas det cykelinfrastruktur på en större del av Elsa Brändströms gata och cykling sker i blandtrafik.

Kontoret föreslår att en cykelbana anläggs på södra sidan av Elsa Brändströms gata mellan befintlig gång- och cykelväg strax väster om tunnelbanebron vid Fruängen och Västertorps trafikplats i öster. Den dubbelriktade cykelbanan föreslås bli 2,5

meter bred och intilliggande gångbana 1,8 meter. Breddningen görs genom att både minska körfältens bredd och utnyttja grönremsan mellan gatan och intilliggande fastigheter. Gång- och cykelbanan görs genomgående vid Ellen Keys gata, Fredrika Bremers gata samt över in- och utfarer till parkeringsytor och fastigheter. De belysningsarmaturer som finns längs gatan föreslås bytas ut till parkmodell för att passa gatans nya funktion.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för Cykelbana Elsa Brändströms gata upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till ca 23 mnkr.

Bakgrund

Elsa Brändströms gata löper parallellt med Södertäljevägen mellan Fruängen och Västertorps trafikplats. Sträckan är utpekad som huvudcykelstråk i stadens cykelplan och är även ett regionalt cykelstråk. Trots detta saknas det cykelinfrastruktur på en större del av Elsa Brändströms gata och cykling sker i blandtrafik.

En gång- och cykelväg som sträcker sig mot Huddinge kommun slutar vid Elsa Brändströms gata. Cyklister hänvisas till körbanan fram till Västertorps trafikplats där dubbelriktad cykelbana tar vid som kopplar mot cykelstråken längs bland annat Älvsjövägen och Södertäljevägen.

Det primära cykelstråket löper längs norra sidan av Södertäljevägen men Elsa Brändströms gata utgör en viktig länk för lokal cykling men även som uppsamlande funktion för boende i närområdet. Skolor och idrottsplats är viktiga målpunkter i området. En ny säker och framkomlig cykellänk längs Elsa Brändströms gata skulle således förbättra både lokal och regional cykling.



Figur 1. Projektområdet utzoomat, röd markering visar projektsträckan och blå markering anslutande stråk i väst och öst.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Mål och syfte

Projektets mål är att sammanfoga den saknade länk som finns i cykelvägnätet mellan befintlig gång- och cykelväg strax väster om tunnelbanebron vid Fruängen och Västertorps trafikplats i öster. Projektets syfte är att skapa bättre framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister längs Elsa Brändströms gata.

Befintlig situation

Projektsträckan är cirka 1 km lång och sträcker sig mellan befintlig gång- och cykelbana (från Huddinge kommun) väster om tunnelbanebron vid Fruängen till Västertorps trafikplats i öst, dubbelriktad cykelbana tar vid och leder mot Älvsjö centrum. Sträckan är en viktig länk för de barn och ungdomar som har målpunkter i västra delen där det finns friidrottsplats, fotbollsplan, tennishall, ishockeyhall samt en grundskola för elever i årskurs 6-9.

På den södra sidan av Elsa Brändströms gata ligger ett större bostadsområde som består av en blandning av flerfamiljshus med öppna innergårdar, radhus och villor. Det finns också ett naturområde med flera gång och cykelvägar som ansluter till Elsa Brändströms gata vid parkeringsplatserna.

Cykeltrafik

Befintlig dubbelriktad cykelbana från Älvsjö tar slut vid bränslestationen som ligger i projektområdets östra del. Cyklister på väg västerut befinner sig plötsligt på körbanan i fel riktning. Se figur 2.



Figur 2 Gång- och cykelbanan i öster vid bränslestationen och påfarten till E4/E20

Längst västerut på Elsa Brändströms gata ansluter befintlig cykelinfrastruktur vid befintligt övergångsställe.



Figur 3. Hastighetssäkring vid övergångsställe och cykelpassage i väster.

Motorfordonstrafik

För motorfordonstrafiken är Elsa Brändströms gata att betrakta som en lokal matargata. Sträckan har nyligen fått hastighetsbegränsningen sänkt till 40 km/h. Trafikmängden 2021 (årsmedel, vardagsdygn, båda riktningarna) varierar från 3 600 fordon i den västra delen till 4 700 i den östra. Körbanans bredd exklusive trottoarer är generellt 9 meter, gatan är helt rak och med långa siktlinjer vilket inbjuder till höga hastigheter för motorfordonstrafiken. Det styrks även av kontorets mätningar där en topphastighet på 120 km/h har uppmätts. Gatans övergångsställen har därför försetts med hastighetssäkringar i form av busskuddar. Belysning är placerad på båda sidor om gatan.

Gångtrafik

På den norra sidan av Elsa Brändströms gata finns en ca 1,5 meter bred gångbana mellan anslutande gång- och cykelbana i väster och gång- och cykelbron vid Fredrika Bremers gata. Vid Ellen Keys gata ligger Kunskapsskolan vilket gör att övergångställena i närheten används frekvent av barn och unga.



Figur 4. Gångbanans sträckning på norra sidan

På den södra sidan av Elsa Brändströms gata varierar gångbanans bredd mellan 1–2 meter på hela sträckan, det är endast korsningen med Fredrika Bremers gata som har övergångsställe.



Figur 5. Övergångsställe vid Kunskapsskolan

Det finns fem oreglerade övergångsställen över Elsa Brändströms gata som alla är hastighetssäkrade med busskuddar. Ingen reguljär busstrafik trafikerar utan enbart en närtrafiklinje på delar av sträckan.



Figur 6. Övergångsställe över Elsa Brändströms gata och bron över E4/E20.

Landskap

Norr om projektområdet finns en bred grönremsa mellan Södertäljevägen och Elsa Brändströms gata. Gräset är klippt och det finns flera klippta låga buskar framför träd som växer fritt i slänten mot Södertäljevägen. I väster finns ett fåtal träd som står fritt som solitärer, bland annat 3–4 höga tallar. I öster finns en lång rad med planterade träd. Det finns små upptrampade stigar som indikerar att folk brukar rör sig längs grönremsan, kanske för

att rasta hundar.

Åtgärdsförslag

Studerade alternativ

Tre alternativa åtgärdsförslag för utbyggd cykelinfrastruktur längs Elsa Brändströms gata har tagits fram. Samtliga förslag innebär utbyggnad till dubbelriktad cykelbana som minst uppfyller rekommenderad standard enligt stadens cykelplan, dubbelriktad g/c-bana 4 meter (4,5 meter vid höga flöden).

Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att den nya cykelbanan placeras på den norra sidan om Elsa Brändströms gata. Förslaget är att den norra befintliga gångbanan ligger kvar längs gatan och att cykelbanan skapas genom att bredda ut i grönremsan norr om gångbanan. Detta gör att få kantstensjusteringar behöver genomföras, däremot finns många brunnar och ledningar i grönremsan.

Alternativet medför att grönytan som används som rekreation och hundpromenader minskas och på sikt riskerar att bli otillgänglig. Gaturummet utökas med ytterligare hårdgjord yta. De ledningar och brunnar som identifieras på norra sidan i grönytan bedöms leda till svårigheter i anläggande av ny cykelbana.

De två andra förslagen kan vara enklare att genomföra än det första, med tanke på den stora mängd ledningar som finns i grönremsan. Däremot krävs fler kantstensjusteringar. Både alternativ 1 och 2 behövde en cykelöverfart i öster.

Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att cykelbanan placeras på körbanans norra sida på gatan upphöjd med kantsten. Gångbanan på norra sidan tas bort på sträckan mellan de två GC-broarna som leder över Södertäljevägen. Kantsten flyttas ut i gatan, men breddning i bakkant undviks. Körbanan smalnas av något och gående behöver korsa Elsa Brändströms gata för att undvika att gå på cykelvägen.

En del av grönytan tas i anspråk. Alternativ 2 bedöms bäst ur ett cykelpendlingsperspektiv, men tar inte hänsyn till Kunskapsskolan på den södra sidan som har potential att få fler barn som cyklar till skolan med en bra infrastruktur. I detta alternativ föreslås även att ca 400 meter av gångbanan på den

norra sidan utgår för att kunna inrymma cykelbana med fullgod bredd.

Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att cykelbanan placeras på den södra sidan av Elsa Brändströms gata. Kantsten flyttas ut i gatan och bakkant gångbana breddas ut i grönremsan mellan gångbana och byggnader. Samtliga in- och utfarter utformas genomgående för gång och cykel. Övergångsställena med timglasutformning vid Fredrika Bremers gata och Ellen Keys gata görs också till cykelpassager. Gatans körbanebredd blir 7 meter på hela sträckan förutom under Fruängslinjens bro där körbanebredden minskas till 6,5 meter.

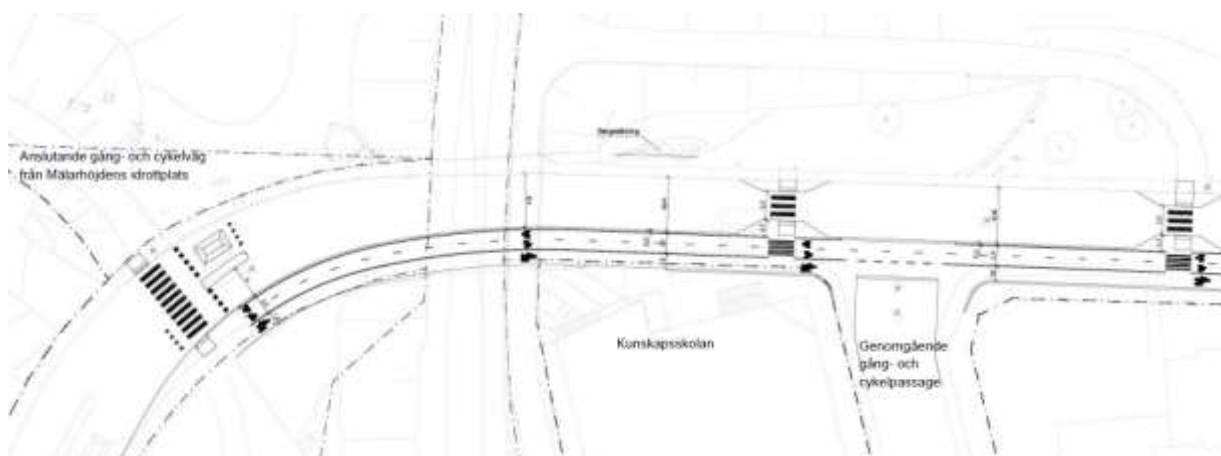
Genom att placera cykelbanan på den södra sidan uppnås ett enhetligt stråk då cykelbanan fortsätter på den södra sidan även öster om utredningsområdet och ansluter till Älvsjövägens pendlingsstråk. Alternativet har flera fördelar, genom att cykelbanan ligger på samma sida som Kunskapsskolan och bostadsområdet. Fruängens centrum har anslutande gång- och cykelväg i den västra änden av stråket. I detta förslag blir det lättare att ta sig till cykelbanan för att senare ansluta till Älvsjövägens pendlingsstråk.

Korsande biltrafik in och ut från bostadsområdet får stöd i hastighetsanpassning och väjningsbeteende när de ska korsa den genomgående gång- och cykelbanan. Genomgående gångbanor längs hela sträckan förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet för både gående och cyklister.

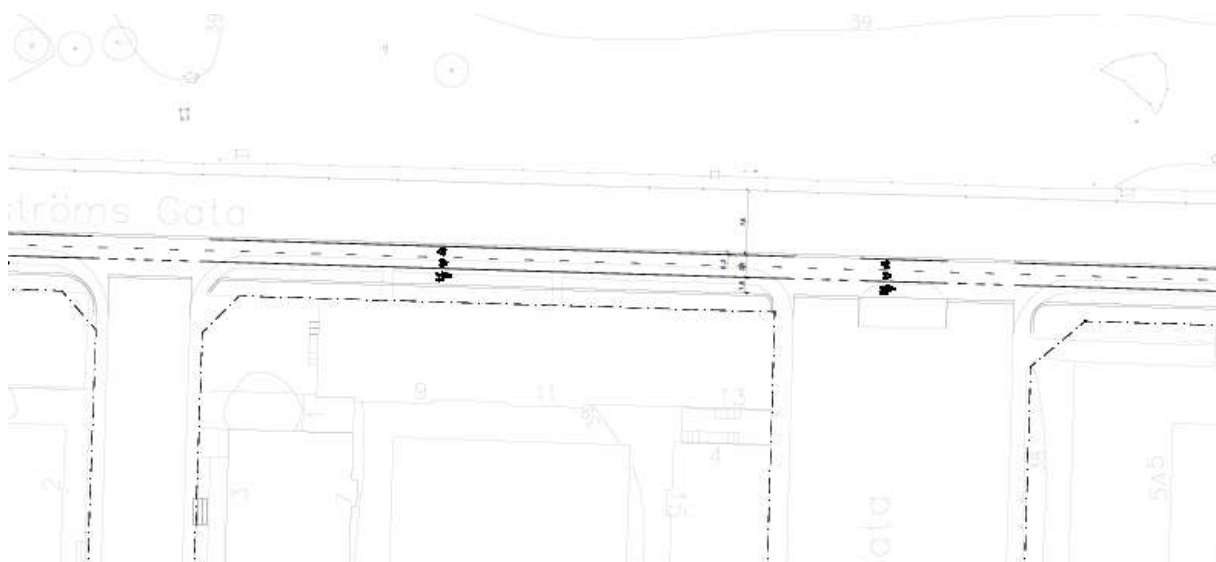
Förslag till inriktning

Kontoret förordar alternativ 3. Nedan visas det i sin helhet från anslutningen i väster i figur 7, till anslutningen i öster i figur 10. Gångbanans bredd blir 1,8 meter och cykelbanans bredd blir 2,5 meter, något generösare än kravet i Stadens cykelplan som är 4 meter för dubbelriktad gång- och cykelbana. Genomgående gång- och cykelbanor anläggs vid samtliga korsningar och in- och utfarter till bostadsområdet i söder. Övergångsställen och cykelpassager över Elsa Brändströms gata utformas som timglas och förses med väntytter och extra belysning för ökad trafiksäkerhet för gående. Belysningsarmaturer på den södra sidan byts till parkarmaturer för att matcha gatans nya funktion.

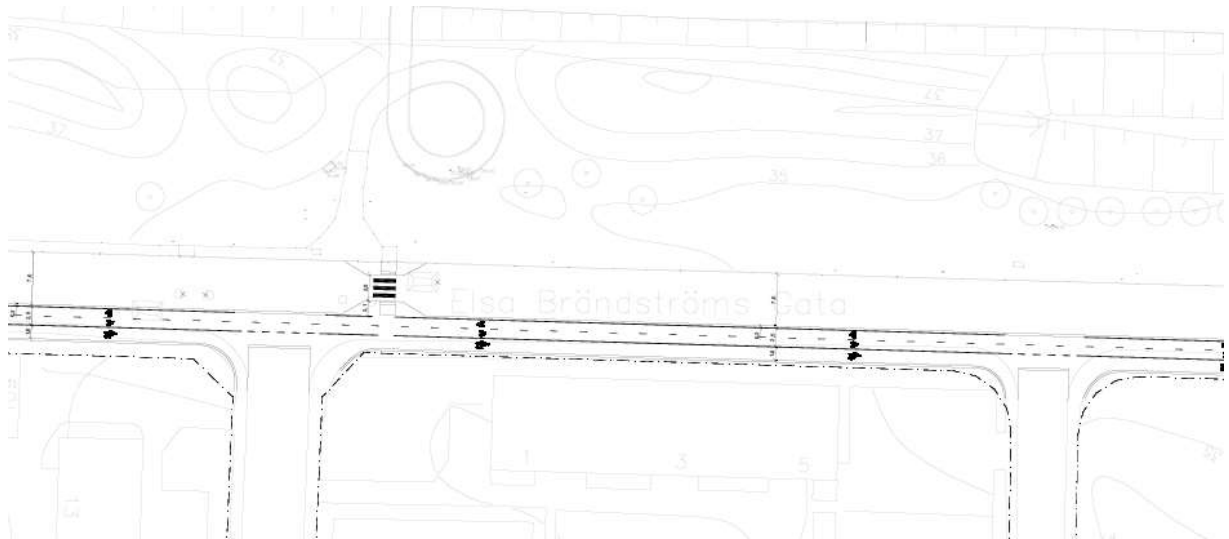
Längst i öster vid påfarten till E4/20 görs mindre förändringar i mittrefugen för att inrymma gång och cykelvägen utan att inskränka på kapaciteten för biltrafiken. In- och utfarten till bränslestationen förtydligas genom målning och att kantsten utförs i något högre läge. Figur 7-10 visar förslaget från anslutningen i öster vid Fruängslinjens bro till bränslestationen och Älvsjövägen i öster. I detaljprojekteringen kommer de två övergångsställena som utformas som timglas att även vara cykelpassager.



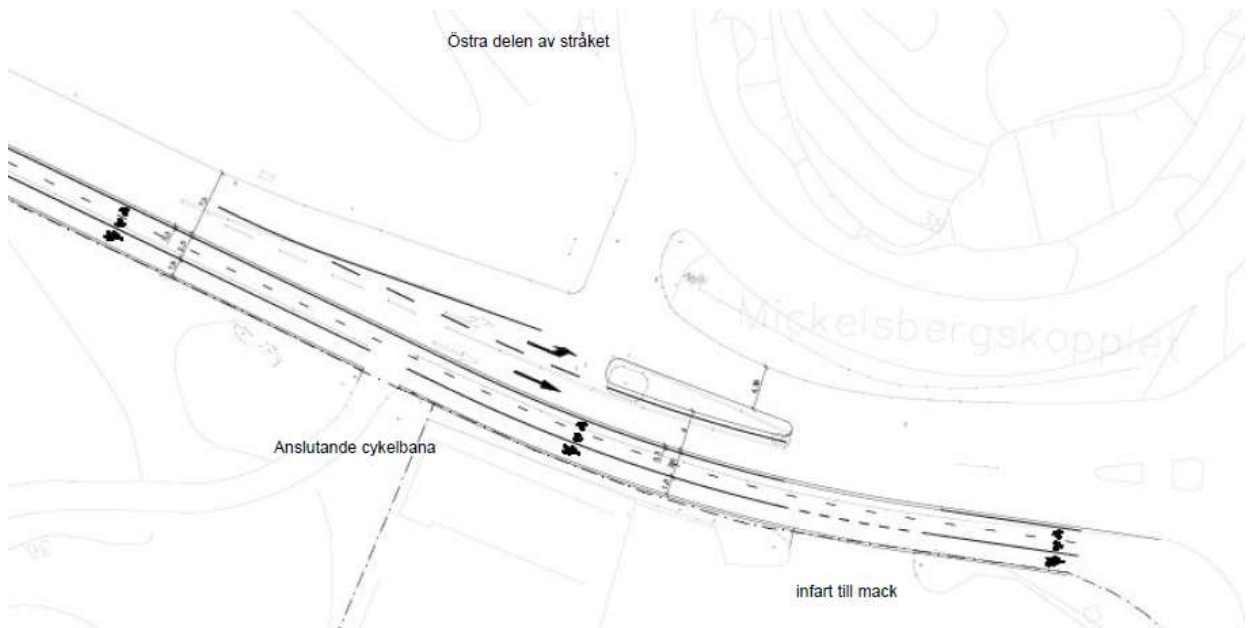
Figur 7. I väster, hastighetsanpassat övergångsställe och cykelpassage, övergångsställe utformat som timglas vid Kunskapsskolan.



Figur 8. Genomgående gång- och cykelväg vid infarter till parkeringsplatser och fastigheter.



Figur 9. Genomgående gång- och cykelväg vid infarter till parkeringsplatser och fastigheter.



Figur 10. Anslutning i öster och bränslestationen

Avvägningar och konsekvenser

Elsa Brändströms gata har en viktig funktion för lokal cykling och målpunkter på södra sidan så som skola och bostadsområde är viktiga anledningar till att cykelbana föreslås på södra sidan om gatan. Genom att lägga cykelstråket på södra sidan blir tillgängligheten större och flöden över Elsa Brändströms gata kan undvikas. Särskilt kan passagen i öster som skulle hamna nära påfartsramp till E4:an och drivmedelsstationen undvikas. De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, tillgängligheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är

positiva för alla, dock särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv. Detta eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Säkrare passager och bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och över Elsa Brändströms gata. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för projektets olika skeden. Efter inriktningsbeslut genomförs detaljprojektering under 2022. Kontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag till genomförandebeslut i kvartal 1 2023.

Upphandlingen förbereds inför genomförandebeslut för att publiceras kort därefter. Byggstart är planerad till sommaren 2023 och bedöms pågå till 2024.

Tidplan	2021				2022				2023				2024			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Program																
Kalkyl																
Inriktningsbeslut																
Detaljprojektering																
Kalkyl																
Genomförandebeslut																
Upphandling																
Entreprenad																

Tabell 1. Tidplan för Cykelbana Elsa Brändströms gata

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,5 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Kommande utgifter fram till genomförandebeslut avser vidare utredning, projektering av bygghandling och intern tid.

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 23 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg. Projektet är planerat att genomföras under perioden 2023-2024, men med merparten av entreprenaden under det första året.

Projektets utgifter för utrednings- och projekteringsarbete t.o.m. år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur. Projektets genomförandedel bedöms i dagsläget kunna inrymmas i den långsiktiga investeringsplanen, men kontoret kommer att pröva detta i den kommande verksamhetsplaneringen. Detta kan komma att påverka projektets tidsplan och när ett genomförande kan starta.

Kontoret avser att ansöka om bidrag från stadsmiljöavtal, alternativt från länsplan i och med att den nya cykelbanan bidrar till förbättrade möjligheter för cykel.

Projektet beräknas medföra vissa ökade driftkostnader då nya anläggningar och ytor som kräver drift tillkommer. Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,2 mnkr per år från och med år 2025. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Kontoret planerar att utföra borrprovtagningar på Elsa Brändströms gata för att utreda om det finns föroreningar i asfalt och bärlager. På så sätt kan osäkerheten kring eventuella föroreningar reduceras. Kontoret har tagit höjd för detta i kalkylen.

Slut