

HandläggareMagdalena Möne
08-508 26 247**Till**Trafiknämnden
2023-12-14

Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta till en investeringsutgift om 25 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
AvdelningschefKarin Tufvesson Hjelmfeldt
Enhetschef

Sammanfattning

Projektet omfattar upprustning och åtgärder för att ge nya funktioner till Lysviksgatan, en stor hårdgjord yta avsedd för trafik och parkering i Farsta. Projektet förväntas kosta 25 mnkr och byggstart planeras till 2024, slutförande till 2026.

Projektet syfte är att skapa förutsättningar för ekosystemtjänster i Farstas centrala delar, öka vistelsekvaliteterna, reducera klimatrisker som skyfall och övertemperaturer samt ge synergieffekter i samband med reinvestering.

Projektet omfattar nya trädplanteringar en ny vistelseyta/passage insprängt i den stora parkeringsytan samt infiltrationsmagasin för

skyfallsvatten och reningsbäddar för vägdagvatten. En avvägning har gjorts för att optimera både parkering, grönska och fördröjning av dagvatten.

Kontoret föreslår att trafikknämnden beslutar om genomförande av Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta till en investeringsutgift av 25 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I Stockholms stads budget för 2024 uppdras åt trafikknämnden att utveckla arbetet med klimatanpassning med fokus på skyfallsåtgärder och motverkande av värmeöar utifrån värmekarteringen med prioritet på platser med störst behov i samarbete med berörda nämnder och bolag.

Lysviksgatan i Farsta ingår i ett av flera tillrinningsområden som skulle påverka Farstaängen vid större regn (Fig 1). Från Farstaängen riskerar vatten ta sig vidare ut på Nynäsvägen. Recipienten för avrinningsområdet är Drevviken, öster om Nynäsvägen. Lysviksgatan är till huvuddel hårdgjord vilket kan medföra lokala värmeöar sommartid.

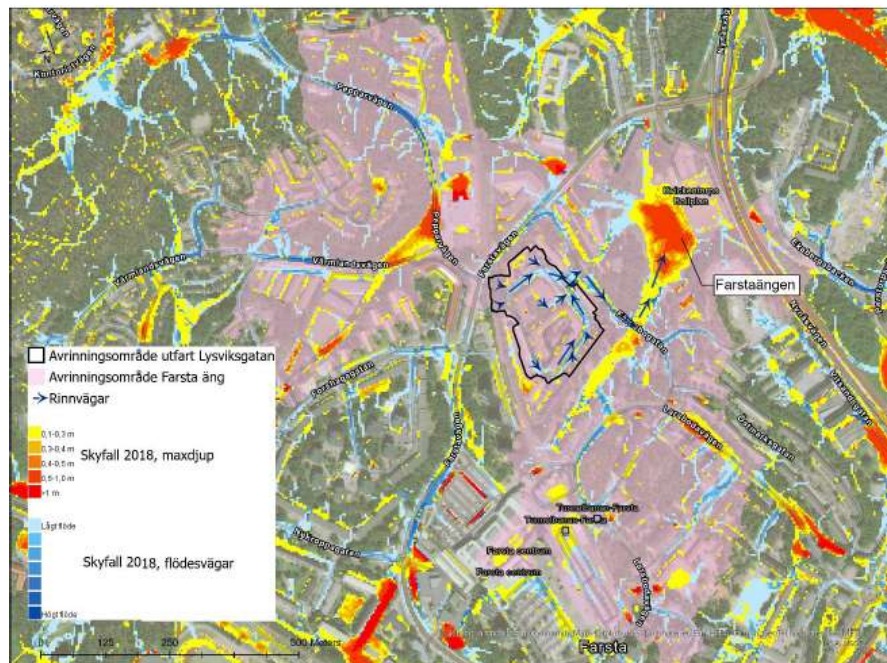


Fig. 1 Karta över berörda avrinningsområden. Avrinningsområde för Farstaängen (i legenden kallad Farsta äng) markerad som en rosa yta och avrinningsområdet för Lysviksgatan avgränsad med svart linje. Blå pilar visar flödesriktningen.

Åtgärder för att hindra vatten att nå riksintresset Nynäsvägen har utretts inom ramen för detaljplanerna för Vitsand Norra Telestaden 2021-02505. Underlagsmaterial från detaljplaneprojektet har kunnat användas som underlag för dagvattenutredningen för Lysviksgatan.

Flera områden i ytterstaden som utvecklats under samma period har liknande stadsplanering som Farsta centrum. I denna struktur ingår ofta parkeringsgator med mycket hårdgjord yta liknande Lysviksgatan. Många av dessa gator har gemensamt att de är återvändsgränder, har få träd eller träd i behov av växtbäddrenovering samt att ytskikt, murar, planteringar är i behov av lagning och omläggning.

Under 2020 fick trafikkontoret önskemål från den fastighetsägare som hyr ut lokaler i gatans centrumdel, Olof Lindgren, att se över möjligheten att samordna åtgärder i utemiljön på Lysviksgatan i samband med deras detaljplanearbete (Dnr 2020-09166). Det ledde till att trafikkontoret genomförde en första etapp på Lysviksgatan som möjliggjordes med klimatmedel (Klimatinvesteringsansökan Lysviksgatan. Slutrapport 21-12-22). Trottoaren breddades och sex stycken träd av arten mannaask, en blommande art av ask, planterades. Dagvattenbrunnar anlades och befintliga brunnar justerades så att dagvatten leds in till växtbädden. Samtidigt justerades detaljplanegränser för att underlätta drift och förutsättningarna för planteringar och uteserveringar på fastighetsmark.

Mål och syfte

Projektets mål är att tillskapa nya trädplanteringar, en ny vistelseyta/passage insprängd i den stora parkeringsytan. En avvägning har gjorts för att optimera både parkering, grönska och fördröjning av dagvatten.

Projektet har främst tre syften

- Skapa förutsättningar för ekosystemtjänster i Farstas centrala delar. Möjliga vinster bedöms vara: jämnare och svalare lokalklimat och interception (när vatten fångas av vegetation ovan jord), infiltration och fördröjning av dagvatten genom trädplantering. Möjligheten att stärka den biologiska mångfalden – spridningssambanden (arters infrastruktur för spridning) genom val av träd och lokalt genom val av växter i planteringar.
- Öka vistelsekvaliteterna på den stora öppna asfalterade ytan som Lysviksgatan utgör genom att plantera träd buskar och perenner,

bredda trottoarer och lägga till en passage för gående samt en sittplats.

- I enlighet med Stockholms handlingsplan för klimatanpassning ta fram en arbetsstruktur för att åtgärda skyfallsrelaterade risker med hårdgjorda ytor som kan appliceras på flera platser i staden i befintlig bebyggelse för att reducera stadens sårbarhet.

Befintlig situation

Lysviksgatan angör ett bostadsområde och ligger cirka 400 meter norr om Farsta centrum (Fig 2). Gatan angörs från Färnebogatan och bildar en ögla genom området. I nordöstra delen, vid infarten till området, bildar gatan tillsammans med en parkeringsplats en stor hårdgjord yta på allmän mark. Körbanor, parkeringsplatser och de flesta gångbanor är belagda med asfalt. Platsens bredd mellan fastighetsgränserna varierar mellan 26-30 meter och den är cirka 160 meter lång.

Öster om Lysviksgatan ligger grönområdet Fastaängen och i förlängningen riksintresset Nynäsvägen, med över 60 000 fordon per dag. Längs med Nynäsvägen går även det regionala pendlingsstråket för cykel.

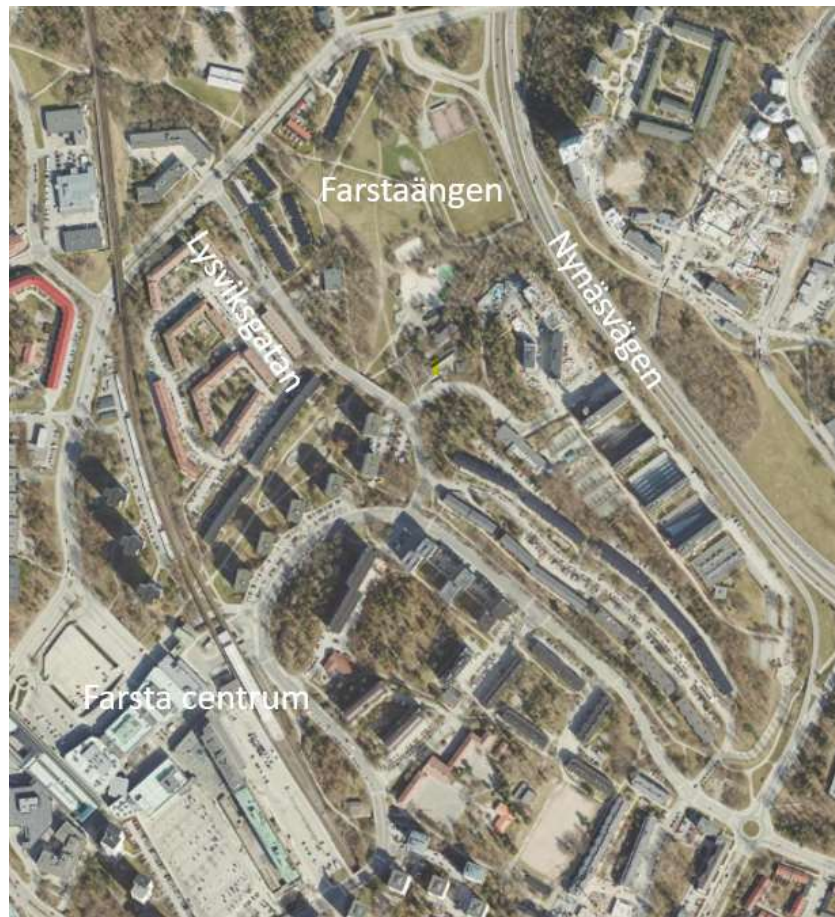


Fig. 2. Ortofoto över Farsta med Farsta centrum, Lysviksgatan, Farstaängen och Nynäsvägen markerade.

Parkeringsplatsen är främst anlagd längs med gatans mittrefug och norr om refugen parkeras bilar längsgående och snedställt mot refugens södra sida (se fig 3). Bilar parkeras också längsgående vid kantstenen mot alla fastigheter runt Lysviksgatan. Undantaget är den sydöstra fastigheten som har garageinfarter mot gatan.



Fig.3 Foto över Lysviksgatan från nordväst. Bilden tagen innan etapp 1 genomfördes. Träden i bild står på fastighetsmark. Ett av träden var dött när bilden togs och är redan borttaget.

I samband med framtagandet av systemhandling har en parkeringsutredning genomförts. Totalt finns det 80 stycken avgiftsfria parkeringsplatser inom projektområdet (vit streckad linje på fig. 4), varav tio stycken beläggs med parkeringsförbud under vinterhalvåret och fungerar då som snöupplag. Utredningen visar på att den avgiftsfria parkeringen på allmän mark främst används som infartsparkering på dagtid och som boendeparkering nattetid. Utredningen visar även att det under kvällstid var fler bilar registrerade på företag än under dagtid. Den avgiftsfria parkeringen inom projektområdet varierar från 7-dagarsparkering till 24-timmarsparkering, se fig 4. Beläggningen på den avgiftsfria parkeringen var vid parkeringsutredningen 80 procent.

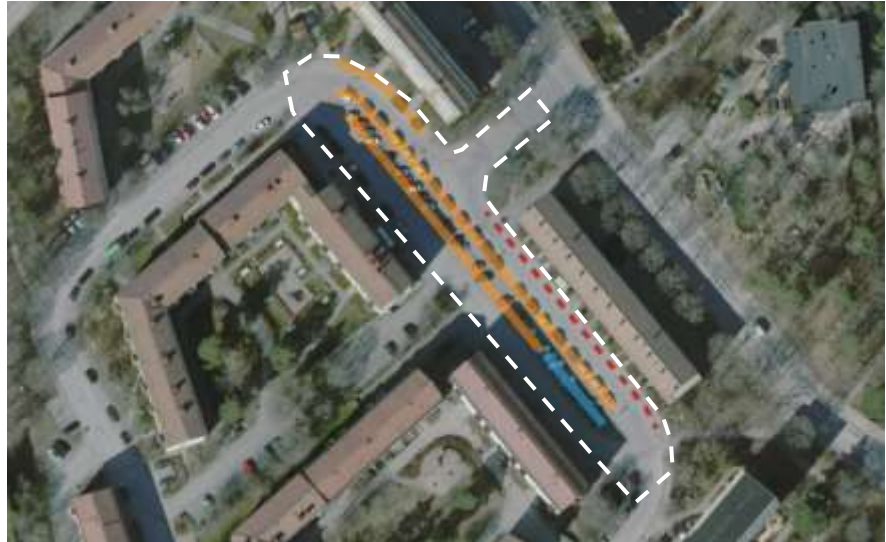


Fig 4. Bild över parkering som omfattades av parkeringsutredningen. Avgiftsfri parkering 7 dagar (blå markering), 24 h (orange parkering och parkeringsförbud 1/11-15/5 (röd markering)

Nästan alla fastigheter längs gatan har idag avgiftsbelagd parkering på kvartersmark, antingen i garage eller på markparkering. Trafikutredningen visar att majoriteten av dessa parkeringsplatser är fullbelagda. Utifrån information från förvaltare och bostadsrättsföreningar varierar parkeringstalet för boende mellan 0,3-0,9 parkeringsplatser per lägenhet. 54 stycken parkeringsplatser inom kvartersmark hyrs ut till externa verksamheter.

Längs resterande del av Lysviksgatan (se fig 4) finns fler avgiftsfria parkeringar på allmän mark, dessa har inte inkluderats i trafikutredningen men bedöms nyttjas i likhet med aktuellt projektområde.

Generellt i området bedöms det finnas parkering, både avgiftsbelagd och avgiftsfri. Området har även god kollektivtrafikförsörjning med bussar och tunnelbana i Farsta centrum.

Gestaltning och vistelsevärden

I dagsläget bedöms platsen i princip bara nyttjas för parkering för boende och besökare och saknar helt vistelsevärden. Lysviksgatan är ett "barn av sin tid". Gatan anlades när bilen var i fokus, vilket än idag speglar platsens funktion. Nytt fokus på hållbara transportsätt, vistelsevärden, hälsa och klimatfrågor ställer nya krav på stadsmiljön.

Ingen del av gatan inbjuder idag till att stanna till då sammanhängande och gena stråk saknas. Parkeringen utgör en

barriär mellan målpunkter om bedöms medföra att gatan upplevs som ogästvänlig för gående eller cyklister, då det inte finns några tydliga passager. I förlängningen medför det att framkomligheten och tillgängligheten för oskyddade trafikenter är låg. Gatan är idag dubbelriktad och har hastighetsbegränsning 30 km i timmen.

En varm sommardag bedöms gatan kunna bli en värmeö då det helt saknas gatuträd eller annan skugga. De träd som planterades i samband med att gatan anlades på 50-talet har utvecklats dåligt eller inte alls. Det finns en del träd på fastighetsmark som kan ses från gatan. Vid infarten finns bland annat stora välutvecklade oxlar. Förutom de träd som planerades 2020 i en första etapp som nämns ovan i bakgrunden, så finns inga träd på gatumark.



Fig. 5. Foto över Lysviksgatan nordvästra trottoar, torgdelen efter genomförd etapp 1.

Ytskikten är generellt slitna på gatan och behov finns av omläggning.

Belysning

Lysviksgatan är upplyst av relativt nyinvesterade höga belysningsmaster som står linjerat i mittrefugen. Masterna är åtta meter höga och har två armar med en armatur på vardera.



Fig. 6. Foto över Lysviksgatan från sydöst med belysningsmaster.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Trafikkontoret föreslår i huvudsak att den hårdgjorda ytan bryts upp till förmån för nya trädplanteringar, vistelseytor och dagvattenhantering.

- Lysviksgatans norra och södra del förbinds med två nya övergångsställen.
- Trottoaren i söderläge breddas upp så att den går att snöröja och städa året om.
- Mittrefugen får flera öppna planteringsytor med träd, buskar och perenner. Parkeringen struktureras om så att både grönyta och parkering kan optimeras. Förslaget innebär att 30 parkeringsplatser tas bort. Centralt anläggs också en vistelseyta med betongplattbeläggning, en större parksoffa och ytan kompletterande med belysning för gående.
- 18 nya träd planeras. De nya träden planeras i skelettjordar. Vatten från dagvattenbrunnar leds in till växtbäddarna delvis genom brunnar men även genom öppningar i kantstöd. Detta görs för att försörja träd med vatten och avlasta ytor nedströms avrinningsområdet genom fördröjning av vatten.



Fig. 7. Illustration av åtgärdsförslag för Lysviksgatan. För större plan med text se Bilaga 1.

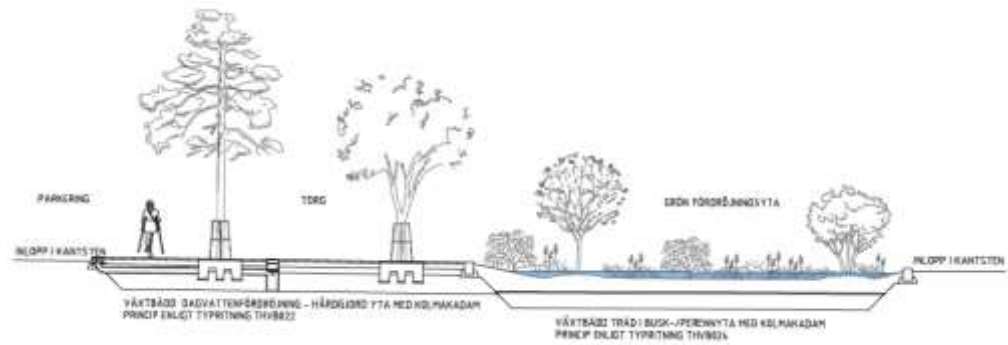


Fig. 8. Sektion med den centrala vistelseplatsen och passagen.



Fig. 9. Val av träd har gjorts med omsorg.

Dagvattenlösning

Dagvattenåtgärder som planeras kommer dimensioneras för att fördröja 20 millimeter våtvolum från anslutande hårdgjorda ytor på allmän platsmark. Större öppna ytor kan bidra till viss försörjning vid skyfall.



Fig 10. Illustration av växtbäddar. Gröna ytor är öppna växtbäddar med planteringar dit vattnet rinner genom öppningar i kantsten och de med blå skraffering är ytor med skelettjord som vattnet rinner in i växtbäddarna via brunnar.

Testbädd – skyfallshantering

Förutsättningar för att tillskapa ekosystemtjänster är goda på Lysviksgatan. Plantering av träd bedöms utöver att stärka den biologiska mångfalden ge vinster som bättre lokalklimat och interception (när vatten fångas av vegetation ovan jord), infiltration och fördröjning av dagvatten genom trädplantering.

Parkeringsområdets och gatans lutning och utformning möjliggör anläggning av ytor för både dagvattenrening och skyfallshantering. Platsen bedöms väl lämpad för att byggas med tekniska lösningar

som utreds inom stadens innovationsarbete inom klimatanpassning, där genomsläpplig stensättning och öppet bärlager ingår.

Platsen är även lämplig för organisatorisk innovation inom klimat- och miljöåtgärder mellan trafikkontoret och Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) rörande skyfall och dagvattenrening. Långtgående diskussioner har förts mellan trafikkontoret och SVOA om gränsdragningar för ansvar för hantering dagvatten och metodutveckling i gemensamt byggande, och denna plats har mycket goda förutsättningar för utveckling av denna metod och även för mätning och uppföljning av åtgärdens effektivitet. Ett exempel på vad som ska utredas är överlämning av ytor för rening till SVOA. En annan är effekten, livslängden och driftkostnad för genomsläppliga hårdgjorda ytor i parkeringar.

Avvägningar

Den viktigaste avvägning för projektet har varit att väga behovet av parkeringsytor mot behoven av grönska, attraktiva vistelseytor och dagvattenhantering i gatumiljön. Avvägningen har resulterat i färre antal parkeringar i ett område med bra kollektivtrafik, där det finns alternativ till parkering gratis på gatumark, genom platser mot avgift på fastighetsmark.

Konsekvenser

Framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Projektet bedöms ge ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående med nya övergångsställen genom parkeringsytan.

En känsla av en mer omhändertagen miljö, överblickbarhet och mänsklig skala bidrar till trygghetskänslan för gående.

De nya övergångställena, belysning för gående, utbytta slitna ojämna material med större variation tillsammans med grönska gör att fler grupper av människor känner sig trygga i miljön.

Förslaget leder dock till att det kan bli svårare för boende att hitta parkering. Förslaget leder dock till att det kan bli svårare för boende att hitta parkering. Fördelarna med mikroparken får anses överstiga nackdelarna med ett minskat antal parkeringsplatser. Det centrala läget nära en av stadens viktigaste omstigningsplatser för buss och tunnelbana och närhet till det regionala pendelstråket för cykel erbjuder alternativ.

Grönfrågor och lokalklimat

Projektet förväntas ge positiva konsekvenser för lokalklimat, dagvattenhantering och även i viss mån stärka den biologiska mångfalden. Genom att träd, buskar och perenner planteras gynnas den biologiska mångfalden. De växter som planteras gynnas också av vattentillförseln från de hårdgjorda ytorna. När de 18 nya träden växer till sig kommer lokalklimatet på gatan bli jämnare och svalare genom den skuggning träden ger. Även minskad mängd hårdgjorda ytor förväntas påverka temperaturen på gatan.

Dagvatten och skyfall

Dagvattenåtgärder som planeras kommer dimensioneras för att fördröja 20 millimeter våtvolum från anslutande hårdgjorda ytor på allmän platsmark. Större öppna ytor kan bidra till viss försörjning vid skyfall.

Verksamma på platsen (boende och näringsidkare)

Runt Lysviksgatan ligger huvudsakligen bostadsfastigheter. Många har huvudentréerna ut mot gatan. En del av gatan är i detaljplan utpekad som torgyta. I bottenplan på närmaste fastighet ska enligt detaljplan finnas lokaler för service. Ett av önskemålen som framkommit i samarbete med fastighetsägare var ett attraktivare och grönnare gaturum som gynnar både boende och näringsidkare genom att fler vill vistas på platsen.

Generellt i området bedöms det finnas många parkeringsplatser, både avgiftsfria och avgiftsbelagda. Att ta bort 30 stycken avgiftsfria parkeringar kan medföra att det blir svårare för boende och näringsidkare att hitta en parkering inom aktuellt projektområde.

Det förekommer parkeringsförbud på Lysviksgatan på servicedagar under vinterhalvåret. Det innebär att boende har en vana att leta parkering längre in på Lysviksgatan eller längs andra gator i centrala Farsta. En del av parkeringsplatserna på fastighetsmark är även uthyrda externt, vilket kan indikera att det finnas en högre benägenhet att parkera gratis på gatemark än att betala för parkering på fastighetsmark.

Utifrån tillgänglighet till fastigheterna bedöms boende eller näringsidkare inte påverkas negativt av att parkeringsplatserna försvinner, då leveranser och angöring sker längs kantsten eller på kvartersmark och parkering för rörelsehindrade kvarstår.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Aktivitet	2023	2024	2025	2026
Genomförandebeslut (TN och ev. KF)	x			
Projektering	x	x		
Upphandling	x	x		
Entreprenad		x	x	x

- Projektering, upphandling, ansökningar 2023
- Genomförande 2024 -2026
- Invigning 2026

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Lysviksgatan är en lokalgata och det är främst de som bor och verkar på platsen som rör sig längs gatan. För att möjliggöra bättre framkomlighet under byggtiden, föreslås initialt att gång-, cykel- och fordonstrafik leds om tillfälligt på befintliga vägar och trottoarer längs gatan. Detta medför att genomförandet utförs i etapper.

Under detaljprojekteringen kommer genomförbarheten att studeras vidare genom att en mer detaljerad skedesplan tas fram.

Avstämning inför genomförandeskedet kommer att ske med bland annat Olof Lindgren och SVOA.

Intressenthantering och kommunikation

För kommunikation i projektet kommer det efter genomförandebeslut att upprättas en kommunikationsplan med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta beräknas till 25 mnkr brutto, vilken är baserad på en kalkyl upprättad i augusti 2023. Kontoret bedömer att projektet kan inrymmas inom nämndens långsiktiga plan.

Hittills har 2,3 mkr bokförts i projektet för framtagande av systemhandling, utredning och projektering. Projektets ekonomi beskrivs översiktligt i nedanstående tabell.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2,1	1,7	3,8
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,2	6,4	6,7
Entreprenad		12,6	12,6
Index		1,9	1,9
Summa utgifter	2,3	22,6	25,0
Netto	2,3	22,6	25,0

Projektet kommer ansöka om klimatmedel. En ansökan har även gjorts till Trafikverket för stöd om statlig medfinansiering. Möjlighet att söka LÅP-medel ska också utredas då avrinningsområdet har Drevviken som recipient (mottagare) för regnvatten.

Driftkostnader

Projektet bedöms inte medföra några nämnvärda kostnadsökningar för drift och underhåll. Breddning av trottoar och minskad yta asfalt ger lägre kostnader för sopning och snöröjning. Nya träd planteras vilket medför ökade kostnader för skötsel för trafikkontoret. I och med att grönytor tillkommer kommer även Farsta stadsdelsnämnd har ökade kostnader för skötsel. För tillkommande driftkostnader av gröna ytor utgår ersättning till stadsdelen i stadens budget i enlighet med stadens fördelningsnyckel.

Projektet medför även ökade kostnader för drift och underhåll av de ytskikt som används för att öka ytans kapacitet till infiltration.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,9 mnkr från och med år 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

En risk som identifierats är för höga entreprenadkostnader och försenade leveranser till följd av rådande världs- och marknadsläge. Projektet hanterar detta genom göra stora riskpåslag i kalkylen och

genom att i byggskedet tidigt säkra leveranser av material och utrustning som behövs i projektet.

En annan risk är att ingen geoteknisk undersökning har genomförts. Det kan påverka genomförandet genom minskade ledningsdragningar, ökade kostnader för dardning (skonsam sprängning) av berg för att få till tillräckliga volymer för planteringsytorna. För att hantera risken har projektet lagt på riskpåslag i kalkylen.

Inga miljöprover har heller tagits, vilket kan ge ökade kostnader vid tippning av förorenade massor. Projektet har tagit höjd för risken i kalkylen.

Tidplanen för genomförande av detaljplanen för Ledarö 3 kan komma att påverka projektet. Samordning med kontinuerlig avstämning med byggherre för Ledarö 3 och genomtänkt produktionsplanering minskar risken.

Samordning med SVOA om rening av dagvatten i växtbäddar kan resultera i kompletterande projektering. Resultatet av samarbetet kan leda både till fördyrande åtgärder och till optimeringar och förenklingar av projektet. Det i sin tur kan minska kostnader och förkorta byggtider. Projektet har tagit höjd för risken i kalkylen.

Slut

Bilagor

1. Klimatåtgärder Lysviksgatan, Farsta. Genomförandebeslut.
Bilaga 1