

Handläggare
Jacob Johansson
08-508 261 71**Till**
Trafiknämnden
2015-09-24

Ny cirkulationsplats samt gång- och cykelåtgärder på Skärholmsvägen i Skärholmen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av ny cirkulationsplats samt gång- och cykelåtgärder på Skärholmsvägen till en uppskattad investeringsutgift om 32 mnkr. I projektkalkylen ingår en inkomst från Trafikverket om 12 mnkr.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Lars Jolérus
Avdelningschef

Anne Kemmler
Enhetschef

Sammanfattning

Skärholmsvägen ingår i Botkyrkastråket och pekas ut som ett pendlingsstråk med prioritet 1 i Stockholms Cykelplan. Den är även en viktig länk i det regionala cykelvägnätet, då den kopplar ihop Stockholms och Huddinges cykelvägnät över kommungränsen. Kontoret föreslår dubbelriktade gång- och cykelbanor på norra sidan av Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Lammholmsbacken.

Trafikkontoret
Anläggning

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 71
Växel 08-508 272 00
jacob.johansson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Kontoret har tidigare åtagit sig att bygga en ny cirkulationsplats på Skärholmsvägen, vilken ska ansluta till E4/E20s nya trafikplats Lindvreten Norra samt gång- och cykelbana på Skärholmsvägens södra sida mellan Lindholmsbacken och ny cirkulationsplats.

Sammantaget blir utbyggnaden i enlighet med det alternativ som den anlitade konsulten Grontmij förordade i en förstudie.

Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden fattade (2014-02-06) inriktningsbeslut för gång- och cykelåtgärder på Skärholmsvägen mellan Ekholmsvägen och Lammholmsbacken till en utgift av 20 mnkr.

Trafiknämnden godkände (2014-08-28) ett tilläggsavtal till Förbifart Stockholms genomförandeavtal där staden åtar sig att bygga och projektera en ny cirkulationsplats på Skärholmsvägen samt gång- och cykelbana på Skärholmsvägens södra sida mellan Lindholmsbacken och den nya cirkulationsplatsen. Staden erhåller för detta 12 mnkr från Trafikverkets Projekt Förbifart Stockholm.

Idag finns ca 1 m breda målade cykelfält i vägreken på ömse sidor om Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Lammholmsbacken. Gångbana saknas helt.

Vid den nya cirkulationsplatsen är en ny Statoilmack under uppförande, öppning hösten 2015. Strax väster om Lindholmsbacken bygger Trafikverket en ny gång- och cykelbro över E4/E20 som binder ihop Skärholmsvägen och Heron City.

Kontoret har under året färdigställt en dubbelriktad gång- och cykelbana på Skärholmsvägens norra sida mellan Ekholmsvägen och Lindholmsbacken. Denna byggdes tidigare för att bli klar till öppnandet av den nya gång- och cykelbron.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts i samarbete med trafikförvaltningen, Skärholmens stadsdelsförvaltning och exploateringskontoret. Diskussioner om ansvar och kostnader har förts med Trafikverkets projekt Förbifart Stockholm.

Trafikkontorets förslag

Dubbelriktad gång- och cykelbana anläggs på befintligt vägområde på vardera sidan om Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och cirkulationsplatsen. Cirkulationsplats anläggs på Skärholmsvägen mellan Lindholmsbacken och Lammholmsbacken i höjd med den nya Statoilmacken. Vid den nya cirkulationsplatsen anläggs ett övergångsställe så att gående och cyklister kan nå bensinstationen och gång- och cykelbron över E4/E20.

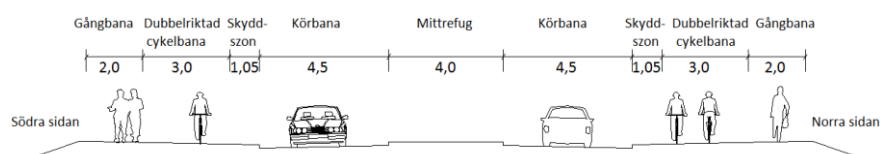
Väster om cirkulationsplatsen anläggs en dubbelriktad gång- och cykelbana på befintligt vägområde på norra sidan av Skärholmsvägen. Denna ska ansluta till befintlig gång- och cykelbana vid kommungränsen till Huddinge. Trafikkontoret har även utrett möjligheten att anlägga en gång- och cykelbana på södra sidan om Skärholmsvägen, väster om cirkulationsplatsen. Kontoret har dock kommit fram till att detta inte är en önskvärd åtgärd då målpunkterna är för få på den södra sidan och anslutning till Huddinge kommuns cykelnät sker på den norra sidan.



Figur 1. Röda streck visar gång- och cykelbana.

De föreslagna gång- och cykelbanorna får en bredd på 5 m, uppdelad med målad linje mellan gående och cyklister (3 m cykelbana, 2 m gångbana) enligt riktlinjerna i stadens cykelplan, vilket ger en god framkomlighet. Skydds-zonen mot biltrafik och placering av vägmärken blir 1,05 m.

Körbanorna blir 4,5 m breda för att säkerställa att en personbil kan ta sig förbi en personbil som blivit stående i körfältet. Denna bredd behövs även för att minska risk för spårbildning och snöupplag. Mittrefugen behålls med befintlig belysning. Gång- och cykelbanan blir upphöjd med avskiljande kantsten mellan körbana och säkerhetszon.



Sektion 1, Sträckan mellan cirkulationsplatsen och Lindholmsbacken.

Strax väster om den nya cirkulationsplatsen finns en gång- och cykeltunnel under Skärholmsvägen. Tunneln är uppförd på 60-talet och i behov av renovering i form av ett tätskiktsbyte. Renoveringen var planerad att genomföras inom 5 år, men kontoret ser stora samordningsvinster med att göra tätskiktsbytet i det nu aktuella projektet.

Analys och konsekvenser

Gång- och cykelbanor på Skärholmsvägen bidrar till högre framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik. Lösningen möjliggör en ökad cykeltrafik, både lokalt och regionalt. En ny gång- och cykelförbindelse skapas utmed Skärholmsvägen i anslutning till den nya gång- och cykelbron över till Heron City. Den nya bensinmacken får också en säker gång- och cykelförbindelse.

Utrymme för snöupplag ordnas mellan körbana och gång- och cykelbana. Idag läggs snön upp i de målade cykelbanorna, vilket innebär att det är otryggt och knappt möjligt att cykla vintertid. Sammanfattningsvis blir det en standardförbättring.

När dagens två körfält (i vardera riktning) för biltrafik reduceras till ett körfält, innebär det ett ökat slitage på det kvarvarande körfältet. Den relativt breda körfältsbredden (4,5 m) bidrar dock till att begränsa slitageökningen. Den medger också att en personbil kan ta sig förbi en stillastående personbil. Stora fordon kan emellertid behöva köra upp med ett däck i mittremsan (som har fasade kantstenar).

Om trafikmängderna på sikt skulle bli betydligt större än vad trafikprognoserna visar, finns det möjlighet att rymma fyra körfält för biltrafik genom att ta bort den breda mittrefugen.

Tidplan

Detaljprojektering sker under hösten 2015. Upphandling av arbetena planeras kring årsskiftet 2015/2016. Genomförandet startar under våren 2016 och beräknas pågå fram till sommaren 2017. Enligt tilläggsavtal till genomförandeavtalet för Förbifart Stockholm ska den nya cirkulationsplatsen samt gång- och cykelbanan (mellan gång- och cykelbron och cirkulationsplatsen) vara färdigställda senast februari 2018. Sammanfattningsvis finns således en viss marginal i projektets tidplan.

Ekonomi

Det inriktningsbeslut som togs i tidigt skede avseende det nu aktuella projektet, innebar en investering på ca 20 mnkr för projektet som helhet. Efter detta inriktningsbeslut har projektets innehåll och omfattning ändrats till viss del. En ny cirkulationsplats har tillkommit. Utgiften för cirkulationsplatsen uppskattas till 10 mnkr inklusive utredning och projektering och bekostas av Trafikverket som en del i projekt Förbifart Stockholm. Trafikverket bekostar även 2 mnkr av gång- och cykelbanan på Skärholmsvägens södra sida mellan Lindholmsbacken och cirkulationsplatsen. Nämnada sträckas utgift beräknas till totalt 3 mnkr.

I inriktningsbeslutet ingick även att anlägga gång- och cykelbana på västra sidan av Skärholmsvägen, norr om Lindholmsbacken, fram till gång- och cykeltunneln under E4/E20 vid Kungens Kurva. Denna gång- och cykelbana har, efter inriktningsbeslutet, genomförts av kontoret, som en del av de åtgärder som kontoret åtog sig att göra åt projekt Förbifart Stockholm, och ingår därför inte i det nu aktuella projektet.

Under byggnationen av gång- och cykelbanan har kraftigt förorenad asfalt upptäckts. Det är viktigt att de här massorna tas om hand på rätt sätt. I budgeten för trafikkontorets projekt finns utrymme för ytterligare hantering av förorenad asfalt.

I inriktningsbeslutet nämndes att en tätskiktsrenovering kunde bli nödvändig i cykeltunneln under Skärholmsvägen, men medel avsattes inte för detta. Med anledning av de bedömda samordningsvinsterna har arbetet nu tagits med i projektet till en beräknad utgift på 2 mnkr.

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell:

Utgifter (mnkr)	
Utredning och projektering	2,7
Byggledning	0,8
Intern tidrapportering	0,8
Gång- och cykelbana	10,7
Cirkulationsplats	9,0
Tätskiktsrenovering	2,0
Oförutsett	6,0
Summa	32,0
Inkomster (mnkr)	
Trafikverket	12,0
Summa	12,0
Nettoutgift (mnkr)	20,0

Kostnader för drift- och underhåll beräknas öka något till följd av att bilväg delvis ersätts av cykel- och gångbana, som generellt har en högre driftkostnad per kvadratmeter. Den nya cirkulationsplatsen och tillkommande cykelbanor kommer också ge något ökade drift- och underhållskostnader bl.a. för ny belysning och eventuellt även för utsmyckning/planteringar på cirkulationsplatsen.

Tätskiktsrenoveringen av bron bör innebära lägre drift- och underhållskostnader kommande år eftersom risken för akut underhåll/reparationer sannolikt minskar.

Projektet kommer, från och med att det aktiveras i slutet på 2017, belasta det året med kapitalkostnader på ca 0,6 mnkr och sedan med ca 1,6 mnkr årligen. Kostnaderna har beräknats med 20 års genomsnittlig avskrivningstid och en intern ränta om 1,75 procent. Kapitalkostnaden, som minskar successivt med gjorda avskrivningar, får beaktas i nämndens budget från och med 2017.

Slut