

**Handläggare**  
Pernilla Johnni  
08-508 276 50**Till**  
Trafiknämnden  
2015-04-13

## **Cykelåtgärder på Ormkärrsvägen i Hagsätra. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner genomförande av cykelåtgärder på Ormkärrsvägen omfattande en investering om 8,0 mnkr

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefLars Jolérus  
AvdelningschefAnne Kemmler  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Ormkärrsvägen är utpekad som ett prioriterat gång- och cykelstråk i och med sin koppling till Huddinge kommun och har också pekats ut som prioriterad i Trafikverkets, Landstingets och Länsstyrelsens cykelplan för länet. Målet med projektet är att förbättra möjligheten att cykla och gå längs Ormkärrsvägen genom en breddning av gång- och cykelbanan och en förbättring av linjeföringen på delar av sträckan. De oskyddade trafikanterna får en bättre framkomlighet, dels på grund av breddningen och dels genom komplettering av belysning, ombyggnad av busshållplats och övergångsställen, byggande av genomgående gångbana samt åtgärder som medför bättre sikt. De platser där konflikter mellan bilar och oskyddade trafikanter riskerar att uppstå görs säkrare genom borttagande av olovlig parkering samt förändrad linjeföring och hastighetssäkrad gångpassage över Ormkärrsvägen.

## Bakgrund

I stadens cykelplan utpekas Ormkärsvägen i Hagsätra ha högsta prioritet för åtgärder, både på sträcka och i ett antal korsningspunkter. Prioritet ett innebär här att åtgärder görs på en sträcka som redan har ett stort antal cyklister och där en breddning behövs. Stråket ansluter till två sträckor som är av prioritet två, länken vidare söder ut parallellt med Huddingevägen och sträckan öster genom parkstråket mellan Älvsjöbadet och Gamla Huddingevägen. Prioritet två innebär breddning/nyanläggning av cykelbana på platser där potentialen för fler cyklister inte är lika stor som på sträckor med högsta prioritet.

Pendlingsstråket anses även vara av stor vikt ur ett regionalt cykelperspektiv då det i sin förlängning ansluter till Huddinge kommun. Denna bedömning styrks av att stråket är med i Trafikverkets, Landstingets och Länsstyrelsens Cykelplan för Stockholms län<sup>1</sup>.



Figur 1. Projektets sträckning

Ormkärsvägen går genom Hagsätra industriområde med en skyltad hastighet på 50 km/h och ett flöde på cirka 3 000 fordon per dygn. Ormkärsvägen trafikeras av buss 143 (Älvsjö station - Högdalen) som går i kvarts- respektive halvtimmestrafik.

<sup>1</sup> SATSA II Trafikverket, Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) samt Länsstyrelsen i Stockholms län [http://www.trafikverket.se/PageFiles/68339/regional\\_cykelplan\\_stockholms\\_lan\\_2014.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/68339/regional_cykelplan_stockholms_lan_2014.pdf)

### Vändplats vid Götlundagatan

Gång- och cykelstråket från Huddinge ansluter till Götlundagatans vändplats. I anslutning till vändplatsen finns ett antal verksamheter som genererar biltrafik. Bilar står parkerade på egenuppmålade p-rutor vilket utgör en fara då bilarna backar ut över gång- och cykelbanan. Linjesträckningen är knixig och sikten undermålig; bredden på gång- och cykelbanan är knappt 3,0 meter.



*Bild 1 Olovlig parkering vid Götlundagatans vändplats*

### Parkstråket

Gång- och cykelbanan löper vidare genom ett belyst parkområde – en sträcka på drygt 60 meter som omges av uppvuxna lönnar. Bredden på gång- och cykelvägen varierar mellan 3,0 - 3,5 meter.



*Bild 2 Parkstråket sett från Ormkärsvägen ner mot Götlundagatans vändplats*

### Passage över Ormkärsvägen

Det finns möjlighet att passera Ormkärsvägen via övergångsställe och cykelöverfart. Korsningspunkten är varken ombyggd enligt stadens typritning eller hastighetssäkrad.

### Ormkärsvägen mellan parkstråket och Lillhagsvägen

Cyklning är möjlig på ömse sidor om Ormkärsvägen utmed icke separerade gång- och cykelbanor fram till Götlundagatan. Bredden på såväl östra sidan som fortsätter fram till Älvsjöbadet som på västra sidan som upphör vid Götlundagatan uppgår till cirka 3,5 meter.

På östra sidan ansluter två lokalgator; Skyllbergsgatan där gång- och cykelbanan leds över via övergångsställe och cykelöverfart samt Lillhagsvägen som har stopplikt mot Ormkärsvägens trafikanter.

### Entré Älvsjöbadet

Där stråket passerar Älvsjöbadets entré i öst är sikten, linjesträckningen och höjdförhållanden av sämre standard. Punkten är konfliktfylld och då särskilt sommartid när badet är öppet och många människor rör sig i området under större delen av dygnet.



*Bild 3. Begränsad sikt där stråket fortsätter upp mot Älvsjöbadets entré, till höger i bild.*

Ett inriktningsbeslut om cykelåtgärder fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07. Stråket ingick då i projektet Gamla Huddingevägen, men har sedan dess brutits ut till ett separat projekt. Detta för att projekten var olika till sin karaktär och med fördel kunde delas upp i två separata projekt. Den mellanliggande delen av sträckan, mellan Älvsjöbadet och Turingeparken har en lägre prioritetklassning och åtgärder på sträckan kräver mer djupgående studier för att ge ett fullgott slutresultat.

### Förslag till åtgärder

Kontoret föreslår följande åtgärder längs Ormkärsvägen.

#### Vändplats vid Götlundagatan

Den olovliga parkeringen tas bort och cykelbanan förses med röd kallplast. Fastighetsägaren på Götlundagatan 36 hänvisas till befintlig parkering på kvarteretsmark på motsatt sida huset. Utfarten till verksamheten på motsatta sidan – Götlundagatan 19 tydliggörs på samma sätt och träd samt marktäckare planeras för att ännu tydligare styra transporterna till rätt plats. Genom att vändplanens

radie minskas kan gång- och cykelbanan breddas till 5 meter och ges en ny, bättre sträckning för att förbättra sikten för såväl cyklister som för gående.

#### Parkstråket

Parkstråket breddas till 5 meter och justeras i sidled så att de befintliga träden i parkområdet i så stor utsträckning som möjligt inte ska påverkas. Sträckningen görs också mer gen. Två till tre träd behöver dock tas bort men kommer att återplanteras inom projektområdet. (Det är inte möjligt att återplantera i anslutning till befintlig plats pga ledningsstråk.) Belysningen kompletteras och justeras i läge för att ge en bra belysning av sträckan.

#### Passage över Ormkärsvägen

Passagen över Ormkärsvägen hastighetssäkras genom att gång- och cykelpassagen höjs upp med ramper och byggs om enligt stadens typritning för att bli tillgänglig och användbar för alla trafikantgrupper. Dessutom förstärks belysningen vid passagen för att öka trafiksäkerheten ytterligare.

#### Ormkärsvägen mellan parkstråket och Skyllbergsvägen

På sträckan breddas gång- och cykelbanan till 5 meter, övergångstället tvärs Ormkärsvägen vid Götlundagatan/Skyllbergsgatan byggs om och belysningen kompletteras. Passagen över Skyllbergsvägen görs genomgående vilket ger en hastighetsdämpande effekt för bilar samt ger oskyddade trafikanter prioritet.

#### Ormkärsvägen mellan Skyllbergsgatan och Lillhagsvägen

På en sträcka av ca 50 meter efter Skyllbergsgatan medger inte krav på vägbredd samt befintliga garagebyggnader att måtten kan ändras så sträckan breddas till 4,5 meter. Resterande del görs 5 meter bred.

#### Entré Älvsjöbadet

För de planerade åtgärder som föreslås vid Älvsjöbadets entré har kontoret fört diskussioner med fastighetskontoret som förvaltar Älvsjöbadets mark och med idrottsförvaltningen som driver badet.

Förslaget innebär att gång- och cykelbanan dras om och leds över badets nordvästra hörn. Idag utgörs denna del av ett svårskött område med sly och två förvuxna popplar. Med den nya sträckningen blir sikten för såväl gående och cyklister som för besökare och leveranser till badet betydligt förbättrad. Gång- och cykelbanan kan därmed breddas och få bättre höjdförhållanden. Förslaget innebär även att gående lättare kan ta sig mellan

busshållplatserna, lastplatsen och övergångsstället till badet på ett tillgängligt och användbart sätt. Tillsammans med fastighetskontoret och idrottsförvaltningen har även en ny entré till badet föreslagits i anslutning till busshållplatsen på östra sidan.

Kontoret kommer att teckna en överenskommelse med fastighetskontoret och idrottsförvaltningen gällande ianspråktagandet av Älvsjöbadets mark. Överenskommelsen innebär att all investering och drift som föranleds av anläggandet av den nya gång- och cykelbanan på badets mark bekostas av projektet. De träd som berörs kommer att ersättas på annan plats inom badets område i överenskommelse med idrottsförvaltningen. Stängslet mot badet ersätts med likvärdigt då det får en ny placering på grund av gång- och cykelbanans breddning. I anslutning till badets entré; i en vildvuxen gräsyta står idag en kombinerad skulptur och sittmöbel i form av en drake. Denna flyttas till en ny plats innanför badets entré där det är tänkt att den kommer till användning på ett bättre sätt.



*Bild 4 Den kombinerade draken/sittbänken i gräsytan invid entrén till Älvsjöbadet*

Busshållplatsen i anslutning till badet byggs om enligt stadens typritning. Gång- och cykelbanan dras bakom hållplatsen och separering sker med hjälp av ett räcke. En ny entré till badet i form av en öppning i stängslet föreslås. Denna entré gör att det blir lättare att ta sig från busshållplatsen och övergångsstället in på badet. Tillgängligheten vid övergångsstället förbättras dels genom att passagen byggs om men också genom att en ny gångväg skapas som möjliggör en trappfri förbindelse från övergångsstället till gång- och cykelvägen. Den befintliga trappan rivs och en ny byggs med såväl handledare och ordentliga vilplan före och efter själva trappan. Den befintliga lastplatsen kan på så sätt också utnyttjas bättre som av- och påstigningsplats för besökare till badet. För att

tydliggöra för cyklisterna att gående passerar över cykelbanan föreslås så kallade rumblestrips (tvärgående målade linjer) vid 2 passagepunkter.

### Belysning

Belysningen längs hela gång- och cykelbanan kompletteras och justeras i läge och armaturer byts ut där det behövs. Där så är möjligt placeras den nya stolpen i de gamla fundamenten.

### Analys och konsekvenser

#### Trafiksäkerhet

I projektet separeras gående och cyklister och ges bredare utrymme. De anslutande tvärgatorna utformas som genomgående gångbanor och korsningspunkten med Ormkärsvägen hastighetssäkras. Vid Götlundagatans vändplats tas den olovliga parkeringen bort vilket eliminerar konflikten mellan oskyddade trafikanter och backande bilar. Där det fortfarande finns risk för konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon höjs uppmärksamheten med hjälp av markeringar med röd kallplast. Till följd av den nya sträckningen vid Älvsjöbadet kommer platsen bli tydligare för alla trafikantgrupper. Den förbättrade belysningen innebär också att trafiksäkerheten förbättras.

#### Träd och växtlighet

Totalt kommer fyra-fem träd att behöva tas ner för att åstadkomma en bättre bredd på gång- och cykelbanan; två inne på Älvsjöbadets område och två-tre längs parkstråket. Dessa kommer att ersättas med nya träd i närheten av deras gamla plats. Dessutom tillkommer nya grönytor vid Götlundagatans vändplats och Älvsjöbadets entré. En bedömning har gjorts att övriga befintliga träd i projektet idag har goda växtförutsättningar och att inga ytterligare åtgärder krävs.

#### Framkomlighet

De oskyddade trafikanterna får en bättre framkomlighet medan den förblir oförändrad för vägtrafiken. Den hastighetsdämpande åtgärden är anpassad för buss i linjetrafik och påverkar framkomligheten marginellt.

#### Parkering och angöring

Parkering är inte tillåten utmed Ormkärsvägen och projektet påverkar därför inte parkeringsmöjligheterna. I anslutning till Götlundagatans vändplan tas de fyra olovliga platserna bort och bilarna hänvisas till den parkeringsyta som finns på fastighetsmark. Den minskade radien vid Götlundagatans vändplan ökar



trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter utan att i någon större omfattning försämra för biltrafiken.

Lastplatsen vid Älvsjöbadets entré ges bättre tillgänglighet och förutsättningar för nyttjande.

### Barnkonsekvenser

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna medför att barn i trafiken tar sig fram tryggare. Vid Älvsjöbadet har en rad åtgärder föreslagits som gör det lättare att uppmärksamma barnen och att det blir tydligare hur man rör sig mot entréerna. En bättre belysning gagnar även barns möjlighet att röra sig i området.

### Tillgänglighet

Projektets åtgärder ökar tillgängligheten då övergångsställen och busshållplatsen byggs enligt stadens typritningar. På sträckan utmed Ormkärsvägen förses gångbanan med uppmärksamhetshöjande plattor vid de anslutande gatorna. Vid Älvsjöbadet blir det möjligt att ta sig tillgängligt från såväl busshållplats, lastplats och övergångsställe till entréerna. Den förbättrade belysningen innebär även den ökade tillgänglighet.

### Cykelplan

Förslaget uppfyller cykelplanens riktlinjer om 5 meters bredd på gång- och cykelbanor för pendlingsstråk på i stort sett hela projektets sträckning. Undantaget är på en sträcka av ca 50 meter efter Skyllbergsgatan mot Lillhagsvägen där dock gång- och cykelvägen endast blir 4,5 m bred på grund av ett intilliggande garage.

### Tidplan

För att göra det möjligt att utföra så mycket som möjligt av de planerade åtgärderna under 2015 har kontoret för avsikt att utföra arbetena inom ramen för den årsentreprenad som ska upphandlas. Entreprenaden planeras att starta så snart som möjligt efter beslut i nämnden men är avhängigt av när entreprenören är på plats. Eftersom idrottsförvaltningen planerar en rad åtgärder på Älvsjöbadet behöver entreprenaderna samordnas. Kontorets åtgärder vid badet utförs efter sommaren då badet har stängt och idrottsförvaltningen är klara med sina åtgärder. Åtgärderna i andra änden av Ormkärsvägen samt på parkstråket och Götlundagatans vändplats planeras utföras under sommaren/hösten 2015 samt eventuellt under våren 2016.

## Ekonomi

Inriktningsbeslutet skrevs upp i ett tidigt skede och omfattade en investering om cirka 15 mnkr för de båda projekten, Gamla Huddingevägen och Ormkärrsvägen. Detta tog dock inte hänsyn till platsspecifika förutsättningar som framkommit under detaljprojekterings gång. Projektet delades upp och kostnaden för Ormkärrsvägen bedöms uppgå till 8,0 mnkr.

Kostnaderna fördelar sig enligt följande:

- Utrednings- och projekteringskostnader ca 1,0 mnkr
- Byggledningskostnader ca 0,5 mnkr
- Entreprenadkostnad 6,5 mnkr inkl. oförutsett

Kontoret har erhållit statlig medfinansiering för projektet för år 2015. Finansiering har getts inom de tre kategorierna cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet med en sammanlagd summa av 1 458 000 kr.

Projektet kommer inte att innebära väsentligt ökade driftskostnader för skötsel och underhåll. Breddningen av gång- och cykelbanan ökar mängden hårdgjord yta att sköta men utformningen med målning som separering gör att skötseln inte försvåras. Busshållplatsen utformas så att bredden mellan kur och kantsten inte försvårar snöröjningen. Belysningen kompletteras och byts men de nya armaturerna är mer effektiva och även om antalet ökas något blir drift- och underhållskostnaderna inte högre.

Kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 0,3 mnkr 2016, och för helt år från och med 2017 med cirka 0,5 mnkr. 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 2016.

## Kontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner genomförande av cykelåtgärder på Ormkärrsvägen omfattande en investering av 8,0 mnkr.

## Slut

## Bilagor

- 1 Ormkärrsvägen – Götlundagatan-Ormkärrsvägen
- 2 Ormkärrsvägen – Ormkärrsvägen-Skyllbergsgatan
- 3 Ormkärrsvägen – Lillhagsvägen-Älvsjöbadet