

Handläggare
Katarina Kjellberg
08-508 261 63**Till**
Trafiknämnden
2015-08-20

Cykelstråk vid Tallkrogens Bandyhall. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 25 Mkr för upprustning av pendlingsstråk för cykel vid Tallkrogens bandyhall enligt alternativ C.

Mattias Lundberg
Tf FörvaltningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Fastighetskontoret ska på uppdrag av idrottsförvaltningen bygga en bandyhall på Tallkrogens bollplan i Tallkrogen. Hallen lokaliseras till viss del på stadens befintliga cykelpendlingsstråk som måste flyttas. Trafikkontoret ingår i arbetsgruppen för projektet och har drivit frågan kring pendlingsstråkets dragning. Efter genomförd utredning finns några alternativ för cykelpendlingsstråkets sträckning.

Alternativ A, separerad gång- och cykelväg runt hallen i något längre sträckning jämfört med idag.

Alternativ B, Cykelbana i rak, genare sträckning än idag som innebär nybyggnad av en tunnel.

Alternativ C, separerad gång- och cykelväg i rak, genare sträckning än idag. Det innebär att hallens läge behöver ändras och medför därmed en brokonstruktion för angöringsvägen.

Hallbyggnaden behöver skjutas några meter västerut.

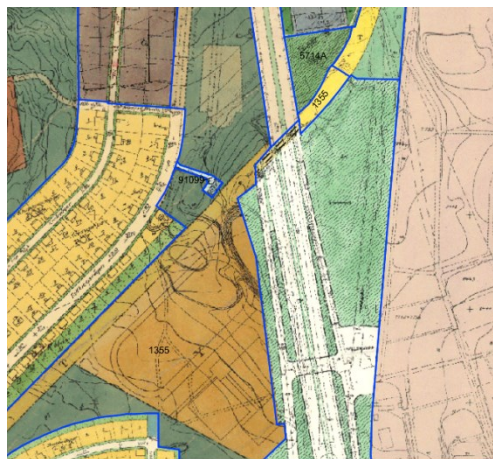
Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 63
Växel 08-508 272 00
katarina.kjellberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Kontoret förordar alternativ C. För trafikkontorets del uppskattas den totala utgiften till ca 25 Mkr inklusive påslag om 30% för oförutsedda utgifter. Summan inkluderar även de mervärdesåtgärder som planeras, anslutningarna till det befintliga huvudstråken för cykel utmed Lingvägen, anpassning mot den befintliga parkvägen med belysning samt kompletterande planteringar etc.

Bakgrund

Pågående projekt med bandyhall

Den 22 maj 2012 fattade idrottsnämnden ett utredningsbeslut om att uppföra en skridsko- och bandyhall i Stockholm. En utredning kring möjlig placering av en träningshall för bandy och övriga skridskosporter har genomförts. Utredningen visar att Tallkrogens bollplan utgör den mest lämpliga placeringen. Tallkrogens bollplan är idag en outnyttjad grusplan, i ett bullerstört läge utmed Nynäsvägen. Hela marken är planlagd för idrottsändamål och därmed krävs ingen ny detaljplan för att uppföra en bandyhall på området. Byggnadens yttre mått är 120 m x 80 m, fasaden är drygt 16 m hög. Med hallens tänkta placering är avsikten att marken i fastighetens södra hörn höjs närmast byggnaden, 6 meter uppfyllnad krävs då för att nå Lingvägens nivå. Den uppfyllda marknivån gör att byggnaden sticker upp drygt 8 meter över Lingvägen och därmed upplevs som lägre mot Skogskyrkogårdens sydöstra entré.



Figur 1, Utdrag ur stadsplan 0180-1355. Y i stadsplanen redovisar allmänt ändamål idrott, grönt är park och naturmark.

Fastighetskontoret driver projektet med att planera och bygga en bandyhall på bollplanen åt idrottsförvaltningen.

Exploateringskontoret är fastighetsägare och har anvisat marken.

Trafikkontoret bistår projektgruppen i trafik- och landskapsfrågorna eftersom hallen enbart kommer att komma på remiss som ett bygglovärende då den kan uppföras i enlighet med detaljplan.

Trafikkontoret har drivit frågan om utredning av lämplig sträckning

för cykelpendlingsstråket samtidigt som tillgängligheten och angöring till hallen tillgodoses.

Byggstarten för hallen är planerad till efter sommaren 2015 och beräknas pågå till 2016 och stå klar inför årsskiftet 2016/2017.

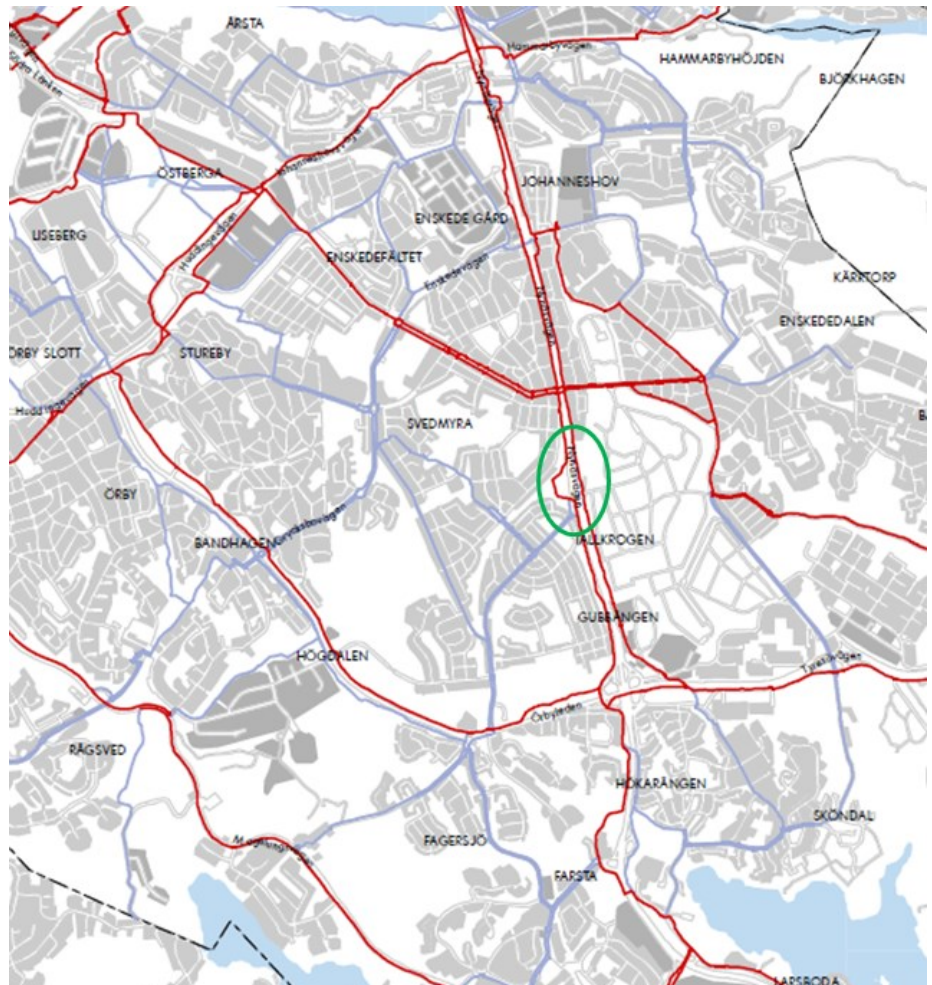
Den 20 april 2015 beslutade Kommunfullmäktige, enligt kommunstyrelsens förslag, att fastighetsnämnden medges rätt att genomföra byggnation av en ny skridsko- och bandyhall på Tallkrogens bollplan till en sammanlagd investeringsutgift om 175 Mkr.



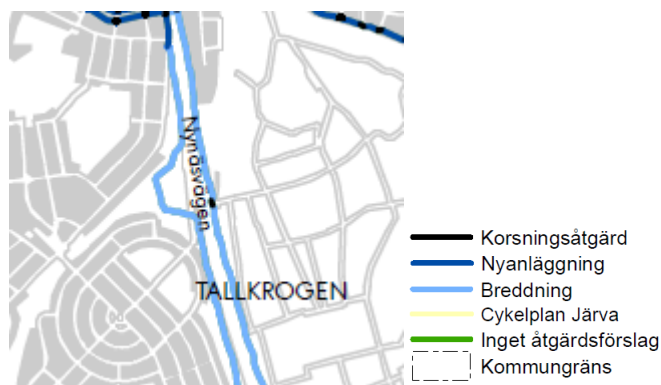
Figur 2, Ortofoto 2014.

Befintligt cykelstråk

Gång- och cykelstråket i anslutning till Tallkrogens bollplan är ett av stadens utpekade pendlingsstråk för cykel i nordsydlig riktning utmed Nynäsvägen. Det är också ett viktigt regionalt cykelstråk, Nynässtråket.



Figur 3, Översiktsbild ur Cykelplan för Stockholm, Söderort, aktuellt område inringat med grönt.



Figur 4, Utdrag ur Cykelplan för Stockholm, Söderort karta över åtgärdsförslag

Stråket har låg standard och stadens cykelplan pekar ut den här delen av stråket som prioritet 2, och som åtgärd föreslås en breddning. Att inte en rakare sträckning föreslås i cykelplanen beror på den befintliga bollplanens placering. Gång- och cykelstråket är inte separerat, fotgängare och cyklister samsas på hela ytan som är drygt 3 meter bred.

Ärendets beredning

Trafikkontorets bidrag i bandyhallsprojektet har främst varit att värna om det viktiga cykelpendlingsstråket och tillse tillgänglighet och angöringen till hallen. Trafikkontoret har tillsammans med fastighetskontoret och anlitade konsulter gjort utredningar för bedömning av genomförande av de olika alternativen, varit i kontakt med ledningsägare, bedömt konsekvenser och kostnader för de olika alternativen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret har gett fastighetskontorets anlitade trafik konsulter förutsättningen att utreda alternativ för ett förbättrat pendlingsstråk, utifrån cykelplanens mått och standarder. Platsen är lämplig för en bandyhall ur ett tillgänglighetsperspektiv. Den ligger mittemellan och nära två tunnelbanestationer, utmed pendlingscykelstråket och dikt an Nynäsvägen. Angöringen till den planerade hallen är dock en knäckfråga, då tomten är trång och med flera parametrar att ta hänsyn till, som t.ex. potentiell risk för köbildning på Nynäsvägens påfartsramp som vävs med avfartsrampen upp mot Lingvägen och vidare in i Tallkrogen. Nynäsvägen trafikeras av ca 70 000 fordon/dygn mellan Tallkrogsmotet och Gubbängsmotet. Lingvägen av ca 2 000 fordon/dygn och den parallella vävningssträckan utmed Nynäsvägen av drygt 4 000 fordon/dygn. I april 2015 handräknades cyklister på sträckan. Under morgonens maxtimmar var det drygt 110 cyklister och under eftermiddagens drygt 280 cyklister.

Problembeskrivning

Cykeltrafiken i området delar ytor med gångtrafiken, dvs. stråket saknar separering och det uppfyller heller inte cykelplanens breddmått och standard.

Förutsättningarna för att hallen ska kunna placeras på bollplanen är dels att tillfart och parkering ordnas, dels att stadens befintliga cykelpendlingsstråk flyttas något för att inrymma hallen på platsen. Området där stadens pendlingsstråk går är idrottsmark och inte planlagt som allmän gång- och cykelväg. Tallskogen i områdets södra del är bevarandevärd som spridningskorridor enligt genomförd ekologiutredning och av kommunalt (inte bara lokalt) intresse.

Åtgärdsförslag

Projektgruppen har låtit en trafik konsult göra en trafikutredning för hallen, se bilaga 5. Utgångspunkten för det förbättrade stråket har

varit att i den mån det går, uppfylla cykelplanens mått och bredder, kurvradie för god standard och med separering.



Figur 5, Principkarta över dragningen. Alternativ A = ■ B = ■ C = ■ D = ■
Rött visar befintligt pendlingsstråks sträckning.

Alternativ A. Cykelstråket dras som idag men förskjuts några meter i sidled för att hallen ska få plats. Stråket breddas upp och standardhöjs i enlighet med cykelplanens krav och åtgärdsförslag. Gång- och cykelvägen ansluter till befintlig gång- och cykelväg som går på bro utmed tunnelbanespåren från Skogskyrkogården. Sträckningen blir något längre än idag, ca 20 meter, och går fortfarande runt hallen. Den innebär en korsningspunkt med fordonstrafik, en cykelpassage som anläggs över körytan för de bilar som ska upp till en planerad parkering i områdets nordvästra hörn. Stråket blir ungefär som idag och cyklisterna får en lugnare trafikmiljö bakom hallen.

Alternativ B. Cykelstråk mellan hallen och Lingvägen, ansluter till befintligt stråk på sydöstra sidan om Lingvägen genom tunnel. Sträckningen blir mer gen och orienterbar. Cykelbanan blir helt separerad från gående då dessa anvisas runt hallen eller utmed

angöringsgatan vid hallen på trottoar som nås via trappa. Cykelbanan korsar infarten till bandyhallen i plan i områdets norra ände. Sedan går cykelbanan utmed rampen upp till Lingvägen och den nya angöringsgatan, mellan dessa. Efter hallens entré, ungefär mitt på fasaden, stiger rampen och angöringsgatan medan cykelbanan ligger kvar i ungefär befintlig nivå. Cykelbanan viker in under rampen genom en tunnel, går utmed Nynäsvägen och ansluter till befintligt cykelpendlingsstråk söder om viadukten över Nynäsvägen, öster om Lingvägen. Tunneln uppskattas bli ca 10-15 meter lång och radien uppfyller medelgod standard enligt cykelplanen med en radie om 30 meter. Cykelstråket skulle ligga i ett tråg separerat från rampen. Höjdskillnaden mellan cykelvägen och angöringsgatan/rampen blir som mest ca 4,5 meter men minskar mot områdets norra ände. Åtgärden medför också viss risk för köbildning på Nynäsvägens på- och avfartsramp och en färdig trafiklösning för detta behöver detaljstuderas. Ett lokalt gång- och cykelstråk med en bredd om ca 3 meter dras bakom hallen i samma sträckning som Alternativ A och kopplar mot befintlig gc-väg på bro utmed tunnelbanespåren från Skogskyrkogården likt idag.

Alternativ C. Cykelstråk mellan hallen och Lingvägen, ansluter till befintligt stråk på sydvästra sidan om Lingvägen, under bro.

Sträckningen blir mer gen och orienterbar. Gående och cyklister separeras genom skiljemålning mellan de olika ytorna. Hallen skjuts några meter västerut och angöringsvägen tas ned på en brokonstruktion istället för på en uppfyllnad. Cykelvägen korsar infarten till bandyhallen i plan i områdets norra ände. Sedan går cykelbanan utmed rampen upp till Lingvägen och den nya angöringsgatan, mellan dessa. Efter hallens entré, ungefär mitt på fasaden, stiger rampen och angöringsgatan medan cykelbanan ligger kvar i nivå och fortsätter rakt fram under angöringsgatan. Gång- och cykelstråket ansluter till befintligt cykelpendlingsstråk söder om viadukten över Nynäsvägen, väster om Lingvägen. Alternativet är mer tillgängligt för gående som söderifrån slipper ta sig upp till entrén via en trappa. Hallens flytt medger också mer plats för både gående och cyklister på stråket och ger bättre sikt och trevligare miljö än en tunnel. I det här alternativet finns därmed inte det lokala stråket kvar som alternativ då den nya gång- och cykelbanan bedöms bli tillräckligt trafiksäker och upplevas som tillräckligt trygg för att kunna utgöra det enda stråket.

Alternativ D. Cykelbanan helt separerad från gående och korsning med biltrafik, läggs delvis i tunnel. Sträckningen går utmed Nynäsvägen. Lösningen innebär en tunnel under infarten till hallen i områdets norra ände och vidare under rampen upp till

Lingvägen. Sedan går cykelbanan utmed Nynäsvägen fram till befintligt cykelpendlingsstråk söder om viadukten över Nynäsvägen. För att komma under rampen och infarten med tillräcklig frihöjd i tunneln och acceptabla lutningar på cykelbanan krävs att cykelbanan börjar luta nedåt en bit norr och söder om tunneln, vilket medför ett tråg/stödmurar på en sträcka av minst 300 meter. Förslaget bedöms som orimligt kostsamt (drygt 60 Mkr) och svårt att genomföra och har därför inte utretts vidare.

Övriga åtgärder

Som en mervärdesåtgärd i området planeras en sammankoppling av befintliga huvudstråk utmed Lingvägen strax norr om korsningen med Olympiavägen. Dels över vägen mellan de båda sidorna genom en cykelöverfart, dels norrut längs västra sidan upp till pendlingsstråket.

Konsekvenser

Alternativ A innebär att pendlingsstråket jämfört mot dagens cykelstråk blir ca 20 meter längre i sin sträckning förbi hallen. Stråket är i princip helt skilt från korsningar med biltrafik och korsar endast en lågt trafikerad tillfart till borte parkeringen. Dragningen av gång- och cykelbanan runt hallen medför att flera tallar bakom hallen behöver tas ned. Det innebär också att fasaden behöver belysas ordentligt för att inte gång- och cykelvägen ska uppfattas som en baksida och otrygg. Detta gör i sin tur hallen mer synlig för intilliggande fastigheter. Hallens entré nås tillgängligt för rörelsehindrade runt hallen, från söder nås marknivån via trappa.

Alternativ B innebär att pendlingsstråket blir ca 100 meter kortare jämfört mot dagens cykelstråk. Stråket korsar infarten till hallen och utformningen av passagepunkten behöver göras hastighetssäkrad och utredas vidare. Alternativet innebär att ett lokalt stråk ligger kvar runt hallen, vilket ger en möjlighet till val av väg för de cyklister som har olika behov. Alternativet innebär viss avstängning av Nynäsvägens ena körfält under byggtid. Hallens läge ligger fast. Åtgärden innebär kostsamma ledningsflyttar – eventuellt i två omgångar. Först en ledningsflytt som ingår i hallprojektet, sedan troligen en till beroende på när en projektering av cykelvägen och angöringsgatan kan vara klar jämfört mot hallens tidsplan. Hallens entré nås tillgängligt för rörelsehindrade runt hallen, från söder nås marknivån via en trappa. Alternativet innebär troligen också en förskjutning i tid då lösningen är mycket anläggnings-och konstruktionstung.

Alternativ C innebär att pendlingsstråket blir ca 100 meter kortare än idag i sin sträckning förbi hallen. Stråket korsar infarten till

hallen och utformningen av passagepunkten behöver göras hastighetssäkrad och utredas vidare. Inget lokalt cykelstråk finns kvar runt hallen vilket innebär att fler tallar bedöms kunna sparas där. Hallens entré nås också tillgängligt för rörelsehindrade både söder- och norrifrån. Angöringsgatan till hallen läggs på en brokonstruktion istället för en uppfyllnad och tunnelering. Det bedöms medföra bättre sikt och ökad trygghet för trafikanterna. Alternativet innebär ingen förändring för uppfattningen av hallens höjd mot Skogskyrkogården – byggnaden ligger inskjuten bakom konstruktionen så att endast åtta meter av byggnaden sticker upp.

Kalkyl

Idrottsförvaltningen och fastighetskontoret har beviljats 175 Mkr för att anlägga bandyhallen.

För alternativ A bedömer trafikkontoret att en skälig fördelning av kostnaderna i projektet är att kontoret står för motsvarande kostnaden för standardhöjningen av stråket. Detta eftersom bandyhallen medför att det befintliga stråket måste flyttas. I alternativ A finns en möjlighet att under projekteringskedet förhandla med Stockholm Vatten om att lägga vattenledningen i lokalgatan vilket skulle innebära en halverad kostnad för ledningsomläggningen. Den möjligheten finns inte alt B och C.

Cykelstråket: ca 10 Mkr att anlägga, varav en mindre del bekostas av fastighetskontoret.

Ledningsomläggning: ca 12 Mkr, vilket ska bekostas helt av fastighetskontoret.

Merkostnader för trafiksäkerhetsåtgärder i samband med ombyggnad av stråk samt kontorets bedömning kostnadsjustering i kalkyl: ca 3 mkr, vilket bekostas av trafikkontoret.

Total kostnad för trafikkontoret: 15 Mkr exkl oförutsett

För alternativ B bedömer trafikkontoret att fördelningssituationen blir densamma. Utöver kostnader för standardhöjningen, dvs. omdragningen och erforderliga konstbyggnader kommer ej utredas men rimligtvis också stora kostnader för avstängning och omledning av trafik under byggtid, vilka skulle läggas till trafikkontorets kostnader. Tunneleringen innebär också förhöjda driftskostnader.

Cykelväg: ca 25 Mkr bekostas helt av Trafikkontoret eftersom FSK bekostar gång- och cykelväg motsvarande befintlig bakom hallen.

Ledningsomläggning: ca 14 Mkr där trafikkontoret eventuellt behöver stå för merkostnaden mot alternativ A.

För fastighetskontoret tillkommande kostnader för byggledning, entreprenad och anläggande av bortre parkeringsyta: ca 2 Mkr.

Merkostnader för trafiksäkerhetsåtgärder i samband med ombyggnad av stråk samt kontorets bedömning kostnadsjustering i kalkyl: ca 5 mkr, vilket bekostas av trafikkontoret.

Total kostnad för trafikkontoret: 30 Mkr exkl oförutsett och ev kostnad för ledningsomläggning.

För alternativ C bedömer trafikkontoret att fördelningssituationen blir densamma som ovan. Trafikkontoret skulle även här stå för standardhöjningen, dvs. omdragningen och erforderliga konstbyggnader, dock påverkas inte Nynäsvägen och alternativet medför inte dyrare driftkostnader än alternativ A.

Cykelväg: 14 Mkr bekostas helt av Trafikkontoret eftersom FSK bekostar gångväg motsvarande befintlig bakom hallen.

Tillkommande schakt för flytt av byggnad: ca 850 000 kr bekostas av FSK.

Ledningsomläggning: ca 12 Mkr bekostas av FSK.

För fastighetskontoret tillkommande kostnader för bygglledning, projektledning och byggentreprenad samt anläggande av bortre parkeringsyta: ca 2 Mkr.

Merkostnader för trafiksäkerhetsåtgärder i samband med ombyggnad av stråk samt kontorets bedömning kostnadsjustering i kalkyl: ca 5 mkr, vilket bekostas av trafikkontoret.

Total kostnad för trafikkontoret: 19 Mkr exkl oförutsett

Slutsats

Trafikkontoret förordar alternativ C. Detta innebär en rakare och genare sträckning än idag. Gång- och cykelvägen uppnår cykelplanens bredd och standard och blir därtill tillgänglig och mer framkomlig. Eftersom stråket går under en brokonstruktion blir sikten ändå förhållandevis god och stråket angör direkt till Bandyhallen.

Tidplan

Tidplanen för bandyhallens utbyggnad styr också tidplanen för cykelstråkets ombyggnad. Bandyhallen ska enligt beslut i KF stå klar vid årsskiftet 2016/2017. Cykelstråket behöver därför projekteras under höst och vår 2015/ 2016 för att om allt går helt enligt planerna kunna anläggas under höst och vår 2016/2017.

Ekonomi

Trafikkontorets kostnad för alternativ C bedöms översiktligt till 14 Mkr för själva cykelstråket samt 5 Mkr för de mervärdesåtgärder som planeras, anslutningarna till det befintliga huvudstråken för cykel utmed Lingvägen, anpassning mot den befintliga parkvägen med belysning och kompletterande planteringar etc. Då kalkylen är gjord i tidigt skede föreslås ett påslag för oförutsedda utgifter om

30 %, bl a har konstaterats att kalkylen för cykelstråket räknat med något låga á-priser för konstruktionen.

Kontoret föreslår därmed ett inriktningsbeslut om totalt 25 Mkr kronor. Kontoret kan också eventuellt ansöka om statlig medfinansiering för projektet, då det innebär en förbättring av det regionala cykelstråkets standard.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 25 Mkr för upprustning av pendlingsstråk för cykel vid Tallkrogens bandyhall enligt alternativ C.

Slut

Bilagor

- Bilaga 1. Alternativ A Situationsplan
- Bilaga 2. Alternativ B Situationsplan
- Bilaga 3. Alternativ C Situationsplan
- Bilaga 4. PM Trafik. Sweco
- Bilaga 5. Konsekvensbedömning