

**Handläggare**  
Pernilla Johnni  
08-508 276 50**Till**  
Trafiknämnden  
2015-09-24

## **Cykelåtgärder på Ågesta Broväg och Magelungsvägen i Farsta. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av cykelåtgärder på Ågesta Broväg och Magelungsvägen till en beräknad utgift om 25 mnkr.

Per Anders Hedkvist  
FörvaltningschefLars Jolérus  
AvdelningschefAnne Kemmler  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Ågesta Broväg och Magelungsvägen fram till Farstavägen är utpekade som prioriterade gång- och cykelstråk och behöver breddas för att bättre motsvara ambitionerna i stadens cykelplan. Förutom cykelåtgärderna föreslås att belysningen uppgraderas längs Ågesta Broväg samt utökas på Magelungsvägen. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsande gator, ombyggnad av övergångsställen, tillgänglighetsåtgärder, och busshållplats utförs också.

Samordning har skett med alla inblandade kompetenser inom kontoret samt med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikförvaltningen.

**Trafikkontoret**  
AnläggningFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 276 50  
Växel 08-508 272 00  
pernilla.johnni@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner genomförande av cykelåtgärder på Ågesta Broväg till en utgift av 25 mnkr.

### Bakgrund

I februari 2014 fattade trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet. Åtgärder för cykelbanor längs Ågesta Broväg ingick i beslutet.

Sträckan på cirka 800 meter från kommungränsen till Huddinge via Ågesta Broväg och Magelungsvägen upp till Farstavägen utgör ett av Stockholms pendlingsstråk med prioritet 1. Stråket löper i huvudsak längs med huvudgatorna och har kollektivtrafikpunkter och city som mål, men utgör även en viktig tvärförbindelse och sammankoppling med Huddinge.



Bild 1. Översikt över utredningsområdet.

Huddinge kommun har regelbundet genomfört mätningar på Ågestabron och dessa visar på cirka 90 cyklister per dygn (2013). Sedan mätstarten 2007 har antalet cyklister ökat med 44 procent. Stockholm stad planerar för fler bostäder utmed Ågesta Broväg.

### Problembeskrivning

Ågesta Broväg är redan idag försedd med gång- och cykelbana men den uppfyller inte riktlinjerna för pendlingsstråk. På Ågestabron finns gång- och cykelbanor på ömse sidor med en målrad skiljelinje mellan cyklister och gående.

Utmed Ågesta Broväg löper en gemensam gång- och cykelbana för dubbelriktad trafik på den södra sidan. På cirka två tredjedelar av sträckan ligger gång- och cykelbanan separerad från biltrafiken medan den längs den sista delen närmast Magelungsvägen följer körbanan. Bredden varierar mellan 2,2 - 3,0 meter.

Konfliktpunkter utmed sträckan utgörs av tre anslutande gator utan hastighetsdämpande åtgärder samt en busshållplats som inte är byggd enligt Stockholms stads standard.

Det prioriterade pendlingsstråket fortsätter nordväst ut på Magelungsvägen. Gatan löper genom ett bergsschakt där körbanans bredd varierar men där den gemensamma gång- och cykelbanan på östra sidan inte överstiger bredden 2,5 meter. Det är tillåtet att cykla på bägge sidor av Magelungsvägen.



Bild 2. Berget utmed Magelungsvägen, som platsen ser ut idag.

Konfliktpunkterna utöver den underdimensionerande bredden på sträckan utgörs av en busshållplats som inte är byggd enligt Stockholm stads standard samt Boforsgatans anslutning som saknar hastighetsdämpande åtgärder.

### **Ärendets beredning**

Sedan kontoret fick ett inriktningsbeslut i februari 2014 har en programhandling och en systemhandling tagits fram. Under projektets gång har Farsta stadsdelsförvaltning, Huddinge kommun, trafikförvaltningen samt stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret varit delaktiga i processen. De har inte haft något att invända mot stadens planer.

Diskussioner har även förts med tomträttshavaren för fastigheten Blidö 3, belägen mellan Magelungsvägen och Boforsgatan, angående markåtkomst. Samråd har även hållits med ledningsdragande bolag.

## Analys och konsekvenser

### Utformning

Den framtagna lösningen bygger på att dagens gemensamma dubbelriktade gång- och cykelbana breddas. Sträckningen blir i stort sett samma som idag då topografin, brist på målpunkter och befintliga naturvärden inte motiverar att anlägga enkelriktade cykelbanor utmed sträckan. Cykelplanens ambitioner för prioriterade stråk på 5 meters bredd uppnås utmed hela sträckan.

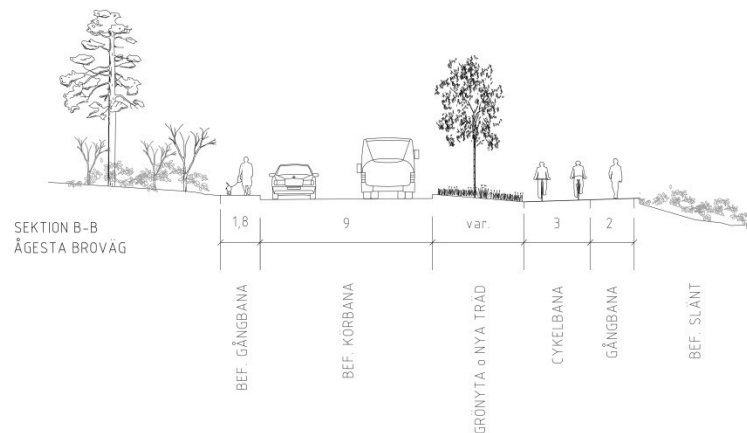
### Ågesta Broväg



Figur 1. Föreslagen sträckning utmed Ågesta Broväg.

Efter brofästet till Ågestabron breddas gång- och cykelbanan och radierna justeras för att förbättra sikten vid passage in i/ut ur tunneln under Ågesta Broväg. Som mest uppgår lutningen till cirka 6 % i denna passage vilket kontoret bedömer som acceptabelt då en justering skulle ge stora ingrepp i naturmarken, påverka anläggningar under mark samt innebära anläggande av stödmurar på norra sidan. En mindre stödmur behöver dock anordnas på södra sidan på grund av större radier in till gångtunneln.

Vidare österut fortsätter breddningen och korsningarna med de anslutande gatorna Gräsmarksgränd och Rådagatan, görs om till genomgående gång- och cykelbanor för att öka de oskyddade trafikanternas framkomlighet och trafiksäkerhet.



Figur 2 Föreslagen gatusektion för Ågesta Broväg.

Vid Ullerudsbacken som är en något mer trafikerad anslutningsgata med buss i linjetrafik föreslås målning av röd asfalt i korsningspunkten. Detta eftersom geotekniska undersökningar har visat på dåliga markförhållanden i denna punkt och en genomgående gång- och cykelbana kan leda till vibrationsproblem i intilliggande fastigheter.

Även på sträckan mellan Ullerudsbacken och Magelungsvägen där exploatering av bostäder är planerad utförs en breddning av gång- och cykelbanan, in mot naturmarken. En inventering har gjorts tillsammans med exploateringskontoret för att säkerställa att inga värdefulla naturelement kommer tas bort. När bostadsexploateringen väl är igång kommer kontoret att se över hela gatusektionen.

### Magelungsvägen

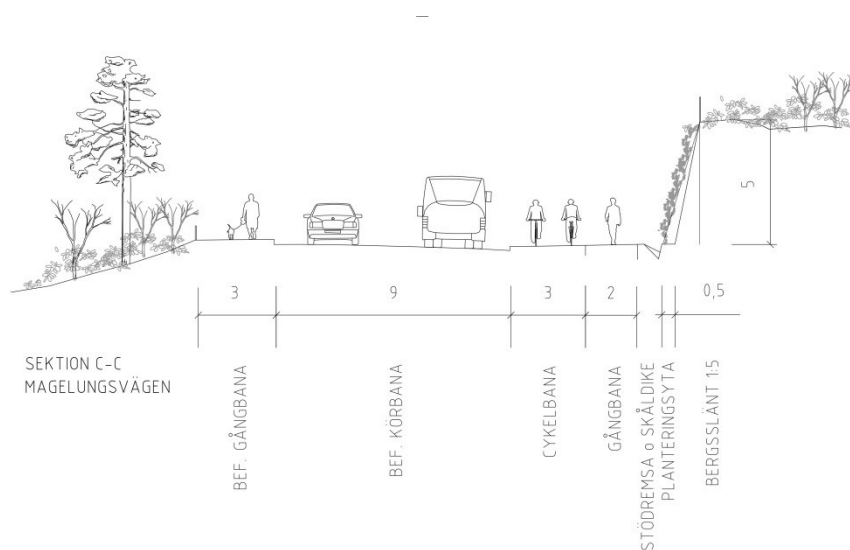


Figur 3. Föreslagen sträckning utmed Magelungsvägen.

Efter korsningen Magelungsvägen – Ågesta Broväg fortsätter stråket nordväst bort mot Farstavägen.

Studier har gjorts för att undersöka förutsättningarna för att bredda stråket ut mot gatan men det har visat sig att det då blir svårt att

uppnå god standard för svängkörfält, svängradier och vinterväghållning. Samtidigt varierar körbanan på resten av sträckan mot Farstavägen och har även den fått anpassa sig till det befintliga bergschaktet. Förslaget bygger istället på att bredda stråket inåt enligt figur 4 nedan vilket innebär att man gör intrång på mark på fastigheten Blidö 3 som innehas med tomträtt av SKB, Stockholms Kooperativa Bostadsförening.



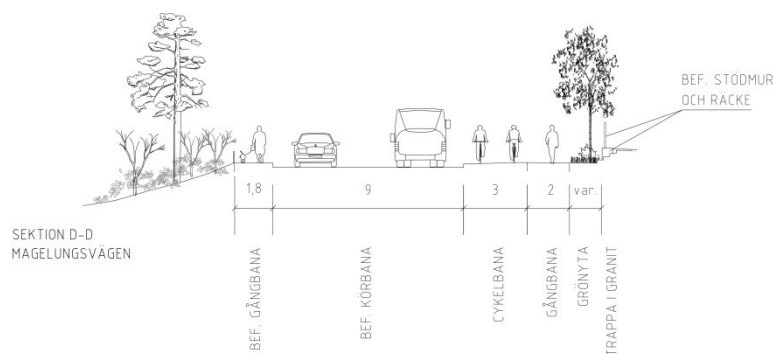
Figur 4 Föreslagen gatusektion för Magelungsvägen vid bergsskärning

En bergschakt är nödvändig för att i denna sektion uppnå 5 meter bred gång- och cykelbana. Bredden på körbanan i figur 4 indikerar att det även finns en busshållplats längre fram längs gatan att förhålla sig till. Denna hållplats byggs om till Stockholms stads standard och cykelbanan leds bakom hållplatsen.

I anslutning till busshållplatsen ligger idag ett signalreglerat övergångsställe som byggs om enligt Stockholm stads standard.

Boforsgatan ansluter strax därefter och kontoret föreslår att gång- och cykelbanan görs genomgående och därmed ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Den sista sträckan mot Farstavägen föreslås breddningen ske dels in mot parkmark och dels mot körbanan, se föreslagen gatusektion i figur 5. Övergångsstället i anslutning till cirkulationsplatsen byggs om enligt Stockholm stads standard.



Figur 5. Föreslagen gatusektion för Magelungsvägens norra del mot Farstavägen.

Utmed hela stråkets sträckning föreslås upprustning av belysningen. Längs Ågesta Broväg sker en uppgradering av den befintliga gatubelysningen och belysningen utökas med två stolpar. Utmed hela gång- och cykelvägens sträckning monteras nya parkstolpar med nya armaturer. Längs Magelungsvägen där det idag endast finns belysning på västra sidan är det inte möjligt att med dagens lösning uppfylla belysningskraven i VGU<sup>1</sup> så därför föreslås en komplettering med belysning även på den östra sidan. I korsningen Ågesta Broväg/Magelungsvägen ersätts två 8,5-metersstolpar med 10-metersstolpar för att ljusa upp platsen som upplevs mörk.

Inga större ledningsarbeten har identifierats längs sträckan. Ett befintligt elskåp vid Boforsgatan behöver flyttas ut till den nya gångbanekanten och en telefonstolpe som är ur drift tas bort.

### Trafiksäkerhet

I projektet separeras gående och cyklister och ges bredare utrymme. In- och utfarten ur gångtunneln vid Ågestabron ges bättre radier så att sikten förbättras. De anslutande mindre tvärgatorna längs Ågesta Broväg och Magelungsvägen förses med genomgående gångbanor. Korsningen med Ullerudsbacken föreslås istället förses med röd massa för att höja uppmärksamheten för bilisterna. I och med ombyggnaden av busshållplatsen på Magelungsvägen minskar konflikten mellan gående som ska passera cykelbanan och korsande cyklister. I och med ombyggnaden kan stråket upplevas mer attraktivt så att fler väljer att cykla. Övergångsställena på Magelungsvägen byggs om och anpassas till Stockholms stads standard.

### Tillgänglighet

I samband med arbetena med breddning av gång- och cykelbanan längs Ågesta Broväg och Magelungsvägen åtgärdas även några av de tillgänglighetsbrister som uppmärksammats i projektet.

Övergångsställena över Magelungsvägen vid Boforsgatan respektive Farstavägen byggs om liksom busshållplatsen vid Boforsgatan. På grund av de exploateringsplaner som finns byggs inte övergångsställena över Ågesta Broväg vid Ullerudsbacken om och inte heller busshållplatserna vid Ullerudsbacken.

Övergångsställena i korsningen Ågesta Broväg-Magelungsvägen är redan ombyggda.

### Framkomlighet

Projektet bedöms inte påverka framkomligheten för bussar och bilar eftersom ytan för breddningen tas från parkmark.

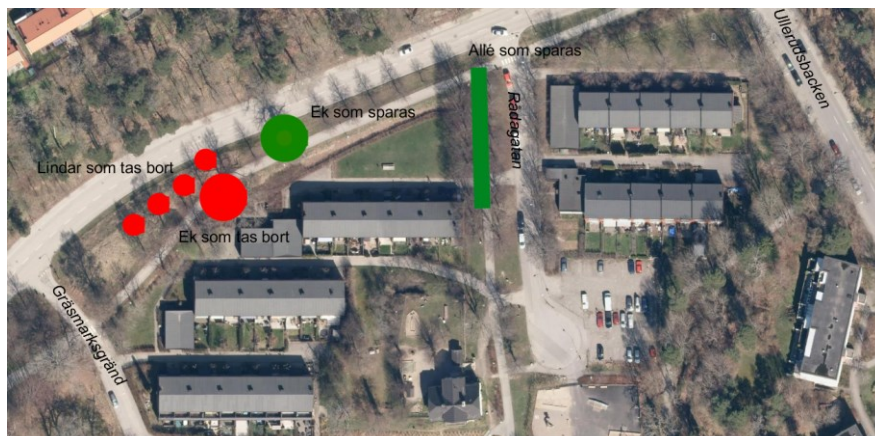
Det är i dag inte möjligt att parkera eller angöra längs den sträcka som projektet berör och dessa förutsättningar förändras inte genom detta projekt. Framkomligheten för cyklister på den berörda sträckan bedöms kontoret förbättras.

### Träd och växtlighet

Breddningen av gång- och cykelbanan sker mestadels i parkmark och detta får konsekvenser för den befintliga växtligheten och träden.

De två gamla ekar som står på ömse sidor av gång- och cykelvägen efter Gräsmarksgränd är i relativt dåligt skick. Breddningen gör att ett av träden kommer att behöva tas bort. Efter kontakt med stadens arborist föreslår kontoret att eken markerad med grönt på bild 3 nedan sparas. För att den ska återhämta sig krävs dels varsam schakt och dels återställning med sorterat stenmaterial. De fyra lindar som idag står utmed Ågesta Broväg, mellan Gräsmarksgränd och Rådagatan föreslås tas bort eftersom en breddning in mot bostadsområdet skulle innebära att en brant slänt skapas vilket också leder till omkringliggande svårskötta ytor. Som kompensation ersätts träden med buskar mellan gång- och cykelbanan och Ågesta Broväg. Genom att välja att bredda gång- och cykelbanan ut mot Ågesta Broväg så kan också den värdefulla allén längs Rådagatan med anor från tidigt 1900-tal sparas i sin helhet.





*Bild 3 Träd längs Ågesta Broväg som påverkas av breddningen. Grönmarkerade träd sparas och rödmarkerade tas bort.*

Efter korsningen med Ullerudsbacken kräver breddningen sprängning av berg vilket får konsekvenser för den befintliga vegetationen. Dock omfattas det berörda området av framtida exploateringsplaner vilket gör att platsen ändå kommer att förändras på sikt.

Invid Magelungsvägen, strax efter korsningen med Ågesta Broväg står en ståtlig gammal tall placerad någon meter in från gång- och cykelbanan, se bild 4 nedan. Det är inte möjligt att behålla den om gång- och cykelvägen ska kunna breddas eftersom gatusektionen redan idag är smal. Den sprängning som krävs för att möjliggöra breddningen leder även till att värdefull växtlighet ovanpå berget kommer att försvinna. Som kompensation planteras klättrväxter samt eventuellt perenner längs med den nya bergskärningen.



*Bild 4 Magelungsvägen i riktning mot Farstavägen före-bild*



*Bild 5 Magelungsvägen i riktning mot Farstavägen efter den föreslagna breddningen*

De träd som är tänkta att sparas kommer samtliga att behöva skyddsåtgärder. Främst behov av skydd har träden på ömse sidor av Boforsgatan samt den ek som står mellan Ågesta Broväg och befintlig gång- och cykelbana efter Gräsmarksgränd.

#### **Drift och underhåll**

Drift- och underhållskostnaderna antas öka något till följd av mer hårdgjord yta. Dessutom tillkommer skötsel av de bergsytor som skapats vid sprängningen. De cykelbanor som ligger längs Magelungsvägen trafikeras av stadens sopsaltare vilket kan ge dem en något kortare livslängd.

#### **Tidplan**

Trafikkontoret avser att upphandla entreprenaden under hösten 2015. Entreprenaden är planerad att påbörjas under våren 2016 för att hinna färdigställas till vintern samma år.

#### **Ekonomi**

Inriktningsbeslutet skrevs upp i ett tidigt skede och omfattade en investering om 25 mnkr för projektet som helhet. Den föreslagna lösningen i systemhandlingen har kostnadsberäknats och projektet omfattar fortfarande totalt en investering om 25 mnkr.

Utgifterna fördelas enligt nedanstående tabell.

Utrednings- och projekteringskostnader	3 mnkr
Byggledningskostnader	2 mnkr
Entreprenadkostnad, inkl. oförutsett	20 mnkr

Kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 1,7 mnkr år 2017. 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.

Då bergschakten längs Magelungsvägen berör tomtmarken på fastigheten Blidö 3 behövs antingen ett servitut eller ett tilläggsavtal till tomträttsavtalet. Kontoret har i samråd med stadsbyggnadskontoret kommit fram till att ett servitutsförfarande är det bäst lämpade och kommer att ta fram ett avtal kring detta med hjälp av exploateringskontoret.

#### Risk och osäkerhet

Det finns risk för att vibrationer och störningar kan uppstå vid sprängning. Kontoret föreslår att före- och eftermätningar utförs i intilliggande fastigheter.

Då ombyggnaden kommer att ske där oskyddade trafikanter vistas finns risk att olägenheter uppstår för dessa under byggtiden. Med hjälp av arbetsmiljöplaner och TA-planer minimeras dessa risker.

#### Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av cykelåtgärder på Ågesta Broväg och Magelungsvägen till en uppskattad utgift om 25 mnkr.

#### Slut

#### Bilagor

1. Kartsbild i A3 visande projektets sträckning med kommentarer på åtgärder.