

Handläggare
Pernilla Johnni
Tfn 08-508 27 650

Till
Trafiknämnden
2017-11-23

Cykelbana längs Flatenvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner genomförande av en ny dubbelriktad gång- och cykelbana längs Flatenvägen till en investeringsutgift om 30,0 mnkr.

Jonas Eliasson
Förvaltningschef

Lars Jolérus
Avdelningschef

Anne Kemmler
Enhetschef

Sammanfattning

Förslaget innebär utbyggnad av ett pendlingsstråk för cykel längs södra sidan av Flatenvägen på ca 1,1 km, enligt Stockholms stads cykelplan. Flatenvägen består idag av körbana för biltrafik, ca 8 m bred med två körfält om ca 4 m vardera, och en gångbana, ca 1,6 m bred. Den nya cykelbanan skall utföras som ett pendlingsstråk för cyklister, enligt ambitionerna i Stockholms stads cykelplan. I projektet ingår även anläggande av en ny gångbana samt ny belysning längs hela sträckan. Gång- och cykelbanan skall förläggas på samma sida av vägen som nuvarande gångbanan, på vägens södra sida. På en del av sträckan behöver ett intrång i ett kommunalt naturreservat göras.

Trafikkontoret
Anläggning

Fleminggatan 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

Bakgrund

Flatenvägen är utpekad i Stockholms stads cykelplan som ett prioriterat cykelstråk. Den aktuella sträckan saknar idag cykelinfrastruktur. Sträckan är sammankopplad västerut med den cykelbana som byggdes 2014 på Flatenvägen, sträckan Flatenbadet-Tyresövägen, och ansluter österut till en äldre del där cykelbanan i ett senare skede kan komma att breddas enligt cykelplanens ambitioner. Under våren 2017 påbörjades utredningsarbeten och sedan dess har projektet fortsatt att utredas. Hänsyn har tagits till kraven från trafikförvaltningen som är trafikutövare av busstrafiken på sträckan. I förslaget så minskas körbanans bredd något men för att tillgodose kraven för busstrafiken kommer en bredd på minst 3,5 m på vardera körfält att kunna bibehållas. Dessutom har ett eventuellt intrång i det intilliggande naturreservatet beaktats.

Genomförande

Förslaget innebär att anlägga en ny gång- och cykelbana på ca 1,1 km, längs Flatenvägen i Skarpnäck, mellan korsningen med Sandåkravägen och korsningen med Flygfältsgatan. Den nya gång- och cykelbanan får en total bredd på 5,4 m. Den befintliga körbanans bredd blir minst 7 m (minst 3,5m breda körfält i vardera riktningen).

Invid cykelbanan ska ny gångbana och ny belysning anläggas längs hela den nya sträckan. Gång- och cykelbanan skall förläggas på samma sida av vägen som nuvarande gångbana, alltså Flatenvägens södra sida.

Kontoret tar fram underlag för att upphandla en entreprenör på totalentreprenad för att utföra projektet. Totalentreprenad innebär att upphandlad entreprenör får ett helhetsåtagande, och även svarar för projektering med framtagning av alla bygghandlingar och ritningar och sedan utför produktionen enligt de framtagna bygghandlingarna. Staden tar inte fram bygghandling utan tar bara fram ramar och beskrivningar inför upphandlingen utifrån gjord fältundersökning och inmätning.

På södra sidan av Flatenvägen där den nya gång- och cykelbanan skall anläggas ligger ett kommunalt naturreservat i direkt anslutning. Anläggandet av gång- och cykelbanan kommer på delar av sträckan att medföra ett intrång i reservatet. En breddning krävs för att få plats med nya cykelstråket och av hänsyn till busstrafikens framkomlighet på sträckan finns inte så mycket utrymme av befintlig körbana att ta i anspråk för breddningen. På delar av sträckan finns berg i direkt anslutning som delvis ligger inom

naturreservatet. Kontoret bedömer att man på minst två ställen behöver göra intrång och utföra bergsprängning. Bedömd omfattning är en bergskärning på ca 3-4 meter i sidled på varje ställe.



Planerad sträckning av ny/breddad gång- och cykelbana längs Flatenvägen

Ärendets beredning

Under projekteringsfasen har samråd skett med stadsbyggnadskontoret som ansvarar för naturreservatet.

Analys och konsekvenser

Ekonomi

Med utgångspunkt från undersökningar och mätningar längs den aktuella sträckan har en kalkyl för projektets genomförande tagits fram. Kalkylen anger en investeringsutgift på totalt ca 26 mnkr. Inklusivt påslag för oförutsett och index blir projektets förväntade utgift 30 mnkr.

Eftersom projektet, enligt kontorets förslag, kommer upphandlas som totalentreprenad är det entreprenören som svarar för både projektering och genomförande. Kalkylen är därför inte baserad på en traditionell systemhandling.

Projektets utgifter har kunnat inrymmas inom nämndens investeringsplan för aktuella år.

Utgifterna fördelas enligt nedanstående tabell.

Flatenvägen, cykelåtgärder	mnr
Utredning, projektering och övriga utgifter	1,7
Entreprenadarbeten	
Projekt- och byggledning	1,8
Entreprenadkostnad	21,0
Belysning	1,5
Oförutsett	3,0
Index	1,0
Totala utgifter	30 mnr

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnr från och med år 2019. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Påverkan på driftkostnader/osäkerheter i gjord kalkyl

Driftkostnaderna bedöms öka något efter projektets genomförande eftersom körbaneytan minskar något till förmån för gång- och cykelytor som är dyrare att sköta. Dessutom kommer extensiva grönytor tas i anspråk för ny cykelbana som kräver driftåtgärder.

Kontoret kommer enligt förslaget att genomföra projektet som en totalentreprenad, vilket inte provats tidigare för cykelbaneprojekt. Detta innebär en osäkerhet för projektets kalkyl och tidplan.

Summan kan bli olika stor beroende på vilka parametrar som anges i förfrågan vid upphandlingen. Hur mycket som utreds, vilka ramar och gränsdragningar som görs innan upphandling kommer att påverka anbudsgivarnas uppfattning om omfattningen och risken av uppdraget och därmed anbudspriset.

Provtagning och analys av de befintliga jordmassorna, som tas bort vid anläggandet av ny GC-väg, behöver göras för att kontrollera eventuella halter av miljöfarliga ämnen i jorden. Skulle det visa sig finnas höga halter av t.ex. PAH:er eller metaller kan det medföra högre tippavgifter och ökade utgifter. Osäkerheter finns också kring intrånget i naturreservatet, eftersom det ännu inte går att bedöma

hur stor volym berg som behöver tas bort. Tidiga indikationer visar att intrånget i naturreservatet inte kommer medföra några större konsekvenser för miljön, men det kommer att utredas vidare.



Karta över området med reservatsgränsen inritad

Framkomlighetsstrategin

Anläggandet av ny/bredare gång- och cykelbana längs Flatenvägen med bibehållen bredd på körfälten för kollektivtrafik innebär att kontoret främjar gång-, cykel- och kollektivtrafik i linje med framkomlighetsstrategins intentioner.

Tillgänglighet

Genom anläggande av ett gång- och cykelstråk med bredder enligt ambitionerna i cykelplanen förbättras tillgängligheten. Ny belysning bidrar till en bättre tillgänglighet och trygghet på sträckan.



Startläge för nya gång- och cykelbanan på Flatenvägen

Barnperspektiv

I och med att en breddad gång- och cykelbana anläggs blir det lättare och säkrare för barn att kunna cykla och gå längs Flatenvägen. Ny belysning gör också att sträckan upplevs tryggare för dem som nyttjar den.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna på Flatenvägen syftar till att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner genomförande av en ny dubbelriktad gång- och cykelbana längs Flatenvägen till en investeringsutgift om 30,0 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Översiktsritning över sträckningen, med den nya GC-banan inritad, och där bedömning på storleken på intrånget i naturreservatet illustreras. (Översiktsritningen är skapad utifrån BAS-karta och registerkarta från Stadsbyggnadskontoret. Kontroll mot inmätning ute i fält visar att gränslinjerna stämmer väl överens med verkligheten).