

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 26 209**Till**
Trafiknämnden
2019-06-13

Cykellösningar på Sandåkravägen. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planeringen av cykelåtgärder på Sandåkravägen i Norra Sköndal upp till ca 1,5 mnkr, som underlag för ett genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till ca 18 mnkr.

Fredrik Alfredsson
T.f. FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Sandåkravägen är ett utpekad pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan. Delar av Sandåkravägen uppfyller inte den standard som anges för pendlingsstråk. Det gäller framför allt för sträckan mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen. Längs med Sandåkravägen pågår flera projekt. Bland annat ska Sandåkraskolan byggas om för att rymma fler elever. Bussbytespunkten för kollektivtrafik norr om Sandåkravägen ska också byggas om.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 209
Växel 08-508 27 200
jevgenija.palin@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Projektet syftar till att anlägga en ca 750 m lång dubbelriktad gång- och cykelbana söder om Sandåkravägen mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen. Cykelbanan ska uppfylla cykelplanens rekommenderade mått och funktion. De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och säkerheten för cyklister och

gående längs med Sandåkravägen. Kontoret har särskilt studerat trafiksäkerheten vid Sandåkraskolan där det vistas många barn.

Den totala kostnaden för projektet bedöms att uppgå till ca 18 mnkr. Genomförandet av projektet planeras mellan hösten 2020 och hösten 2021.

Bakgrund

Trafikkontoret genomför i enlighet med Cykelplan Stockholm 2012 och i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi stora insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla. Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder.

Genom investeringar i utbyggnad och ombyggnad av pendlingsstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet. En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga.

Sandåkravägen i Sköndal i södra Stockholm är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Den aktuella sträckan utgör en sammanbindande länk för cyklister mellan Tyresö och de södra delarna av Stockholm, samt vidare mot Stockholms innerstad, men även för cykling till och från Flatenbadet.

Trafikkontoret har därför undersökt möjligheten att bygga cykellösningar på Sandåkravägen, enligt cykelplanens rekommendationer gällande mått och funktion.

Angränsade projekt

I närområdet pågår för närvarande flera projekt som befinner sig i olika skeden (se figur 1).



Figur 1. Bilden visar de projekt som pågår eller planeras i anslutning till Sandåkravägen

Söder om Sandåkraskolan planeras ett nytt utvecklingsområde, vid namn Stora Sköndal. Området ska utvecklas med nya bostäder, skolor, förskolor, kontor, lokaler för service i form av vård, kultur, handel samt idrott. År 2015 tog stadsbyggnadskontoret fram ett program för området. Bostadsområdet ska förses med trafik via Pepparkaksgränd, vilken i sin tur ska förlängas mot det nya området. Idag är Pepparkaksgränd en återvändsgata som ska byggas om till en huvudgata anpassad för busstrafik.

Söder om Sandåkravägen ligger Sandåkraskolan. SISAB har planer på att bygga om skolan för att rymma 600 elever, istället för dagens 300 elever. Detta innebär att skolans fastighet måste nyttjas till sitt yttersta och den parkeringsyta som idag ligger på skolans fastighet kommer att utgå. Idag sker varuleveranser och sophantering till skolan via Pepparkaksgränd, men när skolan byggs om måste varuleveranser och sophanteringen ske från Sandåkravägen.

Norr om Sandåkravägen ligger idag bussbytestpunkten Norra Sköndal. Bussbytestpunkten, som tillhör Trafikverket, ska byggas om. Trafikverket har sedan år 2010 arbetat med vägplan för ombyggnad av bytestpunkten. Syftet med projektet är att höja trafiksäkerheten, framkomligheten och komforten för resenärer i bytestpunkten, vilken får längre plattformar för att inrymma flera busslinjer både söder och norr om Tyresövägen. Vissa åtgärder planeras på stadens mark där staden är väghållare. Bland dessa åtgärder finns en standardförbättring av anslutande gång- och cykeltvägar som ansluter till bytestpunkten, borttagning av hållplatsen vid bollplanen, nya cykelparkeringar, ny trappa till

befintlig bro över Tyresövägen, ny trappa till plattform från Sandåkravägen m.m.

År 2018 fattade trafiknämnden ett genomförandebeslut gällande förslag till genomförande av åtgärder till en utgift om ca 10 mnkr. Entreprenaden av projektet bytespunkt Norra Sköndal kommer att pågå samtidigt som entreprenaden av stadens projekt Sandåkravägen. Samarbete gällande samordningen av båda projekt pågår.

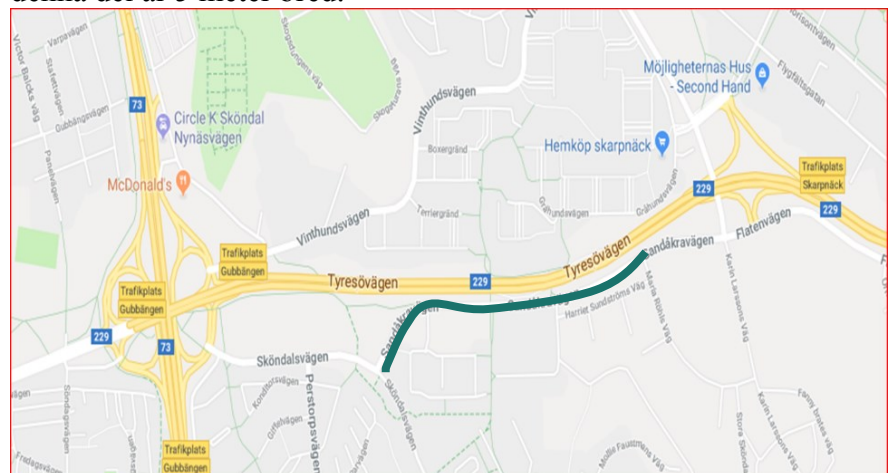
Övriga projekt som pågår i området är utbyggnad av den nya handelsplatsen mellan Tyresövägen, Sköndalsvägen och trafikplatsen Gubbängsmotet. Det pågår även detaljplanearbete i närområdet, som till exempel nya radhus på Sköndalsvägen med planerade cykelbanorna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret, SISAB, Trafikverket och Trafikförvaltningen vid Region Stockholm.

Beskrivning av dagens situation

Sandåkravägen sträcker sig mellan Karin Larssons väg och Sköndalsvägen. På sträckan mellan Karin Larssons väg och Maria Röhl's väg finns det en tidigare utbyggd dubbelriktad cykelbana på södra sidan av vägen. Cykelbanan är en förlängning av den befintliga dubbelriktade cykelbanan på Flatenvägen. Cykelbanan på denna del är 5 meter bred.



Figur 2. Översikt över området och Sandåkravägen som föreslås att åtgärdas

Den del av Sandåkravägen som sträcker sig mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen har delvis cykellösningar som inte uppfyller de

rekommenderade måtten för pendlingsstråk som anges i stadens cykelplan, och planeras därför att åtgärdas. Figur 2 visar Sandåkravägen mellan Maria Röhl's väg och Sköndalsvägen samt omgivande gatustrukturen. På den största delen av stråket färdas cyklister i blandtrafik.

Sandåkravägen är skyltad till 50 km/timme med undantaget vid skolan där hastigheten är 30 km/timme.

Längs med Sandåkravägen färdas ca 1 000 cyklister/dygn och ca 3 000 motorfordon/dygn. Vägens bredd varierar mellan åtta och nio meter. I området finns det flera viktiga målpunkter i anslutning till Sandåkravägen, som t.ex. Sandåkraskolan, idrottsplats, kollektivtrafikbytespunkt Norra Sköndal. I figuren nedan visas de målpunkter och de gator som ligger längs med eller ansluter till Sandåkravägen.



Figur 3. Översikt med flera målpunkter och gatustruktur vid Sandåkravägen.

Från Maria Röhl's Väg fram till Pepparkaksgränd är gång- och cykelbanan smalare och den är inte separerad mellan gående och cyklister (se figur 4).



Figur 4. Bilden visar gatumiljön mellan Maria Röhl's Väg och Pepparkaksgränd

Efter Pepparkaksgränd upphör gång- och cykelbanan. Från Pepparkaksgränd förbi Sandåkraskolan fram till Sköndalsvägen finns endast gångbanor på vardera sidan av körbanorna, medan cykling sker i blandtrafik.

I höjd med Pepparkaksgränd norr om Sandåkravägen finns en gångtunnel som används av många skolbarn på väg till och från skolan. Inom Trafikverkets projekt kommer tunneln att byggas ut västerut för att även inrymma cykeltrafik. Detta leder till att även hållplatsens läge norr om gatan måste justeras. Båda åtgärderna ingår i Trafikverkets projekt.



Figur 5. Gångtunneln norr om Sandåkravägen.

Söder om Sandåkravägen mellan Pepparkaksgränd och Sandåkrabollplan ligger Sandåkraskolan och två förskolor.



Figur 6. Sandåkraskolans fastighet med parkering. Längre fram finns en gångbro över Tyresövägen och Sandåkravägen

Leveranser och parkering till skolan sker inom skolans fastighet från Pepparkaksgränd. Enligt detaljplanen får inte lastning och lossning ske med in- och utkörning mot Sandåkravägen. Eftersom skolan planeras att utvidgas måste en annan lösning av leveranshantering hittas. Längs med Sandåkravägen, väster om skolan, planeras därför en lastficka. Trafikkontoret har haft en dialog med SISAB gällande påverkan av lastfickan på den planerade cykelbanan, som kommer att anläggas på skolans sida, på södra sidan om Sandåkravägen. Ett gemensamt förslag på hur cykelbanan ska utformas ifall lastfickan blir aktuell har tagits fram. För närvarande avvaktar SISAB ombyggnation av skolan och tidplanen för projektet är oklar.

Längs med Sandåkravägen, mellan Sköndalsvägen och Maria Röhl's väg, ligger fyra busshållplatser som trafikeras av busslinje 181. Avståndet mellan hållplatserna är cirka 150-200 m.



Figur 7. Hållplatsen på norra sidan av Sandåkravägen och rampen mot hållplatser på Tyresövägen



Figur 8. De rosa punkterna visar hållplatslägen på Sandåkravägen

De östra hållplatserna är utformade som vanliga kantstenshållplatser, där bussen ligger kvar i körbanan när den angör hållplatsen. Fordonstrafik som åker i samma riktning kan passera en stillastående buss. De västra hållplatserna är utformade som fickhållplatser. Enligt genomförandebeslutet som antogs av trafikinämnden i februari 2018 ska hållplatserna väster om gångbron utgå. Detta eftersom gångbanan på norra sidan längs med skolan kommer att tas bort och gångtrafiken flyttas till bytesplatsens plattform. Dessa hållplatser kommer inte att ersättas eftersom

avståndet mellan hållplatser bör vara 500 meter enligt Trafikförvaltningens riktlinjer.

Väster om bussbytespunkten och tunneln finns en gångbro som även knyter ihop området norr om Tyresövägen med området söder om Sandåkravägen. Från bron leder en trappa ned till gångbanan. I samband med Trafikverkets projekt kommer trappan att rivas bort och en ny trappa ska istället anslutas till bussplattformen. Från bussplattformen ska gående ledas mot gångbanan via en ny trappa. Båda åtgärderna utförs av Trafikverket.



Figur 9. Sandåkravägen i riktning österut. Gångbro över Tyresövägen och Sandåkravägen med trappan mot gångbanan. Hållplatsen ska utgå. Bollplan finns på södra sidan.

Väster om Mickel Bagares gränd återupptas ett cykelstråk i form av en cykelväg i naturområdet. Cykelvägen leder cykeltrafiken över Tyresövägen norrut, i riktning mot Södermalm. Gatan svänger ner mot Sköndalsvägen.



Figur 10. Anslutning till befintlig gång- och cykelväg i grönområdet

Åtgärdsförslag

Kontoret föreslår att anlägga en ca 750 m lång ny dubbelriktad gång- och cykelbana mellan Maria Röhls väg och Sköndalsvägen på södra sidan av Sandåkravägen. Gång- och cykelbanans bredd blir 5 meter med en 0,5 meter bred skiljeremsa, som utgör en säkerhetszon mellan cykel och biltrafiken.

På Sandåkravägen färdas ca 1 000 cyklister/dygn. Enligt cykelplanens rekommendation för pendlingsstråket ska en dubbelriktad cykelbana inte understiga fem meter i bredd vid flöden upp till 10 000 cyklister/dygn.

Sandåkravägens befintliga bredd föreslås att smalnas av för att ge utrymme åt cykelbanan. För att bussar ska kunna mötas bör gatans bredd inte understiga sju meter. Undantaget är sträckan vid Sandåkraskolan (se nedan).

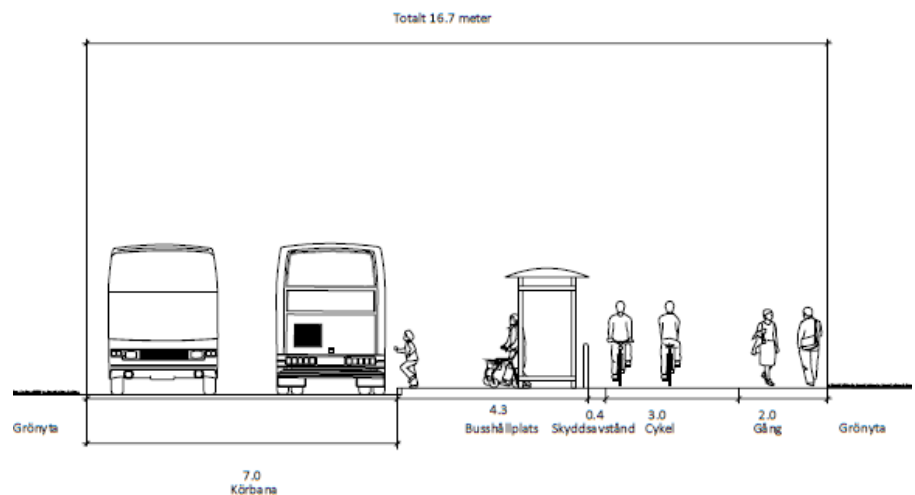
Maria Röhls väg - Pepparkaksgränd

På sträckan mellan Maria Röhls väg och Pepparkaksgränd görs en breddning med 0,5 meter för att åstadkomma en 5,5 meters gång- och cykelbana inklusive en 0,5 meter skiljeremsa. Den södra kantstenen flyttas ut i gatan. Den norra sidan av gatan förblir orörd. Längs med den norra sidan finns en nedgrävd högspänningskabel och även en luftledningsstolpe som står vid Pepparkaksgränd. Både kabeln och ledningsstolpen förutsätter ett säkerhetsavstånd för att

schaktning ska kunna ske. Kontoret har därför valt att undvika ingrepp i marken på norra sidan av gatan.

I korsningen Maria Röhl's väg-Sandåkravägen föreslås en genomgående gång- och cykelbana med prioritet för oskyddade trafikanter.

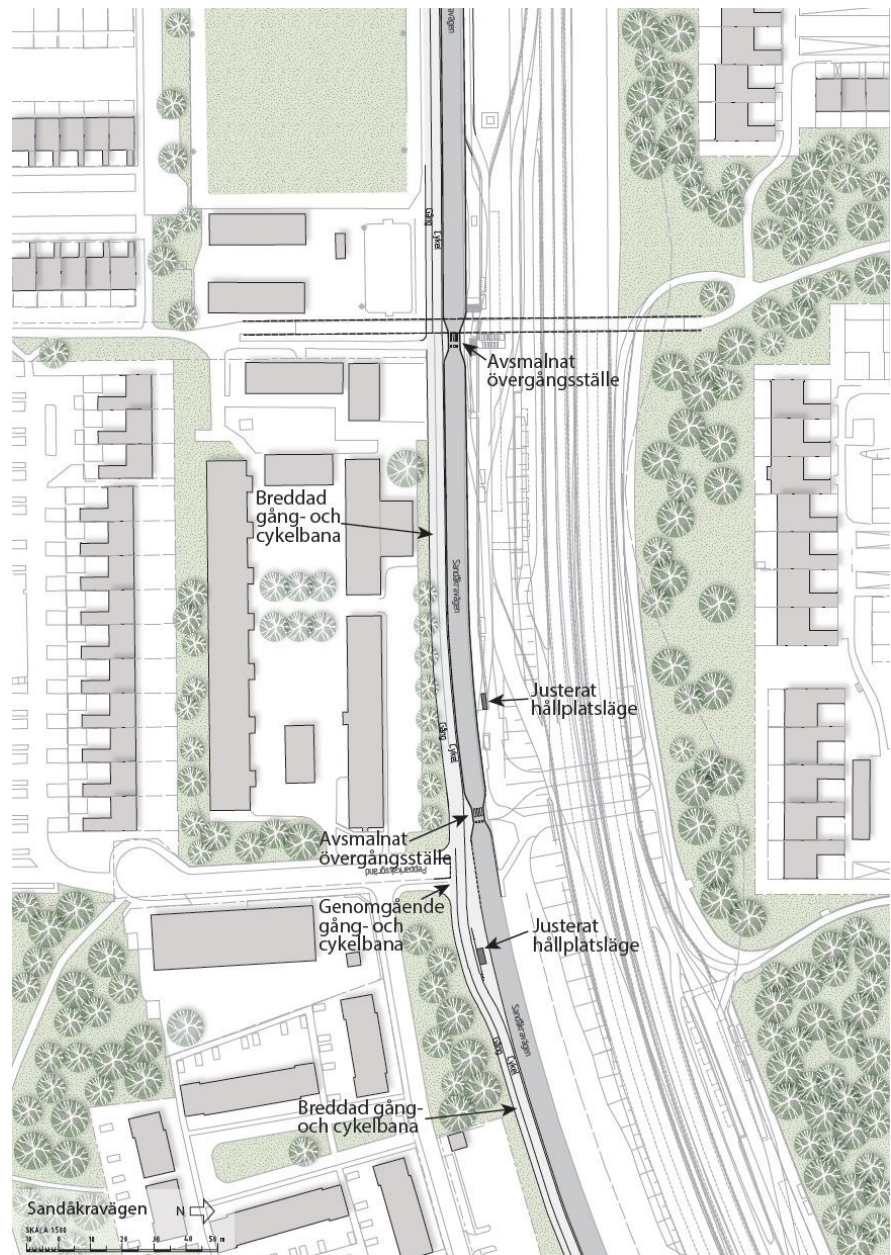
Hållplatsen öster om Pepparkaksgränd byggs om och gång- och cykelbanan placeras bakom hållplatsen. Den föreslagna lösningen för gång- och cykelbana bygger på en uppdelning där ytan för gångtrafikanter preliminärt föreslås bli två meter bred och cykelbanan tre meter bred. Ifall cykelbanan ska breddas till 3,25 meter måste ytan tas från gångbanan.



Figur 11 Sektion över Sandåkravägen vid hållplatsen öster om Pepparkaksgränd.

Sandåkraskolan

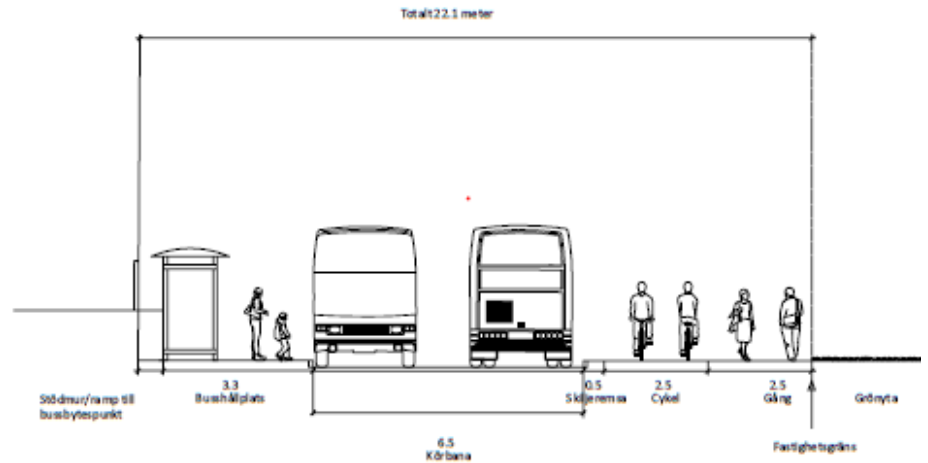
Sandåkraskolan ligger på sträckan mellan Pepparkaksgränd och gångbron över Tyresövägen (se figur 12 och Bilaga 1).



Figur 12 Översikt med åtgärder vid skolan

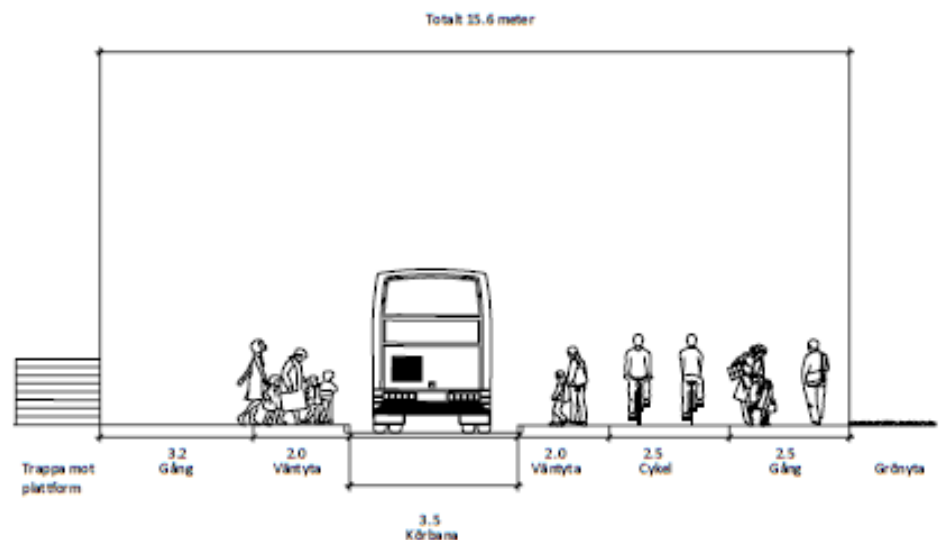
Här föreslås en fem meter bred gång- och cykelbana med uppdelningen 2,5 meter för gång och 2,5 meter för cykel. Sträckan vid skolan är ca 150 meter lång (se figur 12 och bilaga 1). Eftersom många barn rör sig i området, på väg till och från skolan, är ytan för gångtrafiken viktig. Den befintliga gångytan vid skolan är 2,5 m bred. Skolans fastighet löper i linje med gångbanan. För att skapa utrymme för cykelbanan tas ytan från körbanan. Körbanans bredd vid skolan varierar mellan 8,7 och 9,2 m. Körbanan vid skolan föreslås att smalnans av till 6,5 meter. Även ytan norr om Sandåkravägen tas i anspråk mellan 0,3 och 0,7 m för att körbanas bredd inte ska understiga 6,5 m.

I korsningen Pepparkaksgränd-Sandåkravägen föreslås en upphöjd passage i form av en ny genomgående gång- och cykelbana.



Figur 13. Sektion över Sandåkravägen mellan skolan och hållplatsen

Övergångsställena på östra och västra sidan av skolan hastighetssäkras med gatuavsmalningar och medger att endast ett fordon kan passera gatan vid övergångsstället (se figur 14 och bilaga 1). Kontoret har bedömt att detta inte kommer påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken på grund av att trafikmängden på Sandåkravägen är relativt låg (ca 3000 fordon/dygn). Sandåkravägen vid skolan är rak och bred och detta inbjuder till högre hastigheter. Syftet med de föreslagna åtgärderna på sträckan är att få ner hastigheterna och öka trafiksäkerheten för barn. Trafikförvaltningen har godkänt lösningen med en smalare körbana.



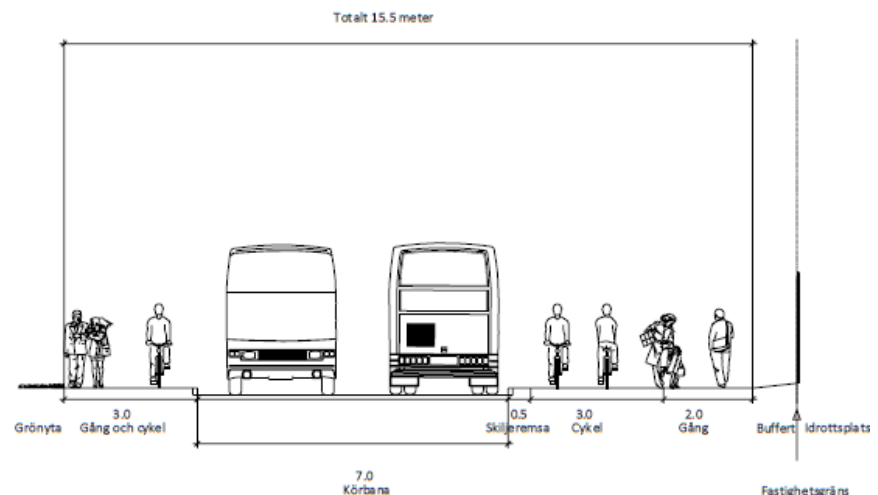
Figur 14. Sektion över Sandåkravägen vid östra övergångsstället

Övergångsstället vid gångbron kommer att leda till en ny trappa till bussplattformen. Trappan byggs av Trafikverket.

Sandåkraskolan - Sköndalsvägen

Gatusektionen väster om gångbron är smal. Den befintliga gångbanan på södra sidan är 2,5 meter bred. Hållplatserna väster om gångbron utgår och detta möjliggör att en del av marken på norra sidan tas i anspråk och en 5,5 meter bred gång- och cykelbana, inklusive skiljeremsa, anläggs (se figur 15).

Körbanan återgår från 6,5 meters bredd vid skolan till sju meters bredd fram till Sköndalsvägen. Norra gångbanan flyttas något norrut. På södra sidan av gatan flyttas kantstenen ut i gatan för att inrymma en skiljeremsa.



Figur 15. Sektion över Sandåkravägen väster om gångbron

Vid korsningen med Mickel Bagares gränd föreslås att ett nytt övergångsställe anläggs. Övergångsstället kommer att leda gående som kommer västerifrån på södra sidan av gatan till den nya rampen mot Trafikverkets bussplattform norr om gatan. Övergångsstället hastighetssäkras med hjälp av busskuddar.

Väster om Mickel Bagares gränd färdas en del cyklister norrut och ansluter sig till den befintliga cykelvägen i grönområdet norr om gatan. En sänkning av kantstenen på södra sidan av Sandåkravägen kommer att leda cyklister till cykelvägen på norra sidan av Sandåkravägen.

Efter Mickel Bagares gränd måste ett ingrepp i parkmarken på södra sidan göras för att få plats med gång- och cykelbanan. Strax efter korsningen i kurvan breddas körbanan till ca nio meter av hänsyn till att sträckan trafikeras med boggiebuss. Detta leder till en

förflyttning av kantstenen även på norra sidan på en kortare sträcka. Åtgärden förutsätter en del bergschaktning.

Korsningen Sköndalsvägen - Sandåkravägen byggs om för att leda cyklister till och från den dubbelriktade cykelbanan.

Konsekvensbedömning

Enligt kontorets bedömning höjer åtgärderna standarden för cykel- och gångtrafikanter. Den kontinuerliga gång- och cykelbanan fram till Sköndalsvägen bidrar till bättre framkomlighet för cykeltrafikanter. Cykeltrafikanterna får en gen och oavbruten resa i riktning norrut via det nya stråket, som kommer att leda cyklister fram till cykelvägen i parken, som i sin tur leder cyklister till områdena norr om Tyresövägen.

Genomgående gång- och cykelbanor ger prioritet och ökad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter samtidigt som trafiksäkerheten ökar.

Åtgärderna vid Sandåkraskolan ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Avsmalningarna av övergångsställen är en åtgärd som syftar till att göra skolvägen säkrare. Vid de avsmalnade övergångsställena skapas väntytor mellan cykelbanan och körbanan, vilket också höjer säkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt säkerställer denna åtgärd att den verkliga hastigheten till 30 km/tim hålls.

Det nya övergångsstället vid Mickel Bagares gränd förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter som vill korsa gatan och i samband med ombyggnationen tillgänglighetsanpassas busshållplatserna.

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 1,5 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 18 mnkr och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Kostnader	mnkr
Utredning, projektering	2
Entreprenad	11,5
Byggledning och kontroll	1,5
Oförutsedda kostnader	3
Totalt	18

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,1 mnkr från och med 2022. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Tidplan

Genomförandet av projektet planeras startas hösten 2020 och avslutas hösten 2021.

Genomförandebeslutet planeras till hösten 2019.

De färdiga bygghandlingarna planeras till årsskiftet 2019/2020.

Jämställdhetsanalys

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet.

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män, varför anläggande av cykelbanor på Sandåkravägen kommer att nyttjas av fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

De planerade åtgärderna på Sandåkravägen syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och ökar trafiksäkerhet för gående. 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

Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planeringen av cykelåtgärder på Sandåkravägen i Norra Sköndal upp till ca 1,5 mnkr, som underlag för ett genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till ca 18 mnkr.

Slut

Bilagor

1. Bilaga 1. Åtgärder vid skolan