

Handläggare
Sofia Lindh
08-508 26 342

Till
Trafiknämnden
2021-04-22

Gång- och cykelåtgärder Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Gång- och cykelåtgärder Störtloppsvägen och Västertorpsvägen till en investeringsutgift om 18 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

I trafiknämndens budget för 2019 framgår det att nämnden ska investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan 2019 och 2022. I utredningsbeslutet för satsningen framgår det att ett ökat utrymme bör kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner. I december 2020 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för projektet.

Den aktuella delen av Störtloppsvägen och Västertorpsvägen är ca 250 meter lång och löper strax söder om Västertorps centrum

till Västertorpsskolans östra entré. Idag finns gångbanor på sträckan och cyklister hänvisas till att cykla i blandtrafik.

Idag uppfyller inte sträckan rekommendationerna för ett huvudcykelstråk i cykelplanen. Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten för cykel mellan pendlingsstråket norr om Södertäljevägen och Västertorps centrum samt att skapa en säker och trygg skolväg till Västertorpsskolan. Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för de som går och cyklar på sträckan.

Trafikkontoret föreslår att breddningen från gångbana till huvudcykelstråk sker på Störtloppsvägens östra gångbana samt Västertorpsvägens norra gångbana. För att rymma gång- och cykelbanan tas yta från bilvägen på Störtloppsvägen och grönyta på Västertorpsvägen. Gång- och cykelbanan blir dubbelriktad och får en bredd om 4,8 meter samt väntytor vid övergångsställena.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten till en investeringsutgift av 18 mnkr.

Bakgrund

I trafiknämndens budget för 2019 framgår det att nämnden ska investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan 2019 och 2022. I utredningsbeslutet för satsningen framgår det att ett ökat utrymme bör kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

I arbetet med översyn av stadens cykelplan har ett möjligt nytt huvudstråk för cykel längs Störtloppsvägen identifierats, som skulle kunna binda samman pendlingsstråket som löper strax norr om Södertäljevägen (Södertäljestråket) med Västertops centrum, via Västertorpsskolan.

Längs Störtloppsvägen ligger Västertorpsskolan. Trafikkontoret studerade trafikmiljön kring skolan år 2018 inom projektet Säkra och trygga skolvägar, Västertorpsskolan. Resultatet från den trafikstudien rör bland annat trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningspunkter över Störtloppsvägen, men även ett förslag om att bredda befintlig gångbana till en gång- och cykelbana. En gång- och cykelbana skulle bidra till att fler barn, tryggt och säkert, kan gå och cykla till skolan.

I december 2020 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för projektet. Nu har trafikkontoret arbetat vidare med att ta fram en bygghandling och presenterar i detta ärende förslag till genomförandebeslut.

Den aktuella sträckan är cirka 250 meter lång och löper strax norr om Västertorpsskolans norra infart på Störtloppsvägen till Västertorpsskolans östra entré på Västertorpsvägen, se figur 1 nedan.



Figur 1) Projektets avgränsning i svart markering. Pendlingscykelstråket i röd markering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med SISAB och Region Stockholm, trafikförvaltningen. Stadsdelsförvaltningen är informerad om projektet och har fått möjlighet att granska alla handlingar.

Mål och syfte

Målet med projektet är att förbättra framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för de som går och cyklar på sträckan.

Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten för cykel mellan pendlingsstråket norr om Södertäljevägen och Västertorps centrum via Västertorpsskolan, och på så vis bidra till cykelplanens mål om att öka andelen cyklister och göra det

enklare och säkrare att cykla. Syftet med projektet är även att skapa en säker och trygg skolväg för barn som går eller cyklar till Västertorpsskolan samt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedställning. De tre syftena uppfylls genom att bredda befintlig gångväg till huvudcykelstråk.

Planer och strategier som har använts i utredningen och projekteringen av Störtloppsvägen och Västertorpsvägen redovisas nedan.

Översiktsplan

I Stockholms stads översiktsplan förklaras hur stadens ska utvecklas och vilka möjligheter som finns för stadens stadsdelsområden. Det som nämns om Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde är att det behövs fler grund- och förskolor samt mer yta för idrott. Vidare anges att området Västertorp och Hägerstensåsen kan utvecklas med avseende på nya stråk och gator. Kopplingen till Fruängen nämns och ämnas förstärkas.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket leder till ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resandet och trafiken. Kommunfullmäktige har därför antagit en framkomlighetsstrategi, vilken anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. En bärande inriktning i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras, vilket är en utgångspunkt i detta projekt.

Cykelplan

I arbetet med översyn av stadens cykelplan har ett möjligt nytt huvudstråk för cykel längs Störtloppsvägen identifierats. Huvudstråket skulle kunna binda samman pendlingsstråket som löper strax norr om Södertäljevägen med Västertops centrum. Enligt Stockholms cykelplan är minst 4,5 meters bredd önskvärd för en dubbelriktad gång- och cykelbana längs ett huvudcykelstråk.

Plan för säkra och trygga skolvägar

År 2016 antog kommunfullmäktige Stockholms stad Plan för säkra och trygga skolvägar som syftar till att göra trafikmiljöerna i skolornas närhet säkra och trygga. Syftet är även att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planen är en konkretisering av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet. Detta för att skapa en säkrare och

tryggare skolväg både för de som passerar gång- och cykelbanan och för de som nyttjar den.

Befintlig situation

Den aktuella sträckan är cirka 250 meter lång och löper strax söder om Västertorps centrum på Störtloppsvägen till övergångsstället vid Västertorpsskolans östra entré, på Västertorpsvägen, se figur 1 ovan.

Idag finns gångbanor på båda sidor om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. På gatorna är cyklister hänvisade till att nyttja bilvägen och cykling sker således i blandtrafik. Skolbarn och föräldrar använder dock även gångbanorna för cykling. De befintliga gångbanorna och cyklingen i blandtrafik uppfyller inte cykelplanens rekommenderade utformning för ett huvudcykelstråk.

På Störtloppsvägen är östra gångbanan cirka 1,9–2 meter bred och den västra cirka 1,8–2 meter. På Västertorpsvägen är den norra gångbanan 2,4–2,5 meter medan den södra gångbanan är cirka 1,8–2 meter. Gångbanornas bredd varierar dock på båda gatorna. Det är främst utrymmesbrist under morgontimmarna, då många barn i området tar sig till skolan ensamma eller i sällskap av förälder genom att gå eller cykla, se bild 1 och 2 nedan.



Bild 1) Gångbanan utmed Störtloppsvägens östra sida.



Bild 2) Gångbanan utmed Västertorpsvägens norra sida.

Enligt trafikstudien från 2018 inom projektet Säkra och trygga skolvägar är gångbanorna närmast skolan underdimensionerade i relation till hur många som nyttjar gångbanorna. Åtgärdsförslaget som framkom i den utredningen inkluderade hastighetssäkrade passager samt tillgänglighetsanpassning och breddning av befintlig gångbana till en gång- och cykelbana.

Bilvägen på Störtloppsvägen är cirka 10 meter bred och på Västertorpsvägen cirka 7 meter bred, båda gatorna är reglerade med parkeringsförbud. Söder om Västertorpsvägen finns en återvinningsstation.

Inom projektet hastighetsplanen har trafiksäkerhetsåtgärder genomförts på huvudgatan Västertorpsvägen. Inom det aktuella området har körbanan smalnats av vid övergångsstället vid skolans östra entré. Störtloppsvägen är en lokalgata. Övergångställena på Störtloppsvägen saknar idag hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning.

Områden utanför projektavgränsningen

Norr om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen ligger Västertorps centrum där det också finns tunnelbana och lokalbussar.

På Störtloppsvägens östra sida och Västertorpsvägens norra sida ligger Västertorpsskolan. Mellan år 2019 till 2021 byggs Västertorpsskolan ut och elevantalet kommer öka från 500 till 840 elever. Huvudentrén till Västertorpsskolan ligger på

Störtloppsvägen. Det finns tre andra entréer till skolan; i norr, söder och öster. På Störtloppsvägens västra sida finns bostäder och en förbindelse till tunnelbanan.

Söder om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen planeras nyproduktion av hyresbostäder inom fastigheten Västberga 1:1. Nyproduktionen är i anslutning till kvarteret Pucken. Planen antogs i december 2020. Söder om nyproduktionen går Södertäljestråket, vilket är pendlingscykelstråket in mot Stockholm.

Trafikmätning

Under våren 2020 genomfördes gång- och cykelmätningar på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. Under ett dygn trafikeras Störtloppsvägen av 1 500 fotgängare och 430 cyklister. Västertorpsvägen trafikeras under ett dygn av 780 fotgängare och 542 cyklister. Antalet gående och cyklister på platsen kan ha påverkats av rådande pandemi. Från den tidigare trafikutredningen från 2018 framkom det att många går och cyklar på platsen, vilket styrks av mätningen från i våras.

Enligt flödeskartan från 2014 går det uppskattningsvis 2 600 motorfordon (varav 8% tung trafik) per dygn på Störtloppsvägen. Från en mätning från november 2019 går det drygt 4 400 motorfordon (varav 9% tung trafik) per dygn på Västertorpsvägen.

Olycksstatistik

Mellan åren 2015 och 2019 rapporterades det in tre trafikolyckor inom projektområdet till Strada (nationell databas för trafikolyckor). Inga dödsolyckor har inträffat i området enligt statistik från Strada. Olyckorna skedde främst i den södra delen av projektområdet.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget trafikkontoret föreslår i genomförandebeslutet avviker inte utformningsmässigt från förslaget i inriktningsbeslutet. Trafikkontoret föreslår att den östra gångbanan på Störtloppsvägen breddas till en gång- och cykelbana samt att delar av gångbanan på den norra sidan av Västertorpsvägen breddas till en gång- och cykelbana.

Gång- och cykelbanan föreslås bli dubbelriktad och breddas till 4,8 meter. Då stråket även är en skolväg föreslås väntytor vid

övergångsställena prioriterats och en väntyta om 1,5–1,7 meter tillskapas. På dessa platser föreslås gång- och cykelbanan breddas till 5,5–6,2 meter.

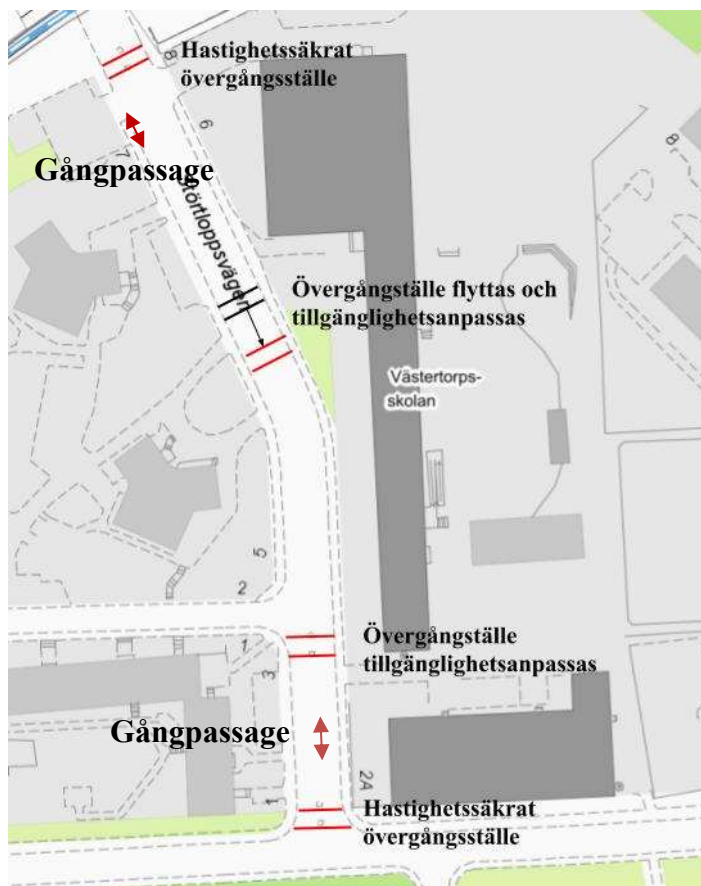
För att skapa en tydligare fördelning mellan gående och cyklister får gång- och cykelbanan en separering med en målad linje, där gångbanan placeras närmast skolan och cykelbanan placeras närmast bilvägen. Gång- och cykelbanan utformas i asfalt, med undantag vid övergångsställen som förses med taktila plattor för att öka tillgängligheten.

Se bilaga 1 för en illustration av sträckan.

Gång och cykel på Störtloppsvägen

För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på Störtloppsvägen föreslår trafikkontoret att bilvägen på Störtloppsvägen smalnas av till 7 meter. Genom att bredda den östra sidans gångbana till mellan 4,8-6,2 meter skapas inte bara en säker skolväg, utan även en gen och fredad cykelkoppling mellan Västertorpsvägen och Västertorp centrum. Fördelningen på gång- och cykelbanan föreslås bli 2,5 meter cykelbana och 2 meter gångbana, resterande ytor används till skyddsremsa och väntyta vid övergångsställe.

Vidare föreslås att två av övergångsställena över Störtloppsvägen hastighetssäkras och tillgänglighetsanpassas genom upphöjda övergångsställen samt att två övergångsställen tillgänglighetsanpassas. Detta för att skapa en tydlig, trygg och säker passage över gatan för skolbarn, personer med funktionsnedsättning och andra som nyttjar platsen. Inget av övergångsställena är idag tillgänglighetsanpassade eller hastighetssäkrade. För att underlätta ytterligare för människor med funktionsnedsättning sänks kantstenen på västra sidans gångbana vid två passager. På gatan finns äldre asfalterade gupp, dessa föreslås tas bort. På figur 2 nedan finns en karta som visar övergångsställenas placering, åtgärd och nya gångpassager.



Figur 2) Röda streck motsvarar övergångsställets placering och föreslagen åtgärd på Störtloppsvägen. Röda pilar motsvarar nya gångpassager.

Vid det norra övergångsstället föreslår trafikkontoret en hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning. Hastighetssäkringen blir ett upphöjt övergångsställe med en ramp om 2 meter på vardera sidor för att säkerställa en ramplutning om 4 %, samt en plåtå om 7 meter, för att ge god framkomlighet för busstrafik.

Vidare föreslås att Västertorpsskolans norra entré på Störtloppsvägen får en genomgående gång- och cykelbana. Båda åtgärderna medför att fordon måste anpassa sin hastighet när de korsar stråket, vilket premierar oskyddade trafikanters framkomlighet samt ökar trafiksäkerheten. Norra entréns infart byggs om i samband med skolans utbyggnad och den genomgående gång- och cykelbanan har under projekteringskedet samordnats med SISABs markprojektering.

Vid den norra änden av gång- och cykelbanan längs Störtloppsvägen leds cyklisterna ut i blandtrafik igen. Gång- och cykelbanan övergår i den befintliga gångbanan, men avslutet på

breddningen kommer möjliggöra en framtida utbyggnad av gång- och cykelbana.

Nästa övergångsställe söderut på Störtloppsvägen, tillgänglighetsanpassas och flyttas cirka 15 meter söderut. Detta görs för att skapa en godtagbar väntyta mellan körbana och cykelbana samt för att skapa en gen radie på gång- och cykelbanan.

Vid de två södra övergångsställena smalnas cykelbanan lokalt ned till 2 meter. Detta är ett undantag från cykelplanens rekommendation för huvudcykelstråk, men baseras på att bredden på väntyta och gångvägen inte bör minskas då sträckan är en primär skolväg med många gående. Alternativet att smalna av bilvägen ytterligare är svårt, då möjligheten för större fordon att svänga in på Störtloppsvägen samt Isgränd begränsas.

Övergångstället i korsning med Isgränd får en ny kanstensradie som gör det enklare för en person med funktionsnedställning att korsa Störtloppsvägen. Övergångstället i korsning med Västertorpsvägen hastighetssäkras med ett upphöjt övergångsställe. Det upphöjda övergångstället förses med en ramp om 2,5 meter på vardera sidor för att säkerställa en ramplutning om 4 %, samt en plåt om 7 meter, för att ge god framkomlighet för busstrafik.

På Störtloppsvägens södra del där dessa två övergångsställen är placerade har trafikkontoret en begränsad rådighet över ytan eftersom SISABs fastighetsmark ligger dikt an den befintliga gångbanan. Trafikkontoret har haft en parallell dialog med SISAB om att gång- och cykelbanan kan gå in 0,5 meter på deras mark vid två ytor. Den första sträckan är cirka nio meter lång och den andra cirka tio meter lång, båda ligger i grönyta. Denna breddning på 0,5 meter innebär att ett staket på SISABs mark måste flyttas. Breddningen på SISABs mark arbetas in i deras investeringsplan.

Gång och cykel på Västertorpsvägen

För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på Västertorpsvägen, föreslår trafikkontoret att gång- och cykelbanan breddas norrut mot Västertorpskolan.

Bilvägens körbredd om 7 meter behålls och gång- och cykelbanan dimensioneras utifrån huvudcykelstråk. Genom att

bredda den norra sidans gångbana från 2,5 till 4,8 meter skapas inte bara en säker skolväg, utan även en gen och fredad cykelkoppling mellan Västertorp centrum och pendlingscykelstråket.

Breddningen av gångbanan sker i grönytan mellan befintlig gångbana och skolans fastighetsmark. En 2 meter bred grönyta behöver tas i anspråk på en sträcka om cirka 60 meter. Genom att bredda norrut kan körbanebreddens om 7 meter på Västertorpsvägen behållas. Den befintliga avsmalningen av körbanan från 7 meter till 3,5 meter vid skolans östra entré behålls. Det befintliga övergångsstället i avsmalningen kompletteras med en cykelpassage för att underlätta cykling över Västertorpsvägen.

Vid korsning mellan Västertorpsvägen och Störtloppsvägen finns idag två övergångsställen på Västertorpsvägen. Det västra övergångsstället är hastighetssäkrat med en avsmalning, men det östra är inte hastighetssäkrat. Cirka 60 meter österut, vid skolans östra entré, finns ytterligare ett hastighetssäkrat övergångsställe genom en avsmalning. Trafikkontoret föreslår att det övergångsstället som inte är hastighetssäkrat tas bort och passager över Västertorpsvägen riktas mot de två hastighetssäkrade övergångsställena, se figur 3 nedan.



Figur 3) Övergångsställen som tas bort är markerade i rött och övergångsställen som bevaras är markerade med grönt.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt, med tanke på mängden barn och unga som passerar platsen, är det mer lämpligt om gång- och cykeltrafik riktas mot de två hastighetssäkrade passagera. Därför föreslår trafikkontoret att det östra övergångsstället i korsning Störtloppsvägen och Västertorpsvägen tas bort.

Belysning Störtloppsvägen och Västertorpsvägen

Längs Störtloppsvägens östra sida föreslår trafikkontoret att ny belysning sätts upp. Idag har denna sida ingen belysning,

undantaget en belysningsstolpe vid skolans norra entré. För att skapa en trygg och trafiksäker gång- och cykelbana är belysning önskvärd. Trafikkontoret föreslår att sex nya belysningsstolpar med tillhörande armaturer sätts upp på Störtloppsvägen, den sjätte vid skolans norra entré är kvar i samma läge men får ett nytt fundament. Belysningens ljusstyrka är anpassad till gång- och cykelbanans bredder.

Längs Västertorpsvägens norra gångbana finns idag tre belysningsstolpar. Dessa föreslås flyttas och stolpar placeras i bakkant av gång- och cykelbanan. Förslaget innebär att det blir en enhetlig belysning på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen.

Asfalt på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen

Asfalten på de båda gatorna är i dåligt skick och spårbildningar, potthåll och dålig lutning är vanligt förekommande. Störtloppsvägen är i sämre skick än Västertorpsvägen. Under utredningsskedet studerades asfaltens tjocklek och kvalitet.

Borrprover på asfalten har genomförts på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. Resultatet påvisade en asfaltstjocklek på mellan 7 och 12 cm, vilket är ett tunt lager. Det innehåller föroreningar över gränsvärdet i norra delen av Störtloppsvägen.

En kompletterande provtagning genomfördes i det område som indikerade på föroreningar. Inom det aktuella området överstiger halterna av PAH, aromater och metaller riktvärdet och klassas som farligt avfall. Massorna i den norra delen av Störtloppsvägen måste köras till deponi och kan inte återanvändas. Trafikkontoret har underrättat miljöförvaltningen om påträffandet av föroreningar enligt Miljöbalken kap 10 § 11.

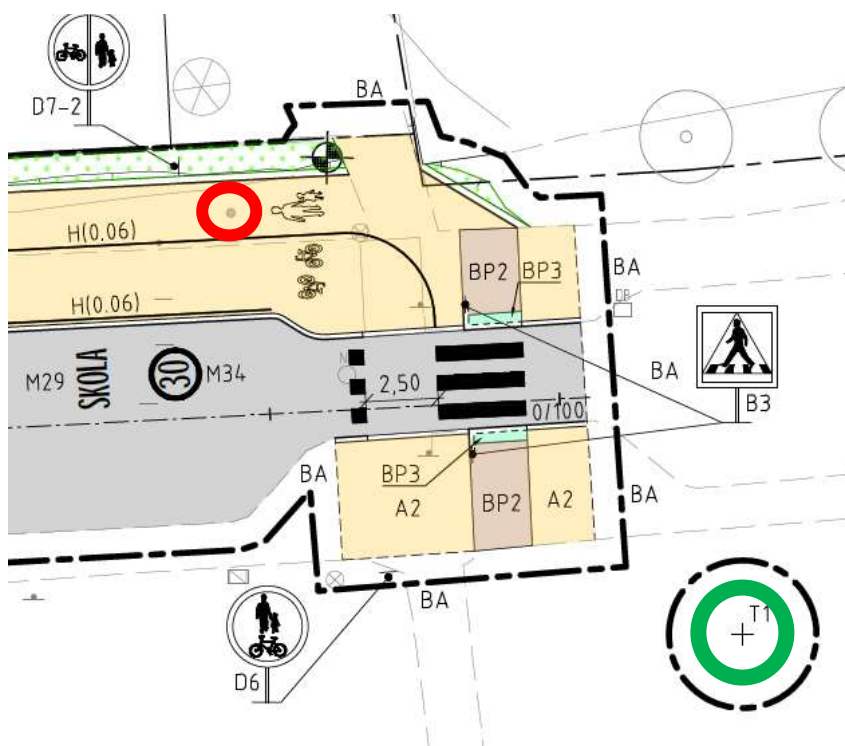
Trafikkontoret föreslår att alla hårdgjorda ytor på Störtloppsvägen rivs och byggs upp igen med nya asfaltlager. Genom att riva alla hårdgjorda ytor kan föroreningar i gatan tas bort, asfaltstjockleken justeras och gatan får en längre livslängd.

Höjjusteringar på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen
Störtloppsvägen har idag delvis ett enkelsidigt tvärfall, delvis en bombering och saknar dagvattenbrunnar på större delen av den östra sidan. Gatans olika lutningar och brist på dagvattenbrunnar medför vattenansamlingar längs sträckan.

Gatan har idag en svag längslutning från Västertorps centrum till Västertorpsvägen. För att få bort vattnet ytterligare föreslår trafikkontoret att sträckan kompletteras med dagvattenbrunnar samt att tvärlutningen justeras då den nya gatan byggs upp.

Träd

Ett träd föreslås tas bort i samband med byggnation av gång- och cykelbanan. Detta träd står idag på Västertorpsvägen vid skolans östra entré och ett nytt träd föreslås placeras på motsatt sida om Västertorpsvägen, se figur 4 nedan. Det befintliga trädet är en björk och ersätts av en kopparbjörk.



Figur 4) Röd ring är den befintliga björken som rivs och grön ring den nya kopparbjörken.

Konsekvenser

De föreslagna åtgärderna kommer ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående med tydliga korsningspunkter och separering. De föreslagna åtgärderna kommer även skapa en säkrare och tryggare skolväg för de barn som går och cyklar till skolan.

För alla cyklister kommer trafiksäkerheten och framkomligheten att öka i och med ny cykelbana och cykelpassager. Den nya cykelbanan kommer även bidra till en säkrare och genare väg mellan Västertorps centrum och pendlingscykelstråket i söder.

Denna åtgärd kommer gynna nyttjare av gång- och cykelbanan i alla åldrar.

De hastighetsräddade övergångsställena på Störtloppsvägen bedöms inte påverka motorfordons framkomlighet nämnvärt. Åtgärderna bedöms dock skapa en lugnare och säkrare trafikmiljö utanför skolan.

Åtgärderna på asfalten kommer ge gatan ett bättre skick och längre livslängd.

Trygghet och jämställdhet

Kontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla. Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Kvinnor anpassar sina resval i högre utsträckning utifrån upplevelser av otrygghet än män. Kvinnor och barn nyttjar även i större utsträckning det lokala cykelnätet än män.

Genom att bredda gångbanan på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen till en gång- och cykelbana, samt hastighetsrädda och tillgänglighetsanpassa övergångsställen ökar inte bara trafiksäkerheten och tillgängligheten utan även den upplevda tryggheten på platsen. Oskyddade trafikanter kommer uppleva att de får en större plats i trafikrummet och premieras högre än biltrafiken i korsningspunkter. Att prioritera barn i trafikrummet är en stöttepelare i stadens arbete med att få fler barn att gå och cykla till skolan. Genom att bredda gång- och cykelbanan och anlägga trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder gynnas alla människor som nyttjar platsen oavsett ålder, kön och funktionsförmåga.

Genom att se över belysningen längs sträckan skapas en cykelbana som upplevs som tryggare, vilket stärker kvinnor, män och barns möjligheter att välja cykeln. Belysningsåtgärderna säkerställer även en trygg, säker och orienterbar miljö under den mörka delen av dygnet.

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidsplan för åtgärderna. Projektering har pågått under Q4 2020 och Q1 2021 och

bygghandling finns framtagen. Upphandling av entreprenör genomförs under våren 2021 och byggstart under hösten 2021, med ett färdigt genomförande till sommaren 2022.

Aktivitet	2021	2022
Genomförandebeslut	x	
Projektering	x	
Upphandling	x	
Entreprenad	x	x

Genomförandet kommer ske i etapper på ett tids- och kostnadseffektivt sätt som även möjliggör framkomlighet under byggtiden. Västertorpsvägen har högre trafikflöden och trafikeras även av busstrafik, vilket medför krav på framkomlighet. Under byggtiden kommer Västertorpsvägen vara öppen för trafik. Körbanan på Störtloppsvägen kommer delvis att totalavstängas för fordonstrafik i båda riktningar för att möjliggöra genomförandet och minimera genomförandetiden. Störtloppsvägen trafikeras av närtrafiken och en dialog förs med Traveller Bus kring möjlig omdragning av busslinjen. Gående och cyklister har framkomlighet på både Störtloppsvägen och Västertorpsvägen under genomförandetiden.

Ekonomi

Inom ramen för uppdraget att utreda cykelbanor på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten har projektet hittills upparbetat 1,5 mnkr. Projekts totala investeringsutgift beräknas till ca 18 mnkr, baserat på framtagen kalkyl. I beloppet ingår indexpåslag om 0,4 mnkr. Detaljprojektering och förfrågningsunderlag har varit underlag för kalkylen.

Projektets utgifter är fördelade enligt nedanstående tabell:

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,3	0,7	2,0
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,3	4,5	4,8
Entreprenad		10,8	10,8

Index		0,4	0,4
Summa utgifter	1,6	16,4	18,0

Den beräknade investeringsutgiften har ökat något jämfört med inriktningsbeslutet. I inriktningsbeslutet beräknades utgiften till ca 16 mnkr. Utgiftsökningen beror framförallt på att kontoret höjt riskpåslaget för hantering av den förorenade asfalten. I det tidiga skedet vid inriktningsbeslutet fanns det osäkerheter kring föroreningarnas omfattning. Efter genomförda markprover är förekomst av förorenade massor bekräftad, men det finns fortfarande osäkerheter då den exakta omfattningen klargörs först efter genomförd schaktning.

Det är möjligt att projektet även får en utgift för förbättringsarbeten som ledningsdragande bolag önskar genomföra under entreprenadtiden. Projektet får i så fall även en inkomst med motsvarande belopp. Omfattningen av dessa åtgärder är ännu inte bestämd.

Då projektet beräknas vara klart under år 2022 redovisas det som helhet inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur. Projektet beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Driftkostnader

Projektet medför cirka 650 m² ny gång- och cykelbana vilket resulterar i nya anläggningar och ytor som kräver drift. Detta beräknas medföra ökade driftkostnader på 50 tkr per år.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 mnkr från och med 2023. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Den största risken i projektet gäller hantering av den förorenade asfalten. Det finns risk att ett större område än förväntat är förorenat. Ytterligare provtagningar har genomförts men den exakta mängden förorenade massor blir inte känd förrän under entreprenaden. Hantering av asfalt och krav på provtagning har även fångats upp i mängdförteckningen. Trafikkontoret har dialog med miljöförvaltningen och har underrättat dem om föroreningarna.

Slut

Bilagor

1. Gång- och cykelåtgärder, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten. Bilaga 1. Planillustration.