

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 26 209**Till**
Trafiknämnden
2022-08-25

Cykellösningar på Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen/Sandåkravägen och Flygledargatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt
Cykellösningar på Gamla Tyresövägen mellan
Flatenvägen/Sandåkravägen och Flygledargatan till en
investeringsutgift om 17 mnkr.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen och Flygledargatan utgör en sammanbindande länk för cyklister från Flaten, Farsta Strand och vidare mot Stockholms innerstad. Sträckan fyller även en viktig funktion för regional cykelpendling för cyklister från Tyresö och Haninge kommun.

Idag färdas cyklister på Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen och Flygledargatan i blandtrafik. Det som föreslås är nya enkelriktade cykelbanor med standard för primära cykelstråk enligt cykelplanen samt bredare gångbanor. Övergångsstället över norra delen av sträckan, vid korsningen med Flygledargatan, trafiksäkras med en ny refug och tillgänglighetsanpassas. Busshållplatsernas placering justeras för att få en bättre anpassning till den planerade

cirkulationsplatsen i korsningen Gamla Tyresövägen-Flygledargatan och tillgänglighetsanpassas.

Även skyfallsåtgärder planeras på sträckan. Sex nya träd med växtbäddar planeras som kommer att fånga in dagvatten under skyfallsregn. Tre nya diken anläggs längs med slänter och en jordvall placeras innan en av slänterna.

Då sträckan är ganska kort, cirka 200 meter, planeras genomförandet av hela projektet utföras och att bli klart under år 2023.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projektet ”Cykellösningar på Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen/Sandåkravägen” till en investeringsutgift av 17 mnkr.

Bakgrund

Trafikkontoret genomför i enlighet med Cykelplan Stockholm och i linje med stadens framkomlighetsstrategi insatser för att göra det enklare och säkrare att cykla. Genom investeringar i utbyggnad och ombyggnad av primära cykelstråk och andra säkra cykelvägar i hela staden skapas och upprätthålls ett väl fungerade cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

Gamla Tyresövägen mellan Flatenvägen och Flygledargatan var tidigare utpekat som huvudcykelstråk men har i den reviderade cykelplanen, som antogs av kommunfullmäktige i maj, uppgraderats till primärt cykelstråk. Gamla Tyresövägen utgör en sammanbindande länk för cyklister från Flaten, Farsta Strand och vidare mot Stockholms innerstad. Sträckan fyller även en viktig funktion för regional cykelpendling, inte minst för cyklister från Tyresö och Haninge kommun.

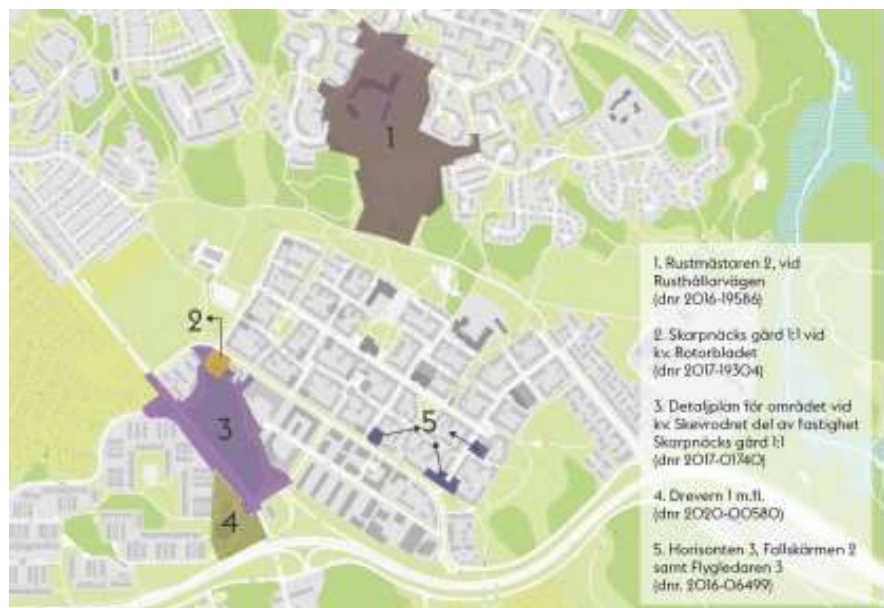
Idag finns cykelbanor längs större delen av Gamla Tyresövägen men mellan Flygledargatan, under Tyresövägen, till Sandåkravägen/Flatenvägen saknas cykelinfrastruktur. Längs denna del av Gamla Tyresövägen är cyklister hänvisade till körbanan och cykling i blandtrafik.

Gångplan samt öka säkerheten och komforten vid hållplatser och i tunneln under Tyresövägen.

Angränsade projekt

Det pågår flera projekt i området kring Gamla Tyresövägen och sträckan mellan Flygledargatan och Flatenvägen. Nedan ges en kort beskrivning av de projekt som bedöms ha störst inverkan på cykelstråket utmed Gamla Tyresövägen.

Stockholms stad har tagit fram ett planförslag för Gamla Tyresövägen och området norr om Flygledargatan. I planförslaget, som markeras med nr 3 i figur 2, ingår totalt 480 nya bostäder i fyra kvarter längs med Gamla Tyresövägen. Stadsbyggnadsnämnden godkände planförslaget under 2020. Projekteringen av åtgärder pågår.



Figur 2. Pågående planer i närområdet

En viktig del i förslaget är att omvandla Gamla Tyresövägen och Flygledargatan till stadsgator med möbleringszoner, trädplantering och bättre standard för gående, cyklister och kollektivtrafik. Vidare föreslås att korsningen Gamla Tyresövägen och Flygledargatan byggs om till en cirkulationsplats och att de befintliga enkelriktade cykelbanorna utmed Gamla Tyresövägen breddas.

Längs Gamla Tyresövägens västra sida, söder om Flygledargatan planeras ytterligare en exploatering, Drevern 1 (nr 4 i figur 2). Nya bostäder och entréer planeras mot Gamla Tyresövägen. För närvarande pågår det ett detaljplanearbete för kvarter Drevern och byggstart är fortfarande oklart. Denna del av Gamla Tyresövägen

ingår därför inte i detta genomförandebeslut utan utförs i samband med den kommande exploateringen.

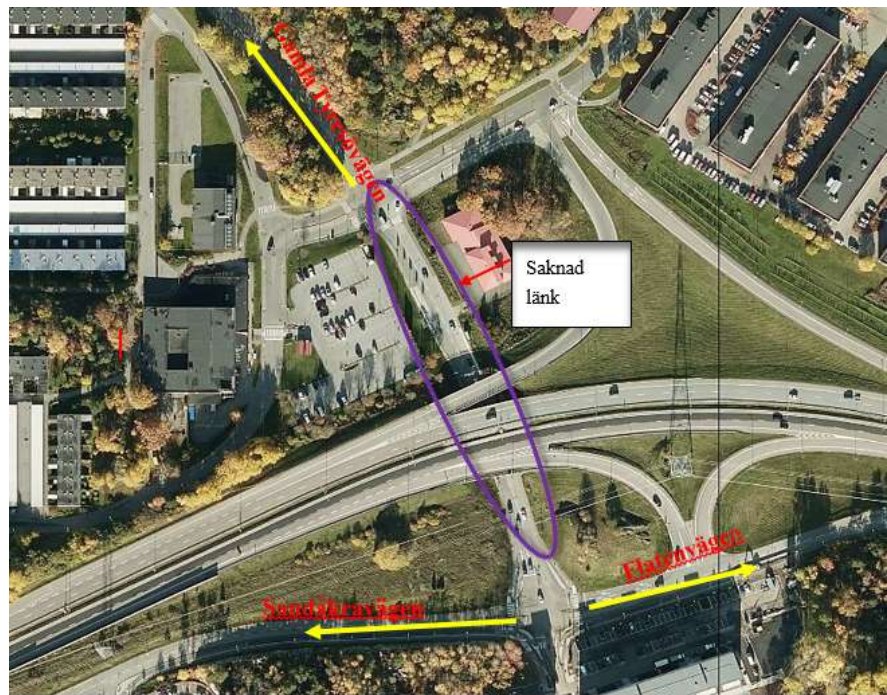
Befintlig situation

Dagens trafiksituation på Gamla Tyresövägen mellan Flygledargatan och Flatenvägen är i stort behov av förbättringar. Idag saknas cykelinfrastruktur helt och hållet på sträckan, vilket innebär att cyklister är hänvisade till blandtrafik.

Gång- och cykeltrafik

Norr om Flygledargatan övergår cykling i blandtrafik på Gamla Tyresövägen i enkelriktade cykelbanor som går på båda sidor om vägen. Idag uppfylls inte riktlinjerna för primära stråk på cykelbanorna, men det finns planer på att bredda dessa till sådan standard inom kommande exploateringsprojekt.

Vid Flatenvägen ansluter Gamla Tyresövägen till en dubbelriktad cykelbana, som går på den södra sidan av Flatenvägen och Sandåkravägen. Den dubbelriktade cykelbanan på Flatenvägen har uppgraderats till standard för primära stråk. Västerut på Sandåkravägen, från Maria Röhl's väg till Sköndalsvägen, pågår en utbyggnad en ny dubbelriktad cykelbana på södra sidan av gatan. Arbetena planeras att slutföras i år.



Figur 3. I norr och söder ansluter sträckan till befintlig cykelinfrastruktur.

Sträckan mellan Flygledargatan och Flatenvägen är cirka 200 meter lång. Körbanan på sträckan är mellan 8 och 10 meter bred och omges av gångbanor på vardera sidan om vägen som är cirka 1,5 meter breda.



Figur 4. Gamla Tyresövägen söder om viadukten

Av genomförda gång- och cykelräkningar framgår att sträckan trafikeras genomsnittligt av ca 350 cyklister och 200 gående per dygn. Eftersom cykellösningar saknas använder en del cyklister de smala gångbanorna. De planerade exploateringarna i området förväntas bidra till fler cyklister och fotgängare i den närmaste framtiden, men även en ökning av biltrafiken.



Figur 5. Gamla Tyresövägen i viadukten

I mitten av sträckan passerar Gamla Tyresövägen under Tyresövägens bro där utrymmet på gångbanorna ökar till cirka 3 meter. Norr och söder om bron omges gångbanorna av slänter.

Passagen under Tyresövägens bro upplevs idag som mörk och otrygg. Belysningen under bron var tidigare relativt svag, men för ca 1 år sedan uppgraderade kontoret belysningen i viadukten med nya armaturer. Nu anses belysning ge tillräckligt med ljus under de mörka dygnstimmarna. Tak och väggar har en gråsvart färg, vilket ger ett tråkigt intryck av platsen.

Kollektivtrafik

Norr om Tyresövägens bro ligger två hållplatslägen för busshållplats Stora Sköndals väg som trafikeras av linje 181 som går mellan Farsta Strand och Skarpnäck. Hållplatslägen är förskjutna mot varandra. Under rusningstid går linjen i 15-minuterstrafik. Övrig tid går busslinjen var 30:e minut. Sträckan trafikeras även av stombusslinjerna 172 och 173 som inte stannar vid dessa hållplatser, men som angör hållplatser längre norrut på Flygledargatan vid Horisontvägen. Totalt trafikeras sträckan av cirka 10 bussar i timmen. Siffror från Region Stockholm visar att det är cirka 20 respektive 45 påstigande resenärer vid hållplatsen Stora Sköndals väg under en genomsnittlig vardag år 2019.



Figur 6. Västra hållplatsen i riktning mot Flatenvägen

Omgivning vid hållplatser

Efter hållplatsen i riktning mot Flygledargatan ligger Ellevios nätstation.



Figur 7. Ellevios nätstation

Infarten till nätstationen ligger direkt efter hållplatsen. Kantstenen vid infarten är sänkt. Mellan gångbanan och staketet som tillhör Ellevio, finns det en ovårdad gräsyta som är allmän mark. Infarten till stationen ser risigt ut och bidrar till att hela platsen upplevs ganska sliten.

Biltrafik

Den skyltade hastigheten på sträckan är 50 km/tim, men kommer att skyltas om till 40 km/tim inom kontorets hastighetsplaneprojekt. Den genomsnittliga trafikmängden är cirka 6 500 motorfordon per dygn.

Utformningen av sträckan inbjuder till höga hastigheter, men trots detta är sträckan inte så olycksdrabbad.

Dagvatten i området

Under år 2020 genomfördes på uppdrag av stadsbyggnadskontoret en dagvattenutredning för området. Utredningen har visat att en av tre lågpunkter i området befinner sig i viadukten under Tyresövägen.



Figur 8. Översvämningsrisk vid skyfall, länstyrelsens lågpunktkartering

Topografin i området ser ut så att dagvatten från Gamla Tyresövägen norr om korsningen med Flygledargatan och även från södra delen av Gamla Tyresövägen vid Flatenvägen rinner ner mot viadukten under Tyresövägen. Det befintliga dagvattensystemet klarar inte stora mängder av vattnet och detta gör att vid skyfall kan vattensamlingar i viadukten bli upp till halv meter höga. Fördröjning av dagvatten på allmän platsmark inom exploateringsprojektet norr om Flygledargatan planeras att ske i växtbäddar med trädplanteringar längs med Gamla Tyresövägen. Byggnader placeras högt och gator och grönytor lägre, så att de fungerar som sekundära avrinningsvägar där dagvattensystemet är fullt.

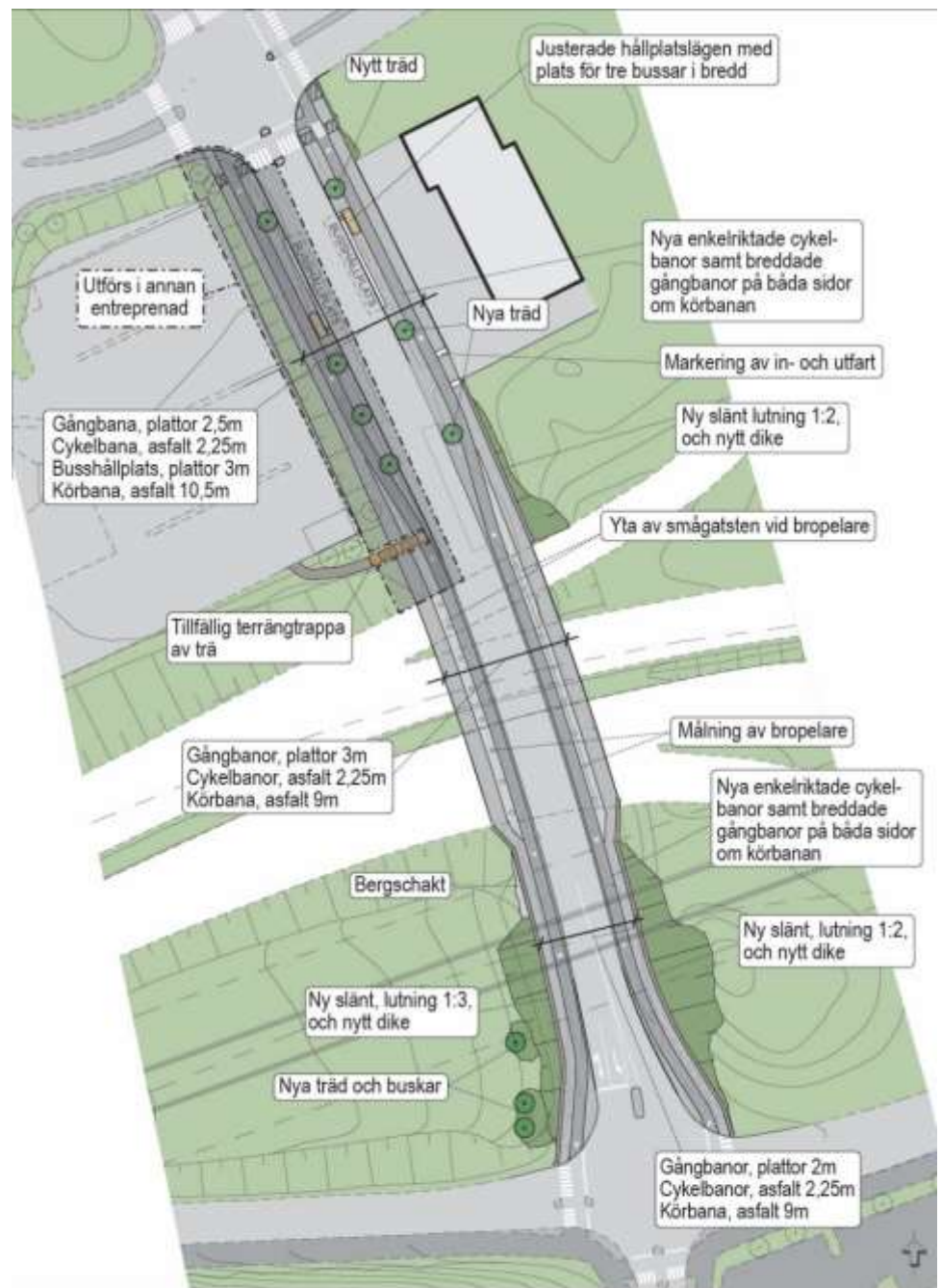
Åtgärdsförslag

Vid framtagningen av utformningsförslaget har hänsyn tagits till de befintliga och planerade cykelstråken norr om Flygledargatan och vid korsningen Flatenvägen/Sandåkravägen. Därmed föreslås att cykelstråket utformas som enkelriktade cykelbanor som löper på vardera sidan om Gamla Tyresövägen. På så sätt får stråket en bra anslutning till de cykelbanor som planeras för den fortsatta sträckningen norrut på Gamla Tyresövägen.

På grund av den planerade utvecklingen av kvarteret Drevern kommer en sträcka av gång- och cykelbanan inte ingå i detta genomförandebeslut. Förslaget presenteras i figur 9.

Den föreslagna utformningen för cykelstråket är ca 2,25 meter breda cykelbanor. Gångbanor föreslås breddas från två till tre meter för att säkerställa god framkomlighet för gående på hela sträckan. Cykelbanan beläggs med asfalt medan gångbanorna beläggs med gångplattor.

Busshållplatsen på den östra sidan av Gamla Tyresövägen justeras och tillgänglighetsanpassas.



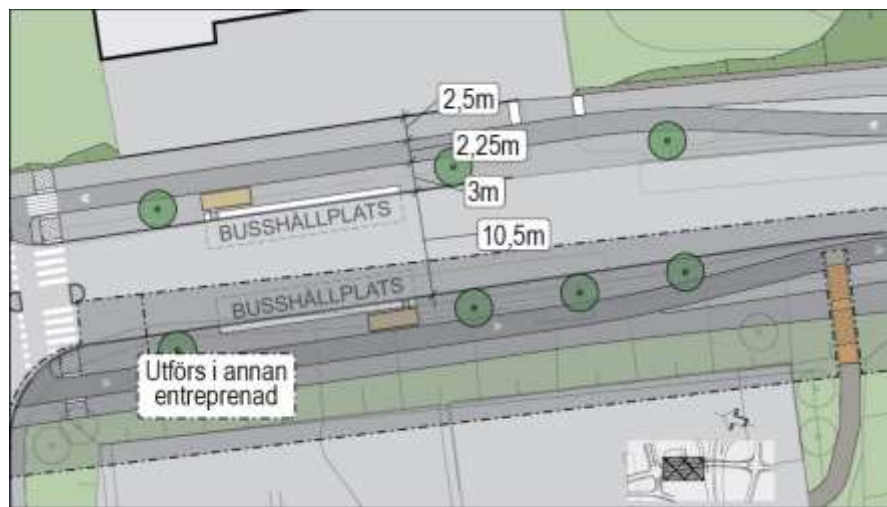
GAMLA TYRESÖVÄGEN - BREDDNING AV GÅNG- OCH CYKELBANA
Illustrationsplan

Figur 9. Illustration med de föreslagna åtgärderna

Nedan beskrivs åtgärdsförslagen mer ingående i tre delsträckor, från norr till söder.

Delsträcka 1: Flygledargatan och Tyresövägens bro

Sträckan mellan Flygledargatan och Tyresövägens bro är cirka 100 meter. Körbanebredden varierar mellan 9 och 10 meter. Sträckan omges av relativt branta slänter på båda sidor av vägen (figur 10). Det gäller särskilt sträckan närmast Tyresövägens bro på den västra sidan av vägen (nedre delen i figur 10).



Figur 10. Illustration för delsträcka 1

Förslaget innebär att busshållplatsernas läge justeras för att möta varandra. Den östra hållplatsen vid Ellevios nätstation flyttas 45 meter norrut i riktning mot korsningen och den västra hållplatsen flyttas 15 m i samma riktning. Åtgärderna leder till en bättre anpassning till cirkulationsplatsen, som planeras att genomföras i exploateringsprojektet norr om Flygledargatan.

Körbanebredden på 10,5 meter vid hållplatserna gör det möjligt för stombussarna att passera när den lokala busslinje 181 står inne vid hållplatsen. Utformningen ger plats åt tre bussar samtidigt (en stående buss och två bussar i rörelse), vilket möjliggör att behålla en god framkomlighet för stombussar, som inte angör hållplatserna på sträckan. Även infarten till Ellevios fastighet förbättras efter att hållplatsen flyttas. Framkomligheten för stombussar blir lika bra som i förslaget i inriktningsbeslutet.

Cykelbanorna blir 2,25 m breda, gångbanorna blir ca 2,5 meter breda.

I detaljplanearbete för kvarter Drevern ingår en ny cykelbana. Eftersom tidplanen för trafikkontorets projekt ligger långt innan kvarteret Drevern kommer att byggas bestämdes det i inriktningsbeslutet att ta bort denna sträcka från projektet. Förslaget framgår i figur 9.

Övergångsstället vid Flygledargatan trafiksäkras med en 1,5 meter bred refug samt tillgänglighetsanpassas på östra sidan av gatan. Den västra sidan ska åtgärdas inom projektet Drevern.

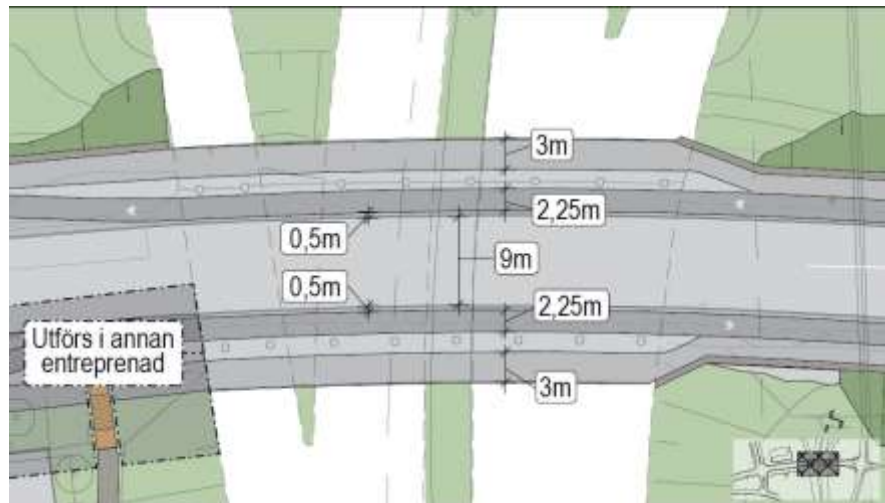
Strax innan viadukten anläggs en ny tillfällig trappa av trä med ett vilplan. En tillfällig grusad väg vid trappan kommer att leda gående till den befintliga parkeringen och till Hemköp. Entreprenaden för kvarteret Dreven planeras att starta om flera år och trappar ger fram till dess en nytta för gående. Inom projektet Dreven kommer en permanent trappa att byggas.

På östra sidan, mellan infarten till Ellevios nätstation och viadukten, kommer ett nytt skärdike att anläggas. Dikets syfte är att fånga upp vatten som inte hinner infiltreras i den gröna slänten vid skyfall. Även tre nya träd föreslås på sträckans östra sida. Trädens placering har valts med hänsyn till de befintliga ledningarna. Trädens växtbäddar kommer att infiltrera vatten som rinner ner mot gatan från gång- och cykelbanan.

Delsträcka 2: Passagen under Tyresövägens bro

Passagen under Tyresövägens bro är cirka 50 meter lång med en körbanebredd som varierar mellan 8 och 9 meter.

Förslaget för passagen under bron innebär att enkelriktade cykelbanor anläggs på vardera sidan om körbanan närmast pelarna, på de befintliga gångbanorna. Bredden på cykelbanorna blir ca 2,25 meter. Skyddsremsan mellan cykelbanan och pelarna är cirka 0,4 meter. På andra sidan pelarna anläggs gångbanor med en bredd på drygt 3,0 meter (se figur 11). För att ta upp nivåskillnader mellan gång- och cykelbanan utformas en ca 2 meter bred pelaryta med en svag lutning som fylls i med gatsten som sätts i bruk. Gångbanorna beläggs med gångplattor.



Figur 11. Illustration för delsträcka 2

Väggkonstruktionen, pelare och taket i tunneln tillhör trafikverket. För att öka känslan av trygghet och trivsel planeras taket att målas med en ljusare färg. Samarbetet med trafikverket gällande detta pågår.

Kontoret föreslår att bropelarna ska målas med ett speciellt mönster som ska ge en intryck av grönska och samtidigt ska intrycket av den tråkiga miljön att minskas. Mönstret passar bra i kombinationen med de nya träderna och planeringar i slänter utanför viadukten. (figur 12). Innan målning genomförs kommer bropelarna att tvättas och behandlas mot klotter.

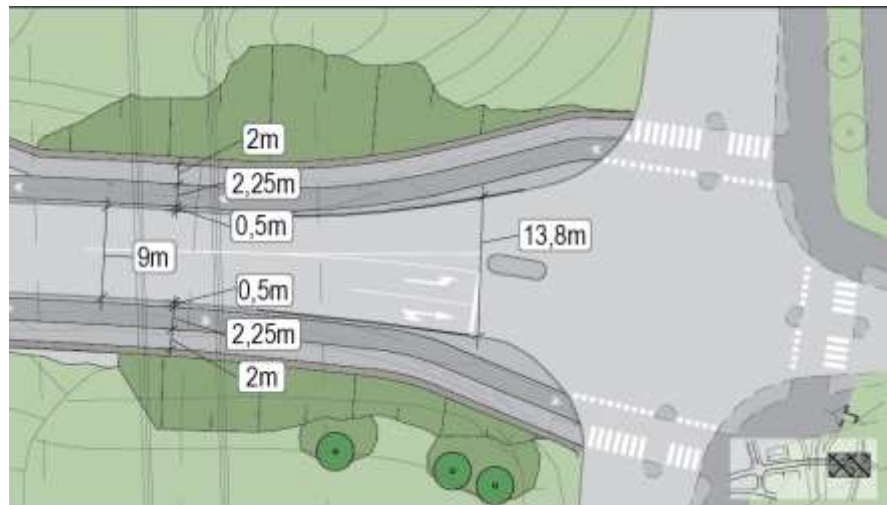


Figur12. Illustration med mönstrade bropelarna

Delsträcka 3: Tyresövägens bro till Flatenvägen

Sträckan mellan Tyresövägens bro och Flatenvägen är cirka 65 meter.

Förslaget för delsträckan mellan Tyresövägens bro och Flatenvägen innebär att enkelriktade cykelbanor på 2,25 meter anläggs på vardera sidan om körbanan med en skyddsremsa på 0,5 meter. Vidare föreslås att gångbanorna breddas till 2 meter för att säkerställa god framkomlighet för gående utmed sträckan, se figur nedan.



Figur 13. Illustration för delsträcka 3

För att möjliggöra byggnation av gång- och cykelbanorna krävs att släntmark tas i anspråk på båda sidor av vägen. De nya slänterna kommer att modelleras med gräs och örtplanter. Kontoret undersöker en möjlighet att placera de överflödiga schaktmassorna i närområdet i naturmarken på västra sidan. Där planeras en modellering av gjordvall, som ska förhindra rinnande vatten ut mot Gamla Tyresövägen. Åtgärden är en skyfallsåtgärd. I samma syfte planeras även tre nya träd med växtbäddar i gräsytan vid gjordvallen.



Sektion genom västra slanten

På bägge sidor av gatan mellan gångbanor och släntmarken kommer skärvidiken anläggas. Denna åtgärd leder till en fördröjning av regnvatten vid skyfall. I samma syfte planeras även tre nya träd med växtbäddar i gräsytan väster om gatan.

I figur 14 visas den framtida bilden över sträckan med de nya cykelbanorna och de andra föreslagna åtgärderna.



Figur 14. Perspektivbild med de föreslagna åtgärderna. Vy från korsningen Gamla Tyresövägen/Flatenvägen.

I samband med inriktningsbeslutet gavs en synpunkt om att korsningsytan Flatenvägen-Gamla Tyresövägen ska ses över då den ansågs som stor och inte trafiksäker. Hastighetsdämpande åtgärder har därför studerats i korsningen. Kontoret bedömer att det inte är lämpligt att minska ytan vid högersvängen från Flatenvägen in mot Gamla Tyresövägen. I korsningen färdas stora transporter och den här delen av Flatenvägen och Gamla Tyresövägen ingår i stadens tungkarta som en sträcka med bärighetsklass BK1, vilket innebär att transporter med längder över 12 meter får färdas här. Korsningen trafikeras av långa transporter till och från industriområdet i Skarpnäck och dessa transporter kan vara upp till 24 meter långa. Korsningens radier är anpassade och dimensionerade efter dessa transporter. Korsningen är även signalreglerad och därför föreslås inga andra hastighetsdämpande åtgärder.

Konsekvenser

Gångtrafik

Dagens gångbanor är 1,5 meter och underdimensionerade. I samband med de exploateringar som planeras i området kommer gångflödena att öka och det är viktigt att gångbanorna blir mer attraktiva, framkomliga och bekväma att gå på. Gångbanor beläggs med plattor, vilket ger en bättre separering och orientering mellan gående och cyklister.

Framkomlighet

Förslaget innebär att gångbanorna breddas till ca 2,5-3 meter utmed hela sträckan, vilket ger större manöverutrymme för rullstolar och rullatorer. Gångflödena är relativt jämt fördelade mellan den östra och den västra gångbanan.

Trafiksäkerhet och trygghet

Gående får en rejäl säkerhetszon mot körbanan i och med att nya cykelbanor anläggs på vardera sidan om körbanan. Det innebär att avståndet ökar till motorfordon, vilket ger en ökad trygghetskänsla. Känslan av trygghet förstärks även med den nya belysningen under Tyresövägens bro som trafikkontoret åtgärdade för cirka 1 år sedan. Den nya 1,5 breda refugen i korsningen med Flygledargatan ökar gåendes säkerhet. Samtidigt upplevs det mycket tryggare att korsa gatan när passagen blir kortare.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras då ytor för gående kommer att få ny beläggning och de ojämnheter och skador som finns idag försvinner. Samtliga busshållplatser och övergångsställen som byggs om tillgänglighetsanpassas. Den nya trappan skapar en bättre tillgänglighet från gatan till parkering och Hemköp.

Cykeltrafik

Förslaget innebär en förbättring för cykeltrafikanter utmed sträckan. Idag saknas cykelinfrastruktur helt och hållet på sträckan, vilket innebär att cyklister är hänvisade till blandtrafik. Med den nya utformningen får cyklisterna ett gent och säkert cykelstråk med bra koppling till de befintliga cykelbanorna på Flatenvägen, Sandåkravägen och Gamla Tyresövägen norr om Flygledargatan. Trafiksäkerheten ökar med nya cykelbanor samt med bättre beläggning och möjlighet till bättre underhåll. De separata ytorna för gående minskar risken för kollisioner och därmed ökar trafiksäkerheten.

Tryggheten ökar även av den nya belysningen som har införts av staden under Tyresövägens bro.

Kollektivtrafik

Den förslagna lösningen med körbanebredd på bitvis 10,5 meter möjliggör att två stombussar kan passera nästan lika fritt som idag, även när den lokala busslinjen 181 står inne vid hållplatsen. Därmed bevaras framkomligheten för stombussarna på sträckan.

Busshållplatsernas nya placering bidrar till bredare hållplatsytor. Trafiksäkerheten förbättras som en följd av att cyklister inte längre cyklar i blandtrafik.

Övrig trafik

Även för övriga fordonsförare innebär utformningsförslaget en viss förbättring jämfört med dagens situation genom att cyklister inte längre är hänvisade till blandtrafik. Även belysningsåtgärderna under Tyresövägens bro är till nytta för övrig trafik.

Skyfall

I samband med de nya exploateringarna finns det en risk att översvämningar under viadukten kan förvärras. Detta kan ske på grund av ökad hårdgörandegrad i markanvändning och på grund av att klimatförändringarna ökar regnintensiteten i framtiden. Fördröjningsvolymen i planerade växtbäddar längs med Gamla Tyresövägen norr om Flygledargatan bedöms kunna underlätta situationen något.

Översvämningsrisken kan påverka framkomligheten i viadukten vid skyfall, vilket är problematiskt redan idag. Diskussioner med exploateringskontoret om ytterligare åtgärder inom exploateringsprojektet pågår. Trafikkontorets projekt har ett kort upptagningsområde och kan således inte lösa hela översvämningsproblematiken i viadukten. Det beror dels på att avrinningsområdet är mycket större än den sträcka som trafikkontoret planerar att åtgärda, dels på att områdets topografi styr riktningen av vattenflödet mot viadukten. Dagvattensystemet har dimensionerats efter 10-års regn och det saknar kapacitet för att hantera större mängder av vattnet i samband med skyfall (100-års regn).

De planerade nya träden och de tre diken längs med slänterna kan fördröja vattnet som rinner ner från gångbanor och slänterna ut mot gatan. Problemet kan dock inte lösas helt. Som ett alternativ för utryckningsfordon och bilister finns det andra vägar i anslutning till området som kan nyttjas vid extrema tillfällen ifall dessa uppstår. Framkomlighetsproblem för gående och cyklister i samband med en kraftig översvämning kan kvarstå.

Under projekteringskedet försökte trafikkontoret att påverka trafikverket att studera åtgärder som ska minska avrinningen från trafikverkets trafikområde mot den nya gång- och cykelbanan i viadukten. En del av vattnet rinner ner mot på den allmänna marken från Tyresövägens bro när det inte hinner infiltreras i gräsytan vid stora regnmängder. Samverkan i denna fråga går långsamt, men kontoret ska fortsätta dialogen med trafikverket.

Trygghet och jämställdhet

De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Valmöjligheterna för trafikanterna blir fler vilket är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser.

Trygghetsåtgärder inne i viadukten i form av en förbättrad belysning ökar den upplevda tryggheten, vilket även är viktigt utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Tidplan

I inriktningsbeslutet planerades projektets byggstart till hösten 2022. Byggstarten har skjutits fram på grund av den förlängda tidplanen för projekteringen. Förlängningen berodde främst på att projektet blev beroende av Ellevios inmättningsarbete för sina regionala ledningar, men även på att nya tillkommande skyfallsåtgärder skulle studeras.

Under projekteringen gjordes kompletterande undersökningar. Hantering av schaktmassor inom arbetsområdet är ett hållbart sätt att bedriva markarbeten. Det genomfördes därför en kompletterande miljögeoteknisk undersökning för att ta reda på om schaktmassor kan hanteras inom arbetsområdet. Även andra viktiga förutsättningar för masshantering inom arbetsområdet har studerats.

Kontaktpersoner inom Ellevio regionnät och Ellevio lokalnät har bytts flera gånger under projektets gång. Detta har lett till försenade besked och beslut. Projekteringen för Ellevios arbete startas först nu.

Samordning med närliggande Exploateringskontorets projekt har tagit längre tid än beräknat. Även samordning med trafikverket har gått trögt, vilket också fördröjt tidplanen.

Enligt den nya reviderade tidplanen kommer entreprenaden flyttas till våren 2023. Projekteringen ska slutföras i oktober och upphandlingen ska startas direkt efter.

Projektets färdigställande planeras till årsskiftet 2023/2024. Åtgärdssträckan är relativt kort.

Aktivitet	2022	2023
Genomförandebeslut (TN)	augusti	
Projektering	X	
Upphandling	X	
Entreprenad		X

Ekonomi

Trafiknämnden godkände inriktningsbeslut för projektet i augusti 2021. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 2 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 15 mnkr.

Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala investeringsutgiften beräknas till 17 mnkr, vilket är en ökning med 2 mnkr. Projektets planerings- och projekteringsutgifter beräknas till 2,4 mnkr fram till leveransen av bygghandlingar, varav 1,7 mnkr hittills har bokförts.

Projektets utgifter är fördelade enligt nedanstående tabell:

Utgifter	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1,7	1,0	2,7
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,9	2,7	3,6
Entreprenad		10,0	10,0
Index			0,7
Summa utgifter	2,6	14,4	17,0
Netto	2,6	14,4	17,0

Kommentarer

Projektets ökade utgifter beror framförallt på att ett antal nya åtgärder tillkommit efter planeringsskedet. Det gäller sex nya träd med växtbäddar, tre nya diken samt en ny modellerad jordvall för att fördröja rinnande vatten mot gatan. Även en ny tillfällig trappa har ökat kostnaden i projektet. Stigande marknadspriser för entreprenader har även bidragit till projektets fördyring.

Projektets genomförande beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Den del av projektets utgifter som bokförs t o m år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur.

Driftkostnader

Projektet beräknas inte innebära några större ökning av drift- och underhållskostnaderna i förvaltningsskedet.

De nya gång- och cykelbanorna möjliggör för bättre drift och underhåll på hela sträckan. Med en bredd på drygt 4,5 meter finns det gott om utrymme för sopsaltningmaskiner att åtgärda gång- och cykelbanorna, vilket tidigare inte varit möjligt på grund av för smala passager.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,9 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Under projekteringstiden identifierades möjliga risker, som kan påverka projektets plan och budget.

En del berg- och jordschaktning planeras i projektet för att få ytor för gång- och cykelbanan. Under projekteringen genomfördes en geoteknisk undersökning som visar en ungefärlig volym på berg. Osäkerhet i bergvolymen kvarstår. Det kan alltid förekomma berg mellan de punkter borrprovarna genomfördes, vilket kan öka utgifter. Denna risk har beaktats i kalkylen.

Det finns alltid risker när man flyttar ledningarna under genomförandet. På grund av att Ellevios regionala stråk ligger i delsträckorna 1 och 2 kan det uppstå oväntade situationer. Under byggtiden måste spänningen till elledningar stängas av. Arbetena med den nya gång- och cykelbanan kan pågå bara när ledningarna är spänningslösa. Spänningen stängs av efter att entreprenören får tillstånd av Ellevio. Det finns alltid osäkerhet i tidplanen eftersom entreprenören är beroende av Ellevios tidplan för att få tillstånd för en spänningsavstängning.

Krav på avstånd mellan Ellevios kablar och belysningsfundamentet är minst 2 meter. Projektet har ännu inte löst detta krav på ett ställe. Förhoppningen är att problemet löses under entreprenadtiden.

I andra halvan av år 2023 planeras entreprenad för projektet Skarpnäcks gård, som ligger norr om korsningen med Flygledargatan. Korsningen Flygledargatan – Gamla Tyresövägen, som ingår i projektet, har en direkt anslutning till kontorets cykelprojekt. Tillsammans kan dessa byggnationer påverkas framkomlighet för stomlinjer 172 och 173 och andra busslinjer under byggtiden och även den övriga trafiken. En noggrann planering av åtgärder, med fokus på framkomlighet under byggtid, är nödvändig för att minska störningar i trafiken. Samverkan med exploateringskontoret pågår.

En annan risk som har identifierats är framkomlighetsstörningar för allmänheten under byggtiden, som följd av försämrade framkomlighet för bussar och övrig trafik. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.

Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Kommunikation

Kommunikation kommer riktas mot boende, verksamheter och fastighetsägare i närområdet. Boende i området kommer att kunna få information via stadens webbplats och lokal media. Även informativa skyltar ska finnas på plats. Hållplatser kan eventuellt flyttas under byggtiden. Inför eventuella förändringar i trafiken kommer boende i området att informeras i god tid.

Slut