

**Handläggare**  
Per-Åke Tjärnberg  
08-508 26 686**Till**  
Trafiknämnden  
2023-02-16

## **Cykelbana Elsa Brändströms gata. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykelbana Elsa Brändströms gata till en investeringsutgift om 37 mnkr och en investeringsinkomst om 9,5 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefKristofer Rogers  
Tf. Enhetschef

### **Sammanfattning**

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Cykelbana Elsa Brändströms gata till en investeringsutgift om 37 mnkr och en investeringsinkomst om 9,5 mnkr.

Elsa Brändströms gata löper parallellt med Södertäljevägen mellan Fruängen och Västertorps trafikplats. Sträckan är utpekad som huvudcykelstråk i stadens cykelplan och är även ett regionalt cykelstråk. Trots detta saknas det cykelinfrastruktur på så gott som hela Elsa Brändströms gata och cykling sker i blandtrafik. Kontoret föreslår att en cykelbana anläggs på södra sidan av Elsa Brändströms gata mellan befintlig gång- och cykelväg strax väster om tunnelbanebron vid Fruängen och Västertorps trafikplats i öster. Den dubbelriktade cykelbanan föreslås, enligt cykelplans rekommendation, bli 2,5 meter bred och intilliggande gångbana 1,8

meter. Breddningen görs genom att både minska körfältens bredd och utnyttja grönremsan mellan gatan och intilliggande fastigheter. Gång- och cykelbanan görs genomgående, det vill säga att biltrafik ska väja för cykeltrafik vid korsningarna med Ellen Keys gata, Fredrika Bremers gata samt över in- och utfarter till parkeringsytor och fastigheter. De belysningsarmaturer som finns längs gatan föreslås bytas ut till parkmodell för att passa gatans nya funktion.

Kontoret har ansökt och beviljats statlig medfinansiering för projektet med 8,7 mnkr.

### **Bakgrund**

Elsa Brändströms gata löper parallellt med Södertäljevägen mellan Fruängen och Västertorps trafikplats. Sträckan är utpekad som huvudcykelstråk i stadens cykelplan och är även ett regionalt cykelstråk. Trots detta saknas det cykelinfrastruktur på en större del av Elsa Brändströms gata och cykling sker i blandtrafik.

En gång- och cykelväg som sträcker sig mot Huddinge kommun i väster slutar vid Elsa Brändströms gata. Cyklister hänvisas till körbanan fram till Västertorps trafikplats i öster där dubbelriktad cykelbana tar vid som kopplar mot cykelstråken längs bland annat Älvsjövägen och Södertäljevägen.

Det primära cykelstråket löper längs norra sidan av Södertäljevägen men Elsa Brändströms gata utgör en viktig länk för lokal cykling men även som uppsamlande funktion för boende i närområdet. Skolor och idrottsplats är viktiga målpunkter i området. En ny säker och framkomlig cykellänk längs Elsa Brändströms gata skulle således förbättra både trafiksäkerhet och framkomlighet för lokal och regional cykling.

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i juni 2022.



Figur 1. Översikt av projektområdet utzoomat, röd markering visar projektsträckan och blå markering anslutande stråk.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Mål och syfte

Projektets mål är att sammanfoga den saknade länk som finns i cykelvägnätet mellan befintlig gång- och cykelväg strax väster om tunnelbanebron vid Fruängen och Västertorps trafikplats i öster. Projektets syfte är att skapa bättre framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister längs Elsa Brändströms gata.

## Befintlig situation

Projektsträckan är cirka 1 km lång och sträcker sig mellan befintlig gång- och cykelbana (från Huddinge kommun) väster om tunnelbanebron vid Fruängen till Västertorps trafikplats i öst, där dubbelriktad cykelbana tar vid och leder mot Älvsjö centrum. Sträckan är en viktig länk för de barn och ungdomar som har målpunkter i västra delen där det finns friidrottsplats, fotbollsplan, tennishall, ishockeyhall samt en grundskola för elever i årskurs 6-9.

På den södra sidan av Elsa Brändströms gata ligger ett större bostadsområde som består av en blandning av flerfamiljshus med öppna innergårdar, radhus och villor. Det finns också ett naturområde med flera gång- och cykelvägar som ansluter till Elsa Brändströms gata vid parkeringsplatserna.

### Cykeltrafik

Befintlig dubbelriktad cykelbana från Älvsjö tar slut vid bränslestationen som ligger i projektområdets östra del. Cyklister på väg västerut befinner sig plötsligt på körbanan i fel riktning. Se figur 2.



*Figur 2 Gång- och cykelbanan i öster vid bränslestationen och påfarten till E4/E20*

Längst västerut på Elsa Brändströms gata ansluter befintlig cykelinfrastruktur vid befintligt övergångsställe, se figur 3.



*Figur 3. Hastighetssäkring vid övergångsställe och cykelpassage i väster.*

### Motorfordonstrafik

För motorfordonstrafiken är Elsa Brändströms gata att betrakta som en lokal matargata. Sträckan har nyligen fått hastighetsbegränsningen sänkt till 40 km/h. Trafikmängden 2021 (årsmedel, vardagsdygn, båda riktningarna) varierar från 3 600 fordon i den västra delen till 4 700 i den östra. Körbanans bredd exklusive trottoarer är generellt 9 meter, gatan är helt rak och med långa siktlinjer vilket inbjuder till höga hastigheter för motorfordonstrafiken. Det styrks även av kontorets mätningar där en topphastighet på 120 km/h har uppmätts. Gatans

övergångsställen har därför försetts med hastighetssäkringar i form av busskuddar. Belysning är placerad på båda sidor om gatan.

### Gångtrafik

På den norra sidan av Elsa Brändströms gata finns en ca 1,5 meter bred gångbana mellan anslutande gång- och cykelbana i väster och gång- och cykelbron vid Fredrika Bremers gata.

Vid Ellen Keys gata ligger Kunskapsskolan vilket gör att övergångsställena i närheten används frekvent av barn och unga.

På den södra sidan av Elsa Brändströms gata varierar gångbanans bredd mellan 1–2 meter på hela sträckan, det är endast korsningen med Fredrika Bremers gata som har övergångsställe.



*Figur 4. Övergångsställe på Elsa Brändströms gata vid Kunskapsskolan*

Det finns fem oreglerade övergångsställen över Elsa Brändströms gata som alla är hastighetssäkrade med busskuddar. Ingen reguljär busstrafik trafikerar utan enbart en närtrafiklinje på delar av sträckan.



*Figur 5. Övergångsställe över Elsa Brändströms gata vid bron över E4/E20.*

## Åtgärdsförslag

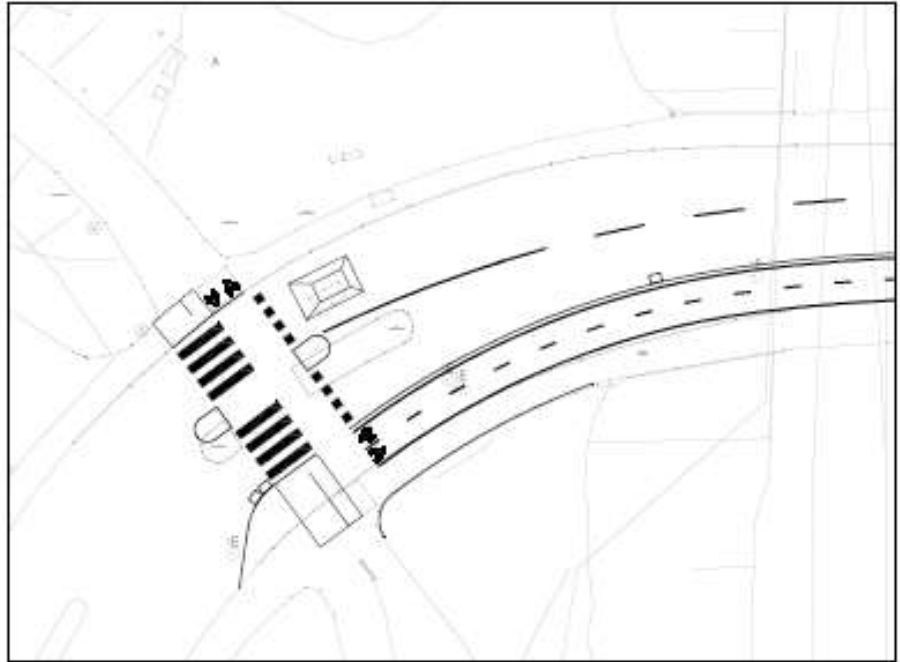
Cykelbanan placeras på den södra sidan av Elsa Brändströms gata och utförs med 2,5 meters bredd, skiljeremans mot körbanan är 0,3 meter bred. Kantsten flyttas ut i gatan och bakkant gångbana breddas ut i grönremsan mellan gångbana och byggnader, gångbanans bredd blir 1,8 meter. Samtliga in- och utfarter utformas genomgående för gång och cykel för att tydligt visa för biltrafiken att lämna företräde till trafiken på gång- och cykelbanan. Övergångsställena med timglasutformning vid Fredrika Bremers gata och Ellen Keys gata förses också med cykelpassager för att tydligt skilja på gång och cykeldelen. Gatans körbanebredd blir 6,5 meter på hela sträckan.

Genom att placera cykelbanan på den södra sidan uppnås ett enhetligt stråk då cykelbanan fortsätter på den södra sidan även öster om utredningsområdet och ansluter till Älvsjövägens primära cykelstråk. Alternativet har flera fördelar, genom att cykelbanan ligger på samma sida som Kunskapsskolan och bostadsområdet. Fruängens centrum har anslutande gång- och cykelväg i den västra änden av stråket. I detta förslag blir det lättare att ta sig till cykelbanan för att senare ansluta till Älvsjövägens primära cykelstråk.

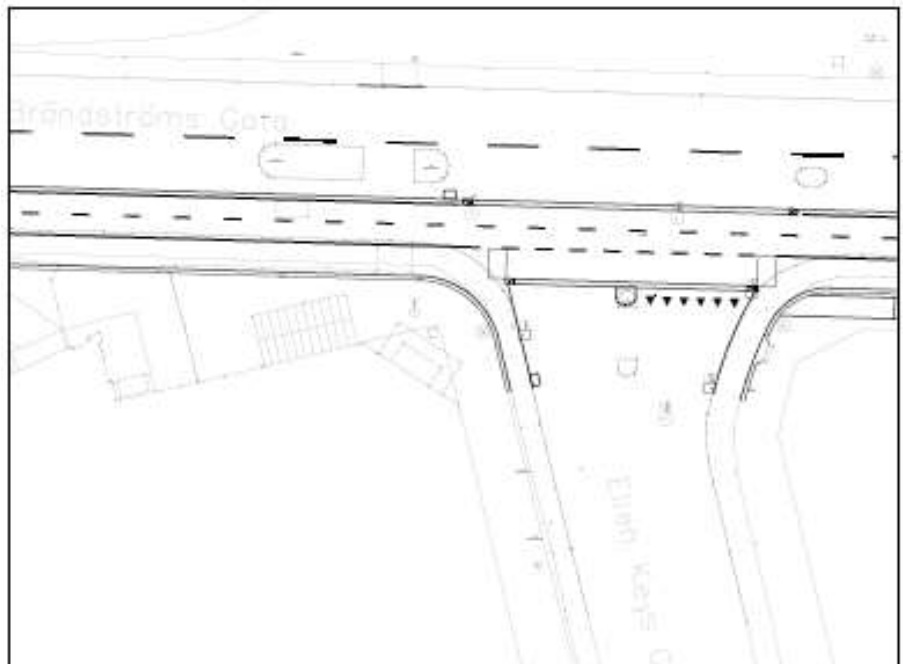
Korsande biltrafik in och ut från bostadsområdet får stöd i hastighetsanpassning och väjningsbeteende när de ska korsa den genomgående gång- och cykelbanan. Genomgående gångbanor längs hela sträckan förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet för både gående och cyklister.

Nedan visas förslaget i sin helhet från anslutningen i väster till anslutningen i öster. Genomgående gång- och cykelbanor anläggs vid samtliga korsningar och in- och utfarter till bostadsområdet i söder. Övergångsställen och cykelpassager över Elsa Brändströms gata utformas som timglas och förses med väntytter. Belysningsarmaturer på den södra sidan byts till parkarmaturer för att matcha gatans nya funktion.

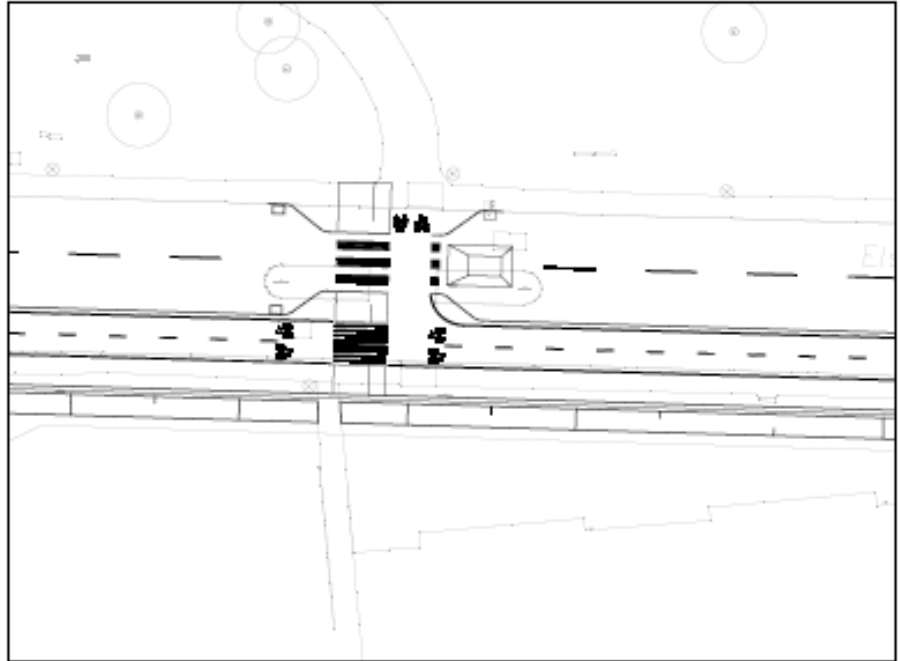
Vid påfarten till E4/20 görs endast mindre förändringar i mittrefugen för att inrymma gång och cykelvägen utan att inskränka på kapaciteten för biltrafiken. In- och utfarten till bränslestationen förtydligas genom målning och att kantsten utförs i något högre läge. Figur 6-11 visar förslaget från anslutningen i väst vid fruängslinjens bro till bränslestationen och Älvsjövägen i öst. Svarta linjer anger nya kantstenslinjer och målning.



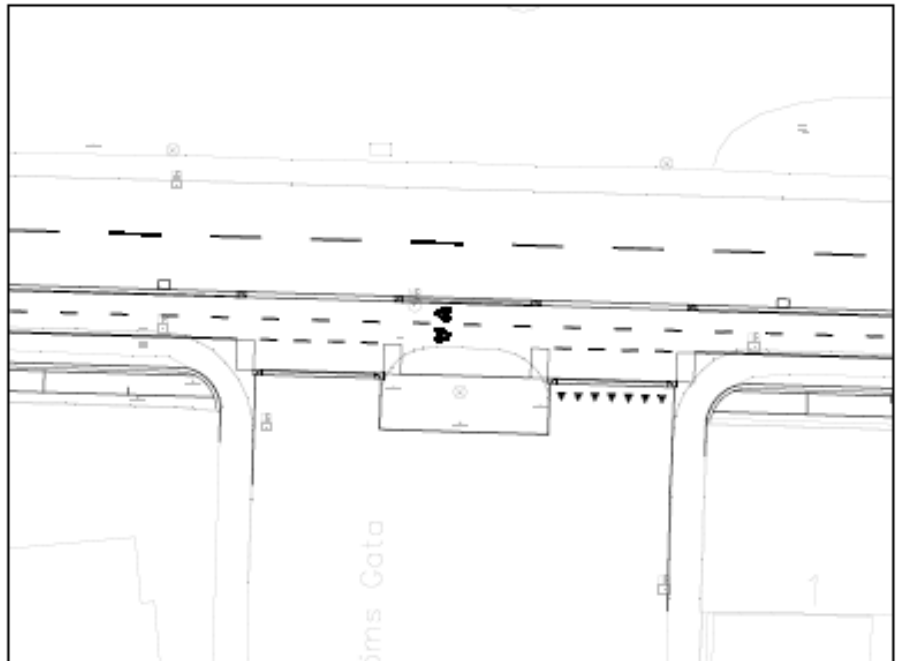
*Figur 6. I väster, hastighetsanpassat övergångsställe och cykelpassage. Befintligt farthinder i östlig riktning ligger utanför bild.*



*Figur 7. Korsningen med Ellen Keys Gata vid Kunskapsskolan*

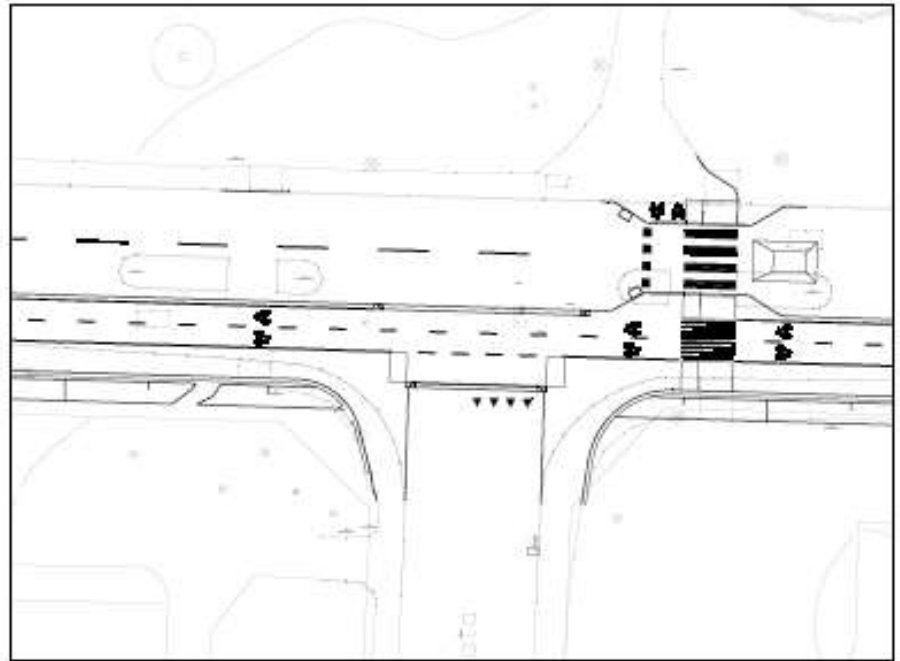


*Figur 8. övergångsställe och cykelpassage närmast Kunskapsskolan*

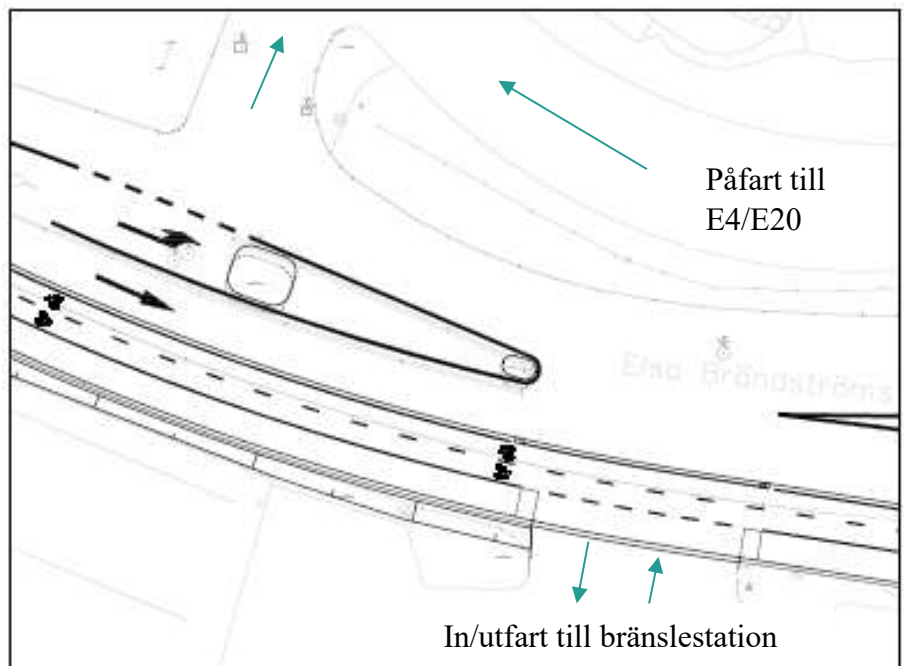


*Figur9. Genomgående gång- och cykelbana vid Anna Sandströms Gata*

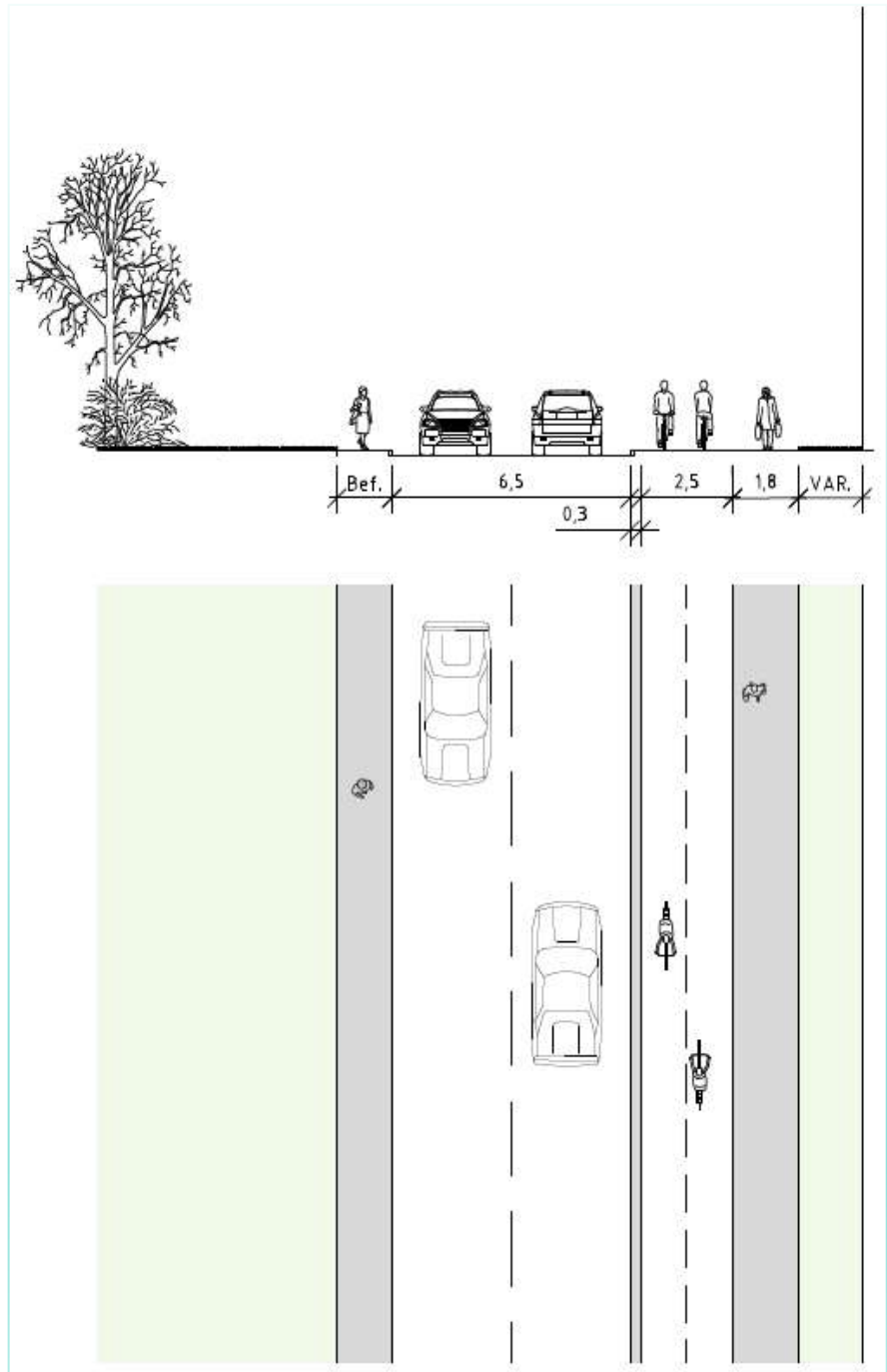




*Figur 10. Genomgående gång- och cykelbana och övergångsställe och cykelpassaget vid Fredrika Bremers Gata*



*Figur 11. Påfart till E4/E20 i öster och genomgående gång- och cykelväg vid in/utfart till bränslestationen*



Figur 12. Sektion och plan VAR.=Varierande bredd på grönremsa

### Avvägningar och konsekvenser

Elsa Brändströms gata har en viktig funktion för lokal cykling och genom att lägga cykelstråket på södra sidan blir tillgängligheten större till målpunkter på den södra sidan och flöden över Elsa Brändströms gata undviks. De planerade åtgärderna bedöms öka framkomligheten, tillgängligheten och den upplevda tryggheten för gående och cyklister. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, dock särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv. Detta eftersom studier visar att kvinnor i

högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Säkrare passager och bredare gångbanor underlättar för personer med funktionsnedsättning att röra sig längs och över Elsa Brändströms gata. Detta ligger i linje med fokusområde tre i stadens Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer. Under byggtid förväntas inga större negativa konsekvenser för framkomligheten. Samtliga korsningar kan utföras i etapper utan större påverkan på trafikflödet.

### Tidplan

Aktivitet	2022				2023				2024			
	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
Detaljprojektering		■	■	■								
Kalkyl				■								
Genomförandebeslut				■	■							
Upphandling				■	■	■						
Entreprenad							■	■	■	■	■	
Slutbesiktning												■

Figur 43. Tidplan för projekt Cykelbana på Elsa Brändströms Gata

Ovan redovisas en övergripande tidplan för projektets olika skeden. Efter inriktningsbeslutet våren 2022 startade detaljprojektering. Upphandling förbereds under senhösten och vintern 2022 inför genomförandebeslut för att publiceras kort därefter. Byggstart är planerad till sommaren 2023 och bedöms pågå till 2024.

### Ekonomi

Projektets utgift beräknas till 37 mnkr och inkomst till 9,5 mnkr, vilket specificeras i nedanstående tabell.

I utgiften ingår 2,4 mnkr som har förbrukats till och med 2022 för utredning, projektering och egen tid. Kommande utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även ett riskpåslag om 20 procent och indexpåslag om 5 procent.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt	Kommande utgifter	Totalt
Utredning och projektering	2,0	0,4	2,4
Byggansvarigkostnader inkl byggledi	0,4	7,3	7,7
Entreprenad		23,9	24
Index		2,4	2
<b>Summa utgifter</b>	<b>2,4</b>	<b>34,0</b>	<b>36,4</b>
Inkomster		-9,5	-9,5
<b>Summa inkomster</b>	<b>0</b>	<b>-9,5</b>	<b>-9,5</b>
<b>Netto</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>27</b>

I inriktningsbeslutet uppskattades projektets utgift till 23 mnkr, vilket innebär en ökning med 13,4 mnkr. Till följd av tillkommande inkomst uppgår totala beräknade utgiften till 27 mnkr vilket ger en utgiftsökning på 4 mnkr netto.

De beräknade ökade utgifterna beror på bland annat ökad risk samt tillkommande åtgärder som inte kunde förutses i inriktningsbeslutet. Exempel på tillkommande åtgärder är hantering av förorenade massor och ledningsarbeten.

I projektets utgiftsökning ingår också riskpåslag för ökade priser vilket troligen kommer att påverka anbudet i större grad än vad som förutsågs i inriktningsbeslutet.

Projektet har hos Trafikverket ansökt och beviljats statlig medfinansiering på 8,7 mnkr.

I samband med projektet kommer ledningsdragande bolag byta ut befintliga ledningar samt lägga nya ledningar. Detta resulterar i att trafikkontoret utför arbeten åt de ledningsdragande bolagen och vidarefaktureras 0,8 mnkr till bolagen.

En lärdom vi drar av detta är att det nästan alltid tillkommer arbeten med ledningar och det bör ingå i inriktningsbeslutet

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och inryms inom den långsiktiga investeringsplanen.

#### Driftkostnader

Projektet medför cirka 1 km ny cykelbana vilket resulterar i en ny anläggning och tillkommande ytor för cykel som kräver drift. Detta beräknas medföra ökade driftkostnader med ca 70 000 kr per år.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,9 mnkr från och med år 2025. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,2 %, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

De risker och osäkerheter som identifierats är:

- Förorenade massor
- Höga anbud
- Missnöjda boende under byggtid

Osäkerhet med förorenade massor och höga anbud är hanterad genom påslag i kalkylen som bedöms täcka den kostnaden.

Missnöje hos närboende kan alltid uppstå men det hanteras under byggtid med bra informationsinsatser.

### **Kommunikation**

Kommunikationsinsatserna som kommer att utföras riktas mot skolan, näringsidkare och fastighetsägarna längs gatan, samt sedvanlig information i samband med byggets etablering.

### **Slut**