

Handläggare

Christina Akbar
08-508 26 041

Till

Trafiknämnden
2024-02-15

Breddning av gång- och cykelbana längs Huddingevägen mellan Örbyleden och Bussens väg. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykelbana Huddingestråket mellan Örbyleden och Bussens väg upp till 2,7 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 47 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Gång- och cykelbanan längs Huddingevägen mellan Örbyleden och Bussens väg är en del av ett primärt cykelstråk och en viktig koppling mot Huddinge via Örby och Hagsätra. Sträckan har idag låg standard och större delen utgörs av en tre meter bred gemensam gång- och cykelväg.

Förslaget är att bredda en 550 meter lång sträcka till 5,25 meter vilket är i linje med Framkomlighetstrategin och uppfyller cykelplanens mått för primära stråk respektive rekommendationen i

Gata Stockholm för gångbanans mått. Breddningen möjliggör en separering av gående och cyklister.

Längs cirka 70 meter nordväst om Tussmötevägen ligger det berg vilket påverkar möjligheten att bredda gång- och cykelvägen. Bergssprängning bedöms som en genomförbar åtgärd men behöver detaljstuderas i kommande skeden. En mindre breddning längs denna sträcka på totalt 4 meter istället för 5,25 är ett möjligt alternativ.

Cirka 15 träd kan komma i konflikt med breddningen. Inför nästa skede och till kommande genomförandebeslut kommer delsträckorna detaljstuderas för att minimera påverkan på antal träd.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 2,7 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 47 mnkr.

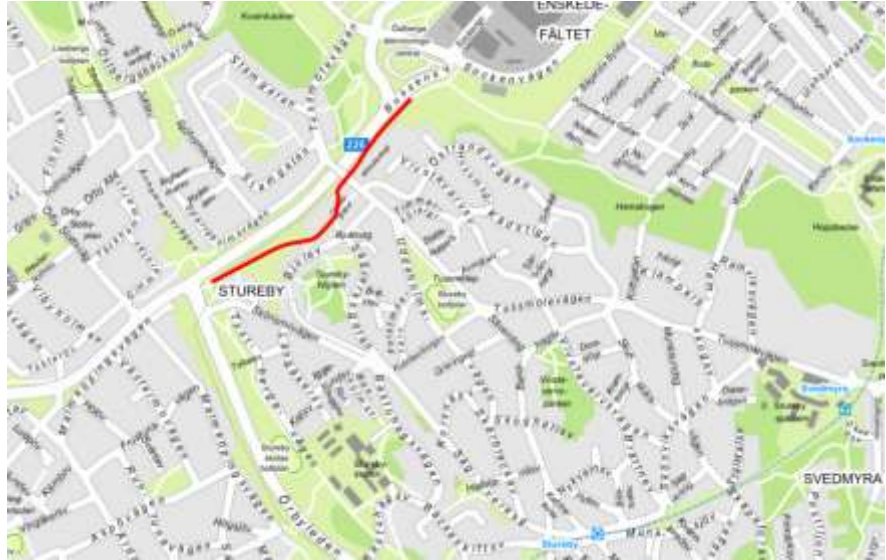
Introduktion till projektet

Bakgrund

Gång- och cykelbanan längs Huddingevägen mellan Bussens väg och Örbyleden är utpekad som ett primärt stråk i stadens cykelplan. Sträckan är en del av en viktig koppling mot Huddinge via Örby och Hagsätra. Sträckan ansluter även till det primära cykelstråket längs Örbyleden mot Bandhagen och Högdalen.

Stora delar av cykelinfrastrukturen mellan Huddinge och Gullmarsplan har byggts om de senaste åren och har god standard. På några delar av stråket pågår och planeras förbättringar, exempelvis längs Johanneshovsvägen vid Gullmarsplan och längs Bussens väg mellan Sockenvägen och Huddingevägen.

Sträckan mellan Bussens väg och Örbyleden har till stora delar låg standard där gående och cyklister delar på en tre meter oseparatorad gång- och cykelväg. Sträckan ansluter till den sedan tidigare planerade breddningen av gång- och cykelbanan längs Bussens väg och kopplar i förlängningen mot tidigare förbättrad cykelinfrastruktur längs Gamla Huddingevägen.



Figur 1, projektets avgränsning markerat i rött

Mål och syfte

Projektet avser att bredda gång- och cykelbanan mellan Bussens väg och Örbyleden. Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Befintlig situation

Cykelstråket mellan Bussens väg och Örbyleden löper parallellt med, men avskild från, Huddingevägen. Ungefär 1500 - 2000 cyklister färdas längs sträckan och mätningar från 2019-2021 visar att antal cyklister ökar. Sträckan har varierad standard vilket beskrivs i delsträckor nedan.



Figur 2, utredningssträckan uppdelad i delsträckor

Delsträcka 1: Örbyleden – Ortviksgränd

I väst ansluter delsträcka 1 till två gång- och cykelbroar och en gång- och cykelväg. På gång- och cykelbron över Örbyleden fortsätter ett primärt cykelstråk västerut mot Älvsjö och Hagsätra. På gång- och cykelvägen söderut längs Örbyleden fortsätter ytterligare ett primärt cykelstråk mot Bandhagen och Gubbängen.

Delsträckan går genom parkmiljö skild från Huddingevägen och är cirka 400 meter lång. Östra delen av sträckan är placerad mellan en kraftstation på norra sidan och flerbostadshus på södra sidan. Bredden på gång- och cykelvägen på delsträckan är mellan 3-3,6 meter.



Figur 3, delsträcka 1, sett norrifrån.

Delsträcka 2: Ortviksgränd – gång- och cykelkorsning nordost om Tussmötevägen

Delsträcka 2 är redan utbyggd till en separerad gång- och cykelbana och har en bredd på cirka fem meter. Gång- och cykelbanan leder över infarten till Ellevios kraftstationsbyggnad och under Tussmötevägens bro. Under bron finns även busshållplats Tussmötevägen på Huddingevägen, riktning mot Gullmarsplan. Anslutningar för gång- och cykeltrafikanter finns både till busshållplatsen och till bron över till västra sidan om Huddingevägen. Inga åtgärder föreslås här då delsträckan uppfyller god standard.



Figur 4, delsträcka 2, vid infart till kraftstation, sett söderifrån.

Delsträcka 3: Område med bergvägg

Utmed delsträcka 3 löper gång- och cykelbanan intill Huddingevägen, avskild från vägen med vägräcke och dike för dagvattenhantering. Gång- och cykelvägen är mellan 2,8-3,4 meter bred. Delsträckan leder förbi ett område med en bergvägg och berg i dagen. I diket mellan gång- och cykelvägen och Huddingevägen står bland annat vägvisningsstolpar.



Figur 5, delsträcka 3, sett söderifrån

Delsträcka 4: Bergvägg – anslutande projekt på Bussens väg

Delsträcka 4 löper likt delsträcka 3 längs Huddingevägen, avskild från vägen med dike och vägräcke. På östra sidan finns mer utrymme än i delområde 3 men det står ett antal träd, däribland några ekar, nära gång- och cykelvägen. Bredden på gång- och cykelvägen är mellan 3-3,1 meter. Längst norrut fortsätter gång- och cykelvägen längs Bussens väg där breddning av befintlig gång- och cykelväg planeras inom ett annat projekt (T2023-02927).



Figur 6, delsträcka 4, sett söderifrån.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och samrått med Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltning.

Åtgärdsförslag

Delsträcka 1: Örbyleden – Ortviksgränd

En markförlagd högspänningskabel löper längs norra sidan av den befintliga gång- och cykelvägen utmed denna sträcka. För att undvika konflikt med kabeln och de belysningsstolpar som finns på denna sida föreslås en breddning generellt söderut. För att minimera påverkan på träd behövs breddning bitvis även norrut.



Figur 7, ny lösning delsträcka 1

Delsträcka 2: Ortviksgränd – Tussmötevägen

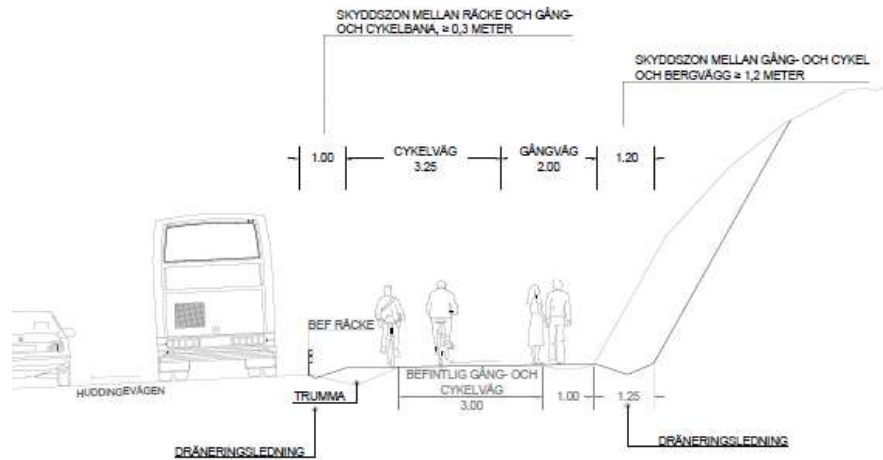
Delsträcka två är sedan tidigare ombyggd och inga åtgärder föreslås längs denna delsträcka.

Delsträcka 3: Bergvägg

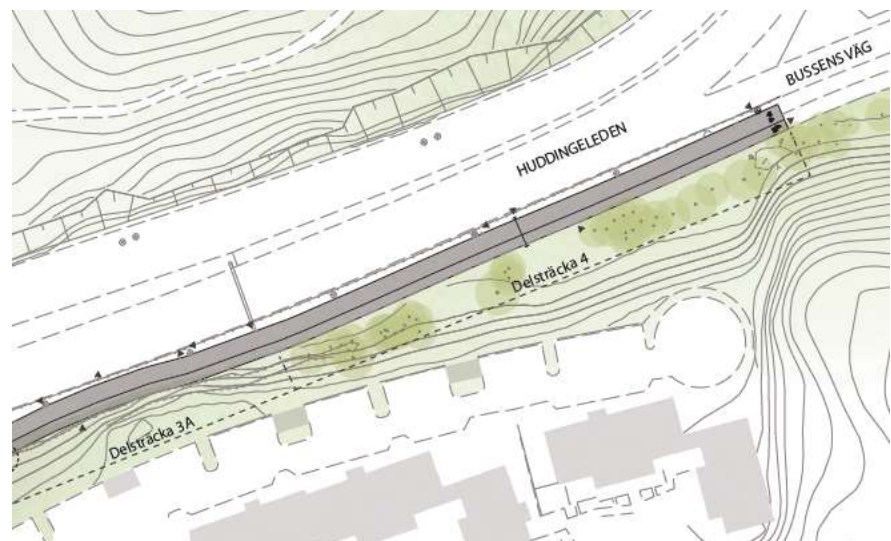
För att bredda gång- och cykelvägen längs denna sträcka har två olika alternativ studerats, ett som kräver bergssprängning och ett som undviker bergssprängning. Båda alternativen tar befintligt avvattningsdike mellan gång- och cykelvägen och Huddingevägen i anspråk. För att dagvatten ska kunna fortsätta rinna längs med vägen föreslås att en trumma läggs ner i befintlig dikesbotten under gång- och cykelvägen. Eventuellt kan även en dräneringsledning behöva läggas ned för att underlätta omhändertagandet av dagvatten.

I alternativ A som innebär bergssprängning sker breddning både över avvattningsdiket och mot bergväggen, se figur 8 och 9. Berget bedöms behöva sprängas på en cirka 50 meter lång sträcka.

DELSTRÄCKA 3, FÖRSLAG 3A



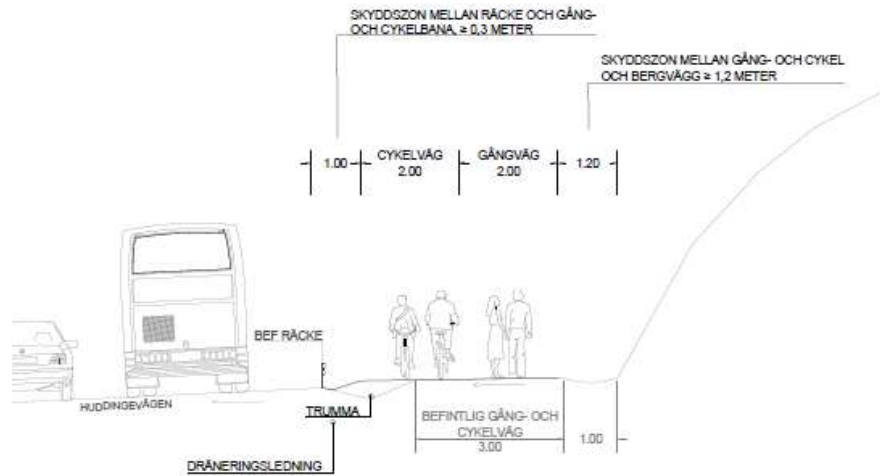
Figur 8, typsektion, delsträcka 3A



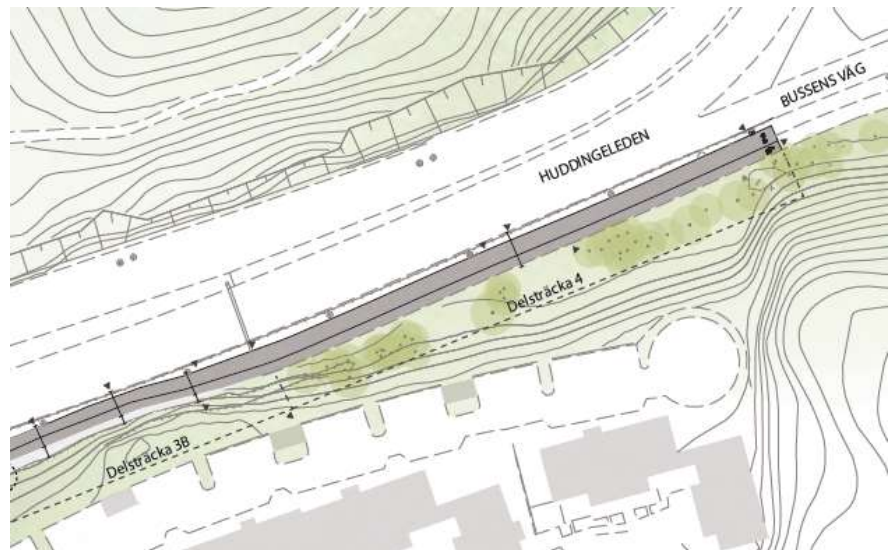
Figur 9, ny lösning, delsträcka 3A & 4

För att undvika bergsprängning, som både för med sig kostnader och risker, har ett alternativ utan bergsprängning tagits fram. Alternativ B innebär en smalare sektion och att breddning endast sker över avvattningsdiket. Detta får följden att gång- och cykelvägen bara kan breddas till 4 meter på en 70 meter lång sträcka, se figur 10 och 11. Likt Alternativ A föreslås att en trumma och eventuell dräneringsledning läggs ner i befintlig dikesbotten under gång- och cykelbanan för omhändertagandet av dagvatten.

DELSTRÄCKA 3, FÖRSLAG 3B



Figur 10, typsektion, delsträcka 3B



Figur 11, ny lösning, delsträcka 3B & 4

Delsträcka 4: Bergvägg – Bussens väg

Vid delsträcka 4 står ett antal ekar nära den befintliga gång- och cykelvägen, på den sydöstra sidan. För att undvika påverkan på ekarna föreslås att befintligt avvattningsdike tas i anspråk. Befintlig vägvisningsportal och skyltar behöver justeras längs delsträckan.



Figur 12, bild som visar åtgärdsförslag vid delsträcka 4, sett söderifrån

Längst norrut ansluter förslaget till ett angränsade projekt vid Bussens väg där gång- och cykelvägen breddas fram till Sockenvägen.

Förslag till inriktning

Förslaget innebär att cirka 550 meter gång- och cykelväg längs Huddingevägen mellan Bussens väg och Örbyleden breddas till 5,25 meter. Den dubbelriktade cykelbanan breddas till 3,25 meter och gångbanan till 2 meter vilket är i linje med Framkomlighetsstrategin och uppfyller cykelplanens mått för primära stråk respektive rekommendationen i Gata Stockholm för gångbanans mått.

Kontoret föreslår alternativet med bergssprängning längs delsträcka tre som fortsatt inriktning för projektet. En geoteknisk undersökning av berget kommer göras inför genomförandebeslut för att fastställa att alternativet kan genomföras och att det är en kostnadseffektiv åtgärd i förhållande till nyttan.

Avvägningar och konsekvenser

De studerade åtgärdsförslagen och alternativen bedöms få positiva konsekvenser för gående och cyklister samt uppfylla projektmålen.

Trafiksäkerhet

En breddning av gång- och cykelvägen och en separering mellan gående och cyklister bedöms öka trafiksäkerheten och tryggheten på sträckan. Alternativet utan bergssprängning längs delsträcka 3 innebär en smalare gång- och cykelväg vilket kan påverka

trafiksäkerheten negativt. Den intilliggande bergväggen kan medföra att utrymmet upplevs smalare än den faktiskt är och kan på så sätt påverka tryggheten.

Framkomlighet för gång-, cykel, kollektiv- och biltrafik

Enligt förslaget bedöms framkomligheten för cyklister förbättras längs samtliga delsträckor vid separering och breddning av cykelbanan. Framkomligheten förbättras även för gående genom separering från cykeltrafik.

För delsträcka 3 innebär de två alternativen olika grader av framkomlighet. Alternativ A, med bergssprängning, ger bäst framkomlighet och följer cykelplanens mått. Sprängning bedöms i detta skede som genomförbart men kan innebära höga kostnader och risker. Alternativ B utan bergssprängning innebär en smalare sektion på en cirka 70 meter lång sträcka vilket försämrar framkomligheten jämfört med alternativ A men likväl bättre än i dagsläget.

Kollektiv- och biltrafiken påverkas inte av förslaget.

Tillgänglighet

En breddning och separering av gång- och cykelvägen bedöms öka tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsvariationer på samtliga delsträckor. Tillgängligheten bedöms öka särskilt då cykelbanan breddas till de rekommenderade minimimåtten i cykelplanen, 3,25 meter.

Jämställdhet och trygghet

De planerade åtgärderna förväntas öka tryggheten för gående och cyklister 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.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Påverkan på barn

Gång- och cykelvägen används delvis som skolväg men även för barn på fritiden. Den föreslagna breddningen av gång- och cykelvägen är därmed positiv ur barnperspektiv. Att cyklister och gående separeras innebär en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn. Bredare och dedikerade banor för gång- respektive cykeltrafikanter bedöms ytterligare öka trafiksäkerheten för barn.

Grönytor och träd

Breddning av gång- och cykelvägen påverkar befintlig vegetation. Cirka 15 träd har identifierats hamna i konflikt med breddningen. I dagsläget finns inte inmätning längs hela sträckan vilket innebär en viss osäkerhet. Inför nästa skede och till kommande genomförandebeslut kommer breddningen detaljstuderas för att minimera påverkan på antal träd, detta gäller främst längs delsträcka 1. Träd som ändå kommer behöva fällas kommer att ersättas med två nya träd i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett inriktningsbeslut i februari 2024 innebär att projektering av systemhandling kan utföras under 2024. Ett genomförandebeslut planeras preliminärt till slutet av 2024. Därefter planeras detaljprojektering kunna ske fram till våren 2025 och upphandling av entreprenör under vår/sommar 2025. Detta möjliggör genomförande av åtgärder under 2025-2026.

Trafik under byggtiden

Trafik under byggtid kan komma att påverka omgivningen. Produktionsplanering och planering av byggtrafik görs i kommande skede.



Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Figur 13, exempel på omledning för gång-och cykeltrafik under byggtid, delsträcka 1 i rött

På delsträcka 1 bedöms tillfällig omledning behövas för gång- och cykeltrafikanter. Se exempel på omledning med gulstreckad linje i figur 13.



Figur 14, exempel på omledning för gång- och cykeltrafik under byggtid, delsträcka 3 och 4 i rött.

För delsträcka 3 och 4, där gång- och cykelbanan går längs Huddingevägen, bedöms större påverkan ske på trafiken under byggtid. Eftersom Huddingevägen ingår i det primära vägnätet och är högt trafikerad behöver god framkomlighet för samtliga trafikslag beaktas under genomförandeskedet. Minst ett körfält antas behöva stängas av och användas för arbetet. Gång- och cykeltrafikanter behöver omledning via andra vägar under byggtid. Se exempel på omledningsvägar för gång- och cykeltrafikanter i Figur 14.

Utförs bergssprängning behöver hänsyn tas till lokalgata och bostadshus söder om bergväggen samt motorfordonstrafik på Huddingevägen. Sprängning bör anpassas till tider utanför rusningstid för att påverka Huddingevägens framkomlighet så lite som möjligt.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter, inklusive geotekniskundersökning och skyfallsutredning, beräknas till 2,7 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 0,7 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 47 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet har för avsikt att söka statlig medfinansiering.

Utgifter för sprängning, rivning och bortforsling av berg anses ingå i investeringen eftersom breddad gång- och cykelbana uppförs på platsen och då likställs med iordningställande av mark.

Kontoret känner i dagsläget inte till att projektet har utgifter som inte är möjliga att aktivera. Det kan förekomma ej aktiverbara kostnader för sanering men innan borring av berget utförts är det svårt att bedöma om och hur stora kostnaderna kan bli. Utgifter för eventuell sanering ingår i riskpåslaget.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	0,4	2,0	2,7
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,3	17,2	17,2
Entreprenad		21,4	21,4
Index		5,7	5,7
Summa utgifter	0,7	46,3	47,0

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med idag. Driftkostnaderna förväntas öka något då större ytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,7 mnkr per år från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig

preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

En riskanalys har utförts i projektet och nedan följer en beskrivning av de viktigaste riskerna som identifierats.

Projektet strävar efter att genomföras senast år 2026. Tidplanen är därmed snäv och förutsätter att kommande skeden med framtagande av handlingar, beslut och upphandling av entreprenör flyter på som planerat.

Vad gäller osäkerheter i kalkylen beror de dels på att projektet ännu är i tidigt skede och alla frågor därför inte har utretts i detalj. Kontoret hanterar denna risk genom ett ökat detaljeringspåslag i kalkylen.

En annan osäkerhet är kopplad till geoteknik och omfattningen av bergschakten samt föröreningar i berget för att kunna utföra breddningen. Alla dessa osäkerheter i kalkylen har trafikkontoret tagit höjd för i ett riskpåslag.

En risk vid utredningssträckans mest södra del är närheten till nedlagd högspänningsledning. Svenska Kraftnät höll på med arbetet under projektets gång och placeringen av ledningen är därmed intolkad och kan skilja sig från verkligheten. Placeringen av gång- och cykelbanan i förhållandet till högspänningsledningen detaljstuderas i nästa skede.

En annan stor risk som identifierats som är kopplad till kalkylen är det osäkra världsläget och de stora kostnadsökningar som skett under de senaste åren. Hur kostnadsutvecklingen kommer att se ut under det närmsta året fram till genomförande är svårt att säga. Trafikkontoret har tagit höjd för vissa fortsatta kostnadsökningar i kalkylen.

En risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Slut