

Handläggare

Tina Eriksson Edén
08-508 26 095

Till

Trafiknämnden
2024-08-29

Cykel Hagsätra Älvsjö. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Hagsätra-Älvsjö upp till 2,4 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Kristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Gång- och cykelvägen mellan Gamla Huddingevägen och Ornkärsvägen är utpekad som ett primärt stråk i stadens cykelplan och är även en del av ett regionalt cykelstråk mellan Huddinge och Gullmarsplan. Sträckan är en viktig koppling mellan Älvsjö och Hagsätra och är utpekad som ett strategiskt samband i översiktsplanen. Magelungsvägen är en barriär i området och sträckan är en av få passager över eller under vägen.

Standardhöjningar och breddningar har skett både norr och söder om studerad sträcka som fortfarande har lägre standard. Förslaget är att bredda från cirka 3,25 meter till 5,25 meter, på en sträcka om cirka 320 meter. Detta ger god framkomlighet, säkerhet och trygghet för gående och cyklister som rör sig mellan Hagsätra och

Älvsjö men även för de som färdas längre sträckor exempelvis mellan Huddinge och Stockholms innerstad.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Cykel Hagsätra Älvsjö upp till 2,4 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 900 mnkr satsningar på framkomlighet inom cykel. 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 och säkra. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Gång- och cykelvägen mellan Gamla Huddingevägen och Ormkärsvägen är utpekad som ett primärt stråk i stadens cykelplan och är även en del av ett regionalt cykelstråk mellan Huddinge och Gullmarsplan, se figur 1. Sträckan är en viktig koppling mellan Älvsjö och Hagsätra och är utpekad som ett strategiskt samband i översiktsplanen.



Figur 1. Primära cykelstråk (rött) och huvudcykelnät (blått) i Hagsätra och Älvsjö/Örby. Projektområde inringat i svart. Gång- och cykelpassager under/över Magelungsvägen markerade med svarta stjärnor.

Magelungsvägen är en barriär för gående och cyklister i området och utpekad sträcka utgör en av få passager över eller under vägen. Närmsta passage norrut respektive söderut ligger cirka 600 meter respektive 1,8 kilometer bort.

Trafikkontoret har sedan tidigare byggt nya cykelbanor eller breddat befintliga längs Ormkärsvägen, Helgarögränd och Gamla Huddingevägen (se figur 2) och nyligen har trafiknämnden fattat inriktningsbeslut för breddning längs Huddingevägen mellan Örbyleden och Sockenvägen (T2023-02927 och T2023-03519).

Studerad sträcka mellan Gamla Huddingevägen och Ormkärsvägen har fortfarande lägre standard och uppnår inte önskvärd standard enligt stadens cykelplan vilket påverkar trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för gående och cyklister på sträckan.



Figur 2. Projektets läge och ungefärliga sträckning (rosa) samt redan breddade sträckor (grön).

I budget för 2024 anges att staden behöver ta ett större ansvar för stadens fyra fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Stadens investeringar inom olika områden ska prioriteras till yttersta0den och stadens fokusområden. Detta projekt ligger inom fokusområde Hagsätra-Rågsved.

Mål och syfte

Målet med projektet är att förbättra gång- och cykelvägen som förbinder Älvsjö och Hagsätra. Projektet syftar till att öka

framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och gående samt koppla samman Stockholm. Projektet utgår från inriktningen i stadens cykelplan.

Befintlig situation

Gång- och cykelvägen mellan Gamla Huddingevägen och Ormkärsvägen är cirka 700 meter lång och går genom park- och naturmark. Bredden är cirka 3,25 meter och belysning finns. Den är dubbelriktad och gemensam för gående och cyklister.

Från Gamla Huddingevägen i norr passerar gång- och cykelvägen först genom Turingeparken, se figur 3. Vegetationen består av kortklippt gräsmatta, buskage, fläder, hassel och enstaka träd (till exempel björk och lönn).



Figur 3. Befintlig situation i Turingeparken.

Söder om Turingeparken omges gång- och cykelvägen av öppen gräsmark när den passerar under Magelungsvägen och Nynäsbanan i två tunnlår/vägportar, se figur 4. Även här finns solitära björkar och buskage, men i mindre omfattning än i Turingeparken.



Figur 4. Befintlig situation mellan Magelungsvägen och Nynäsbanan.

Söder om Nynäsbanan delar sig stråket och det går att cykla söderut till Hagsätra idrottsplats eller västerut till Älvsjöbadet och Ormkärsvägen, se figur 5.



Figur 5. Befintlig situation söder om Nynäsbanan. Gång- och cykelvägen som ansluter från vänster i bild går till Hagsätra idrottsplats. Rakt fram ligger Ormkärsvägen.

Mellan Nynäsbanan och Ormkärsvägen passerar gång- och cykelvägen genom ett skogsparti med höga naturvärden norr om Älvsjöbadet, se figur 6. Norr om Älvsjöbadets entré gör gång- och cykelvägen en skarp sväng, se figur 7.



Figur 6. Befintlig situation genom skogsparti.



Figur 7. Befintlig situation norr om Älvsjöbadets entré.

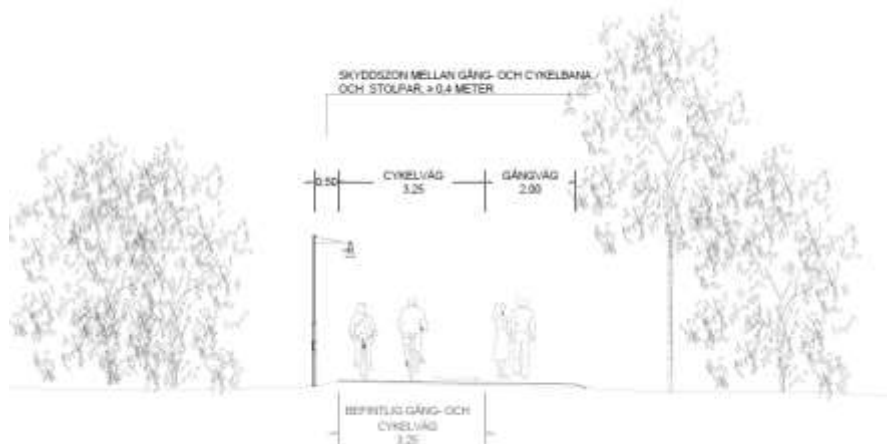
Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret, fastighetskontoret och Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning.

Åtgärdsförslag

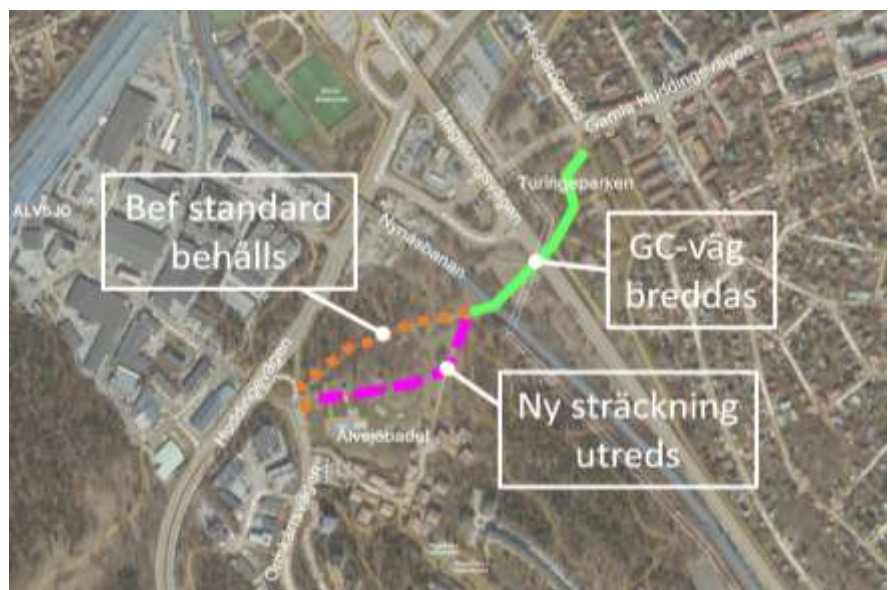
Förslag till inriktning

Gång- och cykelvägen föreslås breddas enligt cykelplanens rekommendationer, vilket innebär en cykelbanebredd på 3,25 meter. Gångbanan bör vara minst 2 meter bred vilket ger en total bredd om 5,25 meter.



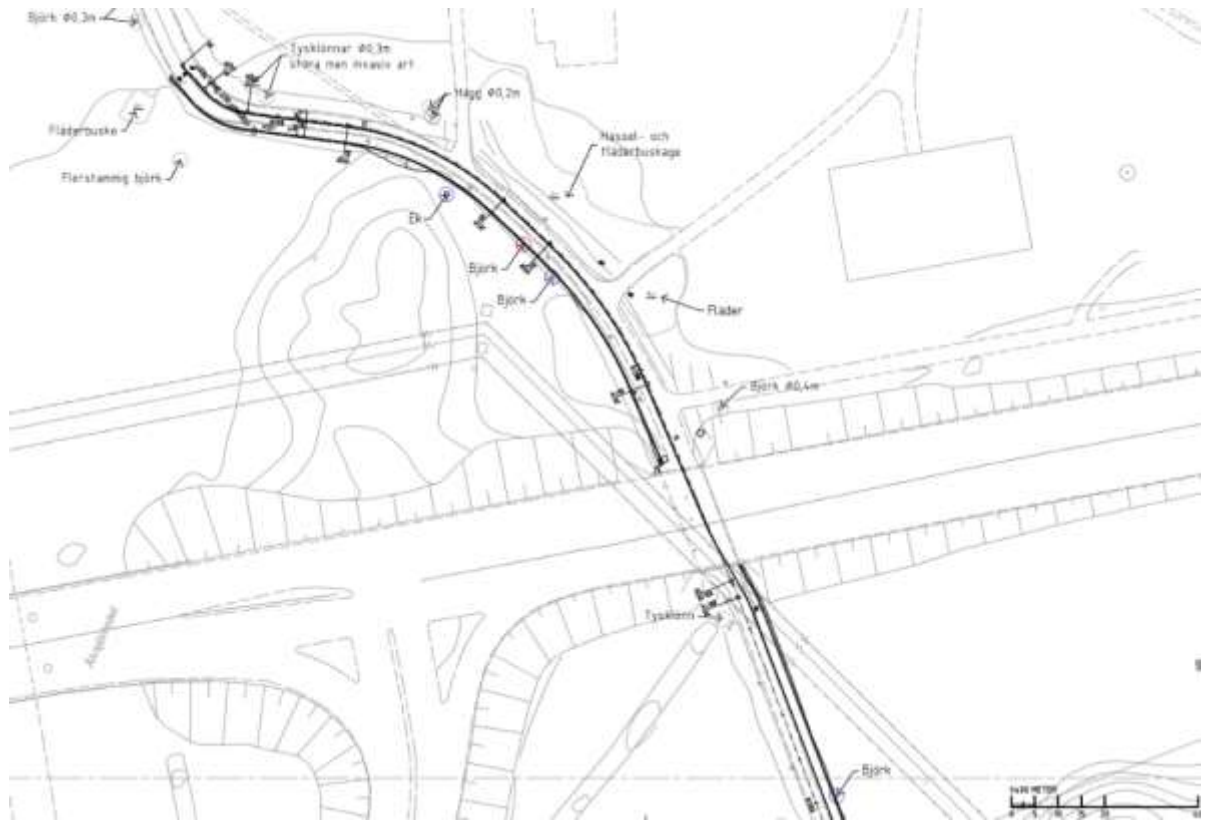
Figur 8. Normalsektion som visar befintlig bredd och föreslagen bredning.

Denna bredning föreslås ske mellan Gamla Huddingevägen och Nynäsbanan på en sträcka om totalt cirka 320 meter, se grön linje i figur 10 nedan.



Figur 9. Förslag till inriktning för olika delsträckor.

Påverkan på träd har utretts. Uppskattningsvis påverkas tre björkar. Målsättningen är att påverka så få träd som möjligt och detta kommer studeras vidare i kommande skede. För varje träd som tas ned kommer två nya träd planteras. Skyddsåtgärder föreslås för att spara en ek.



Figur 10. Breddning mellan Turingeparken och Mägelungsvägen. Blå ringar visar träd vars rotzon riskerar att påverkas. Röd ring visar träd som skulle behöva fällas.

Förbi Älvsjöbadet löper befintlig gång- och cykelväg genom mer tät skog, se orange linje i figur 10. Här skulle en breddning innebära stor påverkan på träd. Uppskattningsvis skulle nio träd behöva tas ned, flera av dessa har högt bevarandevärde så som uppvuxna ekar och tallar. Förslaget är att inte genomföra en breddning längs denna del.

Älvsjöbadet ska renoveras och i samband med detta utreds förutsättningarna för att anlägga en ny gång- och cykelväg, se rosa linje i figur 10 och 11. Möjligheterna att anlägga en gång- och cykelväg med tillräcklig bredd är större längs denna sträcka utan att påverka träd. Frågan utreds tillsammans med exploateringskontoret och fastighetskontoret.



Figur 11. Befintlig sträckning förbi Älvsjöbadet (orange) och exempel på möjlig ny sträckning (rosa).

Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning

En breddning av gång- och cykelvägen enligt förslaget ger en säkrare och mer framkomlig koppling mellan Hagsätra/Rågsved och Älvsjö/Älvsjö station. Eftersom det finns få kopplingar över Magelungsvägen är det av vikt att de kopplingar som finns har god kvalitet.

Skyfall

Mellan Nynäsbanan och Magelungsvägen finns en lågpunkt där vatten samlas vid skyfall. Området är en naturlig lågpunkt och inga samhällskritiska funktioner eller stadens egendom hotas vid en översvämning. En breddning av gång- och cykelvägen bedöms inte förvärra situationen och inga åtgärder föreslås inom ramen för projektet.

Naturvärden

Den breddning som föreslås bedöms endast påverka grönstrukturen marginellt. Det är mestadels gräsytor som tas i anspråk och bedömningen i dagsläget är att inga eller något enstaka träd behöver påverkas. En breddning av gång- och cykelbanan genom skogspartiet norr om Älvsjöbadet skulle däremot få större konsekvenser. Preliminärt skulle nio stora ekar och tallar behöva fällas och omkring 16 rotzoner påverkas. På grund av detta föreslår kontoret att breddning inte sker här utan att en alternativ sträcka längs med Älvsjöbadet istället utreds.

Tillgänglighet

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan. En breddning och separering av gång- och cykelvägen ökar tillgängligheten för gående och cyklister.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett inriktningsbeslut i augusti 2024 innebär att projektet kan fortsätta enligt följande.

Mellan Gamla Huddingevägen och Nynäsbanan kan bygghandling tas fram under 2024 och upphandling av entreprenör under vår 2025. Detta möjliggör genomförande av åtgärder under 2025.

Ny sträcka förbi Älvsjöbadet fortsätter utredas och projekteras under 2024. Genomförande av åtgärder planeras tillsammans med fastighetskontoret för att anpassas till Älvsjöbadets renovering. Genomförandebeslut för projektet kan tas tidigast i december 2024.

Trafik under byggtiden

Arbeten kommer behöva utföras så att gång- och cykeltrafik hela tiden kan passera förbi arbetsområdet eftersom en omledning skulle innebära en för lång omväg. Detta är en förutsättning för projektet. Omliggande gator och motorfordonstrafik påverkas inte av projektet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2,4 mnkr fram till genomförandebeslut. I planeringsutgiften ingår 1,1 mnkr som hittills har bokförts för utredning och intern tid. Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 16 mnkr. Bedömningen baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg. Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Driftkostnader

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

Risk/Osäkerhet

Markförhållandena är enbart undersökta med arkivstudier. Enligt jordartskartan förväntas mark med dålig bärighet vilket kan innebära ett fördyrat utförande med lättfyllnad eller liknande för att undvika sättningar. För att hantera risken har projektet lagt på riskpåslag i kalkylen.

Slut