

Handläggare
Mats Johansson
08-508 278 19**Till**
Trafiknämnden
2015-12-10

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs Sörgårdsvägen. Slutredovisning.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs Sörgårdsvägen.

Lars Jolérus
Tf. FörvaltningschefAnne Kemmler
Tf. Avdelningschef

Sammanfattning

Sörgårdsvägen har byggts om för att minska vibrationsstörningarna för fastigheterna längs med delar av vägen samt för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. En hastighetssänkning från 50 km/h till 40 km/h har genomförts. Detta tillsammans med ombyggnaden har sänkt medelhastigheten från 47 km/h till 41 km/h, höjt trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter.

Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden fattade i november 2013 genomförandebeslut gällande ombyggnad av Sörgårdsvägen för att minska markvibrationerna i omkringliggande fastigheter samt öka trafiksäkerheten och framkomligheten främst för gående och cyklisterna. En viktig förutsättning har varit att bibehålla kollektivtrafikens framkomlighet då Sörgårdsvägen trafikeras av stombusstrafik.

Projektet planerades och utfördes i samråd med kontorets trafikplanerare och vibrationsexperter samt i samarbete med miljöförvaltningen och Arriva.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontorets anläggningsavdelning.

Genomförda åtgärder

Längs Sörgårdsvägen har det byggts nya refuger, samtliga övergångsställen har tillgänglighetsanpassats, genomgående gång- och cykelbanor vid korsningar har genomförts, ny beläggning längs hela sträckan, förbättrad belysning, avsmalningar av körbanan och en ny gångbana från Värsta allé till Stjärnfallsvägen.

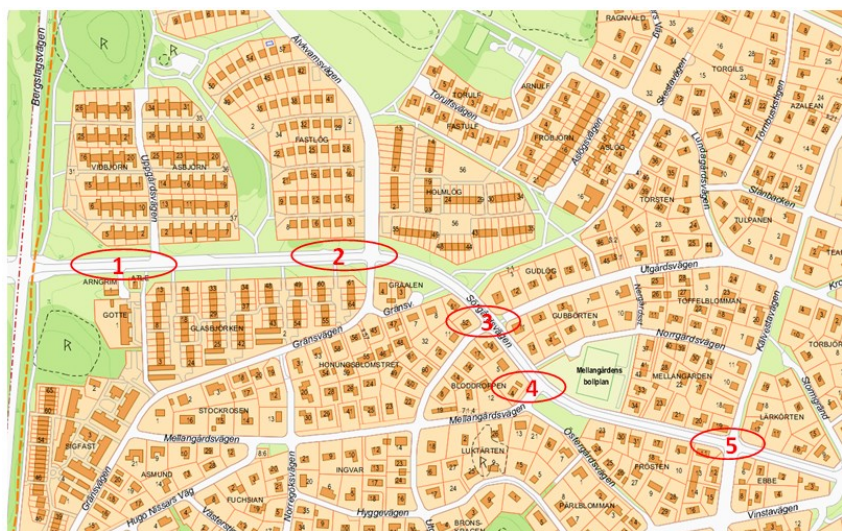


Bild 1. Översiktsskarta, åtgärd 1-5

1. Sörgårdsvägen/Uppgårdsvägen (mittrefug för att smalna av vägen och genomgående gång- och cykelbanor)



Bild 2. Sörgårdsvägen/Uppgårdsvägen efter ombyggnad

2. Sörgårdsvägen/Älvkvarnsvägen (mittrefug som skapar stopphållplatser för busstrafiken och genomgående gång- och cykelbanor)



Bild 3. Sörgårdsvägen/Älvkvarnsvägen efter ombyggnad

3. Sörgårdsvägen/Utgårdsvägen (genomgående gång- och cykelbanor)
4. Sörgårdsvägen/Mellangårdsvägen (genomgående gång- och cykelbanor och bredare refuger vid övergångsställe)



Bild 4. Sörgårdsvägen/Utgårdsvägen efter ombyggnad

5. Sörgårdsvägen/Kälvestavägen (genomgående gång- och cykelbanor, bredare refuger vid övergångsställe och justering av korsningen för att skapa bredare gång- och cykelbanor samt busskuddar)



Bild 5. Sörgårdsvägen/Kälvestavägen efter ombyggnad

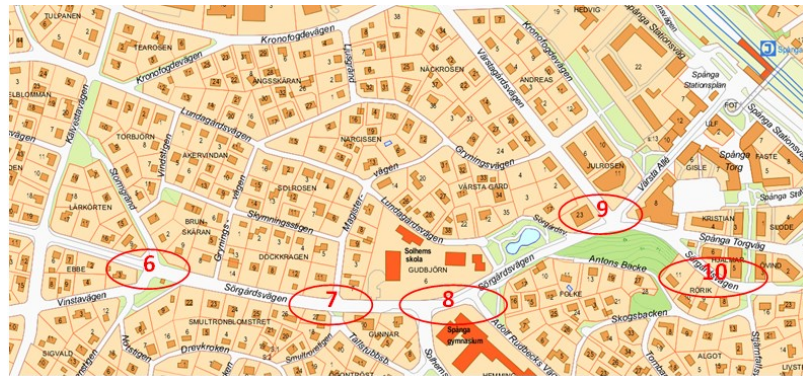


Bild 6. Översiktskarta, åtgärd 6-10.

6. Sörgårdsvägen/Vinstavägen (genomgående gång- och cykelbana på den norra sidan, rödmålad på den södra och justering av korsningen för att skapa bredare gång- och cykelytor)



Bild 7. Sörgårdsvägen/Vinstavägen efter ombyggnad

7. Sörgårdsvägen/Magistervägen (genomgående gång- och cykelbanor och busskuddar)

Vid Sörgårdsvägen/Magistervägen och Sörgårdsvägen/Kälvestavägen placerades busskuddar ut, dessa fick senare tas bort p.g.a. klagomål från boende på ökade vibrationsstörningar i fastigheterna.

8. Sörgårdsvägen/Solhemsvägen/Adolf Rudbecks väg (genomgående gång- och cykelbanor, justering av korsning och mittrefug för att smalna av vägen)



Bild 8. Sörgårdsvägen/Solhemsvägen/Adolf Rudbecks väg efter ombyggnad

9. Sörgårdsvägen/Värstagårdsvägen (justering av korsning för att skapa bredare gång- och cykelbanor och bättre framkomlighet för busstrafiken)



Bild 9. Sörgårdsvägen/Värstagårdsvägen före ombyggnad



Bild 10. Sörgårdsvägen/Värstagårdsvägen efter ombyggnad

10. Sörgårdsvägen/Spånga Torgväg (ny gångbana på södra sidan om Sörgårdsvägen fram till Stjärnfallsvägen)



Bild 11. Sörgårdsvägen/Spånga torgväg före ombyggnad



Bild 12. Sörgårdsvägen/Spånga Torgväg efter ombyggnad

Resultat av genomförda åtgärder

Trafikmätningar före och efter ombyggnaden har visat att medelhastigheten har sjunkit från 47 km/h till 41 km/h och 85-percentilen har sjunkit från 53 km/h till 47 km/h. Medelhastigheten vid Solhemsskolan där hastighetsgränsen är 30 km/h är 28 km/h och 85-percentilen 34 km/h. Sträckan närmast Spånga centrum där

hastighetsgränsen är 40 km/h har en medelhastighet som är lägre än sträckan närmast Bergslagsvägen, 33 km/h och 85-percentilen är 39 km/h.

Vibrationsmätningar har utförts både före och efter hastighetssänkningen och ombyggnationen. Platserna valdes i samråd med miljöförvaltningen utifrån var flest klagomål har inkommit. Trafikkontoret anser att de uppmätta vibrationsnivåerna är inom rimliga nivåer. Endast vid ett fåtal tillfällen har värdena nått upp till en nivå som kan uppfattas som en måttlig störning (0,4 mm/s) jämfört med nivån för en sannolik störning (1,0 mm/s). För att säkerställa att de låga vibrationsnivåerna bibehålls ska vägen okulär besiktas varje vår och höst.

Trafikutredningen redovisade att en åtgärd för hastighetsdämpning krävdes ca var 250:e meter för att hastighetsefterlevnad skulle uppnås. Resultatet från utredningen var det som låg till grund för placering av åtgärder. Från resultatet av före- och eftermätningarna av hastigheten kan utläsas att utformningen av gaturummet har stor betydelse för att skyltad hastighet ska efterlevas. Där gaturummet är rakare och bredare är hastigheten högre än längs den sträcka där gaturummet är trängre.

Måluppfyllelse

Hastigheten tillsammans med ojämnheter i vägbanan bidrar till vibrationer i fastigheterna. Hastighetsmätningarna har visat att medelhastigheten har sjunkit.

Vibrationsmätningarna visar låga nivåer med enstaka överskridanden som kan antas bero på att fordon inte håller sig till de gällande hastighetsbestämmelserna.

Alla övergångsställen har tillgänglighetsanpassats och genomgående passager har ökat trafiksäkerheten för gående och cyklister. Hela sträckan har asfalterats och det har tillkommit ny belysning vid korsningar. Busskuddarna som skulle dämpa hastigheterna fick tyvärr tas bort för att de skapade störningar hos de boende.

Tidplan

Projekteringen startade under 2013 och genomförandet höll tidplanen och färdigställdes under 2014. Uppföljningsmätningar har skett under 2015.

Ekonomi

I nämndens genomförandebeslut bedömdes utgiften för projektet till 15 mnkr. Projektet beviljades statlig medfinansiering på 2,3 mnkr efter genomförandebeslutet. Utfallet blev 17,4 mnkr.

Kostnadsökningen beror dels på att inga anbud kom in vid upphandlingen, utan en förhandling skedde med en entreprenör som fick uppdraget och dels på att en del av belysningsschakterna saknades i underlaget samt att vägen var uppbyggd av förorenade massor, vilka omhändertogs.

Del	Kalkyl[tkr]	Utfall[tkr]
Entreprenad	10218	14988
Projektering	998	1352
Byggledning	780	362
Byggherrekostnader	450	693
Oförutsett	2700	-
Summa	15146	17395
Statlig medfinans.	-	-2340
Slutlig utgift	-	15055

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs Sörgårdsvägen.

Slut