

Handläggare
Pernilla Knutsson
08-508 261 80**Till**
Trafiknämnden
2017-03-09Johan Nilsson
08-508 262 34

Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs Hässelbystråket/Bergslagsvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande för utbyggnad av gång- och cykelväg längs Hässelbystråket mellan Krossgatan och Bergslagsplan, ombyggnad av Råckstarondellen samt trafiksäkerhetsåtgärder vid Islandstorget till en investeringsutgift om 29 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Den 16 juni 2016 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för att bygga ut delar av Hässelbystråket där cykelinfrastruktur saknas eller har brister. Inriktningsbeslutet omfattade tre delsträckor varav två föreslås att genomföras under 2017.

Den 21 maj 2015 beslutade trafiknämnden om att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter längs

Bergslagsvägen. Islandstorget pekades ut som en korsning med hög prioritet för åtgärder.

Trafikkontoret föreslår att ny gång- och cykelväg anläggs mellan Krossgatan och Bergslagsplan samt att Råckstarondellens cykelpassage hastighetssäkras och breddas enligt cykelplanen.

Vidare föreslås att ombyggnad sker av korsningen Bergslagsvägen/Bällstavägen (Islandstorget) för att öka trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.

Enligt framtagna kalkyler är den totala utgiften för de tre objekten 29 mnkr. Utgifterna för respektive projekt är fördelat enligt nedan:

- Krossgatan-Bergslagsplan och Råckstarondellen 16,5 mnkr
- Islandstorget 12,5 mnkr

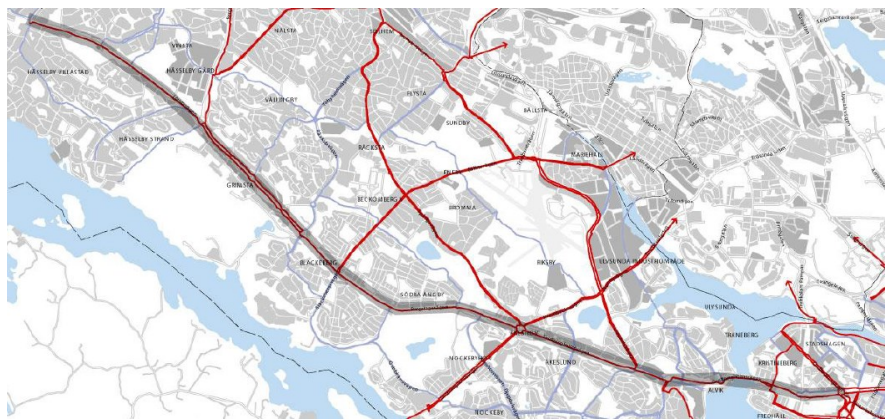
Bakgrund



Figur 1 Översiktskarta

Detta genomförandebeslut omfattar två projekt – ett trafiksäkerhetsprojekt för Bergslagsvägen samt cykelprojektet Hässelbystråket. Samtliga åtgärder ligger längs samma stråk och planeras utföras under 2017-2018. Detta möjliggör att båda projekten kan upphandlas och genomföras i ett paket.

Hässelbystråket är ett prioriterat pendlingsstråk enligt Stockholms cykelplan 2012 och är även utpekat i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Stråket är drygt 15 km långt och löper på södra sidan av Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen från Åkermymntan hela vägen till Rålambshovsparken. Mellan Bergslagsplan och Islandstorget löper stråket även på norra sidan om Bergslagsvägen.



Figur 2 Hässelbystråket gråmarkerat. Övriga pendlingsstråk röda.

Trafiknämnden fattade 16 juni 2016 inriktningsbeslut för cykelprojektet Hässelbystråket. Kontoret föreslog då att tre delsträckor inom stråket studeras vidare. Totalt omfattade de tre objekten en investeringsutgift om 39 mnkr. För delsträckorna Krossgatan-Bergslagsplan och Råckstarondellen föreslås att nämnden nu fattar beslut om genomförande. För den tredje delsträckan, mellan Åkeshov och Brommaplan, förväntas en systemhandling vara framtagen under våren 2017. Kontoret avser presentera ett förslag till genomförande hösten 2017.

2012-2014 genomfördes en trafiksäkerhetsinventering längs Bergslagsvägen. Islandstorget och Vällingbyrondellen pekades ut som objekt där trafiksäkerhetsåtgärder skulle vara lämpliga. I inriktningsbeslutet 2015-05-21 godkände trafiknämnden förslag till inriktning till en sammanlagd utgift om ca 5,6 mnkr för korsningarna Bergslagsvägen/Bällstavägen (Islandstorget) och Vällingbyrondellen. I nuvarande skede har utgifterna beräknats till 12,5 mnkr för åtgärder i Islandstorget. Orsakerna till utgiftsförändringen är att i inriktningsbeslutet saknades beskrivning av åtgärder. I program- och detaljplaneringsskede har ett flertal trafiksäkerhetshöjande åtgärder planerats, bland annat förändrad signalanläggning och nytt högersvängkörfält vid Islandstorget. Befintlig cykelinfrastruktur vid korsningen har breddats och anpassats till cykelplanens rekommenderade standard.

Befintlig situation

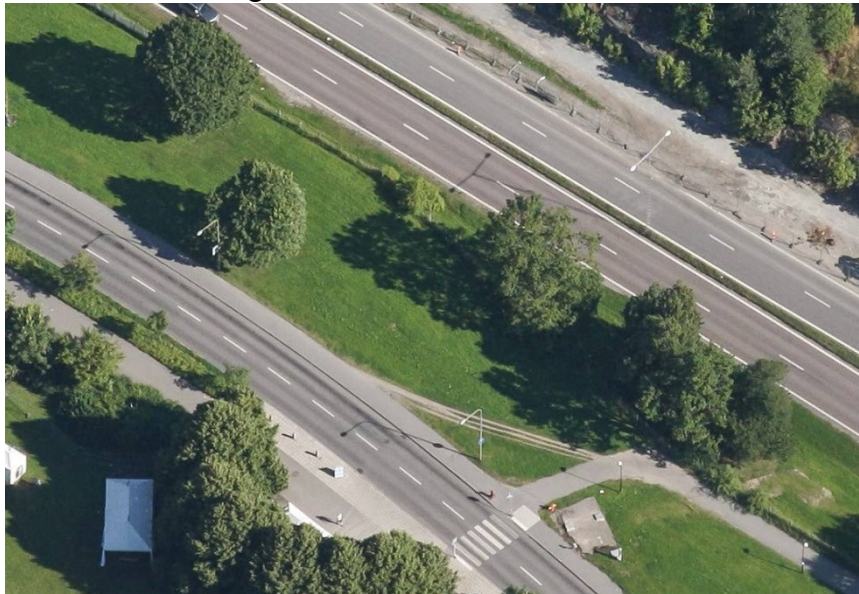
Hässelbystråket har idag vissa brister vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen av cykelstråket är relativt enhetligt med mestadels friliggande gång- och cykelväg. Breddmåtten ligger oftast kring 3-3,5 meter gemensamt för gång- och cykeltrafiken. Sträckan mellan Bergslagsplan och Råcksta samt sträckan mellan Abrahamsberg och Ulvsundaplan, har i samband med beläggningsåtgärder breddats till 4 meter. Cykelplanens rekommenderade breddmått uppnås endast på en mycket kort sträcka på Tranebergsbrons krön. Sett till stråkets längd är antalet passager förhållandevis få. Hastighetssäkring saknas dock vid samtliga obevakade passager förutom vid Lindhagensplan.

Cirkulationsplatserna i Räcksta och Bergslagsplan är utformade för att ge god framkomlighet för motorfordonstrafiken vilket gör att radierna är generösa och hastighetssäkrade passager för oskyddade trafikanter saknas.



Figur 3 Räckstarondellen från söder.

På sträckan mellan Krossgatan och Bergslagsplan saknas cykelväg utmed Lövstavägen vilket leder till att cyklister får cykla en omväg via Maltesholmsvägen.



Figur 4 Bergslagsplan-Krossgatan från söder. Saknad länk.

Korsningen mellan Bällstavägen, Bergslagsvägen och Blackebergsvägen vid Islandstorget är olycksdrabbad. Fyrvägskorsningen med signalreglering medger höga hastigheter, främst på Bergslagsvägen. Sikten från Brommaplan (från öster) är också något begränsad. Cykelbanan parallellt med Bergslagsvägen har bristfällig utformning i passage över Blackebergsvägen.



Figur 5 Islandstorget från söder.

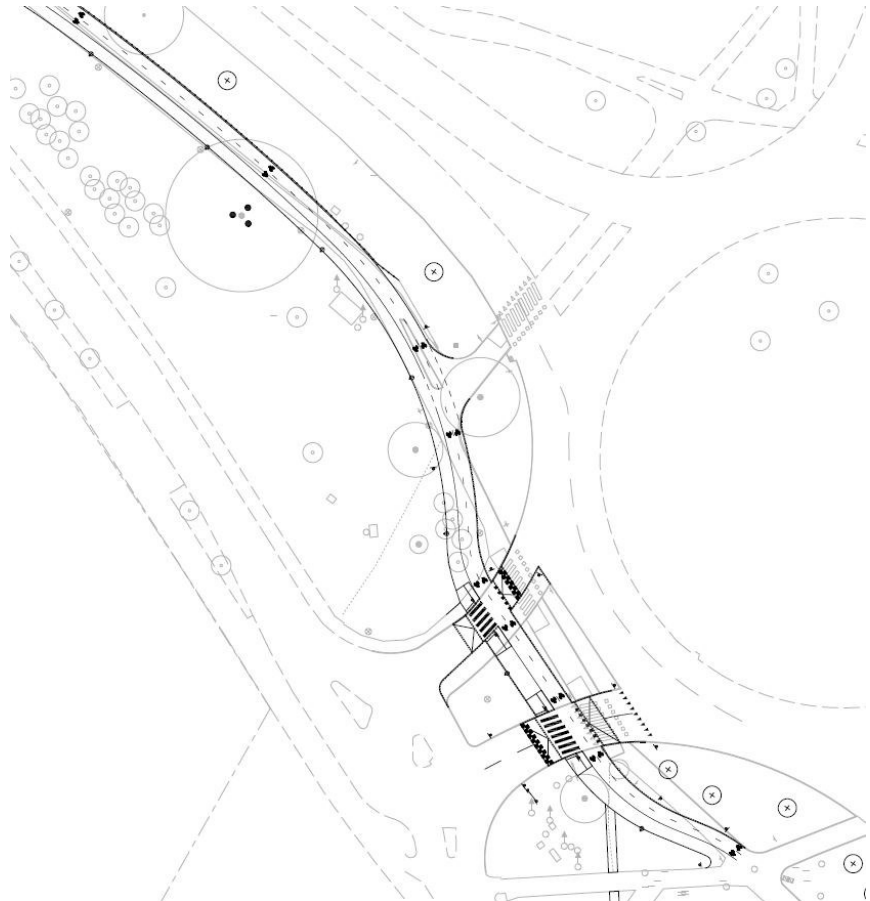
Ärendets beredning

En projektgrupp inom trafikkontoret har arbetat med projektet. Sakkunniga inom trafikplanering, landskapsarkitektur, belysning, trafiksignaler samt drift och underhåll har deltagit och granskat framtagna handlingar.

Trafikförvaltningen har tagit del av handlingar för cykelprojektet Hässelbystråket och samråd har genomförts löpande med Stockholm Vatten.

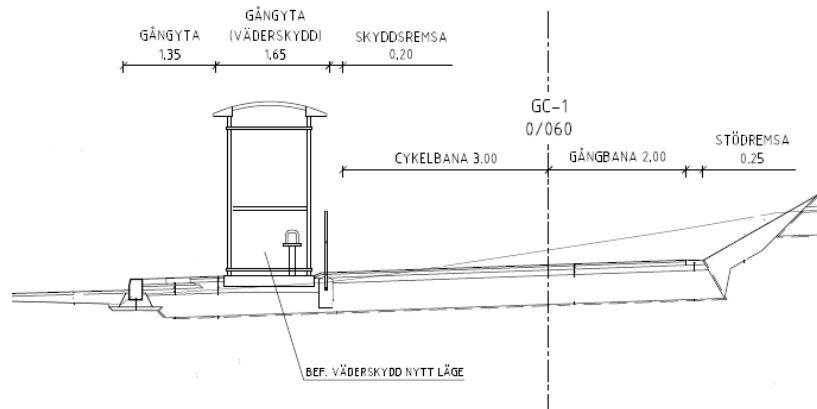
Åtgärdsförslag

För att skapa bättre cykelförutsättningar längs Hässelbystråket har en utredning med förslag på utbyggnad tagits fram. Kontoret föreslår följande åtgärder:



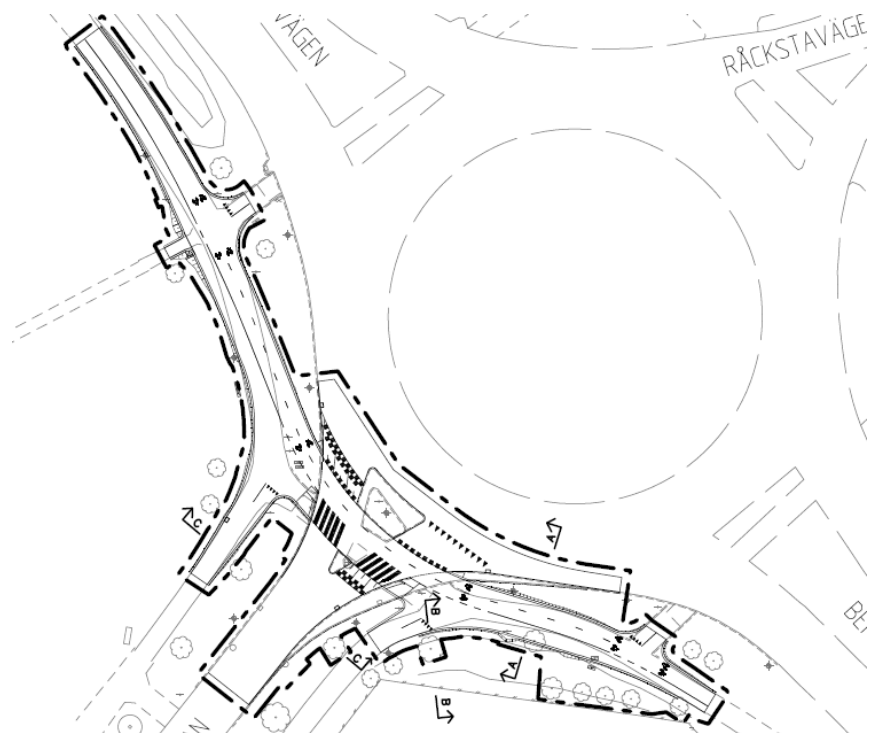
Figur 6 Förslag utformning och nyanläggning av gång- och cykelbana vid Bergslagsplan.

Ny gång- och cykelbana utmed Löfstavägen på sträckan mellan Krossgatan och Bergslagsplan anläggs där det idag saknas cykelinfrastruktur. Den utformas enligt Stockholms cykelplan med en bredd på 5 meter. Gång- och cykeltrafiken separeras genom linje. Gångvägen föreslås bli 2 meter och cykelvägen 3 meter bred. Cykelvägen delas upp i två körfält, 1,5 meter var. Vid busshållplats Krossgatan dras gång- och cykelbanan bakom hållplatsen. För att hålla cykelplanens mått behöver hållplatsen flyttas några meter i sidled. I samband med hållplatsflytten tillgänglighetsanpassas hållplatsen. Ny belysning föreslås på sträckan samt nyplantering av 13 träd som kompensation för de 12 träd som avverkas.



Figur 7 Förslag på hållplatsutformning vid Krossgatan.

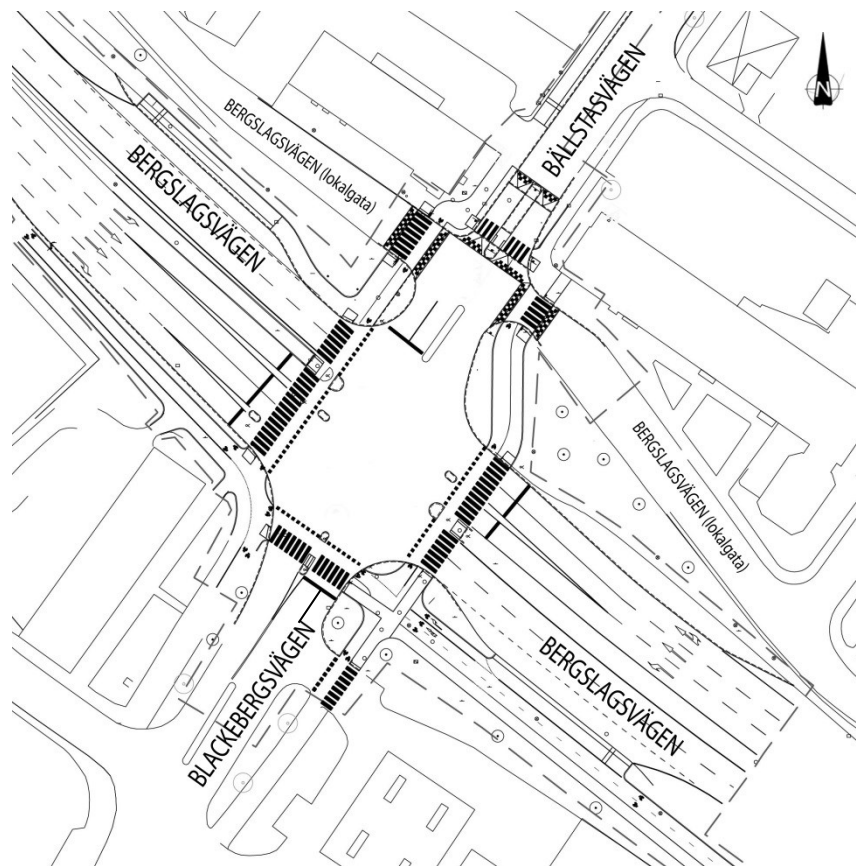
Råckstarondellens cykelpassage föreslås hastighetssäkras och breddas. Radien för cykelbanan utökas. Mittrefugen utökas för att smalna av körfälten för motorfordonstrafiken och på så sätt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



Figur 8 Förslag till utformning av Råckstarondellen.

Islandstorgets tillfarter smalnas av och förtydligas genom målning och flytt av refuger och signalstolpar. Vid Bergslagsvägens tillfart från väster tillskapas ett högersvängkörfält som separatregleras från längsgående cykelpendlingsstråk. Ny belysning anläggs och belysningsstolpar flyttas för att möjliggöra breddning av gång- och cykelväg österut (mot Brommaplan).

Vid Islandstorget planerar Fortum att gräva ner kabel tvärs Bergslagsvägen sydöst om korsningen. Detta är lämpligt att samordna med ombyggnation av korsningen.



Figur 9 Förslag utformning vid Islandstorget

Konsekvenser

En utbyggnad av pendlingsstråket resulterar i ökad framkomlighet, minskad trängsel och en säkrare och tydligare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter.

På sträckan Krossgatan - Bergslagsplan förbättras förutsättningarna för cyklister och gångtrafikanter. För övriga fordonsslag är förutsättningarna oförändrade. Dragningen av den nya gång- och cykelbanan är så långt det går anpassad med hänsyn till befintliga träd.

Busshållplats Krossgatan tillgänglighetsanpassas och förbättrar tillgängligheten för på- och avstigande. Totalt avverkas 12 träd på sträckan varav tre flyttas till nytt läge. Flera av träden som fälls är förhållandevis stora och i gott skick. Kontoret föreslår nyplantering av 13 träd inom projektets arbetsområde. Nyplanteringen är tänkt att kompensera bortfallet av de ekologiska värden och främja det visuella intrycket av den hårda gatumiljön.

Vid Islandstorget föreslås separat högersvängkörväg från väster till Blackebergsvägen. Högersvängen separatregleras med trafikljus. Orsaken till detta är planerad byggtrafik till färjeläge vid Tyska Botten, där bergmassor från bygget av Förbifart Stockholm lastas på lastbil. Konsekvenser blir ökad trafiksäkerhet för cyklister tvärs Blackebergsvägen. Rödtiden för cyklister förlängs något. En extra signalfas innebär minskad framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Risker

Vid ombyggnation av främst Islandstorget kommer trafikavstängningar vara nödvändiga. Kapaciteten för biltrafiken kan tidvis inskränkas. Nattarbeten kan fördyra upphandlingen.

Upphandlingsrisker finns på grund av högkonjunktur inom anläggningsmarknaden i Stockholmsområdet. Anbud kan landa högre än beräknat.

Miljöprovtagning har inte utförts för att påvisa eventuell förekomst av PAH, tungmetaller och förorenade massor.

Det finns risk för att träden påverkas negativt på sträckan Bergslagsplan – Krossgatan, om inte åtgärder utförs för att minimera detta. Kontoret föreslår att försiktig schakt utförs och att rötterna ges utrymme i ett makadamlager/luftigt bärlager.

Stockholm Vatten AB har en vibrationskänslig huvudvattenledning även vid Bergslagsplan under övergångsstället vid infart till Maltesholmsgatan/Grimstagatan. Enligt geotekniker kommer inte den nya utformningen förvärra vibrationerna.

Tidplan

Detaljprojekteringen pågår och förväntas vara klar mars 2017. Entreprenaden är planerad att utföras under våren 2017- hösten 2018. Trafikkontoret kommer att ta fram en kommunikationsplan under våren.

Ekonomi

Enligt framtagna kalkyler är den totala utgiften för de tre objekten är beräknad till 29 mnkr. Utgiften är fördelade enligt nedan:

- Krossgatan-Bergslagsplan och Råckstarondellen 16,5 mnkr
- Islandstorget 12,5 mnkr

Projekten är delvis inrymt inom nämndens investeringsplan för åren 2017-2018, men den ökade utgiften för Islandstorget beräknas kunna inrymmas inom ram.

Inriktningsbeslutet för Vällingbyrondellen och Islandstorget uppgick till en utgift om 5,6 mnkr. Den ökade utgiften för beror på flera åtgärdade brister. Förutom hastighetsänkande åtgärder har även brister i cykelinfrastrukturen åtgärdats. Kostnadsdrivande poster i ombyggnationen är bland annat trafikavstängningar, flytt av anläggningar samt ny marköverbyggnad. Framtagen kalkyl inför genomförandebeslutet är 12,5 mnkr. Då ingår bland annat en post om 20 % för oförutsedda kostnader.

Inriktningsbeslutet för Hässelbystråkets uppgick till en utgift om 39 mnkr. Projektet är nu uppdelat i tre delsträckor varav två av delsträckorna ingår i detta genomförandebeslut och uppgår till 16,5 mnkr. Den tredje delsträckan mellan Åkeshov och Brommaplan har en budget på 23 mnkr.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med cirka 3 mnkr från och med år 2019. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minska därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra utbyggnad av gång- och cykelväg samt

trafiksäkerhetsåtgärder längs Hässelbystråket/Bergslagsvägen till en investeringsutgift om 29 mnkr.

Slut