

Handläggare
Johan Johansson Vanhatalo
08-508 26 111**Till**
Trafiknämnden
2018-04-19

Ny cykelbana på Långholmsgatan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende cykelåtgärder på Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Västerbrons södra brofäste.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefAnne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

Långholmsgatan är utpekad som ett prioriterat pendlingsstråk i stadens cykelplan. Gatan utgör en viktig länk för samtliga trafikslag, förutom att vara ett regionalt cykelstråk trafikeras gatan av stombusstrafik och är en del av det primära vägnätet.

Målet med projektet har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cykel genom att ta bort konfliktpunkter med busstrafik och gående, separera cyklister och biltrafik samt tydliggöra cykellösningen i korsningarna.

Genomförandebeslutet för åtgärderna på Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Västerbrons södra brofäste fattades av trafiknämnden 2015-05-21 till en investeringsutgift om 35 mnkr.

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 191
Växel 08-508 27 200
valentina.gonzales@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Två enkelriktade cykelbanor, som upptog ett körfält i vardera riktningen, byggdes på sträckan med en bredd av 2,25 m. Vid korsningarna bildades genomgående gång- och cykelbanor utom vid Högalidsgatan på östra sidan där bussars framkomlighet gick före. En ny torgyta ersatte genomfartsgatan mellan Verkstadsgatan och Högalidsgatan för att erhålla en mer sammansatt yta. Nya träd planterades på sträckan och de bägge busshållplatsernas ytor breddades och separerades från cykeltrafiken vilket tog bort ytterligare en konfliktpunkt.

Projektet påbörjades i april 2016 och blev klart under december 2017. Entreprenaden är inte slutreglerad och vissa utgifter återstår men dessa utgör mindre än 10 % av den totala entreprenadkostnaden. Bedömningen är att den totala investeringsutgiften uppgår till 37,5 mnkr, vilket är 2,5 miljon över genomförandebeslutet. Ökningen beror i huvudsak på ändrade förutsättningarna avseende bergnivåer och asfaltstjocklekar.

Bakgrund

För cyklister i norrsydlig riktning är Långholmsgatan en viktig länk och binder samman de västliga delarna av söderort med innerstaden genom kopplingen till Västerbron och Liljeholmsbron. Gatan är utpekad som ett pendlingsstråk i stadens cykelplan och är ett av stadens mest frekventerade cykelstråk med ca 10 000 cyklister per dygn under högsäsong. Cykelbana och cykelfält finns på del av sträckan men huvudsakligen får cyklisterna cykla i blandtrafik i kollektivkörfälten.



Figur 1 Vy från Folkskolegatan norrut

Inriktningsbeslutet för ny cykelbana på Långholmsgatan ingick i inriktningsbeslut 2 som godkändes av trafiknämnden 2014-02-07 tillsammans med flera andra cykelåtgärder. Projektet kom att begränsas till en sträcka på ca 300 m, från Folkskolegatan till Västerbrons södra brofäste. Det fanns flera oklarheter i projektet gällande korsningen Långholmsgatan-Hornsgatan. I väntan på att oklarheterna löstes gick kontoret vidare med att genomföra åtgärderna på den norra delen av Långholmsgatan, för att inte försena dessa i onödan.



Figur 2 Arbetsområdet mellan Folkskolegatan och Västerbron

Genomförandebeslutet för åtgärdsförslagen på Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Västerbrons södra brofäste godkändes av trafiknämnden 2015-05-21 till en investeringsutgift om 35 mnkr.

Projektets genomförande

Entreprenaden var planerad att starta i april 2016 och merparten av arbetena skulle färdigställas till december 2016. Tidsplanen byggde bland annat på förutsättning att merparten av de trafikstörande arbetena skulle kunna utföras under sommaren när trafikintensiteten är lägre. I informationsmeddelande till boende och andra berörda

framgick att entreprenaden skulle vara färdig under våren 2017, av hänsyn till att bl.a. vädret kunde förskjuta färdigställandet.

Efter avslutad upphandling påbörjades entreprenaden och arbeten på plats under maj 2016. Inledningsvis följde inte entreprenörens produktionstidsplan eller bemanningsplan förutsättningen att utföra merparten av de trafikstörande arbetena under sommaren och detta medförde att tid tappades. Efter överläggningar med entreprenören ökade produktionstakten under senhösten 2016. På grund av den förskjutna tidplanen behövde dock entreprenaden delas upp i mindre och fler etapper vilket gjorde att merparten av arbetet bedrevs under andra trafikförutsättningar än planerat, detta medförde bl.a. köbildning på Västerbron. Dessutom bidrog ändrade förutsättningar under produktionsskedet avseende höjdsättning, befintliga asfaltstjocklekar och bergnivåer till att försena projektet ytterligare. Sammantaget medförde ovanstående att entreprenaden färdigställdes först december 2017.



Figur 3 Vy från färdiga projektet, från Folkskolegatan norrut.

Måluppfyllelse

Projektet är ett viktigt bidrag till förbättrade cykelpendlingsstråk.

Åtgärderna har uppfyllt målet att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Genom att konfliktpunkter tagits bort och separata banor för gående och fordonstrafiken skapats har projektet gynnat även gångtrafikanter och kollektivtrafikanter.

Konsekvenserna av projektet

Busshållplatserna har tillgänglighetsapassats liksom torgytorna samt övriga gångytorna som har fått ledstråk för personer med synnedsättning.

Påverkan på fordonstrafiken förväntades i projekteringsskedet bli något större i södergående riktning än i norrgående riktning. Detta på grund av att köer vid början av Västerbrons södra brofäste riskerade att uppstå under rusningstid. Kollektivtrafiken förväntades inte påverkas nämnvärt. På grund av att tidplanen försköts i tid och merparten av arbetena genomfördes under hösten istället för under sommaren så uppstod köbildning på Västerbron under byggtiden.

Ekonomi

I inriktningsbeslutet bedömdes utgiften för åtgärderna uppgå till 16 mnkr. Under projekteringen av projektet togs en mer detaljerad kalkyl fram och genomförandebeslutet omfattade en investering på totalt 35 mnkr. Ökningen från inriktningsbeslutet berodde framförallt på tillkommande åtgärder och högre påslag för oförutsett på grund av det stora trafikflödet på gatan.

De upparbetade utgifterna fördelar sig som följer:

Del	Utfall [mnkr]
Utgifter	
Utredning och projektering	3,2
Byggledning och kontroll	1,0
Entreprenad (fakturerad)	25,3
Byggherrekostnader	2,4
Total	31,8

Kontoret har erhållit statlig medfinansiering för projektet för åren 2015-2016. Eftersom projektet försenades förlängdes medfinansieringen. Medfinansiering har erhållits med 7,5 mnkr. Till dagens datum finns 4,6 mnkr registrerat från medfinansieringen och en slutlig utbetalning på resterande belopp förväntas ske under året.

Entreprenadkostnaden är ännu inte slutreglerad. Bedömningen är att den totala investeringsutgiften kommer att uppgå till 37,5 mnkr. Slutlig avstämning genomförs i verksamhetsberättelsen för 2018. Den ökade utgiften beror på de ändrade förutsättningarna avseende bergnivåer och asfaltstjocklekar.

Jämställdhetsanalys

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än av kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män, varför de förbättrade cykelbanorna på troligtvis kommer att nyttjas av fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende cykelåtgärderna på Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Västerbrons södra brofäste på Södermalm.

Slut