

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 26 035**Till**
Trafiknämnden
2018-05-24

Cykelinvesteringar längs Bällstavägen vid Annedal. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelinvesteringar längs Bällstavägen vid Annedal

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Längs Bällstavägen förbi Annedal löper ett pendlingsstråk för cykel, som innan ombyggnaden hade relativt låg standard. Det fanns även få passager över Bällstavägen vilket gjorde att framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter var bristfällig.

Ett genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2016-02-04 där trafikkontoret delfinansierar ombyggnaden av gatan i samband med exploateringskontorets utveckling av Annedal. Syftet med ombyggnaden var att skapa trafiksäkra lösningar med god framkomlighet inom ramen för befintligt gatuområde. Utgiften för trafikkontorets del i projektet beslutades till 26 mnkr.

Ombyggnaden stod färdig i oktober 2017 där nya cykelbanor har tillkommit och befintliga breddats, fler passager över Bällstavägen har tillskapats och busshållplatsernas lägen har reviderats. Riktlinjerna för breddmått för pendlingsstråk för cykel har generellt uppfyllts längs sträckan.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 035
Växel 08-508 27 200
elenore.bjelke@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Totalutgiften för trafikkontorets del i projektet blev 22,1 mnkr.

Bakgrund

Längs Bällstavägen förbi Annedal löper ett pendlingsstråk för cykel. Innan ombyggnaden var standarden relativt låg med smala enkelriktade cykelbanor som på en del av sträckan övergick i cykelfält och cykling i blandtrafik. Det fanns få passager över Bällstavägen vilket gjorde att framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter var bristfällig eftersom Bällstavägen trafikeras av ca 20 000 fordon/dygn.

Inom ramen för utvecklingen av det nya bostadsområdet i södra delen av Annedal tog exploateringskontoret under 2010/2011 fram en ny utformning av Bällstavägen. I den gatuutformningen föreslogs endast åtgärder längs med gatans norra sida som angränsar mot Annedal. Under 2011/2012 inledde trafikkontoret en dialog med exploateringskontoret om att revidera den framtagna gatuprojekteringen utifrån riktlinjerna i Stockholms cykelplan. En överenskommelse tecknades mellan kontoren där trafikkontoret finansierar omprojekteringen av Bällstavägen och delfinansierar (50 %) av utbyggnaden.

Den framtagna projekteringen reviderades för att skapa trafiksäkra lösningar med god framkomlighet inom ramen för befintligt gatuområde.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret i samråd med exploateringskontoret.

Projektets genomförande

Genomförandebeslut för trafikkontorets del i projektet fattades av trafikinämnden 2016-02-04 § 14. Projektet har genomförts inom beslutade ekonomiska ramar och i enlighet med ärendet.

Gatuutformning

De enkelriktade cykelbanorna har generellt breddats från 1,5 m till 2,25 m mellan strax väster om korsningen med Dartanjangs gata och strax öster om Tappvägen, vilket är en sträcka på ca 650 m. Lokala avsteg har gjorts från breddmättet 2,25 m vid t.ex. gcm-passage intill korsningen med Dartanjangs gata. Samtidigt har trafiksäkerheten och framkomligheten förbättrats genom att cykeltrafiken (förutom att helt gå på cykelbana) leds över vägen genom nya signalreglerade passager och att en skiljeremsa i

smågatsten på 0,3 m mellan gång- och cykeltrafikanter har skapats. Efter ombyggnaden varierar gångbanelängden mellan 1,63 m och 2,5 m vilket delvis är en förbättring jämfört med före ombyggnaden. Körfälten är generellt 3,25 m breda, vilket är en godtagbar standard för bussar i linjetrafik. Separata svängfält för motorfordon har skapats vid korsningarna med Dartanjangs gata och Tappvägen vilket har förbättrat framkomligheten för kollektivtrafiken. Tre nya signalreglerade gcm-passager har tillskapats genom ombyggnaden vilket ger totalt fem signalreglerade gcm-passager på sträckan. I samband med ombyggnaden har lägen för busshållplatser justerats för att bättre motsvara målpunkter inom området. Väster om korsningen med Dartanjangs gata och öster om korsningen med Tappvägen har utbyggnaden anpassats mot befintlig gata. Se bild 1 och 2.



Bild 1. Bällstavägen vid Annedal före ombyggnad.



Bild 2. Bällstavägen vid Annedal efter ombyggnad.

Genomförande

Slutbesiktning av entreprenaden genomfördes under oktober 2017 vilket var en försening på några månader mot planerat. Den förlängda produktionstiden berodde på att all trafik skulle fortgå

under byggtiden och att ett stort antal TA-planer skulle tas fram och godkännas. Entreprenaden blev godkänd under slutbesiktningen, men vissa frågor kvarstår som rör utgifter för förorenade massor. Denna fråga hanteras mellan exploateringskontoret och entreprenören. I övrigt har entreprenaden löpt på som planerat med vissa tillkommande arbeten som beskrivs under kapitlet Ekonomi.

Ekonomi

Enligt överenskommelsen med exploateringskontoret skulle trafikkontoret bekosta 100% av kostnaden för omprojekteringen och 50% av utbyggnaden. Efter genomfört projekt uppgår utgiften för denna del till 22,1 mnkr fördelat enligt nedanstående tabell.

| Post | Utgift (mnkr) |
|----------------|----------------------|
| Projektering | 3,8 |
| Gata | 15,0 |
| Belysning | 0,2 |
| Trafiksignaler | 2,6 |
| Egen tid | 0,5 |
| Totalt | 22,1 |

I genomförandebeslutet sattes utgiften för projektet (trafikkontorets del) till 26 mnkr. Inom detta belopp ingick marginal för risker som t.ex. ledningsomläggningar och förorenad mark. Kostnadsutfallet har således blivit lägre totalt än tidigare beräknat eftersom samtliga risker inte föll ut.

Dock medförde ändringar i sent skede gällande val av toppbeläggning, vissa ledningsändringar och byte av typ av betongplattor att kostnaderna blev högre än ursprungligt beräknat (totalt 8 % sammanlagt för båda kontoren).

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 Bällstavägen 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.

De planerade åtgärderna på Bällstavägen syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister och för gångtrafikanter. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, även ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att

kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att höja trafiksäkerheten, och samtidigt se över belysningen, skapas en gång- och cykelväg som upplevs som tryggare, vilket stärker både kvinnors och mäns möjligheter att välja att cykla och att gå.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelinvesteringar längs Bällstavägen vid Annedal.

Slut