

Handläggare
Mats Larsson
08-508 26 366**Till**
Trafiknämnden
2018-05-24

Gång- och cykellösningar på Västerbronedfarten. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen av gång- och cykellösningar på Västerbronedfarten.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Västerbronedfarten är ett prioriterat pendlingsstråk i stadens cykelplan och binder samman Södermalm och Kungsholmen. I februari 2016 godkände trafiknämnden det nya förslaget för gång- och cykellösningar på Västerbronedfarten. Investeringsutgiften för åtgärderna beräknades till ca 16,0 mnkr.

Målet med projektet har varit att förbättra trivsel, trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för gående och cyklister. Cykelbanan har breddats till 3,25 m och gångbanan till 2,5 m. En ny gångbana från trappan ned till Rålambshovsparken ner till till Gjörwellsgatan har kunnat utföras genom att ta ett av de två körfälten i anspråk. Övergångställena har höjts upp och belysningen har förbättrats. En

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 366
Växel 08-508 27 200
mats.t.larsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

ramp från gångbanan till Rålambshovsparken har byggts, vilket har ökat tillgängligheten till parken från Västerbron.

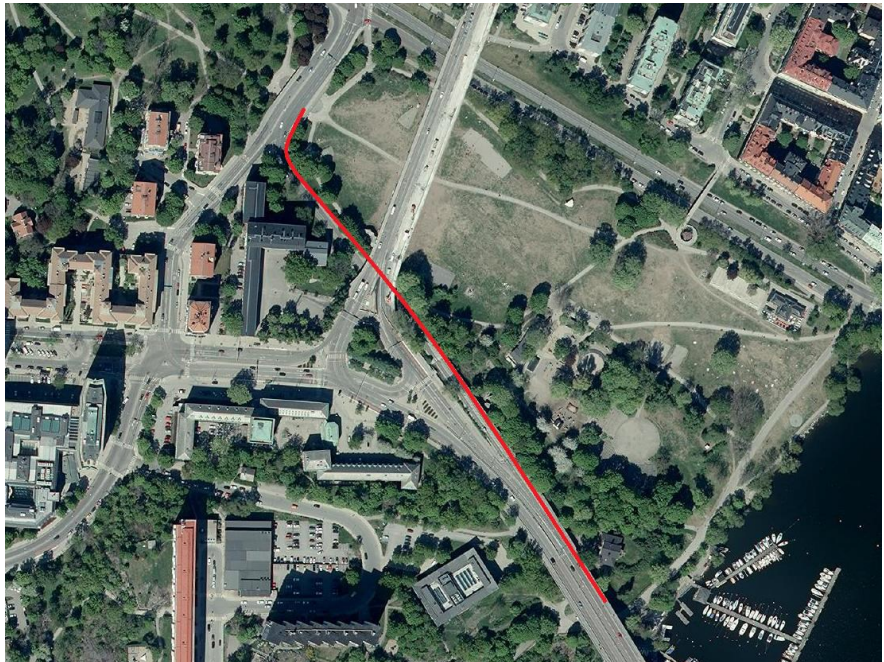
Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 20,5 mnkr. Projektet har en beräknad investeringsinkomst i form av statlig medfinansiering om ca 9,0 mnkr varav ca 7,5 mnkr är utbetald.

Bakgrund

Västerbron och dess nedfart är en viktig länk i stadens cykelpendlingsnät, och binder samman Södermalm och Kungsholmen. Västerbronedfarten hade tidigare brister i sin utformning, cykelbanan var smal och motsvarade inte önskvärd standard enligt stadens cykelplan; gångstråket var inte helt sammanfogat och det saknades möjlighet för gående att fortsätta rakt fram mot Gjörwellsgatan. Linjeföringen för fordonstrafiken på Västerbronedfarten tillsammans med utförsbacken möjliggjorde höga hastigheter för både bilar och cyklar.

Den 4 februari 2016 fattade trafiknämnden genomförandebeslut till en investeringsutgift om ca 16,0 mnkr. I beslutet ingick breddning av cykelbanan till 3,25 m, vilket motsvarar cykelplanens rekommendation. För att skapa en tydligare separering och bättre trafiksäkerhet föreslogs även bredare gångbanor på Västerbronedfarten samt en ny gångbana ned till Gjörwellsgatan. Därutöver föreslogs en ny tillgänglighetsanpassad ramp ner till Rålambshovsparken bl.a. för att möjliggöra för personer med funktionsnedsättning att ta sig mellan Västerbronedfarten och parken. De två övergångsställen som korsar Västerbronedfarten hastighetssäkrades genom att höjas upp och tydliggöras. Även den bristfälliga belysningen under bron skulle förbättras samt hela nedfarten få en ny förbättrad belysning.

Projektet skulle genomföras under år 2016-2017 och utgifterna beräknades uppgå till ca 16,0 mnkr. En statlig medfinansiering om 47 % var beviljad för projektet från Trafikverket.



Figur 1. Översiktsbild över Västerbronedfarten

Projektets genomförande

Första delen av sträckan från Västerbron ner till trappan mot Rålambshovsparken var en ca 3,0 m bred, enkelriktad cykelbana samt en ca 1,2 m bred yta för gående. På denna sträcka korsas Västerbronedfarten av ett övergångsställe som leder från gång- och cykelbanan på Västerbron mot Västerbroplan. Utrymmet för cyklisterna för vänstersvängen mot övergångsstället var begränsat, och dessutom saknade övergångsstället hastighetssäkring.

På sträckan har cykelbanan breddats till 5,25 m och gångbanan till 2,5 m. Av de 5,25 m cykelbana är 2,25 m för vänstersvägande cyklister som ska till Västerbroplan. Tydliga linjemarkeringar och skyltning har utförts för både gående och cyklister. Övergångsstället är upphöjt vilket skapar en farddämpning för biltrafiken. Gående och cyklister har getts företräde i korsningspunkter med Västerbronedfarten. Körfältet för fordonstrafiken har smalnats av och fordonstrafiken har fått väjningsplikt.



Figur 2. Vy över det södra övergångsstället söderifrån, före ombyggnaden. Övergångsstället saknar hastighetssäkring



Figur 3. Vy över det södra övergångsstället söderifrån, efter ombyggnaden.

I höjd med Västerbroplan mot Gjørwellsgatan övergick den kombinerade gång- och cykelbanan till endast cykelbana och gående leddes istället ner i Rålambshovsparken via en trappa. Detta innebär att många med barnvagnar, rullatorer eller rullstolar valde att fortsätta på cykelbanan för att nå Rålambshovsparken och Gjørwellsgatan.



Figur 4. Vy över det norra övergångsstället före ombyggnaden



Figur 5. Vy över det norra övergångsstället efter ombyggnaden

På sträckan från trappan ner till Gjörwellsgatan har en gångbana på 2,5 m byggts och den befintliga cykelbanan har breddats till 3,25 m. Ett av de två körfälten har tagits i anspråk för att kunna bredda cykelbanan och tillskapa en ny gångbana.

Båda övergångställena har utförts med upphöjning som en fartdämpande och trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Utrymmen har skapats där fotgängarna kan vänta vid övergångställena framför vänstersvängsfältet (södra övergångsstället) eller bredvid cykelbanan (norra övergångsstället). För att tydliggöra att fotgängarna har företräde har bägge övergångsställen utformats med målningar på cykelbanan och skyltningen har tydliggjorts.



Figur 6. Vy över cykelbanan i riktning mot Lilla Västerbron före ombyggnaden



Figur 7. Vy över cykelbanan i riktning mot Lilla Västerbron efter ombyggnaden

Eftersom det tidigare inte gick att nå Rålambshovsparken från Västerbron med barnvagn eller rullstol m.m. utan att ta sig via en lång omväg så har en ramp med stödmurar i granit anlagts från Västerbronedfartens nya gångbana till Rålambshovsparken i höjd med Lilla Västerbron.



Figur 8. En ny ramp mot Rålambshovsparken.

Den tidigare cykelbanan som anslöt till Gjørwellsgatan passerade trappan från Rålambshovsparken i en kurva och anslöt till cykelbanan som går längs med Gjørwellsgatan. Hastigheterna är ofta höga eftersom cykelbanan kommer i en utförsbacke. Särskilt problematiskt blev det eftersom ytorna för fotgängare var otydliga. Eftersom trappan kommer upp precis i höjd med övergångstället över Västerbronedfarten, lockades fotgängarna att kliva rakt ut i cykelbanan när det var grön signal.



Figur 9. Vy över cykelbanan vid Gjørwellsgatan innan ombyggnaden



Figur 10. Vy över cykelbanan vid Görwellsгатan efter ombyggnaden

I den nya lösningen har gång- och cykelbanan breddats vid trappan och tydliggjorts med plattbeläggningar, linjemålningar och skyltning.

Växtlighet som tidigare skymde sikten vid det norra övergångsstället och trappan som leder till Rålambshovsparken har tagits bort och ersatts med lägre växtlighet för att skapa bättre siktförhållanden och en säkrare trafikmiljö.



Figur 11. Sikt skyddande buskage har tagits bort och ersatts med lägre buskar.

Belysningen utmed sträckan har förbättrats med fler och bättre belysningspunkter.



Figur 12. Förbättrad belysning på hela sträckan och extra armaturer vid övergångställena.

Ca 30 m innan Gjørwellsgatan har två körfält utförs för att kunna magasinera bilar vid trafiksignalen, ett av körfälten togs i anspråk för gång- och cykelbana och ett nytt körfält skapades på motsatt sida, vilket kunde åstadkommas genom att ta en del av grönyrtorna i anspråk. Detta minskar risken för köbildning upp mot Västerbron.

Måluppfyllelse

Målet med projektet har varit att förbättra trivsel, trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och gångtrafikanter. Detta ligger i linje med målen om ett klimatsmart Stockholm och om ett Stockholm som håller samman. Kontoret har byggt en ny anläggning med en bättre separering mellan gående och cyklister, en bättre funktion och bredare mått jämfört med den ursprungliga utformningen. Trafikkontorets bedömning är att projektets mål är uppfyllt.

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 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. Genom att höja trafiksäkerheten och framkomligheten, tillsammans med att se över belysningen och vegetationen, har projektet stärkt både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln.

Tidplan

Projektet var tänkt att vara färdigställt i december 2016 men blev försenat till maj 2017 på grund av ändrade förutsättningar beträffande avstängningen av fordonstrafik under entreprenadtiden. I början av entreprenaden framkom att påverkan på omgivande fordonstrafik skulle bli större än förväntat, varför kontoret förhandlade med entreprenören om att färdigställa körbanan och öppna upp arbetsområdet även för fordonstrafik. Till följd av detta blev framdriften i projektet lägre. Slutbesiktningen slutfördes 2017-05-15.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände 2016-02-04 genomförandebeslut för gång- och cykellösningar på Västerbronedfarten till en investeringsutgift om ca 16,0 mnkr. Projektet hade av Trafikverket beviljats en statlig medfinansiering om 47% av projektets beräknande utgift.

De slutliga utgifterna fördelar sig som följer:

	Kalkyl	Utfall
Utredning och projektering	1,4	1,6
Byggherrekostnader och byggledning	1,1	1,0
Entreprenad	10,3	10,3
Oförutsett	3,2	7,5
Summa brutto	16,0	20,5
Statlig medfinansiering	7,5	9,0
Summa netto	8,5	11,5

Avvikelsen mot beloppet i genomförandebeslutet beror i huvudsak på att kontoret bara fick ett anbud för entreprenaden och att omfattningen på ändrings- och tilläggsarbeten blev högre än kalkylerat. I projektets kalkyl beräknades den förväntade anbudssumman till ca. 9,0 mnkr. Kontoret fick för projektet in ett anbud på 11,6 mnkr.

För att kunna utföra ombyggnationen på kort tid bedömde kontoret att Västerbronedfarten behövde stängas av för fordonstrafik under hela entreprenadtiden. Det var också viktigt att gång- och cykeltrafiken skulle kunna passera igenom arbetsområdet. Efter upphandlingen framkom att påverkan på omgivande fordonstrafik skulle bli större än beräknat varför kontoret förhandlade med entreprenören om att färdigställa körbanorna tidigare än beräknat för att kunna öppna upp arbetsområdet även för fordonstrafik. Detta innebar att arbetena tog längre tid på grund av att framdriften i projektet blev lägre, vilket medförde en merkostnad om 1,3 mnkr.

En annan orsak till att projektet blev dyrare än beräknat var att mängden förorenad asfalt var betydligt större än den i förfrågningsunderlaget uppskattade volymen. I kalkylen bedömde kontoret kostnaden för förorenad asfalt till 0,3 mnkr, men bortforsling och hantering kostade totalt 3,8 mnkr.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafikinämnden godkänner slutredovisningen.

Slut