

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till
Trafiknämnden
2020-11-12

Utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro till en investeringsutgift om 13 mnkr och investeringsinkomst om 6 mnkr.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del genomförandevalt avseende utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro med Sundbybergs stad.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Bällstabro är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads Cykelplan. Bällstabro utgör även del av regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. Trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och fotgängare är begränsad på Bällstabro då cykling i dagsläget sker i blandtrafik och i viss utsträckning även på befintliga gångbanor.

Enkelriktade cykelbanor anläggs på Bällstabro. Cykelbanorna ansluter till befintlig cykelinfrastruktur i korsningarna

Bällstavägen/Karlsbodavägen och Bällstabro/Hamngatan. Befintliga belysningsstolpar demonteras och ersätts med linspännsmontage. Befintligt räcke på bron målas om.

Detta är ett samverkansprojekt tillsammans med Sundbybergs stad eftersom gränsen mellan kommunerna går på bron. Kommunerna har gemensamt utrett möjliga åtgärdsförslag. Ambitionen är att genomföra åtgärderna år 2021. Kommunerna kommer att dela lika på projektkostnaden (utredning, projektering och genomförande). Kommunerna bekostar personalkostnader var för sig.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro till en investeringsutgift om 13 mnkr och en investeringsinkomst om 6 mnkr från Sundbybergs stad. Projektets totala investeringsutgift beräknas till 13 mnkr. I investeringsutgiften ingår 1 mnkr avseende utgifter för egen personal som i sin helhet finansieras av Stockholms stad.

Bakgrund

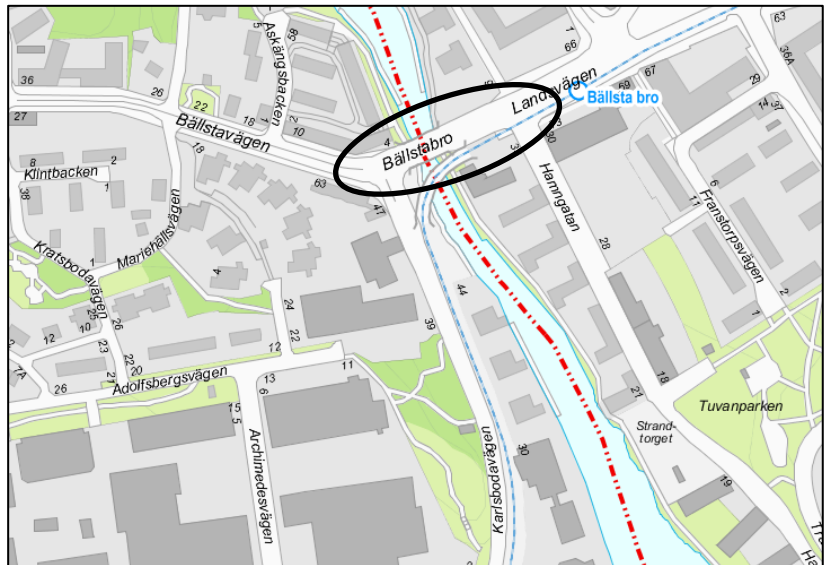
I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2019 och 2022 investera 1 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel.

Bällstabro är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads Cykelplan och utgör del av ett regionalt stråk i Regional cykelplan för Stockholms län. På vardera sidan om bron ansluter enkelriktade cykelbanor men över bron är cyklister hänvisade till att cykla i blandtrafik, och den är således att betrakta som en saknad länk i cykelnätet. Trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och fotgängare är begränsad på Bällstabro då cykling i dagsläget sker i blandtrafik och i viss utsträckning även på befintliga gångbanor.

Bron utgör en viktig länk mellan Bromma och Sundbyberg och kommungränsen mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad går på bron. Bron ansluter till korsningen Bällstavägen/Karlsbodavägen i väst (inom Stockholms stad) och korsningen Bällstabro/Hamngatan i öst (inom Sundbybergs stad).

Området kring Bällstabro är i kraftig förtättningsfas. I både Mariehäll, Annedal och Ulvsunda i Stockholm samt i centrala Sundbyberg planeras för eller pågår flertalet exploateringsprojekt

som medfört ett ökat antal boende i området, liksom ett behov att planera för ett hållbart resande på sträckan.



Figur 1, projektets geografiska avgränsning markerad i svart cirkel



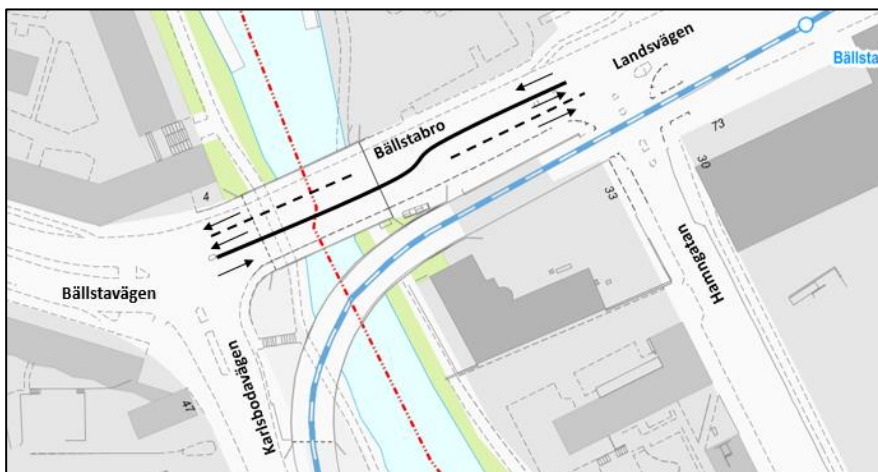
Figur 2, korsning Bällstavägen/Karlsbodavägen, i Stockholms stad.



Figur 3, korsning Bällstabro/Hamngatan, i Sundbybergs stad.

Tidigare utredningar

Under 2016 tog trafikkontoret tillsammans med Sundbybergs stad fram en trafikutredning som syftade till att föreslå möjliga lösningar för anläggande av cykelpendlingsstråk på Bällstabro. Trafikutredningen resulterade i två möjliga åtgärdsförslag. Ett som innebär att ett körfält på Bällstabro tas bort och ett som innebär att samtliga körfält på bron bibehålls. I båda åtgärdsförslagen kan enkelriktade cykelbanor anläggas.



Figur 4, körfältsindelning om ett körfält på Bällstabro tas bort.

Under 2018 genomförde trafikkontoret tillsammans med Sundbybergs stad en trafikanalys för att studera åtgärdsförslagets påverkan på framkomligheten för bil- och busstrafiken.

Västerut (mot Stockholm) är framkomligheten på Bällstabro relativt god utan några omfattande köer. Trafiken som släpps fram till korsningen Bällstabro/Karlsbodavägen hinner generellt avvecklas.

I dagsläget förekommer köbildning på Bällstabro för trafiken österut (mot Sundbyberg). Köbildning uppstår i korsningarna och sprider sig bakåt och förbi korsningen Bällstabro/Karlsbodavägen. Om ett körfält på Bällstabro tas bort ökar medelkölängden på Bällstavägen med 225 meter (från 35 till 260 meter).

Turtätheten på tvärbanan kommer stegvis att öka. Trafiksignalerna har spårvagnsprioritering vilket innebär att när tvärbanan närmar sig korsningen Bällstabro/Hamngatan går signalerna in i spårvagnsprioriteringsläge och all konflikterande trafik med tvärbanan sätts i rött. Högersvängande trafik från Bällstabro till Hamngatan, som passerar tvärbanans spår, kommer då oftare att hindras av signalen. Detta kommer att leda till ökade medelkölängder på Bällstavägen. När turtätheten på tvärbanan ökat från 7,5 till 6 minuter så är medelkölängden på Bällstavägen 120 meter (om samtliga fyra körfält behålls). Om ett körfält tas så ökar medelkölängden på Bällstavägen med 260 meter (från 120 till 360 meter).

Busstrafikens restid förlängs om ett körfält på Bällstabro tas bort samt när turtätheten på tvärbanan ökar.

Framkomligheten för bil- och busstrafiken på Bällstabro kommer att försämrats oavsett om ett körfält på Bällstabro tas bort eller inte. Detta då tvärbanan kommer att få en utökad turtäthet. Tvärbanans utökade turtäthet är ingenting som Trafikkontoret på Stockholms stad råder över. Om ett körfält på bron tas bort minskar framkomligheten ytterligare för bil- och busstrafiken. Staden har varit i kontakt med Region Stockholm Trafikförvaltningen för att undersöka möjligheten att öka kapaciteten för vägtrafiken genom en förbättrad signalprioritering för tvärbanan. Åtgärden har i dagsläget inte bedömts som möjlig att realisera. Med bakgrund mot detta föreslog Trafikkontoret tillsammans med Sundbybergs stad att åtgärdsförslaget där samtliga körfält bibehålls genomförs på Bällstabro. Detta för att säkerställa bil- och busstrafikens framkomlighet.

Beslut

Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut för utbyggnad av cykelpendlingsstråk på Bällstabro 2016-06-16. I inriktningsbeslutet avsåg trafikkontoret att vidare utreda åtgärdsförslaget som innebär att ett körfält på Bällstabro tas bort. Med hänsyn till åtgärdsförslagets påverkan på framkomligheten för busstrafiken ansåg dock trafikkontoret att en fördjupad trafikanalys behövde genomföras innan slutgiltigt åtgärdsförslag kunde förespråkas.

Efter att den fördjupade trafikanalysen genomförts fattade trafiknämnden den 14 november 2019 ett reviderat inriktningsbeslut för utbyggnad av cykelpendlingsstråk på Bällstabro. Trafiknämnden beslutade i enlighet med kontorets förslag att anlägga enkelriktade cykelbanor över bron och bibehålla samtliga körfält på bron. Detta för att säkerställa busstrafikens och övrig motorfordonstrafiks framkomlighet. Projektets totala investeringsutgift beräknades till 10 mnkr med en inkomst på 5 mnkr från Sundbybergs stad.

Avtal

Ett intentionsavtal (A2019-0019-1) finns tecknat mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad. Syftet med avtalet är att översiktligt beskriva parternas gemensamma ambition om att projektet genomförs kostnads- och tidseffektivt samt att säkerställa tillgång till erforderliga resurser från respektive part.

Ett förslag till genomförandavtal mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad finns bilagt till detta tjänsteutlåtande. Syftet med genomförandavtalet är att reglera kostnads- och ansvarsfrågor för detaljprojekteringen, entreprenaden samt drift och underhåll.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts med Sundbybergs stad, Region Stockholm Trafikförvaltningen, Trafikverket samt internt inom trafikkontoret.

Genomförandebeslut behöver eventuellt även tas i Sundbybergs stad. För att projektet ska kunna fortskrida är det av stor vikt att Stockholms stad och Sundbybergs stad fattar överensstämmande politiska beslut.

Samordning har skett med Trafikverket med tanke på den planerade utbyggnaden av Mäljarbanan. För att inte begränsa framkomligheten för motorfordonstrafiken så bör inte för många projekt utföras samtidigt. Trafikverket har meddelat att cykelbanorna på Bällstabro kan anläggas under 2021. Om genomförandet försenas måste ny samordning ske med projekt Mäljarbanan och det finns en risk att anläggandet av cykelbanor på Bällstabro senareläggs om arbetet med Mäljarbanan startat

Mål och syfte

Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens *cykelplan*, för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2020 – 2022. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt.

Projektets mål är att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna för pendlingsstråk i stadens cykelplan. Projektet syftar till att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, och tryggheten för cyklister och fotgängare på Bällstabro.

Befintlig situation

Trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och fotgängare är begränsad på Bällstabro då cykling i dagsläget sker i blandtrafik och i viss utsträckning även på befintliga gångbanor.



Figur 5, cykling i blandtrafik och på befintlig gångbana på Ballstabro.

Bällstabro ansluter till enkelriktade cykelbanor längs Bällstavägen och Landsvägen. Längs Karlsbodavägen sker cykling på en dubbelriktad cykelbana. Längs norra sidan om Bällstavägen saknas cykelinfrastruktur mellan Bällstabro och strax väster om övergångsstället över Bällstavägen.

Bällstabro är cirka 21 meter bred och 60 meter lång. Bron består av fyra körfält med gångbanor på vardera sidan. Körbanan är cirka 16 meter bred. Gångbanorna på bron är 2,35 - 2,5 meter breda.



Figur 6, befintlig sektion på Bällstabro.

I anslutning till korsningarna är gångbanan bredare än på bron. I anslutning till korsningen Bällstavägen/Karlsbodavägen är gångbanan på norra sidan om gatan cirka 3 – 3,5 meter. I

anslutning till korsningen Bällstabro/Hamngatan är gångbanan cirka 3 meter på norra sidan om gatan och cirka 4,5 meter på södra sidan om gatan.

Antal motorfordon på Bällstabro är cirka 15 000/dygn (mätår 2018) och trafikmängden har mer eller mindre varit oförändrad de senaste åren, men jämfört med ännu tidigare har den minskat. Antalet cyklister uppgår till cirka 2 200/dygn och antalet fotgängare uppgår till 3 600/dygn (mätår 2016).

Tre busslinjer trafikerar bron och en fjärde trafikerar korsningen Bällstavägen/Karlsbodavägen. Strax söder om Bällstabro trafikerar tvärbanan på en egen bro.

Det finns inte några parkeringsplatser eller lastplatser längs aktuell sträcka.

Bällstabro består av två broar. Den norra bron byggdes 1936 och den södra bron 1958. Befintliga belysningsstolpar på bron uppfördes 1993/1994. Vid uppförandet blev äldre belysningsstolpar från 1958 inte helt demonterade. En belysningsstolpe från 1958 är fortfarande i drift men resterande är avsågade. Räcket är i behov av ommålning då färgen börjat flagna.



Figur 7, avsågad belysningsstolpe. Sladdar sticker upp i räcket.

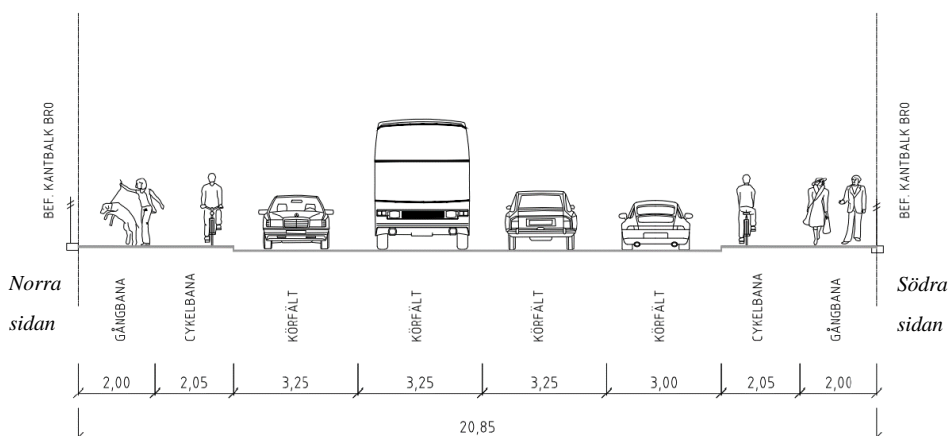


Figur 8, färgen på räcket har börjat flagna.

Åtgärdsförslag

Enkelriktade cykelbanor anläggs på Bällstabro och i korsningarna ansluts de nya cykelbanorna till befintligt cykelnät. Cykelbanorna anläggs mellan gångbana och körbana. Cykelbanan separeras från motorfordonstrafiken med kantsten. Gångbanan och cykelbanan separeras med målad linje. De fyra körfälten på bron bibehålls men smalnas av för att rymma cykelbanan. De tre körfält som trafikeras av busstrafik smalnas av från 4 meter till 3,25 meter. Det körfält som inte trafikeras av busstrafik utformas med en bredd på 3 meter.

Gångbanorna bibehålls men smalnas även de av för att rymma cykelbanan. Gångbanorna på bron smalnas av från 2,35 - 2,5 meter till 2 meter. De enkelriktade cykelbanorna på bron utformas med en bredd på 2,05 meter. Bron är totalt cirka 30 meter lång varav ungefär halva bron ligger inom Stockholms stad och halva bron inom Sundbybergs stad.



Figur 9, föreslagen sektion på Bällstabro.

I anslutning till korsningen Bällstavägen/Karlsbodavägen anläggs en cykelbana på norra sidan om Bällstavägen vilken ansluter till befintlig cykelbana. Cykelbanan utformas med en bredd på 2,25 meter. Strax väster om övergångsstället över Bällstavägen smalnas cykelbanan av för att ansluta till befintlig cykelbana som är 1,5 meter bred. Befintlig cykelbana samt cykelpassage över Karlsbodavägen på södra sidan om Bällstavägen bibehålls. Cykelpassagen anläggs dock i röd asfalt. Vid övergångsstället över Bällstavägen, se figur 14, sker en lokal avsmalning från två till ett körfält för trafik västerut.



Figur 10, befintlig cykelbana på norra sidan om Bällstavägen.



Figur 11, befintlig cykelpassage anläggs i röd asfalt.

I anslutning till korsningen Bällstabro/Hamngatan ansluter cykelbanorna till befintligt cykelnät. Cykelbanorna i korsningen utformas med en bredd på 1,4 – 3,6 meter. Cyklister som ska rakt fram/svänga i korsningen separeras med målning. Cykelpassage anläggs vid övergångsstället på Hamngatan. Vid övergångsstället över Landsvägen väster om Hamngatan sker en lokal avsmalning från två till ett körfält för trafik västerut. En lokal avsmalning sker även vid övergångsstället över Landsvägen öster om Hamngatan för trafik österut.

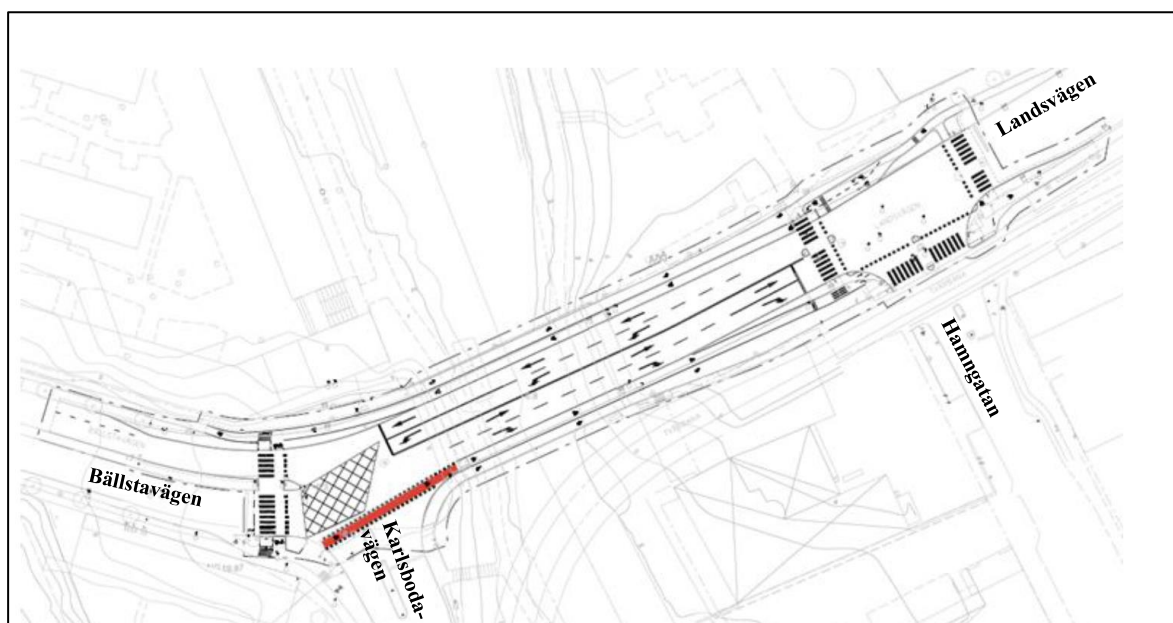
Befintliga belysningsstolpar demonteras och ersätts med linspännsmontage. Den nya belysningen ska bidra till en ökad trygghetskänsla, vara funktionell och hållbar samt upplevas som en entré mellan Stockholm och Sundbyberg. Räckets målas om i en kulör likt belysningsstolparna.



Figur 12, åtgärdsförslag i riktning mot Stockholm.



Figur 13, åtgärdsförslag i riktning mot Sundbyberg.



Figur 44, åtgärdsförslag.

Trafik under byggtid

Projektet kommer genomföras under två skeden. Under första skedet stängs den södra sidan av bron av och ett arbetsområde och skyddsområde skapas. Ett körfält i vardera riktningen hålls öppet och en kombinerad gång- och cykelbana anläggs. Gång- och cykelbanan separeras från körbanan med eftergivliga pollare. Under andra skedet stängs den norra sidan av bron av och en situation liknande första skedet ordnas. Ett skede pågår i cirka två månader. Total tid för genomförandet uppgår därmed till fyra månader.

Avvägningar

De enkelriktade cykelbanorna på bron utformas med en bredd på 2,05 meter. Bron är totalt cirka 30 meter lång varav ungefär halva

bron ligger inom Stockholms stad och halva bron inom Sundbybergs stad.

Bredden på cykelbanorna på Bällstabro uppfyller minsta godkända breddmått i den regionala cykelplanen. Bredden på cykelbanorna är dock ett avsteg från Stockholms stads cykelplan där det framgår att enkelriktade cykelbanor bör vara minst 2,25 meter breda. Motivering till avsteg är att fotgängare bör kunna mötas på gångbanan och då krävs en bredd på minst 2 meter. Om gångbanan är smalare finns en risk att fotgängare går ut i cykelbanan vid möte vilket försämrar framkomligheten för cyklister.

Konsekvenser

Åtgärderna bedöms sammantaget ge tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet, ökad trafiksäkerhet och bättre möjligheter till samspel, samtidigt som motorfordonstrafiken längs Bällstabro inte bedöms påverkas nämnvärt. Projektets mål och syfte bedöms uppnås.

Jämställdhet

Kontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla. Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Kvinnor anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet i högre utsträckning än män.

De föreslagna cykelbanorna på Bällstabro kommer att separeras från biltrafiken med kantsten vilket huvudsakligen är en trafiksäkerhetsåtgärd men det stärker även trygghetskänslan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre grad än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att öka trafiksäkerheten samt se över belysningen längs sträckan skapas en cykelbana som upplevs som tryggare vilket stärker både kvinnor och mäns möjligheter att

välja cykeln. Belysningsåtgärderna säkerställer även en trygg, säker och orienterbar miljö under den mörka delen av dygnet.

Tidplan

Detaljprojekteringen kommer att starta efter att trafiknämnden fattat beslut i ärendet. Detaljprojekteringen genomförs under vintern 2020. Upphandlingen och entreprenaden är planerat att genomföras under 2021. Entreprenadtiden bedöms till cirka fyra månader. Entreprenadstart beräknas ske sommaren 2021.

Aktivitet	2020	2021
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling		X
Entreprenad		X

Ekonomi

Projektet utförs i samarbete med Sundbybergs stad. Enligt genomförandeavtalet mellan Stockholms stad och Sundbybergs stad bär var kommun utgifter för egen personal medan övriga utgifter för projektet delas lika. Stockholms stad är den part som hanterar leverantörsfakturor som vidarefaktureras Sundbybergs stad före årsskifte.

Projektets totala investeringsutgift beräknas till 13 mnkr, vilket baseras på kalkyl framtagen av upphandlad konsult. I investeringsutgiften ingår 1 mnkr avseende utgifter för egen personal som i sin helhet finansieras av Stockholms stad. Resterande delen om 12 mnkr avseende utredning, projektering och entreprenad delar Stockholms stad och Sundbybergs stad lika på enligt det ovannämnda genomförandeavtalet. Investeringsinkomst från Sundbybergs stad beräknas därmed till 6 mnkr.

I det reviderade inriktningsbeslutet beräknades investeringsutgiften till 10 mnkr och investeringsinkomsten till 5 mnkr. Skillnaden beror på tillkommande utgifter avseende ny belysning, renovering av befintligt räcke och anslutning av cykelösningen till de närliggande korsningarna. Ökade utgifter resulterar även i att investeringsinkomsten från Sundbybergs stad ökar från 5 till 6 mnkr.

Projektet är inrymt inom nämndes ordinarie budgetram och redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur.

Hittills har 1,5 mnkr förbrukats för utredning, projektering och egen tid. Kommande utgifter avser detaljprojektering, entreprenadarbete, byggledning och egen tid. I de kommande utgifterna ingår även ett riskpåslag om 10 procent, samt ett indexpåslag om 5 procent. Projektets utgifter och inkomster sammanfattas i nedanstående tabell.

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,2 mnkr	0,3 mnkr	1,5 mnkr
Byggherrekostnader inkl. byggledning och risk	0,6 mnkr	3 mnkr	3,6 mnkr
Entreprenad		7,4 mnkr	7,4 mnkr
Index		0,5 mnkr	0,5 mnkr
Summa utgifter	1,8 mnkr	11,2 mnkr	13,0 mnkr
Inkomster	- 0,3	- 5,7 mnkr	- 6,0 mnkr
Summa inkomster		- 5,7 mnkr	- 6,0 mnkr
Netto	1,5 mnkr	5,5 mnkr	7,0 mnkr

Driftkostnader

Framtida driftskostnader förväntas bli något högre då en ny cykelbana anläggs på Bällstabro. Cykelbanan bedöms dock inte öka driftkostnaden i någon större grad.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,4 mnkr från och med år 2022.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk

Det finns en risk för ökade kostnader och förseningar i projektet. Det är trafikförvaltningen som avgör när belysningsstolpar (och även andra arbeten) kan rivas/monteras. Det finns också en risk för skador på befintligt tätskikt eller konstruktion i och med arbeten på bron.

Samordning har skett med Trafikverket med tanke på den planerade utbyggnaden av Mäljarbanan. För att inte begränsa framkomligheten för motorfordonstrafiken så bör inte för många projekt utföras samtidigt. Trafikverket har meddelat att

cykelbanorna på Bällstabro kan anläggas under 2021. Om genomförandet försenas måste ny samordning ske med projekt Mälarbanan och det finns en risk att anläggandet av cykelbanor på Bällstabro senareläggs om arbetet med Mälarbanan startat.

Slut

Bilagor

1. Utbyggnad av cykelpendlingsstråk över Bällstabro.
Genomförandeavtal.