

Handläggare
Isabel Evensen Landström
08-508 26 301

Till
Trafiknämnden
2021-05-27

Reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2020. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2020.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Bengt Stenberg
Avdelningschef

Anna Wenman
Enhetschef

Sammanfattning

Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder. Inom ramen för denna satsning har kontoret under 2020 genomfört reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet till en kostnad om 18,9 mnkr, vilket är 1,1 mnkr lägre än budgeterat. Flertalet av de planerade projekten har genomförts enligt plan, men fyra projekt blev av olika anledningar tvungna att skjutas fram till nästa år. De genomförda reinvesteringarna bedöms bl.a. bidra till en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklande. Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av reinvesteringsåtgärder på cykelbanor under 2020.

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 301
Växel 08-508 27 200
isabel.evensen.landstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Bakgrund

Under perioden 2019-2022 ska 1 miljard kronor investeras i cykelinfrastrukturåtgärder. Inom ramen för denna satsning avsatte trafikkontoret 10,0 mnkr för reinvestering på cykelvägnätet år 2019 och i mars 2020 fattades ett genomförandebeslut i trafikinämnden om att under året genomföra reinvesteringsåtgärder på cykelvägnätet till en utgift om 20,0 mnkr. Att summan dubblerades från 2019 till 2020 ligger i linje med trafikinämndens uppdrag i budgeten 2020 om att öka omfattningen av reinvesteringar av stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk för cykeltrafik.

Som reinvesteringar betraktas upprustning av anläggningar som får oförändrad funktion, men förnyad livslängd. Detta kan till exempel vara utbyte av beläggning så som asfalt, höjdregering samt borttagande av rötter som växer genom beläggningsen. Ibland kan en anläggning få en annan teknisk lösning i samband med reinvestering. Genom reinvestering av stadens befintliga pendlingsstråk och huvudstråk för cykeltrafik, samt ytor som är kopplade till dessa, ökar säkerheten, kvaliteten och framkomligheten.

Till grund för prioriteringen av åtgärder låg bl.a. de förslag som inkom som svar på ett inlägg på kontorets Facebooksida Cykla och gå i Stockholms stad, som publicerades den 3 december 2019. Där bad trafikkontoret stockholmarna om förslag på platser i behov av reinvesteringsåtgärder under kommande år.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

Under 2020 genomfördes reinvesteringsåtgärder på cykelbanor till en sammanlagd utgift om 18,9 mnkr, vilket är 1,1 mnkr lägre än budgeterat. I tabellen nedan omnämns projekten som genomfördes och till vilken kostnad. En tydligare beskrivning av åtgärderna samt kartbild av sträckorna, återfinns i bilaga 1.

Projektnamn	Bokfört 202001- 202012
1. Beläggning åtg cykel Bällstavägen mellan Spångav-Bergslagsv 2019-2020	3,2
2. Beläggning åtg cykel, Spånga kyrkväg bärlager och beläggning 2020	0,8
3. Beläggning åtg cykel, Ulvsundavägen, Kantsten beläggning 2020	2,3
4. Beläggning åtg cykel, Tenstadalen mot Spånga kyrkv beläggning 2020	0,3
5. Beläggning åtg cykel, Sockenvägen Älvkällev t Sockengränd 2020	1,1
6. Beläggning åtg cykel, Proforslingan 2020	0,6
7. Beläggning åtg cykel, Svartlösavägen etapp 1	1,8
8. Beläggning åtg cykel, Lövholmsvägen parkstråk	1,1
9. Beläggning åtg cykel, Lövholmsvägen längs vägen	0,3
10. Beläggning åtg cykel, GC-bana från Liljeholmsbron till Marievik	0,5
11. Beläggning åtg cykel, Ragnar Östbergs Plan	0,3
12. Beläggning åtg cykel, Gjørwellsg anslutning pendlingsstråk Rålis	0,1
13. Beläggning åtg cykel, St: Eriksg mellan Flemingg o Rörstrandsg	0,5
14. Beläggning åtg cykel, Cykelbana Rådhusparken	0,7
15. Beläggning åtg cykel, Pendlingsstråk Åkermyntan mot Järfälla kommun	0,6
16. Beläggning åtg cykel, Inventering o åtg enl. önskemål från Facebook	0,4
17. Beläggning åtg cykel, Ringvägen GC-bana mot Eriksdalsbadet	1,2
18. Beläggning åtg cykel, Södermalms allé	3,9
19. Beläggning åtg cykel, gång och cykel Grycksbovägen	0,5
Totalt	18,9

Majoriteten av de planerade projekten genomfördes enligt plan. På ett fåtal platser tvingades kontoret dock till vissa avvikelser från den planerade åtgärden. Det gäller exempelvis åtgärden vid Ragnar Österbergs plan som inkommit som ett förslag på Facebooksidan Cykla och gå i Stockholms stad. Cykelbanan fick ny beläggning som planerat men endast en mindre breddning av cykelbanan kunde ske eftersom cykelbanan annars skulle hamnat för nära de intilliggande trädens rotsystem. Ett annat exempel är Gjørwellsgatan där den planerade sträckan som skulle fått ny beläggning blev något kortare än planerat på grund av pågående schaktarbeten som genomfördes av annan aktör.



Bild 1. Gjørwellsgatan mot pendlingsstråk Rålambshovsparken, före åtgärd.



Bild 2. Gjørwellsgatan mot pendlingsstråk Rålambshovsparken, efter åtgärd.

Måluppfyllelse

De genomförda reinvesteringarna bedöms bidra till en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklande. Åtgärderna bedöms också leda till förbättrade möjligheter till god barmarksrenhållning och vinterväghållning på sträckorna. I förlängningen kan en förbättrad kvalitet på cykelbanorna även öka säkerheten för andra trafikanter eftersom de cyklande på dessa platser i första hand kommer att välja den avsedda cykelbanan och behöver inte trängas på samma yta som exempelvis gående. Vidare kan de genomförda åtgärderna bidra till en ökad upplevelse av trygghet, vilket är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom kvinnor i större utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Projektets genomförande och tidplan

Projektet höll i stort den plan för åtgärder som beskrevs i genomförandebeslutet. Utöver de åtgärder som har beskrivits ovan innefattade genomförandebeslutet ytterligare fyra projekt som av olika skäl inte kunde genomföras under 2020. Ett av dessa projekt var gång- och cykelbron över Klarastrandsleden där ny beläggning var planerad. Brokonstruktionen innebär att vanlig asfalt inte fungerar vilket gjorde att andra metoder behövde

arbetas fram. Det arbetet tog längre tid än planerat och när kontoret väl hade landat i en lösning var det för sent på året för att åtgärden skulle kunna utföras med hög kvalitet. Därför valde kontoret att skjuta på projektet till våren 2021.

Även de planerade beläggningsåtgärderna på Liljeholmsbron blev försenade och framskjutna till 2021, bl.a. till följd av att brons bärighet behövde utvärderas för att säkerställa att bron skulle klara vikten från diverse olika arbetsmaskiner. Samtliga av de planerade åtgärderna som inte kunde genomföras under 2020 beskrivs ytterligare i bilaga 1.

En lärdom som kontoret drar med anledning av de ovan beskrivna projekten som inte hann genomföras är att beläggningsåtgärder som ska göras på konstruktioner som broar behöver mer tid för planering och förarbete. Stadens broar har visat sig vara mer komplicerade att åtgärda än annan beläggning på grund av det skick de befinner sig i. Vid framtida genomförandebeslut kommer kontoret i planeringen att ta höjd för att åtgärder som dessa är mer tidskrävande. Vidare har kontoret erfarit att diskussioner gällande avstängningar av trafiken i samband med utförande behöver påbörjas tidigare i processen för att på så sätt minska trafikstörningar.

I sammanhanget kan också påminnas om den kommande cykeljouren som ska gå i drift på trafikkontoret under sommaren 2021. Denna är tänkt att dagligen åka ut i staden och snabbt avhjälpa enklare problem för att på så sätt öka säkerheten och framkomligheten för cyklisterna. Det kommer handla om att åtgärda och anmäla fel på cykelbanor. Utgångspunkt är de prioriterade cykelstråken och därefter det övriga cykelvägnätet och gångbanor i direkt anslutning till cykelbanor.

Intressenthantering och kommunikation

Med hjälp av stadens Facebooksida Cykla och gå i Stockholms stad har kontoret kommunicerat med stockholmarna om de planerade och genomförda projekten. I december 2019 publicerades ett inlägg där kontoret bad om förslag och idéer från engagerade cyklister. Förslagen mynnade ut i ett antal genomförda åtgärder och återkoppling till stockholmarna lämnades sedan på samma sida. Erfarenheten från den här typen av kommunikation med stockholmarna var positiv då det på ett naturligt sätt skapade delaktighet och på samma gång gjorde det

lätt för kontoret att kunna presentera åtgärder som blivit verklighet tack vare stockholmarnas förslag.

Ekonomi

Den totala kostnaden för samtliga reinvesteringsåtgärder uppgick till 18,9 mnkr, vilket är 1,1 mnkr lägre än den avsatta summan på 20 mnkr. Samtliga av de genomförda projekten innehöll kostnader för entreprenad, beläggning, intern tid, byggledning och vägmarkering. För några av projekten ingick även vissa entreprenadkostnader för markarbeten, t.ex. kanstenshöjning.

Risk/Osäkerhet

När projekt ska genomföras på ett flertal olika platser i staden finns det alltid en risk för att tidplanen och utförandet påverkas av andra arbeten som sker i gatan, så var exempelvis fallet i det ovan nämnda projektet på Gjörwellsgatan. Även det planerade beläggningsarbetet på Värmdövägen påverkades av ett annat pågående arbete. I det här fallet gällde det kontorets egna projekt med att lägga grön asfalt på en del av cykelbanan parallellt med vägen. Arbetet innebar en omfattande avstängning av trafiken, vilket försenade genomförandet av den del av cykelbanan som skulle få ny svart asfalt.

När det handlar om mark- och beläggningsarbeten måste kontoret dessutom förhålla sig till väder och årstider. Beläggningsarbete kan inte genomföras med god kvalitet under årets alla tolv månader, utan begränsas till perioden april-oktober, med vissa undantag. Vissa åtgärder är dessutom mer känsliga för väderomslag än andra och det gäller framförallt åtgärder på konstruktioner. Vid skiftande temperaturer blir ytan på broar för kall för att den nya beläggnings ska bli bra. Det ökar känsligheten för förseningar, vilket exempelvis stämmer överens med det omnämnda projektet på Värmdövägen samt cykelbron över Klarastrandsleden som inte hann genomföras under årets tillräckligt varma och torra månader.

Med tanke på de risker som finns hade kontoret i förväg inventerat ersättningsobjekt som kunde genomföras ifall de planerade projekten av olika skäl skulle försenas. Ett av de projekt som ersatte de inställda projekten var beläggningsarbetet på Grycksbovägen. Det var ett traditionellt asfaltarbete som var genomförbart trots att det var sent på året. När inte åtgärderna på Liljeholmsbron gick att genomföra valde kontoret att istället rusta upp en sträcka från bron till Marievik. Samtidigt finns behovet av

reinvestering kvar på de platser som inte kunde genomföras under 2020. Vid planeringen av reinvesteringsåtgärder som ska genomföras under 2021 har kontoret därför beslutat att genomföra dessa åtgärder så tidigt som möjligt under året.

Slut

Bilagor

1. Beskrivning av åtgärder per cykelprojekt 2020