

Handläggare
Joachim Lejdström
08-508 87 586

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

Cykelåtgärder längs Hässelbystråket mellan Brommaplan och Åkeshov. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Cykelåtgärder längs Hässelbystråket mellan Brommaplan och Åkeshov.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

Cykelstråket mellan Brommaplan och Åkeshov är ett av de strategiskt viktiga cykelstråken som har pekats ut i handlingsplanen till Stockholm stads cykelplan.

Åtgärder har utförts för att öka cykelvänligheten och bidra till cykelplanens och framkomlighetsstrategins mål. Flera av de utförda åtgärderna innebär även en förbättring för gångtrafikanter ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Projektet har i enlighet med genomförandebeslut anlagt en dubbelriktad cykelbana mellan Åkeshovs cirkulationsplats och Brommaplan. Projektet har även etablerat en cykelparkering med väderskyddade cykelställ med 160 platser. Genomförandebeslutets investeringsutgift var på 33 mnkr. Det ekonomiska utfallet blev 30,2 mnkr.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning för Cykelåtgärder längs Hässelbystråket mellan Brommaplan och Åkeshov.

Bakgrund

En bärande del i Stockholms stads framkomlighetsstrategi är att fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning. Som ett led i att förverkliga målen i framkomlighetsstrategin godkände kommunfullmäktige i mars 2013 en ny cykelplan för Stockholm, med riktlinjer för stadens arbete med cykelplanering. Den viktigaste delen i planen, och grundläggande för att kunna öka cyklandet, är en väl fungerande infrastruktur med ett sammanhängande nätverk av gena, säkra och framkomliga cykelvägar.

Cykelmiljardens inriktningsbeslut 4 innehöll flera utpekade strategiskt viktiga cykelstråk. I kontorets förslag till genomförandebeslut föreslogs åtgärder för knyta ihop den saknade länken i Hässelbystråket genom en dubbelriktad cykelbana mellan Åkeshovs rondellen och Brommaplan. Genomförandebeslut för detta projekt fattades 2018-02-01.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Befintlig situation före utförandet

Mellan Åkeshovsvägen och Åkeshovs rondellen gick stråket i blandtrafik på Bergslagsvägens lokalgata. (se bild 1)

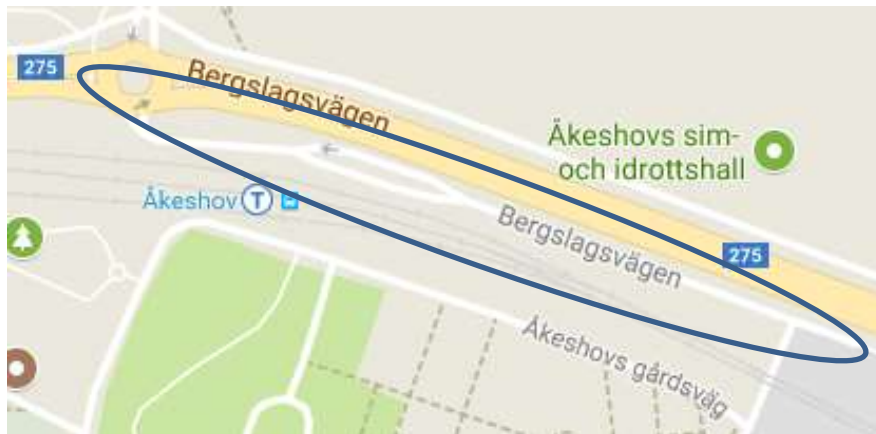


Bild 1. Bergslagsvägens lokalgata mellan Åkeshovs rondellen och Åkeshovsvägen

Öster om Åkeshovsvägen var cykelstråket separerat ca 100 meter fram till en vändplan för att sedan fortsätta i blandtrafik hela vägen till Brommaplan. (se bild 2)

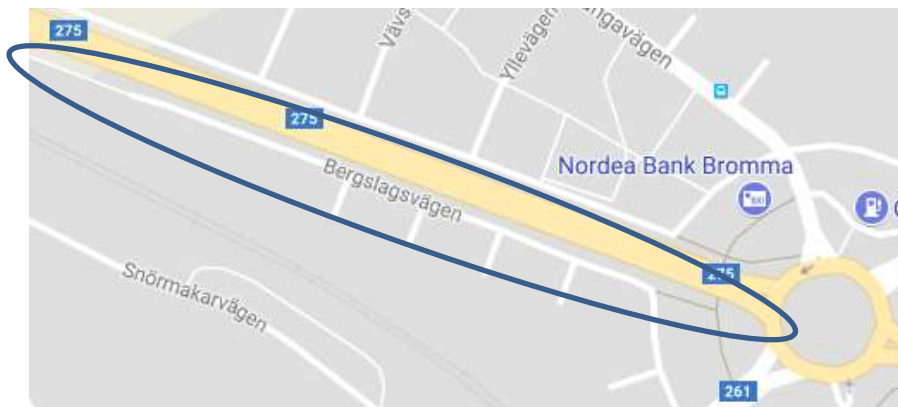


Bild 2. Sträckan mellan tidigare cykelbana och Brommaplan

Cykelstråket var före åtgärd bristfälligt både ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Den befintliga cykelinfrastrukturen saknade hastighetssäkring vid flera platser och uppfyllde inte riktlinjerna för utformning av pendlingsstråk enligt cykelplanen. Hastighetssäkring saknades för Åkeshovsrondellens anslutning till och från Bergslagsvägen lokalgata samt för övergångsstället vid Åkeshovs tunnelbana.

Resultat

Genomförd lösning

Vid Åkeshovs cirkulationsplats har det anlagts en hastighetssäkrad och väjningsreglerad cykelpassage över bilvägens anslutning in och ut ur cirkulationsplatsen. Mellan cirkulationsplatsen och befintlig cykelbana öster om Åkeshovsvägen utmed Bergslagsvägens södra sida har det anlagts en ny dubbelriktad cykelbana med 3,25 meters bredd. Körbanan för biltrafik har smalnats av till 6 meter för att skapa bättre förutsättningar för gångbanan som blivit 2 meter bred. (se bild 5, 6 och 7.)

För att få plats med cykelbanan där vägen går på bro vid Åkeshovs tunnelbanestation har det västgående körfältet gjorts om till cykelbana. Det gör att det endast blivit ett körfält kvar för motorfordonstrafiken. Avsmalningen regleras med väjningsplikt i västlig riktning för att minimera risk för kö ut på Bergslagsvägen. Se bild 5.



Bild 3. Väjningsplikt
mot mötande trafik



Bild 4. Mötande
trafik har väjningsplikt

Åkeshovs tunnelbanestation är en uppsamlingspunkt för pendlare som kombinerar cykel och kollektivtrafik varför även utbyggnad av cykelparkeringen ingått i projektet. Den befintliga cykelparkeringen har byggts om och parkeringen har utrustats med tvåvåningsställ för 160 cyklar och försetts med väderskydd. Övergångsstället mellan tunnelbanestationen och cykelparkeringen har hastighetssäkrats. Se bild 5.

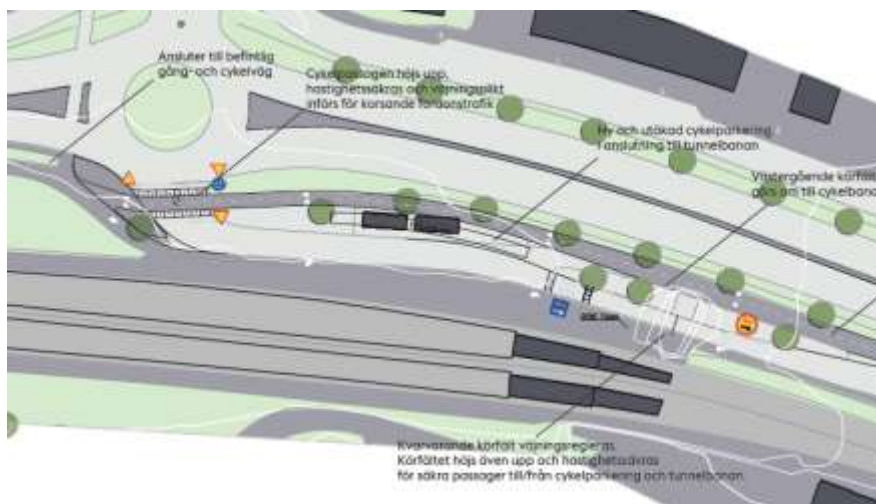


Bild 5. Rondellen och den avsmalnade körbanan vid gångpassagen till tunnelbanan

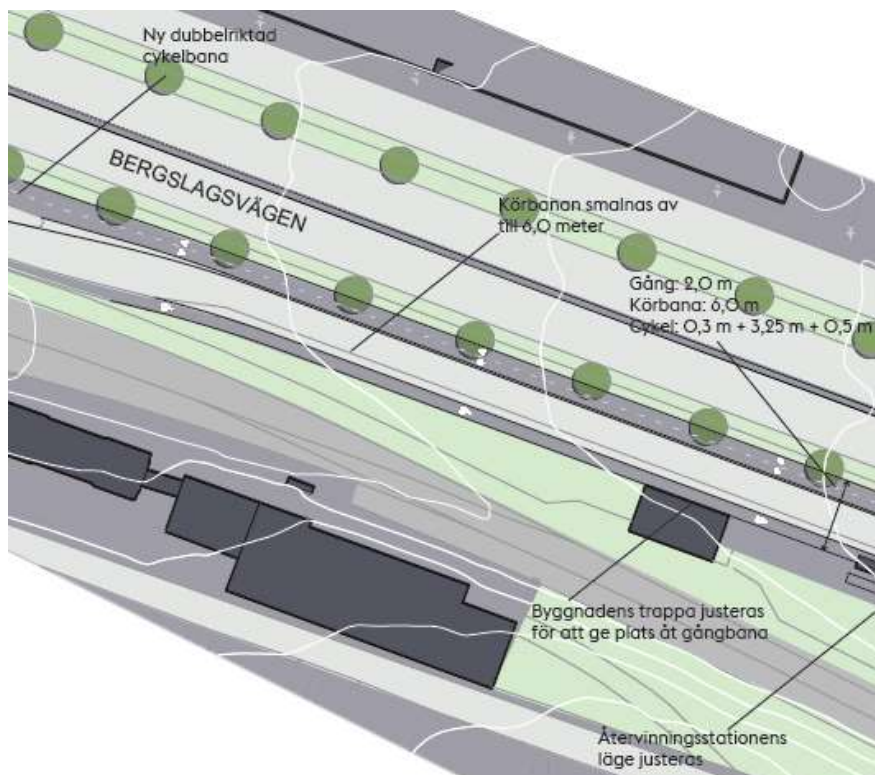


Bild 6. Från den avsmalnade körbanan till återvinningsstationen

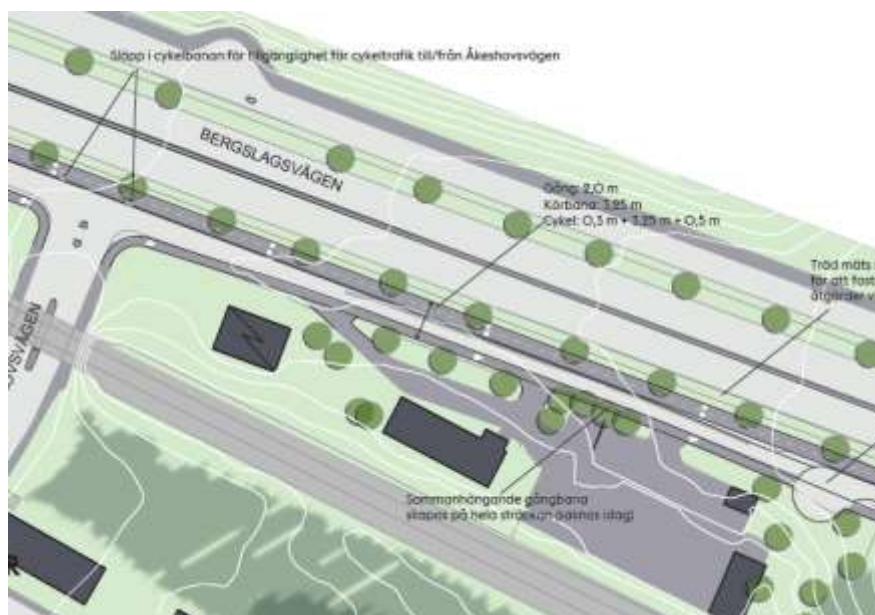


Bild 7. Från återvinningsstationen till vändplan. Befintlig cykelbana har breddats till 3,25 m.

På lokalgatusträckan mellan vändplanen och Brommaplan fanns en gång- och cykelbana på södra sidan. Denna har gjorts om till enbart gångbana med en bredd om ca 2 meter. På andra sidan lokalgatan har det anlagts en ny dubbelriktad cykelbana om 3,25 meter. För att detta ska vara möjligt har körbanan smalnats av

något och parkeringen har flyttas till södra sidan. Även en del av befintlig grönremsa har tagits i anspråk, vilket har inneburit att träden har bytts ut och placerats i ett nytt läge närmare Bergslagsvägen huvudgata. (se bild 8 och 9 samt 13 och 18)

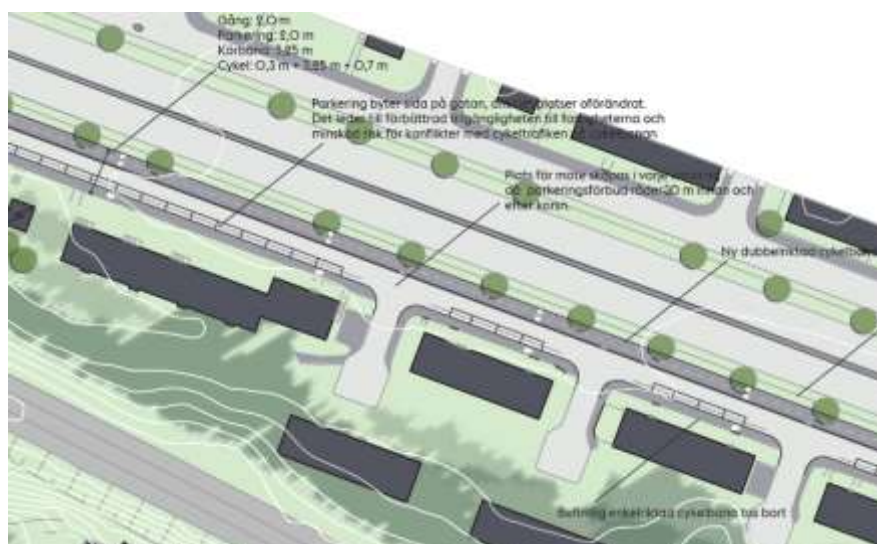


Bild 8. Från vändplan mot Brommaplan. Bilparkeringen har bytt sida, infarter mot fastigheter används som mötesplatser.

Anslutningen mot Brommaplan har utförts enligt bild 9.



Bild 9. Forts. mot Brommaplan.



Bild 10. Hela sträckan, Åkeshovs rondellen till Brommabågen vid Brommaplan



Bild 11. Före åtgärder Åkeshovs rondellen



Bild 12. Före åtgärder Cykelparkeringen Åkeshov



Bild 13. Före åtgärder Bergslagsvägen



Bild 14. Före åtgärder Bergslagsvägen



Bild 15. Före åtgärder Bergslagsvägen vid Brommaplan



Bild 16. Efter åtgärder Åkeshovsrondellen



Bild 17. Efter åtgärder cykelparkeringen Åkeshov



Bild 18. Efter åtgärder Bergslagsvägen



Bild 19. Efter åtgärder Bergslagsvägen



Bild 20. Efter åtgärder Bergslagsvägen vid Brommaplan



Bild 21. Efter åtgärder Bergslagsvägen.



Bild 22. Efter åtgärder Bergslagsvägen vid Brommaplan

Måluppfyllelse

De genomförda åtgärderna har ökat framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bidrar till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister.

Samtliga utförda åtgärdsförslag uppfyller cykelplanens riktlinjer för breddmått för utformning av pendlingsstråk.

Utförda åtgärder bedöms ha resulterat i ökad framkomlighet, minskad trängsel och en säkrare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter.

Genom att gångpassagen vid Åkeshovs tunnelbanestation hastighetssäkrats har även trafiksäkerheten för cyklister som

parkerat och gående som korsar vägen förbättrats mellan tunnelbana och cykelparkering.

Projektets genomförande och tidsplan

I den ursprungliga tidplanen skulle utförandet av åtgärderna påbörjats hösten 2018. Efter tilldelningsbeslutet drog uppstarten med entreprenören ut på tiden bland annat på grund av en omorganisation hos entreprenören. Det ledde till att arbetena påbörjades våren 2019. Trots försenad byggstart kunde entreprenaden slutföras enligt tidplan hösten 2020. Entreprenaden godkändes 2020-11-13.

Intressenthantering och kommunikation

Allmänheten har informerats om projektet via informationsskyltar på plats samt på Stockholms stads webbplats. Frågor som kommit in från allmänheten genom e-post och i Synpunktportalen har besvarats löpande.

Ekonomi

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	4,5	3,2	1,3
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk (oförutsätt)	5,5	3,5	2,0
Entreprenad	22,0	23,5	-1,5
Index	1,0		1,0
Summa utgifter	33	30,2	2,8
Inkomster			
Summa inkomster			
Netto	33	30,2	

Genomförandebeslutets kalkyl på 33 mnkr höll och slutkostnaden hamnade på 30,2 mnkr. Projektets poster gällande projektering samt byggansvarigkostnader blev mindre kostsamt än kalkylerat. Detta förklaras med att kalkylen innehöll riskpåslag som inte föll ut. Dock blev entreprenaden ca 1,5 mnkr dyrare vilket berodde på

att tilläggsarbeten krävdes i form av upphöjd gångbana vid infarterna till tvärgatorna Bergslagsvägen 3-43 samt vid anslutningen mot Brommaplan.

Risk/Osäkerhet

De största riskerna som bedömdes i projekteringen var förekomst av förorenade massor som kunde öka utgiften. Den risken föll inte ut. Inga stora mängder förorenade massor upptäcktes och föranledde därmed inga större kostnader. En annan risk som nämndes var ledningar med osäkert läge vilket kan föranleda ytterligare undersökningar. Inte heller den risken föll ut.

Slut