

Handläggare
Joachim Lejdström
08-508 87 586

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

Gångstråk Hornstull-Telefonplan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Gångstråk Hornstull-Telefonplan.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

Gångstråket mellan Hornstull och Telefonplan är ett av fem strategiskt viktiga stråk som har pekats ut i handlingsplanen till Stockholm stads gångplan.

Åtgärder har utförts för att öka gångvänligheten och bidra till gångplanens och framkomlighetsstrategins mål. Flera av de utförda åtgärderna innebär även en förbättring för exempelvis cykeltrafik samt ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Detta projekt har omfattat åtgärder för ökad gångvänlighet i form av upprustning av gångtunneln mellan Liljeholmen och Marievik samt mindre gatuåtgärder längs Svandammsvägen i Midsommarkransen med ny utformning av korsningspunkter och breddade gångytor. Gångstråket i Midsommarkransen har även fått nya vistelsekvaliteter i form av utökade torgytor. Totalt beräknades genomförandet av projektet till en utgift om 20,9 mnkr, inklusive de mindre gatuåtgärder som redan

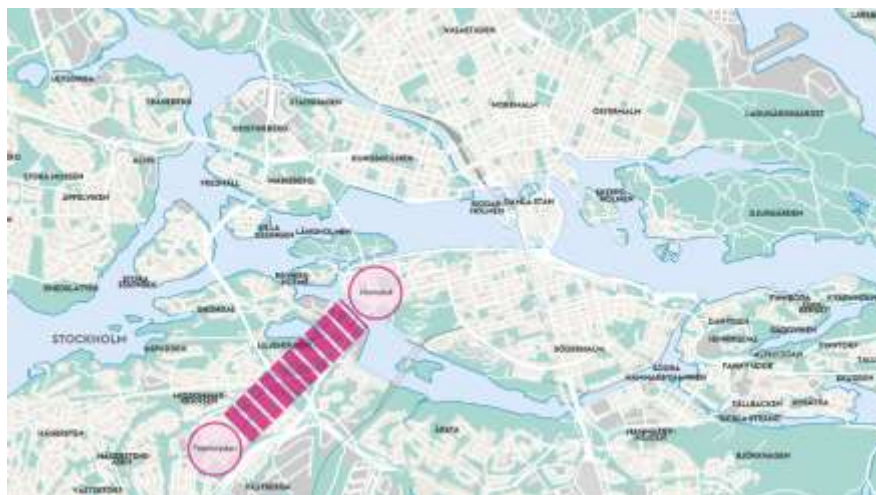
genomförts inom projektet. Det ekonomiska utfallet blev 20,7 mnkr.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning för Gångstråk Hornstull-Telefonplan.

Bakgrund

I handlingsplanen till Stockholms stads gångplan, som antogs av kommunfullmäktige i maj 2016, finns fem strategiskt viktiga stråk utpekade. Stråken har potential att bli betydelsefulla i framtiden eller är redan idag starka men kan bli ännu viktigare med rätt åtgärder. Ett av dessa utpekade stråk är Hornstull – Telefonplan, som förbinder en nybyggd tät stad i Liljeholmen med Södermalm. Detta stråk har utretts och förutsättningarna för gångtrafik har studerats i ett program för hela gångstråket, vilket färdigställdes våren 2017 och låg till grund för fattat inriktningsbeslut i april 2017.

Den sträcka som har studerats och som projektet omfattar börjar vid Hornstull och går därefter söderut på Liljeholmsbrons östra sida till Liljeholmen. Från Liljeholmen och söderut till Midsommarkransen har gångvägarna på båda sidor av Södertäljevägen studerats. Gångstråket går därefter vidare längs med Svandammsvägen, genom Svandammsparken och passerar Svandammsplan för att sedan delas i två alternativa sträckningar fram till Telefonplan, längs med Telefonvägen alternativt Tellusborgsvägen – Mikrofonvägen (se figur 1).



Figur 1. Översiktlig bild över gångstråket Hornstull-Telefonplan.

I april 2017 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för att fortsätta utreda åtgärder för ökad gångvänlighet till en bedömd kostnad om 15 mnkr och därutöver att genomföra mindre

åtgärder som målning av gångtunnlar, slyröjning och kompletterande sittplatser och belysning vid gångtunnlar och gångvägar samt utplacering av sittmöbler till en utgift om 2 mnkr. Ett test av gångvägvisning genomfördes längs stråket under sommaren 2018. I detta beslut redovisas utgifter för projektets totala genomförande, inklusive redan utförda mindre gatuåtgärder.

Genomförandebeslut om 20,9 mnkr togs 2019-04-25.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

Åtgärder i gångtunnel Marievik - Liljeholmen

Förutom tidigare genomförda åtgärder i gångtunnlar längs stråket, har projektet innefattat att öka trygghet och trivsel i gångtunneln som förbinder Liljeholmen och Marievik. Den åtgärd som har genomförts är att installera en belyst vägg med motiv framtaget i samarbete med skolelever vid Sjöviksskolan i Årstadal. (se figur 2, 3, och 4)



Figur 2. Bild före åtgärder, gångtunnel mellan Marievik och Liljeholmen.



Figur 3. Bild efter utförda åtgärder, gångtunnel mellan Marievik och Liljeholmen.



Figur 4. Bild efter utförda åtgärder, gångtunnel mellan Marievik och Liljeholmen.

Åtgärder längs Svandammsvägen i Midsommarkransen
I Midsommarkransen längs Svandammsvägen (se figur 5), vilket ingår i det sista delområdet längs gångstråket, har åtgärder utförts för att öka gångvänligheten, men det har också skapats nya vistelsekvaliteter.



Figur 5. Översikt Svandammsvägen i Midsommarkransen.

Åtgärder har genomförts för att förstärka stråket, förbättra gångvänligheten och skapa platser för vistelse. Genomgående gångbanor har anlagts på platser där tvärgator ansluter till Svandammsvägen för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gångtrafikanter. En breddning av gångbanor längs med samma sträcka av Svandammsvägen har utförts, för att öka framkomligheten för gångtrafik och minska körbanans bredd och på så sätt uppmuntra till ett lugnare trafiktempo. Svandammsvägen har stängts för genomfartstrafik i höjd med Midsommarparken och tunnelbanans entré och en större sammanhängande yta för gångtrafik och vistelse har skapats.

Gatuåtgärder, etapp 1

I den första etappen ingick anläggandet av utökade gångytor vid Nioörtsvägen, samt genomgående gångbanor förbi korsningarna med Övre Bergsvägen, Valsbergs gränd samt den västra korsningen med Tegelbruksvägen (se figur 6).



Figur 6. Utökade gångytor vid Svandammsvägens anslutning till Nioörtsvägen samt genomgående gångbanor förbi Svandammsvägens korsningar med Övre Bergsvägen, Valsbergsgränd samt Tegelbruksvägen i väster har ingått i etapp 1.

Gatuåtgärder samt platsbildningar, etapp 2



Figur 7. Nya platsbildningar längs Svandammsvägen vid korsning med Tegelbruksvägen i öster samt vid tunnelbanans entré och Midsommarparken i väster har ingått i etapp 2.

I en andra etapp av gatuåtgärder i Midsommarkransen vid Svandammsvägens korsning med Tegelbruksvägen (se figur 7) i öster har gatan smalnats av i korsningen och ytan har getts till gående i form av två utökade torgytor med nya träd och sittmöbler. (se figur 8) Dessutom har cykelparkeringar och ny belysning anlagts på torgytorna samt breddade gångbanor på var sida om Tegelbruksvägen. Gångbanan längs Svandammsvägen har blivit genomgående vid Tegelbruksvägens anslutning, likaså Tegelbruksvägens gångbana förbi anslutning till Nybodagatan.



Figur 8. Utökade torgytor vid Svandammsvägens korsning med Tegelbruksvägen, med nya träd, sittmöbler och cykelparkeringar har tillskapats.

Vid tunnelbanans entré vid Midsommarparken har Svandammsvägen stängts av för motorfordonstrafik, för att utvidga det torg som idag delvis ligger vid tunnelbanans entré, delvis ansluter till Midsommarparken på motsatt sida av gatan (se figur 9). Torget har nu blivit en sammanhängande yta.



Figur 9. Sammanhängande torgyta där Svandammsvägen stängts för motorfordonstrafik mellan tunnelbanans entré (till vänster i bild) och Midsommarparken, som skimtar till höger i bild. Nya träd och sittplatser samt cykelparkeringar har anlagts.

Det utökade torget har fått ny jämn beläggning av betongplattor med inslag av natursten. Det har också kompletterats med nya träd och sittmöbler samt med ny belysning. Allt detta har gjort torget till en mer attraktiv plats att vistas på. Befintliga cykelparkeringar har ersatts med nya, som är mer funktionella och bättre placerade. De nya cykelparkeringarna har också blivit fler än de befintliga. Ytor för möjliga uteserveringar på platsen har ökat, då motorfordon numera leds annan väg.

Midsommarparken har öppnats upp mot torget, genom att trappytan som leder ner i parken breddats, vilket gjort parken till en mer inbjudande plats att vistas på. Anslutningen ner mot Midsommarparken har rustats upp och befintlig trappa har kompletterats med en tillgänglig gångramp. När parken blivit mer tillgänglig och öppen mot torgytan kan den nyttjas av fler och upplevas som tryggare att vistas i.

Motorfordonstrafik leds numera runt Midsommarparken på befintliga gator. Cykeltrafik kan fortsatt passera det nya torget den genaste vägen i Svandammsvägens förlängning, där kantstenen fasats av för att medge cykling. Gångbanor längs Svandammsvägen har blivit genomgående över Midsommarparken, så att gångbanor för gående längs Svandammsvägen nu ansluter till den nya torgytan i anslutning till tunnelbanan.



Figur 10. Bild före åtgärder, Midsommarkransen T.



Figur 11. Bild före åtgärder, Midsommarkransen T-bana.



Figur 12. Bild före åtgärder, Midsommarparken..



Figur 13. Bild före åtgärder, Svandammsvägen.



Figur 14. Bild före åtgärder, Tegelbruksgatan.



Figur 15. Bild före åtgärder, Tegelbruksgatan.



Figur 16. Bild efter åtgärder, Tegelbruksgatan.



Figur 17. Bild efter åtgärder, Tegelbruksgatan.



Figur 18. Bild efter åtgärder, Tegelbruksgatan.



Figur 19. Bild efter åtgärder, Svandammsvägen.



Figur 20. Bild efter åtgärder, Midsommarparken.



Figur 21. Bild efter åtgärder, Midsommarkransen T.

Måluppfyllelse

Målet med projektet, att öka gångvänligheten och bidra till gångplanen och framkomlighetsstrategin, bedöms ha uppfyllts bl.a. i och med byggnationen av breddad gångbana samt genomgående gångpassager på ett antal platser. Flera av de utförda åtgärderna innebär dessutom en förbättring för exempelvis cykeltrafik ur tillgänglighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Projektets genomförande och tidsplan

Enligt den ursprungliga tidplanen var projektet planerat att utföras i sin helhet under 2019. Utfallet blev att projektet påbörjades sommaren 2019 och slutbesiktades hösten 2020. Förseningen berodde dels på en utdragen upphandlingsprocess och dels på att delar av entreprenaden drog ut på tiden pga tillkommande arbeten som bergschakt och utökade ledningsarbeten.

Intressenthantering och kommunikation

Information har getts genom informationsskyltar på plats samt på Stockholm stads webbplats.

Frågor som kommit in från allmänheten genom e-post och i Synpunktportalen har besvarats löpande.

Det har förekommit en stor mängd synpunkter från både boende och näringsidkare i Midsommarkransen. En lärdom av detta att ta med till andra projekt är att informera lokalt i ännu större utsträckning i denna typ av stadsmiljöer.

Ekonomi

	Beslutat belopp (mnr)	Utfall (mnr)	Avvikelse (mnr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,3	2,5	-0,2
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	2,7	2,8	-0,1
Entreprenad	15,9	15,4	0,5
Index			
Summa utgifter	20,9	20,7	0,2
Inkomster			

Summa inkomster			
Netto	20,9	20,7	0,2

Det ekonomiska utfallet hamnade mycket nära det kalkylerade utfallet och slutkostnaden blev ca 20,7 mnkr i jämförelse med genomförandebeslutets 20,9 mnkr.

Slut