

**Handläggare**  
Joachim Lejdström  
08-508 87 586

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-08-26

## **Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen. Slutredovisning**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Anne Kemmler  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

De två cykelpendlingsstråken som löper genom korsningen Essingeringen/Badstrandsvägen i riktning mot Alvik, ett från Kungsholmen och ett från Stora Essingens avfart öster om korsningen, är två 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.

I april 2019 fattade trafiknämnden genomförandebeslut för Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen till en uppskattad investeringsutgift om 15 mnkr. Det ekonomiska utfallet blev 14,4 mnkr.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning för Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen på Stora Essingen.

### **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.

Korsningen Badstrandsvägen och Essingeringen befinner sig på Stora Essingen i nära anslutning till tvärbanan. Norr om korsningen vid tvärbanan ligger Broparken. Essingeringen mellan Gamla Essinge Broväg och korsningen med Badstrandsvägen trafikeras av 6500 fordon/dygn. Essingeringen norr om korsningen trafikeras av ca 200 fordon/dygn. Badstrandsvägen väster om korsningen trafikeras av 3400 fordon/dygn och Stora Essingens avfart trafikeras av 6100 fordon/dygn. I juni 2018 godkände trafiknämnden ett inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder på Essingeringen och Badstrandsvägen.

I inriktningsbeslutet föreslogs flera åtgärder i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen och på de omgivande ytorna. Åtgärderna bestod av trafiksäkerhetsåtgärder, cykelförbättrande åtgärder, framkomlighetsåtgärder samt gestaltningsåtgärder. Gestaltningsåtgärder i Broparken är en följd av den nya cykelanslutningen mellan Stora Essingens avfart och Essingeringen, som tar en del av parkområdet och påverkar parkens gestaltning. I genomförandebeslutet som togs i april 2019 bedömdes projektets budget till 15 mnkr.



Figur 1. Orienteringskarta

### Problembeskrivning

Korsningen Essingeringen/Badstrandsvägen och omgivande ytor har haft brister vad gäller både trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. I korsningen rör sig många gående mellan hållplatser på Badstrandsvägen och tvärbanan och många av dessa gående är skolbarn på väg till och från skolan. Hållplatserna på Badstrandsvägen hade även väldigt smala trottoarer (1,25 m) och år 2017 skedde en dödsolycka på övergångsstället på Badstrandsvägen. Genom korsningen Essingeringen/Badstrandsvägen löper två cykelpendlingsstråk i riktning mot Alvik, ett från Kungsholmen och ett från Stora Essingens avfart öster om korsningen. Den dubbelriktade, 3 meter breda gång- och cykelbanan längs med Stora Essingens avfart ansluter till korsningen österifrån. Strax innan korsningen vid parken avslutades cykelstråket och cyklister var tvungna att färdas mot gång- och cykelbron, som går mot Alvik, i blandtrafik eller på trottoaren.

### Ärendets beredning

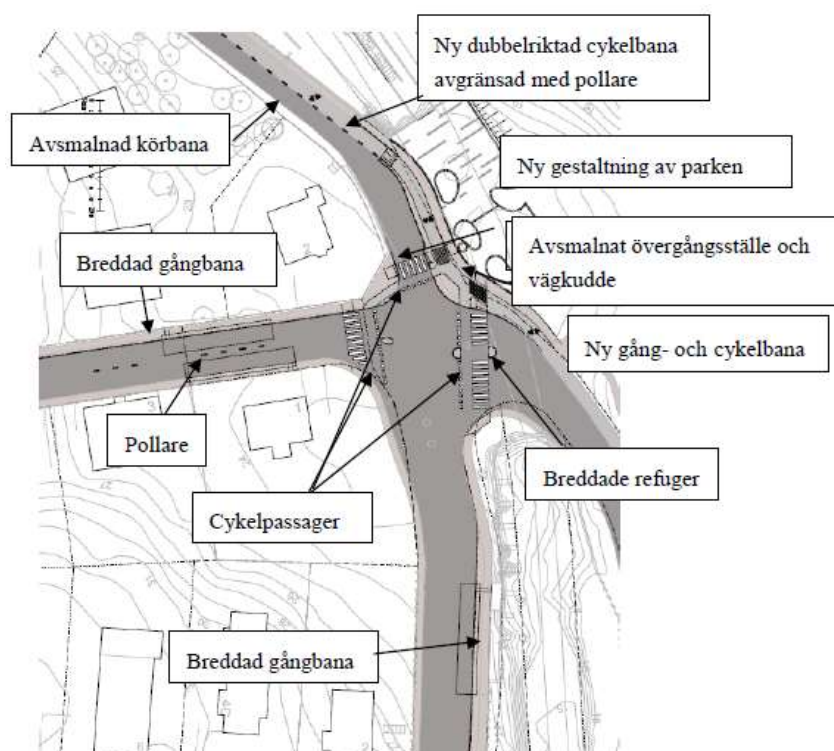
Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### Resultat

#### Trafiksäkerhetsåtgärder

Tre övergångsställen i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen (se figur 2) har utrustats med nya cykelpassager. Åtgärden har inneburit att cyklister på ett tydligare sätt leds mellan dubbelriktad cykelbana vid Broparken och blandtrafiken på Essingeringen och Badstrandsvägen.

Refugerna på övergångsstället på Stora Essingens avfart har breddats. Övergångsstället på Essingeringen norr om korsningen har smalnats av och utrustats med en vägkudde (gupp) i syfte att sänka hastigheten. På Badstrandsvägen har pollare anlagts mellan de två körfälten, som förhindrar omkörning av bussar som står på hållplatsen.



Figur 2. Orienteringsskiss åtgärder

### Tillgänglighetsåtgärder

Den östra gångbanan (mot vattnet) på Essingeringen har breddats. Denna gångbana ligger på solsidan och används i högre utsträckning av fotgängarna. För att öka den upplevda tryggheten har gångbanan även försetts med ny belysning. Hållplatsen för ersättningstrafiken på Essingeringen har försetts med en ny beläggning.

### Cykelåtgärder

En ny dubbelriktad gång- och cykelbana vid Broparken övergår till cykelbana i gatan utan kantsten. Cykelbanan i gatan har avgränsats från trafiken med nya pollare, fram till gång- och cykelbron mot Alvik. På denna sträcka har körbanan smalnats av från två till ett körfält. Biltrafiken är fortsatt dubbelriktad men bilister söderifrån får lämna företräde.

### Gestaltungsåtgärder i Broparken

Parken har fått en ny utformning och gestaltning. En tidigare mer instängd utformning med två cirkulära ytor har ersatts med en stilren luftigare form, med en större öppenhet både mot gatan och mot utsikten. Den bristfälliga belysningen har förstärkts med nya stolpar och belysning i planteringsytor. Parkdelen har försetts med nya planteringar och utrustats med nya sittmöjligheter. Ytan framför tvärbaneentrén har fått ny beläggning och nya cykelställ för cykelparkering.



Figur 3. Broparken före åtgärder



Figur 4. Essingeringen före åtgärder



Figur 5. Badstrandsvägen före åtgärder



Figur 6. Badstrandsvägen före åtgärder



Figur 7. Broparken före åtgärder



*Figur 8. Essingeringen före åtgärder*



*Figur 9. Broparken efter åtgärder*



Figur 10. Broparken efter åtgärder



Figur 11. Essingeringen efter åtgärder





*Figur 12. Badstrandsvägen efter åtgärder*



*Figur 13. Badstrandsvägen efter åtgärder*



*Figur 14. Badstrandsvägen efter åtgärder*



*Figur 15. Essingeringen efter åtgärder*



Figur 16. Essingeringen efter åtgärder

### Måluppfyllelse

Syftet med projektet har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och gående.

De utförda åtgärderna förbättrar viktiga funktioner för oskyddade trafikanter i trafikmiljön.

Cykelpassagerna vid de tre övergångsställena i korsningen Essingeringen-Badstrandsvägen har fått förbättrad orientering, säkerhet och framkomlighet för cyklister i korsningen. Bredare refuger på övergångsstället vid Stora Essingens avfart har höjt trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Det avsmalnade övergångsstället på Essingeringen norr om korsningen och den nya vägkudden (gupp) som anlagts vid övergångsstället sänker hastigheten och höjer därmed trafiksäkerheten. Den stökiga miljön vid hållplatserna på Badstrandsvägen har förbättrats. Med den bredare trottoaren vid hållplatsen på norra sidan har säkerheten och framkomligheten för resenärer och förbipasserande förbättrats. De nya trafikledningslisterna med pollare på Badstrandsvägen mellan hållplatserna förhindrar omkörning av en stillastående buss. Denna åtgärd har ökat säkerheten på övergångsstället vid Badstrandsvägen avsevärt. Den breddade gångbanan på

Essingeringens östra sida mellan Gamla Essinge Broväg och fram till korsningen har ökat fotgängarnas säkerhet och framkomlighet.

### Projektets genomförande och tidsplan

Enligt projektets tidsplan som redovisades i genomförandebeslutet planerades byggstart ske hösten 2019 och färdigställande under sommaren 2020.

Med anledning av att för få anbud inkom behövde anbudsförfarandet tas om med en ny upphandling och tidplanen blev därmed förskjuten. Tack vare en effektiv anbudsprocess kunde dock förseningen i tidplanen minimeras och arbetena påbörjades våren 2020 och slutfördes hösten 2020.

Entreprenaden godkändes vid slutbesiktning 2020-11-04.

### Intressenthantering och kommunikation

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

### Ekonomi

	<b>Beslutat belopp (mkr)</b>	<b>Utfall (mkr)</b>	<b>Avvikelse (mkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	2,0	2,3	-0,3
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1,7	1,6	0,1
Entreprenad	11,3	10,5	0,8
Index			
<b>Summa utgifter</b>	<b>15,0</b>	<b>14,4</b>	<b>0,6</b>
<b>Inkomster</b>			
<b>Summa inkomster</b>			
<b>Netto</b>	15,0	14,4	0,6

Trafiknämnden fattade april 2019 genomförandebeslut för projektet till en investeringsutgift om 15 mkr. Den slutliga investeringsutgiften för projektet beräknas till 14,4 mkr.

Det ekonomiska faktiska utfallet har i alla delar hamnat nära det kalkylerade utfallet.

**Risk/Osäkerhet**

Den största risken som identifierades i planeringsskedet var den komplexa trafikmiljön och hur den skulle påverka arbetet och framkomligheten för de olika trafikslagen.

Denna riskbedömning visade sig falla ut och hanterades i enlighet med åtgärdsprogram med aktivt arbete med trafikanordningsplaner och kommunikation.

Detta förhindrade med stor sannolikhet stora störningar i trafiken under byggtiden, vilket speglats i få inkomna kritiska synpunkter från yrkestrafik och allmänhet.

**Slut**