

Handläggare
Håkan Andersson
08-508 26 008**Till**
Trafiknämnden
2022-05-12

Trafiksäkerhetsåtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält 2018-2020. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av trafiksäkerhetsåtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält 2018 – 2020.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Utifrån staden trafiksäkerhetsprogram och inriktning i budgeten 2018 har trafikkontoret genomfört trafiksäkerhetsåtgärder vid obevakade övergångsställen med dubbla körfält. Trafikkontoret har sedan 2012 arbetat systematiskt med att bygga bort den trafiksäkerhetsrisk som föreligger med att ha två körfält i samma riktning förbi ett obevakat övergångsställe, detta projekt har varit en del av genomförandet av denna strategi.

Genomförandebeslut på 15 mnkr för projektet godkändes av trafiknämnden 2018-03-08. Målsättningen har varit att bygga om samtliga obevakade övergångsställen över dubbla körfält utifrån de platser som varit kända från den inventering som kontoret utfört och som inte åtgärdats inom ramen för andra projekt. Detta arbete är nu slutfört.

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 008
Växel 08-508 27 200
hakan.e.andersson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Totalt har nio stycken övergångsställen byggts om. På Stallarholmsvägen och Flemminggatan/Inedalsgatan var åtgärderna tänkta att genomföras under 2020, dock försenades arbetena till 2021. Detta berodde på att kontoret behövde invänta färdigställandet av ledningsarbeten utförda av ett par av de ledningsdragande bolagen.

Budgeten på 15 mnkr. har överskridits med ca 2,2 mnkr. Överskridandet beror bl.a. på att delar av arbetena i innerstaden behövt utföras nattetid, vissa arbeten har behövt utföras under vintertid och vidare har också oförutsedda kostnader för ex. sprängningsarbeten tillkommit.

Bakgrund

Stockholms stads trafiksäkerhetsarbete har sin grund i Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad, antaget av kommunalfullmäktige 2010. I programmet beskrivs hur staden ska fokusera och inrikta trafiksäkerhetsarbetet för att nå högsta möjliga effekt utifrån tillgängliga resurser.

Enligt stadens budget 2018 ska Stockholm ha en trafikmiljö som utgår från de oskyddade trafikanterna och ett barnperspektiv. I budgeten beskrivs att särskild vikt ska läggas vid trafiksäkerheten vid skolor, förskolor och andra miljöer med många utsatta trafikanter. Trafiksäkerhetsarbetet ska fokusera på de åtgärder som staden har rådighet över och som ger stor trafiksäkerhetseffekt. Enligt Trafiksäkerhetsprogrammet innebär detta ett arbete för lägre hastigheter, säkra huvudgator och ökad trygghet för alla boende och verksamma i staden.

Inom ramen för detta arbete och i linje med att skapa säkra huvudgator och korsningspunkter har kontoret under ett antal år genomfört trafiksäkerhetsåtgärder vid obebakade övergångsställen med dubbla körfält. Arbetet har utgått från en förstudie framtagen 2012. Målsättningen med genomförda åtgärder har varit att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Från 2012 till 2017 har kontoret systematiskt åtgärdat ca. fem platser per år. Beslut om att genomföra dessa åtgärder har fattats årligen genom Trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan.

Tidigare beslut i ärendet redovisas nedan:

TK 2017-09-14 Startbeslut

TN 2018-03-08 §11 Genomförandebeslut
Trafiksäkerhetsåtgärder vid obevakade
övergångsställen med dubbla körfält
2018-2020

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Trafikkontoret har utfört ombyggnad av övergångsställen på nio platser. I övervägande del korsar övergångställena endast ett körfält i vardera färdriktningen efter ombyggnaden. Vid två platser korsas övergångställena av dubbla körfält även efter ombyggnaden (Valhallavägen).

Utförda platser är följande:

- Valhallavägen – Skeppargatan (farthinder, båda körriktningarna)
- Valhallavägen – Nybrogatan (farthinder i båda körriktningarna)
- Odengatan – Bragegatan (farthinder och förlängd refug)
- Rådmansgatan – Teknologgatan (två utbyggda öron)
- Vanadisplan (hastighetssäkring på fyra övergångsställen)
- Fleminggatan – Inedalsgatan (avsmalning och farthinder)
- Grycksbovägen (farthinder och avsmalning)
- Skagenfjordsgatan – Kista Alléväg (två utbyggda öron)
- Stallarholmsvägen (platågupp och avsmalning)

De hastighetsdämpande åtgärderna är anpassade för respektive plats, med hänsyn taget till platsernas specifika förutsättningar. På Valhallavägen har farthinder anlagts. Här korsar motortrafiken fortsatt övergångsstället med dubbla körfält i vardera färdriktningen, detta för att inte inverka menligt på framkomligheten. På andra platser har kontoret valt att anlägga öron, en lokal breddning av gångbaneytan för att gående ska erhålla en säkrare passage. Avsmalning och farthinder har valts på platser med förhållandevis höga hastigheter, där metoden inte påverkar framkomligheten menligt.

Genomförd lösning

Genomförda åtgärder har utformats plats specifikt. Bland annat har upphöjda övergångsställen anlagts och lokala avsmalningar byggts.

Nedan presenteras några exempel på genomförda lösningar:

Valhallavägen – Skeppargatan: Nya farthinder i båda körfälten



Figur 1: Valhallavägen i riktning från Gärdet, före ombyggnaden och utan farthinder.



Figur 2: Valhallavägen i riktning från Gärdet, efter ombyggnaden, nu med farthinder.

Odengatan – Bragegatan: Farthinder och förlängd refug



Figur 3: Odengatan/Bragegatan, före ombyggnaden, utan farthinder och förlängd refug.



Figur 4: Odengatan/Bragegatan, efter ombyggnaden, nu med farthinder och förlängd refug.

Rådmanngatan – Teknologgatan: Lokal avsmalning av gatan genom breddning av gångbaneytorna på respektive sida



Figur 5: Rådmanngatan/Teknologgatan, före ombyggnaden.



Figur 6: Rådmanngatan/Teknologgatan, efter ombyggnaden, nu med två stycken öron (en lokal breddning av gångbaneytan som ger en lokal avsmalning av gatan) som ger en kortare väg för fotgängare.

Vanadisplan: hastighetssäkring på övergångsställen



Figur 7: Vanadisplan/Sankt Eriksgatan, för ombyggnad, då utan en utbyggd refug.



Figur 8: Vanadisplan/Sankt Eriksgatan, efter ombyggnaden, nu med en utbyggd refug som endast ger plats för ett fordon vid passage av övergångsstället.

Grycksbovägen: Farthinder och avsmalning



Figur 9: Grycksbovägen, innan ombyggnaden, då utan farthinder och utbyggd refug.



Figur 10: Grycksbovägen, efter ombyggnaden, nu med en utbyggd refug och farthinder.

Vid anläggandet av farthinder i form av busskuddar har gjutningsarbeten på plats krävts, vilket inneburit längre avstängningar än om gjutningsarbeten inte varit nödvändigt. För kommande projekt och i syfte att förkorta tiden för utförandet undersöker kontoret möjligheten att använda nya prefabricerade lösningar för att sänka hastigheten.

Måluppfyllelse

Kontoret har nu byggt om samtliga obevakade övergångsställen över dubbla körfält utifrån den inventering som tidigare utförts och som inte åtgärdas inom ramen för andra projekt.

Åtgärderna har lett till säkrare passager vid övergångsställen för både gående och cyklister. Detta genom att problematiken med övergångsställen över dubbla körfält på vissa platser helt har byggts bort och på andra platser minskats genom att hastigheten för motorfordonstrafiken sänkts med hjälp av farthinder. På alla åtgärdade övergångsställen har även tillgänglighetsåtgärder utförts enligt typritning i Teknisk handbok.

På längre sikt kan en utvärdering av olycksstatistiken före och efter ombyggnad visa på vilken trafiksäkerhetseffekt åtgärderna har fått. De typlösningar som använts inom projektet har tidigare utvärderats med god effekt vad gäller påverkan på motorfordonstrafikens hastighet och väjningsbeteende mot fotgängare.

Projektets genomförande och tidplan

Projektet har till övervägande del genomförts under åren 2019-2020. Dock har två objekt utförts under 2021 (Stallarholmsvägen och Fleminggatan/Inedalsgatan), detta berodde på att kontoret behövde invänta färdigställandet av ledningsarbeten utförda av ett par av de ledningsdragande bolagen.

Majoriteten av åtgärdsplatserna är belägna i innerstaden och tre av åtgärdsplatserna i ytterstaden har utförts av årsentreprenörer för mindre gatuarbeten. Planeringen och fördelningen av objekten mellan årsentreprenörerna har till övervägande del fungerat tillfredställande. En lärdom att ta med från de genomförda åtgärderna är att planering av utförande på gator i innerstaden med mycket trafik kräver lång framförhållning bl.a. gällande TA-planer.

Intressenthantering och kommunikation

Intressenthantering och kommunikation har hanterats med väl inarbetade rutiner i avtalen med kontorets årsentreprenörer. Kommunikationsinsatserna har föregåtts av en behovsbedömning för varje objekt, med hänsyn tagen till komplexitet och antalet inblandade intressenter. Vid varje åtgärdsplats har alltid två stycken bygginformationsskyltar varit uppsatta.

Trafikförvaltningen har i ett tidigt skede givits möjlighet att granska åtgärderna och trafikkontoret har gjort justeringar med hänsyn tagen till inkomna synpunkter.

Ekonomi

Budgeten på 15 mnkr. har överskridits med ca 2,2 mnkr. Utgiften för projektet beräknas bli 17,2mnkr.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,2	0,65	-0,55
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1,05	1,03	-0,02
Entreprenad	12,75	15,5	2,75
Summa utgifter	15,0	17,2	2,2
Inkomster	-		
Summa inkomster	-		
Netto	15,0	17,2	2,2

En bidragande orsak till överskridande av budget är att utförande av farthinder i innerstaden har behövt utföras som nattarbeten. Att utföra dessa arbeten under dagtid skulle ha inneburit en allt för stor begränsning av framkomligheten och i vissa fall en totalavstängning under rusningstrafik. Nattarbetena har orsakat en stor merkostnad i projektet eftersom kontrakterade entreprenörer har ett påslag för kvälls- och nattarbeten på 70-100% .

Stallarholmsvägen och Fleminggatan/Inedalsgatan var de åtgärder från förstudien som kvarstod att utföra för att samtliga kända behov av trafiksäkerhetsåtgärder vid obevakade övergångsställen över dubbla körfält skulle vara åtgärdade. Kontoret ansåg att dessa

åtgärder var högt prioriterade och valde därför att utföra dem inom ramen för projektet, men under 2021.

Åtgärderna på Stallarholmsvägen har dock medfört oförutsedda utgifter för projektet. Etablering av arbetsområdet har behövt utföras som nattarbeten, arbetena har även inkluderat trafiksignalsomläggningar. Arbetena har fördyrats ytterligare på grund av förekomsten av berg på platsen, entreprenören har behövt utföra sprängningsarbeten för anläggande av vatten- och avloppsledningar. Rivning av befintlig beläggning på platsen har medfört ökade kostnader eftersom redovisade mängder för rivning av asfalt i förkalkylen inte stämde, eftersom befintlig beläggningen var betydligt tjockare än beräknat. Beläggningsarbetena på körbanan blev också mer omfattande än upptagna mängder i förkalkylen. Vidare har delar av arbetena behövt utföras under vinterförhållanden, vilket också medfört ökade kostnader för projektet.

De lärdomar kontoret dragit är att förenklade bygghandlingar kräver en budget med ett väl avvägt utrymme för oförutsedda risker, även vid gatuarbeten av mindre omfattning. Erfarenhetsåterföring kommer att ske internt och framförallt rikta sig till projektledare som nyttjar årsavtalsentreprenörer.

Risk/Osäkerhet

Investeringskostnaderna har i övervägande del stämt med riskbedömningen i genomförandebeslutet.

En uppdaterad riskbedömning efter att kontoret valt att utföra åtgärderna med kontrakterade årsavtalsentreprenörer för mindre gatuarbeten kunde möjligen förutsett de ökade kostnaderna.

Slut