

Handläggare
Håkan Andersson
08-508 26 008**Till**
Trafiknämnden
2022-11-17

Cykelbana längs med Engelbrektskatan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Cykelbana längs med Engelbrektskatan.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade 2020-06-11 om anläggande av en ny dubbelriktad cykelbana längs Engelbrektskatan till en total investeringsutgift på 20,1 mnkr.

I cykelplanen är den cirka 800 meter långa sträckan utpekad som huvudstråk, där det tidigare saknats cykelinfrastruktur. Trafikkontoret har nu byggt en dubbelriktad cykelbana längs med östra sidan av Engelbrektskatan, mellan Birger Jarlsgatan och Valhallavägen. I projektet har separering av cykel- och fordonstrafik genomförts med hjälp av refuger. Valet av lösning har medfört en lägre investeringskostnad eftersom övervägande del av befintlig kantsten och beläggning på gångbanor kunnat behållas.

I projektets genomförandebeslut beräknades utgiften till 20,1 mnkr. Projektet har genomförts till en utgift om 16,3 mnkr och har även

haft en inkomst på 5,9 mnkr genom statligt stöd för hållbara miljöer (så kallat Stadsmiljöavtal).

Bakgrund

Engelbrektsgatan är cirka 800 meter lång och sträcker sig mellan Valhallavägen i norr och Birger Jarlsgatan i söder. Sträckan är utpekad som huvudstråk i stadens cykelplan. Engelbrektsgatan saknade tidigare cykelinfrastruktur och cyklister var före projektets genomförande hänvisade till att cykla i blandtrafik.

Trafiknämnden fattade 2019-12-12 inriktningsbeslut om anläggande av cykelbana längs Engelbrektsgatan. I samband med inriktningsbeslutet gav nämnden kontoret i uppdrag att se över möjligheten att utforma projektet med längsgående parkeringsplatser och två körfält för motorfordonstrafik från Birger Jarlsgatan till Iverssonsgatan, för att säkerställa tillräckliga kömagasin för fordonstrafiken. Nämnden beslutade 2020-06-11 att genomföra projektet till en total investeringsutgift om 20,1 mnkr.

En viktig målsättning för projektet var att hitta ett enkelt, effektivt, snabbt och förhållandevis kostnadseffektivt sätt att utföra cykelbanor i befintlig stadsmiljö.



Bild 1: Kartvy över den nya cykelbanans sträckning om cirka 800 meter, sträckan markerad i rött.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

Den saknade länken i cykelplanen har åtgärdats genom att en dubbelriktad cykelbana anlagts med hjälp av en 40 centimeter bred granitsten som avskiljare mellan cykel- och körbana på sträckan mellan Birger Jarlsgatan och Östermalmsgatan. På resterande sträcka mot Valhallavägen har prefabricerade refugelement med varierande bredd använts som avskiljare mot körbanan.

För att få plats med cykelbanan har ett av körfälten längs en del av sträckan tagits bort. Befintliga gångbanor och huvuddelen av gatans kantsten har behållits, vilket medfört en lägre investeringskostnad och kortare byggtid. Totalt har 26 parkeringsplatser utgått på sträckan mellan Birger Jarlsgatan och Valhallavägen.

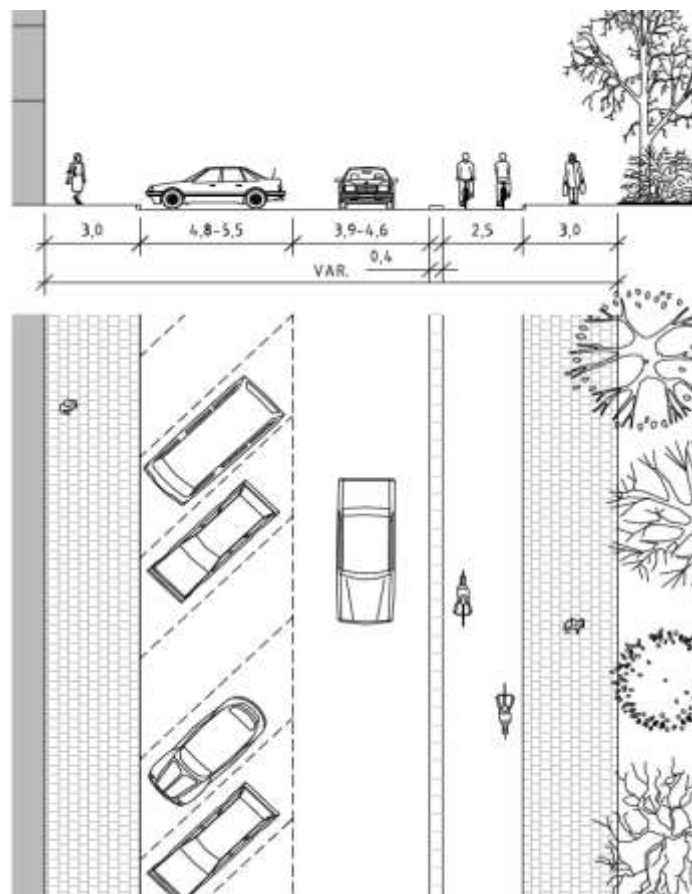


Bild 2: Sektion och plan på sträckan mellan Runebergsgatan (i norr) och Iverssonsgatan (i söder, två kvarter). Parkeringsplatserna är snedställda och cykelbanan är separerad från fordonstrafiken med en 40 centimeter bred granitsten.



Bild 3: Fotografi som visar Engelbrektsgränd mellan Iverssonsgatan och Birger Jarlsgatan före ombyggnaden.



Bild 4: Fotografi som visar Engelbrektsgränd efter ombyggnaden, med en granitsten som refug och avskiljare mot motorfordonstrafiken.

I enlighet med det uppdrag kontoret fick i samband med inriktningsbeslutet, har de längsgående parkeringsplatserna på den västra sidan av gatan mellan Birger Jarlsgatan och Iverssonsgatan

behållits, liksom de två körfälten för motorfordonstrafik på samma sträcka.



Bild 5: Fotografi som visar Engelbrektsgränd mellan Runebergsplan och Stenbocksgatan efter ombyggnaden, med granitsten som refug och avskiljare mot motorfordonstrafiken.

Från Runebergsplan och två kvarter söderut mot Iverssonsgatan har all parkering flyttats till snedställda parkeringsplatser på gatans västra sida.

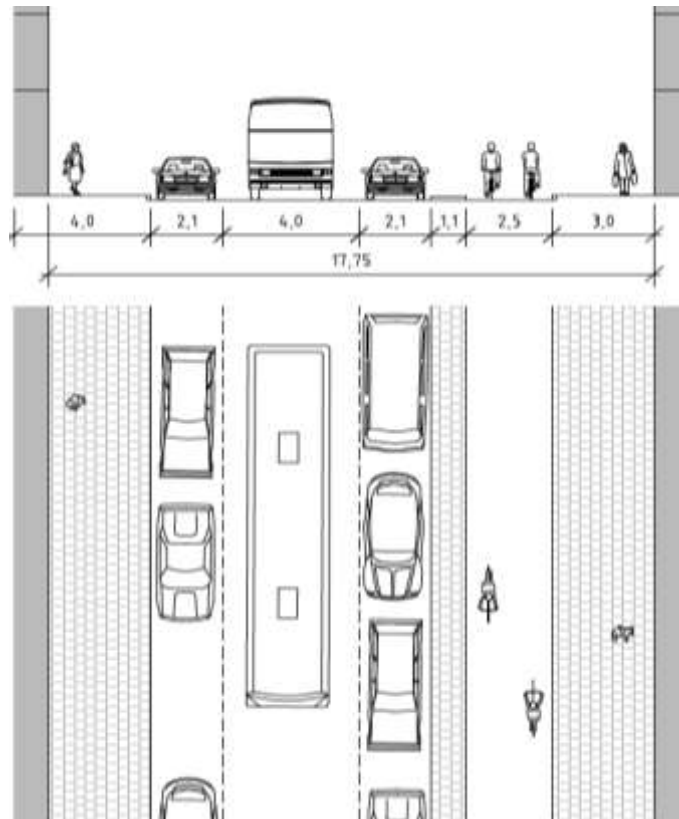


Bild 6: Sektion och plan på sträckan mellan Lill-Jans plan (i norr) och Östermalmsgatan (i söder). Parkering sker längsgående på ömse sidor om körbanan, cykelbanan är avskild med en meterbred refug.

Den prefabricerade refugen mellan kör- och cykelbana är 1,1 meter bred och fungerar som skyddszon för att inte bildörrar som öppnas ska inkräkta i cykelbanan.



Bild 7: Fotografi som visar Engelbrektsgatan vid Lill-Jans plan i riktning mot Valhallavägen före ombyggnaden.



Bild 8: Fotografi som visar Engelbrektsgränd efter ombyggnaden, med prefabricerade refugelement som avskiljer cykelbanan från motorfordonstrafiken.



Bild 9: Fotografi som visar Engelbrektsgränd från Östermalmsgatan och mot Valhallavägen efter ombyggnaden. Med prefabricerade refugelement som avskiljer cykelbanan från motorfordonstrafiken.

Måluppfyllelse

Cykelbanan förbättrar tillgängligheten genom att binda ihop cykelvägnätet mellan Valhallavägen och Birger Jarlsgatan samt bidrar till cykelplanens övergripande mål att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Kontoret bedömer att åtgärden och standardhöjningen bidrar till att öka attraktiviteten för cykel som färdssätt. Den nyanlagda cykelbanan är 2,5 meter bred och uppnår

cykelplanens standard för huvudstråk. Den dubbelriktade cykelbanan möjliggör dessutom cykling norrut längs Engelbrektsgatan, något som inte var möjligt innan ombyggnaden.

Trafiksäkerheten har förbättrats genom en tydligare utformning av övergångsställen och cykelbana vid korsningspunkter. Längs Engelbrektsgatan har nio stycken övergångsställen byggts om och tillgänglighetsanpassats. Utformningen har följt stadens direktiv och utförts enligt beskrivning i Teknisk handbok.

Genomförd lösning har hittills varken visat sig medföra ökad köbildning på Engelbrektsgatan eller negativ påverkan på det omkringliggande vägnätet. En trafikmätning av motorfordonstrafik och cykelflöde har gjorts under september 2022. Mätningarna visar att kapaciteten inte har försämrats för motorfordonstrafiken. Cykelflödet ser ut att ha ökat med cirka 60 procent jämfört med de senaste fem årens medelvärde. Kontoret avser att göra fler mätningar, inklusive kölängder, under våren 2023 när trafiklösningen har etablerats under en längre period.

Projektets genomförande och tidsplan

Projektet började planeras under 2019, projekteringen utfördes under 2020 och upphandling av entreprenör under våren 2021. Byggstart ägde rum under sommaren 2021 med färdigställande av entreprenadarbetena under hösten/vintern samma år.

Enligt entreprenörens tidplan skulle entreprenaden vara färdigställd för slutbesiktning 2021-10-01. Ett antal faktorer medförde förändringar i tidplanen och entreprenaden färdigställdes först 2021-12-16.

Bland annat levererades några av de prefabricerade refugelementen med en felaktig utformning, vilket innebar en omleverans som orsakade en cirka fem veckor lång försening. I framtida projekt, där prefabricerade refugelement används, kommer kontoret begära att entreprenören säkerställer att rätt kvalitet på levererat material kontrolleras löpande. Även kravställningen till leverantören behöver göras tydlig i förfrågningsunderlaget.

Arbetet med trafiksignalerna har också orsakat försening i projektet. Tillkommande arbeten utanför arbetsområdet, vilka krävde nya TA-planer, ledde till en försening på ytterligare cirka fem veckor. I framtida projekt kommer kontoret att göra en intern riskbedömning för trafiksignalsanläggningarna i projektet, där parametrar som

anläggningens ålder, tidigare utförda arbeten och övrig dokumentation beaktas.

Efter ombyggnaden av cykelbanans anslutning vid Birger Jarlsgatan visade det sig att en signalstolpe hamnat i felaktigt läge, vilket ledde till en besiktning. Det inkom ett flertal synpunkter från allmänheten rörande stolpens placering. Kontoret passade på att göra en översyn av den ursprungliga lösningen för att se hur den kunde bli bättre. Stolpen är flyttad till nytt projekterat läge och platsen har kompletterats med en bredare anslutning för högersvängande cyklister, vägmarkeringar och betongplattor som visuellt tydliggör cykelbanan.

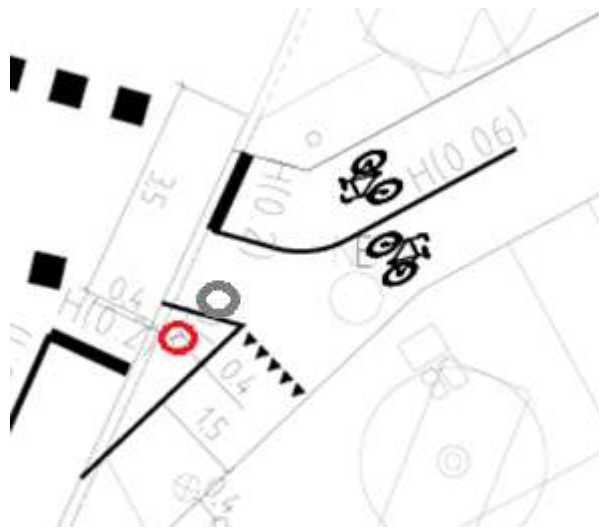


Bild 10: Ritning som visar den nya utformningen av cykelbanans anslutning från Birger Jarlsgatan. Röd ring visar trafiksignalstolpens slutliga placering. Grå ring visar trafiksignalstolpens ursprungliga placering.

Slutbesiktning av entreprenaden avslutades 2022-03-09.

Intressenthantering och kommunikation

Tidig information till boende och övriga intressenter i form av utskick av informationsbrev har gett en god förståelse för projektet. De ambassader som ligger längs med Engelbrektskatan fick information om hur deras besikningsplatser för fordon skulle påverkas under projektets genomförande. Entreprenören har löpande lämnat information i form av portanslag, som följt produktionens etappindelning. Projektet har haft en kontinuerlig

kontakt med Servicecenter för återkoppling på inkomna synpunkter från medborgarna.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2020-06-11 genomförandebeslut för projektet till en beräknad investeringsutgift om 20,1 mnkr. Projektet har genomförts till en utgift om ca 16,3 mnkr varav ca 0,5 mnkr ännu inte är fakturerat.

Projektet kommer även att ha inkomster på ca 5,9 mnkr genom statligt stöd för hållbara miljöer (så kallat Stadsmiljöavtal), varav ca 0,7 mnkr redan har erlagts. Dessa inkomster ingick inte i den kalkyl som kontoret redovisade i samband med genomförandebeslutet.

Projektets utgifter och inkomster är fördelade enligt nedanstående tabell.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	1,6	2,5	+0,9
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	6,8	2,2	-4,6
Entreprenad	10,9	11,6	+0,7
Index	0,9		
Summa utgifter	20,1	16,3	-3,0
Inkomster			
Stadsmiljöavtal		-5,9	-5,9
Summa inkomster		-5,9	-5,9
Netto	20,1	10,4	-8,9

Tabell 2: Tabellen visar ekonomin i projektet. Genomförandebeslut på 20,1 miljoner. Utfallet blev en utgift på 16,3 miljoner. Projektet hade också en intäkt på 5,9 miljoner.

Kommentar till projektutgifter

Utgifterna för systemhandling och detaljprojektering blev mer omfattade än vad kontoret räknade med vid tidpunkten för genomförandebeslutet. Utgifterna ökade med 0,9 mnkr då bland annat mer konsult tid behövde avropas för att utreda detaljer i genomförandet.

I genomförandebeslutet låg den beräknade entreprenadkostnaden inklusive ÄTA och index på 11,8 mnkr och risktillägget på 4,9 mnkr. Kontoret fick ett relativt lågt anbud för entreprenadarbetena, vilket medförde att risktillägget till stora delar inte behövde nyttjas.

Risk/Osäkerhet

Arbete med Trafiksignalerna bedömdes som en risk vid projektets genomförande, denna risk föll ut och medförde mer schakt- och ledningsarbeten. För att minimera försenings- och merkostnader infördes stående måndagsmöten där involverade aktörer deltog. Dessa möten har bidragit till en snabbare lösning på uppkomna frågor och en effektivare framdrift i projektet.

Slut