

HandläggareTea Rickfält
08-508 87 563**Till**Trafiknämnden
2024-03-14

Genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan, Södermalm. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt
Genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan, Södermalm.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefLars Berglund
Tf enhetschef

Sammanfattning

Projektets syfte har varit att förbättra framkomligheten och komforten samt att öka trafiksäkerheten och attraktiviteten för gångtrafikanter längs Rosenlundsgatan på Södermalm genom att bygga genomgående gångbanor. Samtliga korsningar har byggts om i enlighet med genomförandebeslut vilket har resulterat i ett sammanhängande gångstråk från Hornsgatan till Ringvägen. Projektet genomfördes till en utgift om 5,9 mnkr, vilket är 1,3 mnkr under beslutad budget. Projektet avslutades ett år senare än planerat främst på grund av förändrade förutsättningar för tänkta dagvattenanslutningar.

Sammantaget bedömer kontoret att genomgående gångbanor är en relativt enkel åtgärd att bygga som förutom att öka komforten och

trafiksäkerheten för gångtrafikanter också har ett stort symboliskt värde i och med att gående får en ökad prioritet i gaturummet.

Introduktion till projektet

Bakgrund

En genomgående gångbana är en gångbana eller trottoar som löper parallellt med en gata och korsar en annan gata med bibehållen utformning. Anläggning av genomgående gångbanor är ett effektivt sätt att ge gående prioritet genom korsningar och det skapar sammanhängande gångstråk.

Under år 2019 genomförde trafikkontoret omfattande gångmätningar på Södermalm. Mätningarna bekräftade kontorets erfarenhet av att stadsdelen har många gator med höga gångflöden och motiverade att initiera ett projekt inom framkomlighets-satsningen för gång. Kontoret genomförde en utredning för att identifiera korsningar i vilka genomgående gångbanor vore lämpliga att bygga. Utredningen resulterade i en projektomfattning av åtgärder längs Rosenlundsgatan (se



Figur 1). Trafiknämnden fattade beslut om genomförande den 17 juni 2021 (Dnr T2021-00410).



Figur 1. Kartbild över stadsdelen Södermalm där projektets geografiska avgränsning Rosenlundsgatan är markerad i rött.

Mål och syfte

Projektets mål var att anlägga genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan på Södermalm för att förbättra gångvänligheten. Gångvänlighet innebär att förutsättningarna för gångtrafikanter är goda och innefattar aspekter som framkomlighet, attraktivitet, orienterbarhet och trygghet. Efter genomfört projekt var syftet, i linje med gångplanens fyra värdeord, att gående ska *kunna* (gena gångtytor utan barriärer), *vilja* (attraktiva gångtytor), *veta* (orienterbara och överblickbara gångtytor) och *våga* (trygga och trafiksäkra gångtytor) gå längs Rosenlundsgatan.

Projektet utgick från Stockholms Framkomlighetsstrategi, strategi för offentliga rum samt Gångplan för Stockholm, vilka alla framhåller behovet av att ge gående mer utrymme och ökad framkomlighet i staden.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

Trafikkontoret har med hjälp av ramavtalsentreprenör anlagt sex genomgående gångbanor längs Rosenlundsgatan tvärs följande gator: västra sidan av Krukmakargatan, Samaritgränd, östra sidan av Wollmar Yxkullsgatan, Högbergsgatan, Maria Bangata och Magnus Ladulåsgatan. Därtill har tre befintliga genomgående gångbanor tillgänglighetsanpassats längs Rosenlundsgatan tvärs följande gator: Maria Skolgata, Sköldgatan och en kvartersgata vid Rosenlundsgatan 54. En karta över åtgärdernas placering visas i Figur 2. Fotografier som visar tre korsningar före och efter

genomfört projekt visas i Figur 3-5. Samtliga genomgående gångbanor har genomförts i enlighet med genomförandebeslutet.



Figur 2 Kartbild över Rosenlundsgatan där ombyggda korsningar är markerade med ringar. Nya genomgående gångbanor är markerade med rosa ringar och korsningar där befintliga genomgående gångbanor har tillgänglighetsanpassats är markerade med blå ring.



Figur 3. Fotografier som visar korsningen Krukmakargatan och Rosenlundsgatan. Fotografiet till vänster visar övergångsstället innan ombyggnation. Fotografiet till höger visar den genomgående gångbanan efter ombyggnation. Foto: Trafikkontoret.



Figur 4. Fotografier som visar korsningen Wollmar Yxkullsgatan och Rosenlundsgatan. Fotografiet till vänster visar övergångsstället innan ombyggnation. Fotografiet till höger visar den genomgående gångbanan efter ombyggnation. Foto: Trafikkontoret

Måluppfyllelse och konsekvenser

Gående längs med Rosenlundsgatan har efter projektets genomförande fått genare passager tvärs korsande gator vilket bidrar till måluppfyllelse om ökad gångvänlighet. Därtill har även antalet mindre barriärer som kantsten och beläggningsbyten i gångbanan minskat då gångbanans utformning bibehålls tvärs korsningarna. Detta har resulterat i ökad komfort för gångtrafikanter och i synnerhet trafikanter med rullstol, rullator eller barnvagn. Gångstråket är nu sammanhängande hela vägen från Hornsgatan till Ringvägen vilket signalerar att gångtrafikanter prioriteras i gaturummet. Kontoret bedömer även att gåendes förutsättningar för en känsla av trygghet har ökat. Detta till följd av att fordon nu tvingas att sakta in då de passerar den genomgående gångbanan.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Entreprenaden var vid tidpunkten för genomförandebeslutet planerad att pågå under hösten 2021. Arbetena startade något senare än planerat och avslutades i sin helhet först hösten 2022.

Anledningen till förlängningen var dels att kontoret prioriterade att få andra projekt utförda av avtalad årsentreprenör vilket fördröjde entreprenadstart, dels att arbetet i ett par korsningar tog längre tid än planerat främst på grund av förändrade förutsättningar för tänkta dagvattenanslutningar.

Intressenthantering och kommunikation

Information om projektet har kommunicerats via webbplatsen Stockholm växer och på trafikkontorets Facebooksida "Cykla och gå i Stockholms stad". Under entreprenaden fanns byggskyltar med QR-kod till projekthemsidan vid arbetsområdet. Entreprenören satte upp anslag i portar med närhet till arbetsområdet i god tid innan arbetet påbörjades för att informera boende och företag.

Ett mindre antal synpunkter har inkommit till kontoret i samband med och efter byggnation. Synpunkterna är av blandad karaktär men har framför allt rört viss förvirring direkt efter avslutad entreprenad kring vilka trafikregler som gäller vid en genomgående gångbana samt att gatan har byggts om flera gånger under en längre period vilket uppfattats som onödigt. Positiva synpunkter har också inkommit i form av tack för en upplevt tryggare trafiksituation.

Ekonomi och finansiering

Investering

I genomförandebeslutet angavs projektets utgift till maximalt 7,2 mnkr. Projektet har genomförts till en utgift om 5,9 mnkr, vilket är 1,3 mnkr under budget i genomförandebeslutet.

Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	0,7	0,4	- 0,3
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,0	0,9	- 0,1
Entreprenad	5,5	4,6	- 0,9
Summa utgifter	7,2	5,9	- 1,3

Avvikelsen beror i stort på att entreprenaden kunde utföras till en lägre utgift än kalkylerat. Arbetet kunde fortskrida utan några större kostnadsdrivande ändrings- och tilläggsarbeten. Trots att identifierade risker om förskjutning av tidplan samt svåråtkomliga dagvattenanslutningar föll ut resulterade dessa inte i fördyringar. Förklaringen till detta är att arbetet utfördes med årsentreprenör med prissatta mängder, samt att lösningar för dagvattenanslutningar kunde utföras mindre kostsamt än vad kontoret initialt bedömt på grund av kortare schakttider och färre antal brunnar.

Driftkostnader

Projektet har inneburit en omdisponering av befintlig körbana till gångbana vilket generellt är dyrare att drifta. Projektet kommer därför enbart att medföra marginellt ökade drift- och underhållskostnader för nämnden.

Risk/Osäkerhet

De identifierade risker som föll ut var att kontoret prioriterade andra projekt för genomförande framför detta samt att det var svårt att komma åt dagvattenanslutningar vid ett par korsningar. Nya lösningar för dagvattenanslutningar togs fram skyndsamt när problemet med att nå anslutningspunkt upptäcktes. Detta resulterade sammantaget i en försening av projektet, se Tidplan.

Lärdomar

I stort har projektet fungerat bra. Projektet har varit väl avgränsat i omfattning vilket medgav en relativt kort tid mellan planering och genomförande. Goda förutsättningar för entreprenaden har funnits tack vare bra kvalitet och rätt omfattning på projekterade bygghandlingar.

Arbete har enbart pågått i ett fåtal korsningar parallellt för att minska projektets påverkan på framkomligheten under byggtid. Trafikavstängningsplaner har genomförts utan förändringar om än med tidsförlängning.

På grund av förseningen avslutades projektet kort innan ett annat externt projekt längs gatan skulle påbörjas. Möjligen hade kontoret kunnat samordna projektets genomförande med den externa parten om kontoret initialt hade övervägt en större tidsram för genomförande.

Kommunikationsinsatserna har fått positiv respons från medborgare, både via sociala medier och till entreprenören på plats. Snabb och saklig återkoppling på Facebook och QR-kod på

byggskyltarna för att snabbt få mer information om projektet har varit framgångsfaktorer.

Sammanfattningsvis anser kontoret att genomgående gångbanor är en relativt enkel åtgärd att bygga som förutom ökad komfort för gångtrafikanter också har ett stort symboliskt värde då gående ges en ökad prioritet i gaturummet.

Slut