

TRAFIKKONTORET

2013-08-27
ANMÄLAN DELEGATIONSBESLUT

Annika Genhammar
Trafikplanering
08-508 268 59

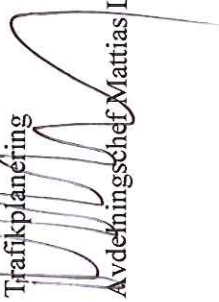
Anmälan av delegationsbeslut inom Trafikplanering

DELEGATIONSBESLUT	DATUM	BELOPP	HANDLÄGGARE	TEL NR
Årdalavägen, reviderat genomförandebeslut	2013-06-17	4 300 000	Lotten Backström	08-508 262 15
Folkungagatan- kompl cykellösning, Renstiernasg/Borgmästarg	2013-06-27	2 000 000	Jeffery Archer	08-508 260 67
Cykelparkering Järnvägsparken	2013-08-05	380 000	Per-Åke Tjärnberg	08-508 266 86

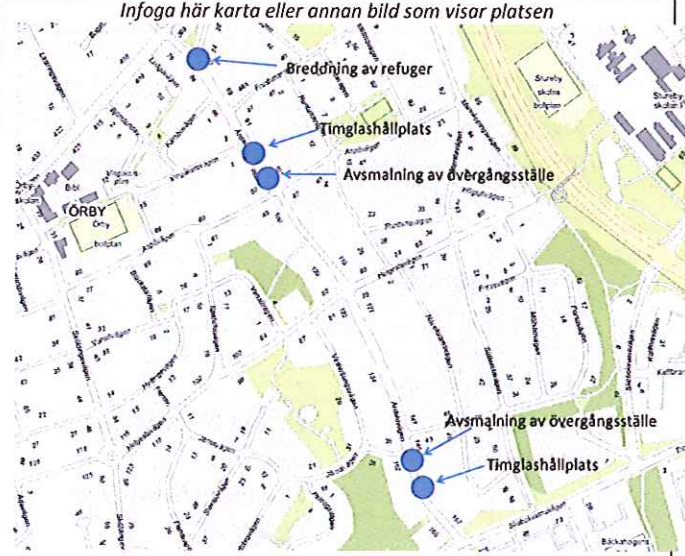
Beslut fattade på delegation 2013-06-17 till 2013-08-27, upphandlingar finns tillgängliga i pärm vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 26/9 2013.

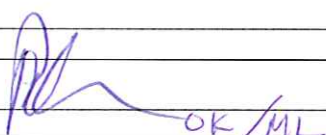
Stockholm den 27 augusti 2013

Trafikplanering


Avdelningschef Mattias Lundberg

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum : 2012-08-15	Upprättad av: Lotten Backström
		Bilaga: Projektkalkyl (4 sidor) Datum (åååå-mm-dd):	

Projekttnamn: Årdalavägen Adress: Årdalavägen i Örby	Infoga här karta eller annan bild som visar platsen 
Projektnummer enligt kontoplan: (ev. etappindeln.) (huvudprojektnr anges först)	
8001277	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut	2011-02-18				
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2012-08-15				3,5 miljoner kr
ev. rev. gnmf.beslut	2013-06-17	 OK/ML			4,3 miljoner kr

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2012				2013				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program																				
Projektering	X	X																		
Entreprenad			X	X	X	X	X													

Projektansvar

(namn)

(avdelning)

Ansvarig:	Programskede		
Ansvarig:	Projekteringsskede	Lotten Backström	Trafikplanering
Ansvarig:	Entreprenadskede	Michaela Pettersson/Lena de Wall	Anläggning

Projektorganisation

(namn)

(namn)

Program, park:		Gatudrift och underhåll:	Lena de Wall
Program, gata:		Trafikdrift:	
Projektering, park:		Konstbyggnad:	
Projektering, gata:	Lotten Backström	Upplåtelse:	
Entreprenad:	Jörgen Theander/Michaela Pettersson	Tillgänglighet:	Berit Mårtenson
Belysning:	Michael Bergman	Stadsdelsförvaltning:	
Signal:			
Övriga:			
Projektet är samordnat med:			

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Trafikkontoret har fått klagomål från allmänheten att hastigheten är för hög på sträckan. Efter hastighetsmätning så visade det sig att 85-percentilen färdas i en hastighet på cirka 46 km/h och då Årdalavägen är en lokalgata med hastighetsbegränsning på 30 km/h bör man göra någon slags hastighetsdämpande åtgärd.

Under 2004 genomfördes en undersökning och åtgärdsförslag på gatan som innefattande timglashållplatser, avsmalnande övergångsställen samt cirkulationsplatser. Årdalavägen är relativt bred, på sina ställen nästan nio meter, i övrigt runt sju meter.

De föreslagna åtgärderna är två timglashållplatser samt några avsmalningar av övergångsställen.

Huvudmålet med projektet är att få en lugnare trafikrytm på gatan i och med de föreslagna åtgärderna.

Projektet har blivit dyrare bland annat på grund av tillkommande kostnader för omhändertagande av PAH-asfalt. Entreprenören har även fått lösa höjdsättningsproblem på plats då det fanns vissa svårigheter med den projekterade lösningen.

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	
------------------	--

Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	I och med avsmalningarna förväntas trafikrytmen bli lugnare. Projektet byggs med hänsyn till god tillgänglighet. Under vissa perioder av byggtiden måste vägen stängas av för att arbetet ska kunna bedrivas.
Miljökonsekvenser:	
Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	Driftkostnaderna förväntas inte öka i och med projektet.
Övrigt:	

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum: 2013-08-05	Upprättad av: Per Åke Tjärnberg
		Bilaga: Projektkalkyl (4 sidor) Datum	

Projektnamn: Cykelparkering Järnvägsparken Adress:	
(ev. etappindelning)	
Projektnummer enligt kontoplan: (huvudprojektnr anges först)	
H 8000018	
8001790	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut	2013-06-01	Erika Björnsson			
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2013-08-05	 Erika Björnsson			380 000 kr
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	2013				20				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program																				
Projektering		x																		
Entreprenad				x																

Projektansvar

(namn)

(avdelning)

Ansvarig:	Programskede		
Ansvarig:	Projekteringsskede	Per Åke Tjärnberg	Tp
Ansvarig:	Entreprenadskede	Michaela Berg	Anl

Projektorganisation

(namn)

(namn)

Program, park:	Pia Krensler	Gatudrift och underhåll:
Program, gata:		Trafikdrift:
Projektering, park:	Lenny Resin	Konstbyggnad:
Projektering, gata:		Upplåtelse:
Entreprenad:	PEAB	Tillgänglighet:
Belysning:	Peter Asklund Marcateus	Kommunikation:
Signal/Trafikteknik:		Stadsdelsförvaltning:
Övriga:		
Projektet är samordnat med:		

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

Cykelparkering med 214 platser byggs i Järnvägsparken. Påfarten till Centralbron från Vattugatan utgör väderskydd åt parkeringsplatserna.

Parkeringen utförs med framhjulhållarställ med möjlighet att låsa fast cykelns ram i en bygel

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	
Miljökonsekvenser:	
Riskbedömning:	
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	
Övrigt:	

	TRAFIKKONTORET	PROJEKT-PM <i>(ifylls i tillämpliga delar)</i> Datum : 2013-06-26	Upprättad av: Jeffery Archer
		Bilaga: Projektkalkyl Datum : 2013-06-26	

Projektnamn: Folkungagatan – Kompletterande cykellösning, delsträcka Renstiernas gata – Borgmästargatan Adress: Trafikkontoret, Stockholm stad		
(ev. etappindeln.)	Projektnummer enligt kontoplan: (huvudprojektnr anges först)	
	H8000300	
Etapp 1	8001789	

Beslut inom trafikkontoret (samordnat för projektet i sin helhet, inkl. samtliga berörda verks.områden)	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsfattare (enl. gällande delegationsregler)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max. kr
		namnteckning och namnförtydligande	(utredning, projektering el dyl)	Belopp max kr	
Startbeslut					
ev. utredningsbeslut					
Inriktningsbeslut					
ev. rev. inr.beslut					
Genomförandebeslut	2013-06-27	 Mattias Lundberg			2 Mkr
ev. rev. gnmf.beslut					

ev. beslut på högre beslutsnivå	Datum (åååå-mm-dd)	Beslutsorgan (ange TRN eller KF genom att klicka i den grå rutan och välj rätt alternativ)	För åtgärder på kort sikt		För projektet som helhet Projektram max kr
			Ange orsak (utredning, projektering eller dylikt)	Belopp max kr	

Tidplan (fyll i årtal samt markera med ett X hur långt de olika skedena sträcker sig)

SKEDE	20 3				20 4				20				20				20			
	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4	Kv 1	Kv 2	Kv 3	Kv 4
Program	X	X																		
Projektering	X	X	X																	
Entreprenad		X	X	X	X															

Projektansvar (namn) (avdelning)

Ansvarig:	Programskede	Josefine Weinberg	TK
Ansvarig:	Projekteringsskede	Jeffery Archer	TK
Ansvarig:	Entreprenadskede	Ida Eklindh	TK

Projektorganisation (namn) (namn)

Program, park:		Gatudrift och underhåll:	Tord Larsson/Lars Lavander
Program, gata:	Josefine Weinberg	Trafikdrift:	
Projektering, park:		Konstbyggnad:	Ida Eklindh
Projektering, gata:	Jeffery Archer	Upplåtelse:	Riitta Ravanti
Entreprenad:	Ida Eklindh	Tillgänglighet:	Sara Malm
Belysning:		Kommunikation:	Mats Freij
Signal/Trafikteknik:	Christer Bergström/ Lars Johansson	Stadsdelsförvaltning:	
Övriga:	Andrea Löf, Bill Gradin		
Projektet är samordnat med:	SLL(Trafikförvaltningen) och Keolis		

Projektbeskrivning

Huvudmål, delmål m m

I samband med införandet av ett påldäck har en ny utformning tagits fram för Folkungagatan mellan Renstiernas gata och Borgmästargatan. Påldäcket har till avsikt att minska skadliga vibrationer som orsakas av passerande trafik, framförallt bussar. Den nya utformningen innefattar cykelbanor/fält i både riktningar samt ett busskörfält i västergående riktning, på gatans norra sida. Körfältsindelningen och svängrörelser har också justerats. Eftersom busstrafiken nu kör i vänsterkörfältet på påldäcket har det varit nödvändigt att ta bort vänstersvängsmöjligheten. Lösningen innebär även att trafiksignaler införs på övergångsstället närmast Borgmästargatan där det är viktigt att upprätthålla två körfält där bussar enbart får köra på påldäcket i det avsedda busskörfältet. Tidigare har det funnits två icke-signalreglerade övergångsställen i närheten av Borgmästargatan, den ena (västra) har nu tagits bort. För övrigt har busshållplatsen på gatans södra sida dragits in. Lastplatser på gatans norra och södra sidor behålls, dock har lastplatsen på den norra sidan flyttats längre västerut. Utformningsalternativen har begränsats av påldäckets bredd (7 meter) och funktion. Genom att säkra den avsedda användningen av påldäcket i båda riktningar har den användbara vägytan på norrsidan minskats. För att behålla parkeringsplatser (7-10 st.), skulle man ha behövt minska gångbanans bredd där det idag finns uteservering på sommartid. Ett lämpligare alternativ har därför varit att införa cykelbana/fält och behålla gångbanan. Denna lösning är i enlighet med stadens nya cykelplan, där Folkungagatan ingår som stråk, samt även framkomlighetsstrategin där kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras i gaturummet. På grund av trafikomledningsbehovet i Slussen projektet (2014-2018) kommer cykellösningen på den västra delen av Folkungagatan inte att kunna införas de närmaste åren. Att införa cykellösningen vid ett senare skede anses kostsam och skulle innebära nya relativt långa avstängningsperioder då vägytan är mycket känslig och måste läggas med stor omsorg.

Speciella frågor

Projektets särart: teknik, trafik, miljö, risker (inkl tid och ekonomi), info m m

Teknisk lösning:	Cykelbana/fält införs i båda riktningar på Folkungagatan mellan Renstiernas gata och Borgmästargatan. Parkeringsplatser på gatans norra sida tas bort till följd av cykellösningen. Påldäckets bredd och avsedd användning gör att p-platser hade behövt tas bort i vilket fall som helst om bussarna ska hålla sig på påldäcket i både riktningar.
Trafikkonsekvenser inkl. tillgänglighet:	Utöver konsekvenserna med införandet av påldäcket kommer cykelbanan att innebära borttagning av parkeringsplatser på gatans norra sida. Indragen lastplats ersätter den befintliga lastplatsen men flyttas längre västerut.
Miljökonsekvenser:	Cykelbana/fält i samband med busskörfält på gatans norra sida innebär att stadens framkomlighetsstrategi förverkligas på denna sträcka vilket också innebär positiva miljökonsekvenser
Riskbedömning:	Den största risken är att påldäcket inte fungera vilket dock ligger utanför detta (cykel)projekt. Cykelbana/fält innebär mindre risk för felparkerade fordon som förhindrar framkomligheten och en felaktig användning av påldäcket (tunga fordon som kör av och på påldäcket och därmed skapa vibrationer).
Driftkonsekvenser: (ändrade drift/underhållskostnader, fr.o.m. år)	Inga påtagliga konsekvenser.
Övrigt:	

