

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35**Till**
Trafik- och renhållningsnämnden
2013 11 19

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs Sörgårdsvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs Sörgårdsvägen omfattande en investering om 15 mnkr.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefCamilla Byström
Tf AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Utefter Sörgårdsvägen (Bergslagsvägen-Spånga kyrkväg) råder dåliga markförhållanden på del av sträckan vilket leder till att ett antal fastigheter har problem med markvibrationer. Längs Sörgårdsvägen har det under 2008-2012 skett 15 trafikolyckor varav två med svårt skadade som följd. Trafikkontoret genomförde under våren 2013 en sänkning av hastigheten från 50 km/tim till 40 km/tim. En vibrationsmätning har genomförts på ett urval av fastigheterna och resultatet visade ingen betydande minskning av vibrationsstörningen.

Trafikkontoret har gjort bedömningen att enbart omskyltning från 50 km/tim till 40 km/tim på Sörgårdsvägen inte räcker för att

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 35
Växel 08-508 272 00
elenore.bjelke@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

minska hastigheterna tillräckligt för att minska vibrationsstörningen. Kontoret har därför låtit ta fram en trafikutredning och projektering som redovisar trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs med Sörgårdsvägen.

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtandet till en investeringskostnad om 15 mnkr.

Bakgrund

Utefter Sörgårdsvägen (Bergslagsvägen-Spånga kyrkväg) (se bild 1) råder dåliga markförhållanden på del av sträckan vilket leder till att ett antal fastigheter har problem med markvibrationer.

Trafikkontoret genomförde under våren 2013 en sänkning av hastigheten från 50 km/tim till 40 km/tim. Vid Solhemsskolan har hastighetsgränsen 30 km/tim behållits, men sträckan har kortats ned något, se bild 1.



Bild 1. Orienteringskarta samt gällande hastighetsgräns. Rött streck = 40 km/tim, blått streck = 30 km/tim utanför Solhemsskolan.

Längs Sörgårdsvägen har det under 2008-2012 skett 15 st. trafikolyckor varav två st. med svårt skadade som följd. Fyra av olyckorna var korsningsolyckor, tre singelolyckor, tre upphinnandeolyckor i korsningar, fyra olyckor med cykel i korsningar och en singelolycka med moped.

En vibrationsmätning har genomförts på ett urval av fastigheterna, mätningen pågick innan hastighetssänkningen och efter. Resultatet visade ingen avsevärd minskning av vibrationsstörningen. En trafikmätning utfördes under 2012 och en uppföljningsmätning genomfördes under 2013 några månader efter hastighetssänkningen. Uppföljningsmätningen visar på en minskning av hastigheten (85-percentilen) med ca 7 km/tim, från

ca 53 km/tim till ca 46 km/tim. Trafikmängden varierar mellan ca 7000-10 000 fordon/dygn längs med sträckan.

Sörgårdsvägen trafikeras av sju busslinjer varav en stombuss samt ingår i stadens pendlings- och huvudstråk för cykel. Pendlingsstråk från Spånga kyrkväg-Vinstavägen och huvudstråk från Vinstavägen-Bergslagsvägen.

Trafikkontoret har gjort bedömningen att enbart omskyltning från 50 km/tim till 40 km/tim på Sörgårdsvägen inte räcker för att minska hastigheterna tillräckligt för att minska vibrationsstörningen. Kontoret har därför låtit ta fram en trafikutredning och projektering som redovisar trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder längs med Sörgårdsvägen.

Ärendets beredning

Vid framtagning av trafikutredning och projektering av föreslagna åtgärder på Sörgårdsvägen har Trafikkontoret, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning och Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting medverkat.

Samråd genom informationsmöte har skett med boende längs med Sörgårdsvägen där trafikutredning med föreslagna åtgärder har presenterats. Inbjudan till informationsmötet skedde genom utskick till boende med adress Sörgårdsvägen (Bergslagsvägen-Spånga kyrkväg). Inga synpunkter som innebar någon omfattande förändring på trafikutredningen uppkom på informationsmötet. I stort kom synpunkter på: busstrafiken som uppfattades som en orsak till vibrationsstörningarna och att den bör ledas annan väg, att hastigheten borde ha sänkts till 30 km/tim och att brunnarna i körbanan borde flyttas eller åtgärdas.

Dialog har löpande skett med Miljöförvaltningen då boende har lämnat klagomål på vibrationsstörningar från trafiken på Sörgårdsvägen. Senast den 31/12 2014 ska Trafikkontoret ha lämnat en uppföljning till Miljöförvaltningen på effekten av genomförda åtgärder då ett föreläggande om att vidta åtgärder har lämnats till Trafikkontoret.

Förslag till åtgärder

För att minska hastigheten på Sörgårdsvägen och därmed minska vibrationsstörningarna och även förbättra trafiksäkerheten föreslås ett antal åtgärder utföras utefter vägen. Åtgärder för att främja cykeltrafiken föreslås också för att skapa bättre

förutsättningar för cykeltrafikens framkomlighet och trafiksäkerhet. De cykelåtgärder som redovisas följer stadens antagna Cykelplan, dock kan inte breddningar av gång- och cykelbanorna längs pendlingsstråket genomföras då utrymme saknas och kontoret har valt att inte prioritera bort t.ex. kollektivtrafikkörfält. Cykelbanorna är enkelriktade och varierar mellan ca 1,8 m och ca 2,3 m i bredd att jämföra med cykelplanens rekommendation på 2,25 m vid pendlingsstråk och 1,5 m vid huvudstråk. Åtgärder föreslås var 250:e meter för att få en jämn hastighetssänkning.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på sju platser och cykelåtgärder på tio platser. De åtgärder som föreslås är: mittrefuger för att smalna av vägen, bredare mittrefuger vid övergångsställen, upphöjningar i form av busskuddar, justeringar av korsningar, genomgående gång- och cykelbanor och ny gångbana. Åtgärder föreslås vid följande platser och korsningar, se bild 2 och 3:



Bild 2. Översiktsskarta, åtgärd 1-5

1. Sörgårdsvägen/Uppgårdsvägen (mittrefug för att smalna av vägen och genomgående gång- och cykelbanor)
2. Sörgårdsvägen/Älvkvarnsvägen (mittrefug som skapar stopphållplatser för busstrafiken och genomgående gång- och cykelbanor) Se bild 4 och 5
3. Sörgårdsvägen/Utgårdsvägen (genomgående gång- och cykelbanor)
4. Sörgårdsvägen/Mellangårdsvägen (genomgående gång- och cykelbanor och bredare refuger vid övergångsställe)
5. Sörgårdsvägen/Kälvestavägen (genomgående gång- och cykelbanor, bredare refuger vid övergångsställe och

justering av korsningen för att skapa bredare gång- och cykelbanor samt busskuddar) Se bild 6 och 7



Bild 3. Översiktsskarta, åtgärd 6-10

6. Sörgårdsvägen/Vinstavägen (genomgående gång- och cykelbanor och justering av korsningen för att skapa bredare gång- och cykelytor)
7. Sörgårdsvägen/Magistervägen (genomgående gång- och cykelbanor och busskuddar)
8. Sörgårdsvägen/Solhemsvägen/Adolf Rudbecks väg (genomgående gång- och cykelbanor, justering av korsning och mittrefug för att smalna av vägen) Se bild 8 och 9
9. Sörgårdsvägen/Värstagårdsvägen (justering av korsning för att skapa bredare gång- och cykelbanor och bättre framkomlighet för busstrafiken)
10. Sörgårdsvägen/Spånga torgväg (ny gångbana på södra sidan om Sörgårdsvägen fram till Stjärnfallsvägen)



Bild 4. Väster om korsningen med Älvkvarnsvägen och Gränsvägen. Dagens utformning.



Bild 5. Väster om korsningen med Älvkvarnsvägen och Gränsvägen.
Föreslagen utformning.

Sörgårdsvägen trafikeras av ett flertal busslinjer varav en stombuss. En utgångspunkt har varit att bibehålla busstrafikens framkomlighet och komfort. Det är framförallt den tunga trafiken som påverkar vibrationsstörningarna. Sedan tidigare är det genomfartsförbud på Sörgårdsvägen för tung trafik, men viss tung trafik behöver trafikera sträckan t.ex. busstrafiken. Därför är det ej föreslaget åtgärder som t.ex. genomgående gång- och cykelbanor i korsningspunkter där busstrafiken passerar. De hastighetsdämpande åtgärder som går att kombinera med bussar i linjetrafik är förutom avsmalningar busskuddar. Därför föreslås busskuddar på platser där utrymme inte finns att smalna av vägen.



Bild 6. Sörgårdsvägen/Kälvestavägen. Dagens utformning.



Bild 7. Sörgårdsvägen/Kälvestavägen. Föreslagen utformning.

Vid Solhemsskolan där hastighetsgränsen idag är 30 km/tim föreslås vägen smalnas av med en mittrefug samt att korsningarna Sörgårdsvägen/Solhemsvägen och Sörgårdsvägen/Adolf Rudbecks väg justeras för att skapa bredare gång- och cykelytor. Det befintliga övergångsstället vid skolan föreslås vara fortsatt signalreglerat. Se bild 8 och 9.



Bild 8. Sörgårdsvägen vid Solhemsskolan. Dagens utformning.



Bild 9. Sörgårdsvägen vid Solhemsskolan. Föreslagen utformning.

I trafikutredningen föreslås förstärkning av vägen som ett alternativ till att minska vibrationsstörningarna. Trafikkontorets sammanlagda bedömning är att denna åtgärd innebär stora kostnader. Av den anledningen har kontoret valt att inte låta gå vidare med förstärkningsåtgärder i detta skede.

Analys och konsekvenser

Miljö

Vibrationsstörningarna bedöms minska genom de föreslagna trafiksäkerhetsåtgärderna. Avsikten med ett jämnt intervall av hastighetsdämpande åtgärder är att bullernivåerna inte ska öka.

Framkomlighet

Framkomligheten för oskyddade trafikanter bedöms öka med föreslagna gång- och cykelåtgärder. Framkomligheten för fordonstrafiken bedöms bibehållas generellt, en lokal begränsning genom en stopphållplats för busstrafiken där övrig fordonstrafik får vänta bakom bussen när den står inne på hållplatsen föreslås dock.

Trafiksäkerhet

Hastigheten bedöms sänkas längs hela Sörgårdsvägen (Bergslagsvägen-Spånga kyrkväg) och därmed öka trafiksäkerheten. Ett flertal korsningspunkter över anslutande tvärgator till Sörgårdsvägen blir genomgående för gång- och cykeltrafiken. Större ytor skapas för oskyddade trafikanter genom minskning av körytor. Föreslagna åtgärder är i linje med Trafiksäkerhetsprogrammet och Cykelplanen.

Tillgänglighet

Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Grönytor

Ingen detaljplanerad yta för parkmark bedöms påverkas i projektet.

Ett par av de mittrefuger som iordningsställs, bl.a. vid Sörgårdsvägen/Uppgårdsvägen, planeras utföras med gräsbeklädnad. Inga träd bedöms påverkas i projektet.

Stadsbild

De planerade åtgärderna underordnar sig den befintliga stadsmiljön på ett positivt sätt.

Tidplan

Åtgärderna planeras genomföras under 2014.

Ekonomi

Kontoret beräknar totalutgiften för projektet till 15 mnkr.

Investering

Utgift i löpande prisnivå		
2013	2014	Totalt
Ca 1,2 mnkr	Ca 13,8 mnkr	Ca 15 mnkr

I beloppet ingår ett påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer med anledning av erfarenheter från likande projekt.

Statlig medfinansiering från Trafikverket har sökts för projektet enligt beslut i TRN 2013-09-26. Beslut ifall finansiering medges, och i så fall med vilket belopp, väntas vid årsskiftet 2013/2014.

Drift och underhåll

Kontoret bedömer att driftkostnaderna ökar något för de tillkommande åtgärderna. Eftersom vägen får ny beläggning minskar underhållsbehovet under ett antal år.

Riskanalys

Det finns alltid en risk att inkomna anbud har högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Befintliga ledningsstråk är kända och väntas inte medföra tillkommande arbeten, men det finns alltid en osäkerhet om vilka problem som kan uppstå i samband med markarbeten.

Miljö

Under byggtiden finns det en risk att det kan bli vissa trafik- och bullerstörningar för boende, då vägen grävs upp.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt utlåtandet till en investeringskostnad om 15 mnkr.

Slut