

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2015-05-21

Cykelinvesteringar och informationsåtgärder inom projektet Hållbara Järva. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende
Cykelinvesteringar och informationsåtgärder inom projektet
Hållbara Järva.

Per Anders Hedkvist
FörvaltningschefMattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har tillsammans med flera av stadens förvaltningar och bolag deltagit i projektet Hållbara Järva där bidrag från delegationen för Hållbara Städer har erhållits på 6,36 mnkr för cykelinvesteringar och 0,22 mnkr för informationsinsatser inom avfallsområdet. Kontorets utgift har uppgått till ca 24,0 mnkr netto för cykelinvesteringar och ca 0,5 mnkr netto för informationsinsatser inom avfallsområdet.

Genomförandebeslut fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18. Ett reviderat genomförandebeslut fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 för att kunna inrymma Kymlingestråket.

Hållbara Järva är ett projekt som drivs av bland annat Stockholms stad med syfte att Järva ska bli en nationell och internationell förebild för hållbar upprustning av miljonprogramsområden. I detta

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

ingår bland annat att förbättra cykelinfrastrukturen i Järvaområdet. Inom projektet togs därför en cykelplan fram där viktiga cykelstråk identifierades och åtgärder föreslogs. Samma nät återfinns i cykelplanen för Stockholm (beslut i Kommunfullmäktige 2013-02-18).

Projektet pågick mellan 2010 och 2014, med slutredovisning till Boverket hösten 2014.

Inom ramen för cykelinvesteringarna i Järva har ett antal objekt genomförts:

- Tensta-Rinkebystråket, upprustning och ny beläggning av en ca tre km lång gång- och cykelväg söder om Tensta och Rinkeby.
- Tensta-Rinkebystråket (Tenstavägen), en ny ca 300 meter lång gång- och cykelväg längs med Tenstavägen som binder samman stråken längs Bergslagsvägen med stråken i dalen.
- Rinkeby-Helenelundstråket (Ärvingevägen), breddning och framkomlighetsåtgärder längs en befintlig gång- och cykelväg i Ärvinge.
- Järvafältet, Y1-beläggning (bunden grusbeläggning) på ca 10 700 kvm gång- och cykelvägar.
- Akallastråket, trafiksäkerhetsåtgärd. Ny dragning av cykelväg bakom busshållplats.
- Kymlingestråket och del av Norra Järvastråket, ny beläggning på befintlig väg, en ny cykelväg längs med E18 och breddning av befintlig gångväg. Ny belysning har ingått i projektet.
- Cykelparkering, 300 nya cykelställ har satts ut på 20 platser i Järvaområdet vid idrottsanläggningar, tunnelbanestationer och torg.
- Cykelvägvisning, 350 nya skyltar har satts upp i Järvaområdet som vägvisar till 37 unika målpunkter.

I övrigt har mindre arbeten utförts som borttagning av hinder på gång- och cykelvägar och projektering av ett nytt pendlingscykelstråk längs Hanstavägen.

Avfallsavdelningen på trafikkontoret (fr.o.m. 1 juli 2015 Stockholm Vatten Avfall AB) har deltagit i Hållbara Järvas delprojektet *Information och delaktighet* i huvudsyfte att öka kännedomen om farligt avfall och småelektronik och insamlingssystemet för de avfallsfraktionerna.

Arbetet har innefattat kommunikationsinsatser på olika miljöteman med målgruppen boende, skolor och föreningar i Järvaområdet.

Urval av åtgärder som har genomförts inom projektet:

- Utbildning av ambassadörer, föreningsaktiva cirkelledare, bovärdar och lärare.
- Information till boende vid invigningar av projekthusen, ”tvättstugemangel” och liknande event.
- Utvecklat annonsmaterial för mobila miljöstationen, avsett för lokalpressen i syfte att mer aktivt rikta sig mot flerspråkiga målgrupper.
- Medverkat vid vidareutveckling av den så kallade *Lek och Prickaffären* (pedagogiskt verktyg för miljöutbildning av yngre barn).
- Ytterligare har avfallsavdelningen genomfört två plockanalyser av hushållsavfall och grovavfall mm från projekthusen för att se hur de boende sorterar före och efter informationsinsatserna.
- Avfallsavdelningen har också bidragit med ekonomiska medel till den KTH-doktorand som särstuderat källsorteringsvanor etc. i projektområdet.

Bakgrund

Delegationen för Hållbara städer fattade 2009-12-14 beslut om att bevilja 55,29 mnkr till projektet Hållbara Järva. Bidraget betalas i sin helhet till miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har i sin tur beviljat trafikkontoret ett bidrag om 6,8 mnkr för åtgärder för att förbättra cykeltrafikens infrastruktur samt för informationsinsatser på olika miljöteman. Kontoret ska motfinansiera åtgärderna med totalt 15,7 mnkr, brutto 22,5 mnkr (21,2 mnkr för cykelåtgärder och 1,3 mnkr för informationsinsatser på avfallsområdet).

Genomförandebeslut fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2010-05-18. Ett reviderat genomförandebeslut fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2013-02-07 där utgifter för cykelinvesteringar inom Hållbara Järva reviderades till 29,2 mnkr för att kunna inrymma Kymlingestråket.

Hållbara Järva är ett projekt som drivs av bland annat Stockholms stad med syfte att Järva ska bli en nationell och internationell förebild för hållbar upprustning av miljonprogramsområden. I detta ingår bland annat att förbättra cykelinfrastrukturen i Järvaområdet. Inom projektet togs därför en cykelplan fram där viktiga cykelstråk identifierades och åtgärder föreslogs. Samma nät återfinns i

cykelplanen för Stockholm (beslut i Kommunfullmäktige 2013-02-18).

Vid framtagande av cykelvägsanalysen 2010 som låg till grund för cykelplanen (åtgärdsplanen), deltog representanter från trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen Rinkeby-Kista, stadsdelsförvaltningen Spånga-Tensta, miljöförvaltningen, Cykelfrämjandet Stockholm, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd och Delegationen för Hållbara Städer. Även cyklister i området lämnade synpunkter och förbättringsförslag.

Cykelplanen för Järva gick ut på remiss 2011 till Sundbybergs stad, Järfälla kommun, Solna stad, Sollentuna kommun, trafikkontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen, Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltning, Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning och Trafikverket. Remissynpunkterna inarbetades i cykelplanen.

För de åtgärder på gång- och cykelvägnätet som genomförts inom Järva natur- och kulturresevat har kulturförvaltningen genom stadsbyggnadskontoret getts möjlighet att yttra sig. Stadsbyggnadskontoret har berett tillstånd för de åtgärder som avviker från Järva natur- och kulturresevatsbestämmelser.

Vid projektering och genomförande av Kymlingestråket har samråd och samordning skett särskilt med Trafikverket då delar av cykelvägen anlades inom arbetsområdet för E18, Kymlingelänken. Projektet pågick mellan 2010 och 2014, med slutredovisning till Boverket hösten 2014.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontorets avdelning för trafikplanering i samråd med Stockholm Vatten Avfall AB.

Analys och konsekvenser

Hållbara Järva projektet har varit indelat i fem arbetsområden; energieffektivisering i Svenska Bostäders hus, förnybar energi, transporter, ökad delaktighet och information samt utvärdering. Trafikkontoret har genomfört åtgärder inom områdena transporter samt ökad delaktighet och information. I arbetsområdet utvärdering har samtliga projektdeltagare samt KTH varit delaktiga.

Trafikkontoret har deltagit i styrgruppen för Hållbara Järva-projektet tillsammans med representanter för de övriga deltagande

förvaltningarna och bolagen samt lett arbetet med transportgruppen för delområde Transporter.

Cykelåtgärder

Arbetsområdet Transporter har för kontorets del främst innefattat åtgärder för att förbättra cykelvägnätet, men även förbättringar på gångvägnätet har ingått.

Arbetet inleddes med att en cykelvägsanalys genomfördes för att fastställa kvaliteten på cykelvägnätet i området. Tre grupper bestående av bl.a. tjänstemän och politiker inventerade cykelvägnätet, cykelvägvisning, cykelparkering m.m. och med analysen som grund togs en cykelplan (åtgärdsplan) fram där önskvärda åtgärder med problembeskrivning delades upp per stråk. Samtliga åtgärder har ej varit möjliga att genomföra inom ramen för projektet, några har utgått och några inryms i kontorets löpande arbete för att förbättra cykelinfrastrukturen i området.

Åtgärderna har gått i linje med stadens framkomlighetsstrategi och har genomförts enligt stadens standard för gång- och cykelvägar; säkra, framkomliga, trygga, tillgängliga och lättskötta. Åtgärderna har syftat till att förbättra kopplingarna inom och mellan stadsdelarna samt till det regionala cykelvägnätet för att underlätta för arbetsresor med cykel.

Följande förbättringar på gång- och cykelvägnätet har genomförts inom ramen för Cykelplan Järva:

Tensta-Rinkebystråket

Tensta- Rinkebystråket sträcker sig från Bergslagsvägen längs med Tenstavägen för att i höjd med Lunda gångbro vika ner i dalen söder om Tensta och stråket löper sedan söder om Tenstavägen och Rinkebysvängen i Rinkebydalen. I Stockholms cykelplan är stråket utpekad som huvudstråk.

Innan ombyggnaden fanns brister med sättningar och vattensamlingar vilket åtgärdades genom att gång- och cykelvägen rustades upp och fick en ny överbyggnad samt asfaltsbeläggning. Bredden behölls och är 3-4 meter. Total sträcka som åtgärdades är ca tre kilometer. Det förekom en fördyring av projektet mot budgeterat på grund av att marksättningarna var mer omfattande än beräknat.

Före och efter ombyggnaden gjordes en trafikmätning där resultatet visade att antal cyklande har mer än fördubblats.



Bild 1. Tensta- Rinkebystråket markerat i rött



Bild 2. Före ombyggnad



Bild 3. Efter ombyggnad

Tensta-Rinkebystråket (Tenstavägen)

Från Bergslagsvägen till Lunda gångbro går Tensta-Rinkebystråket längs med Tenstavägen, ca 300 meter. Vid Tenstavägen finns det två förskolor och det har saknats både gång- och cykelbana förbi dessa. Det har också varit en saknad länk som sammanbinder gång- och cykelvägen i dalen med gång- och cykelvägen parallellt med Bergslagsvägen. I Stockholms cykelplan är stråket utpekad som huvudstråk.

Längs med södra delen har Tenstavägens slänt, utrymme för vägräcke och del av Tenstavägen tagits i anspråk för att inrymma en 3,5-4,5 m bred gång- och cykelväg parallellt med fastigheten för förskolorna. Tenstavägen är fortsättningsvis 7 m bred vilket ger god standard för den busstrafik som trafikerar sträckan. Gång- och cykelvägen är separerad med linjemålning. I samband med utbyggnaden av gång- och cykelbanan anlades två vägkuddar vid det oöverskådade övergångsstället för att hastighetssäkra passagen. Gång- och cykelvägen har kopplats samman med den befintliga gång- och cykelvägen längs med Bergslagsvägen och fortsättningen av Tensta-Rinkebystråket i dalen.

Efter ombyggnaden gjordes en trafikmätning som visade på ett relativt lågt antal cyklande på sträckan. Faktorer som att omgivande gång- och cykelvägnät var påverkat av E18-ombyggnaden kan ha påverkat resultatet.



Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.



Bild 6. Före ombyggnad vid förskolorna



Bild 7. Efter ombyggnad öster om Bergslagsvägen

Rinkeby-Helenelundstråket (Ärvingevägen)

Rinkeby-Helenelundstråket sträcker sig från Rinkeby, över Järvafältet, genom Ärvinge och Kista till Helenelund. I Stockholms cykelplan är stråket utpekad som huvudstråk.

Längs med Ärvingevägen har den befintliga gång- och cykelbanan breddats genom att parkeringsfickor har smalnats av och en grönremsa mellan gång- och cykelvägen och körbanan har tagits i anspråk. Ett övergångsställe har rätats upp för att få en bättre

framkomlighet för cykeltrafiken. Längs med sträckan har det kompletterats med en belysningsstolpe. Gång och cykel har separerats genom linjemålning.

Förutsättningarna för att åstadkomma en gång- och cykelväg med en bredd och standard för huvudstråk har inte varit de bästa. Det är en betydande höjdskillnad mellan gång- och cykelvägen och bostadsområdet på östra sidan som ligger lägre samt vägen som ligger högre än gång- och cykelvägen. Höjdskillnaden och tio in- och utfarter på en sträcka på 500 m gjorde det svårt att ta upp höjdskillnaden mellan in- och utfarterna vilket gav gång- och cykelvägen en vågig profil. Bitvis är den flack för att bitvis ha en tvärlutning som överstiger 5 %. I projekteringsskedet avsågs gång- och cykelvägen få en ny skevning mot körbanan istället för mot fastigheterna för att vattenavrinningen skulle ske till gatubrunnarna, men i utförandeskedet kunde detta inte åstadkommas. Därför är brunnar delvis lagda i bakkant och viss skevning kvarstår mot fastigheterna. Resultatet är en breddning som varierar över sträckan. För att åstadkomma en jämnare breddökning längs hela sträckan och få till bättre lutningar hade ombyggnaden behövts utökas till att innefatta även körbanan samt eventuellt också del av kvartersmark.

Eftersom entreprenaden inte kunde genomföras på framtaget projekteringsunderlag innebar detta en merkostad för projektet samt en längre utbyggnadstid. Ett par olika entreprenörfirmor har utfört utbyggnaden.

Löpande dialog vid planering och genomförande har förts med Atrium Ljungberg som förvaltar flera av fastigheterna sydöst om Ärvingevägen. Frågor av betydelse har varit anslutningarna till kvartersmark och dialog om projektets fortskridande.

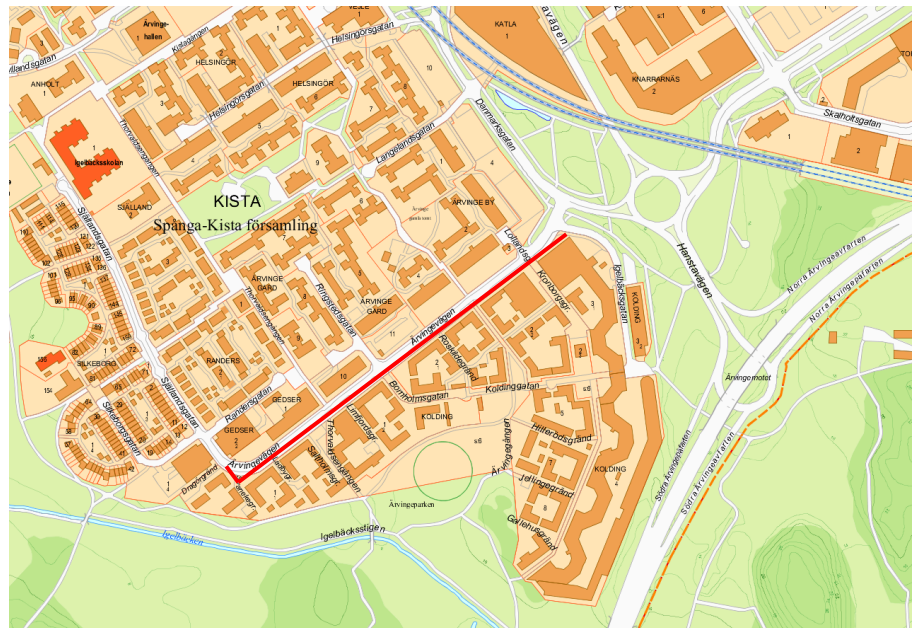


Bild 8. Sträcka för breddad gång- och cykelväg längs med Ärvingevägen markerat i rött



Bild 9. Före ombyggnad



Bild 10. Efter ombyggnad



Bild 11. Efter ombyggnad

Y1-beläggning på Järvafältet

Flera av de, i Stockholms cykelplan, utpekade huvud- och pendlingscykelstråken i Järva har en sträckning över Järvafältet. Järvafältet är sedan beslut i Kommunfullmäktige 2006 ett kulturresevat. Till kulturresevatsbestämmelserna finns föreskrifter som reglerar åtgärder på bl.a. gång- och cykelvägarna över fältet. Avsteg från bestämmelserna beslutas av stadsbyggnadskontoret efter remiss från bl.a. kulturförvaltningen. Flera av dessa gång- och cykelvägar är frekvent använda av pendlingscyklister med Kista som målpunkt. Önskemål om förhöjd standard har varit en av synpunkterna vid framtagande av Järva cykelplan (åtgärdsplan) och då framförallt annan beläggning än grus. Det är också en synpunkt som frekvent inkommer till trafikkontoret som förslag på åtgärd för gång- och cykelvägarna över fältet.

Trafikkontoret ansökte 2011 om att få ändra beläggning på Norra Järvastråket, Järvastråket och Rinkeby-Helenelundstråket från grus till Y1 (bunden grusbeläggning) vilket beviljades av stadsbyggnadskontoret. Valet av Y1 som beläggning baserades på att den i största möjliga mån skulle likna de gamla grusvägarna. Y1Glades i två omgångar. Första lagret utfördes med en grövre stenstorlek vilket inte gav en fullgod standard, andra lagret utfördes med en finare stenstorlek vilket gav fullgott resultat. En brukarundersökning utfördes på plats för att hämta in cyklisternas synpunkter på åtgärden, vilka var positiva. I och med den nya beläggnigen har vattenavrinningen förbättrats, potthål har tagits

bort och gång- och cykelstråken har fått en ökad standard. Totalt har ca 10 700 kvm gång- och cykelvägar fått ny beläggning.

Trafikkontoret har fått synpunkter på att Y1 som beläggning inte har varit lyckat ur kulturminneshänseende då det har funnits önskemål om att ha kvar de gamla grusvägarna. Y1-beläggningen har varit en kompromiss för att få en fast och jämn beläggning för cyklister, men ändå behålla intrycket av grusvägar.



Bild 12. Sträcka för ny beläggning Y1G markerat i rött



Bild 13. Före ny beläggning

Bild 14. Y1

Akallastråket (söder om Drumsögatan)

Den befintliga gång- och cykelbanan var placerad framför busshållplatsen. Inom projektet fick cykelbanan en ny dragning

bakom busshållplatsen. Gångbanan leddes framför busshållplatsen. Åtgärden utfördes som en enkel åtgärd utan projekteringsunderlag.



Bild 15. Före ombyggnad



Bild 16. Efter ombyggnad

Kymlingestråket och del av Norra Järvastråket

Det har saknats ett pendlingscykelstråk över Järvafältet mellan Rinkeby och Kista som ger en gen koppling mot Kista arbetsområde och vidare mot inre västerort. En ny cykelförbindelse, Kymlingestråket, har därför anlagts mellan Rinkeby och Kista utmed E18 (Kymlingelänken) som ett steg i det arbetet. I samband med detta breddades en befintlig gångväg mot Ärvingevägen för att inrymma cykeltrafik och en arbetsväg till E18:s dagvattendammar fick ny beläggning och målning. Projektet har gett en bättre koppling mellan Stockholm och Sundbyberg och möjlighet finns att förlänga cykelstråket över den planerade bron mellan Rinkeby och Ursvik och vidare genom Bromsten mot Bromma. Total sträcka som har ingått i projektet är ca 1100 meter.

Kista har stor potential för arbetspendling med cykel, dock krävs samlad planering och samordning mellan bl.a. de angränsande kommunerna Sundbyberg och Solna för att få ett heltäckande cykelnät och gena kopplingar.

Kymlingestråket har förlagts parallellt med nya E18 (Kymlingelänken). Placeringen minimerar intrång i kulturreseptatet och i så hög utsträckning som möjligt har redan ianspråktagen mark av E18-projektet använts. Hela sträckan har belagts med asfalt, cykelvägen har fått en genomgående bredd på 4 meter och ny belysning har satts upp. I söder ansluter cykelvägen till Södra Järvastråket och i norr till Norra Järvastråket. Delen av Kymlingestråket norr om Igelbäcken ingår i gång- och cykelstråket Norra Järvastråket. Över Igelbäcken leds cykelvägen på en bro. Över Järvafältet är marken sank vilket har krävt förstärkningsåtgärder längs större delen av sträckan.

Kymlingelänken har förlagts i ett sådant läge vad gäller höjd och placering i sidled på Järvafältet att det ska passa väl in i landskapet och följa de intentioner som finns vad gäller kulturreseptatet. Djur- och växtlivets spridningseffekter bedöms inte ha minskat.

En stor del av Kymlingestråket har utförts inom arbetsområdet för E18 vilket har krävt en hög grad av samordning av såväl projektering som utförande med Trafikverket. Utbyggnaden påbörjades 2013 och avslutades 2014.

Under projekteringen framkom fördyrande faktorer för projektet. Marken i den befintliga gångvägen norr om Igelbäcken visade sig genom provtagningar innehålla förorenade massor vilka projektet tog omhand och deponerade efter utredning av miljökonsult och beslut från miljöförvaltningen. De förorenade massorna hade inte haft någon spridningseffekt till Igelbäcken utan var isolerade till marken för gångvägen.

Ytterligare en fördyrande faktor var de dåliga markförhållandena över fältet och vid Igelbäcken. En stor del av marken har förstärkts. De befintliga pelarna till gamla E18 har kunnat användas för att förstärka marken vid bron över Igelbäcken. Anpassningar för t.ex. belysningsstolpar har gjorts där marken är så pass sank att belysningsstolpar inte kan placeras utanför förstärkt mark utan risk för ras.

Både markföroreningarna och de dåliga markförhållandena krävde utredningar som försenade tidplanen för projekteringen och i

förlängningen fördröjades projekteringen på grund av att mer omfattande underlag behövdes. Dock valdes ett billigare markförstärkningsalternativ mot planerat, istället för kc-pelare användes marknät.

Den nya länken över fältet är enbart en cykelväg, gångtrafik hänvisas till närliggande gång- och cykelstråk. Det ger en god bredd för cykeltrafiken på denna del av stråket och hög framkomlighet samt att trafiksäkerheten ökar och konflikter minimeras. På Järvafältet är ingen allmän biltrafik tillåten vilket inte ger några korsningspunkter på sträckan. Det bedöms ytterligare öka trafiksäkerheten. Cykelriktningarna är separerade med linjemålning. Projektet har förhållit sig till nya sträckningen för E18 vilket bland annat har inneburit att cykelvägen har dragits runt den tryckbank som anlagts vid vägen och genom dagvattendammarna. Detta har inneburit att cykelvägen kan upplevas inte gå den raka vägen utan bölja fram över fältet. Projektet har gjort bedömningen att det inte har varit ett alternativ att dra cykelvägen innanför dagvattendammarna mot fältet då markförhållana har varit så pass dåliga och marken mycket sank.

En ändring i cykelvägens dragning har gjorts mot föreslagen sträckning i Stockholms cykelplan. Orsaken är att tvärbanans linjesträckning mellan Ärvinge och E18 inte lämnar tillräckligt utrymme för en ny cykelväg.

En trafikmätning har gjorts efter ombyggnad och det skulle vara intressant att jämföra det resultatet med vad resultatet blir när de nya anslutningarna i t.ex. Ursvik står färdigställda. Idag trafikerar knappt 200 cyklister per dygn stråket förbi E18.

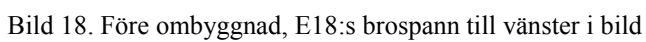
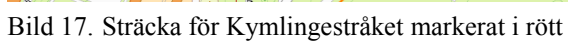




Bild 19. Före ombyggnad, E18:s dagvattendammar till höger i bild



Bild 20. Efter ombyggnad, ny bro över Igelbäcken.



Bild 21. Efter ombyggnad, vy mot Rinkeby



Bild 22. Efter ombyggnad, cykelvägens sträckning vid dagvattendammarna parallellt med E18



Bild 23. Efter ombyggnad, cykelvägens dragning genom dagvattendammarna



Bild 24. Efter ombyggnad, vy mot Rinkeby och Kymlingestråket

Cykelparkering

En cykelparkeringsplan har tagits fram för Järvaområdet och nya cykelparkeringar har placerats på 20 platser. Efter att 300 nya cykelparkeringsplatser har tillkommit finns det totalt ca 800 publika cykelparkeringsplatser i Järvaområdet. En målsättning har varit att så många som möjligt av de nya cykelparkeringarna ska utföras med väderskydd. För att öka säkerheten har de framhjulsställ som ingår i väderskyddet bytts ut mot ett cykelställ med möjlighet att

låsa fast cykelramen. I projektet har cykelställ med väderskydd "Nolas Seagull" i kombination med "Bågen" använts. Nya cykelparkeringar har placerats vid tunnelbanestationer, idrottsanläggningar, köpcentrum och torg. Cykelparkeringarna har placerats på stadens mark. Många av de befintliga cykelparkeringarna var slitna och trasiga. De nya cykelställerna har inte bara gett en förbättring för cyklisterna utan också förbättrat helhetsintrycket i det offentliga rummet.

För att tydliggöra hur många parkerade cyklar som ryms på samma yta som en parkerad bil har ett "bilcykelställ" placerats ut i parkeringsfickan på Isafjordsgatan i höjd med IBM och Friskis och Svettis. Cykelstället är i färgen "Kista orange". Tanken är att det ska vara möjligt att flytta cykelstället till andra platser i Järva om önskemål finns.



Bild 25. Före ombyggnad, cykelställ med låg säkerhet och funktion



Bild 26. Före ombyggnad, Ärvinge bollplan. Trasigt cykelställ inne i en buske



Bild 27. Före ombyggnad, Rinkeby T. Trasigt cykelställ



Bild 28. Före ombyggnad, Isafjordsgatan



Bild 29. Efter ombyggnad, Isafjordsgatan. Bilcykelställ i färgen "Kista orange"



Bild 30. Före ombyggnad, Kista T



Bild 31. Efter ombyggnad, Kista T. "Nolas Seagull" kompletterade med "Bågen".



Bild 32. Efter ombyggnad, Kista T. "Nolas Seagull" kompletterade med "Bågen".

Cykelvägvisning

En cykelvägvisningsplan har tagits fram och totalt har 350 skyltar satts upp som vägvisar till 37 unika målpunkter. Tidplanen i projektet försköts för uppsättning av vägvisningsskyltningen på bl.a. Södra Järvastråket då E18:s arbetsområde gjorde att samtliga stolpplaceringar inte kunde utföras enligt planerat.

Cykelvägvisningsplanen för Järva är sammankopplad med

cykelvägvisningsplanen för resten av västerort och är uppbyggt enligt samma system och principer.



Bild 33. Efter ombyggnad



Bild 34. Efter ombyggnad

Övriga åtgärder

Inom projektet med Cykelplan Järva har mindre åtgärder genomförts som t.ex. justerat och tagit bort hinder i gång- och cykelbanan. Denna åtgärd har genomförts enligt typritning.

En trappa har fått kontrastmarkering och nytt räcke för att bli tydlig för cyklister.

Projektering av en ny gång- och cykelväg med pendlingsstråkstandard längs Hanstavägen har genomförts. Utförandet planeras ske efter beslut om dragning av Tvärbanan Kista för att undvika att ombyggnad behöver ske på nyanlagd cykelväg.

Informationsinsatser

Arbetsområdet ”Ökad delaktighet och information” har innefattat kommunikationsinsatser på olika miljöteman med målgruppen boende, skolor och föreningar i Järvaområdet.

Avfallsavdelningen på trafikkontoret (fr.o.m. 1 juli 2015 Stockholm Vatten Avfall AB) har deltagit i Hållbara Järvas delprojektet *Information och delaktighet* i huvudsyfte att öka kännedomen om farligt avfall och småelektronik och insamlingssystemet för de avfallsfraktionerna. Fokus har legat på information om den mobila miljöstationen och hur man sorterar farligt avfall, småelektronik etc. Vid projektets start var den mobila miljöstationen sparsamt besökt av de boende i Järvaområdet vilket låg till grund för inriktningen på informationsinsatserna.

Avfallsavdelningen har bland annat bidragit med följande insatser:

- Utbildning av ambassadörer, föreningsaktiva cirkelledare, bovärdar och lärare.
- Information till boende vid invigningar av projekthusen, ”tvättstugemینگel” och liknande event.
- Ordnat extra uppställning av den mobila miljöstationen vid dialogdagar i Järva.
- Framtagande av områdesspecifikt hämteschema för mobila miljöstationen.
- Utvecklat annonsmaterial för mobila miljöstationen, avsett för lokalpressen i syfte att mer aktivt rikta sig mot flerspråkiga målgrupper.

- Medverkat vid vidareutveckling av den så kallade *Lek och Prickaffären* (pedagogiskt verktyg för miljöutbildning av yngre barn).
- Avfallsavdelningen har genomfört två plockanalyser av hushållsavfall och grovavfall mm från projekthusen för att se hur de boende sorterar före och efter informationsinsatserna.
- Avfallsavdelningen har också bidragit med ekonomiska medel till den KTH-doktorand som särstuderat källsorteringsvanor etc. i projektområdet.
- Förutom nämnda insatser har avdelningen för avfall även deltagit i möten, studiebesök, tagit fram information till projektets hemsida och nyhetsbrev samt fungerat som bollplank angående olika avfallsfrågor i projektsammanhanget.

Båda plockanalyserna visar att en ytterst liten del farligt avfall (<1 %) hamnar i hushållsavfallet. Mängden farligt avfall, elavfall, glöd- och lågenergilampor etc, batterier samt läkemedelsavfall var med andra ord liten både i början och slutet av projektet.

Besöken vid den mobila miljöstationen i Järvaområdet har inte ökat sedan projektet startades 2010. Det låga besöksantalet kan bero på att farligt avfall vanligen inte uppkommer i området eller att de boende lämnar avfallet på annat sätt och därmed inte behöver besöka den mobila miljöstationen i så stor omfattning.

Om de informationsinsatser som skett under projektiden har haft någon effekt är svårt att uttolka då skillnaden i resultat mellan undersökningarna är så liten. Analysresultaten visade också redan inledningsvis att boende i aktuellt område kastar avfall i soppsäcken på stort sett samma sätt som i andra områden i staden. De minimala skillnader som kan påvisas är att det till och med är något mindre mängder farligt avfall som slängs i soppsäcken i Järvaområdet samt att det är något mer matavfall.

Tidplan

Projektet har genomförts under 2010-2014 med slutredovisning till Boverket hösten 2014. För cykelåtgärderna har projektering och utredning skett parallellt med utbyggnad.

Ekonomi

Trafikkontoret Trafikplanering delområde Transporter.
 Budget 29,2 mnkr under 2010-2014.

	Utredning/ Projektering	Genomförande/ Utbyggnad	Upparbetad summa 2010-2014 (mnkr)
Cykelplan och åtgärdsanalys	0,74	-	0,74
Cykelparkerings- plan	0,20	4,33	4,52
Cykelvägvisnings plan	0,37	1,00	1,37
Kymlingestråket	2,10	6,96	9,06
Tenstavägen och Ärvingevägen	0,92	6,52	7,44
Y1 beläggning	-	2,10	2,09
Hanstavägen	0,20	-	0,17
Tensta- Rinkebystråket beläggning	-	1,73	1,73
Byggledning	-	1,48	1,48
Tidskrivning Trafikkontoret			1,17
Övrigt			0,58
Bidrag från Boverket			-6,36
Totalt	4,47	24,12	23,99

Viss ekonomisk reglering återstår mellan projekterande bolag och trafikkontoret, belopp ej beslutat.

Trafikkontoret Avfall delområde Ökad delaktighet & information.
 Budget 1,3 mnkr 2010-2014

	Upparbetad summa 2010-2014 (mnkr)
Partners medverkan (tid)	0,10
Utbildningsmaterial (klimat, avfall, transporter, vatten,	0,11

energi, kulturhistoria)	
Läroarutbildningar	0,01
Deltagande i Järvadialogen	0,04
Workshops och utåtriktade aktiviteter	0,09
Aktiviteter för att informera boende om hur man lever miljösmart, inkl. plockanalys	0,29
Cirkelledarutbildningar	0,02
Annonsering	0,03
Studiebesök	0,03
Bidrag från Boverket	-0,22
Totalt	0,50

Fortsatt arbete

De åtgärder som har identifierats genom cykelvägsanalysen och Järva cykelplan (åtgärdsplan) och som inte har kunnat inrymmas i projektet har sammanställts i en lista för prioritering i Trafikkontorets löpande arbete med förbättringar på cykelvägnätet i området eller i kommande projekt. En del åtgärder har inte kunnat inrymmas inom den fastställda tidsramen och en del har inte kunnat inrymmas i budgeten. T.ex. har utredning, projektering och utförande av ny gång- och cykelväg längs med Akallälänken införlivats i arbetet med Förbifart Stockholm.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelinvesteringar och informationsåtgärder inom projektet Hållbara Järva.

Slut