

Handläggare
Mats Johansson
08-508 278 19**Till**
Trafiknämnden
2015-12-10

Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen, etapp 1 Doktor Abrahams väg – Gamla Bromstensvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen, etapp 1 Doktor Abrahams väg – Gamla Bromstensvägen

Lars Jolérus
T.f. FörvaltningschefAnne Kemmler
T. f. Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har låtit bygga om Bällstavägen mellan Doktor Abrahams väg och Gamla Bromstensvägen med huvudsyfte att höja trafiksäkerheten. I projektet har nya cykelbanor anlagts, träd planterats och ny belysning monterats. Markförstärkningsåtgärder genomfördes på delen av Bällstavägen som löper förbi Bromma flygplats. Sträckan har haft problem med sättningar. Förstärkningen kommer att minska underhållet på vägen. Projektets investeringsutgift slutar på 54 mnkr.

Bakgrund

I januari 2013 godkände trafik- och renhållningsnämnden ett genomförandebeslut för cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen, etapp 1, på sträckan mellan Doktor Abrahams väg och Gamla Bromstensvägen. Orsaken till att projektet initierades var upprepade klagomål från allmänheten om höga hastigheter och

bristande säkerhet på Bällstavägen. I cykelplanen utpekades även Bällstavägen som ett viktigt pendlingsstråk för cyklisterna. Ambitionen i projektet var därför att bygga nya bredare gång-och cykellösningar samt att höja säkerheten för oskyddade trafikanter på Bällstavägen. En förbättrad belysning längs nya gång-och cykelbanor för att öka tryggheten och attraktiviteten på stråket under hela året, har tagits med i projektet. Projektet genomfördes under 2014 och våren 2015.

Projektets genomförande

Projektet planerades och genomfördes i samråd med kontorets sakkunniga inom trafikplanering, signalreglering och med exploateringskontorets projekt ”Ekesiöö bygghandel” samt Stockholm vatten.

Eftersom Bällstavägen mellan Doktor Abrahams väg och Gamla Bromstensvägen varierade i karaktär och gatubredd delades den i 2 olika delsträckor.

Delsträcka 1: Doktor Abrahams väg – Tornväktargränd

Sträckan löper i ett villaområde. Innan ombyggnationen var gatan ca 7 m bred med smala (ca 2 m) delade gång-och cykelbanor på bägge sidor om körbanan. Gatan var skyltad till 50 km/h, men hastighetsgränsen överskreds ofta. Det fanns inga planteringar på gatumarken.

Norra sidan av gatan hade outnyttjad gatumark, som bestod av gräsmatta längs med fastigheterna. Vissa staket, som tillhör fastigheterna, var placerade på gräsmattan och behövde flyttas eller ersättas med nya. Gräsmattan har tagits i anspråk i syfte att bredda gång-och cykelbanorna till 3 m på södra sidan och 3 till 4 m på norra sidan. Åtgärden höjer både säkerhet och framkomlighet för fotgängare och cyklister.

Längs sträckan har elva nya träd planterats i nyskapade gräsremsor på bägge sidor av gatan. Idag utgör de nya träden en skyddsbarriär mellan cyklisterna och motorfordonstrafiken. Samtidigt skapar träden en mer homogen känsla och stärker karaktären av en villagata som stämmer bättre överens med resterande delen av Bällstavägen i riktning mot Islandstorget.



Bild. Nyplanterade träd

Två busshållplatser öster och väster om Doktor Abrahams väg förtydligades med nya tillgänglighetsanpassningar och en breddning av gångytan vid busshållplatsen.

Körbanan blev efter ombyggnationen trängre. Bredden minskades till 6,5 m. Åtgärden har dämpat hastigheten och ökat tryggheten.

Den norra tillfarten från Doktor Abrahams väg smalnades av så att cykelöverfarten blev kortare.

Gång- och cykelöverfarter vid alla tillfarter utformades som ”genomgående”, med fasade kantstenar och rödmålade cykelbanor. Denna lösning bidrar till att höja uppmärksamheten för de bilister som korsar gång- och cykelbanan.



Bild. Rödmålade genomgående cykelbana

Delsträcka 2: Tornväktargränd – Gamla Bromstensvägen

Sträckan efter Tornväktargränd löper mellan företagsbyggnader och passerar vidare Bromma flygplats. Innan ombyggnationen var bredden på körbanan ca 6,1 m, vilket skapade spårbildningar och svårigheter för större fordon att mötas.

Gång- och cykelbanan förbi handelsträdgården Blomsterlandet och den närliggande fastigheten Hjässan 11 hade en kraftig tvärlutning, vilket skapade svårigheter att använda gång- och cykelbanan, speciellt under vintertid. Cykling skedde därför ofta i körbanan.

Fastigheten Hjässan 11 hade flera utfarter vilket stred mot gällande detaljplan. Sikten vid Blomsterlandets utfart från östra sidan var dålig och skapade svårigheter för bilister att ta sig ut i gatan.

Delade gång-och cykelbanor på bägge sidor av gatan var för smala för att användas av gående och cyklister på ett säkert sätt.

Efter ombyggnationen av gatan skapades bättre gång-och cykellösningar. På södra sidan av gatan öster om Tornväktargränd tar gångbanan slut vid ett nytt övergångsställe, som leder över gående till den norra sidan av gatan. Det finns inga målpunkter för gående öster om Tornväktargränd på södra sidan av gatan. På så sätt har det skapats ett utrymme för en bred enkelriktad cykelbana på 2,25 m, som motsvarar cykelplanens ambitionsnivå.

På norra sidan övergår den delade gång-och cykelbanan efter Blomsterlandet till separata lösningar en ny enkelriktad cykelbana på 2,25 m och en ny 3 m bred gångbana. Längs den nya gångbanan har det placerats bänkar och nya planteringar har anlagts, vilket höjer trivseln längs gatan. Denna åtgärd har blivit möjlig att genomföra genom att ta i anspråk en del av åkermarken på norra sidan av gatan.



Bild. Förstärkt väg med nya cykelbanor och gångbana

Markförstärkningsåtgärder genomfördes på delen av Bällstavägen som löper förbi Bromma flygplats. Sträckan har haft problem med sättningar, djupa hjulspår och vattensamlingar. Förstärkningen kommer att minska underhållet på vägen. Slitlagret med asfalt har tidigare varit tvunget att läggas om ca vartannat år. Nästa underhållsarbete av körbanan kommer att krävas tidigast om 12 år.

Refugen vid ett obehävarat övergångsställe efter backen har breddats ut, förlängts och nya planteringar har anlagts. Åtgärden har minskat bredden på övergångsstället, skapat en sidoförskjutning vilket dämpat hastigheten och höjt trafiksäkerheten vid övergångsstället.



Bild. Refugen vid flygrakan innan ombyggnationen



Bild. Refugen vid flygrakan efter ombyggnationen

Ett fartdämpande gupp har placerats öster om Blomsterlandet. Guppet ger sänkt hastighet och skapar möjlighet för Blomsterlandets besökare att ta sig ut på gatan på ett säkrare sätt.

Gångbanan vid Hjässan 11 och Blomsterlandet har sänkts till en normal nivå och nivåskillnader åtgärdats med hjälp av en ny stödjande betongmur med granitbeklädnad. Flera utfarter från Hjässan 11 har reglerats till en utfart med en placering enligt detaljplanen.



Bild. Gångbana innan ombyggnationen



Bild. Gångbana efter ombyggnationen

Hela sträckan mellan Doktor Abrahams väg och Gamla Bromstensvägen har fått ny belysning som är anpassad både för gång- och cykelbanan och körbanan.

Måluppfyllelse

Från att ha varit en gata med dålig framkomlighet för gående och cyklister har gatan, efter ombyggnaden, förbättrats med nya gång- och cykelbanor med högre trafiksäkerhet. De nya träderna, gräsytan och granitmuren har skapat en trevligare miljö och en större känsla av villaområde.

Den nya förbättrade belysningen har ökat tryggheten i området.

Markförstärkningen av Bällstavägen kommer att minska spårbildningen och vattensamlingarna. Underhållskostnaderna för beläggningen beräknas minska med 80 %.

Tidplan

Projekteringen genomfördes under 2013 och ombyggnaden till största delen 2014. En omprojektering av gångbanan, utanför den planerade exploateringen vid Gamla Bromstensvägen, ledde till att den ombyggnaden blev förskjuten och genomfördes våren 2015. Då genomfördes också de sista planteringarna av träd och buskar. Slutbesiktning av projektet genomfördes i juni 2015.

Ekonomi

I genomförandebeslutet var investeringsutgiften beräknad till 43 mnkr. Utfallet på projektet blev 54 mnkr. Den ökade utgiften beror främst på omfattningen av förorenade massor (PAH) och komplikationer med ledningsarbeten.

Förorenade massor förekom på hela sträckan som berördes av ombyggnaden. Provtagningar genomfördes och i projektkalkylen ingick hantering av förorenade massor. Under projektets gång upptäcktes dock större mängder förorenade massor än vad som tidigare beräknats. Massorna fick köras på deponi och nya fyllnadsmassor fick köpas in för förstärkning av vägen. Utgiften för enbart deponi av massor slutade på 2,4 mnkr.

Ledningsarbetena för att dra nya dagvattenledningar och belysningsledningar var också fördyrande i entreprenaden. Omläggningen av Stockholm vattens ledning för att kunna genomföra trädplanteringen var mer komplicerad än vad som förutsetts och tog längre tid. De nya dagvattenledningarna och de flyttade el- och gasledningarna krockade på många ställen med befintliga ledningar, som låg på andra ställen än vad som redovisats på Stockholm vattens samlingskarta. Utgiften slutade på ca 4,2 mnkr.

Det var nödvändigt att omprojektera gångbanan vid exploateringskontorets planerade projekt, för att undvika att vatten inte rann in på fastigheten. Det innebar en dyrare dagvattenlösning, i vilken det även krävdes att ett fördröjningsmagasin byggdes. För att få en tillfredsställande anslutning till Bällstavägen krävdes även en omprojektering av korsningen med Tornväktargränd och en utökning av arbetsområdet. Utgift ca 2 mnkr.

Resterande utgiftsökning består av mängdökningar, mindre omprojekteringar och ändringsarbeten.

Sammanställning:

Del	Kalkyl[tkr]	Utfall[tkr]
Entreprenad	33 005	46 638
Projektering	3 300	4 794
Byggledning	1 980	1 328
Byggherrekostnader	660	1 500
Oförutsett	4 054	-
Summa	43 000	54 260

Sammanfattningsvis kan konstateras att projektets utfall avviker från den beslutade investeringskalkylen. En noggrannare undersökning av föroreningar och ett korrekt underlag för befintlig ledningsdragning skulle sannolikt inneburit en mer rättvisande kalkyl. Den genomgång kontoret genomfört efter projektavslut har dock visat att de utgifter som tagits i projektet till största del inte hade varit möjliga att undvika. Ett undantag är att schaktning för ledningsdragningen hade kunnat genomföras mer effektivt om befintliga ledningskartor varit mer rättvisande. I ett projekt av den här typen kan det dock dyka upp oväntade och oundvikliga kostnader, som ej varit möjliga att förutse i projekteringsstadiet.

En mer noggrann mätning av förroreningar i mark skulle troligtvis indikerat att budgeten för hantering av dessa var nödvändig att höjas. För att undvika att denna situation upprepas kommer information om hantering av förorenade massor inkl. kostnader för detta spridas till berörda projektledare, konsulter och projektörer. För liknande projekt som ännu inte börjat genomföras, bl.a. Skärholmsvägen, har redan större höjd i beslutsunderlaget tagits för hantering av förorenade massor.

Det krävs också ett utökat samarbete med Stockholm Vatten och exploateringskontoret för att i ett tidigare skede upptäcka förändringar som påverkar genomförandet och ekonomin i trafikkontorets projekt.

Kontoret arbetar dock aktivt med att förbättra de prognoser som läggs i tidiga skeden, före genomförandebeslut. För detta projekt har en extern konsult anlitats för en djupare analys av projektets genomförande, inklusive tidpunkt och orsak till projektets fördröjningar.

Kalkylerna för projektet ingår även i en större genomgång som kontoret genomför för att förbättra prognossäkerheten inom investeringsprojekt.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på Bällstavägen, etapp 1 Doktor Abrahams väg – Gamla Bromstensvägen.

Slut