

Handläggare
Sofi Persson
08-508 26 115**Till**
Trafiknämnden
2019-03-07

Gamla Huddingevägen cykelåtgärder. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelåtgärder på Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen.

Fredrik Alfredsson
Tf förvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefLiselotte Johansson
Enhetschef

Sammanfattning

Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen utgör en del av Huddingestråket vilket sträcker sig mellan Huddinge centrum och Gullmarsplan. Stråket är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och som regionalt cykelstråk i Trafikverkets, landstingets och länsstyrelsens cykelplan för Stockholms län.

Målet med projektet har varit att förbättra möjligheten att cykla samt öka trafiksäkerhet och framkomlighet för både gående och cyklister längs med Huddingestråket genom Örby. Detta har uppnåtts genom nyanläggning av en 1500 meter lång, dubbelriktad cykelbana inom befintligt vägområde.

Trafiknämnden fattade 2016-02-04 ett genomförandebeslut att genomföra cykelåtgärder på Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen i Örby till en uppskattad investeringsutgift om 45 mnkr. Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 44,3 mnkr. Genomförandet av projektet påbörjades i januari 2017, vilket var 7-8 månader senare än planerat på grund av Ellevios komplicerade entreprenadbeten på samma plats. Projektet färdigställdes i augusti 2018.

Bakgrund

Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen utgör en del av Huddingestråket vilket sträcker sig mellan Huddinge centrum och Gullmarsplan. Stråket är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och som regionalt cykelstråk i Trafikverkets, Landstingets och Länsstyrelsens cykelplan för Stockholms län.

Trafiknämnden fattade 2016-02-04 ett genomförandebeslut att genomföra cykelåtgärder på Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen i Örby till en uppskattad investeringsutgift om 45 mnkr.

Beslutet omfattade nyanläggning av en 1500 meter lång, dubbelriktad cykelbana inom befintligt vägområde längs Gamla Huddingevägens sydöstra sida och Malmköpingsvägens nordvästra sida mellan Helgarögränd och Örbyleden.



Bild 1, Projektets omfattar ombyggnad av Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen.

Projektets genomförande

Den dubbelriktade cykelbanan är ca 1500 meter lång och har förlagts inom befintligt vägområde. Den dubbelriktade cykelbanan

har bredden 3,25 meter parallellt med en 2,0 meter bred gångbana. Cykelbanan och gångbanan är separerade med tre rader smågatsten om 0,3 meter. Körbanans bredd har smalnats av från 11 till cirka 7,6 meter. Längs med hela sträckan har samtliga korsningspunkter fått genomgående gång- och cykelbanor. I korsningar med svängande busstrafik har dessa utformats som upphöjda.

På Malmköpingsvägen från Hölövägen till Malmköpingsvägen 47 har sträckan gjorts enkelriktad.

Gatans lutning har justerats både i längs- och tvärled för att förbättra vattenavrinningen utmed ombyggnadssträckan.



Bild 2, Tillgänglighetsanpassat övergångsställe vid Bettnavägen efter ombyggnad. (Jmf bild 3 som visar samma plats före ombyggnad.)



Bild 3, Övergångsställe vid Bettnavägen före ombyggnad. (Jmf bild 2 som visar samma plats efter ombyggnad.)



Bild 4, Örby torg efter ombyggnad. (Jmf bild 5 som visar samma plats före ombyggnad.)



Bild 5, Örby torg före ombyggnad. (Jmf bild 4 som visar samma plats efter ombyggnad.)



Bild 6, Tillgänglighetsanpassade övergångsställen i den upphöjda korsningen Sköldingevägen och Gamla Huddingevägen vid Örby skola efter ombyggnad.



Bild 7, Dubbelriktad cykelbana från parken vid Örby Gummi i riktning mot Örbyleden parallellt med den enkelriktade Malmköpingsvägen efter ombyggnad. (Jmf bild 8 som visar samma plats före ombyggnad.)



Bild 8, Malmköpingsvägen vid parken vid Örby Gummi före ombyggnad. (Jmf bild 7 som visar samma plats efter ombyggnad.)

Måluppfyllelse

Målet med projektet har varit att förbättra möjligheten att cykla samt öka trafiksäkerhet och framkomlighet för både gående och cyklister längs med Huddingestråket genom Örby och därmed stärka aktiviteten för cykling längs med Huddingestråket och i Stockholmsregionen.

Cykelbanan bedöms uppfylla cykelplanens mått för god standard. Avsteg från cykelplanens mått har gjorts på kortare sträckor på fyra platser om ca 40 m vardera förbi busshållplatserna där cykelbanans bredd minskas från 3,25 meter till 2,0 meter, se bild 10. För att undvika snäva svängrorelser har räcken och övriga fasta hinder placerats på ett sätt så att cyklisterna kan bibehålla god linjeföring.



Bild 4, Cykelbanans bredd förbi busshållplatser har minskats vilket är ett avsteg från cykelplanens mått.

Trafiksäkerheten har ökats genom att samtliga tvärgator utformats med genomgående gång- och cykelbanor, de två busstrafikerade tvärgatorna har utformats med upphöjda korsningar. Parkeringen på Örby torg har fått en in-/utfart jämfört med tidigare två in-/utfarter.

Framkomligheten för cyklister har förbättrats påtagligt på sträckan. Framkomligheten för motorfordon och kollektivtrafik bedöms inte ha påverkats nämnvärt eftersom antal körfält har bibehållits.

I samband med byggnation av cykelbana har parkeringsplatser längs Gamla Huddingevägen och på Örby torg tagits bort. Detta bedöms inte ha påverkat området nämnvärt eftersom den parkeringsutredning som exploateringsprojektet i Örby centrum genomförde visade på ett överskott av parkeringsplatser i området. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har ökats genom att övergångsställen på sträckan har tillgänglighetsanpassats.

Jämställdhetsanalys

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än av kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män, varför de förbättrade cykelbanorna troligtvis kommer att nyttjas av fler män än kvinnor. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter. Genom att höja trafiksäkerheten och framkomligheten har projektet stärkt både kvinnors och mäns möjligheter att välja cykeln.

Tidplan

Genomförandet av projektet påbörjades i januari 2017 och färdigställdes i augusti 2018. Entreprenaden godkändes vid slutbesiktning 2018-08-23. På grund av att projektet inledningsvis senarelades 7-8 månader i och med Ellevios komplicerade entreprenadbeten på samma plats har tidsmålet i genomförandebeslutet, att cykelbanorna skulle vara färdigställda under 2017, inte kunnat uppnås. Detta har även medfört att den beviljade statliga medfinansieringen inte kunnat betalas ut då tidskriteriet för att erhålla bidraget inte uppfylldes.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2016-02-04 ett genomförandebeslut att genomföra cykelåtgärder längs med Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen i Örby till en uppskattad investeringsutgift om 45 mnkr.

Projektet har genomförts till en investeringsutgift om ca 44,3 mnkr.

Utgifter	Beslut	Utfall (mnkr)
Utrednings- och projektering	5,0	5,0
Byggledning	2,0	2,0
Entreprenad	36,0	35,0
Byggherre	2,0	2,3
Total	45,0	44,3

Statlig medfinansiering (9,1 mnkr) har inte betalats ut på grund av att entreprenaden inte kunde påbörjas under 2016, vilket var tidskriteriet för utbetalning av bidraget.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende cykelåtgärder på Gamla Huddingevägen och Malmköpingsvägen.

Slut