

Handläggare
Tea Rickfält
08-508 87 563**Till**
Trafiknämnden
2022-05-12

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen och Spånga-Tensta etapp 1. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Trafiksäkerhetsåtgärder i Hägersten med del av Liljeholmen.
2. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Trafiksäkerhetsåtgärder för etapp 1 i Spånga Tensta.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJoachim Lejdström
Enhetschef

Sammanfattning

Rätt hastighet på stadens gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. För att stödja trafikanter att hålla angiven hastighet samt säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager fattade trafiknämnden 2017-05-18 genomförandebeslut för trafiksäkerhetsåtgärder i samband med hastighetsplanen för delområde 1. Delområde 1 innefattade Hägersten med del av Liljeholmen samt Spånga-Tensta, etapp 1.

Totalt har 36 trafiksäkerhetsåtgärder byggts på elva gator inom delområdena. Detta har bidragit till stadens trafiksäkerhetsmål genom att andelen trafikanter som håller hastighetsbegränsningen ökar samt att andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator ökar.

Investeringsutgiften för Hägersten med del av Liljeholmen hade i genomförandebeslutet en beräknad utgift om 23,5 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet beräknas till ca 23,2 mnkr. Projektet har även en inkomst om 2,5 mnkr.

Investeringsutgiften för Spånga-Tensta etapp 1 hade i genomförandebeslutet en beräknad utgift om 55,5 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet beräknas till ca 31,8 mnkr. Att utgiften blev lägre än planerat beror till stor del på att riskpåslag för markföreningar, omfattande ledningsarbete och markutfyllnad inte föll ut samt att det anbud som kontoret gick vidare med var lägre än planerat. Projektet har även en inkomst om 0,7 mnkr.

Bakgrund

Utgångspunkten i stadens översiktsplan är att det ska vara möjligt att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i staden till fots eller på cykel. En hastighetsöversyn har stor betydelse för detta såväl som för miljö, tillgänglighet och stadskaraktär, både på kort och på lång sikt. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken.

I trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan 2012 fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser. Detta genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden: Hägersten, Kungsholmen och Spånga-Tensta (del 1 i Figur 1).



Figur 1. Översikt Hastighetsplanens fem delområden.

Det är viktigt att gällande hastighetsbegränsning respekteras. Att införa nya hastighetsgränser handlar därför inte bara om att utmärka nya hastighetsgränser. Åtgärder kan även behövas för att säkra korsningspunkter och stödja trafikanter att hålla angiven hastighet. För att identifiera var åtgärder behövdes längs berörda gator använde kontoret följande kriterier som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, d.v.s. kring skolor och förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser som ligger i direkt anslutning till gatan och som har en permanent verksamhet
- Olycksdrabbade platser
- Sträckor som har låg hastighetsefterlevnad, d.v.s. där hastigheterna överskrids mycket och ofta
- Sträckor som har röda kvalitetsavvikelser för oskyddade trafikanter efter Trafikverkets metod Rätt fart i staden. Röda kvalitetsavvikelser innebär i korthet att stadsbyggnadskvaliteterna: Stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa inte tillgodoses.
- För gator med en höjd hastighet görs alltid en särskild bedömning av åtgärdsbehov.

Av de platser som uppfyllde ovan kriterier gjorde kontoret en prioritering utifrån ekonomiska ramar för att fastställa omfattningen av de åtgärder som skulle byggas.

Målsättningen med att säkra identifierade platser var att bidra till målen i stadens trafiksäkerhetsprogram 2012. Dels att andelen som håller hastighetsgränsen ska vara 98 % till år 2020 och dels att andelen säkra gång- och cykelpassager och korsningar på huvudgator ska vara 80 % till år 2020. Jämförelsevis antog kontoret att hastighetsefterlevnaden var 50 % år 2009 och andelen säkra korsningspunkter var 13 % år 2015.

Denna slutredovisning omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder inom delområde 1 i Hägersten med del av Liljeholmen och Spånga-Tensta etapp 1 för gator med lågfrekvent busstrafik (glesare trafikering än tio minuters intervall per linje). Totalt för delområde 1 föreslogs åtgärder på elva gator med lågfrekvent busstrafik.

Tidigare beslut i ärendet redovisas nedan:

- TN 2016-10-20 § 13 Utredningsbeslut.
Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden i samband med hastighetsplanen.
- TN 2017-02-02 § 11 Inriktningsbeslut.
- KF 2017-04-24 § 64 Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 1 i samband med hastighetsplanen. *Återremitterades till trafiknämnden.*
- TN 2017-05-18 § 25 Inriktningsbeslut.
- KF 2017-06-12 § 22 Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden
- TN 2017-05-18 § 26 Genomförandebeslut.
- KF 2017-06-12 § 23 Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 1 i samband med hastighetsplanen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Under rubrikerna nedan beskrivs projektens resultat, uppföljning av mål och tidplan samt ekonomiskt utfall.

Genomförd lösning

Nedan presenteras genomförd lösning per delområde.

Hägersten med del av Liljeholmen

I Hägersten föreslog kontoret 18 trafiksäkerhetsåtgärder längs följande gator: Västertorpsvägen, Vasaloppsvägen (Västertorpsvägen – Lugntorpsvägen), Personnevägen, Slättgårdsvägen och Hägerstensvägen. Samtliga av dessa har genomförts i enlighet med genomförandebeslutet.



Figur 2. Fyrvägs korsning på Personnevägen. Bilden visar gatans utformning innan genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärd. Foto: Google maps 2017



Figur 3. Bilden visar gatans utformning efter genomförd åtgärd. Ny cirkulationsplats, belysning och tillgänglighetsanpassade övergångsställen på Personnevägen. Efter att bilden togs har platsen färdigställts med vägmarkering. Foto: Trafikkontoret, 2018



Figur 4. Bilden visar gatans utformning innan genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärd. Slättgårdsvägen vid förskola. Foto: Tyréns, 2015



Figur 5. Bilden visar gatans utformning efter genomförd åtgärd. Avsmalning vid förskola längs Slättgårdsvägen. Efter att fotot togs har korsningspunkten färdigställts med vägmarkering. Foto: Trafikkontoret, 2018

Spånga-Tensta

I Spånga-Tensta föreslog kontoret 18 trafiksäkerhetsåtgärder längs följande gator: Hjulsta backar, Tenstavägen, Tensta allé, Spånga Kyrkväg (Hjulstavägen-Tenstavägen), Sundbyvägen och Avestagatan. 17 av de 18 åtgärderna har genomförts. Åtgärden längs Tensta allé utgick i sin helhet. Detta på grund av att de 48 alléträden var i dåligt skick och med största sannolikhet inte skulle klara av belastningen av anläggningsarbetet.

Vidare utfördes fyra av de fem planerade cirkulationsplatserna längs Tenstavägen enligt genomförandebeslut med avvikelsen att föreslagen växtlighet i cirkulationen byttes ut mot smågatsten. Detta för att underlätta framtida underhåll. All smågatsten som användes var återbruk från stadens upplag. Vidare var föreslagen cirkulationsplats i korsningen med Hjulstråket inte möjlig att genomföra då underliggande ledning inte skulle klara tyngden av en sådan anläggning. Istället byggdes en ny gångbana från närliggande busshållplats fram till ett nytt övergångsställe, på Tenstavägen strax väster om korsningen med Hjulstråket, som leder ner till Tenstadelen. Övergångsstället hastighetssäkrades med busskuddar och refuger.



Figur 6. Bilden visar gatans utformning efter genomförd åtgärd. Ny cirkulationsplats vid korsningen Tenstavägen/Spånga kyrkväg.



Figur 7. Bilden visar gatans utformning efter genomförd åtgärd. Busskuddar, ny refug samt tillgänglighetsanpassning av övergångsställe på Tenstavägen i höjd med Lunda gångbro.



Figur 8. Bilden visar gatans utformning efter genomförd åtgärd. Portar i form av refuger, på Spånga kyrkväg vid korsningen med Krällingegränd, för att smälta av till ett körfält och minska hastigheten.

Måluppfyllelse

Mätningar visar att hastighetsefterlevnaden har ökat efter att kontoret ändrat hastighetsgränsen och byggt trafiksäkerhetsåtgärder. Genomförda trafiksäkerhetsåtgärder bidrar till att fordon håller en låg hastighet vid korsningspunkter. Motorfordons väjningsbeteende mot fotgängare har studerats vid ett antal åtgärdsplatser. Efter genomförda trafiksäkerhetsåtgärder har andelen motorfordon som lämnar företräde för fotgängare ökat. Åtgärderna bidrar till att uppfylla stadens trafiksäkerhetsmål, där andelen som håller hastighetsbegränsningen och andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator ökar.

Samtliga övergångsställen som har byggts om har tillgänglighetsanpassats. Exempelvis genom att sänka kantsten och förbättra kontrastmarkeringar.

Projektets genomförande och tidplan

Den ursprungliga tidplanen som redovisades i genomförandebeslutet hölls i huvudsak för de båda delområdena. Planen var att upphandla entreprenörer under sommaren 2017 samt att genomföra entreprenaderna från hösten 2017 till hösten 2019.

I Hägersten med del av Liljeholmen upphandlades entreprenör under hösten 2017. Entreprenadarbetet påbörjades i juni 2018 och slutfördes i november 2018. Två åtgärdsplatser som inte kunde genomföras inom satt tidsperiod påbörjades under hösten 2021 och färdigställs under våren 2022.

I Spånga-Tensta upphandlades entreprenör under våren 2018. Entreprenadarbetena påbörjades under hösten 2018 och slutfördes hösten 2019.

Med lärdom från dessa projekt och vetenskapen om att liknande upphandlingar kommer att genomföras under kommande femårsperiod såg kontoret möjlighet att upphandla ramavtalsentreprenörer för kommande delområden. Dels för att effektivisera upphandlingsprocessen och dels för att ett ramavtal förväntas ge fördelar i form av kortare ledtider mellan projektering och genomförande samt att entreprenörerna får rutin på att bygga liknande trafiksäkerhetsåtgärder vilket förväntas ge ett bättre slutresultat. Sommaren år 2021 tecknade kontoret därför ett ramavtal med fem entreprenörer för genomförandet av kommande trafiksäkerhetsåtgärder inom hastighetsplanen.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikationsplanen för Nya hastigheter (hastighetsplanerna) hanterar dels den stadsövergripande kommunikationen och dels de lokalanpassade kommunikationsinsatserna där trafiksäkerhetsåtgärder utförs.

Allmänheten har fått information kring projekten genom informationsskyltar på plats, information på stadens webb samt annonsering i lokaltidning. Under projektets gång har relativt få synpunkter inkommit till kontoret.

I samband med entreprenadarbetet genomförde kontoret en större stadsövergripande informationskampanj med budskapet ”Nu ändrar vi hastigheterna – för din skull”. Kampanjen nådde ut till många och kontoret anser att kampanjen var lyckad. En lärdom att ta med till kommande informationskampanjer inom hastighetsplanen är att även lägga fokus på kopplingen till de fysiska åtgärderna.

Ekonomi

Delområde Hägersten med del av Liljeholmen hade i genomförandebeslutet en beräknad utgift om 23,5 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet beräknas till ca 23,2 mnkr. Projektet har även en inkomst om 2,5 mnkr.

Delområde Spånga-Tensta etapp 1 hade i beslutet en beräknad utgift om 55,5 mnkr. Den slutliga utgiften för projektet beräknas till ca 31,8 mnkr. Projektet har även en inkomst om 0,7 mnkr.

Projektens inkomster om totalt 3,2 mnkr kommer från Trafikverket som delfinansierade entreprenadutgifterna för ett antal åtgärdsplatser.

Projektens utgifter och inkomster redovisas mer i detalj i Tabell 1 och Tabell 2 nedan.

Tabell 1. Utgifter och inkomster för Hägersten med del av Liljeholmen

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,3	2,2	-0,1
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	5,2	1,7	-3,5
Entreprenad	16,0	19,3	+3,3
Summa utgifter	23,5	23,2	-0,3
Inkomster			
Medfinansiering Trafikverket		-2,5	-2,5
Summa inkomster		-2,5	-2,5
Netto	23,5	20,7	-2,8

Tabell 2. Utgifter och inkomster för Spånga-Tensta

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	4,3	4,3	0
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	16,7	2,7	-14,0
Entreprenad	34,5	24,9	-9,6
Summa utgifter	55,5	31,8	-23,7
Inkomster			
Medfinansiering Trafikverket		-0,7	-0,7
Summa inkomster		-0,7	-0,7
Netto	55,5	31,1	-23,0

Kommentar till projektutgifter

Att projekten totalt kunde genomföras till en lägre utgift än den planerade budgeten beror till stor del på att kontoret påförde ett relativt stort riskpåslag för respektive delområde. Riskpåslaget har till stor del inte behövt användas i Spånga-Tensta. Anledningen till det stora påslaget var främst att det fanns osäkerheter avseende markföreningar och risk för omfattande ledningsarbeten. För Spånga-Tensta förelåg även osäkerheter kring markutfyllnad vid planerade cirkulationsplatser. Vidare var det anbud som kontoret gick vidare med mycket lägre än planerat för Spånga-Tensta.

Risk/Osäkerhet

I stort bedömde kontoret en högre risk för projektet än vad som föll ut. Inför genomförandebeslut bedömde trafikkontoret risk för uteblivna anbud eller att högre anbud än bedömt skulle inkomma till följd av en svår marknad med många pågående byggarbeten. Utfallet blev det motsatta, anbuden var förvisso relativt få men de som inkom var lägre än beräknat.

Kontoret bedömde även en risk för försenad byggstart med följd att utgifterna kunde bli svåra att inrymma om beslut från kommunfullmäktige skulle dröja. Detta skulle då innebära ett större tidsglapp mellan omskyltning och fysiska åtgärder. Beslut fattades i kommunfullmäktige en månad efter genomförandebeslut. Entreprenaderna påbörjades dock något senare än planerat men utgifterna kunde ändå inrymmas.

Slut