

Handläggare
Johan Johansson Vanhatalo
08-508 26 111

Till
Trafiknämnden
2019-10-24

Cykelbana på Värtavägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende ny gång- och cykelbana på Värtavägen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

På Värtavägen, mellan Karlaplan och Tegeluddsvägen, har en dubbelriktad cykelbana anlagts med tydlig separering mellan gående och cyklister. Sträckan mellan Karlaplan och Valhallavägen är ett utpekad huvudstråk, och sträckan mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan. Syftet med projektet har varit att förbättra för gående och cyklister, samtidigt som stombussen kommer att ha fortsatt god framkomlighet. De utförda åtgärderna har inneburit trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för gång och cykel. Bredden på cykelbanan uppfyller inte fullt ut cykelplanens rekommendationer.

Genomförandebeslut för cykelbana på Värtavägen fattades av dåvarande trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Under 2014 gjordes en entreprenadupphandling som fick avbrytas eftersom inkomna anbud låg över budget. Handlingen justerades därefter och en ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare men översteg ändå budget och även denna upphandling fick avbrytas. Ett reviderat genomförandebeslut

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 111
Växel 08-508 27 200
johan.johansson.vanhatalo@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

fattades av trafiknämnden 2015-09-24, eftersom utgifterna för projektet hade konstaterats bli högre än förväntat.

Entreprenadarbeten med dubbelriktad cykelbana på Värtavägen har därefter upphandlats och genomförts mellan åren 2016 och 2018, med en slutlig investeringsutgift för projektet beräknad till 75,9 mnkr. Ökade mängder, kombinerat med en stor omfattning av tillkommande arbeten, har medfört ökade utgifter i projektet.

Bakgrund

Värtavägen är en viktig länk som knyter ihop delar av Norra Djurgårdsstaden med Valhallavägen och vidare mot Stockholms innerstad. Sträckan mellan Karlaplan och Valhallavägen är ett utpekad huvudstråk, och sträckan mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan.

2013-02-07 fattade dåvarande trafik- och renhållningsnämnden inriktningsbeslut om cykelåtgärder på Värtavägen. 2014-02-06 fattade trafik- och renhållningsnämnden genomförandebeslut om nya cykelbanor längs Värtavägen. Avsikten med åtgärderna var att förbättra för gående och cyklister samtidigt som stombussen skulle ha fortsatt god framkomlighet.

Under 2014 gjordes två entreprenadupphandlingar som båda två avbröts eftersom inkomna anbud översteg beslutad budget.

Ett reviderat genomförandebeslut, med en beräknad utgift om 58 mnkr, fattades av trafiknämnden 2015-09-24. Detta eftersom utgifterna för projektet hade konstaterats bli högre än förväntat. Efter ytterligare planering och projektering gjordes en förnyad upphandling under 2016 och kontrakt tecknades med en entreprenör.

Längs sträckan mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen bedömdes det i inriktningsbeslutet inte vara möjligt att inrymma en separat cykellösning. I samband med det reviderade genomförandebeslutet var den denna del inte klart definierad. Det fanns två alternativa genomföranden för sträckan, antingen en enklare lösning eller en dubbelriktad cykelbana. Det reviderade genomförandebeslutet innehöll en karta som för läsaren kunde tolkas som att denna del inte omfattades av beslutet, vilket är en olycklig omständighet som Trafikkontoret tar med sig som erfarenhet i kommande genomförandebeslut. Efter förhandlingar med fastighetsägaren nåddes en överenskommelse om nödvändigt

markintrång och en dubbelriktad cykelbana kunde projekteras längs hela Värtavägen.



Figur 1. Principskiss för utförandet.

I tidigare beslut angavs att ungefär hälften av de parkeringsplatser som skulle utgå på Värtavägen gick att ersätta i närområdet. Efter fortsatt utredning av gatuparkeringen i området kom kontoret fram till att endast ersätta de platser som gick att hitta lämpliga ersättningsplatser för, vilket bedömdes bli ett lägre antal än vad som tidigare uppskattats.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Projektets genomförande

Entreprenadarbetena med dubbelriktad cykelbana på Värtavägen har genomförts mellan 2016 och 2018. Projektet som helhet har förutom ny gång- och cykelbana inneburit att Värtavägen har rustats upp avseende beläggning, belysning och trafiksignaler. Dagvattenavrinningen har förbättrats längs sträckan genom att ledningar och brunnar bytts ut. Arbetet med ledningar har utförts i samarbete med ledningsdragande bolagen.



Figur 2. Blått streck visar dubbelriktad cykelbana som anlagts på Värtavägen.

Den första sträckan som byggdes var mellan Karlaplan och Valhallavägen, där dubbelriktad cykel- och gångbana har anlagts på Värtavägens västra sida. På sträckan fanns tidigare en bred gångbana och på denna yta kunde både gång- och cykelbana inrymmas. På platsen har även upprustning av gaturummet utförts, de gamla planteringarna utmed Fältöversten har tagits bort och ersatts med plattor och fristående blomsterurnor.



Figur 3. Bild på gångbana och planteringarna vid Fältöversten före ombyggnaden.



Figur 4. Bild på den ombyggda gång- cykelbanan vid Fältöversten.

På östra sidan av Värtavägen mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen har genomgående gång- och cykelbanor anlagts

vid korsningarna med Banérgatan, Kampementsgatan och Sandhamnsgatan. På den västra sidan har genomgående gångbanor byggts i samtliga korsningar. Vid Furusundsgatan har anslutningen till Värtavägen justerats och ett mindre torg med nya trädplanteringar och bänkar har skapats där det tidigare var körbana.

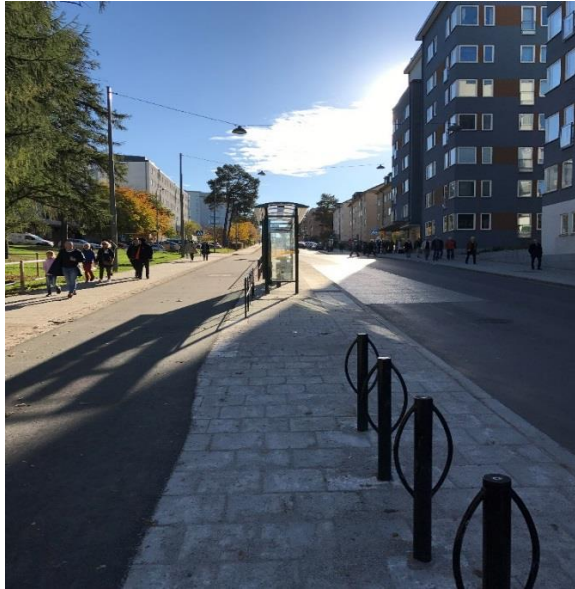


Figur 5. Bild på korsningen mellan Furusundsgatan och Värtavägen före ombyggnaden.



Figur 6. Bild på den nyskapade torgytan.

Busshållplatserna längs Värtavägen har byggts om, tillgänglighetsanpassats och försetts med nya väderskydd. Längs sträckan har det även monterats ett flertal cykelparkeringspollare.



Figur 7. Värtavägens nordöstra del, cykelbanan passerar bakom nya busshållplatsen.

I projekt med nylagda eller breddade cykel- och gångbanor längs körbanor kan det av utrymmesskäl vara en utmaning att åstadkomma en placering av stolpar med vägmärken eller belysning med tillräckligt sidoavstånd till såväl cykel- som biltrafik. I samband med det reviderade genomförandebeslutet 2015-09-24 uppdrog trafiknämnden till kontoret att inom ramen för cykelärendet utveckla metoder i ett pilotprojekt för hur placering och utformning av skyltar och stolpar i den täta stadsmiljön kan anpassas för att tillgodose såväl behoven för motortrafik som för cykel- och gångtrafik.

Längs Värtavägen har därför en lösning med skyltar på portal använts, se bild nedan. Kontoret har för avsikt att utvärdera och sammanfatta erfarenheterna från denna lösning utifrån aspekterna, framkomlighet för cykel och gångtrafik, tekniska aspekter och ekonomi. Kostnaden för skyltupphängningen på Värtavägen har varit ca. 40 000 kr per stolpe.



Figur 8. Hängnade skyltar på portal.

Inför sommaren 2017 planerade entreprenören en större trafikavstängning på Värtavägen som omfattade avstängningslängder över flera kvarter där skytteltrafik skulle tillämpas. Arbetet var dock inte möjligt att genomföra på detta sätt. Kravet från början var att entreprenaden skulle utföras med pågående dubbelriktad biltrafik med två öppna körfält under hela entreprenadtiden. Lösningen blev att ett körfält fick stängas av helt och hela Värtavägen enkelriktades i södergående riktning. Stomlinjebussen fick ledas om till alternativa vägar och hållplatser och trafikerade inte Värtavägen mellan hösten 2017 och hösten 2018.

Under våren 2018 beslutades i samråd med Östermalms stadsdelsförvaltning och trafikförvaltningen att en ersättningsbuss skulle sättas in för den uteblivna stomlinjebussen, detta efter att det varit stora påtryckningar från boende i området. Boende i området uttryckte behov av kollektivtrafik från hållplatser längs Värtavägen till närmaste köpcentrum. En ersättningsbuss sattes in och har trafikerat sträckan fram till att stomlinjebussen åter kunde trafikera ordinarie sträckning längs med Värtavägen, vilket skedde den 1 september 2018.

I samband med genomförandebeslutet undersöktes möjligheten att tillskapa nya parkeringsplatser för de befintliga som fick utgå. Några nya parkeringsplatser har dock inte tillskapats eftersom

möjligheten till parkering på intilliggande gator bedöms vara tillräcklig.

Slutbesiktning av entreprenaden genomfördes 2018-10-23 varvid entreprenaden blev godkänd.

Kommunikation

Ur ett kommunikationsperspektiv har projektet krävt mer resurser än likartade projekt och anledningarna till detta är flera. Boende i området har varit kritiska till projektet och förseningarna har inneburit fler frågor från både allmänhet och media. Arbetet på Värtavägen har medfört inskränkningar i busstrafiken eftersom gatan varit enkelriktad under entreprenadtiden och busstrafiken har under denna tid fått ledas om. På sträckan finns flera bostadsrättsföreningar och flerbostadshus som påverkats när trafiken har fått ledas om i flera omgångar, vilket inneburit en påfrestning för boende i området.

I samband med inriktningsbeslut publicerades information om de planerade arbetena på Värtavägen på webbsidan ”Stockholm växer”. Innan byggstart gjordes även ett brevutskick till boende och verksamheter i området, under byggtiden har ytterligare två brevutskick gjorts.

I samband med byggstart gjordes annonsering i lokaltidningar och skyltar om projektet sattes upp på strategiska platser. Det har även satts upp anslag i portuppgångar och mindre informationsskyltar har satts upp i området för att komplettera övrig information som förmedlats.

Under hela projektet har kontorets kommunikationsavdelning haft en kontinuerlig dialog med media och svarat på frågor. Även Östermalms stadsdelsförvaltning, trafikförvaltningen och Keolis har deltagit i delar av kommunikationsplaneringen. I samband med omläggning av busstrafiken publicerades information i flera olika kanaler, bland annat genomfördes annonsering i lokaltidningar.

Frågor som kommit in från allmänheten genom e-post och i Synpunktsportalen har besvarats löpande.

Måluppfyllelse

Längs Värtavägen mellan Karlaplan och Tegeluddsvägen har en dubbelriktad cykelbana anlagts med tydlig separering mot såväl motorfordonstrafik som gående. Sträckan mellan Karlaplan och Valhallavägen är ett utpekat huvudstråk, och sträckan mellan

Valhallavägen och Tegeluddsvägen ett pendlingsstråk i Stockholms cykelplan.

Syftet med projektet har enligt genomförandebeslutet varit att förbättra för gående och cyklister samtidigt som stombuss ska ha fortsatt god framkomlighet.

Mellan Karlaplan och Valhallavägen är cykelbanan utformad enligt cykelplanens rekommendation för huvudstråk. På sträckan varierar bredden mellan 2,45 och 2,5 m, vilket innebär små avsteg från cykelplanens rekommenderade mått.

Mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen är på merparten av sträckan den sammanlagda bredden på gång- och cykelbanorna minst 5 m.

Cykelbanan varierar på sträckan mellan 2,85 och 3,10 m, vilket innebär avsteg från cykelplanens rekommendation om 3,25 m för dubbelriktad cykelbana. Gångbanan varierar mellan 2 och drygt 3 m i bredd. Avsteg från cykelplanens rekommenderade bredd har fått göras för att undvika intrång i Kungliga Nationalstadsparken.



Figur 8. Värtavägens sydvästra del, överfart trafikljus och busshållplats.

Lokala avsmalningar som innebär ytterligare avvikelser har gjorts på fem platser vid passager förbi övergångsställen och/eller hållplatslägen, se figur 8. På dessa ställen är utformningen ett utfall

av de avvägningar som gjorts mellan olika funktioner i enlighet med projektets syfte. I inriktningsbeslutet framgår att en breddning av det totala gatuutrymmet skulle innebära intrång i Kungliga Nationalstadsparken och förmodligen nedtagning av träd, vilket kontoret inte bedömde som rimligt. Det konstaterades även att det är svårt att få till bredder helt enligt cykelplanens intentioner, men ”med lokala avsmalningar vid till exempel busshållplatser och övergångsställen bedöms det dock vara möjligt att få till en acceptabel trafiklösning med dubbelriktad cykelbana på Värtavägens östra sida”. Projektet har, i enlighet med vad som redovisats i inriktningsbeslutet, gjort en avvägning mellan vilka bredder de olika funktionerna i gaturummet ska få. Det gjordes en bedömning att gångbanan inte bör smalnas av ytterligare då detta skulle ge negativa effekter på framkomligheten för gående. En sammantagen bedömning av framkomligheten för både gående och cyklister landade i utförd utformning. Detta är ett avsteg från rekommendationerna i cykelplanen som också redovisats i inriktningsbeslutet.

Längs sträckan mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen bedömdes det i inriktningsbeslutet inte vara möjligt att inrymma en separat cykellösning. I det reviderade genomförandebeslutet framgår att kontoret har inlett nya förhandlingar med aktuell fastighetsägare och att förhoppningen är att man kan komma överens om en lösning som tillåter en dubbelriktad cykelbana även på den sträckan. I det reviderade genomförandebeslutet framgick inte exakt hur denna del av Värtavägen var tänkt att utformas, exempelvis framgick inte bredden på cykelbanan av beslutet. Genom överenskommelse med fastighetsägare möjliggjordes till slut en dubbelriktad cykelbana vars bredd varierar mellan 2,60 och 2,75 m. Bredden på cykelbanan innebär ett avsteg från cykelplanens rekommendationer.

I inriktningsbeslutet 2013 konstaterades att trots att det är ett pendlingsstråk kommer det inte vara möjligt att följa rekommendationerna i den nya cykelplanen. Någon annan bedömning gjordes inte i genomförandebeslutet.

Givet förutsättningarna och de tidiga bedömningarna anser kontoret sammantaget att måluppfyllelsen är god och att projektet åstadkommit cykel- och gånglösningar med hög standard som har inneburit trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för cykel och gång. För att åstadkomma detta har de ytor som tidigare använts som gatuparkering längs med Värtavägens östra sida tagits bort.

Samtliga korsningar har byggts om, på östra sidan har genomgående gång- och cykelbanor erhållits förbi de korsande gatorna och på den västra sidan har genomgående gångbanor anlagts.

Tidplan

Enligt projektets tidplan beräknades byggstart till våren 2016, med färdigställande under hösten 2017. Entreprenadstarten blev efter upphandlingen förskjuten till september 2016 och färdigställandet till juni 2018. Till följd av ökad omfattning avseende mängder samt omfattande antal ändrings- och tilläggsarbeten blev entreprenaden försenad med fyra månader, entreprenaden godkändes vid slutbesiktning 2018-10-23. Sett till den ökade omfattningen får den längre produktionstiden anses vara godtagbar.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2015-09-24 ett reviderat genomförandebeslut för projektet till en investeringsutgift om 58 mnkr. Den slutliga investeringsutgiften för projektet beräknas till 75,9 mnkr. Ökade mängder, kombinerat med en stor omfattning av tillkommande arbeten, har medfört att utgiften för projektet har överskridit beslutad budget.

Trafiknämnden har gett kontoret i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att säkra kvaliteten på underlagen för kommande genomförandebeslut. Lärdomarna från projektet på Värtavägen kommer vara viktiga delar i detta arbete.

Orsak till ökade utgifter beskrivs mer utförligt i nedanstående avsnitt.

Ökade mängder

Enligt vad som beskrivs i påföljande stycke har omfattande frånsteg fått göras från det utförande som projekterades fram inför upphandlingen och till följd av detta har mängdförteckningar som prissattes vid upphandling inte speglat det faktiska utförandet. Ökningen från den ursprungliga mängdförteckningen har efter uppmätning av utförda arbeten varit ca 10 mnkr, vilket är en ökning från 32 mnkr till 42 mnkr.

I projekteringen saknades uppgifter om att stora delar av Värtavägen var belagd med smågatsten under asfalten. Detta medförde att asfaltjockleken var för tunn för att fräsning av den gamla beläggningen skulle kunna användas som metod för att justera gatans profil. Ett annat utförande än vad som angivits i

handlingarna fick därför användas och kostnader för rivning av underliggande smågatsten tillkom. På de sträckor där smågatsten saknades under asfaltsbeläggningen var asfalten tjockare än vad som var angivet i handlingarna, på vissa sträckor upp till 40 cm tjock. Mängden asfalt som rivits har inte ökat, men kostnaden har ökat utifrån kontraktets prissatta mängdförteckning, vilket beror på att tjockleken på den rivna asfalten inte stämmer överens med handlingarna. Tilläggspriset på rivning av asfalt, som var tjockare än vad som angivits i handlingarna, var hög och har tillkommit per 20 mm utökad tjocklek på asfalten. På stor del av sträckan har vägöverbyggnaden visat sig vara för tunn, vilket resulterat i att den gamla vägkroppen fått rivs och byggas upp igen.

Ändrings- och tillägsarbeten

Projektet har haft en stor mängd tillkommande arbeten. Brister i bygghandlingen har rättats till under projektets gång och totalt har tillkommande arbeten beställts för 20 mnkr. Bland annat har tillkommande arbeten med rivning och återuppbyggnad av väg beställts för ca 8,0 mnkr. Tilläggsbeställningar för ledningsarbeten står för ca 6 mnkr.

Projekteringen för vatten- och avloppsledningar visade sig inte stämma med verkligheten. Exempel på det är att vatten- och avloppsbrunnars och ledningarnas lägen krockade med andra typer av ledningar. Detta gjorde att entreprenören fick flytta en hel del brunnar och ledningar vilket i sin tur ledde till att ritningar och mängder var svåra att följa, vilket medförde att arbetet fick utföras på löpande räkning.

Bygghandlingen hade också brister i höjdsättning och lutningar, projekteringen av den nybyggda gatan hade inte anpassats till angränsande fastigheter. Entreprenören har fått anpassa gång- och cykelbanan till intilliggande fastigheter och i vissa fall har det även varit nödvändigt att gå in på tomtmark där ny höjdsättning tagits fram för att inte förhindra vattenavrinning. De arbeten som fått utföras på tomtmark är bland annat omläggning av gångbanaplattor, demontering och återmontering av cykelställ, anpassning av höjder till trappor och montering av räcken.

Sammanställning av projektets ekonomi:

Utgifter (mnkr)	Prognos inför beslut	Utfall
Utredning och projektering	3,5	4,0
Entreprenad	42,0	68,8
Projekt- och byggledning	1,0	1,8
Byggherrekostnader	2,5	3,4
Oförutsett	9,0	0
Totalt brutto	58,0	78,0
Inkomster (mnkr)		
Ledningsarbeten	0	2,1
Totalt Netto	58,0	75,9

I entreprenadens slutskede beställdes en utredning för granskning av entreprenadens utgifter. I utredningen har samtliga underlag till ökade mängder och tillkommande arbeten granskats. Utgiftsökningar och dess orsak har analyserats och informationen har använts som stöd vid slutregleringen.

För att undvika att denna situation upprepas kommer information och lärdomar från utredningen om framtagande och granskning av projekthandlingar samt erfarenheter från projektets genomförande att spridas till berörda projektledare, konsulter och projektörer. Ett exempel på en lärdom från projektet är att när det visar sig att den projekterade lösningen inte är möjlig att genomföra, behöver kontoret aktivt ta ställning till om en omprojektering ska göras innan ombyggnationen fortsätter för att säkerställa byggandet av kostnadseffektiva lösningar. En avvägning som behöver göras snabbt är mellan tid och kostnad för stillestånd jämfört med risken för fördyringar på grund av ökad omfattning av ingående arbeten. I projektet med Värtavägen gjorde kontoret inte det ställningstagandet, utan arbetena gick vidare med stora mängdökningar till följd.

Vidare är det viktigt att i projektet kalkylera med rätt förutsättningar vad gäller trafikavstängningar och etappindelning. Detta är en kostnad som kan vara kostnadsdrivande i trafikerade miljöer. För projektet Värtavägen har detta underskattats. Den förlängda

genomförandetiden har också följd effekter som ökade kostnader för organisation mm.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende ny gång- och cykelbana på Värtavägen.

Slut