

Handläggare
Tea Rickfält
08-508 875 63**Till**
Trafiknämnden
2025-05-22

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2, delområde 2 samt delområde 3 exklusive Östermalm etapp 2. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekten inom hastighetsplaners trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2, delområde 2 samt delområde 3 exklusive Östermalm etapp 2.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefAnnika Burström
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 rätt hastighet samt säkra strategiskt utvalda gång- och cykelpassager har fem separata beslut om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i samband med hastighetsplanen för Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inkl. Fruängen, Farsta, Skarpnäck, Östermalm samt Rinkeby-Kista fattats av trafiknämnden och kommunfullmäktige under åren 2018-2022.

Totalt har trafikkontoret genomfört 236 trafiksäkerhetsåtgärder inom projekten. Detta har bidragit till stadens trafiksäkerhetsmål genom att andelen trafikanter som håller hastighetsbegränsningen

har ökat, andelen hastighetssäkrade passager på huvudgator har ökat samt att antalet olyckor och skadade i trafiken har minskat.

Investeringsutgiften för ingående projekt hade i genomförande-beslut en total beräknad utgift om 311,1 mnkr. Den slutliga utgiften i löpande prisnivå beräknas till 246,8 mnkr. Att utgiften blev lägre än planerat beror till stor del på att riskpåslag för markföreningar, ledningsarbeten, osäkerheter på entreprenadmarknaden och hantering av trafikavstängningar inte föll ut i den omfattning som kontoret bedömt. Vidare har kontoret genomfört mindre omfattande åtgärder på ett antal platser samt att lägre anbud än förväntat antagits för entreprenaderna. Projekten har även en total inkomst om 15,1 mnkr där 14,8 mnkr avser statlig medfinansiering ifrån trafikverket och 0,3 mnkr ifrån exploateringskontoret.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekten inom hastighetsplanens trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1 etapp 2, delområde 2 samt delområde 3 exklusive Östermalm etapp 2. Den sistnämnda etappen kommer att slutredovisas i ett separat ärende vid ett senare tillfälle.

Introduktion till projektet

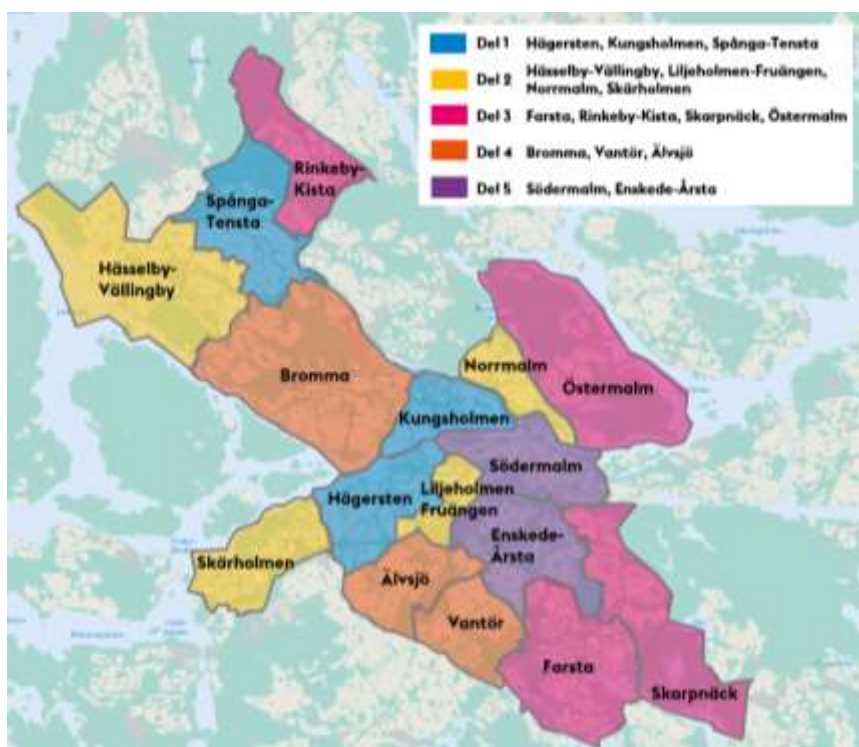
Bakgrund

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 år 2012 (Dnr T2012-300-00547) fick trafikkontoret i uppdrag att genomföra en översyn av stadens hastighetsgränser, genom att ta fram hastighetsplaner för tre pilotområden: Hägersten, Kungsholmen och Spånga-Tensta (del 1 i Figur 1). Hastighetsplanerna för pilotområdena skickades ut på remiss år 2013, den 24 september 2015 beslutade trafiknämnden om nya hastighetsgränser i del 1. Trafiknämnden har därefter beslutat om nya hastighetsgränser för samtliga delområden. Beslutsdatum och Dnr framgår av *Tabell 1* nedan.

I samband med att nya hastighetsgränser införs gör kontoret bedömningen av vilka fysiska åtgärder som kan behövas för att stödja trafikanter att hålla angiven hastighet samt för att säkra gång- och cykelpassager. År 2016 beslutade trafiknämnden om utredning för trafiksäkerhetsåtgärder i samband med nya hastighetsgränser i

hela staden. År 2017 beslutade trafiknämnden och kommunfullmäktige om inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Beslut om genomförande har därefter fastställts för varje delområde separat och i vissa fall i två etapper per delområde, se tabell 1 nedan.



Figur 1. Översikt över hastighetsplanens fem delområden.

För att identifiera var behov av trafiksäkerhetsåtgärder fanns längs berörda gator använde kontoret följande kriterier som bedömningsgrund:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.
- Platser med låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheterna överskrids mycket och ofta.
- Platser där hastighetsgränsen höjs.

För delområde 2 etapp 1 gäller även:

- Platser som har röda kvalitetsavvikelser enligt metoden "Rätt fart i staden" (relationen mellan utformning av gångcykel- och mopedpassage och skyltad hastighet). Röda kvalitetsavvikelser innebär i korthet att stadsbyggnads-kvaliteterna så som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa inte tillgodoses.

Att kriteriet ”röda kvalitetsavvikelser” bara ingick för delområde 2 etapp 1 beror på att kriteriet genererade ett stort antal åtgärder som påverkade framkomligheten för busstrafiken. Där till valde kontoret att vara mer restriktiv med att anlägga trafiksäkerhetsåtgärder längs gator som trafikeras av stombuss eller har högre trafikering än 10 minuter per busslinje för att värna om busstrafikens framkomlighet.

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

I tabell 1 nedan presenteras tidigare beslut i ärendet. Genomförandebesluten för respektive delområde är uppdelade i två etapper. Etapp ett avser gator med lågfrekvent busstrafik och etapp två avser gator med högfrekvent busstrafik. Trafiksäkerhetsåtgärder inom Östermalm etapp 2 ingår i genomförandebeslut för delområde 4 (Dnr 2023-01100) och kommer att slutredovisas vid ett senare tillfälle.

Tabell 1. Tidigare beslut i ärendet

Beslutsinstans	Datum	Ärenderubrik
Trafiknämnden	2016-10-20	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden i samband med hastighetsplanen. Utredningsbeslut. Dnr T2015-00921
Trafiknämnden	2017-05-18	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i hela staden. Inriktningsbeslut. Dnr T2015-00921
Kommunfullmäktige	2017-06-12	
DELOMRÅDE 1		
Trafiknämnden	2020-12-10	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 1, etapp 2, Spånga/Tensta och Kungsholmen. Genomförandebeslut Dnr T2020-00415
DELOMRÅDE 2		
Trafiknämnden	2017-11-23	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1, Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inkl. Fruängen. Precisering av inriktningsbeslut (KF 2017-06-12 § 22) Dnr T2015-00921
Trafiknämnden	2018-08-30	

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 87 563
Växel 08-508 27 200
tea.rickfalt@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Kommunfullmäktige	2018-11-05	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 1, Hässelby-Vällingby, Norrmalm, Skärholmen, Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut Dnr T2015-00921
Trafiknämnden	2020-12-10	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 2, etapp 2, Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Liljeholmen inkl. Fruängen. Genomförandebeslut Dnr T2020-00872
DELOMRÅDE 3		
Trafiknämnden	2019-09-26	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3 etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm. Precisering av inriktningsbeslut (KF 2017-06-12 § 22) Dnr T2015-00921
Trafiknämnden	2020-12-10	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 1, Farsta, Skarpnäck och Östermalm. Genomförandebeslut Dnr T2019-03781
Kommunfullmäktige	2021-02-15	
Trafiknämnden	2022-08-25	Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 3, etapp 2, Farsta, Skarpnäck och Rinkeby-Kista. Genomförandebeslut Dnr T2022-00563

Mål och syfte

Hastighetsplanens övergripande målsättning är att bidra till insatsområdet *Rätt hastighet* i stadens trafiksäkerhetsprogram. Syftet är att minska antalet skadade och döda i trafiken, att öka det offentliga rummets attraktivitet och förbättra förutsättningarna för ett ökat aktivt resande. Detta knyter även an till inriktningsmålet *ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimat-omställning* i Stockholms stads budget för 2025 samt målet för verksamhetsområdet att *Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar*.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Under rubrikerna nedan beskrivs projektens innehåll, måluppfyllelse och konsekvenser.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 87 563
Växel 08-508 27 200
tea.rickfalt@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Projektens innehåll

Denna slutredovisning omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder i följande delområden:

- Delområde 1 etapp 2 (högfrekvent busstrafik)
 - Spånga-Tensta
 - Kungsholmen
- Delområde 2 etapp 1 och 2 (låg- och högfrekvent busstrafik)
 - Hässelby-Vällingby
 - Skärholmen
 - Liljeholmen inklusive Fruängen
 - Norrmalm
- Delområde 3 etapp 1 (lågfrekvent busstrafik)
 - Farsta
 - Östermalm
 - Skarpnäck
- Delområde 3 etapp 2 (högfrekvent busstrafik)
 - Farsta

De trafiksäkerhetsåtgärder som genomförts inom ramen för detta beslut består till största delen av hastighetsdämpande åtgärder i anslutning till passager för oskyddade trafikanter. Därtill har övergångsställen tillgänglighetsanpassats och belysningen förbättrats vid behov. Exempel på genomförda åtgärder visas i figurerna 2-4 nedan.



*Figur 2. Tenstastråket vid korsning med Tensta Allé, innan ombyggnation.
(Trafikkontoret, 2021)*



Figur 3. Tenstastråket vid korsning med Tensta Allé, efter ombyggnation. Korsningen har kompletterats med väghyllor innan passage och förlängda refuger (Trafikkontoret, 2023)



Figur 4. Vinthundsvägen i korsning med Gamla Tyresövägen, innan ombyggnation (Trafikkontoret, 2021)



Figur 5. Vinthundsvägen i korsning med Gamla Tyresövägen, efter ombyggnation. Gång- och cykelpassagen har höjts upp. (Trafikkontoret, 2023)

I samtliga delområden föreslog kontoret trafiksäkerhetsåtgärder vid 253 platser varav 236 åtgärder har genomförts. Avvikelserna från genomförandebesluten är följande: Tre åtgärder utgick i Hässelby-Vällingby på grund av andra pågående projekt i området samt oförutsedda förutsättningar i mark. I Skärholmen utgick en plats för att tillgodose trafikförvaltningens synpunkter om allt för många åtgärder i nära anslutning längs en gata. Samtliga föreslagna ramper och avsmalningar i Skärholmen justerades till busskuddar för att

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 87 563
Växel 08-508 27 200
tea.rickfalt@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

tillgodose dagvattenhanteringen och minimera större ombyggnationer av gator. Detsamma gäller för en plats i Liljeholmen inklusive Fruängen. I Farsta utgick totalt sju platser; fyra platser utgick på grund av vibrationsrisk i närliggande fastigheter och tre platser på grund av att en detaljplan som förändrade en gatas utformning vunnit laga kraft. I Skarpnäck utgick fyra platser på grund av andra pågående projekt. En åtgärd i Skarpnäck är ännu inte genomförd på grund av andra pågående projekt. Åtgärden planeras att genomföras under 2025.

Åtgärderna har till stor del genomförts med enklare bygghandlingar som underlag. Under projektens gång har erfarenheter inhämtats och förts tillbaka till projektörerna. Detta har resulterat i en bättre nivå på handlingar till kommande delområden.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Utifrån tillgänglig data i Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada, under perioden 2016-2024 ses en minskning av antalet skadade fotgängare i kollision med motorfordon i staden. Även antalet skadade i personbil har minskat under perioden. Störst är minskningen för den vanligast förekommande motorfordonsrelaterade trafikolyckan, upphinnandeolyckan (olycka där ett motorfordon kör in i ett framförvarande fordon). Minskning av antalet skadade i personbil syns också för korsnings- och mötesolyckor. Antalet skadade cyklister på traditionell cykel i kollision med motorfordon har varit relativt konstant. Samtidigt har det mellan åren 2016 och 2024 skett en stor ökning av antalet cyklister. Kontoret anser att arbetet med hastighetsplanerna, både förändrade hastighetsgränser och trafiksäkerhetsåtgärder, har bidragit till minskningen av antalet olyckor och skadade.

Hastighetsmätningar har genomförts på ett urval av platser där trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts. Hastighetsmätningarna visar att hastigheterna har sjunkit och att hastighetsefterlevnaden har förbättrats. Trafiksäkerhetsåtgärder, särskilt upphöjda åtgärder som buskuddar och ramper, tvingar fordon att hålla låg hastighet vilket säkrar passagen för oskyddade trafikanter och minskar både risk för att olycka ska ske och konsekvenserna om en olycka trots allt skulle ske. De genomförda trafiksäkerhetsåtgärderna bidrar således till att uppfylla stadens trafiksäkerhetsmål.

Samtliga övergångsställen som har byggts om har tillgänglighetsanpassats. Exempelvis genom att sänka kantsten och förbättra kontrastmarkeringar. Detta bidrar till målen i *Program för*

tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning (Dnr KS 2023/791).

Tidplan

Vid tidpunkt för genomförandebeslut avgav kontoret projekt-specifika tidplaner för samtliga delområden. Generellt har tidplanerna för genomförandet följts eller förskjutits framåt. Anledningen till tidsförskjutning är flera; upphandlingen av ramavtalsentreprenörer försenades, vilket fick följden att entreprenadstart justerades för flera delområden. Därtill kunde produktionen på ett antal platser med högfrekvent busstrafik inte fortskrida i den takt som kontoret planerat med anledning av att påverkan för busstrafikens framkomlighet bedömdes bli för stor. I ett fall har kontraktet med en entreprenör avslutats till följd av den försämrade framdriften. Detta ledde till att ett antal åtgärder fick genomföras med en annan entreprenör vid ett senare tillfälle. Vidare har kontoret valt att skjuta på tidplanen för vissa delområden för att anpassa utgifter till den övergripande årsbudgeten för hastighetsplanen.

Produktion och trafik under byggtiden

I de allra flesta fall har kontoret planerat genomförandet utifrån att minst ett körfält ska hållas öppet förbi platsen för att värna om framkomligheten. I några fall, där omledningsvägar varit lämpliga och buss inte trafikerat gatan, har arbetet kunnat genomföras med en totalavstängning vilket har medfört en kortare genomförandetid.

Intressenthantering och kommunikation

Inom projektet genomförs både stadsövergripande och lokal kommunikation. Kontoret har genomfört stadsövergripande kampanjer för att skapa kännedom om och acceptans för de nya hastigheterna. Den senaste stadsövergripande kampanjen genomfördes hösten 2023 och i den efterföljande kampanjmätningen uppgav mer än två tredjedelar (69 %) att kampanjen gjort dem mer medvetna om sin egen och andras hastighet. Omkring två tredjedelar (65 %) tyckte att det är bra eller mycket bra att hastigheterna ändras. Drygt två tredjedelar (67 %) angav också att det är mycket eller ganska stor sannolikhet att de kommer anpassa sin körning efter de nya reglerna.

Inför genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder i respektive delområde har kontoret genomfört lokala kommunikationsinsatser via lokaltidningen Mitti samt i vissa fall sociala medier. Information har även förmedlats via byggskyltar vid arbetsplatsen och via informationsbrev och anslag till närboende.

Ekonomi och finansiering

Under rubrikerna nedan redovisas projektens ekonomiska utfall.

Investering

För projekten som ingår i denna slutredovisning har flera genomförandebeslut fattats i trafiknämnden och kommunfullmäktige under perioden 2018-2022, se tabell 1 "tidigare beslut i äredendet", rubrik "Bakgrund". I aktuella priser (inklusive index) blev den totala investeringsutgiften för de slutredovisade projekten 246,8 mnkr, vilket innebär att utfallet blev 64,3 mnkr lägre än det samlade värdet av genomförandebeslutsbeloppen, som totalt uppgick till 311,1 mnkr.

I projektens genomförandebeslut var utgiften totalt beräknad till 287,5 mnkr exklusive indexpåslag. Omräknat till dåvarande prisnivå är projektens utfall 214,6 mnkr. I prisläget som gällde vid genomförandebeslutet har projekten därmed fått ett utfall som sammantaget är 72,9 mnkr lägre än genomförandebeslutsbeloppen.

I tabell 2 nedan redovisas beslutade belopp både i aktuell prisnivå, inklusive indexpåslag, samt i prisnivån som gällde vid beslutet, exklusive indexpåslag, det vill säga fasta priser. Projektets utfall är även både redovisat i löpande priser, vilket inkluderar den faktiska prisutvecklingen under projektets genomförande, samt i beslutets prisnivå, det vill säga fasta priser.

Tabell 2. Översikt utgifter, löpande och prisnivå beslut

Redovisning per delområde	Beslutat belopp	Utfall	Avvikelse	Beslutat belopp	Utfall	Avvikelse
<i>Alla belopp i mnkr</i>	<i>Aktuell prisnivå</i>	<i>Aktuell prisnivå</i>	<i>Aktuell prisnivå</i>	<i>Fasta priser</i>	<i>Fasta priser</i>	<i>Fasta priser</i>
Spånga-Tensta etapp 2	8,8	12,1	3,3	8,3	10,3	2,0
Kungsholmen etapp 2	15,0	15,0	0	14,5	12,7	-1,8
Hässelby-Vällingby etapp 1	80,0	52,2	-27,8	73,2	50,2	-23,0
Hässelby-Vällingby etapp 2	31,7	22,5	-9,2	29,4	18,2	-11,2
Norrmalm etapp 1	7,5	6,8	-0,7	7,1	6,7	-0,4
Norrmalm etapp 2	3,1	3,2	0,1	2,9	2,7	-0,2
Skärholmen	26,1	8,2	-17,9	24,3	7,2	-17,1

Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 1	23,4	16,3	-7,1	22,0	16,3	-5,7
Liljeholmen inkl. Fruängen etapp 2	5,9	6,2	0,3	5,6	5,2	-0,4
Farsta etapp 1	43,2	50,0	6,8	38,8	37,6	-1,2
Farsta etapp 2	4,1	3,7	-0,4	3,7	3,5	-0,2
Skarpnäck	30,3	22,9	-7,4	27,9	18,2	-9,7
Östermalm etapp 1	15,0	13,0	-2	13,8	11,8	-2,0
Rinkeby-Kista	17,0	15,3	-1,7	16,0	14,0	-2,0
Totalt	311,1	246,8	-64,3	287,5	214,6	-72,9

Kommentarer till projektutgifter

Nedan presenteras sammanfattande kommentarer om projektens ekonomi per utgiftsområde. Alla jämförelser görs i fasta priser. Detaljer för respektive projekt framgår av bilaga 1.

Utredning och projektering

Budgeten för utredning och projektering var totalt 30,6 mnkr. Den totala utgiften blev 25,8 mnkr. De största avvikelserna hade delområdena Kungsholmen, Hässelby-Vällingby samt Skärholmen, där dessa utgifter blev lägre än beräknat. Avvikelseorna beror främst på att det bedömda behovet av detaljering samt tidsåtgång för framtagande av relationshandlingar överskattades.

Byggaktörskostnader

Budgeten för byggaktörskostnader var 61,7 mnkr. Den totala utgiften blev 27,8 mnkr. I byggaktörskostnader ingår riskpåslag, vilket i flera projekt inte har fallit ut. Detta är framträdande framförallt för större delområden med ett stort antal trafiksäkerhetsåtgärder som Hässelby-Vällingby, Skärholmen och Liljeholmen inkl. Fruängen. Riskpåslaget har vid genomförandebeslut motiverats med på grund av osäkerheter kring ledningar under mark, förorenade massor, osäkerheter på entreprenadmarknaden samt hantering av trafikavstängningar.

Entreprenad

Budgeten för entreprenadutgifter var 195,0 mnkr. Den totala utgiften blev 161,0 mnkr. Avvikelsen beror till stor del på att antagna anbud varit lägre än kontoret bedömt. Kontoret har vid tidpunkt för genomförandebeslut bedömt entreprenadmarknaden som osäker och tagit höjd för det i kalkylarbetet.

De delområden som har de största avvikelserna är Hässelby-Vällingby, etapp 1 och Skärholmen. I Hässelby-Vällingby, etapp 1 beror avvikelsen om 12,4 mnkr på att anbudet var betydligt lägre än vad kontoret bedömt. I Skärholmen beror avvikelsen om 11,1 mnkr till stor del i att åtgärderna genomfördes med ramavtals-entreprenörer som kontrakterats till lägre anbudspriser än förväntat samt att enklare åtgärder byggts på flera platser mot vad kontoret föreslog vid genomförandebeslut.

För några delområden har entreprenadutgiften överstigit budgeten. Detta beror till stor del i att utgifter för trafikavstängningar ökat till följd av höga krav på framkomlighet samt mer komplicerade dagvattenanslutningar än vad som föreslagits under projekteringen.

Inkomster

Eftersom inga inkomster var beslutade då genomförandebeslut fattades var projektens budget för inkomster 0 mnkr. Den totala inkomsten blev 15,1 mnkr, varav 14,8 mnkr avser statlig medfinansiering och 0,3 mnkr inkomst ifrån exploateringskontoret.

Kostnader för drift och underhåll

De slutredovisade projekten har medfört ökade kapitalkostnader samt internränta. År 2024 uppgick den kostnaden till sammanlagt cirka 19,3 mnkr. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och internränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projekten har inga nämnvärda ej aktiverbara kostnader.

Trafiksäkerhetsåtgärderna leder vidare till ökade kostnader för renhållning och snöröjning genom ökad tidsåtgång.

Framtida underhåll och reparation av trafiksäkerhetsåtgärderna kommer att belasta både nämndens drift- och investeringsbudget. I snitt innebär detta sammantaget en årlig merkostnad om 20-50 tkr/år och åtgärdsplats. För samtliga 236 genomförda åtgärder beräknas den totala kostnaden uppgå till cirka 4-12 mnkr per år. Arbetena genomförs huvudsakligen som del i det löpande underhållsarbetet inom nämndens driftbudget, samt inom reinvesteringsprogrammet för gator och vägar i investeringsbudgeten.

Risk/Osäkerhet

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

Kontoret bedömde risk för förseningar för genomförandet med följd att indexutveckling kunde komma att påverka utgifterna. Risk för försening bedömdes framförallt komma av om anbud skulle vara för höga eller utebli eller upphandlingen av överprövas. Risken om försening föll till viss del ut och indexutvecklingen mellan åren 2021-2023 var betydligt högre än vad kontoret räknat med.

Lärdomar

Allt eftersom projekten fortskridit har kontoret insamlat erfarenheter och tagit dem vidare i fortsatt planering. Inledningsvis placerades vägkuddar parallellt eller enskilt enbart separat med vägmarkering. Detta gjorde att fordon kunde köra mellan eller passera bredvid vägkuddarna. Numer anläggs vägkuddar endast så att trafiken tvingas passera rakt över med hjälp av refug eller dylikt. Vidare använde kontoret storgatsten i ramper vilket visade sig ge vibrationer i tunga fordon. Sedan detta uppdagades används asfalt som köryta i ramper. Typskisser som tagits fram inom ramen för hastighetsplanen för dessa trafiksäkerhetsåtgärder (vägkuddar och ramper) har arbetats in i stadens tekniska handbok.

Det är en lång process från utredning och beslut om hastighetsgränser till dess att trafiksäkerhetsåtgärder finns på plats. I några fall har platser och gator hunnit byggas om inom ramen för andra projekt. I andra fall har beslut om nya detaljplaner eller andra projekt har fastställts vilket förändrat en gatas användning, vilket har medfört att kontoret behövt omvärdera behov och utformning av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder. Därtill har uppdelningen i två etapper per delområde ytterligare förlängt processen. För att minimera detta har kommande delområde fyra och fem (Bromma, Älvsjö, Vantör, Enskede/Årsta samt Södermalm) utretts och projekterats enbart som en etapp och ramavtalsentreprenörer har upphandlats för att korta processen mellan genomförandebeslut och entreprenadstart.

Slut

Bilagor

1. Ekonomi, redovisning per projekt.