

Utlåtande 2016:1 RVII (Dnr 123-1521/2015)

Cykelbana på Värtavägen

Reviderat genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projektet Cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 58,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget, utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Anläggande av cykelbana på Värtavägen är utpekat i Cykelplan Stockholm 2012 och har i denna getts högsta prioritet. Trafik- och renhållningsnämnden (nuvarande trafiknämnden) beslutade 7 februari 2013 i ett inriktningsbeslut att anlägga cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 45,0 mnkr.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 6 februari 2014 i ett genomförandebeslut att anlägga cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 31,0 mnkr. Därefter gjorde nämnden en upphandling för projektet. De entreprenadanbud som inkom bedömdes vara för höga, varför upphandlingen avbröts. En ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare, men översteg ändå den utgift som det fanns beslut om. Även den upphandlingen avslutades utan att kontrakt skrevs.

Under våren 2015 har en genomlysning av projektet gjorts som lett fram till föreliggande förslag till reviderat genomförandebeslut, fattat i trafiknämnden 24 september 2015. Syftet med projektet är att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som fortsatt god framkomlighet för busstrafik och gående ska säkerställas.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att hela projektet sker på gatumark, och inte berör pågående planer eller planering i närområdet.

Stadsbyggnadsnämnden avstår därför från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret anser att projektet utformats i linje med kommunfullmäktiges målsättning att prioritera gång- och cykeltrafik i syfte att uppnå hållbara transporter.

Exploateringsnämnden anser att projektet ligger i linje med stadens intention att förbättra för framkomligheten. Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar också i och med ombyggnationen. Projektet har högsta prioritet i cykelplanen

Östermalms stadsdelsnämnd anser att utbyggnaden av cykelbana på Värtavägen främjar gång- och cykeltrafik i stadsdelsområdet och bidrar till att uppfylla målen enligt stadens cykelplan och framkomlighetsstrategi. Nämnden uttrycker även en oro för att kostnadsökningen kan försena genomförandet av Valhallavägens upprustning.

Mina synpunkter

Framkomligheten i Stockholm är en viktig del av vår stads attraktivitet såväl idag som i framtiden. Cykelplan 2012 pekar ut färdriktningen för hur ett av de kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedlen kan bidra till en ökad framkomlighet i Stockholm. Cykelplanen anger också att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm och att antalet cyklister ska öka. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan. Värtavägen utgör en viktig länk i detta arbete.

Trafiknämnden har i detta projekt även uppdragit till trafikkontoret att inom ramen för cykelbanor på Värtavägen utveckla metoder för trafikskyltar i ett pilotprojekt. Det har vid tidigare tillfällen i vissa fall anlagts cykelbanor i

Stockholm där trafikskyltar olyckligt har placerats i cykelbanan, i dess omedelbara närhet eller att cykelbanan har smalnats av eller upphört för att inrymma trafikskyltar. Anledningen är ofta bristen på utrymme och en trafikförordning som reglerar skyltarnas avstånd till vägbanan, men som inte anger motsvarande för cykelbanor. Trafikkontoret ska inom ramen för detta cykelärende utveckla metoder 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.

Staden avsätter en miljard för cykelinfrastruktur under innevarande mandatperiod. För att klara av cykelplanens målsättningar är det viktigt att dessa medel används resurseffektivt. I syfte att säkerställa att avsatta medel räcker så långt som möjligt för ett cykelvägnät med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet anser jag att det är viktigt att trafiknämnden arbetar med att både förbättra kostnadskontrollen för cykelprojekt under genomförande och att i möjligaste mån sträva efter att de preliminära kostnadsunderlagen som redovisas i inriktningsbesluten inte avviker för stort mot utfallet när projekten har detaljprojekteras och blir föremål för genomförandebeslut.

Stockholm tar i och med cykelbanor på Värtavägen ytterligare ett steg mot staden som utgår från de som går, cyklar och reser kollektivt. En modern, mänsklig och miljövänlig huvudstad.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Detta är i grund och botten en bra investering och vi ställer oss bakom investeringen som sådan. Vi är dock, precis som vid flera andra investeringar, tveksamma till kostnadsutvecklingen i projektet. I det ursprungliga genomförandebeslutet var investeringen planerad till 31 miljoner kronor och i det nu föreliggande genomförandebeslutet har kostnaden nästan fördubblats. Vi är bekymrade för kostnadsutvecklingen och förutsätter att den rödgrönrosa majoriteten tar tag i detta i syfte att få en bättre kostnadskontroll i våra planerade investeringsprojekt.

I avvägningen mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och parkeringsmöjligheter finns det alltid en stor risk att de som är i behov av parkering kommer i kläm. Det är

angeläget att man kan säkra parkeringsmöjligheter i närområdet, men det behöver inte nödvändigtvis vara i marknivå.

Det har vid flera tillfällen anlagts cykelbanor i Stockholm där trafikskyltar olyckligt har placerats i cykelbanan, i dess omedelbara närhet eller att cykelbanan har smalnats av eller upphört för att inrymma trafikskyltar. Anledningen är ofta bristen på utrymme och en trafikförordning som reglerar skyltarnas avstånd till vägbanan, men som inte anger motsvarande för cykelbanor.

Staden bör därför inom ramen för detta projekt utveckla metoder för att säkerställa att trafikskyltar inte stör cykelbanornas utformning på ett olämpligt sätt. Utformning av skyltar och stolpar i den täta stadsmiljön måste anpassas för att tillgodose såväl behoven för motortrafik som för cykel- och gångtrafik.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden får genomföra projektet Cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 58,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget, utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017.
2. Trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

Stockholm den 13 januari 2016

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Daniel Helldén

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Anläggande av cykelbana på Värtavägen är utpekad i *Cykelplan Stockholm 2012* och har i denna getts högsta prioritet. Trafik- och renhållningsnämnden (nuvarande trafiknämnden) beslutade 7 februari 2013 i ett inriktningsbeslut att anlägga cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 45,0 mnkr.

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade 6 februari 2014 i ett genomförandebeslut att anlägga cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 31,0 mnkr. Därefter gjorde nämnden en upphandling för projektet. De entreprenadanbud som inkom bedömdes vara för höga, varför upphandlingen avbröts. En ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare, men översteg ändå den utgift som det fanns beslut om. Även den upphandlingen avslutades utan att kontrakt skrevs.

Under våren 2015 har en genomlysning av projektet gjorts som lett fram till föreliggande förslag till reviderat genomförandebeslut, fattat i trafiknämnden 2015-09-24. Syftet med projektet är att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som fortsatt god framkomlighet för busstrafik och gående ska säkerställas.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015.

1. Trafiknämnden godkänner reviderat genomförandebeslut för dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en beräknad utgift om 58 mnkr.
2. Trafiknämnden uppdrar till kontoret att inom ramen för detta ärende utveckla metoder för trafikskyltar i ett pilotprojekt enligt nedan:

Det har vid flera tillfällen anlagts cykelbanor i Stockholm där trafikskyltar olyckligt har placerats i cykelbanan, i dessa omedelbara närhet eller att cykelbanan har smalnats av eller upphört för att inrymma trafikskyltar. Anledningen är ofta bristen på utrymme och en trafikförordning som reglerar skyltarnas avstånd till vägbanan, men som inte anger motsvarande för cykelbanor. Kontoret får i uppdrag att inom ramen för detta cykelärende 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.

3. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner nämndens beslut.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (M), *bilaga 1*

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP), *bilaga 1*

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) och Mikael Valier (KD) som instämmer i nämndens beslut.

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Genomförandebeslut för cykelbana på Värtavägen fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Kostnaderna för projektet har dock blivit högre än förväntat och kontoret önskar därmed revidera den utgift som tidigare beslutats. I första hand är det kostnaderna för själva genomförandet, det vill säga entreprenadutgifterna, som visat sig bli högre än förväntat.

Viss detaljprojektering återstår och kommer att slutföras under hösten. Projektet beräknas kunna gå ut på upphandling efter årsskiftet och arbete på plats påbörjas under våren 2016. Projektet beräknas kunna slutföras under hösten 2017.

Efter fördjupade parkeringsstudier anser kontoret att endast ett mindre antal av de parkeringsplatser som inte längre inryms på Värtavägen bör ersättas i närområdet.

Bakgrund

2014-02-06 beslutade trafik- och renhållningsnämnden om genomförande av nya cykelbanor längs Värtavägen. Syftet med projektet är att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som även gångtrafik och stombuss ska ha fortsatt god framkomlighet. Projektet är utpekat i cykelplanen och har i denna getts högsta prioritet. Åtgärderna innebär trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för gång- och cykel.



Blått streck visar dubbelriktad cykelbana som omfattas av beslutet. För kvarteret med den röda ringen håller en ny lösning på att tas fram

Längs Värtavägens östra sida anläggs en dubbelriktad cykelbana mellan Valhallavägen och Sandhamnsgatan. Mellan Valhallavägen och Karlavägen anläggs den dubbelriktade cykelbanan istället på den västra sidan där det i dag finns en gångbana med överstandard som bedömts inrymma både gång och cykel. Mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen är det idag en smal sektion som har svårt att inrymma den dubbelriktade cykelbanan utan något markintrång. På sträckan är dessutom antalet gående till och från tunnelbanestationen Gärdet mycket stort. Förhandlingar med fastighetsägaren pågår och förhoppningsvis kan en lösning som inrymmer att den dubbelriktade cykelbanan kan anläggas även på denna sträcka. I annat fall får en enklare lösning genomföras på sträckan. På västra sidan av Värtavägen mellan Valhallavägen och Tegeluddsvägen anläggs genomgående gångbanor i alla korsningar. Vid Furusundsgatan justeras anslutningen till Värtavägen och ett mindre torg skapas där det idag är körbana.

Efter genomförandebeslutet 2014-02-06 (se bilaga 1) gjorde kontoret en upphandling för cykelbana på Värtavägen. De entreprenadanbud som inkom översteg dock den utgift som inrymdes i genomförandebeslutet. Kontoret bedömde inkomna anbud som för höga och avbröt därför upphandlingen. Handlingen justerades därefter i några avseenden och en ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare men översteg ändå den utgift som det fanns beslut om. Även den upphandlingen avslutades utan att kontrakt skrevs.

Efter avslutad upphandling har kontoret genomfört en genomlysning av projektet.

Flera mindre utredningar har genomförts där bland annat sträckningen mellan Valhallavägen och Karlaplan har studerats särskilt samt utformningen av den cirkulationsliknande korsningen vid Värtavägen/Valhallavägen. Kontoret utreder för närvarande även olika lösningar för sträckan mellan Sandhamnsgatan och Tegelluddsvägen. Förhandlingar med en fastighetsägare pågår och om en överenskommelse kan slutas anser kontoret att den utformning som man då kan få till är betydligt bättre än den lösning som fanns i tidigare genomförandebeslut.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2015-09-04.

Reviderat förslag

Vid kvarteret längst norrut på Värtavägen, mellan Sandhamnsgatan och Tegelluddsvägen, angavs i tidigare beslut att en dubbelriktad cykelbana inte kunde inrymmas. På västra sidan är det husfasad i bakkant gångbana och på östra sidan medgav inte fastighetsägarna intrång på deras fastigheter. Kontoret har nu inlett nya förhandlingar med aktuell fastighetsägare och förhoppningen är att man kan komma överens om en lösning som tillåter en dubbelriktad cykelbana även på den sträckan.

Kontoret har sedan genomförandebeslutet 2014-02-06 utrett olika alternativ för stoppförbudsskyltningen i syfte att skapa en rakare linjeföring på cykelbanan. Skyltning på gångbanan vid skyddsremsan mot cykelbanan bedöms kunna fungera. Kontoret föreslår därför att skyltningen av stoppförbuden skyltas mellan gång- och cykelbanan. Att placera skyltarna i gångbanan är ett test och erfarenheter från Värtavägen kommer att kunna nyttjas i andra projekt framöver.

I tidigare beslut angavs att ungefär hälften av de parkeringsplatser som utgår på Värtavägen kan ersättas i närområdet. Kontoret föreslår efter ytterligare utredningar att endast de platser som går att hitta lämpliga ersättningsplatser för ersätts, vilket bedöms bli ett lägre antal än vad som tidigare uppskattats.

Ekonomi och tidsplan

Kontorets bedömning är att genomförande av projektet kan inrymmas inom nämndens investeringsram åren 2016-2017. Viss omprioritering jämfört med nuvarande planering kan bli nödvändig främst år 2017.

I tidigare genomförandebeslut 2014-02-06 uppgick utgiften för genomförande till 31,0 mnkr. Nuvarande beräkningar visar att utgiften behöver utökas till en beräknad utgift om 58,0 mnkr. Ökningen beror på att den entreprenadkostnad som tidigare beräknats för projektet inte följde marknadens priser. Utgiften för sträckan mellan Sandhamnsgatan och Tegelluddsvägen bedöms bli cirka 2,0 mnkr dyrare i det alternativ som kontoret nu hoppas kunna genomföra än i tidigare förslag. Utredningskostnaderna har ökat med cirka 1,0 mnkr. Att projektet har senarelagts innebär också att entreprenadpriserna inklusive materialkostnader beräknas öka.

Drift- och underhållskostnaderna beräknas öka något genom att en cykelbana har högre krav och därmed högre kostnader för vinterväghållning. Dagvattenbrunnarna blir fler. Det blir även en ökad driftkostnad i och med att det blir en fullständig signalreglering i korsningen Värtavägen/Tegelluddsvägen där det i dag bara är ett signalreglerat friliggande övergångsställe.

Kapitalkostnaderna beräknas öka med cirka 1,0 mnkr år 2017, och för helt år från

och med 2018 med cirka 3,9 mnkr. Kostnaderna har beräknats med 20 års genomsnittlig avskrivningstid och en intern ränta om 1,75 procent. Kapitalkostnaden, som minskar successivt med gjorda avskrivningar, får beaktas i nämndens budget från och med 2017.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 53,2 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 2.

Viss detaljprojektering återstår vilken kommer att slutföras under hösten. Projektet beräknas kunna gå ut på upphandling efter årsskiftet och arbete på plats beräknas kunna påbörjas under våren 2016. Projektet beräknas kunna slutföras under hösten 2017.

Risker

En risk i projektet är att kontoret inte kan komma överens med en fastighetsägare om markintrång för sträckan mellan Sandhamngatan och Tegeluddsvägen. Det skulle då innebära att lösningen som presenteras i det första genomförandebeslutet byggs istället för det som är under utredning och presenteras i det här reviderade genomförandebeslutet.

En annan risk är entreprenadmarknaden som kan innebära att inga eller för dyra anbud inkommer. Risk bedöms som låg men om den faller ut så kommer ett nytt tjänsteutlåtande att tas fram till trafiknämnden. I tjänsteutlåtandet kommer en avvägning göras kring den nya slutkostnaden jämfört med projektets nyttor och ett förslag till beslut.

I övrigt bedöms riskerna i huvudsak utgöras av de förekomna risker som anläggningsprojekt innebär, bland annat buller, vibrationer och trafikstörningar vilka kan komma att försena eller fördyra projektet även i ett sent skede.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner reviderat genomförandebeslut av dubbelriktad cykelbana på Värtavägen till en beräknad utgift om 58,0 mnkr.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Östermalms stadsdelsnämnd.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att hela projektet sker på gatumark, och inte berör pågående planer eller planering i närområdet. Stadsbyggnadsnämnden avstår därför från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att projektet utformats i linje med kommunfullmäktiges målsättning att prioritera gång- och cykeltrafik i syfte att uppnå hållbara transporter.

Stadsledningskontoret noterar att investeringsutgifterna ökat med 27,0 mnkr (cirka 87 procent) till 58,0 mnkr sedan genomförandebeslutet, vilket föranleder ett reviderat genomförandebeslut. Huvudsakligen avser ökningen en anpassning till den kostnadsnivå som tidigare entreprenadanbud visat vara marknadsmässig. Därutöver tillkommer kostnad för dubbelriktad cykelbana även på sträckan Sandhammsgatan-Tegeluddsvägen.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller riskmarginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera prisutveckling och förändringar i ett projekts omfattning i planeringsfasen. På så sätt undviks stora skillnader i bedömningen av ett projekts investeringsutgifter mellan olika beslutstillfällen.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden får genomföra projektet Cykelbana på Värtavägen till en investeringsutgift om 58,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017. Stadsledningskontoret föreslår vidare att trafiknämnden medges rätt att teckna erforderliga avtal.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2015 följande.

Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 november 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Projektet ligger i linje med stadens intention att förbättra för framkomligheten. Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar också i och med ombyggnationen. Projektet har högsta prioritet i cykelplanen.

Det är viktigt att arbetena samordnas med andra byggarbeten i anslutning till projektet.

Kontoret anser att det är ett angeläget och viktigt projekt.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15

december 2015 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Utbyggnaden av en dubbelriktad cykelbana på Värtavägen främjar gång- och cykeltrafik i stadsdelsområdet och bidrar till att uppfylla målen enligt stadens cykelplan och framkomlighetsstrategi.

Med anledning av bland annat projektets kostnadsutveckling, från 31 mnkr till nu beräknade 58 mnkr, anser förvaltningen dock att det skulle vara motiverat att trafikkontoret redovisar sin analys om vilka cykelvägsprojekt som är mest prioriterade att genomföra inom stadsdelsområdet. Förvaltningen anser att det är av största vikt att investeringsmedlen används till att genomföra de projekt som ger mest nytta för invånarna, folkhälsan och för stadsmiljön totalt. Därför skulle förvaltningen exempelvis gärna se en redovisning av trafikkontorets planering och genomförande av upprustningen av Valhallavägens gång-, cykelvägar och esplanad. Förvaltningen vill uttrycka oro för att kostnadsökningen av utbyggnaden av en dubbelriktad cykelbana på Värtavägen försenar genomförandet av Valhallavägens upprustning.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Brinck m.fl. (M) enligt följande.

Detta är i grund och botten en bra investering och vi ställer oss bakom investeringen som sådan. Vi är dock, precis som vid flera andra investeringar, tveksamma till kostnadsutvecklingen i projektet. I det ursprungliga genomförandebeslutet var investeringen planerad till 31 miljoner kronor och i det nu föreliggande genomförandebeslutet har kostnaden nästan fördubblats. Vi är bekymrade för kostnadsutvecklingen och förutsätter att den rödgrönrosa majoriteten tar tag i detta i syfte att få en bättre kostnadskontroll i våra planerade investeringsprojekt.

Det är också angeläget att hitta ersättningsytor för de parkeringsplatser som tas i anspråk. Det behöver inte nödvändigtvis vara i marknivå men det är centralt att även säkra parkeringsmöjligheterna i närområdet.

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP) enligt följande.

Detta är i grund och botten en bra investering och vi ställer oss bakom investeringen som sådan. Vi är dock, precis som vid flera andra investeringar, tveksamma till kostnadsutvecklingen i projektet. I det ursprungliga genomförandebeslutet var investeringen planerad till 31 miljoner kronor och i det nu föreliggande genomförandebeslutet har kostnaden nästan fördubblats. Vi är bekymrade för kostnadsutvecklingen och förutsätter att den rödgrönrosa majoriteten tar tag i detta i syfte att få en bättre kostnadskontroll i våra planerade investeringsprojekt.

I avvägningen mellan trafiksäkerhet, framkomlighet och parkeringsmöjligheter finns det alltid en stor risk att de som är i behov av parkering kommer i kläm. Det är angeläget att man kan säkra parkeringsmöjligheter i närområdet.

Det har vid flera tillfällen anlagts cykelbanor i Stockholm där trafikskyltar olyckligt har placerats i cykelbanan, i dess omedelbara närhet eller att cykelbanan har smalnats av eller upphört för att inrymma trafikskyltar. Anledningen är ofta bristen på utrymme och en trafikförordning som reglerar skyltarnas avstånd till vägbanan, men som inte anger motsvarande för cykelbanor.

Kontoret bör inom ramen för detta ärende utveckla metoder för att säkerställa att trafikskyltar inte stör cykelbanornas utformning på ett olämpligt sätt. Utformning av skyltar och stolpar i den täta stadsmiljön måste anpassas för att tillgodose såväl behoven för motortrafik som för cykel- och gångtrafik.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Maria Antonsson m.fl. (MP), Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios (V) enligt följande.

Utbyggnaden av en dubbelriktad cykelbana på Värtavägen främjar gång- och cykeltrafik i stadsdelsområdet och bidrar till att uppfylla målen enligt stadens cykelplan och framkomlighetsstrategi vilket vi ställer oss positivt till.

Det reviderade genomförande beslutet för cykelbana Värtavägen är önskvärt ur ekonomiskt perspektiv då kostnaderna för genomförandet har ökat. Vi ser dock att den tillkomna fördjupade parkeringsstudien visar på att endast ett mindre antal av de parkeringsplatser som inte längre inryms på Värtavägen bör ersättas i närområdet är en ändring av det ursprungliga genomförande beslutet som ej beaktar stadsutvecklingen i området.

Ytterligare flerbostadshus kommer att byggas vid Värtavägen. På tomten Ordonnansen 1, korsningen Värtavägen och Furusundsgatan tillkommer flerbostadshus om 110 lägenheter samt på tomten New York 1, korsningen Värtavägen och Sandhamnsgatan tillkommer flerbostadshus om 30 lägenheter. Genomförandet av Norra länken ökar områdets attraktivitet för bilburna bostadsköpare.

Vi bedömer att det reviderade genomförande beslutet bör beakta det ursprungliga genomförande-beslutet om ersättning av parkeringsplatser på Värtavägen utifrån den pågående stadsutvecklingen av området med fler bostäder.