

Handläggare
Pernilla Johnni
08-508 27 650

Till
Trafiknämnden
2019-11-14

Breddning av Farstastråket. Del av projekt Cykel i Gubbängsmotet. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisningen avseende cykelåtgärder i Gubbängsmotet.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anne Kemmler
Avdelningschef

Liselotte Johansson
Enhetschef

Sammanfattning

Farstastråket är ett utpekad prioriterat pendlingsstråk och en viktig del av det regionala, nordsydliga, cykelstråket. Projektet har syftat till att öka standarden på befintligt gång- och cykelstråk mellan Farstaängen i söder och Gubbängsfältet i norr; en sträcka på cirka 1 km. Gång- och cykelvägen var tidigare smal och saknade separering mellan gående och cyklister.

Projektets mål har varit att gång- och cykelvägen ska bli mer framkomlig och trafiksäker för såväl cyklister som gångtrafikanter. Åtgärder som utförts är separering med skiljemålning, breddning av gång- och cykelbanan samt att ny asfalt har lagts på hela sträckan. Justering av för kraftiga lutningar och snäva radier på sträckan har också utförts. Belysningen har bytts ut liksom parksoffor mm. Gång- och cykeltunneln under Örbyleden har rustats upp med förstärkt belysning och försetts med emaljtaflor föreställande

Stockholms damrugbylag. Den tidigare smitvägen från Söndagsvägen ut mot Nynäsvägen (väg 73) har byggts bort. Utgiften i genomförandebeslutet angavs till 20 mnkr och den slutliga utgiften bedöms uppgå till ca 18 mnkr.

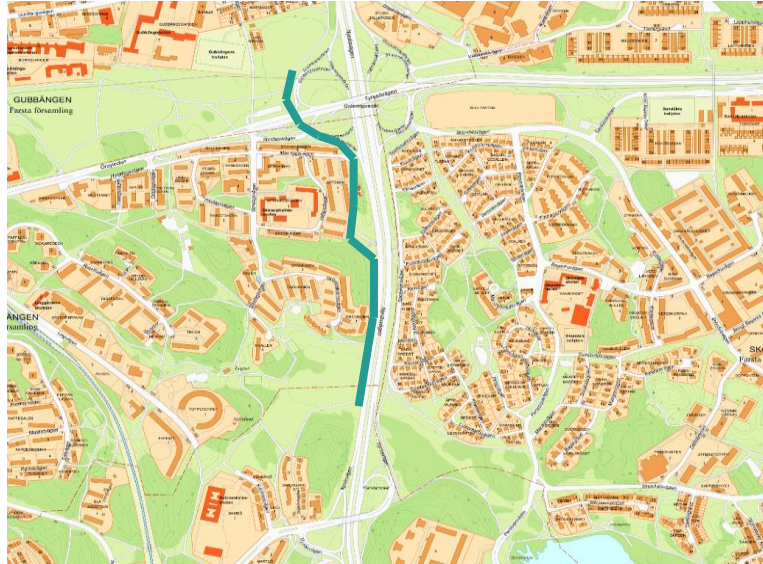


Bild 1 Projektets geografiska utsträckning

Bakgrund

Farstastråket är ett utpekat prioriterat pendlingsstråk och en viktig del av det regionala, nordsydliga, cykelstråket. Projektet har syftat till att öka standarden på befintligt gång- och cykelstråk mellan Farstaängen i söder och Gubbängsfältet i norr; en sträcka på cirka 1 km. Gång- och cykelvägen var tidigare smal och saknade separering mellan gående och cyklister.

I maj 2015 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut gällande infrastrukturåtgärder för gång- och cykelstråk. Gång- och cykelvägen längs Farstastråket ingick som en del i det beslutet. Den 9 mars 2017 fattade trafiknämnden ett genomförandebeslut om cykelåtgärder på Farstastråket för en investeringsutgift på 20 mnkr. I beslutet ingick breddning av gång- och cykelvägen från Örbyleden till Farstaängarna, byte av belysning och papperskorgar, kompletteringar av sittplatser längs med sträckan, förbättrade lutningar och radier samt att kopplingen från Söndagsvägen till Nynäsvägen (väg 73) skulle byggas bort. Gångtunneln under Örbyleden skulle uppfattas tryggare och trevligare genom att fördes med konst genom emaljtaflor föreställande Stockholms damrugbylag. Dessutom ingick kompensationsåtgärder i form av planteringar för ianspråktagandet av Stockholms hems mark för att breddningen skulle kunna möjliggöras.



Bild 2 Konst genom emaljtaflor föreställande Stockholms damrugbylag på plats i gång- och cykeltunneln.

I genomförandebeslutet från mars 2017 redovisades de olika utredningar och åtgärder som kontoret gjort för att försöka åstadkomma full bredd längs hela gång- och cykelbanesträckningen; bland annat diskussion kring flytt av Trafikverkets bullervall samt olika försök att komma överens med den bostadsrättsförening vars mark angränsar till gång- och cykelbanan vid Farstaängarna. I beslutet redovisades att trots kontorets många ansträngningar att komma överens blev konsekvensen att 70 av det totalt 1 000 meter långa stråket fick behålla sin tidigare bredd på 2,5-2,7 meter. Övriga delar har en 5 meter bred gång- och cykelbana med skiljemålning. I enlighet med genomförandebeslutet är det 3 meter dubbelriktad cykelbana och 2 meter gångbana.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Måluppfyllelse

Målet för projektet var att dels att skapa en bra cykelinfrastruktur för att främja cyklism inom området, både på sträckor och i problempunkter, och dels att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklisterna.

Genom att bredda gång- och cykelbanan till 5 meter på 930 av de 1000 meter som projektet omfattar samt att justera tvärlutningarna så de blev mer tillåtande så har målet att skapa en bra

cykelinfrastruktur uppnått. Genom att bygga bort smitvägen till Nynäsvägen har trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklisterna förbättrats. Den belysningsuppgradering som utförts ökar också trafiksäkerheten och bidrar till att målen uppfylls.

Inför projektstart gjordes en cykelräkning och sträckan trafikerades då av ca 1 300 cyklister/dygn. Förnyad cykelräkning kommer att utföras under våren 2020 för att få ett mer rättvisande resultat.

Tydlig separering med linjemålning mellan gående och cyklister, minskade lutningar samt upprustning av sittplatser/bänkar och belysning har inneburit att projektet har underlättat för såväl barn som personer med funktionsvariation att röra sig i området. Trafiksäkerhetsåtgärden att bygga bort smitvägen mot Nynäsvägen har gjort det enklare och säkrare att ta sig till och från Gubbängsfältet.

Projektets genomförande och tidsplan

Projektet har genomförts helt enligt intentionerna i genomförandebeslutet.

Arbetet planerades som en totalentreprenad då kontoret hade fått i uppdrag att prova nya entreprenadformer för att om möjligt öka intresset för kontorets projekt. Entreprenaden var tänkt att handlas upp under kvartal 2 2017. Entreprenaden planerades starta hösten 2017 med entreprenörens detaljprojektering samt andra förberedelser och var tänkt att vara helt färdigställt hösten 2018. I upphandlingen som gjordes under hösten/vintern 2017/2018 var förutsättningen att entreprenaden skulle vara färdigställd den 1 oktober 2018.

Entreprenaden startade i mars 2018 med startmöte samt entreprenörens detaljprojektering. Arbetena ute på plats inleddes i början av maj 2018 och slutfördes under november samma år. Slutbesiktning hölls 13 november och godkändes samma dag. En kompletterande etableringsbesiktning av växterna var planerad till juni 2019 men godkändes först i oktober 2019.

Beviljande av bygglov för en mur mellan gång- och cykelvägen och Stockholms hems parkering drog ut på tiden och den långa handläggningstiden fick konsekvenser för tidplanen. Värmen under senare delen av sommaren gjorde också att projektet försenades eftersom det inte var möjligt att lägga asfalt under rådande värmebölja. Delsträckan från Farstaängarna fram till förbindelsen under Nynäsvägen mot Spettekaksvägen öppnades för cykeltrafik i

början av september 2018 och hela sträckan öppnades efter slutbesiktningen i november. Upprustning/kompensation för ianspråktaga ytor för Stockholmshems Aftonen 1 och Söckendagen 2 har utförts i samråd med Stockholmshem. Etableringsbesiktning av dessa ytor utfördes i början av oktober 2019.

Intressenthantering och kommunikation

Projektet har kommunicerats via webbsidan ”Stockholm växer” samt via kontorets Facebook-konto. Då projektet blev omdiskuterat i samband med genomförandebeslutet har kontoret vinnlagt sig om att vara tydlig och informativ med hur arbetet framskrider och hur omledningen för trafikanterna som passerar platsen var planerad. Information till omkringboende spreds även genom Stockholmshems försorg.

Ekonomi

Trafiknämnden godkände 2017-03-09 projektets genomförandebeslut till en bedömd utgift om 20 mnkr. Det ekonomiska utfallet för projektets projektering och entreprenadskede har därefter till största delen varit enligt plan. De slutliga utgifterna fördelar sig enligt nedanstående tabell.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)
Utgifter		
Utredning och projektering	2,0	1,2
Byggaktörskostnader inkl. risk	1,1	1,1
Byggledning	0,4	0,7
Entreprenad	16,5	15,0
Summa utgifter	20,0	18,0

Utgifterna för byggledning blev ungefär dubbelt så stora som budgeterat på grund av behovet av omfattande ekonomiska diskussioner med entreprenören. Diskussionerna kan åtminstone delvis förklaras av kontorets och entreprenörens ovana att arbeta i totalentreprenadform. Även om det på kort sikt är svårt att se rena fördelar med entreprenadformen är det dock viktigt att våga prova nya entreprenadformer så olika typer av entreprenaders lämplighet för olika typer av projekt kan studeras.

I projektets genomförandebeslut redovisades budgeten fördelad på olika entreprenadområden, för vilka utgifter för utredning och projektering var inräknade. I denna har slutredovisning är tabellen istället uppställd efter utgiftstyp, vilket följer kontorets standardmall för slutredovisningar.

I upphandlingen ingick ett incitament som innebar att om entreprenadutgiften efter slutbesiktning underskred givet anbud skulle beställaren och entreprenören dela på mellanskillnaden. Anbudet låg på 15 mnkr och riktprishöjande kostnader uppgick till 0,4 mnkr. Nytt riktpris uppgick då till 15,4 mnkr. Skillnaden mellan den summan och upparbetat blev 2,8 mnkr som delades 50/50 mellan entreprenören och kontoret.

Risk/Osäkerhet

De risker som identifierades tidigt i projektet var:

- Att inga anbud skulle komma in eller att anbuden skulle bli för dyra på grund av ovana av entreprenadformen och då särskilt i denna typ av projekt.
- Att beviljandet av bygglov skulle dra ut på tiden.

Endast ett anbud inkom men det var till ett pris som låg i paritet med de kalkyler som upprättats inför upphandlingen. Troligen kan valet av tidpunkt på året för utskick bidragit till att inte fler anbud kom in. Då projektet var försenat var kontoret mån om att få ut upphandlingen så snabbt det gick och anpassade anbudstiden efter det.

Bygglovshanteringen blev en risk som föll ut. Från inlämnad bygglovsansökan till godkänt bygglov tog det 7 månader. Den största delen av tiden bestod dock av väntetid för att få en handläggare.

Övriga erfarenheter

Under framtagandet av systemhandlingen diskuterades totalentreprenad som en möjlighet att få in fler anbud, öka kvaliteten på det som utfördes samt även korta byggtiden. Projektet handlades upp som totalentreprenad (exklusive belysningsarbetena) d.v.s. som en styrd totalentreprenad.

Projektet genomfördes men fördelarna blev inte så markanta. Endast ett anbud inkom d.v.s. färre anbud än normalt. Kvaliteten på handlingarna blev i stort sett lika som när kontoret projekterar. Den tidsvinst som förväntades då entreprenören och dennes projektör tillsammans tog fram handlingarna infriades inte. Kostnaden för bygglösningen blev mer omfattande då mer tid behövdes för att

stötta entreprenören i projekterings- och byggskedet. Entreprenören var inte van vid att ha ansvar för projekteringen och tidplanen försköts Slutkostnaden blev lägre än beslutets summa trots en del riktprishöjande kostnader och projektet försenades inte mer än en och en halv månad jämfört med tidplanen.

Det hade varit intressant att få in fler anbud för att kunna göra en jämförelse mellan olika entreprenörers tolkning av uppdraget samt deras uppskattade kostnader för att utföra projektet

Slut

Bilagor

1. Farstastråket, del av Cykel i Gubbängsmotet. Slutredovisning.
Bilaga 1