



Genomförandebeslut

| | |
|--------------------------------|---|
| Upprättad av | Luc Pagès och Emil Uman |
| Godkänd av | Ann Kemler |
| Datum | 2020-02-21 |
| Projektnamn | Trygga tunnlar och broar – Pilot och prototyp |
| Projektnummer | 8004528 |
| Projektgrupp | H 8000572 |
| Anläggningens livslängd | Ca 25 År |
| Stadsdelsnämnd | Ålvsjö - Kista |

| | |
|---------------|--------------------------------|
| Adress | Stovaregatan - Hälsingörsgatan |
|---------------|--------------------------------|

| | |
|------------------------------|--|
| Syfte och avgränsning | Gång- och cykelvägar som går genom tunnlar och över broar uppfattas lätt som otrygga då det kan kännas oklart vad som gömmer sig på andra sidan och svårighet till eventuell flykt. Från genomförda trygghetsvandringar i norra västerort lyfts ofta frågor kring gång och cykelvägstunnlar. Det kan handla om dålig genomsikt på grund av vegetation i anslutning till tunneln, trasig belysning, spår efter brända föremål, klotter eller bara allmänt slitna ytskikt. |
|------------------------------|--|

| | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Projektets åtgärder | Se bifogat genomförande beslut |
|----------------------------|--------------------------------|

| | |
|---------------------|--|
| Konsekvenser | |
|---------------------|--|

| Tidplan | 2022 (avser endast extra arbetet) | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | Jan | Feb | Mar | Apr | Maj | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Dec |
| Utredning | | | | | | | | | | | | |
| Projektering | | | | x | x | x | | | | | | |
| Entreprenad | | | | | | | | | | x | x | x |

| Budget (tkr) | 2020-2022 | 2022 |
|---------------------|----------------------------|-------------|
| (Utgifter) | 1 600 tkr redan upparbetat | 400 tkr |
| | | |
| Total Budget | 2 000 tkr | |

| Roll | Namn |
|-----------------------|----------------------|
| Projektleddare | Luc Pagès |
| | Emil Uman (Ljus av.) |
| | |
| | |
| | |

| Risk | Åtgärd |
|--|---|
| Tillkommande risk beror på att vi kan tappa leverantör och därmed prototyp/kunskap som har redan gjort och investerat. | Vi anskaffar prototypen enligt bifogade beskrivning |
| | |
| | |
| | |

| Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) | | | |
|---|--|--------------|--|
| Namn | | Datum | |
| Investeringsutgift (brutto, mnkr) | | | |

| Motivering till reviderat genomförandebeslut |
|--|
| Inom ramen för det ursprungliga genomförandebeslutet ingick inte anskaffandet av en fungerande prototyp. Med denna revidering avses anskaffandet av två på plats monterade prototyper som en demonstration av utvecklat koncept. |

| Reviderat Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) | | | |
|--|--|--------------|--|
| Namn | | Datum | |
| Investeringsutgift (brutto, mnkr) | 2 000 tkr | | |
| Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?) | Utökning av budgetram med 400 tkr inryms inom ramen för kontorets budget. | | |

ANSÖKAN OM INVESTERINGSMEDEL (CM4) FÖR TRYGGHETSSKAPANDE ÅTGÄRDER 2019

Nämnderna ska i sin ansökan redovisa insatsens utformning genom att redogöra för följande punkter.

| |
|---|
| Namn på insats: |
| Trygga tunnlar och broar – Pilot och prototyp |
| Sökt belopp: |
| 1 600 000 SEK |

| Sökande nämnd | Ev medsökande nämnd |
|---|--|
| Trafiknämnden | - |
| Kontaktperson | Kontaktperson |
| Luc Pagès | Emil Uman |
| Telefon | Telefon |
| 08 508 260 93 | 05 508 28 194 |
| E-post | E-post |
| Luc.pages@stockholm.se | Emil.uman@stockholms.se |
| Ev samverkan | |
| <i>Om insatsen till del ska genomföras genom annan nämnd/bolagsstyrelse ska överenskommelse om detta ha skett med berörd part, ange i så fall detta nedan.</i> | |
| <i>Avses medfinansiering ske av nämnd genom de särskilda trygghetsmedlen ska även samarbetande nämnd inkomma med en ansökan om medel. Lämpligen står en nämnd som huvudsökande med utförliga beskrivningar enligt dessa anvisningar som övrig/övriga nämnder kan hänvisa till och där ansökan från medsökande fokuseras på att beskriva de enskilda insatser som är aktuella.</i> | |
| Samverkan sker inom Infrastrukturavdelningen mellan Anläggningsenheten och Belysningsenheten. | |

Ansökan

1. Beskrivning (mål och syfte)

Ansökan ska innehålla en tydlig och detaljerad beskrivning av den tänkta åtgärden med övergripande mål och syfte. Underrubrikerna i beskrivningen ska ge en tydlig koppling mellan den lokala behovsanalys som gjorts och det resultat som förväntas.

1.1 Behovsanalys/problembeskrivning

Redogör för den platsspecifika problembeskrivningen som underbygger varför en investering behövs och på vilket sätt en analys av lokala förutsättningar och behov har tagits fram. Finns exempelvis kopplingar till den lokala samverkansöverenskommelsen med polisen eller har behovet lyfts fram i andra lokala brottsförebyggande eller trygghetsskapande sammanhang?

Gång- och cykelvägar som går genom tunnlar och över broar uppfattas lätt som otrygga då det kan kännas oklart vad som gömmer sig på andra sidan och svårighet till eventuell flykt. Från genomförda trygghetsvandringar i norra västerort lyfts ofta frågor kring gång och cykelvägstunnlar. Det kan handla om dålig genomsikt på grund av vegetation i anslutning till tunneln, trasig belysning, spår efter brända föremål, klotter eller bara allmänt slitna ytskikt.

1.2 Berörd målgrupp/område

Ange den/de målgrupper och den/de områden som insatserna riktar sig till/mot. Både allmänna och särskilda målgrupper ska specificeras. Redogörelsen ska även skatta storleken på de målgrupper som berörs - exempelvis hur många unga som bor i ett område eller antalet personer som passerar en viss plats.

Gång- och cykelvägstunnlar och broar i 60–70-talsmiljö utgör ofta den enda möjligheten att förflytta sig i den planskilda trafiksepareringen. Därför nyttjas dessa konstruktioner i hög omfattning av boende, framför allt de yngre, men noggrannare mätningar har inte utförts. Dessa anläggningar är ofta placerade strategiskt mellan skolor, sport- och fritidsanläggningar, parker, lekplatser och där medborgarna bor.

1.3 Beskrivning av insatsen

Redogör för platsen för insatsens utformning samt hur insatsen ska realiseras.

Innan ansökan lämnas in ska samråd ske med andra berörda förvaltningar om insatsernas genomförbarhet, vilket ska beskrivas här.

Insatsen ska förhålla sig logiskt till ovan beskrivna problembild och de resultat som förväntas. Om någon form av medborgardialog ska användas i processen beskrivs även det här.

Insatsen syftar till att genomföra ”piloter” på en gång- och cykelvägstunnel samt en gång- och cykelvägsbro där en lösning tas fram som skulle kunna appliceras som en standardlösning för likande konstruktioner i framtiden. Lösningen ska vara estetisk tilltalande och förbättra ljuskvalitén för att främja den upplevda tryggheten. Trots att det är en standardlösning så ska den ha möjlighet att med små anpassningar av motiv och färg ge möjlighet till att skapa identitet till platsen. Det är också centralt att de prototyper som tas fram inte hämmar drift och underhåll av varken belysningsanläggningen eller inspektion av konstruktionerna. Exakta platser är ännu inte valda.

1.4 Förväntat resultat

Beskriv de positiva resultat och effekter som insatsen ska generera för målgruppen. Som exempel kan detta handla om ökad känsla av trygghet för kvinnor på ett torg vilket leder till fler kvinnor som rör sig på torget.

Ökad upplevd trygghet hos de som besöker platserna efter utförda åtgärder är.

1.5 Uppföljning och utvärdering

Beskriv hur och när uppföljningen och utvärderingen av insatsen ska göras samt hur de avses dokumenteras och spridas.

I och med att platserna inte är helt bestämda så kan det finnas behov av att utveckla metoden för uppföljning och utvärdering i samband med att eventuella medel skulle beviljas för detta projekt. Minimum är någon mätning av upplevd trygghet före och efter åtgärd. Informationsspridning kommer vid gott resultat först spridas internt.

2. Organisation för insatsens genomförande

Beskriv kortfattat den organisation som ansvarar för att genomföra insatsen samt ansvarar för att följa upp dess effekter. Om samverkan sker med lokala aktörer i arbetet ska detta beskrivas under denna punkt, exempelvis fastighetsägare, civilsamhälle, polis.

Organisationen består av ovan nämnda kontaktpersoner. Dialog och stöd kan behövas i form av Parkingenjör från Stadsmiljö för berört ansvarsområde vad det gäller design och estetik. Dialog med Stadsdelsförvaltning i område för utförande kan också troligt bli aktuellt.

3. Tidplan

Ansökan ska innehålla en tidplan med identifierade faser i insatsens genomförande från start till uppföljning och slutredovisning.

Efter beslut om beviljade medel så ser tidplanen ut som följande:

- Initial utvärdering av trygghet (<1 månad)
- Projekteringsfas (3 månader)
- Materialinköp och planering av utförande (2 månader)
- Utförande (1-2 månader)
- Utvärdering av resultat (<1 månad)

I händelse av att beslut om beviljande av medel blir fördröjt kan tidsplanen behöva revideras om alla kostnader ska hinnas bokföras under 2020.

4. Beskrivning av utgifter och eventuell medfinansiering

Ansökan ska redovisa insatsens totala investering uppdelat på relevanta kostnadsposter och år. Eventuell egen medfinansiering redovisas och extern medfinansiering redovisas i förekommande fall.

Om insatsen till del ska genomföras av annan nämnd eller bolagsstyrelse ska denna del specificeras.

Eftersom denna ansökan endast avser 2020 så finns ingen uppdelning över år.

Tidrapportering: 200 000 SEK
Teknikkonsulter: 400 000 SEK
Entreprenad och material: 1 000 000 SEK

Inga externa intäkter eller medfinansiering är i planen.

5. Påverkan på framtida driftkostnader

Av ansökan ska det framgå om och/eller hur insatsen kan förväntas påverka nämndens eller annan nämnd/styrelsens framtida driftutgifter/kostnader, inklusive kapitalkostnader. Kompensation för kapitalkostnader beaktas i särskild ordning i samband med kommande verksamhetsplaner.

För besiktningsskostnader av konstruktion ska ingen förändring ske, det är en utgångspunkt i projektet. Själva nya konstruktionen man tillför tunnelväggar kan kräva visst underhåll men kommer å andra sidan vara enklare att klottersanera. För belysningsåtgärderna så sänks drift- och underhållskostnader då vald lösning kommer utföras med LED-ljuskällor som inte behöver bytas ut i samma frekvens som konventionella ljuskällor erfordrat.

6. Innovation och eller uppväxling

Ansökan får gärna visa på innovation och nya typer av trygghetsskapande insatser och det ses som en fördel om pågående åtgärder går att växla upp

Arbete med trygghetsskapande åtgärder kring tunnlar har genomförts i hög utsträckning tidigare men det blir ofta punktinsatser efter medborgardialog som blir kostsamma. Att återanvända koncept på nästa tunnel är ofta svårt då lokal anpassning gjorts i stor utsträckning. Tanken med detta projekt är att finna en lösning som skulle kunna rullas ut på många platser. Då många av stadens tunnlar och broar har stora likheter skulle kostnaderna kunna hållas nere framåt. Tunnlar som annars kanske inte hade prioriterats skulle ändå då kunna få ett ansiktslyft framåt.

Övriga upplysningar

Parallellt med detta projekt söks medel för 2020-2021 i den lista som beskrivs under ”Kompletterande anvisningar VP 2020” som ”... lista över tänkbara projekt som kan planeras och projekteras under 2020 för genomförande under 2021.” för att starta arbetet med att identifiera omfattningen av eftersatta tunnlar och ge stöd i att prioritera.

| Reviderat Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) | | | |
|--|---|-------|--|
| Namn | | Datum | |
| Investeringsutgift (brutto, mnkr) | + 400 000:- (Totalt summa projekt: 2 000 000 sek) Inkl. Material, tillverkning – installation (inkl. El med tillbehör) | | |
| Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?) | I avslutning syfte av modulbaserade prototyper för trygga insatser, avsluta x 2 rostfri handledare med integrerade belysning på x 2 GC broar (Hälsingörsgatan / Kista), se bifogade ritning och bilder av prototyp. | | |

Bakgrunden till att ett reviderat genomförandebeslut behövs:

Första delen av Investering medel har används för att genomföra prototyper som skulle leda till "Modul baserade" lösningar. (och som är delvis nu igång och redan beställs av olika stadsdel). Nu i samband med de sista tänkta delen av trygga insatsen (handled med integrerade ljus som kan i vissa fall ersätta gamla och trasiga ljus pelare på GC broar) har vi möjlighet att genomföra x 2 färdiga GC broar (i Kista område) via vårt upphandlade smed entreprenad. Efter att vi har används hela ursprunglig budget för själva prototyp tillverkning (som nu står i ateljé) har vi möjlighet att kunna genomföra/realisera på riktig (på plats) x 2 GC broar enligt beskrivning, men en minimum beställning av 40 M (x20 moduler av x2 M) löpande handled behövs. I reviderad budget ingår allt från tillverkning, installation på plats och El utrustning.

Section / Princip ritning av räcke med integrerad Ljus:





Bild på befintligt handled prototyp



Genomförandebeslut

| | |
|---------------|---|
| Upprättad av | Luc Pagés och Emil Uman |
| Datum | 2020-01-30 |
| Projektnamn | Trygga tunnlar och broar – Pilot och prototyp |
| Huvudprojekt | Ges av avdelningens verksamhetsplanerare H8000572 |
| Projektnummer | Ges av avdelningens verksamhetsplanerare 8004528 |

| | |
|--------------------------|---|
| Adress | När exakt plats valts sätts adress |
| Stadsdel | Dialog har initierats med Älvsjö, Rinkeby-Kista och Spånga-Tensta men inget bestämt. |
| Kartbild | Infogas när exakt plats valts |
| Projektets mål och syfte | <p>Gång- och cykelvägstunnlar och broar i 60–70-talsmiljö utgör ofta den enda möjligheten att förflytta sig i den planskilda trafiksepareringen. Därför nyttjas dessa konstruktioner i hög omfattning av boende, framför allt de yngre, men noggrannare mätningar har inte utförts. Dessa anläggningar är ofta placerade strategiskt mellan skolor, sport- och fritidsanläggningar, parker, lekplatser och där medborgarna bor.</p> <p>Gång- och cykelvägar som går genom tunnlar och över broar uppfattas lätt som otrygga då det kan kännas oklart vad som gömmer sig på andra sidan och svårighet till eventuell flykt. Från genomförda trygghetsvandringar i norra västerort lyfts ofta frågor kring gång och cykelvägstunnlar. Det kan handla om dålig genomsikt på grund av vegetation i anslutning till tunneln, trasig belysning, spår efter brända föremål, klotter eller bara allmänt slitna ytskikt.</p> <p>Insatsen syftar till att genomföra "piloter" på en gång- och cykelvägstunnel samt en gång- och cykelvägsbro där en lösning tas fram som skulle kunna appliceras som en standardlösning för likande konstruktioner i framtiden. Lösningen ska vara estetisk tilltalande och förbättra ljuskvalitén för att främja den upplevda tryggheten. Trots att det är en standardlösning så ska den ha möjlighet att med små anpassningar av motiv och färg ge möjlighet till att skapa identitet till platsen. Det är också centralt att de prototyper som tas fram inte hämmar drift och underhåll av varken belysningsanläggningen eller inspektion av konstruktionerna.</p> |



| | |
|--|--|
| | En bra metod för att mäta förändring av trygghetskänsla har ännu inte gått att finna. Andra metoder för att uppvisa resultat diskuteras. Skulle kunna vara kombinationer av statistik för klotter och lux-mätningar etc. Metod för mätning kommer diskuteras vidare i projektet. |
|--|--|

| Tidplan | 2020 | | | |
|--------------|-------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|
| | Kv1 | Kv2 | Kv3 | Kv4 |
| Program | Skissarbete och rekognosering | - | - | - |
| Projektering | Uppstart med projektör | Projektering och beställning av material | - | - |
| Entreprenad | - | Tester på plats | Beroende av materielleverans | Beroende av materielleverans |

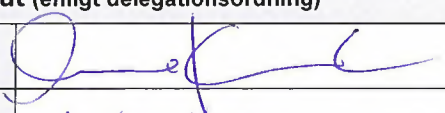
| Budget (tkr) | 2020 | Summa |
|---------------------|------|-------|
| Utgifter | 1600 | 1600 |
| Inkomster (ev.) | 0 | 0 |
| Total budget | 1600 | |

| Ansvar/ Organisation | Programskede | Projekteringskede | Entreprenadskede |
|---|---|---|---|
| Ansvarig projektledare | Luc Pagés (PL) och Emil Uman (bitr. PL) | Luc Pagés (PL) och Emil Uman (bitr. PL) | Luc Pagés (PL) och Emil Uman (bitr. PL) |
| Medverkande (namn) - Infrastruktur - Trafikplanering - Tillstånd - Kommunikation - SDF - Annan förv./bolag - Privat aktör - ? | Infrastruktur: Luc Pagés, Emil Uman, Anders Jonsson, Ann-Charlotte Österberg Dialog med vald Sdf | Infrastruktur: Luc Pagés, Emil Uman, Anders Jonsson, Ann-Charlotte Österberg Dialog med vald Sdf | Infrastruktur: Luc Pagés, Emil Uman, Anders Jonsson, Ann-Charlotte Österberg Dialog med vald Sdf |

| Konsekvensbeskrivning | |
|-------------------------|--|
| Driftkonsekvenser | För besiktningskostnader och beständighet av konstruktion ska ingen försämring ske, det är en utgångspunkt i projektet. Själva nya konstruktionen man tillför tunnelväggar kan kräva visst underhåll men kommer å andra sidan vara enklare att klotteranera. Tiden det tar att inspektera konstruktionen (betongkondition) kommer att jämföras mot andra befintliga utsmyckningskonstruktioner. Resultatet kommer därefter kunna användas för att beräkna jämförelse för driftskostnader. För belysningsåtgärderna så sänks drift- och underhållskostnader då vald lösning kommer utföras med LED-ljuskällor som drar mindre energi och som inte behöver bytas ut i samma frekvens som konventionella ljuskällor erfordrat. |
| Trafikkonsekvenser | Ingen förändring; drift- och underhållsfordon som behöver passera i konstruktionerna kommer tas i beaktning. |
| Framkomlighetsstrategin | Ingen påverkan. |
| Miljökonsekvenser | Sänkt energiförbrukning och förenklad klotteranering. |



| | |
|-----------------------------------|--|
| Sociala konsekvenser | Åtgärderna syftar till att skapa personlig identitet till platsen genom lokala anpassningar. |
| Jämställdhetskonskvenser | Insatserna är utvalda till att förbättra upplevelsen för de oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, där yngre och kvinnor finns representerade i stor utsträckning. |
| Tillgänglighetskonskvenser | Förbättrad belysning kan ge positiva effekter för de med synnedsättning. |
| Riskkonskvenser | Finns en risk i att ett lyckat utfall av projektet skapar en stor efterfrågan för fler åtgärder på platser som idag inte har tydlig finansiering och organisation. |
| Andra konsekvenser | - |

| Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) | | | |
|---|--|--------------|------------|
| Namn |  | Datum | 2020-02-21 |
| Investeringsutgift (brutto, mnkr) | 1.6 mkr | | |

| Reviderat Genomförandebeslut (enligt delegationsordning) | | | |
|---|--|--------------|--|
| Namn | | Datum | |
| Investeringsutgift (brutto, mnkr) | | | |
| Ändringen avser (budget, projektets resultat, annat?) | | | |

Slutredovisning

| | |
|---------------------|--|
| Bilder före | |
| Bilder efter | |



| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| | |
|--|--|
| Beskrivning av eventuella avvikelser i projektets genomförande | |
| Beskrivning av ekonomiskt utfall: varför avvikelse mot kalkylerade utgifter | |

| | | | |
|--|--|--------------|--|
| Slutredovisat (enligt delegationsordning) | | | |
| Namn | | Datum | |