

HandläggareAnders Hellström
08-508 260 89**Till**Trafiknämnden
2023-04-20

Ny gång- och cykelbana längs Bromstenvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Ny gång- och cykelbana längs Bromstenvägen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fattade 2017-02-02 genomförandebeslut för ny dubbelriktad cykelbana längs Bromstenvägen mellan Gamla Bromstenvägen och Logvägen till en uppskattad investeringsutgift om 43 mnkr.

Målet var att bygga ut cykelpendlingsstråk med 5 meters bredd enligt då gällande cykelplan från 2012 samt att hastighetssäkra in- och utfarter och oregerat övergångsställe.

Projektet har genomförts i enlighet med genomförandebeslutet. Utförandet försenades dock beroende på SVOA:s utförande av dagvattenkulvert mellan Spångavägen och Herdevägen vilken färdigställdes 2020. Slutbesiktning av den sista utförda entreprenaden hölls i december 2021.

På sträckan pågår en exploatering för studentbostäder och Trafikverkets arbete med kulvertering av delar av Spångaån inom projekt Mäljarbanan. Båda dessa projekt tar delar av sträckan i anspråk. Trafikverket kommer att återställa sin del under våren 2023 medan exploitören för studentbostäderna avser att återställa under vintern 2023/2024.

Projektet har genomförts till en investeringsutgift om 45,8 mnkr. Projektet har även haft investeringsinkomster på 1,9 mnkr för ledningsschakter utförda åt Ellevio och Stokab, gatukostnadsersättning från exploitören för studentbostäderna på 3,5 mnkr samt statlig medfinansiering för etapp två på 7,1 mnkr.

Nettoutgiften blev 33,3 mnkr där utgiftsminskningen om 7,2 mnkr till större delen beror på sökt och beviljad statlig medfinansiering.

Bakgrund

Trafiknämnden fattade 2017-02-02 genomförandebeslut för ny dubbelriktad cykelbana längs Bromstensvägen mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen till en uppskattad investeringsutgift om 43 mnkr. Målet var att bygga ut cykelpendlingsstråk med 5 meters bredd enligt den då gällande cykelplanen från 2012 och att hastighetssäkra in-/utfarter och oreglerat övergångsställe.



Bild 1. Kartbild över del av cykelplan 2012 med genomförd sträcka på Bromstensvägen mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen markerad med blå ring.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

Det eftersträvade breddmättet för den nyanlagda gång- och cykelbanan har enligt genomförandebeslutet varit 2+3 meter med en skiljeremsa mot körbanan på minst 1 meter. Utrymmet för cykelbanan har tillskapats genom att tidigare överbreda körfält på Bromstenvägen smalnats av. De eftersträvade måtten har uppnåtts på hela sträckan undantaget en kort sträcka närmast Gamla Bromstenvägen där bredden på skiljeremsan mot körbanan inte har kunnat hållas. På hela sträckan har ny belysning för gång- och cykelbanan satts upp.

Korsningen Bromstenvägen/Gamla Bromstenvägen

Nya signalreglerade cykelöverfarter och övergångsställen har byggts med bredderna 3,25 respektive 2 meter. Mot Spångaan har en stödmur och lättfyllning utförts för att hantera skredrisken vid stora regnmängder. Direkt väster om korsningen har ingen skiljeremsa mot körbana kunnat utföras på en sträcka av cirka 30 meter på grund av den anlagda stödmuren med lättfyllning. På körbanan finns dock utrymme för snöupplag om cirka 0,7 meter varför trafiken inte uppfattas komma för nära cykelbanan.



Bild 2. Flygfoto över korsningen Bromstenvägen/Gamla Bromstenvägen före ombyggnad. Cykelöverfart endast över Gamla Bromstenvägen och enkelt övergångsställe över Bromstenvägen.



Bild 3. Flygfoto över korsningen Bromstenvägen/Gamla Bromstenvägen efter ombyggnad. Cykelöverfarten över Gamla Bromstenvägen har breddats och signalreglerade cykelöverfarter/övergångsställen ha anlagts över Bromstenvägen på bägge sidor om Gamla Bromstenvägen.

Gamla Bromstenvägen till Herdevägen

Överbreden på Bromstenvägen har utnyttjats för att anlägga gång- och cykelbana med bredden 2+3,25 meter med 1 meters skiljeremsa mot körbanan, vegetationsytan och träden i bakkant har till största delen lämnats orörda. In- och utfarter har hastighetssäkrats med genomgående gång- och cykelbana.



Bild 4. Gatuvy på Bromstenvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Dalängsvägen före ombyggnad. Överbreda körfält och smal gångbana intill.



Bild 5. Gatuvy på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Dalängsvägen efter ombyggnad. De överbredda körfälten har smalnats av och gett plats åt gång- och cykelbana med skiljeremsa mot körbanan. In- och utfarter har hastighetssäkrats med genomgående gång- och cykelbanor.

Herdevägen till Nekvägen

I fastighetsgräns mot studentbostäderna har exploitören anlagt en stödmur i enlighet med detaljplan. Nedanför stödmuren har gång- och cykelbana med bredden 2,45+3,25 meter anlagts och mot körbanan har en bredare grönremsa skapats där trädplantering är planerad. Befintliga träd i bakkant har tagits ned i samband med att Stockholm Vatten och Avfall AB, nedan kallat SVOA, har lagt ned en dagvattenkulvert mellan Spångavägen och Herdevägen.



Bild 6. Gatuvy på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Herdevägen före ombyggnad. Överbreda körfält och smal gångbana med träd i bakkant. Bygget av studentbostäderna pågår intill.



Bild 7. Gatuvy på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Herdevägen efter ombyggnad. De överbredda körfälten har smalnats av och gett plats åt gång- och cykelbana med bred gräsbesädd skiljeremsa mot körbanan.

Nekvägen till infart Lidl

Här är utförandet detsamma som på sträckan ovan men då bygget av studentbostäder är försenat och påverkar stadens fastighet har endast 3,25 meter för cykelbanebredden asfalterats i väntan på att stödmur enligt detaljplan byggs. Detta ska enligt exploatören ske hösten 2023. I samband med att exploatören återställer kommer även gångbanan att asfalteras. Västerut ansluter projektet mot exploateringskontorets kommande entreprenad vid korsningen med Spångavägen.



Bild 8. Gatuvy på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Logvägen före ombyggnad. Överbreda körfält och smal gångbana med träd i bakkant. Obevakat och ej hastighetssäkrat övergångsställe över Bromstensvägen.



Bild 9. Gatuvy på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Logvägen efter ombyggnad. De överbreda körfälten har smalnats av och gett plats åt gång- och cykelbana med bred gräsbesädd skiljeremsa mot körbanan. Det obevakade övergångsstället har hastighetssäkrats.



Bild 10. Fotografi på Bromstensvägen i riktning mot Spånga station i höjd med Lidl efter ombyggnad. Här tar exploateringskontorets projekt vid och bygger vidare fram till Spångavägen och tunneln under Mäljarbanan.

Trädplantering

Mellan Herdevägen och infarten till Lidl har kontoret som en följdinvestering planerat 44 träd inom annat projekt, viss komplettering med enstaka träd sker under 2023. Att alla träd inte planterats tidigare beror på att det på delar av sträckan under 2022 har utförts ledningsarbete för framtida serviser för VA och fjärrvärme till pågående byggnation av studentbostäder.

Måluppfyllelse

Kontoret har anlagt en gång- och cykelbana fördelad på 3,25 meter cykel- och minst 2 meter bred gångbana enligt den då gällande cykelplan från 2012. Vid in-/utfarter har kontoret anlagt genomgående GC-banor och obevakat övergångsställe vid Logvägen har hastighetssäkrats. Sträckan har försetts med ny belysning.

När exploateringskontoret färdigställt sin entreprenad vid korsningen Bromstensvägen/Spångavägen kommer utbyggt stråk att ansluta till Bromstensstaden genom den av Trafikverket byggda tunneln under Mäljarbanan. För att ansluta stråket vidare mot Spånga station planerar kontoret att bredda befintlig cykelbana norr om Spångavägen fram till Spånstigen för att ansluta gång- och cykelbanan mot kontorets projekt vid Spånga station.

Projektets genomförande och tidsplan

Enligt genomförandebeslutet skulle projektering pågå under 2016. Upphandling skulle ske under 2017 för utförande hösten 2017 till hösten 2018. Detta under förutsättning att samordnat utförande vid återställning av SVOA:s projekt med dagvattenkulvert från Spångavägen till Spångaån i projektets västra del kunde ske.

Under projekteringen framkom dock att SVOA:s utförande blev försenat varför kontoret valde att dela upp entreprenaden i två delar där den första mellan Gamla Bromstensvägen och Herdevägen handlades upp hösten 2017 och utfördes under 2018. Samtidigt med den entreprenaden pågick byggnation av studentbostäder på fastigheten intill vid Nekvägen.

SVOA hade pågående entreprenad för dagvattenkulvert 2018 till 2020. Under hösten 2020 gjordes översyn av projekterad lösning mellan Herdevägen och Logvägen och i samband med det inkom önskemål från Stokab och Ellevio att gå med i projektet. Upphandling genomfördes vintern 2020/2021 och entreprenaden pågick 2021. Under pågående entreprenad framkom önskemål från Trafikverkets projekt Mäljarbanan om att ha tillfällig bygginfart mot Bromstensvägen för deras entreprenad för kulvertering av

Spångaån. Inledningsvis planerade Trafikverket att färdigställa kulverten under våren 2022. Detta projekt är försenat varför Trafikverket återställer ianspråktagen yta först under våren 2023.



Bild 11. Fotografi över Trafikverkets bygginfart över gång- och cykelbanan vid Herdevägen. Första etappen av studentbostäderna uppförda.

Exploatören för pågående byggnation av studentbostäder gjorde 2021 en större översyn av planerad byggnation varför det projektet blev försenat. Byggnation av studentbostäderna pågår och färdigställs under 2024. Stödmuren mot gång- och cykelbanan är planerad för utförande hösten 2023 och först därefter kommer exploatören att asfaltera gångbanedelen av gång- och cykelbanan.



Bild 12. Fotografi på gång- och cykelbanan förbi pågående byggnation av studentbostäder i riktning mot Gamla Bromstensvägen i höjd med Logvägen, endast cykelbanebredden asfalterad i avvaktan på att exploatören bygger stödmuren.

Slutbesiktningen för etapp ett genomfördes december 2018 och för etapp två i december 2021.

Intressenthantering och kommunikation

Information om planerade åtgärder har inför entreprenadstart gått ut till närliggande verksamheter längs Bromstensvägen men i övrigt har inga kommunikationsinsatser utöver informationsskyltar vid pågående entreprenad genomförts. Löpande kontakt och samordning har hållits med Trafikverkets projekt Mäljarbanan, pågående exploatering för studentbostäder och Stockholm Vatten ABs projekt för dagvattenkulvert.

Ekonomi

För de i genomförandebeslutet upptagna åtgärderna har utgiften varit ca 43,9 mnkr.

Kontoret har även haft en tillkommande utgift om 1,9 mnkr för arbeten utförda åt Ellevio och Stokab, vilket givit en inkomst på motsvarande belopp.

En övergripande fördelning av projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell:

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	3,0	6,8	3,8
Byggaktörskostnader inkl. byggledning	2,0	3,3	1,3
Risk	8,0	4,5	-3,5
Entreprenad	30,0	29,3	1,2
Summa	43,0	43,9	0,9
Utgift ledningsarbeten	-	1,9	1,9
Summa Utgifter	43,0	45,8	2,8
Inkomster			
Gatukostnadsersättning studentbostäder	2,5	3,5	1,0
Ledningsdragande bolag	-	1,9	1,9
Statlig medfinansiering	-	7,1	7,1
Summa inkomster	2,5	12,5	10
Netto	40,5	33,3	-7,2

Utgifterna för utredning och projektering blev 3,8 mnkr högre än beräknat. Detta beror på utökad utredning om skredrisk vid Spångaån i etapp ett och omtag i projekteringen för etapp två.

Utgifterna för byggaktörskostnader blev 1,2 mnkr högre än beräknat. Utfallet kan dock ses som rimligt för kostnader kontoret vanligtvis har i likvärdiga projekt, kalkylpåslaget för byggaktörs-kostnader har sedan genomförandebeslutet fattades ändrats från 2 % till 4 %.

Av riskavsättningen om 8 mnkr har cirka 4,5 mnkr upparbetats fördelat på förorenade massor 1,5 mnkr, åtgärder för skredrisk vid Spångaån 1 mnkr samt 2 mnkr högre anbud än kalkylerat för båda etapperna.

I genomförandebeslutet upptagen inkomst för gatukostnads-ersättning från exploitören för studentbostäderna har ökat med 1 mnkr då betalningen skett mot en avbetalningsplan som genererat ränteintäkter.

Efter att genomförandebeslut fattades har Ellevio och Stokab valt att lägga ned kablar/kanalisation på sträckan, markarbeten för detta har utförts av kontoret. Kostnader har fakturerats vidare till respektive bolag.

För sträckan Herdevägen till Logvägen har kontoret sökt och beviljats statlig medfinansiering på 50 % av utförandekostnaden vilket resulterat i en inkomst om cirka 7,1 mnkr.

Risk

I genomförandebeslutet hade risker avseende förstärkningsåtgärder mot Spångaån, förorenade massor, marknadssituation och samordning mot andra aktörer identifierats. För att hantera detta hade 8 mnkr avsatts. Samtliga risker har fallit ut men avsatt belopp har täckt de ökade kostnaderna som detta medfört.

Slut