

HandläggareAnders Hellström
08-508 26 089**Till**Trafiknämnden
2023-09-28

Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen. Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till reviderat genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförande för projekt Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen till en investeringsutgift om 65 mnkr och investeringsinkomst om 12 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande reviderat genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
Avdelningschef**Trafikkontoret**
InfrastrukturFlemingatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholmJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Drottningholmsvägens södra sida förbi Alvik är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en länk mot

innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Kapaciteten är begränsad och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklister.

Projektet innebär att befintliga gång- och cykelbanor mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron breddas och ges en högre standard. Oreglerade passager i korsningar görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. De höga cykelflödena separeras tydligare från gångtrafiken bland annat genom att cykelbanan får en ny gen sträckning genom Alviksplan.

Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom trafikkontorets väghållaransvar. Vissa delar ligger inom Trafikverkets vägområde och där har ett genomförandeavtal tagits fram som reglerar åtgärderna.

Trafiknämnden fattade 2021-08-26 genomförandebeslut för projektet till en investeringsutgift om 39 mnkr. Vid upphandling våren 2023 konstaterades att inkomna anbud med marginal översteg beslutat belopp varför upphandlingen avbröts.

Kontoret har sett över alternativ för åtgärder inom beslutad investeringsutgift men åtgärderna på platsen är starkt begränsade av vad Trafikverket tillåter inom sitt väghållaransvar. Projektets syfte och mål förutsätter samtidigt att samtliga åtgärder genomförs. Trafikkontoret förordar därför att åtgärder i ursprungligt genomförandebeslut genomförs, men att budgeten för genomförandet utökas till 65 mnkr. Kontoret har även sökt och beviljats statlig medfinansiering om 12 mnkr. Nettokostnaden bedöms således till 52 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Hässelbystråket är ett drygt 15 km långt cykelstråk utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Det sträcker sig från Stockholms stadshus till Hässelby via regionala målpunkter som Alvik, Brommaplan och Vällingby, och har dessutom en viktig uppsamlande funktion.

Trafiknämnden fattade 2021-08-26 genomförandebeslut för breddade cykelbanor mellan Ulvsundaplan och Alviksplan och från Alviksplan mot Tranebergsbron, delvis på Trafikverkets vägområde.



Figur 1, översiktskarta av projektsträcka mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron, markerad i rött.

Efter genomförandebeslutet har Trafikkontoret detaljprojekterat åtgärderna på sträckan och tecknat genomförandeavtal med Trafikverket om åtgärder inom deras vägområde. Kontoret har även påbörjat arbeten på Drottningholmsvägens lokalgata i östergående riktning som en förberedelse för att separera gång- och cykeltrafiken.

Under våren 2023 genomfördes upphandling av markentreprenaden men eftersom inkomna anbud med marginal överskred genomförandebeslutet avbröt kontoret upphandlingen. Kontoret anser att föreslagna åtgärder trots kostnadsökningarna är motiverade då sträckan utgör en viktig del av infrastrukturen för cyklister till och från västerort. Kontoret lägger därför fram detta reviderade genomförandebeslut.

Mål och syfte

Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens cykelplan. Projektet är en del av budgetuppdraget 2023 att investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång- cykel- och kollektivtrafik mellan 2023 och 2026. Standardhöjningen på sträckan möjliggör för en ökad andel trafikanter att välja cykel som färdmedel och gör det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Projektets syfte:

- Förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafiken på sträckan samt Drottningholmsvägens koppling till Ulvsundavägens cykelbanor

Projektets mål:

- Öka trafiksäkerheten för cyklister och gående vid måleri-butikens hörna
- Öka framkomligheten för cyklister på sträckan

Den föreslagna lösningen är framtagen utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och förhåller sig till utpekade stråk i stadens gångplan och cykelplan.

Med dessa åtgärder bidrar projektet till kommunfullmäktiges mål: Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. Detta genom att projektet bidrar till att uppfylla nämndindikatorerna; andel meter nybyggd cykelbana som följer cykelplanen och upplevd trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Befintlig situation

Projektområdet sträcker sig längs Drottningholmsvägens södra sida från Ulvsundaplan i väster mot Tranebergsbron (se Figur 1 ovan), en sträcka på cirka 1 km.



Figur 2. Fotografi som visar gatuvy på Drottningholmsvägen mot Alviksplan, Trång sektion för gående och cyklister vid Ulvsundaplan.

På sträckan finns befintliga dubbelriktade cykelbanor och gångbanor till största delen separerade med målad linje. Bredden på cykelbanan varierar, men uppfyller inte de rekommenderade breddmått för dubbelriktad cykling på pendlingsstråk och standard i övrigt som anges i cykelplanen. Dygnsflödet av cyklister på sträckan uppgår till lite drygt 7000. Det gör Alvik/Tranebergsbron till den fjärde mest trafikerade cykelpassagen i innerstadssnittet.

Under den senaste femårsperioden har tio olyckor med cyklister inblandade rapporterats inom projektområdet. Olyckstyp och utgång för dessa var:

- 2 singelolyckor cykel - lindriga.
- 4 cykel/motorfordon - lindriga.
- 4 cykel/cykel - en måttlig, övriga lindriga eller utan personskada.

Två av olyckorna mellan cykel och motorfordon skedde på cykelpassagen vid infarten till Drottningholmsvägens lokalgata, och övriga två vid trafiksignalerna vid Stora Mossens backe respektive Gustavslundsvägen. Tre av cykel/cykelolyckorna har skett på sträckan och en bidragande orsak bedöms vara att cykelbanan är smal. En av dessa tre olyckor skedde i kurvan vid måleributiken.



Figur 3. Fotografi som visar befintlig smal gång- och cykelbana mot Tranebergsbron vid Måleributikens västra del.

Även utrymmet för gående är underdimensionerat och förutsättningarna är på flera ställen längs sträckan dåliga för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare. Cirka 1 350 fotgängare passerar mätstationen intill Tranebergsbron varje dag. På sträckan finns två signalreglerade och två oreglerade gång- och cykelpassager.



Figur 4. Fotografi på befintlig utfart från verksamheter vid Alviksplan.

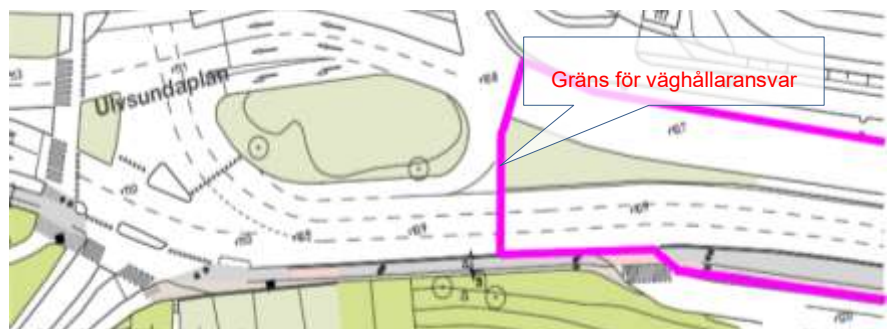
En lågfrekvent busslinje, flygbussar och nattbuss passerar Drottningholmsvägen mellan Ulvsundaplan och Alviksplan. Nattbussen har en hållplats direkt väster om Alviksplan. I övrigt finns inga hållplatser inom projektområdet.

Drottningholmsvägen är en del av det primära vägnätet för motorfordonstrafiken och vardagsdygnsmedeltrafiken vid projektområdet ligger på cirka 59 000. Gällande hastighetsbegränsning är 70 km/h öster om Alviksplan och 50 km/h mellan Ulvsundaplan och Alviksplan.

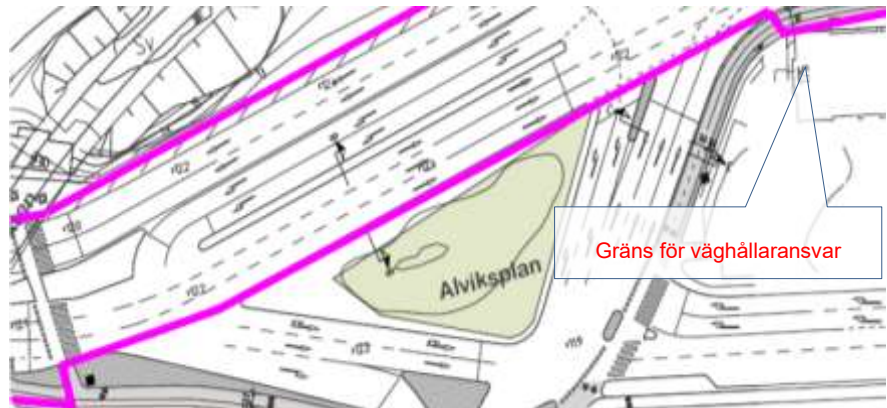
På den södra parallella lokalgatan mellan Ulvsundaplan och Alviksplan finns längsgående korttidsparkering på ena sidan av gatan samt vinkelställd parkering in mot verksamheterna på andra sidan. Parkeringarna är tidsbegränsade till en respektive två timmar vardagar 8–18 samt lördagar 10–14. En parkeringsinventering som genomfördes under utredningsskedet visar att beläggningen generellt sett är låg.

Väghållargränser

Kontoret har inte full rådighet att utföra åtgärder inom hela projektområdet. Trafikverket är väghållare för Drottningholmsvägens sträckning från en punkt öster om Ulvsundaplan, förbi Alviksplan till projektområdets gräns i öster (se figur 5 och 6 nedan).



Figur 5. Kartbild på Ulvsundaplan med väghållningsgräns markerad med rosa streckad linje. Trafikkontoret är väghållare för hela Ulvsundaplan fram till rosa streckad linje samt den parallella lokalgatan söder om Drottningholmsvägen, belägen i bildens nedre högra hörn.



Figur 6. Kartbild på Alviksplan med väghållningsgräns markerad med rosa streckad linje. Trafikkontoret är väghållare för Alviksplan utom Drottningholmsvägen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Ett genomförandeavtal har tecknats med Trafikverket för åtgärder inom deras vägområde.

Samråd har skett med stadsledningskontoret 2023-08-17

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

På sträckan mellan Ulvsundaplan i väster till projektområdets gräns i öster breddas befintliga cykel- och gångbanor längs Drottningholmsvägens södra sida och ges en högre standard enligt rekommendation i cykelplan. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklisterna. Belysningen förstärks över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet. Särskilt fokus läggs på sträckan under tunnelbanans och Nockebybanans broar samt vid övergångsställen och cykelpassager över körbanor.



Figur 7. Perspektivbild österut vid Alviksplan på ny föreslagen utformning.

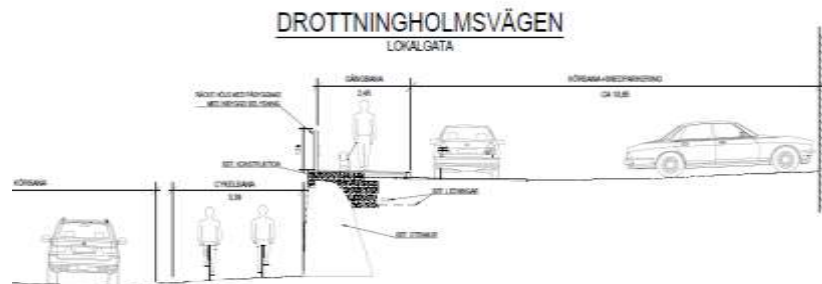
På några platser innebär den nya lösningen inom stadens vägområde att justeringar behöver göras även inom Trafikverkets vägområde. Längst österut föreslås även en omdisponering av gång- och cykelbanan inom Trafikverkets vägområde. Se rosa streckad linje för väghållargränsen på figurerna 8, 10, 11 och 13 nedan. Dessa förändringar har godkänts av Trafikverket i genomförandeavtalet.

Vid Ulvsundaplan breddas gångbanan från 0,8 m till 2 m och cykelbanan från 3,2 m till 4,5 m för att skapa extra bredd vid väntytan intill passagen över Stora Mossens Backe. Detta möjliggörs genom att förskjuta placeringen av Drottningholmsvägens körfält. Till följd av denna åtgärd måste två lönnar i mittrefugen tas ned. Dessa kommer att ersättas med två nya lönnar på grönytan som blir kvar och ytterligare 2 träd i närområdet. Den föreslagna förändringen innebär att kanstenslinjen på respektive sida om den södra körbanan behöver justeras något även en sträcka in på Trafikverkets vägområde.

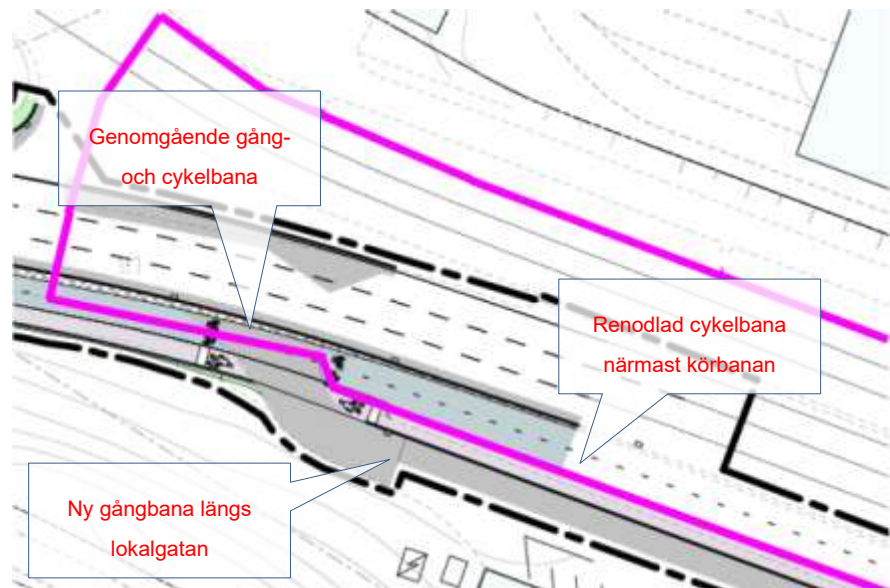


Figur 8. Planutsnitt över ny lösning vid Ulvsundaplan som visar på förskjutna körfält som ger plats för breddad gång- och cykelbana.

Öster om Ulvsundaplan skiljs cykelbanan och gångbanan åt genom att gångbanan flyttas upp på den högre liggande lokalgatan. Cykelbanan som ligger kvar i nivå med Drottningholmsvägen ges hela den befintliga gång- och cykelbredden på 3,5-5 m. Cykelbanan ligger inom Trafikverkets vägområde men förändringen här kan genomföras på ett enkelt sätt genom ny målning och skyltning. Den befintliga smala gångbanan på lokalgatan breddas från cirka 1 m till 2,5 m genom att parkeringsraden med plats för cirka 32 bilar på norra sidan tas i anspråk. De 28 snedställda p-platzerna på lokalgatan behålls. Ny belysning för fotgängare är placerad i en handledare ovanpå befintligt räcke intill gångbanan, åtgärden har utförts med ramavtalsentreprenör under våren 2023.

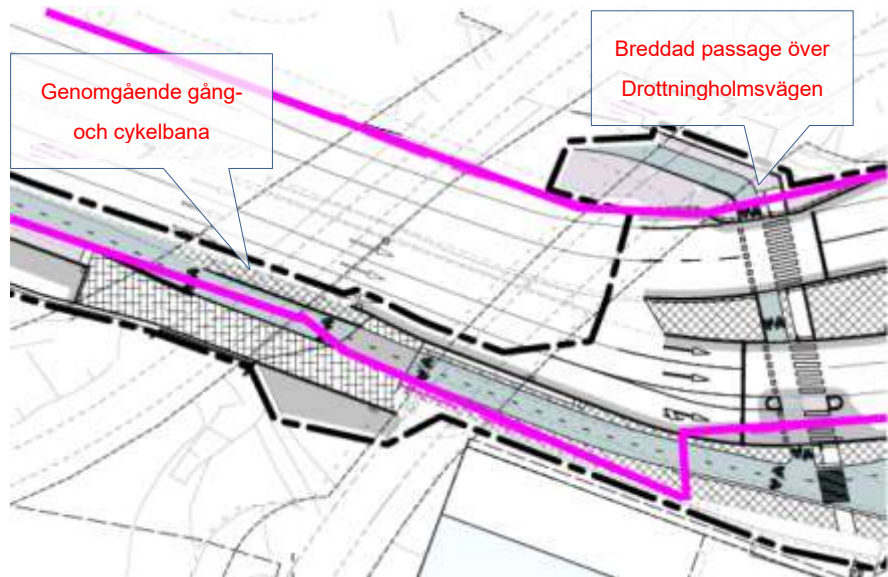


Figur 9. Sektion över cykelbana längs Drottningholmsvägen och ny gångbana längs lokalgatan på sträckan öster om Stora Mossens Backe.



Figur 10. Planutsnitt över genomgående gång- och cykelbana vid infart till lokalgatan söder om Drottningholmsvägen samt ny gångbana längs lokalgatan.

De oreglerade passagera vid lokalgatans in- och utfart utformas som genomgående gång- och cykelbanor för god framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Befintlig busshållplats för nattbuss på Drottningholmsvägen tillgänglighetsanpassas i samband med att kantstenen flyttas ut. Åtgärderna vid busshållplatsen går in i Trafikverkets vägområde men är en förutsättning för att kunna länka samman cykelbanan längs muren parallellt med lokalgatan med den föreslagna sträckningen för cykelbanan förbi Alviksplan.

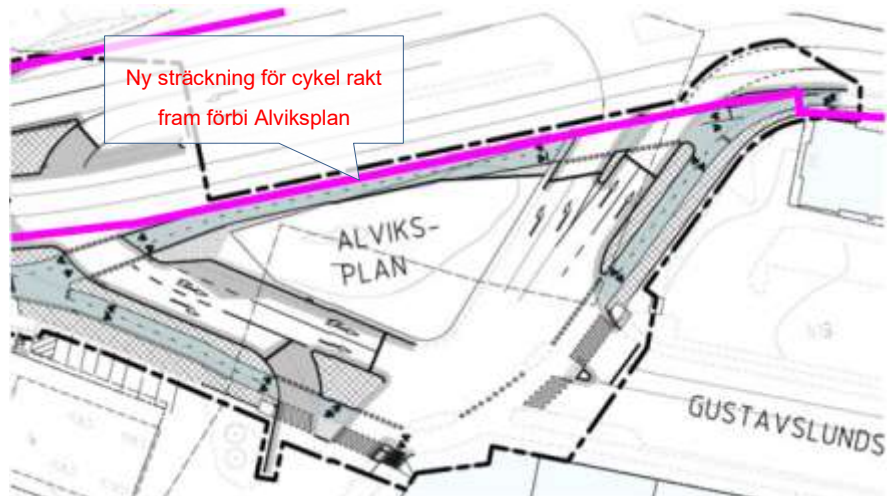


Figur 11. Planutsnitt över utfart från lokalgata och verksamheter och passage över Drottningholmsvägen väster om Alviksplan.

Vid Alviksplan skapas en ny gen sträckning enligt standard för pendlingsstråk genom att cykelbanan dras parallellt med Drottningholmsvägens körbana och ansluter i öster till kurvan vid måleri-butiken. För att få plats med cykelbanan behöver den upphöjda ”triangeln” med corténstål murar mitt i trafikplatsen smalnans av något. Skärningen i muren börjar ungefär mitt på Alviksplan för att gradvis öka till cirka 4 meters avsmalning jämfört med idag längst österut. Utformningen med stödmur av corténstål behålls på hela sträckan. Anpassningarna har tagits fram i samarbete med den arkitekt som gestaltade den ursprungliga triangeln. Den nya kantstenslinjen hamnar direkt utanför Trafikverkets vägområde som inte berörs av den slutliga utformningen. Fotgängare hänvisas till gångbana runt Alviksplan på samma sätt som idag.



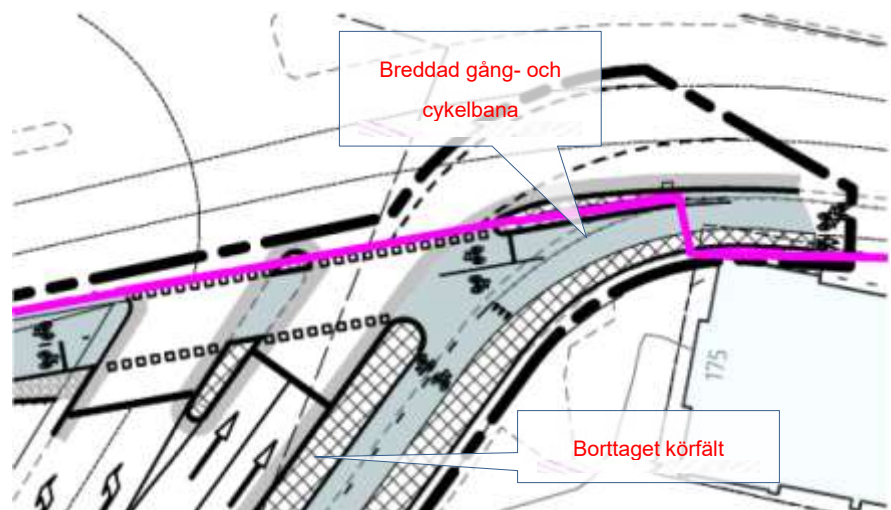
Figur 12. Sektion över ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan längs Drottningholmsvägen.



Figur 13. Planutsnitt över ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan mot Tranebergsbron och breddade befintliga gång- och cykelbanor.

De befintliga cykelbanorna på södra och östra sidan av Alviksplan breddas för att ansluta till pendlingsstråket längs Alviksvägen. Refuger smalnas av för att ge plats för ökad bredd på gång och cykelbanan.

Vid hörnan utanför måleributiken breddas gång- och cykelbanan som mest från 4,1 m till 6,4 m. Det möjliggörs genom att ett av tre högersvängskörfält från Alviksplan mot Drottningholmsvägen österut tas i anspråk. Pendlingsstråket längs Drottningholmsvägen får en rak sträckning förbi platsen.



Figur 14. Planutsnitt över breddad gång- och cykelbana förbi måleributikens hörna.

På en sträcka om cirka 140 m mellan måleributiken och bron över Vidängsvägen föreslås inga åtgärder. Trafikverket är väghållare på sträckan och en breddning av gång- och cykelbanan skulle behöva ta del av körbaneytan på Drottningholmsvägen i anspråk. Projektet har kommunicerat behovet av breddning av gång- och cykelbanan

till Trafikverket som har för avsikt att starta ett eget projekt för att hantera frågan. De åtgärder som kontoret föreslår vid måleri-butikens hörna är relativt enkelt att bygga vidare på inom ramen för Trafikverkets projekt, då helhetslösningen över väghållargränsen testades i programhandlingsskedet i samråd med Trafikverket.

På sträckan öster om Vidängsvägen tas möbleringszonen närmast räcket mot körbanan i anspråk genom att belysningsstolparna flyttas och istället placeras mot fasad. På detta sätt kan cykelbanan breddas upp från cirka 2,4 till 3,25 m. Gångbanan får en bredd om 1,75 m jämfört med dagens cirka 1 m. Räcket mot körbanan påverkas ej av åtgärderna och står kvar i befintligt läge. Justeringen kan göras till det östra hörnet av fastigheten Nätdomaren 3 som utgör projektets avgränsning i öster. Även längs denna sträcka är Trafikverket väghållare men åtgärderna är relativt små eftersom befintligt räcke eller kantstenslinje inte påverkas.



Figur 15. Planutsnitt över breddad gång- och cykelbana, sträckan från Vidängsvägen och österut.



Figur 16. Sektion av breddad gång- och cykelbana, sträckan från Vidängsvägen och österut.

Avvägningar

I programutredningen studerades flera olika alternativ för cykellösningen. Kontoret bedömer att vald inriktning med cykelbanan rakt fram vid Alviksplan bäst uppfyller projektets mål om ökad framkomlighet för cykel och en förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister vid måleri-butikens hörna.

Förslaget att lägga gångbanan längs lokalgatan parallellt med Drottningholmsvägen bedöms av kontoret skapa bäst förutsättningar

för en trygg och framkomlig lösning för både fotgängare och cyklister genom den fysiska separeringen mellan trafikslagen. Att ta körfält längs Drottningholmsvägen i anspråk längs denna sträcka för att bredda befintlig gång- och cykelbana skulle innebära att Trafikverket behöver genomföra förändringen eftersom de är väghållare samt att åtgärden skulle få negativa konsekvenser för busstrafiken mot Alviksplan och kapaciteten i stort på Drottningholmsvägen.

Den stora merparten av åtgärderna inom projektet kan genomföras inom kontorets väghållaransvar eller med mindre följdåtgärder i anslutning till Trafikverkets vägområde. Några av åtgärderna ligger däremot helt inom Trafikverkets vägområde. Dit hör omdisponeringen av tidigare gång- och cykelbana till enbart cykelbana parallellt med lokalgatan öster om Ulvsundaplan och åtgärderna på gång- och cykelbanan öster om Vidängsvägen.

Vidare föreslår kontoret åtgärder i förlängningen av lösningen inom stadens vägområde som påverkar Trafikverket. Det handlar exempelvis om flytt av kantsten i mittrefugen vid Ulvsundaplan och justerad kantstenslinje längs några meter vid Alviksplan intill måleributikens hörna.

Konsekvenser

Kontoret bedömer att föreslagna åtgärder ger tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet och höjd trafiksäkerhet. Samtidigt visar en genomförd trafikanalys att restiderna för motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte kommer att påverkas i någon större utsträckning. Denna slutsats stöds också av erfarenheter från en tidigare genomförd avstängning av ett av körfälten. Kontoret bedömer således att projektets mål och syfte kommer att kunna uppnås.

Med föreslaget alternativ får både cyklister och fotgängare en hög framkomlighet då cykel- och gångbanan breddas på merparten av sträckan och i passager för att möjliggöra säker omkörning och underlätta samspel mellan olika trafikslag. De genomgående gång- och cykelbanorna vid de oreglerade korsningspunkterna med lokalgatan bidrar till ökad framkomlighet eftersom motorfordon måste väja mot cyklister och gående. Genomförd trafikanalys visar att restiderna för cykel minskar med föreslagen lösning med en genkoppling rakt fram förbi Alviksplan jämfört med dagens situation. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar, detta då de ej signalreglerade passagera för gående och cyklister över lokalgatan hastighetsdämpas. Vidare bidrar de ökade bredderna till att risken för konflikter minskar. Den ökade bredden på gång- och cykelbanan vid måleributikens hörna samt den nya dragningen av cykelbanan

rakt fram förbi Alviksplan kommer att förbättra siktförhållandena på platsen och förbättra trafiksäkerheten.

På en del av sträckan leds fotgängare längs den parallella lokalgatan. Sträckningen innebär en viss höjdskillnad, men den låga lutningen bedöms medge fortsatt relativt god framkomlighet och tillgänglighet. Särskilt fokus läggs på anslutningarna så att fotgängarna inte ska välja fel väg av misstag. Fördelar med lösningen är att gångbanan breddas och separeras fysiskt från cykelbanan. Det ökade avståndet till och höjdskillnaden gentemot körbanan gör dessutom att bullernivån minskar vilket kan öka attraktiviteten för fotgängare.

Förstärkt belysning för fotgängare och cyklister på sträckan bidrar till att både öka trafiksäkerheten och tryggheten.

Motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen kommer inte att påverkas i någon större utsträckning enligt genomförd trafikanalys. Trafikanalysen togs fram i samråd med Trafikverket för att säkra att den föreslagna lösningen inte skulle leda till större negativa konsekvenser för motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen.

På lokalgatan föreslås cirka 32 möjliga parkeringsplatser tas bort för att möjliggöra breddning av gångbanan, vilket kan påverka tillgängligheten till verksamheterna på gatan. Den parkeringsutredning som genomfördes inför inriktningsbeslutet med en inventering under två vardagar och en lördag visade att beläggningen är relativt låg. Med undantag för en av vardagskvällarna skulle det om de föreslagna platserna tas bort ändå totalt sett finnas tillräckligt med parkeringsplatser på gatumark kvar. Det finns dessutom stora ytor inom kvartersmark som kan nyttjas för parkering. Förutsättningarna avseende parkering i området har inte förändrats sedan parkeringsanalysen gjordes inför inriktningsbeslutet. Trafikkontorets analyser visar att de parkeringsplatser som nu försvinner främst nyttjas av besökande till verksamheter och företagsfordon kvällstid. Kontorets uppfattning är att sådan parkering i första hand bör lösas på kvartersmark, vilket det också finns förutsättningar för här.

Grönytorna vid Ulvsundaplan och Alviksplan minskar något i omfattning till följd av de nya cykelbanorna men eftersom de är relativt stora i dagsläget bedöms inte förändringen påverka upplevelsen av platserna negativt i någon större utsträckning.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett förfrågningsunderlag togs fram under 2021 till 2023 samtidigt som förhandling med trafikverket pågick.

Enligt tidplan i tidigare genomförandebeslut planerades entreprenadstart till sommaren 2022 men förhandlingen med Trafikverket om åtgärder drog ut på tiden varför den genomförda och avbrutna upphandlingen skedde först våren 2023.

Projektets reviderade övergripande tidplan redovisas i nedan tabell:

Aktivitet	2021	2022	2023	2024	2025
Genomförandebeslut	X				
Reviderat genomförandebeslut			X		
Projektering		X	X		
Upphandling			X		
Entreprenad			X	X	X

Genomförandeavtal med Trafikverket avsåg utförande sommaren 2023 och sommaren 2024 och Trafikverket medger inte förlängning av utförandetiden. Entreprenaden behöver därför starta under våren 2024 och alla åtgärder inom Trafikverkets väghållarområde genomförs sommaren 2024.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Drottningholmsvägen tillhör det primära vägnätet och har omfattande restriktioner om hur trafikavstängningar får ske och höga krav på framkomlighet. Detta medför att arbeten måste utföras etappvis och trafikstörande arbeten företrädesvis ske nattetid. En grov skedesplanering för entreprenaden har genomförts. Under byggtid kommer både bil- och cykeltrafiken att påverkas i olika grad. På Drottningholmsvägen sker arbetet till största del utanför vägområdet och påverkar därför biltrafiken i mindre utsträckning. Arbetet med in/utfart till den parallella lokalgatan liksom breddning av gångbanan längs denna sträcka påverkar trafiken i större utsträckning men trafikflödena här är låga. Cykeltrafiken påverkas mest på delen längs österut då arbetena ska genomföras på gång- och cykelbanan innanför befintligt räcke mot Drottningholmsvägen som lämnas orört. Övriga delar av projektet bedöms kunna utföras utan större påverkan på cykeltrafiken.

Intressenthantering och kommunikation

Inom projektet har en kommunikationsplan tagits fram. Till kommunikationsplanen biläggs en mer operativ aktivitetsplan och en FAQ (frequently asked questions) som ger svar på relevanta frågor som kan komma från allmänhet, media eller från andra som beröras av projektet. En viktig del i kommunikationen runt projektet är en samsyn och tydliga avgränsningar gentemot Trafikverket.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade i augusti 2021 genomförandebeslut för projektet till en beräknad utgift om 39 mnkr.

I slutskedet av detaljprojekteringen, våren 2022, tog kontoret fram en ny kalkyl fram som påvisade ungefär samma utförandeutgift som systemhandlingskalkylen, det vill säga cirka 39 mnkr.

Den utdragna och osäkra förhandlingen med Trafikverket om genomförandevalt medförde att kontoret parallellt med föreslagen lösning projekterade en alternativ lösning som inte skulle påverka Trafikverkets vägområde. Detta har drivit upp projekteringsutgifterna som ökat med 3,8 mnkr jämfört med genomförandebeslutet.

När avtal till slut skrevs med Trafikverket var utförandet förskjutet ett år. Inför upphandlingen gjordes en översyn av projektets ekonomi. Denna genomgång påvisade att projektet skulle kunna genomföras inom eller strax över beslutat belopp. Inkomna anbud var dock cirka 50 % högre än vad kalkylen till genomförandebeslutet visade, varför upphandlingen avbröts. De höga anbuden jämfört med kalkylerat belopp bedömer kontoret beror på att kalkylkonsulten har missbedömt komplexiteten som en entreprenad i det högtrafikerade området med två väghållare innebär.

Investeringsutgiften för projektet beräknas nu till 65 mnkr enligt tabell nedan. Det nya beloppet avser en nivåjustering av utförandeutgifter utifrån den avbrutna upphandlingen och projekteringsutgifter utifrån faktiskt utfall på projektering.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet har sökt och beviljats statlig medfinansiering på totalt 12 mnkr.

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	7,0	1,0	8,0
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,9	11,4	13,3
Entreprenad	1,2	38,8	40,0
Index		3,7	3,7
Summa utgifter	10,1	54,9	65,0
Inkomster			
Statlig medfinansiering	0,4	11,6	12,0
Summa inkomster	0,4	11,6	12,0
Netto	9,7	43,3	53,0

Kommentarer

Utgifter för utredning och projektering har ökat till följd av den utdragna förhandlingen med Trafikverket, men är nu färdigställt förutom hantering i byggskedet och relationshandling varför kvarvarande summa är låg. Kontoret bedömer att den kommer att räcka för den ytterligare projektering som behöver utföras.

Utgifter för byggaktör och risk har ökat, dels på grund av den förlängda projektiden som bland annat ökat utgifter för intern tidrapportering. Det ökade riskpåslaget tar höjd för de osäkerheter som råder kring bland annat ledningskonflikter som inte har kunnat lösas fullt ut i detaljprojekteringen samt för utmaningar förknippade med att bedriva arbeten på det primära vägnätet.

Projektet har redan utgifter för utförda entreprenadarbeten på lokalgatan. Beräknade kommande utgifter har justerats upp utifrån inkomna anbud i den tidigare avbrutna upphandlingen.

Indexpåslaget är beräknat för att sträckan enligt plan kommer att byggas år 2024-2025.

Inkomsten avser sökt och beviljad statlig medfinansiering.

Driftkostnader

Den ökade bredden på gång- och cykelbanan och genomgående lösningen på sträckan medför att det blir en större yta gång- och

cykelbana att underhålla, vilket generellt innebär en högre driftkostnad då gång- och cykelbanor är dyrare att underhålla, jämfört med körbanor för motorfordonstrafiken. Genom att gång- och cykelbanan hamnar på samma höjdnivå blir det lättare att snöröja med sopsaltningssmetoden. Driftkostnaderna väntas öka med åtminstone 50 tkr per år.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,8 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar om 2,7 mnkr, baserade på en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,2 mnkr (2,2 procent), minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Kontoret räknar med att i stort sett samtliga projektutgifter kommer att vara möjliga att aktivera som investeringar.

En nuvärdeskalkyl har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 42 mnkr. Nuvärdeskalkylen redovisas i Bilaga 1.

Risk/Osäkerhet

En riskanalys genomfördes 2021 inför det ursprungliga genomförandebeslutet. Nedan beskrivs de kvarvarande riskerna.

- Ellevio och Trafikförvaltningen har högspänningsledningarna med osäkert läge i området och det finns risk för att ledningskonflikter som inte framkommit i projekteringen påträffas under utförandet. Risken är hanterad genom riskpåslag för att hantera eventuella åtgärder i kommande entreprenad.
- Risk för störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.
- Risk för att det förekommer PAH och andra miljöföroreningar i rivningsmassor. Denna risk har reducerats genom provtagningar under detaljprojekteringen men den totala omfattningen är okänd och hanterad med riskpåslag för eventuellt ökade deponikostnader.

Ytterligare en risk har tillkommit sedan föregående genomförandebeslut.

- Förseningar under projektets fortsatta besluts- och upphandlingsprocess, exempelvis genom överklagande av beslut, kan leda till att byggstarten försenas så att arbetena inom Trafikverkets område inte kan äga rum inom avtalad tid. Om denna situation uppkommer behöver ett nytt avtal

tecknas med Trafikverket. Konsekvensen blir sannolikt att projektet skjuts ytterligare minst ett år. Risken går med rådande förutsättningar inte att reducera. Situationen får hanteras om den uppkommer.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl