

HandläggareSofia Lindh
08-508 26 342**Till**Trafiknämnden
2024-04-18

Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fattade 2017-08-31 genomförandebeslut för Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan, till en investeringsutgift om 85 mnkr och investeringsinkomster om 10 mnkr. Den slutgiltiga investeringsutgiften för projektet blev 91,7 mnkr och investeringsinkomsten 37,9 mnkr. Utgiftsökningen blev 3,5 mnkr i det penningvärde som gällde vid tidpunkten för genomförandebeslutet.

I enlighet med genomförandebeslutet har Trafikkontoret byggt 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor samt upphöjda överfarter över korsande gatorna. Längs sträckan har Trafikkontoret även planterat 50 nya träd samt renoverat befintliga växtbäddar. Därtill har ny linspänd belysning satts upp på stor del av sträckan.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Mellan Barnhusbron och Bonnierhuset har Trafikverket haft en etablering och arbetstunnel under anläggandet av Citybanan. Trafikkontoret har i överenskommelse med Trafikverket åtagit sig att återställa Torsgatan efter att Citybanan färdigställts. För detta fick kontoret 10 mnkr i ersättning från Trafikverket.

Torsgatan är ett utpekad pendlingscykelstråk i Stockholms cykelplan. Trafiknämnden fattade 2016-08-25 ett inriktningsbeslut (Dnr. T2016-01728) för projektet Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan. Den aktuella sträckan är cirka 1 km mellan Norra Bantorget och Sankt Eriksplan.

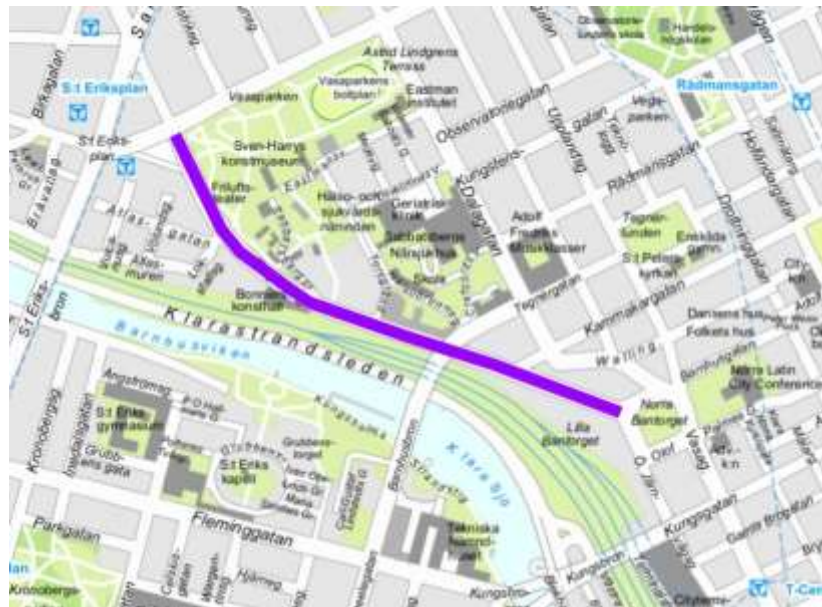


Bild 1) Kartan visar Torsgatan mellan Norra Bantorget och Sankt Eriksplan i lila färg.

Trafiknämnden fattade 2017-08-31 genomförandebeslut (Dnr. T2016-01728) för Pendlingsstråk för cykel och återställning efter Citybanan på Torsgatan, till en investeringsutgift på 85 mnkr och investeringsinkomster på 10 mnkr.

Mål och syfte

Syftet med projektet var att förbättra pendlingsstråk för cykel samt återställa efter Citybanans etablering på Torsgatan.

Målet med projektet var att förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten för cyklister på sträckan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har även skett med stadsledningskontoret och berörda ledningsägare. Därtill har avstämningar gjorts med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och fastighetsägare längs Torsgatan. Region Stockholm Trafikförvaltningen och bussentreprenörerna har informerats om planerna.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

Kontoret har anlagt 2,25 meter breda enkelriktade cykelbanor samt upphöjda överfarter vid korsande gator. Längs sträckan har befintliga gångbanebredder behållits eller utökas. Under entreprenadskedet genomfördes byggnationen i två etapper. Den första etappen byggdes mellan Sankt Eriksplan och Sabbatsbergsvägen och den andra etappen mellan Sabbatsbergsvägen och Norra Bantorget.



Bild 2) Bilden visar del av sträckan på etapp 2, mellan Sabbatsbergsvägen och Norra Bantorget, efter projektets genomförande. Bilden är från Torsgatan 4, sett från cykelbanan.

Träd som tidigare fällts till följd av Citybanans byggnation strax norr om Barnhusbron har återplanterades och från Bonnierhuset och norrut till Sankt Eriksplan har nya träd planteras. Totalt har sträckan fått 50 nya träd. Alla nya träd har försetts med växtbäddar och flera befintliga träd längs gatan har fått renoverade växtbäddar. En stor del av sträckan har även försetts med ny linspänd belysning.



Bild 3) Bilden visar en del av sträckan på etapp 1, mellan Sankt Eriksplan och Sabbarsbergsvägen, innan projektet genomfördes. Bilden är från Torsgatan 19, sett från bilvägen.



Bild 4) Bilden visar en del av sträckan på etapp 1, mellan Sankt Eriksplan och Sabbarsbergsvägen, efter projektets genomförande. Bilden är från Torsgatan 19, sett från cykelbanan. I förgrunden syns den nya enkelriktade cykelbana och i bakgrunden syns nyplanterade träd.



Bild 5) Bilden visar en del av sträckan på etapp 1, mellan Sankt Eriksplan och Sabbarsbergsvägen, efter projektets genomförande. Bilden är tagen strax söder om Torsgatan 19, sett från cykelbanan. Ny linspänd belysning och ny enkelriktad cykelbana och gångbana.

Bonnierhuset

I samband med byggnationen utanför Bonnierhusets konsthall tecknade staden och Bonnierhuset ett avtal (Dnr: A 2024-0027-1) om att Bonnierhuset fick gestalta markbeläggningen utanför deras fastighet. För att säkerställa ytskiktets kvalitet stämdes gestaltungsförslaget av mot stadens krav på markbeläggning. Material beställdes och betalades av Bonnierhuset och trafikkontoret genomförde alla förberedande ledningsdragningar och anläggningsarbeten. Den gestaltade beläggningen medförde inga merkostnader för kontoret.



Bild 6 och 7) Bilderna visar markbeläggningen utanför Bonnierhuset, efter projektets genomförande.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Genom att anlägga nya enkelriktade cykelbanor samt breddning av gångbanorna på flera platser längs Torsgatan har framkomligheten och trafiksäkerheten ökat för både cyklister och gående, vilket är en måluppfyllelse.

Vistelsevärden har tillskapats längs Torsgatan i form av nya träd samt att ytor möblerats med bänkar och cykelparkering.

I enlighet med genomförandebeslutet har den utökade ytan för gång och cykel och upphöjda överfarter medfört att cirka 50 angörings- och parkeringsplatser har behövt tas bort. För att hantera lastning och lossning till verksamheter, sker idag leveranser från tvärgator och bilparkering hänvisas till närliggande parkeringsgarage. Detta kan ha medfört en försämring för vissa verksamheter, men i relation till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister bedömer kontoret att detta är en god kompromiss för att hantera flera intresseområden på begränsad yta.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Som framgår under avsnitt *Projektets innehåll* har entreprenaden genomfördes i två etapper. Bakgrunden till uppdelningen var att effektivisera genomförandeprocessen, eftersom en etapp kunde byggas medan den andra etappen projekterades. I genomförandebeslutet uppskattades sluttiden för hela projektet till våren 2020, men entreprenaden slutfördes i sin helhet under hösten 2020. Nedan följer en beskrivning av genomförandet för respektive etapp.

Etapp 1, mellan Sankt Eriksplan och Sabbartsbergsvägen.

Totalt sett blev entreprenadarbetet i etapp 1 försenad med 14 veckor. Detta berodde delvis på att entreprenören stötte på berg vid schaktningsarbeten samt behov av ytterligare ändrings- och tilläggsarbeten som inte tidigare varit kända. En annan anledning var hög personalomsättning hos entreprenören, vilket påverkade framdriften och entreprenadplaneringen.

Etapp 2, mellan Sabbartsbergsvägen och Norra Bantorget

Med erfarenhet från etapp 1 delades etapp 2 direkt in i mindre etapper. Detta visade sig vara ett bättre koncept och i etapp 2 kunde entreprenören ha en god framdrift och hålla tidplanen.

Produktion och trafik under byggtiden

Under byggtiden var framkomligheten sämre för gående och cyklister; cykling fick ske i blandtrafik och gångbanas bredd begränsades till förmån för etableringsytor och avstängning i samband med utbyggnaden av de enkelriktade gång- och cykelbanorna. Under etapp 1 stängdes cirka 400 meter av mellan Odengatan och Sabbartsbergsvägen, vilket påverkade alla trafikanter då gatan smalnades av. Inför etapp 2 stängdes delar av sträckan av i etapper vilket underlättade framkomligheten för trafikanter.

Intressenthantering och kommunikation

Trafikkontoret har vid projektets genomförande utgått från framtagen kommunikationsplan och dialog har hållits med intressenter rörande de arbeten som genomfördes. På plats har information om pågående arbeten skett via byggskyltar och projektet har haft en sida på webbplatsen Stockholm växer.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projektet blev 91,7 mnkr brutto, vilket är en avvikelse från genomförandebeslutet om 6,7 mnkr, se tabell nedan.

I genomförandebeslutet angavs en total budget för utredning, projektering och entreprenad om 85 mnkr, varav 5,2 mnkr avser index.

I projektets genomförandebeslut från juni 2017 var utgiften beräknad till 79,8 mnkr exklusive indexpåslag. Omräknat till dåvarande prisnivå är projektets utfall cirka 83,3 mnkr. I prisläget som gällde vid genomförandebeslutet har projektet därmed fördyrats med 3,5 mnkr.

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i prisnivå juni 2017 inklusive ett indexpåslag med ett antagande om prisutvecklingen under projektets kommande genomförande. Projektets utfall är redovisat i löpande priser, vilket inkluderar den faktiska prisutvecklingen under projektets genomförande.

	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	7,2	8,9	
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	5,8	7,2	

Entreprenad	66,8	70,5	
Index	5,2	5,1	
Summa utgifter	85,0	91,7	6,7
Trafikverket	-10,0	-10,0	
Stadsmiljöavtal	0	-23,8	
Ledningsägare	0	-4,1	
Summa inkomster	-10,0	-37,9	-27,9
Netto	75,0	53,8	-21,2

Förklaring till avvikelser

En del av avvikelserna beror på att projekteringen blev dyrare än beräknat. Flera konsultföretag behövde avropas, vilket ställde högre krav på samordning.

En annan avvikelse var att entreprenören stötte på berg i samband med ledningsarbeten. Bergschakt var inte med som en post i mängdförteckningen, vilket medförde tillkommande utgifter. Även andra poster i mängdförteckningen ökade, vilket medförde ytterligare utgifter. Ändrings- och tilläggsarbeten står för cirka 8,5 mnkr av utgiften i projektet, en del av denna utgift beror på omfattningsförändringar.

En annan utgift som belastade projektet var konsultarvode för hantering och ansökan av kontorets stadsmiljöavtal på 0,8 mnkr.

Totalt summerade de ökade utgifterna till 6,7 mnkr (med 3,5 mnkr i det prisläge som gällde vid genomförandebeslutet). Ändrings- och tilläggsarbetenas totala utgift var högre än den totala avvikelserna, vilket innebär att vissa arbetsmoment som inte var ändrings- eller tilläggsarbeten kostade mindre än vad som var uppskattat.

För att återställa Torsgatan efter arbetet med Citybanan har kontoret tillsammans med Trafikverket kommit överens om en ersättningsnivå om 10 mnkr. Trafikverket genomförde och bekostade del av återställningen när arbetstunneln togs bort och kontoret har därefter genomfört återställningsarbeten avseende överbyggnad och plattsättning på ytan där Trafikverkets arbetstunnel var belägen. Kostnaden för återställningsarbetet motsvarade i stort den överenskomna ersättningen.

Efter att genomförandebeslutet fattades för återställning av Torsgatan har kontoret sökt stadsmiljöavtal och därför omnämns detta inte i tidigare beslut. Omfattningen av ledningsarbeten utökades efter tidigare beslut och nämns således inte i genomförandebeslutet. Förutom inkomster från Trafikverket om 10 mnkr, har projektet fått

inkomster om 23,8 mnkr från stadsmiljöavtal och 4,1 mnkr från ledningsägare.

För stadsmiljöavtalet finns ytterligare 4,7 mnkr som ännu inte utbetalats till projektet. Utbetalning sker, enligt avtal T2020-02937, först år 2027 när projekt Entré Slussen är klart. Totalt har projektet fått inkomster om 37,9 mnkr.

Driftkostnader

Projektet har medfört ökade drift- och underhållskostnader. Driftkostnaderna bedöms öka med cirka 60 tkr/år eftersom körbaneytan minskar till förmån för gång- och cykelytor som har högre driftkostnader.

Projektets kapitalkostnader innebär en kostnad om 4,2 mnkr varav 2,7 mnkr är avskrivningar och 1,5 mnkr internränta. Kapitalkostnaden kommer att minska med gjorda avskrivningar.

Kvarvarande inkomster kommer delaktiveras och sänka de årliga kapitalkostnaderna när inbetalningen har skett.

Risk/Osäkerhet

Kontoret identifierade risker med arbete intill spårområdet, strax söder om Bonniers konsthall. Tanken var att Trafikkontoret skulle pågjuta en mur längs järnvägen för att hantera höjder och dagvattenhantering. En pågjutning av muren skulle ha inneburit att tågtrafiken behövt stängas av, vilket kontoret inte har rådighet över. Denna risk föll inte ut utan hanterades genom omprojektering. För att hantera höjder och dagvatten anlade Trafikkontoret en rännalsrad mellan gång- och cykelbanan istället för att pågjuta muren.

En annan risk som kontoret identifierade var brister i samordningen med ledningsägarna under de ledningsarbeten som skulle utföras. För att underlätta samordningen och minimera risken för stillestånd har kontinuerliga samordningsmöten med ledningsägarna genomförts. Risken kunde därmed elimineras.

Slut