

HandläggareJohan Johansson Vanhatalo
08-508 26 111**Till**Trafiknämnden
2024-08-29

Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Vasagatan.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
Avdelningschef

Sammanfattning

Projektområdet innefattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Projektets syfte och mål har varit att förbättra cykelinfrastrukturen, tillgängligheten för gångtrafikanter, samt öka trivsel och tryggheten för de som vistas på Vasagatan.

Inriktningsbeslut för projektet fattades i trafiknämnden 2015-05-21, till en investeringsutgift om 30 mnkr. Projektets syfte var då att förbättra infrastrukturen för cyklister. Under projektets gång har omfattningen utökats vilket har medfört behov av reviderade beslut i trafiknämnd och kommunfullmäktige.

Ett reviderat inriktningsbeslut fattades av trafiknämnden 2016-05-19 till en genomförandeutgift om 85 mnkr och intäkter om cirka 18 mnkr. Genomförandebeslut fattades av kommunfullmäktige 2017-09-04 om en investeringsutgift om 160 mnkr och intäkter om 36 mnkr.

Vid reviderat genomförandebeslutet i kommunfullmäktige 2019-09-02 beslutades en investeringsutgift om 290 mnkr och intäkter om 109 mnkr. För att säkerställa projektets ekonomiska utfall genomförde kontoret åtgärder som bland annat innebar ny upphandling av markentreprenör för utförande av delar av projektet.

Projektets syfte har uppfyllts genom att nya cykelbanor separerade från biltrafiken och breddade gångbanor försedda med markvärme har anlagts. Även trygghet och trivsel har förbättrats med ny belysning, nya träd och nya vistelseytor där utrymmet för uteserveringar ökat. Tyvärr används i dagsläget bara 45% av den nybyggda markvärmeanläggningen, på grund av att berörda fastighetsägare valt att inte teckna avtal med kontoret. Kontorets lärdom är att inte bygga ut anläggningar som förväntas bekostas av andra parter innan avtal är tecknade med dessa parter. Kontoret ser ingen möjlighet att ta på sig driftkostnaden för markvärmeanläggningen, då detta skulle kunna få prejudicerande verkan på befintliga och framtida markvärmeavtal.

Inga avvikelser från beslutet som fattades i kommunfullmäktige 2019-09-02 har skett. Utfallet för projektet blev en investeringsutgift om 244 mnkr i det prisläge som gällde vid tidpunkten för det reviderade genomförandebeslutet.

Introduktion till projektet

Bakgrund

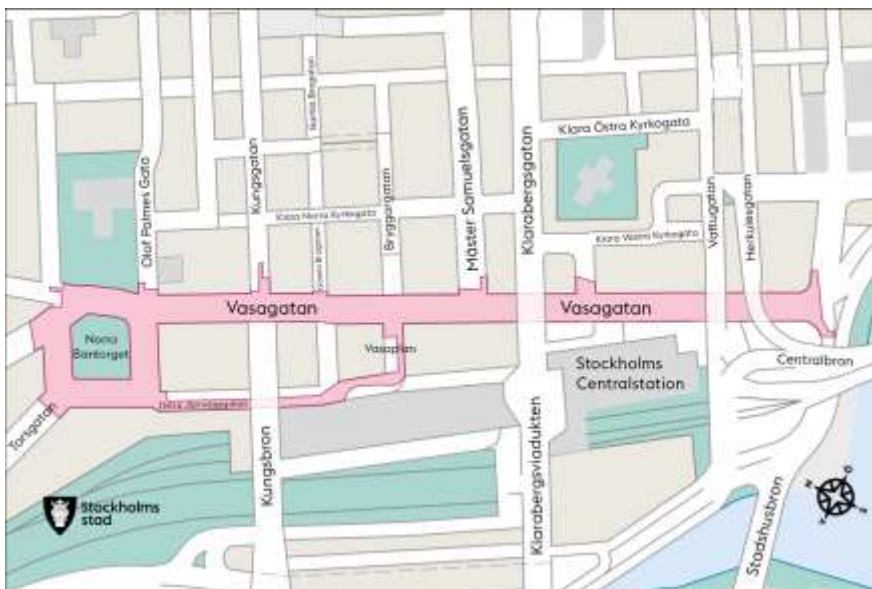
Detta ärende behandlar genomförd ombyggnad av Vasagatan med intilliggande gator. Projektet omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan. Dessa gator ingår i ett primärt cykelstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Sträckan mellan Torsgatan och Tegelbacken är cirka 750 meter lång.

Vid inriktningsbeslut i Trafiknämnden 2015-05-21 (dnr T2015-02952) var syftet att enbart förbättra infrastrukturen för cykel. På Vasagatan fanns dock även brister avseende trafiksäkerhet, gångytor, belysning, och gestaltning. Vid genomförandebeslutet som fattades i juni 2017 ökade omfattningen till att utöver förbättring av cykelinfrastruktur även omfatta förbättring av gång- och vistelseytor, grönstruktur, markvärme, belysning samt ledningsomläggningar. Detta med syfte att göra Vasagatan till en säkrare och trivsammare plats.

Följande beslut har fattats i trafiknämnd och kommunfullmäktige (samtliga med dnr T2015-02952):

- Inriktningsbeslut trafiknämnden 2015-05-21
- Reviderat inriktningsbeslut trafiknämnden 2016-05-19
- Genomförandebeslut trafiknämnden 2017-06-15

- Genomförandebeslut kommunfullmäktige 2017-09-04
- Reviderat genomförandebeslut trafیکنämnden 2019-06-13
- Reviderat genomförandebeslut kommunfullmäktige 2019-09-02



Figur 1. Karta som visar Vasagatan med omkringliggande gator. Projektområdet är markerat med rosa färg. Gatans faktiska riktning framgår av kompassrosen i bildens nedre vänstra hörn.

Mål och syfte

Projektets huvudsakliga mål har varit:

- Att öka framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken genom anläggande av sammanhängande cykelbanor med bra standard och tydlig separering mellan gång- och cykeltrafik.
- Att anpassa styrning av trafiksignaler för cykeltrafiken.
- Att öka attraktivitet, tillgänglighet och trygghet för gående genom breddade gångbanor, förbättrad belysning, fler sittplatser samt markvärme.
- Att anlägga en grönare gata med nya växtbäddar och fler planterade träd och därigenom även skapa en förbättrad dagvattenhantering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

Resultatet av Vasagatans ombyggnation följer beskrivningen i det reviderade genomförandebeslutet från 2019-05-29 (dnr T2015-02952). Entreprenadarbetet har omfattat anläggande av nya breddade cykelbanor på Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan samt cirka 200 nya cykelparkeringsplatser. Tidigare konfliktpunkter mellan cykel- och biltrafik har

byggts bort. Gångytorna har breddats och antalet körfält för motorfordon har minskats. Nya växtbäddar och träd har anlagts utmed hela gatan och möjliggjort en förbättrad hantering av gatans dagvatten. Trygghet och trivsel har förbättrats med ny belysning, större vistelseytor och fler sittplatser. De breddade gångbanorna har även skapat möjligheter till upplåtelse för fler uteserveringar. Markvärme har installerats och fastighetsägarna har getts möjlighet att erhålla markvärme vid respektive fastighet. I samband med ombyggnationen av gatan har även infrastrukturen för el och fiber förstärkts.

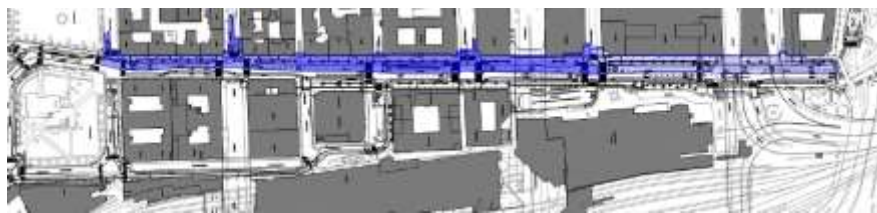
Vid upphandling av projektets markentreprenad delades projektområdet in i huvuddel 1 och huvuddel 2. Huvuddel 1 genomfördes mellan åren 2018-2020 och omfattade arbeten på Vasagatans sydvästra del mellan Centralstationen och Tegelbacken samt Norra Bantorget och Östra Järnvägsgatan sydvästra sida fram till Gamla Brogatan.

I samband med reviderat genomförandebeslut i kommunfullmäktige 2019-09-02 påtalade stadsledningskontoret vikten av att säkerhetsställa att projektets investeringskalkyl skulle hållas. För att säkerställa styrning av entreprenadkostnader i projektet avslutades det först upphandlade entreprenadkontraktet efter att huvuddel 1 slutförts. Ny upphandling genomfördes därefter för de återstående etapperna (huvuddel 2).

Huvuddel 2 genomfördes mellan 2020-2022 och omfattade dels Vasagatans östra sida mellan Norra Bantorget och Tegelbacken. Samt den västra sidan mellan Norra Bantorget och taxiplanen vid Centralstation. Arbeten utfördes också på del av Gamla Brogatan, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan.



Figur 2. Kartbild som visar entreprenadens huvuddel 1 markerad i rött. Huvuddel 1 innefattar Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan samt Vasagatans sydvästra sträckning mellan Centralstation och Tegelbacken.



Figur 3. Kartbild som visar del av entreprenadområde för huvuddel 2 markerat i blått (Vasagatans östra sida mellan Norra Bantorget och Tegelbacken).



Figur 4. Kartbild som visar del av entreprenadområde för huvuddel 2 markerat i rött (Vasagatans västra sida mellan Norra Bantorget och taxiplan utanför Centralstationen samt, Gamla Brogatan, Östra Järnväggsgatan och Vasaplan).



Figur 5. Fotomontage som visar Vasagatan sedd i riktning från Klarabergsviadukten mot Norra Bantorget. Inringade objekt visar exempel på utförda åtgärder (bredare gångbanor, linspänd belysning, nya cykelbanor, träd i nya växtbäddar, möblerade vistelsezoner).

Projektet har innehållit flertalet avtalsförhandlingar och avtal har tecknats med bl.a. Trafikverket för stadsmiljöbidrag, med ledningsägare och med fastighetsägare gällande samfinansiering av projektet och markvärme. Nedan följer fotografier tagna före och efter projektets genomförande.



Figur 6. Fotografi taget i oktober 2016, före ombyggnad av gatan. Vy från Klarabergsviadukten riktning norrut.



Figur 7. Fotografi taget i juni 2023, efter ombyggnad av gatan. Vy från Klarabergsviadukten i riktning norrut. Bilden visar det omdisponerade gatuutrymmet med nyplanterade träd, bredare gångbanor och separerade cykelbanor.



Figur 8. Fotografi taget i oktober 2014, före ombyggnad. Vy från Klarabergsviadukten i riktning söderut.



Figur 9. Fotografi taget i juni 2023, efter ombyggnad. Vy från Klarabergsviadukten i riktning söderut. På bilden syns de separerade cykelbanor samt större vistelsezoner med nya gatuträd.



Figur 10. Fotografi taget i oktober 2014, före ombyggnad. Vasagatan i norrgående riktning mot Gamla Brogatan.



Figur 11. Fotografi taget i januari 2022, efter ombyggnad. Vasagatan i norrgående riktning mot Gamla Brogatan. Nya träd har planterats, vistelseytorna är bredare och den nyanlagda cykelbanan är separerad från övrig trafik.



Figur 12. Fotografi taget i oktober 2014, före ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut, vid Centralstationen.



Figur 13. Fotografi taget i juni 2022, efter ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut, vid Centralstationen. Bilden visar breda vistelsezoner, gångstråk med taktila plattor samt mer grönska på platsen.



Figur 14. Fotografi taget i november 2017, före ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut mot Mäster Samuelsgatan.



Figur 15. Fotografi taget i juni 2022, efter ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut mot Mäster Samuelsgatan. Gångtytor har breddats, platsen har försetts med nya träd. Cykling sker på separerad cykelbana.



Figur 16. Fotografi taget i september 2016, före ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut mot Norra Bantorget.



Figur 17. Fotografi taget i juni 2022, efter ombyggnad. Vasagatan i riktning norrut mot Norra Bantorget. Cykelbanan har flyttats ut mot körbanan, nya träd har planterats, gång och vistelsezoner har breddats.



Figur 18. Fotografi taget i oktober 2014, före ombyggnad. Vasaplan i riktning mot Östra Järnvägsgatan. Cykling sker i blandtrafik.



Figur 19. Fotografi taget i juni 2023, efter ombyggnad. Ny separerad cykelbana på Vasaplan, fotografi taget i riktning mot Östra Järnvägsgatan.



Figur 20. Fotografi taget i oktober 2014, före ombyggnad. Östra Järnvägsgatan i riktning mot Vasaplan.



Figur 21. Fotografi taget i september 2019, efter ombyggnad. Östra Järnvägsgatan i riktning mot Vasaplan. Kantstenslinjen har flyttats ut och cykelbanan har breddats.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Ombyggnaden har givit bättre förutsättningar för gående och cyklister med breddade gångbanor, nya cykelbanor, mer grönska och bättre belysning.

Projektet har inneburit vissa förändringar för busstrafiken. Gatan var tidigare nattbusstrafikens knutpunkt i City, med cirka 25 busslinjer. För att möjliggöra gatans nya utformning ordnade kontoret i samråd med Region Stockholms trafikförvaltning nya hållplatser och tidsregleringsplatser för en del av busslinjerna på Kungsbron och Klarabergsviadukten. Kontoret har anlagt nya hållplatser mellan Gamla Brogatan och Mäster Samuelsgatan medan de som tidigare fanns vid Centralstationen har tagits bort. Tidigare trafikerade fyra busslinjer någon del av gatan dagtid. Under ombyggnaden av Klarabergsgatan och Vasagatan valde Trafikförvaltningens bussentreprenör att lägga om linjenätet för dagtrafiken i City och denna omläggning har till stor del behållits även efter ombyggnaderna. I dag är det endast linje 53 som trafikerar Vasagatan.

En före- och efterstudie har utförts för att utvärdera resultatet av ombyggnationen för olika trafikantgrupper (se bilaga 1). Nedan redovisas resultaten kortfattat:

Cykeltrafik

För att utvärdera framkomligheten för cykeltrafiken har restider före (nov 2017) och efter (nov 2023) ombyggnaden mätts på sträckan mellan Tegelbacken och Torsgatan. Resultaten visar att restiden för cykeltrafiken överlag är kortare idag än tidigare. Projektet har implementerat ”grön våg för cykel” norrut på förmiddagen och

söderut på eftermiddagen, vilket innebär möjlighet för cyklister att få grönt genom flera signalanläggningar om färden sker i en hastighet om cirka 20 km/h. Dock kan grön våg i en riktning innebära att motriktad trafik får något sämre framkomlighet; detta beror på korsningarnas utformning och avståndet emellan dem.



Figur 22. Cirkeldiagram som visar cyklisternas nöjdhet efter ombyggnaden. Frågan som ställdes var "Är du på det hela taget nöjd eller missnöjd med resultatet av ombyggnationen av Vasagatan?"

Gångtrafik

Enkätundersökning för gående visade inte lika stor skillnad som för cyklisterna, men det är ändå tydligt att resultatet av ombyggnationen uppskattas av gående på Vasagatan.



Figur 23. Cirkeldiagram som visar gångtrafikanternas nöjdhet efter ombyggnaden. Frågan som ställdes var "Är du på det hela taget nöjd eller missnöjd med resultatet av ombyggnationen av Vasagatan?"

Busstrafik

Statistik för antal resande och restider före och efter ombyggnaden har hämtats från Trafikförvaltningen. Resultatet gällande antal resenärer går inte att analysera eftersom det har gjorts så omfattande förändringar gällande trafikering och hållplatslägen mellan studierna.

Trafikståtiden (den tid då bussen står still eller kör högst 3 km/h på grund av kö eller väntan på grön signal) har minskat i sydgående riktning – från 134 sekunder i förstudien till 100 sekunder i efterstudien. I norrgående riktning är skillnaden liten – från 74 sekunder i förstudien till 70 sekunder i efterstudien. Även den totala hållplatstiden har minskat; från 130 sekunder i förstudien till 68

sekunder i efterstudien. Kontorets bedömning är att detta beror på att det finns färre hållplatslägen i efterstudien och att resandet med kollektivtrafiken överlag minskat efter pandemin.

Biltrafik

Kontoret har låtit genomföra provkörning av sträckan med bil, i syfte att mäta skillnaden i restid. Sträckan kördes tio gånger i vardera riktningen mellan Torsgatan och Tegelbacken. Provkörningarna skedde under morgon och eftermiddag en dag i november 2017, samt i november 2023. Med det samlade resultatet har ett medelvärde räknats ut. Resultatet visar att restiden för biltrafiken överlag är kortare i efterstudien än i förstudien (se figur 25).



Figur 24. Stapeldiagram som visar restid i sekunder räknat med bil före/efter ombyggnaden.

Fastighetsägare och företag

Enkätundersökningar har också genomförts med fastighetsägare och företagare på Vasagatan före och efter ombyggnaden (se bilaga 1). Vid både före- och eftermätningen lyfte de tillfrågade flera fördelar med att vara lokaliserad på Vasagatan. Framförallt gatans centrala placering och goda tillgång till kommunikationer. Efter ombyggnationen anser många av dem att kollektivtrafiken, cykeltrafiken och framkomligheten för gående fungerar på ett bra sätt. Även trafiksäkerheten och belysningen lyfts som upplevda förbättringar. Den mest positiva förändringen som gruppen nämner är att gående har fått mer utrymme på de breddade trottoarerna. Gatan har fått ett trevligare utseende och blivit mer trivsamt och fler i gruppen anser att Vasagatan är en attraktivare del av City efter ombyggnationen.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Enligt genomförandebeslut 2017-06-15 (dnr T2015-02952) var färdigställandetid för entreprenadarbetet planerat till sommaren 2021. I samband med reviderat genomförandebeslut 2019-05-29 (dnr T2015-02952) flyttades färdigställandetiden till 2022. Entreprenaden färdigställdes under våren och slutbesiktigades i juni 2022.

Produktion och trafik under byggtiden

Covid-19 pandemin pågick under projektets genomförande för huvuddel 2. För att minska risken för smittspridning bland anläggningsarbetarna utökade projektet antalet platser för omklädning och rast genom att etablera extra byggbodar inom projektområdet.

Pandemin innebar även förenklingar avseende projektets genomförande eftersom det under entreprenadarbetets genomförande var lägre trafikflöden på gatorna.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikation och samverkan med berörda intressenter i god tid och löpande inför och under projektets genomförande har varit avgörande för projektets måluppfyllelse. Kontoret tog fram en kommunikationsstrategi och kommunikationsplan för projektet med syftet att säkerställa proaktiv kommunikation till berörda intressenter avseende vad som skulle genomföras, när och varför. Planen har följts och fungerat väl.

Initialt tecknades ett delfinansiering- och samarbetsavtal med tolv av fastighetsägarna på gatan. City i Samverkan, som är en medlemsorganisation utan vinstintresse, med uppgift att göra Stockholms city mer attraktivt, har deltagit som samordnande part mellan fastighetsägarna och staden. En kommunikationsplattform för att gemensamt kunna kommunicera samarbetet i valda kanaler togs fram, med kontoret som huvudavsändare, i samarbete med de aktuella fastighetsägarna och City i Samverkan i Stockholm.

Informationen om projektet har förmedlats via flertalet kanaler för att nå berörda intressenter på ett så effektivt och träffsäkert sätt som möjligt.

Ekonomi och finansiering

Investering

Ursprungligt inriktningsbeslut fattades i april 2015 av Trafiknämnden till en beräknad investeringsutgift om 30 mnkr. Ett reviderat inriktningsbeslut beslutades av nämnden i maj 2016 till en reviderad investeringsutgift om 85 mnkr och investeringsinkomst om 18,4 mnkr. Genomförandebeslut fattades i september 2017 av kommunfullmäktige till en investeringsutgift om 160 mnkr och investeringsinkomst om 36 mnkr. Kommunfullmäktige fattade i september 2019 ett reviderat genomförandebeslut för projektet till en beräknad investeringsutgift om 290 mnkr och investeringsinkomst om 109 mnkr. Utgiftsökningen mellan besluten som fattades 2017 och 2019 förklaras till största del av att kontoret inför genomförandebeslutet 2017 hade missbedömt utgifter kopplade till entreprenadens läge och komplexitet. Inför det reviderade beslutet

hade även tillkommande arbeten identifierats och kunnat läggas till projektutgiften.

För att kunna jämföra beräknad utgift i de olika projektbesluten mot varandra redovisas, i nedanstående tabell, samtliga belopp i prisläget vid reviderat genomförandebeslut (september 2019).

	Utgift i aktuellt prisläge vid respektive beslut	Utgift i prisläge vid tidpunkten för reviderat genomförandebeslut
Beslut	Belopp exkl. index	Belopp exkl. index i prisläge september 2019
Inriktningsbeslut	25	32
Reviderat inriktningsbeslut	74	84
Genomförandebeslut	147	159
Reviderat Genomförandebeslut	267	267

Tabell 1. Beslut och prislägen

Investeringsutgiften för projektet blev cirka 261 mnkr brutto, vilket är cirka 29 mnkr lägre än det reviderade genomförandebeslutet. Se tabell nedan.

I projektets reviderade genomförandebeslut från september 2019 var utgiften beräknad till 267,4 mnkr exklusive indexpåslag. Omräknat till dåvarande prisnivå är projektets utfall cirka 244,2 mnkr. I prisläget som gällde vid genomförandebeslutet har projektet därmed fått ett utfall som är 23,2 mnkr lägre.

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i prisnivå mars 2023 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 rev. GB (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	19,6	21,2	1,6
Byggaktörskostnader	49,1	54,5	5,4
Entreprenad	172,3	170,8	-1,5
Arbeten ledningsdragande bolag	9,3	14,1	4,8
Index	22,6	-	-22,6

Risk och oförutsett	17,1	-	-17,1
Summa utgifter	290,0	260,6	-29,4
Stadsmiljöavtal	-63,0	-63,0	0,0
Delfinansiering fastighetsägare	-18,4	-18,4	0,0
Markvärme	-11,1	-3,5	7,6
Inkomst ledningsdragande bolag	-9,3	-14,1	-4,8
Övriga inkomster	-7,2	-2,2	5,0
Summa inkomster	-109,0	-101,2	7,8
Netto	181,0	159,4	-21,6

Tabell 2. Projektets utgifter och inkomster

Kommentar till projektets utgifter

Utredning och projektering

Utgiften för projektering har i stort fallit ut som planerat. Utfallet blev cirka 1,6 mnkr högre än beslutat, bland annat på grund av tillkommande utgifter för förfrågningsunderlaget som togs fram inför upphandling av huvuddel 2.

Byggaktörskostnader

Utgiften för byggaktörskostnader blev 5,4 mnkr högre i förhållande till vad som var budgeterat i reviderat genomförandebeslut. Kontoret har i projektet utökat resursanvändningen avseende projektledning, byggledning och kommunikation vilket har inneburit en minskad risk för skadeståndsanspråk, en genomtänkt avtalshantering samt en löpande kontroll av entreprenadutgiften.

Entreprenad

Utgiften för markentreprenaden blev 1,5 mnkr lägre i förhållande till vad som uppskattades i det reviderade genomförandebeslutet – 170,8 mnkr istället för 172,3 mnkr.

Inför upphandling av huvuddel 2, efter att huvuddel 1 var färdigställd 2020-05-07, togs nya kalkyler fram. Entreprenadavtalet för huvuddel 2 tecknades 2020-07-03 och hade till skillnad från huvuddel 1 fast pris som ersättningsform för återstående delar. Den valda ersättningsformen för entreprenadarbetet i huvuddel 2 har bidragit till en bättre kostnadskontroll och framdrift i projektet.

Arbeten åt ledningsdragande bolag

Beslutade utgifter enligt avtal för arbeten åt de ledningsdragande bolagen summerade till 9,3 mnkr och utfallet blev 14,1 mnkr, vilket innebär en avvikelse om 5 mnkr.

Den ökade utgiften förklaras bland annat att med det vid schaktarbetet påträffades avloppsledningar som var i dåligt skick. Detta innebär att projektet, mot ersättning, utförde reparationsarbeten åt Stockholm Vatten och Avfall AB. Även tilläggsarbeten på Ellevios sidoordnade entreprenad och arbeten åt Stokab har tillkommit. Dessa arbeten har utförts mot ersättning, vilket innebär att projektets nettoutgift inte påverkats av de tillkommande arbetena. Se även rubrik ”Ledningar” nedan.

Kommentar till projektets inkomster

Stadsmiljöavtal

Kontoret har ansökt och beviljats stadsmiljöbidrag om totalt 63 mkr för projektet. Kontoret har erhållit all utbetalning förutom 10,5 mkr. Denna utbetalning sker, enligt avtal T22020-02937, först år 2027 när projekt Entré Slussen är klart.

Delfinansiering fastighetsägare

Kontoret erhöll medfinansiering från fastighetsägarna om 18,4 mkr för upprustning av gatuutrymmet.

Markvärme

Projektets inkomst för markvärmearbeten blev 7,6 mkr lägre än beräknat. Avvikelsen berodde främst på att kontoret i tidigt skede gjorde en för låg uppskattning av anläggningskostnaden för markvärmeanläggningen, med denna kostnad som utgångspunkt var flertalet fastighetsägare intresserad av att erhålla markvärme intill sin fastighet. I samband med att avtal med fastighetsägarna skulle tecknas visade sig kostnaden för markvärmeanläggningen vara betydligt högre än den initiala uppskattningen, varför flera fastighetsägare valde att inte investera i nybyggnation av markvärme i gatan. Detta innebär tyvärr att kontoret har anlagt en markvärmeanläggning som i dagsläget inte utnyttjas till fullo och där inkomster kopplade till utgiften har uteblivit. Det är dock möjligt för fastighetsägare med markvärmeanläggning intill fastigheten att teckna avtal med kontoret i framtiden. Se vidare under avsnittet ”Lärdomar” nedan.

Kontoret har inte sett någon möjlighet att ta på sig driften av markvärmeanläggningen, då ett sådant förfarande skulle kunna vara prejudicerande vid omförhandling av befintliga markvärmeavtal; den etablerade principen är att berörd fastighetsägare står för investeringskostnaden och för den teoretiska mellanskillnaden mellan driftkostnad för markvärme och för reguljär snöröjning. Trafiknämndens driftbudget är i dagsläget inte anpassad för att täcka denna merkostnad.

Övrigt

Fastighetsägaren Jernhusen valde att i egen regi utföra ombyggnation av den egna fastigheten på Centralplan, vilket innebar att kontoret inte hade någon utgift för detta arbete och att motsvarande intäkt om 3,5 mnkr uteblev.

Anpassningar vid Upplandsgatan och Tegelbacken har utgått ur projektet, vilket inneburit minskade utgifter med motsvarande minskning av inkomster för arbetet.

Driftkostnader

Kontoret bedömer att driftkostnaderna har ökat med 50 tkr per år till följd av att körbana delvis har ersatts av gång- och cykelbanor, där driftkostnaden är högre per kvadratmeter.

Projektet medför ökade kapitalkostnader från 2024 om 14 mnkr varav avskrivning avser cirka 9 mnkr och internränta 5 mnkr. Kapitalkostnaderna som beräknas med en genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och internränta om 2,8 procent, minskar därefter succesivt med gjorda avskrivningar.

I projektet ingår 2 mnkr i ej aktiverbara utgifter för flytt av väderskydd som klassas som en tillfällig anläggning samt sanering av markföroreningar på två platser i gatututrymmet.

Risk/Osäkerhet

Exempel på risk som identifierades inför huvuddel 2 var att sidoentreprenörer inte skulle hålla uppsatta tidplaner. En åtgärd som utfördes för att minska risken var att i ett tidigt skede ta fram arbetsbeskrivningar tillsammans med ledningsägare för planerade arbeten. Trots utförda åtgärder föll risken ut med förseningar i huvudtidplan.

Lärdomar

Efter reviderat genomförandebeslut 2019 gjorde kontoret ett omtag med projektets planering. För den markentreprenad som hanterade huvuddel 1 var ersättningsformen ”löpande räkning med samverkan”. Kontoret fick bättre möjligheter att löpande följa projektets omfattning, kostnad och tidplan i och med att fast pris valdes som ersättningsform för huvuddel 2.

Beslutet att bygga markvärme fattades innan markvärmeavtal hade tecknats med fastighetsägarna. Nyanslutningen till markvärme som avtalats omfattar endast ca 45% av fastighetsägarna längs gatan, vilket är betydligt lägre än vad som budgeterades. Kontorets lärdom är att avtal som reglerar uppförande av anläggningar som ska bekostas av annan part behöver vara tecknade innan dessa anläggningar byggs.

Genomförda lösningar i entreprenaden som fungerat väl

Projektering/ produktionsplanering

I bygghandlingarna presenterades vilka etappindelningar markentreprenören hade att förhålla sig till vilket innebar att fastighetsägare och verksamheter tidigt kunde få information om hur kommande arbete skulle påverka dem. Planeringen innebar att arbetet intill fasader och entréer kunde göras mer tidseffektivt och därmed minimera påverkan för verksamheterna.

Kommunikation

Erfarenheterna från kontorets sätt att arbeta med kommunikation i projektet har varit mycket goda. Fastighetsägare och näringsidkare har uppskattat proaktiv information om kommande entreprenad-arbeten och frågor och synpunkter från allmänheten har varit få. Som en direkt följd av detta använder kontoret samma arbetssätt under de nu pågående entreprenaderna på Kungsgatan och Östermalmstorg.

Slut

Bilagor

1. Efterstudie Vasagatan – utvärdering av ombyggnation