

HandläggareTomas Pettersson
08-508 26 122**Till**Trafiknämnden
2024-11-14

Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull. Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull till en investeringsutgift om 42 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefAnnika Burström
Enhetschef

Sammanfattning

Befintlig cykelbana och cykelfält på Långholmsgatans västra sida mellan Folkskolegatan och Hornsgatan håller låg standard både vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Vidare är gångytorna inte anpassade efter dagens flöden.

Trafiknämnden fattade 2023-03-23 genomförandebeslut för en ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull, med en investeringsutgift om 27 mnkr. Projektet innefattar ett förslag till ny separerad cykelbana som uppfyller cykelplanens breddrekommendation på

hela sträckan samt en ny platsbildning på Hornsgatan väster om Långholmsgatan.

Efter genomförd detaljprojektering har det visat sig att genomförandet kommer att bli mer komplext avseende ledningsomläggningar och trafikomläggningar, än vad kontoret förutsatte i genomförandebeslutet. Projektet går inte att genomföra inom beslutad budget. Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om reviderat genomförande av Ny cykelbana och platsbildning vid Hornstull till en investeringsutgift av 42 mnkr.

Introduktion till projektet

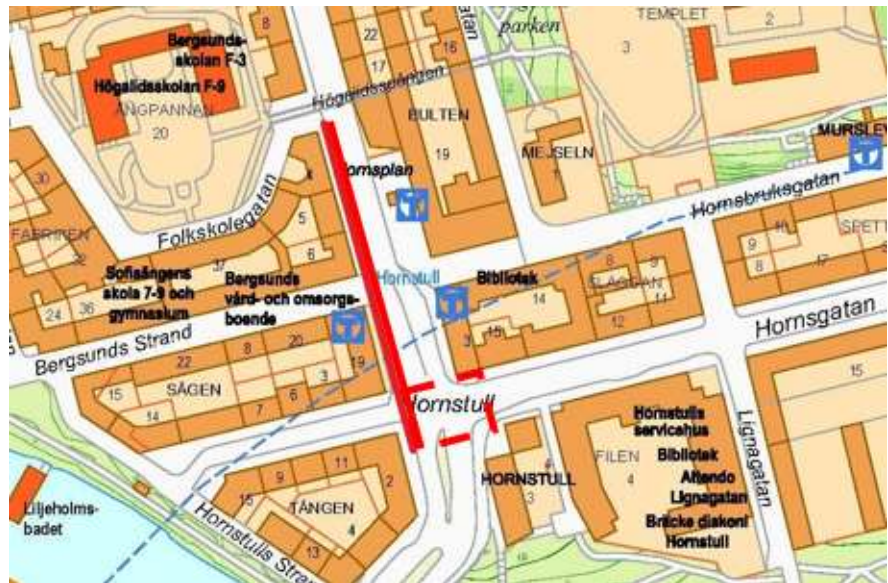
Bakgrund

Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Hornsgatan är en viktig länk för cyklister och binder samman de västliga delarna av söderort med innerstaden genom kopplingen till Västerbron och Liljeholmsbron. Gatan är ett regionalt cykelstråk och är utpekad som ett primärt stråk i cykelplanen. Sträckan är ett av stadens mest frekventerade cykelstråk.

Cykelbanorna söder om Långholmsgatans korsning med Hornsgatan kommer att byggas om i samband med den planerade renoveringen av Liljeholmsbroarna. Projektområdet innefattar därför den västra sidan av Långholmsgatan mellan Folkskolegatan och Hornsgatan enligt röd markering i figur 1 nedan.

Cykelbanan och cykelfältet i södergående riktning på Långholmsgatan är smala vilket gör att det är svårt att köra om. Bussar som ska angöra stombusshållplatsen måste korsa cykelfältet och cyklisternas färdväg vilket leder till konfliktsituationer.

Vidare är Hornstull en populär mötesplats med höga gångflöden samt en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. Alldeles utanför projektområdet ligger även Högalidsskolan. Trots detta är gångytorna på den västra sidan av Långholmsgatan underdimensionerade vilket blir särskilt påtagligt i korsningspunkterna och vid stombusshållplatsen. Gångbanorna medger inte möjlighet till vistelse och gatmöblering begränsar den fria bredden.



Figur 1. Projektets omfattning markerat i rött. Prickad linje visar område där mindre refugätgärder behöver utföras.

Trafiknämnden fattade 2023-03-03 genomförandebeslut för projektet (T2023-00064) och anslog 27 mnkr. Under den fortsatta detaljprojekteringen har det framkommit att bland annat de omläggningar av VA-ledningar som behöver göras är betydligt mer omfattande och komplexa än vad kontoret förutsåg, och att anslagna medel inte kommer att räcka.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att få fler att välja att cykla och gå på Långholmsgatan.

Målen är att öka framkomligheten och tryggheten för cyklister samt att öka andelen fotgängare som upplever sträckan som attraktiv. Den föreslagna lösningen förhåller sig till rekommendationerna i stadens cykelplan.

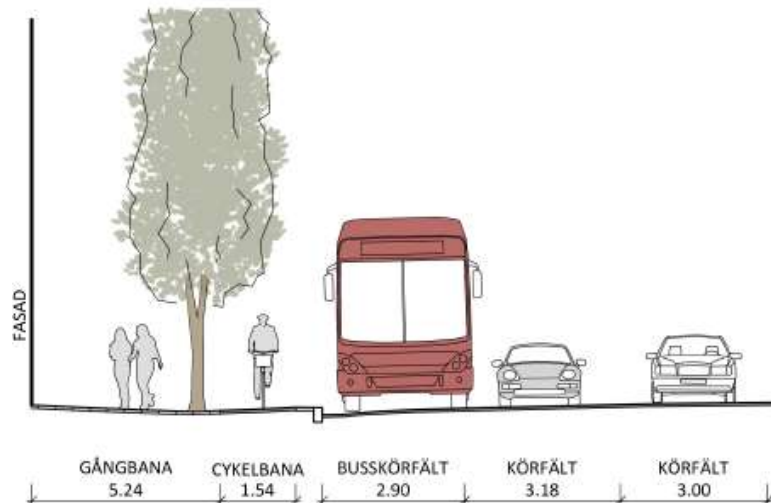
Befintlig situation

På Långholmsgatan söder om Folkskolegården finns befintlig cykelinfrastruktur på den västra sidan i form av en cykelbana med ca 1,5 meters bredd som går över i ett ca 1,2 m brett cykelfält förbi busshållplatsen kvarteret mellan Bergsundsgatan och Hornsgatan. Cykelfältet leds utanför bussens väntyta och därför korsar bussar cykelfältet när de angör hållplatsen. Detta är ett trafiksäkerhetsproblem för cyklister som får konfliktpunkter med tung trafik men även ett framkomlighetsproblem för busstrafiken som fastnar bakom cyklister, figur 2.

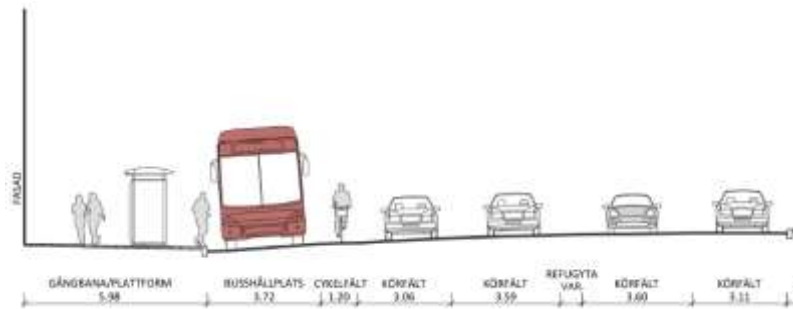


Figur 1. Vy över Långholmgatan mot Liljeholmsbron från gångbron i höjd med Folkskolegatan.

Den berörda sträckan är en huvudgata i vägnätet för motorfordons-
trafiken med ca 28 000 fordonspassager per dygn och utgör en
omledningsväg för Essingeleden. På sträckan går biltrafiken i
dubbla körfält i vardera riktningen med en hastighetsbegränsning på
50 km/h. Norr om Folkskolegatan har biltrafiken ett körfält i
vardera riktningen. Varuleveranser och angöring sköts delvis på
tvärgator alternativt längs kantsten i busskörfält utanför rusningstid,
figur 3.



Figur 2. Befintlig sektion på Långholmgatans västra sida mellan Folkskolegatan och Bergsunds Strand.



Figur 3. Befintlig sektion på Långholmsgatans västra sida mellan Bergsunds Strand och Hornsgatan.

Långholmsgatan förbi Hornstull utgör även en viktig koppling för kollektivtrafiken. Gatan trafikeras av stombusslinje 4, lokalbussar samt ett antal förortslinjer. Totalt passerar ca 1000 bussar per vardagsdygn med ca 40 000 passagerare. Hornstull är en viktig bytespunkt mellan tunnelbana och buss. Resande med kollektivtrafiken rör sig mellan tunnelbanenedgången i Långholmsgatans korning med Bergsunds Strand till den välanvända stombusshållplatsen på den västra sidan om Långholmsgatan, figur 4-5.



Figur 4. Vy söderut mot Långholmsgatans korsning med Hornsgatan.

Ärendets beredning

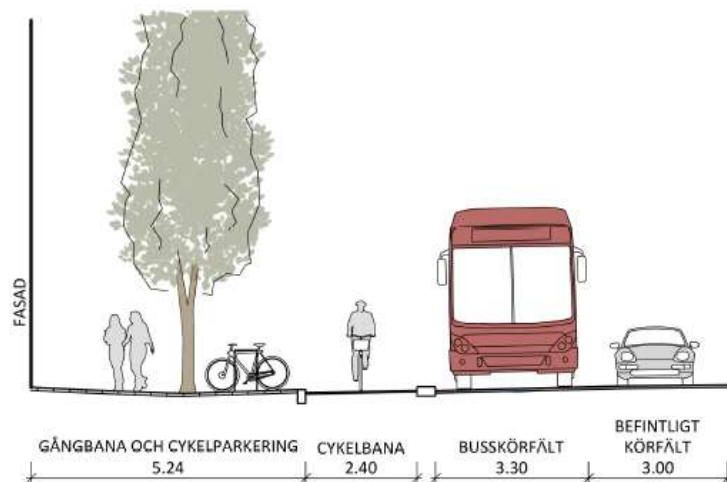
Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Region Stockholms trafikförvaltning och ansvarig bussentreprenör granskade lösningen inför det ursprungliga genomförandebeslutet.

Åtgärdsförslag

Nedan följer den beskrivning av åtgärderna som framgick av det ursprungliga genomförandebeslutet. Därefter följer en förklaring till varför anslagna medel inte kommer att räcka.

Projektets innehåll

Kontoret föreslår att en ny enkelriktad cykelbana med ca 2,4 meters bredd anläggs på Långholmsgatans västra sida på sträckan mellan Folkskolegatan och Bergsunds Strand. Denna placeras i nivå med körbanan och separeras från biltrafiken med en upphöjd 0,4 meter bred granitbarriär. Ett bilkörfält söderut på Långholmsgatan tas i anspråk för att få plats med den nya lösningen, figur 6-7. Busskörfältet får användas för angöring utanför rusningstid precis som idag.



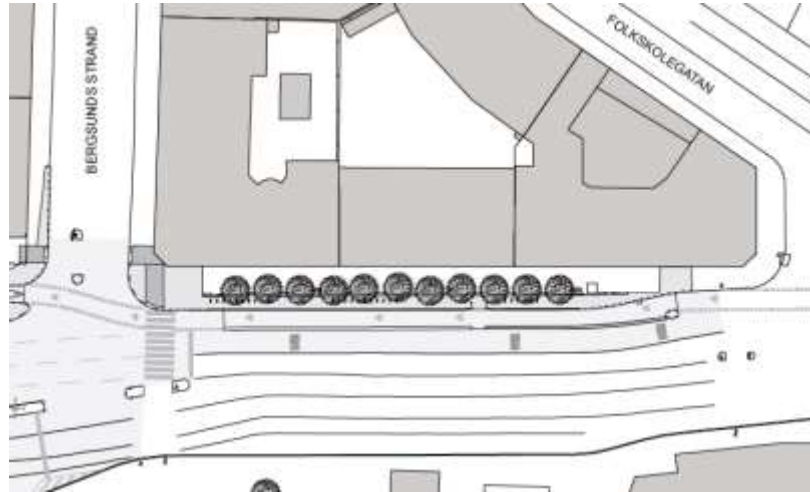
Figur 5. Ny sektion på Långholmsgatans västra sida mellan Folkskolegatan och Bergsunds Strand.



Figur 6. Perspektiv över ny lösning. Vy söderut mot Långholmsgatans korsning med Bergsunds Strand.

För att möjliggöra vänstersväng med buss från Bergsunds Strand mot Långholmsgatan norrut skapas en öppning i befintlig mittrefug på Långholmsgatan i korsningen. Övrig motorfordonstrafik kommer endast kunna svänga ut höger från Bergsunds Strand mot

Långholmsgatan precis som idag. Det kommer inte heller vara möjligt för norrgående motorfordonstrafik på Långholmsgatan att svänga vänster in på Bergsunds Strand, figur 8.

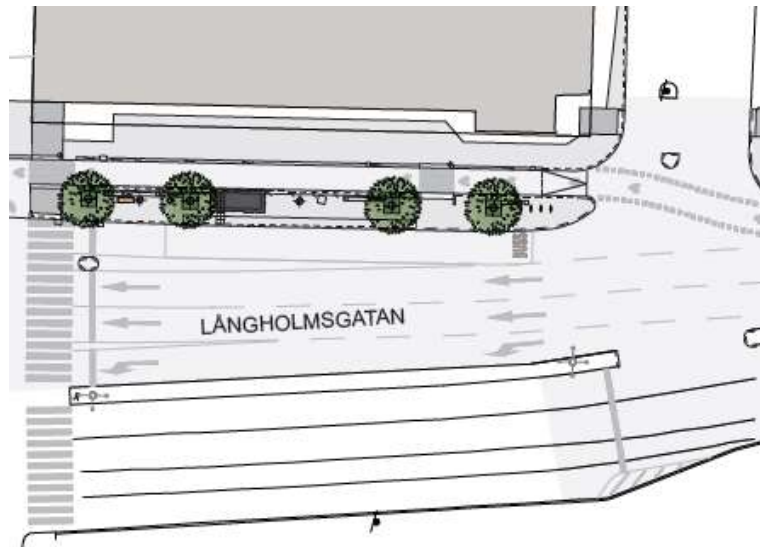


Figur 7. Illustrationsplan över ny lösning. Sträckan mellan Folkskolegatan och Bergsunds Strand.

Söder om Långholmsgatans korsning med Bergsunds Strand flyttas befintlig busshållplats ut i körbanan och en ny enkelriktad cykelbana med en bredd om 2,25 m anläggs bakom hållplatsen. Fotgängare som ska till och från busshållplatsen styrs med hjälp av räcket till två övergångsställen över cykelbanan. Fyra nya träd planteras i skelettjord på busshållplatsens plattform som även förses med nytt väderskydd och nya parksoffor, figur 9-10.



Figur 9. Ny sektion på Långholmsgatans västra sida mellan Bergsunds Strand och Hornsgatan.



Figur 10. Illustrationsplan över ny lösning. Sträckan mellan Bergsunds Strand och Hornsgatan.

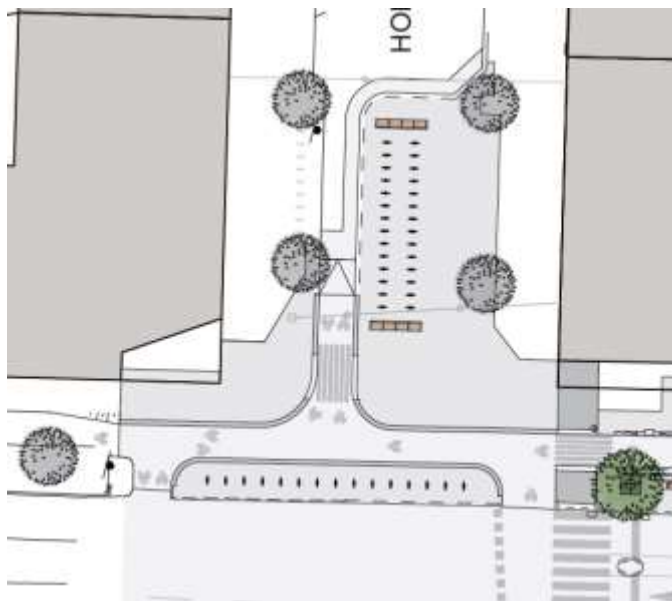
En ny platsbildning skapas genom att Hornsgatans första del väster om korsningen med Långholmsgatan stängs av för motorfordonstrafik och höjs upp till gångbanenivå. Buss 54 och 66 som idag svänger vänster ut från Hornsgatan denna väg leds istället om via Bergsunds Strand där de redan sedan tidigare går i andra riktningen. Inga hållplatslägen påverkas av förändringen.

En dubbelriktad cykelbana om 2,5 m anläggs på den södra delen av platsbildningen längs Hornsgatan och separeras från gångytorna genom nivåskillnad. Platsbildningen möbleras med nya cykelparkeringar och parksoffor, figur 11.



Figur 8. Perspektiv över ny lösning. Vy norrut mot Långholmsgatans korsning med Hornsgatan.

Cykelbanan längs Långholmsgatan förbi Hornsgatan separeras från körbanan genom korsningen med kantsten och nya kraschtestade cykelpollare för att förhindra antagonistiska angrepp med motorfordon mot den nya platsbildningen. Gångbanan utanför hörnet vid Friskis och Svettis breddas och ansluter sedan till befintlig utformning direkt söder om korsningen Långholmsgatan/Hornsgatan. Befintlig cykelpassage och övergångsställe över Långholmsgatan söder om korsningen med Hornsgatan kvarstår i dagens läge eftersom dessa ingår i den kommande renoveringen av Liljeholmsbroarna.



Figur 9. Illustrationsplan över ny lösning. Långholmsgatans korsning med Hornsgatan.

Belysningen på hela sträckan ses över och anpassas efter den nya utformningen samt efter fotgängare och cyklisters behov.

Utökade utgifter och behov av reviderat genomförande- beslut

Under den detaljprojektering som kontoret genomfört efter det ursprungliga genomförandebeslutet har det visat sig att kontoret, inför genomförandebeslutet, underskattade komplexiteten i genomförandet. Kontorets slutsats är att projektet inte går att genomföra med anslagen budget. Orsaken till de ökade kostnaderna redovisas nedan i punktform.

- Mer komplexa VA-anslutningar än beräknat, vilket kräver mer arbetsinsats i projektet och en hög grad av samordning med Stockholm Vatten.
- Efter detaljprojekteringen under våren 2024 utfördes en detaljerad skedesplanering vilket har visat att omfattningen

är mer komplex och fler skeden krävs för att bibehålla framkomligheten vid entreprenadplatsen.

- Skedesplaneringen har visat att behovet av fler tillfälliga installationer, omställningar av trafiksignaler och belysning är nödvändiga för att säkerställa framkomligheten efter gatorna.

Kontoret har undersökt möjligheterna att hitta besparingar inom projektet för att kunna genomföra det inom anslagen budget. Platsens förutsättningar och det lokala trafiksystemets komplexitet gör dock att det dessvärre inte är möjligt att göra annat än marginella besparingar.

Lärdomar

Kontoret kan konstatera att en mer kvalitativ analys av det geografiska läget tillsammans med övriga projekterade åtgärder skulle ha behövt utföras vid flera tillfällen under projektets gång, kombinerat med en regelbunden översyn av kalkylen. Sedan det ursprungliga genomförandebeslutet fattades har kontoret etablerat ett nytt arbetssätt för riskpåslag vid kalkylering. Kontoret genomför för närvarande en genomgång av ett större antal genomförda projekt, och kan konstatera att kostnaderna kring trafikavstängningar ofta har underskattats. Troligen skulle flertalet av de nu upptäckta bristerna i underlaget ha upptäckts före genomförandebeslutet, om kontorets nya arbetssätt redan hade varit etablerat vid tidpunkten för genomförandebeslutet.

Avvägningar

Avvägningar som gjordes inför det ursprungliga genomförandebeslutet

Enbart den västra sidan av Långholmsgatan byggs om i detta projekt på grund av att behovet av ombyggnad bedöms som störst på denna sida och för att åtgärderna ska hinna utföras innan renoveringen av Liljeholmsbroarna påbörjas. Kontoret bedömer det inte lämpligt att bygga om denna del av Långholmsgatan parallellt med renoveringen av Liljeholmsbroarna eftersom detta skulle försvåra den omledning av motorfordonstrafiken som krävs under byggtid. Torgytan på den östra sidan av Långholmsgatan är relativt nybyggd med ett cykelfält som uppfyller rekommendationerna i cykelplanen och kan byggas om enligt förslaget i inriktningsbeslutet efter att brorenoveringen är klar.

Borttagandet av det södergående körfältet rakt fram på Långholmsgatan samt vänstersvängskörfältet inför korsningen med Hornsgatan har studerats i en trafikanalys. Om inga andra åtgärder

utförs kommer köerna att växa ut på Västerbron vilket i förlängningen påverkar framkomligheten för busstrafiken negativt. På grund av detta föreslås projektet möjliggöra för den södergående motorfordonstrafiken att svänga vänster från Långholmsgatan in på Hornsgatan tillsammans med vänstersvängande buss. Linje 4 har idag en helt egen signalfas när den ostört kan svänga vänster i korsningen från sitt hållplatsläge. Genom denna förändring kan dagens kapacitet för motorfordonstrafiken bibehållas. Det västergående busskörfältet längs Hornsgatan förlängs hela vägen ut till Långholmsgatan så att den vänstersvängande bussen inte hamnar i någon konflikt med övrig motorfordonstrafik. Norrgående motorfordonstrafik påverkas inte av projektet.

Avstängningen av Hornsgatan väster om Långholmsgatan kommer att leda till att motorfordonstrafik som kör Hornsgatan västerut med målpunkt i kvarteren närmast Bergsunds Strand behöver ta omvägen via Långholmsgatan, Påsundsbacken och Bergsundsgatan. För de som ska från Hornsgatans korsning med Långholmsgatan till en målpunkt direkt väster om den föreslagna avstängningen av Hornsgatan handlar det om en omväg på ca 1,3 km. Denna omväg tar ca 2,5-3 minuter att köra med bil. Alternativet att tillåta vänstersväng från Långholmsgatan in på Bergsunds Strand har övervägts för att korta omvägen. Detta skulle dock innebära att hela korsningen skulle behöva signalregleras samtidigt som ett vänstersvängskörfält skulle behöva anläggas på Långholmsgatan i nordlig riktning från korsningen med Hornsgatan. I och med att vänstersvängen skulle behöva få en egen signalfas skulle trafiken som ska rakt fram i respektive riktning på Långholmsgatan drabbas negativt ur ett framkomlighetsperspektiv. Vidare skulle det nya vänstersvängskörfältet i nordlig riktning innebära ett körfält rakt fram skulle behöva tas i anspråk vilket ytterligare skulle försämra kapaciteten på Långholmsgatan och därmed även för busstrafiken.

Korsningsstudier visar att det idag är relativt få bilister (ca 600 per dygn) som kör rakt fram västerut genom Hornsgatans korsning med Långholmsgatan. Gatorna längs omledningen bedöms kunna hantera den tillkommande trafiken. Kontoret har därför gjort avvägningen att nyttan av den nya platsbildningen och den separerade cykelbanan som kan skapas genom avstängningen av Hornsgatan är högre än tidsfördröjningen för den lokala biltrafiken. Med hänsyn till framkomligheten på Långholmsgatan vill kontoret inte tillåta vänstersväng från Långholmsgatan in på Bergsunds Strand.

Busstrafiken får genom omledningen via Bergsunds Strand i östlig riktning en kortare färdsträcka än idag. Bussarna kommer att kunna

svänga vänster ut på Långholmsgatan i samband med att trafiken stoppas upp av det signalreglerade övergångsstället över Långholmsgatan som ligger direkt norr om korsningen. Däremot riskerar bussen hamna bakom bilar som ska svänga ut höger från Bergsunds Strand på Långholmsgatan. Detektorer anläggs på Bergsunds Strand för att fånga upp de fall bussen fastnar i kö för att då kunna ge trafiken på Långholmsgatan rätt något längre så att bussen hinner ut innan trafiksignalen slår om. Totalt sett beräknas restiden för buss därför bli ungefär densamma som idag.

Den föreslagna lösningen tar hänsyn till målen i *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* genom den föreslagna separeringen mellan fotgängare och cyklister, vid utformning av passager och genom skapandet av nya möbleringszoner vid sidan av gångytorna.

Avvägningar inför det reviderade genomförandebeslutet

Som framgår under avsnittet ”Utökade utgifter och behov av reviderat genomförandebeslut” har kontoret utan framgång försökt genomföra besparingar för att kunna inrymma projektet inom anslagen budget. Den ökade investeringsutgiften till trots anser kontoret fortfarande att den trafikala nyttan av projektet är så pass stor att utgiften är motiverad.

Konsekvenser

Framkomlighet

Framkomligheten för cyklister i södergående riktning ökar genom att cykelbanan längs den norra delen av projektområdet breddas jämfört med idag och möjliggör bekväm omkörning. Vid busshållplatsen behöver inte cyklister anpassa sig till bussar som ska angöra. I korsningen med Hornsgatan behöver cyklister genom den föreslagna avstängningen av körbanan inte stanna vid någon trafiksignal som idag, vilket sparar tid.

Framkomligheten för gående förbättras genom att befintliga gångbanor frigörs från möblering och breddas på flera ställen. Detta gäller särskilt i korsningspunkterna. Likt cyklisterna gynnas fotgängarna av avstängningen av Hornsgatan när trafiksignalen försvinner. Vidare behöver förbipasserande fotgängare mellan Bergsunds Strand och Hornsgatan inte dela yta med väntande bussresenärer i och med att hållplatsens plattform separeras från gångbanan.

Framkomligheten för busstrafiken och övrig motorfordonstrafik påverkas inte av den föreslagna lösningen. Däremot får motorfordonstrafik med lokala målpunkter i kvarteren närmast

Bergsunds Strand längre färdväg än idag genom avstängningen av Hornsgatan.

Trafiksäkerheten

Trafiksäkerheten kommer totalt sett att öka genom att främst cykeltrafiken men även gångtrafiken i större grad än idag separeras fysiskt från motorfordonstrafiken. Konflikterna mellan gående och cyklister kan öka på delar av sträckan i och med att cykeltrafiken kommer närmre de som går än idag. Detta bedöms främst påverka upplevelsen av trygghet snarare än trafiksäkerheten. Genom att gående och cyklister separeras med hjälp av smågatstensfriser, nivåskillnad och räcken kan interaktionerna styras till några få punkter i korsningarna där övergångsställen målas ut över cykelbanan och sikten är god. Trafikkontoret har i budgeten för 2025 fått i uppdrag att föreslå typlösningar för att förebygga konflikter mellan gående och cyklister.

Trafiksituationen mellan cykeltrafikanter och bussar i korsningen Långholmsgatan/Bergsunds strand hanteras genom att cykelbanan avskärmas från busskörvägen med en tydlig granitkantsten, för att senare i korsningen leds cykelbanan in i en svag S-kurva som skapar större reaktionsutrymme för kommande trafik i korsningen.

Gestaltning

Genom att de asfalterade körytorna minskar, nya träd planteras och nya sittmöjligheter skapas bedöms projektet öka fotgängares och cyklisters upplevelse av ett attraktivt gaturum. Fotgängarna kommer längre bort från motorfordonstrafiken jämfört med idag vilket även kommer minska störningarna från buller. Den nya platsbildningen har potential att bli en ny mötesplats genom sitt strategiska läge med närheten till verksamheter och kollektivtrafik.

Trygghet och jämställdhet

Genom att förbättra belysningen samt stärka separeringen mellan fotgängare och cyklister men även mot motorfordonstrafiken bedömer kontoret att tryggheten kommer att stärkas på sträckan.

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Kvinnor anpassar sina resval i högre utsträckning utifrån upplevelser av otrygghet än män. Åtgärderna inom detta projekt bedöms därmed även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv.

Tidplan och genomförande

Tidplan

I det ursprungliga genomförandebeslutet angavs att projektet skulle färdigställas 2025. Insikten om projektets ökade komplexitet och kostnader har medfört förseningar av både projektering och kalkylarbete. Projektet beräknas nu kunna färdigställas före sommaren 2026. Om rätt åtgärder vidtas bedömer kontoret inte att den förändrade tidplanen riskera att medföra konflikter med det nu pågående projektet Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand (Pålsundet) eller med de planerade ombyggnationerna av Västerbron eller Liljeholmsbroarna. Se vidare under avsnittet ”Risk/osäkerhet” nedan.

Aktivitet	2024	2025	2026
Reviderat genomförandebeslut	X		
Projektering			
Upphandling	X	X	
Entreprenad		X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Med tanke på de stora trafikflödena inom projektområdet kommer trafik under byggtid vara en kritisk fråga under entreprenaden. Särskilt de arbetsmoment som berör Långholmsgatans körbana kommer att vara krävande. Detta berör främst sträckan mellan Bergsunds Strand och Hornsgatan där stombuss hållplatsen byggs om. Detta på grund av att kantstenlinjen behöver flyttas ut och därmed några brunnar behöver sättas om.

Det är viktigt att framkomligheten för motorfordonstrafiken i södergående riktning inte begränsas allt för mycket under entreprenaden i och med att andra projekt i närområdet redan kan ha en negativ påverkan. I den fortsatta planeringen av genomförandet av detta projekt kommer frågan att detaljstuderas men kontoret bedömer att arbetena kan bedrivas på ett sådant sätt att en acceptabel nivå av framkomlighet kan upprätthållas under entreprenadtiden för samtliga trafikslag.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikation gentemot trafikanter, såväl som boende och verksamheter i området är av yttersta vikt för att säkerställa att det finns en förståelse för varför projektet genomförs. Kommunikationen behöver också samordnas med angränsande projekt. Information på plats och mycket tydlig omledningsskyltning är

angeläget eftersom stora trafikflöden passerar sträckan. Information om den permanenta avstängningen av Hornsgatan och omläggningen av busstrafiken är också särskilt viktiga aspekter att beakta i kommunikationen.

Ekonomi och finansiering

Investering

Den reviderade investeringsutgiften för projektet beräknas till 42 mnkr vilket specificeras i tabell 1. Investeringsutgiften är 15 mnkr högre än genomförandebeslutet.

Orsakerna till de ökade utgifterna framgår under stycket ”Utökade utgifter och behov av reviderat genomförandebeslut” ovan.

Tabell 1 Kalkylerad utgift fastställd 2024-03-25

Sammanfattning	Beslutad budget (mnkr)	Förändring (mnkr)	Föreslagen budget (mnkr)
Utredning och projektering	4,6	1,3	5,9
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	8,6	0,9	9,5
Entreprenad	12,5	11,7	24,2
Index	1,2	1,2	2,4
Summa utgifter	27,0	15,0	42,0
Inkomster		0,0	0,0
Summa inkomster	0,0	0,0	0,0
Netto	27,0	15,0	42,0

Kommande utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även ett relativt stort riskpåslag samt indexpåslag om 5 procent. Anledningen till det höga riskpåslaget är de mycket stora trafikflödena på sträckan samt erfarenhet från när cykelbanorna längs den norra delen av Långholmsgatan byggdes.

Projektet redovisas inom framkomlighetsatsningen för cykel och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Detta projekt blir ett viktigt tillskott till kommande eventuella investeringar i närliggande område, exempelvis mikroparker samt satsning på bad och rekreation som möjliggörs genom platsutveckling och aktivering.

Driftkostnader

Driftkostnaderna för trafikkontoret bedöms öka genom den nya lösningen då andelen gångyta som är mer kostnadsdrivande att sköta om utökas samtidigt som cykelbanan separeras från körbanan och dessa därför behöver drifas var för sig.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,3 mnkr från och med år 2027. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 %, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

I det ursprungliga genomförandebeslutet identifierade kontoret att de två största riskerna för projektet skulle vara förseningar orsakade av svårigheter att bedriva entreprenaden med god framdrift på grund av hänsyn till trafik under byggtid, samt risken att inte hinna klart med genomförandet innan renoveringen av Liljeholmsbroarna påbörjas.

Den första risken kvarstår. Kontoret avser hantera denna genom att tillsätta en byggledare på heltid redan i uppstartsskedet för att kunna fokusera på skedesplanering och tillstånd, samt samordning med det pågående projektet Förstärknings- och cykelåtgärder längs Söder Mälarstrand (Pålsundet) och det planerade projektet Västerbron. Om risken faller ut kan detta generera ökade kostnader, vilket är en av orsakerna till det relativt höga riskpåslaget i projektbudgeten.

Den andra risken, konflikt med projektet Liljeholmsbroarna, torde vara avvärjd då byggstart är planerat till 2028. Kontoret avser inom kort presentera en uppdaterad tidplan för projektet Liljeholmsbroarna i en lägesrapport för detta projekt.

Slut