

Handläggare

Susanna Lennström
08-508-26 195
Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till

Trafiknämnden
2024-12-12

Hastighetsplaner. Trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 5 Enskede-Årsta och Södermalm. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförandebeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsplaner i Enskede-Årsta till en investeringsutgift om 45 mnkr samt i Södermalm till en investeringsutgift om 3 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Staden genomför sedan ett par år tillbaka en stor hastighetsöversyn. Hastighetsöversynen genomförs i två steg. Först tas beslut om hastighetsgränser i ett delområde och därefter tas beslut om behov av trafiksäkerhetsåtgärder. På grund av omfattningen har projektet delats in i fem delområden.

Trafikkontoret är mån om att förbättra trafiksäkerheten på stadens gator och vill därför genomföra trafiksäkerhetsåtgärder. Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten och påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid inträffad olycka. Rätt hastighet på stadens vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskade buller- och vibrationsnivåer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. Vidare så ökar rätt hastighet möjligheten för att alla trafikanter ska våga röra sig i det offentliga rummet.

Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på prioriterade platser där många barn rör sig, platser med stort olycksantal, platser med låg hastighetsefterlevnad och platser där hastighetsgränsen höjs. Hänsyn tas också till busstrafikens framkomlighet.

Totalt föreslås 17 trafiksäkerhetsåtgärder (Enskede-Årsta 15 åtgärder och Södermalm 2 åtgärder). Respektive område har olika stort behov av trafiksäkerhetsåtgärder. På Södermalm är dessutom flertalet övergångsställen signalreglerade vilket omöjliggör införandet av hastighetsdämpande åtgärd.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm) till en investeringsutgift av totalt 48 mnkr.

Introduktion till projektet

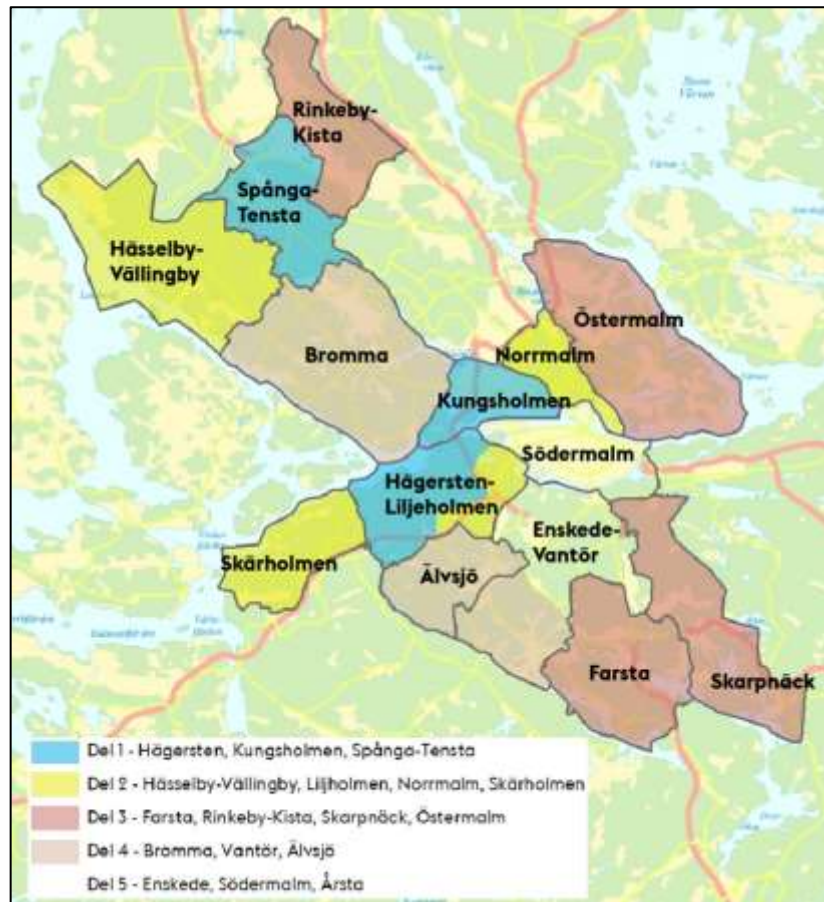
Bakgrund

Den 2 maj 2008 infördes ett nytt system med hastighetsgränser i Sverige. Det består av hastighetsgränser i steg om 10 km/h, från 30 upp till 120 km/h. Syftet med ändringen är att få hastighetsgränser som bättre överensstämmer med gatornas utformning.

Det är viktigt att gällande hastighetsgränser respekteras. De åtgärder som staden kan vidta för att få en god hastighetsefterlevnad är dels att ange rätt hastighetsgräns med hänsyn till gatans funktion och dels att utforma gatan så att den naturligt hjälper trafikanten att hålla hastighetsbegränsningen och i övrigt köra säkert.

Framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister kan därmed öka. Hastighetsplanen är en del av arbetet med att uppfylla målet om hastighetsefterlevnad i Stockholms stads trafiksäkerhetsprogram 2010-2020 samt nya trafiksäkerhetsplanen.

Projektet startade år 2012 då kontoret, i trafiksäkerhetsprogrammets åtgärdsplan, fick i uppdrag att ta fram hastighetsplaner för tre områden (del 1 i figur 1 nedan). Under 2013 fick kontoret godkänt av trafیکنämnden att gå ut på remiss med de framtagna planerna samt att fortsätta med hastighetsöversynen för resterande del av staden. I projektet ingår alla huvudgator och uppsamlingsgator i hela staden. På grund av omfattningen har projektet delats in i fem delområden (se figur 1 nedan).



Figur 1, översikt över hastighetsplanens fem delområden.

Befintliga hastighetsgränser ses över och justeras till de nya hastighetsgränserna i steg om 10 km/h. För att öka trafiksäkerheten och hjälpa trafikanterna att hålla hastighetsgränserna genomförs även trafiksäkerhetsåtgärder. Projektet har delats in i två delprojekt där det ena projektet inför nya hastighetsgränser och det andra genomför trafiksäkerhetsåtgärder. Detta ärende ingår i delprojektet trafiksäkerhetsåtgärder. Hastighetsbegränsningar för detta delområde beslutades i ett separat ärende 2022-06-09.



Figur 2, Hastighetsplanens två delprojekt.

Hastighetsgränser

I projektet ingår alla huvudgator och uppsamlingsgator i hela staden. Gatorna har en funktion att samla upp lokal motorfordons- trafik och är därmed utformade för att tåla högre trafikmängder än lokalgatorna. Det är viktigt att huvudgatorna och uppsamlingsgatorna fortsätter att ha en uppsamlande funktion och trafikkontoret anser därför generellt att 40 km/h är en lämplig hastighetsgräns. En stringens i detta hjälper trafikanten att förstå hur systemet är uppbyggt och på så sätt kan hastighetsefterlevnaden öka. Principer för nya hastighetsgränser:

30 km/h: Huvudgator och uppsamlingsgator utanför grundskolors huvudentréer, större idrottsplatser och lekplatser. Gator där det är mycket tätt med entréer (centrummiljöer), mycket folkliv och målpunkter samt gator som är utformade för 30 km/h. Lokalgator bör generellt ha 30 km/h som hastighetsgräns.

40 km/h: Huvudgator och uppsamlingsgator med bebyggelse längs sträckan och många korsningspunkter samt gator i industri- och verksamhetsområden. Lokalgator som har en uppsamlande funktion.

60 km/h: Gator i det övergripande gatunätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Kontoret är mån om att öka trafiksäkerheten och genomför därför trafiksäkerhetsåtgärder. Trafiksäkerhetsåtgärderna utgörs av punktåtgärder för att säkra gång- och cykelpassager samt korsningar. För att finna de platser som är i främst behov av trafiksäkerhetsåtgärder har nedanstående kriterier använts:

- Platser där många barn rör sig, dvs. kring skolor, förskolor, större idrottsplatser och större lekplatser.
- Platser med stort olycksantal.

- Platser med låg hastighetsefterlevnad, dvs. där hastigheten överskrids mycket och ofta.
- Platser där hastighetsgränsen höjs.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att säkerställa att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs på de platser som är mest prioriterade samtidigt som busstrafikens framkomlighet värnas. Särskild hänsyn bör tas till busstrafikens framkomlighet på gator som trafikeras av stombuss eller högfrekvent busstrafik.

I delområde 4 och 5 definieras en lågfrekvent gata som en gata som trafikeras av färre än 6 bussar i timmen. En högfrekvent gata trafikeras av minst 6 bussar i timmen och/eller stombuss.

Delområde 4 och 5 har inte delats in i etapper.

Tidigare beslut

Beslut i trafiknämnden 2017-05-18 och kommunfullmäktige 2017-06-12

Trafiknämnden (2017-05-18, Dnr T2015-00921) och kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-893/2017) fattade inriktningsbeslut gällande trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden till en totalutgift om 750 mnkr.

Beslut i trafiknämnden 2015-09-24

I samband med att trafiknämnden (2015-09-24, Dnr T2015-00921) behandlade ärendet att ändra hastighetsgränserna inom delområde 1, den 24 september 2015 fattade nämnden också följande beslut:

- Föreslagna hastighetshöjningar ska föregås av trafiksäkerhets- höjande åtgärder samt utredningar av luft och buller.
- Vid hastighetshöjningar ska i möjligaste mån trafikseparering ske på gator där detta saknas mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.
- Hastighetshöjningar till 60 km/h ska endast ske på gator i det övergripande nätet med hög grad av separering, få korsningspunkter och mycket begränsad bebyggelse i direkt anslutning till vägen.
- Höjningar till 60 km/h ska normalt inte ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken. Saknas separering ska fysiska åtgärder genomföras för att separera vägbana och oskyddade trafikanter. I annat fall ska detta prövas av nämnden.

Beslut i trafiknämnden 2022-06-09

Trafiknämnden (2022-06-09, Dnr T2022-01379) fattade genomförandebeslut gällande hastighetsgränser i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm). Trafiknämnden fattade även beslut om avsteg från Trafikseparering samt beslut om avsteg från skyltad hastighetsgräns på 30 km/h vid skolor och förskolor.

Trafikseparering

Trafikkontoret ska enligt beslut (2015-09-24, Dnr T2015-00921) i möjligaste mån separera oskyddade trafikanter från motorfordonstrafiken vid hastighetshöjningar. Hastighetshöjning till 40 km/h är endast tillåtet där oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafiken via separerad gång- och cykelbana. Hastighetshöjning till 60 km/h kräver dessutom räcke, bred grönremsa eller dylikt. På vissa sträckor bedömer kontoret att god trafiksäkerhet kan uppnås även utan trafikseparering och föreslår då avsteg från beslutet (2015-09-24).

På Östbergabackarna i Enskede-Årsta beslutade trafiknämnden att kontoret får höja hastighetsgränsen till 40 km/h trots att separerad cykelbana saknas. Trafiknämnden beslutade också att trafikkontoret inte får höja hastighetsgränsen till 60 km/h på Enskedevägen i Enskede-Årsta. Trafikkontoret planerar i nuläget bibehålla 50 km/h som hastighetsgräns.

30 km/h vid skolor och förskolor

Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-24 att skyltad hastighet på gator som ligger i anslutning till skolor och förskolor ska vara högst 30 km/h om inte rimliga skäl för annat föreligger. För nedanstående förskolor beslutade dock trafiknämnden om en högre hastighetsgräns än 30 km/h. Att en hastighetsbegränsning på 30 km/h inte bedöms behövas kan exempelvis bero på att incitament att röra sig i gaturummet saknas då skolans eller förskolans entré, gång- och cykelanslutningar eller närliggande målpunkter ligger placerade åt ett annat håll än den aktuella gatan.

- *Enskede-Årsta*: Förskolan S:t Eriks Katolska förskola, Förskolan sportstugan, Förskolan Mejeriet
- *Södermalm*: Förskolan Tantolunden, Förskolan Bamse Språkförskola

Mål och syfte

Befintlig situation

Projektets målsättning är att bidra till inriktningsmålet *ett grönt och fossilfritt Stockholm som leder en rättvis klimatomställning* som anges i Stockholms stads budget 2024. Det aktuella målet för verksamhetsområdet är *Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar* uppfylls.

Hastighetsplanen bidrar till målet i och med ökad hastighetsefterlevnad samt ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar, förbättras även tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas.

Hastighetsplanen bidrar till trafiksäkerhetsplanens insatsområde *Rätt hastighet*. Hastigheten är en av de viktigaste faktorerna som styr trafiksäkerheten och påverkar såväl sannolikheten att bli inblandad i en olycka som allvarlighetsgraden vid inträffad olycka. Både den faktiska och upplevda hastigheten påverkar dessutom det offentliga rummets attraktivitet och förutsättningarna för ett ökat aktivt resande. Rätt hastighet bidrar bland annat till att färre personer skadas allvarligt, färre personer omkommer, ökad hastighetsefterlevnad, fler säkra gång-, cykel och mopedpassager och fler gående och cyklister som upplever trafikmiljön som säker.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Dialog har förts med exploateringskontoret och trafikförvaltningen region Stockholm.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

I bilaga 1 presenteras föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder samt befintliga och beslutade hastighetsgränser (2022-06-09, Dnr T2022-01379).

Vid framtagandet av trafiksäkerhetsåtgärder har trafikkontoret studerat flera olika fysiska åtgärder för att gatans utformning och/eller mängden busstrafik påverkat valet av åtgärd. De gator där kontoret inte föreslår trafiksäkerhetsåtgärder anges under respektive avsnitt.

Omskytning till de nya hastighetsgränserna i delområde 5 (Enskede-Årsta och Södermalm) planeras starta under hösten 2024.

Hastighetshöjningar på de gator där trafiksäkerhetsåtgärder planeras kommer att ske först efter att åtgärderna byggts.

I *bilaga 2* beskrivs de typåtgärder som föreslås. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås vid passager för oskyddade trafikanter och i korsningar så att gatans utformning bättre ska motsvara den skyltade hastigheten. Utöver att hastighetsefterlevnaden förväntas öka, bedöms även framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter öka.

Avvägningar och Konsekvenser

Hastighetsöversynen i Stockholm syftar till att anpassa hastigheten efter gatans funktion samt prioriteringar i framkomlighetsstrategin. I och med införandet av de nya hastighetsbegränsningarna samt anläggandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms hastighetsefterlevnaden förbättras.

Trafikkontoret har valt att fokusera de fysiska trafiksäkerhetsåtgärderna vid passager för att få en god trafiksäkerhet där oskyddade trafikanter korsar gatan. Detta kan medföra att hastighetsefterlevnaden på sträckan mellan åtgärderna inte är lika hög. Hastighetsöversynen är primärt en trafiksäkerhetsåtgärd, men den ger samtidigt många positiva följd effekter såsom minskade buller- och vibrationsnivåer samt trivsammare och mer attraktiva gaturum. De trafiksäkerhetsåtgärder som utförs inom projektet medför att oskyddade trafikanter, men även specifika grupper som barn och äldre, tryggare och säkrare kan ta sig fram i staden. Barnperspektivet har ett särskilt fokus i projektet eftersom trafiksäkerhetsåtgärder genomförs på platser där många barn rör sig.

Förutom att trafiksäkerheten och tryggheten ökar, förbättras även tillgängligheten vid de passager som byggs om genom att alla övergångsställen tillgänglighetsanpassas. Detta är i linje med fokusområde tre i stadens program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Vid hastighetsåkring av gcm-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) genom exempelvis upphöjda övergångsställen, är den generella målsättningen att motorfordon maximalt ska hålla en hastighet på 30 km/h i 85-percentilen över passagen. Ramper har genomgående en lutning på 6-7 procent, vilket är en avvägning mellan godtagbar framkomlighet för motorfordonstrafiken och en hastighetsdämpande effekt. De fysiska åtgärderna bedöms generellt ge något längre restider för motorfordonstrafiken, åtminstone på de platser där motorfordon annars inte hade stannat eller saktat ned. På

sträckor med många korsande gång- och cykeltrafikanter kan också restiderna förväntas förlängas marginellt i och med de föreslagna åtgärderna. Generellt väntas det dock inte bli någon ökad köbildning på grund av åtgärderna.

Kontoret har utvärderat trafiksäkerhetsåtgärder som tidigare genomförts inom projektet i Hägersten och på Kungsholmen. Resultatet visar bland annat att trafiksäkerhetsåtgärderna leder till en lägre hastighet och att fler motorfordon väjer för fotgängare.

En annan konsekvens av trafiksäkerhetsåtgärderna är ökade drift- och underhållskostnader, då gaturummen förändras med nya anläggningar. En ny anläggning som exempelvis en avsmalning eller upphöjt övergångsställe, ställer andra krav på underhåll jämfört med en gata utan dessa åtgärder.

Trygghet och jämställdhet

I samband med planeringen av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dem, vilket kan åstadkommas genom satsningar för ökad trygghet och trafiksäkerhet, exempelvis genom att motverka barriärer och upprätthålla god belysning. Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet, varför trygghetsskapande åtgärder är positiva ur ett jämställdhetsperspektiv. Ett trygghets- och trafiksäkerhetsperspektiv i planeringen gynnar även andra grupper som barn, äldre och personer med funktionsvariationer.

Åtgärderna som utreds inom ramen för hastighetsplanen syftar till att skapa ett mer trafiksäkert gaturum där de oskyddade trafikanterna prioriteras, men där även olycksdrabbade korsningar mellan motorfordon föreslås byggas om. Genom att utföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder ökar både den upplevda och den faktiska tryggheten. Fördelningen mellan män och kvinnor som skadas i trafikolyckor mellan fotgängare och motorfordon i Stockholm är mycket jämn, 51 % kvinnor och 49 % män.

I trafikolyckor med motorfordon, där oskyddade trafikanter inte har varit inblandade, är det fler män än kvinnor som skadas. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan om att båda könen ska ha samma möjligheter.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Åtgärderna i Enskede-Årsta är planerade att genomföras 2025-2027. Åtgärderna på Södermalm är planerade att genomföras först efter att bussterminalen vid Katarinaberget har öppnats. Detta för att inte påverka busstrafikens framkomlighet. Åtgärderna på Södermalm är därmed inte planerade att genomföras förrän 2026-2027. Kontoret har en upphandlad entreprenör som kommer att genomföra åtgärderna.

Aktivitet	2024	2025	2026	2027
Genomförandebeslut (TN)	X			
Entreprenad		X	X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Projektet genomför punktåtgärder av mindre karaktär vilka har en relativt kort genomförandetid. Trafikavstängningar för att genomföra arbetet kan likväl orsaka försämrad framkomlighet och störningar. För att minska trafikpåverkan har kontoret tagit hänsyn till trafikflöde och trafiksituation vid val av åtgärder och planerar att genomföra kommunikationsinsatser inför genomförandet. Som utgångspunkt ska alltid gång-, cykel- och fordonstrafik kunna fortgå förbi arbetsområdet. En bedömning av hur många och vilka åtgärdsplatser som kan genomföras parallellt med hänsyn till busstrafikens linjedragning genomförs och stäms av med bussbolaget som trafikerar området. Vid större påverkan för busstrafiken samordnar trafikkontoret genomförandet med bussbolagen för att säkerställa framdrift i entreprenaden men med minsta möjliga påverkan för busstrafiken. Exempelvis kan busshållplatslägen komma att förskjutas eller en busslinje läggas om under en period för att möjliggöra en kortare genomförandetid.

För åtgärderna på Södermalm avvaktar trafikkontoret med att genomföra åtgärderna till dess att bussterminalen i Katarinaberget öppnar, då antalet bussar drastiskt minskar förbi åtgärdsplatserna efter det.

Kommunikation och intressenthantering

För hela projektet Hastighetsplanen (nya hastighetsgränser + trafiksäkerhetsåtgärder) finns sedan 2016 en framtagen kommunikationsplan. Inom projektet har årligen både stadsövergripande och lokal kommunikation genomförts. Efter många års genomförande av en större stadsövergripande kampanj

kommer trafikkontoret framöver prioritera resurserna till mer lokalt inriktade kommunikationsinsatser.

Syftet med de lokala kommunikationsinsatserna är desamma som för den stadsövergripande kommunikationen, vilket är att skapa kännedom om och acceptans för de ändrade hastigheterna. På sikt kan acceptansen också, tillsammans med trafiksäkerhetsåtgärder, bidra till en beteendeförändring. Målgruppen för all kommunikation är att nå stockholmare med ett särskilt fokus på bilister, eftersom de direkt påverkas av de nya hastigheterna.

Syftet med den lokala kommunikationen är att skapa kännedom om arbetena och deras eventuella påverkan i närområdet. Målgruppen för de lokalanpassade kommunikationsinsatserna är boende, verksamheter och trafikanter i närområdet som kan påverkas av arbetena.

Målen för kommunikationsinsatserna är:

- Stockholmarna känner till de nya hastigheterna
- Stockholmarna vet varför hastigheterna ändras
- Stockholmarna tycker att de nya hastigheterna är bra
- Boende är informerade och medvetna om varför trafiksäkerhetsåtgärder genomförs

Ekonomi och finansiering

Investering

Ekonomi

Kommunfullmäktige (2017-06-12, Dnr 124-893/2017) tog beslut om inriktning för trafiksäkerhetsåtgärder för hela staden. Utgiften för föreslagna fysiska åtgärder i detta ärende ryms inom ramen för beslutat totalbelopp om 750 mnkr.

Efter inriktningsbeslutet har planeringsarbetet fortsatt och trafiksäkerhetsåtgärder har utretts och projekterats. Inför genomförandebeslutet har en kalkyl tagits fram för respektive område, baserad på framtagna bygghandlingar. Åtgärderna är inrymda i kontorets långsiktiga investeringsplan.

Åtgärdernas totala investeringsutgift för Södermalm, Enskede och Årsta beräknas till 48 mnkr. Hittills har 2 mnkr förbrukats i projektet för utredning, planering och intern tid. Den prognostiserade totala utgiften för utredning och planering för projektet ligger totalt på 3 mnkr. Kommande övriga utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

Kontorets rutin för projektens riskavsättningar bygger på att riskpotten endast får nyttjas efter godkännande av projektägaren, vilket vanligtvis är enhetschefen till projektledaren.

Åtgärdernas totala investeringsutgift för Södermalm, Enskede och Årsta beräknas till 48 mnkr och fördelas enligt följande översiktstabell:

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1	2	3
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1	10	11
Entreprenad		29	29
Index		5	5
Summa utgifter	2	45	48
Netto	2	45	48

I tabellerna nedan redovisas investeringsutgifter för åtgärderna per stadsdelsområde. Indexpåslag tar höjd för att delar av åtgärderna enligt plan kommer byggas under år 2025-2027.

Enskede Årsta	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter mnkr	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1	1	2
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	1	9	10
Entreprenad		28	28
Index		5	5
Summa utgifter	2	43	45

I Enskede-Årsta kommer åtta parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Delar av Enskede-Årsta ingår i taxezon 4, medan andra delar saknar parkeringsavgifter. Bedömt intäktsbortfall för trafiknämnden är ca 45 tkr per år.

Trafikkontoret har sökt statlig medfinansiering via Länsplanen för de åtgärder som föreslås i Enskede-Årsta. Om projektet beviljas statlig medfinansiering kommer detta påverka projektets ekonomiska kalkyl då detta tillkommer som en ny intäkt. Detta finns inte redovisat i tabellerna ovan då omfattningen av eventuell medfinansiering ännu inte är beslutad.

	Tidigare nedlagt (mnkr)	Beräknade kommande utgifter mnkr	Totalt (mnkr)
Södermalm			
Utredning och projektering	0	1	1
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk		1	1
Entreprenad		1	1
Index			
Summa utgifter	0	3	3

På Södermalm kommer tre parkeringsplatser utgå till följd av genomförande av trafiksäkerhetsåtgärderna. Folkungagatan på Södermalm ingår i taxeområde 2. Bedömt intäktsbortfall för trafiknämnden är ca 250 tkr per år.

Kapitalkostnader och nuvärdesberäkning

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 6,2 mnkr från och med år 2028.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 10 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Driftkostnader

Kontoret bedömer att driftkostnaderna kommer att öka i och med de tillkommande åtgärderna. Nya anläggningar i gatan skapar mer svåråtkomliga ytor i körbanan och ställer andra krav på underhåll, som exempelvis busskuddar och ramper vid upphöjda övergångsställen.

Risk/Osäkerhet

Projektet genomför kontinuerligt riskanalyser för att identifiera och hantera projektets risker.

De största riskerna är kopplade till att åtgärderna är av mindre karaktär och utspridda på ett flertal platser. Detta skapar utmaningar vad gäller samordning med angränsande projekt vilket kan leda till främst förseningar men även fördyringar. Risker finns även kopplat till att åtgärderna genomförs med ett relativt nytt entreprenadramavtal och att eventuella brister i kontraktet inte ännu har uppdagats. Det finns även en generell risk för ökade kostnader för varor och tjänster. Kontoret hanterar riskerna genom indexpåslag och ett högre generellt riskpåslag.

Risk för störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet hanterar kontoret löpande genom kommunikationsinsatser till berörda och samordning med bussbolagen vid trafikavstängningar.

Slut

Bilagor

1. Beskrivning av åtgärder per stadsdel samt tidigare beslut
2. Exempel på fysiska åtgärder