

HandläggareMats Larsson
08-508 26 366**Till**Trafiknämnden
2025-03-20

Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt
Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i
korsningen med Drottningholmsvägen och Lilla Västerbron

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har byggt om Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen för att ge gående och cyklister bättre framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet och komfort. Kontoret har byggt separerade cykelbanor på ena sidan om gatorna.

I den prisnivå som gällde vid tidpunkten för genomförandebeslutet blev investeringsutgiften 23,7 mkr jämfört med genomförandebeslutets 34,9 mnkr. I detta prisläge har projektet blivit 11,2 mnkr

billigare. Avvikelsen förklaras till stor del av att identifierade risker som föll ut inte var så kostnadsdrivande som befarats samt att detaljprojekteringen utfördes till en lägre kostnad än förväntat. I löpande priser blev investeringsutgiften för projektet 29,9 mnkr brutto.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Mariebergsgatan och Igeldammsgatan är utpekad som huvudstråk i cykelplanen och utgör viktiga förbindelselänkar mellan pendlingsstråken på Kungsholmen. Gatorna saknade tidigare en fullgod cykelinfrastruktur och cykling skedde i blandtrafik. Vid två övergångsställen på Mariebergsgatan saknades hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning.

Korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen hade före ombyggnaden betydande brister. Cyklisterna drabbades av långa väntetider och extra stopp, vilket medförde att många cyklister cyklade i blandtrafik eller mot rött ljus. Andra problem i korsningen var att cykelpassager och anslutningar hade dålig linjeföring. Väntytorna för gående och cyklister var för smala, vilket ledde till att väntande cyklister på väg att korsa Lilla Västerbron utgjorde ett hinder för vänstersvägande cyklister från Drottningholmsvägen.

2019-06-13 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut med en investeringsutgift om 33 mnkr (motsvarande 30,6 mnkr i 2020 års penningvärde), dnr T2019-01570. 2020-12-10 fattade trafiknämnden genomförandebeslut med en investeringsutgift om 34,9 mnkr i löpande priser (motsvarande 32,4 kr i 2020 års penningvärde). Genomförandebeslutet innehöll vissa revideringar i förhållande till inriktningsbeslutet, dnr T2020-01045.



Bild 1. Karta som visar projektets geografiska placering avgränsat med blå heldragen linje.

Mål och syfte

Syftet med projektet har varit att öka framkomligheten, trafiksäkerheten, tillgängligheten och komforten för gång- och cykeltrafikanter.

Målet med projektet har varit att anlägga ny cykelinfrastruktur av hög kvalitet, som motsvarar rekommendationerna i stadens Cykelplan gällande mått, bredd och funktion.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med exploateringskontoret, stadsdelsförvaltningen och region Stockholms trafikförvaltning. En dialog har också förts med JM, som var byggherre för byggnationen av punkthusen i korsningen Igeldammsgatan/Fleminggatan.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

Mariebergsgatan

Längs Mariebergsgatan, mellan Drottningholmsvägen och Fleminggatan har kontoret anlagt en ny cykelbana med nivåskillnad

mot biltrafiken. Cykelbanan har en bredd av 2,25 m på större delen av sträckan.

Belysningen har kompletterats och armaturer har bytts ut för att ge gående och cyklister en tryggare upplevelse.

I norra delen av Mariebergsgatan, mellan Sankt Göransgatan och Fleminggatan ligger två busshållplatser och ett övergångsställe. Hållplatsen på västra sidan har byggts om till en klackhållplats (se bild 2). En enkelriktad cykelbana på 1,5 m har utförts bakom hållplatsen. Övergångsstället var föreslaget att utföras upphöjt med ramper för fordonstrafiken. På grund av att tunnelbanans biljetthall ligger under körbanan kunde inte de föreslagna rännstensbrunnarna utföras. Det upphöjda övergångsstället har ersatts med busskuddar, som inte hindrar dagvattenavrinningen.

Söder om Sankt Göransgatan har ett oöversiktligt övergångsställe försetts med busskuddar.

Kungsholmens brandstation på Hantverkargatan ska rustas upp och en tillfällig brandstation har uppförts vid Magnus Huss Väg. Utryckningsvägen går via Mariebergsgatan och kontoret har på fastighetskontorets uppdrag utfört en signalanläggning för utryckningar.



Bild 2. Fotografi som visar cykelbanan förbi klackhållplatsen på Mariebergsgatan.



Bild 3. Fotografi som visar hur det såg ut innan ombyggnaden till klackhållplats och cykelbana.



Bild 4. Fotografi som visar den nya cykelbanan söder om St. Göransgatan på Mariebergsgatan.



Bild 5. Fotografi som visar hur det såg ut innan ombyggnaden söder om St. Göransgatan på Mariebergsgatan.

Igeldammsgatan

Längs Igeldammsgatan, mellan Fleminggatan och Alströmergatan har kontoret anlagt en ny dubbelriktad cykelbana med nivåskillnad mot biltrafiken. Cykelbanan har en bredd av 2,25 m. Igeldammsgatan, mellan Fleminggatan och Alströmergatan, har enkelriktas mot Fleminggatan. Genomförandet har samordnats med JM:s byggnation av husen utmed sträckan.



Bild 6. Fotografi som visar den nya dubbelriktade cykelbanan separerad från fordonstrafiken på Igeldammsgatan mot Fleminggatan.



Bild 7. Fotografi som visar en bredare gata där cykling sker i blandtrafik, bild tagen före ombyggnaden av Igeldammsgatan mot Fleminggatan.



Bild 8. Fotografi som visar den separerade cykelbanan västerut på Igeldammsgatan samt de nybyggda husen på gatans vänstra sida.



Bild 9. Fotografi som visar hur Igeldammsgatan väster ut såg ut före ombyggnaden.

Korsningen Drottningholmsvägen/Mariebergsgatan

I korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen har alla cykelförbindelser över korsningen byggts om och justeras så att cyklister får färre stopp och bättre framkomlighet över korsningen. Den tidigare slussningen för cyklister över Drottningholmsvägen har ersatts med nya separata cykelfält. Samtidigt har det skapats generösare ytor för väntande cyklister och fotgängare som står vid rött ljus. Signalerna har optimerats så att cyklister får färre stopp vid rött ljus och kortare tidsfördröjningar.



Bild 10. Fotografi som visar den nya cykelbanan på Mariebergsgatan ner mot korsningen med Drottningholmsvägen, cykelbanan är upphöjd och gång och cykelbanan separeras av en rännal utförd med smågatsten.



Bild 11. Fotografi som visar hur Mariebergsgatan ner mot korsningen med Drottningholmsvägen såg ut före ombyggnaden.



Bild 12. Fotografi som visar de nya cykelbanorna i korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen.



Bild 13. Fotografi som visar hur korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen såg ut före ombyggnaden. Cykling sker i blandtrafik och för befintlig cykeltrafik har linjeföringen brister.

Åtgärderna i korsningen Mariebergsgatan-Drottningholmsvägen har ökat trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Väntytorna för cyklister har ökat med totalt 30 kvadratmeter, vilket motsvarar en ökning med 30 % i jämförelse med den tidigare lösningen. Väntytor för gående har ökat med 30 kvadratmeter och en procentuell ökning med 15 %. Detta har minskat trängseln för gående och cyklister på korsningarnas väntytor.



Bild 14. Fotografi som visar det nya övergångsstället på Drottningholmsvägen, gående och cyklister är separerade. Planteringsytor är anlagd invid väntområdet.



Bild 15. Fotografi som visar hur övergångsstället på Drottningholmsvägen såg ut före ombyggnaden. Linjeföringen på platsen har brister.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Kontoret bedömer att framkomligheten, trafiksäkerheten, tryggheten och komforten har ökat i och med de utförda åtgärderna. Cyklisterna hänvisas inte längre till att färdas i blandtrafik utan har en separat cykelbana med nivåskillnad mot bil- och busstrafik. Gångbanan är separerad från biltrafiken.

Trafiksäkerheten har höjts även för kollektivtrafikresenärer, dels genom att en hållplats byggs om till klackhållplats, dels genom att det nu är tydligare var gående respektive cyklister ska röra sig.

Den nya cykellösningen innebär att antalet parkeringsplatser har minskats från totalt 154 till 111 p-platser. På Igeldammsgatan innebär det en minskning med 18 p-platser och på Mariebergsgatan med 25 p-platser.

Genom en bättre optimering av signalerna i korsningen har framkomligheten ökat för både cykel- och kollektivtrafiken, gående har fått en större andel gröntid.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Upphandlingen utfördes under våren 2022 och entreprenaden påbörjades i juni 2022. I genomförandebeslutet var planen att entreprenadarbetet skulle vara färdigställt i juli 2023.

Slutbesiktningen godkändes 2024-07-17. Gång- och cykelbanorna har öppnats upp för allmänheten vartefter arbetena har blivit klara.

Entreprenaden upphandlades och startade något senare än planerat på grund av förseningar vid framtagandet av bygghandlingarna. Under produktionen har en del omprojekteringar behövt utföras och entreprenören har stött på andra utmaningar, vilket sammantaget bidragit till en längre produktionstid än planerat. Ovanstående är förklaringen till varför entreprenaden färdigställts ett år senare än planen i genomförandebeslutet.

Produktion och trafik under byggtiden

Projektet har delats upp och utförts i etapper. Arbetena har på så sätt kunnat utföras utan större hinder för fordonstrafiken.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikationen har skett via byggskyltar samt via projektsidan på Stockholm växer. Dialog har också skett med exploateringskontorets projekt rörande nybyggnad av torget vid Fleminggatan/Igeldammsgatan samt JM:s uppförande av två punkthus vid Igeldammsgatan.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Cykelåtgärder på Igeldammsgatan, Mariebergsgatan och i korsningen med Drottningholmsvägen/Lilla

Västerbron blev 23,7 mnkr brutto i prisnivå 2020. I projektets genomförandebeslut från december 2020 var utgiften beräknad till ca 32,4 mnkr exklusive indexpåslag. I prisläget som gällde vid genomförandebeslutet har projektet därmed blivit 8,8 mnkr billigare.

I tabellen nedan är beslutat belopp och utfall angivet i prisnivå december 2020.

2020 års prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	4,7	4,5	-0,2
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	7,3	3,9	-3,4
Entreprenad	20,4	15,3	5,1
Summa utgifter	32,4	23,7	-8,8
Inkomst Stadsmiljöbidrag		8,7	-8,7
Stokab	0,6	0,4	-0,2
Summa inkomster	0,6	9,1	-8,5
Netto	31,8	14,6	17,2

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i 2020 år prisnivå, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets kommande genomförande. Projektets utfall är redovisat i löpande priser.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	4,7	4,6	-0,1
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	7,3	4,6	-2,7
Entreprenad	20,4	20,7	0,3
Index	2,5		
Summa utgifter	34,9	29,9	-5,0
Inkomst Stadsmiljöbidrag		8,7	-8,7
Stokab	0,6	0,4	-0,2
Summa inkomster	0,6	9,1	-8,5
Netto	34,3	20,8	13,5

Projektets utfall i löpande priser är 29,9 mnkr.

Kommentar till projektets ekonomi

Projektets omfattning vid genomförandebeslutet skiljer sig ifrån inriktningsbeslutet. Uppdaterad kalkyl inför genomförandebeslutet visade på högre utgifter än vid inriktningsbeslutet, vilket medförde att omfattningen minskades genom att cykelbanan byggdes på Igeldammsgatan mellan Fleminggatan och Alströmergatan men resterade sträcka av Igeldammsgatan lämnades oförändrad. Avvikelser mellan inriktningsbeslutet och slutkostnad går inte att analysera på grund av detta.

Projektets utgifter blev lägre än uppskattningen i genomförandebeslutet, detta beror till största del på att flera möjliga risker gällande höga anbud, tillkommande ledningsarbeten och föroreningar inte föll ut.

Efter genomförandebeslutet fick projektet beviljat stadsmiljöbidrag. Erhållna bidrag uppgår totalt till 8,7 mnkr. Nettoutgiften i 2020-års prisnivå blev 14,6 mnkr jämfört med de 31,8 mnkr som angavs i genomförandebeslutet.

Driftkostnader

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr samt internränta från och med år 2024. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Driftkostnaderna bedöms öka marginellt eller inte öka alls då ingen utökning av hårdgjord yta har skett. Renhållning och underhåll av körbanan har oförändrad omfattning.

För att genomföra cykelåtgärderna har 43 parkeringsplatser längs med sträckan tagits bort. En parkeringsplats i området genererar ca 25 tkr per år, på grund av ombyggnaden blir den sammanlagda intäktsminskningen för nämnden ca 1,3 mnkr per år.

Risk/Osäkerhet

I genomförandebeslutet bedömde kontoret att den största enskilda risken i projektet var problematik med att ansluta de nya dagvattenbrunnarna i anslutning till det föreslagna upphöjda övergångstället på Mariebergsgatan. Övriga bedömda risker var eventuell förekomst av förorenade massor, förekomsten av okända konstruktioner samt brist på konkurrens och risk för högre anbud än beräknat. Den sistnämnda risken föll inte ut, då det vinnande anbudet var lägre än vad kontoret hade räknat med.

Delar av de bedömda riskerna har fallit ut. Vid tunnelbanans biljett-hall på Mariebergsgatan kunde inte projekterad lösning utföras. Omprojekteringen medförde viss försening i entreprenaden men inga direkta kostnadsökningar. Riskutfallet medförde inte så stora kostnadsökningar som kontoret befarade vid genomförandebeslutet eftersom den valda lösningen inte medförde någon flytt av dagvattenbrunnar.

Lärdomar

Arbetena har trots höga trafikflöden på platsen inte inneburit någon större påverkan på trafiken. En väl genomtänkt etappindelning har varit framgångsfaktorn i detta avseende.

Kontoret behöver i ett tidigt skede bevaka att hänsyn tas till underjordiska konstruktioner som kan komma i konflikt med föreslagen lösning redan i systemhandlingskedet för att undvika omprojekteringskostnader och tidspåverkan i projekten.

Slut