



Utlåtande Rotel VIII (Dnr KS 2023/446)

Projekt Ny Bergbana i Skärholmen

Hemställan från trafiknämnden
Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsatt genomföra projekt Ny bergbana i Skärholmen till en utgift om 135,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2023 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifter för kommande år behandlas i budget för 2024.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Projektets syfte är att ersätta den befintliga bergbanan i Skärholmen med en ny hållbar, driftsäker, trygg och tillgänglig anläggning som skapar förutsättningar för attraktivt stadsliv i området mellan Skärholmens centrum och Ekholmshöjden. Den befintliga bergbanan har sedan den driftsattes haft en hög felfrekvens med återkommande driftstörningar som följd. Med anledning av ändrade projektförutsättningar föreslår trafiknämnden att kommunfullmäktige beslutar om ett reviderat genomförandebeslut. Planerad byggstart är våren 2024 med färdigställande och driftsättning hösten 2025.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att den befintliga bergbanan i Skärholmen behöver ersättas och att projektet är angeläget. Kontoret betonar vikten av att projektets budget hålls inom ramarna.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Bergbanan har ett stort värde för boende och besökare till Ekholmshöjden och en fungerande anläggning är efterlängtat. Därför är det glädjande att vi nu fattar beslut om en annan lösning än den tidigare föreslagna. Det nya förslaget är en inbyggd snedbanehiss som är en standardiserad produkt likt de många snedbanehissar som

finns på tunnelbanestationer. Detta gör att reservdelar och tekniker finns tillgängliga och säkerställer att anläggningen är driftsäker och enkel att underhålla.

Kostnadsutvecklingen i projektet är sedan starten mycket negativ och även om det finns bakomliggande faktorer är det avgörande att trafikkontoret nu säkerställer att budgeten kan hållas. Kostnaderna får ändå ställas mot nyttan som projektet medför för de boende och det är därför nu välkommet att projektet kan slutföras.

Bilagor

1. Genomförandeavtal för uppförande av bergbana i Skärholmen, dnr KS 2023/446-1.2
2. Investeringskalkyl, dnr KS 2023/446-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Dennis Wedin och Andrea Hedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anföra:

Vi välkomnar beslutet om en ny bergbana i Skärholmen. Bergbanan underlättar vardagen för de stockholmare som bor på Ekholmshöjden, oavsett om det gäller att ta sig till skolan, jobbet, fritidsaktiviteten eller att handla. Det är hög tid att den nya bergbanan kommer på plats och ersätter den tidigare som varit förknippad med många och återkommande underhålls- och driftfel.

Vi noterar dock att den nya bergbanan tidigast är klar hösten 2025, och att ytterligare förseningar inte kan uteslutas. Byggnationen av den nya bergbanan har också fördyrats med nästan 100 procent sedan förslaget först presenterades. Skattebetalarnas pengar måste värnas och det är därför av stor vikt att projektet inte försenas eller fördyras ytterligare.

Boende på Ekholmshöjden är huvudsakligen pensionärer och småbarnsfamiljer. För dem är en fungerande transportlösning upp på Ekholmshöjden betydelsefull. Ersättningstrafiken som ordnats mellan Bodholmsplan och Ekholmshöjden har varit behäftad med stora problem, till exempel: Osäker turtäthet och inställda avgångar. Små och otillgängliga bussar för den som har funktionsvariationer. Stök och otrygghet vid de busshållplatserna och ombord på bussarna. Avsaknad av väderskydd vid hållplatserna.

Ska vi ha en fungerande infrastruktur i hela Stockholm där kollektivtrafik är ett självklart val måste infrastrukturen fungera. Därför vill vi, förutom det förvaltningen föreslår, i samband med att beslutet revideras även se till att:

Turtätheten och kapacitet i ersättningstrafiken säkerställs under ombyggnationen, och att bussarna är tillgänglighetsanpassade. Att trygghetsskapande insatser genomförs vid hållplatserna med exempelvis bättre belysning och platsaktivering. Vi vill också att det uppförs ett väderskydd vid hållplatserna. Vidare behöver kommunikationen kring bergbanan förbättras så att fler nås av information kring tidsplan, ersättningstrafik och det kommande slutresultatet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 17 maj 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Johan Paccamonti, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå förslag till reviderat genomförandebeslut för projekt ny bergbana i Skärholmen och att trafiknämnden ges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 135 mnkr.
2. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ge trafiknämnden i uppdrag att utreda en busslösning i regional, alternativt kommunal regi samt därtill beakta möjligheten för anropsstyrd kollektivtrafik för boende.
3. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ge trafiknämnden i uppdrag att utreda förutsättningarna för en funktionsanpassad rulltrappa inomhus som ersätter befintlig bergbana.
4. Därutöver anföra följande:

Bergbaneprojektet i Skärholmen har präglats av omfattande kostnadsfördyringar. Trots ombyggnationen under 2013 har felfrekvensen varit fortsatt hög, samtidigt som bergbanans platsbyggda profil innebär ett behov av specialbyggda reservdelar.

Priset för bergbanan har gått från 25 miljoner vid det första beslutet 2015, till 135 miljoner kronor. Detta är en mycket kraftig höjning som med stor sannolikhet kommer att fördyras under projektets gång.

Alternativet bergbana är inte kostnadseffektivt. Därför föreslår vi att trafikkontoret ska utreda en busslösning i regional, alternativt kommunal regi samt därtill beakta möjligheten för anropsstyrd kollektivtrafik för boende. Därtill ska även kontoret undersöka förutsättningarna för en funktionsanpassad rulltrappa inomhus som ersätter befintlig bergbana.

Ersättaryttrande gjordes av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Projektets syfte är att ersätta den befintliga bergbanan i Skärholmen med en ny hållbar, driftsäker, trygg och tillgänglig anläggning som skapar förutsättningar för attraktivt stadsliv i området mellan Skärholmens centrum och Ekholmshöjden.

Den befintliga bergbanan har sedan den driftsattes haft en hög felfrekvens med återkommande driftstörningar som följd. Trafiknämnden fattade den 14 november 2019 genomförandebeslut om att bergbanan ska ersättas med en ny. Beslutet fastställdes av kommunfullmäktige den 17 februari 2020.

Under projekteringsarbetet efter genomförandebeslutet har det framkommit att projektförutsättningarna behöver förändras för att uppfylla projektets syfte, mål och gällande myndighetskrav. Dessa förändrade förutsättningar medför behov av ökad arbetsinsats för byggherreorganisationen, längre genomförandetid för projektet, anpassningar med hänsyn till platsförutsättningar och marknadsläget samt åtgärder för uppfyllande av myndighets- och arkitektoniska utformningskrav.

Genomförandet av en ny bergbana erfordrar genomförandeavtal, servitutsavtal med fastigheterna Harholmen 3 och 8 samt rivnings-, mark- och bygglov.

Med anledning av ändrade projektförutsättningar föreslår trafiknämnden att kommunfullmäktige beslutar om ett reviderat genomförandebeslut med en justerad investeringsutgift från 70 mnkr till 135 mnkr samt att kontoret får i uppdrag att teckna genomförandeavtal med fastigheterna Harholmen 3 och 8.

Planerad byggstart är våren 2024 med färdigställande och driftsättning hösten 2025.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 mars 2023 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till reviderat genomförandebeslut och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförandebeslut för projekt ny bergbana i Skärholmen och att trafiknämnden ges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 135 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna erforderliga avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden anmäler beslutet till Skärholmens stadsdelsnämnd.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Bergbanan är belägen strax norr om Skärholmens centrum. Den byggdes 2001 som en ersättning för en tunnel och hiss i berget som av många upplevdes som otrygg. Bergbanan skulle möjliggöra för boende och besökare att enkelt, snabbt, tryggt och tillgänglighets-anpassat förflytta sig mellan Skärholmens centrum och Ekholmshöjden.

Ekholmshöjden har ca 2000 folkbokförda boenden. För närvarande pågår arbete med två nya detaljplaner som möjliggör ytterligare ca 100 bostäder (ca 250 personer). Skola F-3 samt förskoleverksamhet och park/parklek finns i området. Höjdskillnaden mellan dal och toppstation är 21 meter och intilliggande trappa består av ca 120 trappsteg. Buss i linjetrafik saknas till bostadsområdet.

Bergbanan har en konvex profil för att anpassa sig till omgivande topografi. Denna konvexa profil gör att korgens lutning behöver variera för att under hela resan vara i horisontalläge samt att drivlinan belastar stödhjul i flera riktningar.

Denna tekniskt komplicerade konstruktion har medfört problem med hög felfrekvens och återkommande driftstörningar sedan den togs i drift. Eftersom bergbanan är en unik konstruktion, anpassad efter den specifika platsens förutsättningar, består den inte av standardiserade produkter vilket medför att om komponenter går sönder behöver reservdelar specialtillverkas, med långa leverans- och åtgärdstider som följd. Under de perioder då bergbanan är tagen ur drift ersätts den med extrainsatt buss.

Bergbanan byggdes om 2013 men trots detta har inte felfrekvensen minskats. En särskild utredning genomfördes av kontoret 2014 med konstaterandet att anläggningen har ett flertal konstruktions- och utförandefel som även om de åtgärdas inte är en garanti för förbättrad driftsäkerhet.

Trafiknämnden fattade 2015-05-21 inriktningsbeslut för att byta bergbanan i Skärholmen till en bedömd utgift om 25 mnkr samt projektering om 3 mnkr. Omfattningen av projektet visade sig vara betydligt större och mer komplex än vad kontoret hade förutsett. I det genomförandebeslut som trafiknämnden fattade 2019-11-14, och som fastställdes i kommunfullmäktige 2020-02-17, hade den beräknade investeringsutgiften höjts till 70 mnkr.

Under det projekteringsarbete som utförts sedan genomförande-beslutet har det framkommit att projektförutsättningarna behöver förändras för att uppfylla projektets syfte, mål och gällande myndighetskrav. Dessa förändrade förutsättningar medför behov av ökad arbetsinsats för byggaktören, längre genomförandetid för projektet, anpassningar med hänsyn till platsförutsättningar och marknadsläget samt åtgärder för uppfyllande av myndighets- och arkitektoniska utformningskrav.

Mål och syfte

Projektets syfte är att ersätta den befintliga bergbanan i Skärholmen med en ny hållbar, driftsäker, trygg och tillgänglig anläggning som skapar förutsättningar för attraktivt stadsliv i området mellan Skärholmens centrum och Ekholmshöjden.

Projektets mål är:

- Att säkerställa en driftsäker anläggning som uppfyller dagens funktions- och driftkrav
- Att förbättra tryggheten för de som nyttjar bergbanan
- Att skapa en byggnad/anläggning som är anpassad i stadsmiljön
- Att förbättra förutsättningarna för ett tillgängligt och attraktivt stadsliv
- Att skapa en anläggning med hög nivå för social-, ekonomisk och miljömässig hållbarhet

Förändrade projektförutsättningar

I tjänsteutlåtandet för genomförandebeslut underskattade kontoret tidsåtgången för projekterings- och entreprenadskedet. I projekteringsskedet har kontoret samordnat 20-talet olika teknikområden vilket varit betydligt mer komplicerat och tidskrävande än kontoret förutsåg.

Den genomförandeplanering som kontoret arbetat fram under projekteringsskedet visar att entreprenadarbetena är betydligt mer komplexa och tidskrävande än kontoret tidigare förutsåg vilket medför att den totala projekttiden för projekterings- och entreprenadskedet är ca 3 år längre än ursprunglig plan. Under projekteringsskedet har kontoret identifierat ett antal nödvändiga åtgärder som driver upp kostnaderna för projektet. Exempelvis medför byggandet av den nya bergbanan att befintliga trappor behöver demonteras i sin helhet. Stödmurar erfordras för att ta upp nya höjdskillnader mellan nya bergbanan och trappor i anslutning till dalstationen. Teknikutrymmen behöver anpassas för att möjliggöra goda arbetsförhållanden för driftpersonal. Den gamla bergtunneln behöver förseglas, vilket medför behov av sanering samt åtgärder för möjliggörande av inspektion av anslutande konstruktioner. Sedan genomförandebeslutet fattades har dessutom prisutvecklingen inom området snedbanehissar och övriga lyft-anordningar ökat kraftigt, i vissa fall med så mycket som 100%. Utöver sedvanlig indexering beror detta på att det finns få leverantörer och en stor efterfrågan, samtidigt som materialpriserna ökat kraftigt.

En ny bergbana i form av en snedbanehiss behöver inrymmas i ett väderskyddat och klimatiserat utrymme för att uppfylla projekt-målet om driftsäker anläggning. Inför genomförandebeslutet rekommenderade kontoret att detta skulle åstadkommas genom ett väderskydd i glas. Under projekteringsskedet har kontoret behövt konstatera att väderskydd i glas inte klarar av att uppfylla Boverkets byggreglers tekniska energikrav. Vidare konstaterades även att den nya bergbanans framträdande roll i stadsrummet medför höga krav på byggnadens arkitektoniska utformning för uppfyllande av krav för bygglov. Sammanfattningsvis innebär dessa tekniska och stadsbyggnadsmässiga krav att det klimatiserade väderskyddet behöver utföras i form av en isolerad, uppvärmd, kyld, ventilerad och för området anpassad och utformad byggnad för den nya bergbanan.

Åtgärdsförslag

Kontorets förslag är att en ny bergbana i form av en snedbanehiss uppförs i en byggnad som uppfyller projektets syfte, samtliga mål, krav och förändrade projektförutsättningar.



Bild 3. Förslag till ny bergbana. Fasad mot söder sedd från Skärholmens centrum.

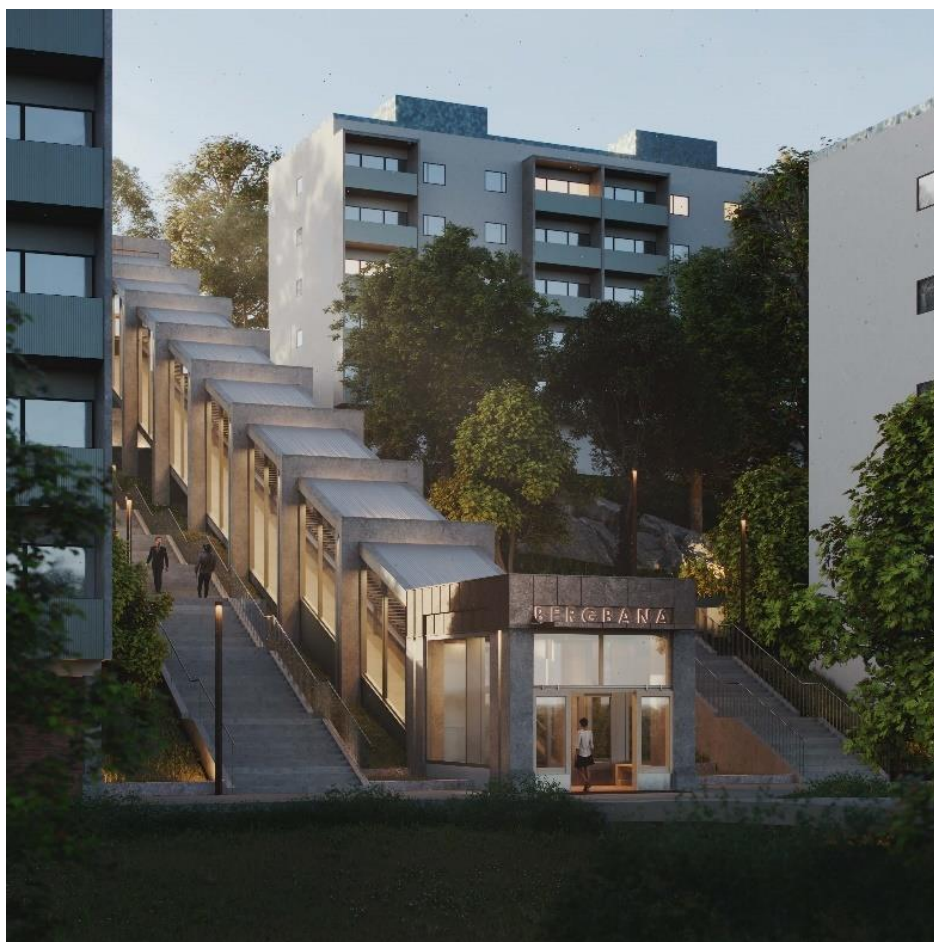


Bild 4. Förslag till ny bergbana. Fotomontage på vy/fasad sedd från Skärholmens centrum.



Bild 5 Förslag till ny bergbana. Fotomontage på vy/fasad på toppstation sedd från Ekholmshöjden.

Då den nya bergbanan kommer att anläggas på mark som inte ägs av staden behöver både genomförandeavtal och servitutsavtal tecknas med berörda fastighetsägare. Dessutom behövs rivnings-, mark- och bygglov.

Genomförandeavtal kommer att träffas mellan staden och ägarna till fastigheterna Harholmen 3 och 8. Avtalet ska reglera tekniska, praktiska, ansvarsmässiga och ekonomiska delar mellan parterna för entreprenadarbetenas genomförande. Avtalsarbete pågår då underlag till avtalet är under framtagande som del av pågående projektering. Utgångspunkten är att staden ansvarar för projektet och står för kostnaderna. Kontoret bedömer därför att avtalsarbetet ska kunna slutföras utan några oförutsedda konsekvenser för projektet. Utkast till genomförandeavtal bifogas i bilaga 1.

Servitutsavtal avser ersättning av befintligt servitutsavtal med nya anläggningens utformning och tillkommande borrhål för bergvärme. Servitutsavtalet kommer att tecknas mellan exploateringsnämnden och ägarna av fastigheterna Harholmen 3 och 8.

Kontoret planerar att lämna in ansökan om rivnings-, mark- och bygglov under hösten 2023.

Avvägningar

Med anledning av de förändrade projektförutsättningarna och den stora kostnadsökningen har kontoret utrett möjliga alternativ till en ny bergbana som underlag för avvägning av åtgärdsförslag.

Följande alternativ har utretts:

1. Bergbanan rivs och ersätts med en trappa i samma läge som befintlig bergbana.
2. Bergbanan rivs och ersätts med busstrafik.

Alternativ 1, med enbart en trappa på platsen, bedöms medföra stora negativa konsekvenser med avseende på tillgänglighet, attraktivt stadsliv och social hållbarhet på Ekholmshöjden. Att enkelt, snabbt och tillgänglighetsanpassat kunna röra sig mellan Ekholmshöjden och Skärholmens centrum är en bedömd förutsättning för attraktivt stadsliv på platsen. Kostnaden för att riva bergbanan och omvandla berörd yta likt omgivning bedöms kosta ca 10 mnkr.

Alternativ 2, att ersätta bergbanan med busstrafik, bedöms medföra en driftkostnad om ca 3,6 mnkr/år vilket ska ställas mot kalkylerad kapitalkostnad för en ny bergbana om ca 6,7 mnkr/år (se rubrik Ekonomi) och en uppskattad driftkostnad i storleksordningen 0,3-0,5 mnkr/år. En busslösning bedöms kunna genomföras med el- eller biogasdrivna bussar. Utöver den lägre driftkostnaden skulle en fördel med en busslösning vara att den kan ha flera hållplatser på vägen vilket skulle medföra förbättrad tillgänglighet för de delar av Ekholmshöjden som ligger längst ifrån Skärholmens centrum. Nackdelen är att en busslösning är tidtabellstyrd och därför inte uppnår samma snabba tillgänglighet mellan områdena som en bergbana. Att driva buss i linjetrafik ligger inte inom trafiknämndens ansvarsområde. En sådan långsiktig lösning skulle behöva utföras av Region Stockholm.

Slutsatsen från kontorets avvägning är att alternativet med enbart trappa på platsen inte uppfyller stadens styr- och strategidokument och att en busslösning inte når upp till samma nivå på tillgänglighet och framkomlighet med möjlighet till ett attraktivt stadsliv som en ny bergbana. Då Ekholmshöjden varit försörjd med hiss eller bergbana ända sedan 1967 bedömer kontoret dessutom att det skulle vara en avsevärd opinionsmässig utmaning att nu driva linjen att denna på platsen etablerade transportmetod skulle ersättas med ett alternativ som många boende skulle uppfatta som en försämring.



Bild 6. Förslag till ny bergbana. Entré till dalstationen sedd från Skärholmens centrum.

Ekonomi

I genomförandebeslutet 2019 bedömde kontoret projektets totala investeringsutgift till 70 mnkr. Inför föreliggande förslag till reviderat genomförandebeslut har en ny osäkerhetsvärderad kalkyl tagits fram baserad på framtagna handlingar. Den totala investeringsutgiften beräknas nu till 135 mnkr, vilket är en ökning med 65 mnkr.

De ökade utgifterna beror på (redovisade i storleksordning):

- Extra riskavsättning med hänsyn till omvärldsläget
- Mer komplexa och tidskrävande entreprenadarbeten
- Behov av att inrymma snedbanehissen i en byggnad istället för väderskydd i glas
- Ökad arbetsmängd och större ingrepp och anpassning till omgivande miljö
- Kraftigt ökad prisutveckling inom området snedbanehissar och övriga lyftanordningar

- Ökat behov av arbetsinsats för byggherreorganisationen

Driftkostnader

Den nya bergbanan beräknas förbruka ca 9 000 kwh/år i värme/kyla och ca 7 300 kwh/år i fastighetsenergi, vilket sammanlagt blir ca 30 000 kr/år med aktuella energipriser. Då befintlig bergbana enbart består av drivanläggning av hisskorg ökar energidriftkostnaderna jämfört med befintlig anläggning.

Dock bedömer kontoret att nämndens totala kostnader minskar med ca 1 mnkr/år med anledning av minskat behov av underhållsarbete och reparationer. Därutöver har nämnden en minskad kostnad för den ersättningstrafik med buss som använts under de perioder bergbanan varit avstängd. Den minskade kostnaden beräknas till ca 1,5 mnkr per år. Eftersom ersättningstrafiken varit en temporär lösning under tiden bergbanan varit avstängd är de 1,5 mnkr inte upptagna som en långsiktig driftkostnadsminskning i nuvärdeskalkylen.

Aktuell status för drift av befintlig bergbana

Bergbanan är i nuläget avstängd. Vid den senaste kontroll-besiktningen belades den med körförbud pga en rad fel och brister. Behovet av åtgärder är omfattande och kontoret har beslutat att tills vidare hålla bergbanan stängd och ersätta den med extrainsatt buss. Kontoret utreder om bergbanan ska förbli stängd till dess att arbeten med utbyte till en ny bergbana påbörjas, samt hur ersättnings-trafiken bäst ska hanteras med hänsyn till kvalitet och kostnad, både för perioden fram till det att utbytet påbörjas samt under entreprenadtiden.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I Budget 2023 framhåller kommunfullmäktige att väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för att ge människor i hela staden goda möjligheter och förutsättningar. Trafiknämnden ska bidra till att skapa en tryggare, trevligare och mer levande stad, med större plats för människor. Nämnden ska arbeta utifrån jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv och särskilt beakta behov hos barn och äldre.

Stadsledningskontoret konstaterade i samband med det ursprungliga genomförandebeslutet att den befintliga bergbanan i Skärholmen behöver ersättas för att staden på ett tryggt och säkert sätt framgent ska kunna transportera boende och besökare till det högt belägna bostadsområdet. Denna bedömning kvarstår och det kan konstateras att trafiknämnden genom det planerade bytet av bergbanan i Skärholmen bidrar till uppfyllande av flera av de målsättningar och direktiv som anges i budget 2023.

Sammantaget är projektet angeläget, men trafiknämnden redovisar nu att projektet inte kommer att kunna genomföras inom beslutad budget. Projektets omfattning har förändrats avsevärt. Den totala investeringsutgiften bedöms till 135,0 mnkr, vilket kan jämföras mot nämndens bedömning om 70,0 mnkr i genomförandebeslutet. Projektets utgifter har därmed ökat med över 90 procent, vilket är anmärkningsvärt. Komplexiteten har konstaterats vara högre än vad som tidigare har framgått. Därtill försenas projektet med cirka tre år. Stadsledningskontoret anser att förändringarna är anmärkningsvärda och att nämndens styrning av projektet har uppvisat brister.

Stadsledningskontoret förutsätter att den investeringskalkyl som nu ingår i underlaget för genomförandebeslutet innehåller tillräckliga marginaler för att hantera kvarstående risker, och att inga ytterligare utgiftsökningar uppstår i genomförandefasen. Stadsledningskontoret förutsätter vidare att nämnden försäkras sig om att den har ett aktivt arbetssätt för att säkerställa att projektet inte överskrider budget ytterligare. Kontoret ser det som avgörande att nämnden tillför projektet tillräckliga resurser för styrning, uppföljning och koordination.

Stadsledningskontoret konstaterar att i trafiknämndens senast lämnade investeringsplanering (underlag för budget 2024-2026) är projektets investeringsutgifter inrymd i den långsiktiga planen för de delar av projektet som omfattar perioden 2024-2025, vilket innebär att nämnden har kunnat omprioritera andra projekt.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt fortsätta att genomföra projekt Ny bergbana i Skärholmen till en utgift om 135,0 mnkr. Utgifterna för 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Anders Lindman (SD)

Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Trafiknämnden avslår förslag till reviderat genomförandebeslut att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförandebeslut för projekt ny bergbana i Skärholmen och att trafiknämnden ges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 135 mnkr.
- b. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att utreda en busslösning i regional, alternativt kommunal regi samt därtill beakta möjligheten för anropsstyrd kollektivtrafik för boende.
- c. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för en funktionsanpassad rulltrappa inomhus som ersätter befintlig bergbana.
- d. Därutöver anföra följande:

Bergbaneprojektet i Skärholmen har präglats av omfattande kostnadsfördyringar. Trots ombyggnationen under 2013 har felfrekvensen varit fortsatt hög, samtidigt som bergbanans platsbyggda profil innebär ett behov av specialbyggda reservdelar.

Priset för bergbanan har gått från 25 miljoner vid det första beslutet 2015, till 135 miljoner kronor. Detta är en mycket kraftig höjning som med stor sannolikhet kommer att fördyras under projektets gång.

Alternativet bergbana är inte kostnadseffektivt. Därför föreslår vi att trafikkontoret ska utreda en busslösning i regional, alternativt kommunal regi samt därtill beakta möjligheten för anropsstyrd kollektivtrafik för boende. Därtill ska även kontoret undersöka förutsättningarna för en funktionsanpassad rulltrappa inomhus som ersätter befintlig bergbana.

Reservation av Markus Berensson m.fl. (C)

Markus Berensson m.fl. (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Att delvis godkänna förvaltningens förslag till beslut.
- b. Att därutöver anföra:

Bergbanan är en ständigt återkommande huvudvärk för trafikförvaltningen, men framför allt för de ungefär 2000 personer som bor på Ekholmshöjden. De har i årtal stått ut med förseningar, uppskjutna byggplaner och svårplanerade livspussel för att ta sig till skolan, jobbet, fritidsaktivitet eller att handla. Bergbanan har under flertalet år

haft oregelbundna avgångar om den ens har gått. Ersättningstrafiken som ordnats mellan Bodholmsplan och Ekholmshöjden har lämnat en hel del övrigt att önska. Kritik har vid flertalet tillfällen förts fram av de boende, av stadsdelsnämnden och många andra aktörer. Exempel på kritiken har varit:

- Osäker turtäthet Inställda avgångar
- Små och otillgängliga bussar för den som har funktionsvariationer
- Stök och otrygghet vid de två busshållplatserna
- Otrygghet på bussen
- Det saknas väderskydd vid hållplatserna

Som synes, listan över utmaningar kan göras lång för de boende på Ekholmshöjden, samtidigt som vi nu fått ett nytt avsnitt av såpoperan ”Bergbanan” som nu handlar om fördyringar på nästan 100% eller från 70 till 135 miljoner. Ska vi ha en fungerande infrastruktur i hela Stockholm, där kollektivtrafik och cykel är ett självklart val framför bilen oavsett var i staden man bor, måste också infrastrukturen finnas och trafiken fungera. Därför vill Centerpartiet, förutom det förvaltningen föreslår, i samband med att beslutet revideras även:

- Att säkerställa att tidsplanen för den nya bergbanan hålls.
- Att turtätheten och kapacitet i ersättningstrafiken säkerställs under ombyggnationen.
- Att trygghetsskapande insatser genomförs med exempelvis bättre belysning och platsaktivering vid hållplatserna.
- Att vind/väderskydd skyndsamt tillskapas.
- Att Trafikförvaltningen utvecklar kommunikationen kring bergbanan och besöker både Bodholmsplan och Ekholmshöjden för att informera de boende och resenärerna om tidsplan, ersättningstrafik och det kommande slutresultatet.

Särskilt uttalande av Dennis Wedin m.fl. (M)

Moderaterna ställer sig positiva till att en ny lösning för bergbanan nu blir av vilket kommer underlätta för boende på Ekholmshöjden att ta sig till sina hem. Samtidigt står det klart att projektet som tidigast kommer står klart hösten 2025, och innehåller risker för förseningar. Dagens system med ersättningsbussar mellan Skärholmens centrum och Ekholmshöjden har inte fungerat tillräckligt bra, och nu när detta projekt går in i ny fas är det viktigt att lösningen med ersättningsbussarna faktiskt kommer fungera bättre.

Bussarna går inte utifrån någon tidtabell varpå boenden på Ekholmshöjden, många pensionärer och barnfamiljer, ibland behöver vänta länge och utan information kring när bussarna kommer gå. På grund av den oregelbundna avgången är det heller inte ovanligt att långa köbildningar uppstår. När bussarna väl ska gå, uppstår bråk både

mellan resenärer och chaufförerna i de fall då alla inte får plats på bussarna och tvingas vänta in nästa buss. Det har till och med lett till att ordningsvakter behövt kallas in. Bussarna slutar också gå vid 15-tiden under helgerna, långt mycket tidigare än de som behöver nyttja bussarna borde behöva åka hem för att få transport.

Vidare beklagar Moderaterna att förslaget innebär att man nekar till att sätta upp ett vindskydd vid hållplatsen i centrum. Resultatet är att resenärerna ibland tvingas vänta i regnet under obestämd tid innan de får åka hem. Dagens system drabbar främst äldre och barnfamiljer och hindrar deras möjlighet att röra sig till och från sina hem. Det är allt som allt en ohållbar hantering som behöver hanteras omedelbart.