



Projekt Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen

Reviderat genomförandebeslut
Framställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomföra projekt Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen till en utgift om 65,0 mnkr och en inkomst om 12,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2023 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att cykel- och gångbanorna längs med Drottningholmsvägen breddas på en sträcka mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron. Nämnden bedömer att den standardhöjning som uppnås på sträckan möjliggör för en ökad andel trafikanter att välja cykel som färdmedel och gör det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Trafiksäkerheten för cyklister och gående kommer att förbättras, i synnerhet på idag olycksdrabbade platser. Nämnden bedömer att byggstart kan ske våren 2024 med ett färdigställande under 2025.

Efter att trafiknämnden fattat sitt beslut om att godkänna ärendet upptäcktes att den bilagda nuvärdeskalkylen var felaktig. Inför fortsatt beredning av ärendet har ordföranden på delegation tagit ett ordförandebeslut i trafiknämnden om att bilägga rätt version av nuvärdeskalkylen. Den versionen av nuvärdeskalkylen är nu bilagd till detta ärende.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet bidrar till att uppfylla stadens mål om att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar samt att trafiknämnden tydligt redovisat orsakerna till utgiftsökningen.

Stadsledningskontoret understryker vikten av att preliminära investeringskalkyler

innehåller marginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera osäkerheter i planeringsfasen.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Drottningholmsvägens södra sida förbi Alvik är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en länk mot innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Kapaciteten är begränsad och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för både cyklister och gående. Jag är väldigt glad över att vi nu åtgärdar denna undermåliga sträcka och ger utökad utrymme för både cyklister och gående.

Det är dock väldigt olyckligt att staten genom Trafikverket starkt begränsat möjligheten för Stockholms stad att förbättra infrastrukturen för cyklister och gående på sträckan. Trafikverket har inte varit tillmötesgående och lösningsorienterad i dialogen med staden. Förhandlingen om nödvändigt genomförandeavtal med Trafikverket har varit mycket långdragen vilket gjort att projektet förskjutits ett helt år i tid. Med den kraftiga inflationen som råder leder det till ökade kostnader och staden tvingas på grund av detta fatta ett reviderat genomförandebeslut. Regeringen behöver ta sitt ansvar och ge Trafikverket i uppdrag att arbeta för att förbättra infrastrukturen för gående och cyklister inom det statliga väghållaransvaret.

Bilagor

Reviderad nuvärdeskalkyl, dnr KS 2023/1105-2.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att avslå förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Framkomligheten i Bromma lämnar betydligt mer att önska. Oavsett om det gäller för fotgängare, cyklister, bilister eller resande med kollektivtrafiken. Moderaterna välkomnar att det blir enklare och säkrare för de som går och cyklar utmed Drottningholmsvägen genom att bland annat tydligare separera gång- från cykeltrafiken. Däremot är det beklagligt att andra föreslagna åtgärder riskerar att leda till ökad köbildning och längre restider för bilister och kollektivtrafik som ska från Bromma och Ekerö in till centrala Stockholm. Dels under ombyggnationen, dels eftersom antalet körfält kommer bli färre trots att de befintliga redan i dag är högt

belastade. Givet de omfattande nedskärningarna som görs av S-styret i regionen är chansen att kollektivtrafiken ska kunna kompensera för biltrafiken – både på kort och lång sikt – mycket liten.

Trots att vägarbetet främst kommer att ske nattetid kommer färre körfält än i dag att kunna användas även dagtid och i rusningstrafik. Även gång- och cykeltrafiken kommer att påverkas starkt negativt under ombyggnationen.

Det är av stor vikt att en av Stockholms mest trafikerade cykelförbindelser förbättras. Men att ett trafikslag prioriteras trots så stor negativ inverkan på andra trafikslag visar återigen på vänsterstyrets enkelsidiga trafikpolitik. Målet verkar snarare vara att minska tillgängligheten till innerstan för stockholmare i behov av bil än att hitta en hållbart effektiv och trafiksäker situation för alla stockholmare. Resultatet kommer bli försämrade framkomlighet för tusentals stockholmare varje dag och ökade utsläpp till följd av mer köbildning.

Det är beklagligt att denna insats inte sätts i relation till att framkomligheten försämrats i hela Västerort. Framkomligheten i hela Bromma behöver ses över och bli mer säker – inte minst i anslutning till Brommaplansrondellen och Drottningholmsvägen. Moderaterna vill därför se ett helhetsgrepp för ökad framkomlighet för alla trafikslag – inte bara för cyklister och de som går.

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

Stockholm den 8 november 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Trafiknämnden föreslår att cykel- och gångbanorna längs med Drottningholmsvägen breddas på en sträcka mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron. Oreglerade passager i korsningar görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. De höga cykelflödena separeras tydligare från gångtrafiken bland annat genom att cykelbanan får en ny gen sträckning genom Alviksplan.

Nämnden bedömer att den standardhöjning som uppnås på sträckan möjliggör för en ökad andel trafikanter att välja cykel som färdmedel och gör det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Trafiksäkerheten för cyklister och gående kommer att förbättras, i synnerhet på idag olycksdrabbade platser. Nämnden bedömer att byggstart kan ske våren 2024 med ett färdigställande under 2025.

Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom trafiknämndens väghållaransvar. Vissa delar ligger inom Trafikverkets vägområde och där har ett genomförandeavtal tagits fram som reglerar åtgärderna.

Trafiknämnden fattade den 26 augusti 2021 genomförandebeslut för projektet till en investeringsutgift om 39 mnkr. Vid upphandling våren 2023 konstaterades att inkomna anbud med marginal översteg beslutat belopp varför upphandlingen avbröts.

Nämnden har sett över alternativ för åtgärder inom beslutad investeringsutgift men åtgärderna på platsen är starkt begränsade av vad Trafikverket tillåter inom sitt väghållaransvar. Projektets syfte och mål förutsätter samtidigt att samtliga åtgärder genomförs. Trafiknämnden förordar därför att åtgärder i ursprungligt genomförandebeslut genomförs, men att budgeten för genomförandet utökas till 65 mnkr. Nämnden har även sökt och beviljats statlig medfinansiering om 12 mnkr. Nettokostnaden bedöms således till 52 mnkr.

Efter att trafiknämnden fattat beslut upptäcktes att nuvärdeskalkylen var en tidig arbetsversion som innehöll felaktiga siffror som inte stämde överens med det korrekta beslutsbeloppet i tjänsteutlåtandet. I bilagan med de felaktiga uppgifterna summerade projektets utgifter till cirka 72 mnkr och inkomsterna till 12,5 mnkr, vilket avviker från den i tjänsteutlåtandet korrekt redovisade utgiften om 65 mnkr och inkomsten om 12 mnkr. Detta har åtgärdats inför fortsatt beredning till kommunfullmäktige genom att ett ordförandebeslut har fattats som korrigerar nuvärdesbilagan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 september 2023 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till reviderat genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförande för projekt Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen till en investeringsutgift om 65 mnkr och investeringsinkomst om 12 mnkr.

2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande reviderat genomförandebeslut.

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

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

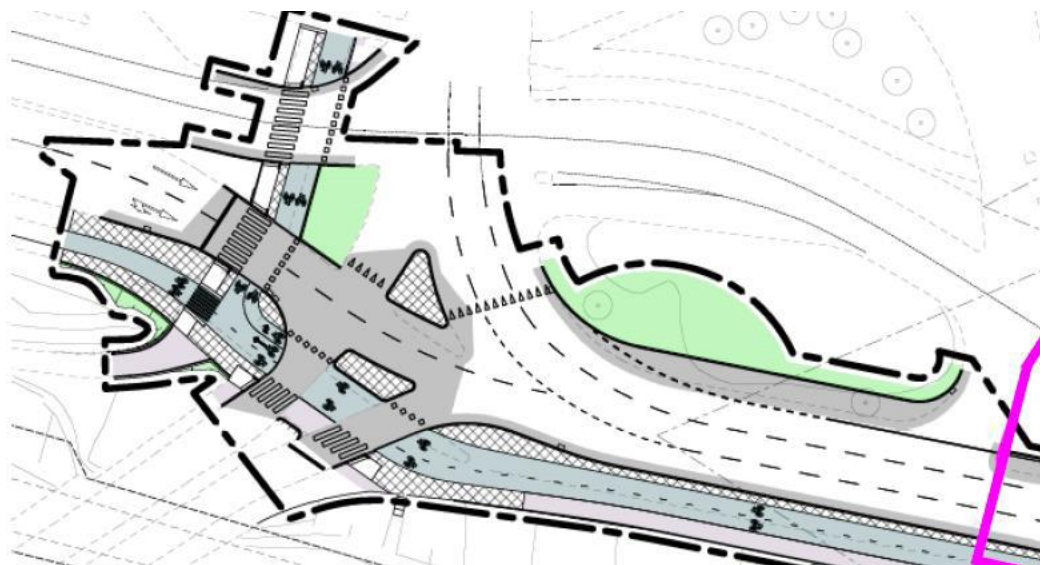
På sträckan mellan Ulvsundaplan i väster till projektområdets gräns i öster breddas befintliga cykel- och gångbanor längs Drottning-holmsvägens södra sida och ges en högre standard enligt rekommendation i cykelplan. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. Belysningen förstärks över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet. Särskilt fokus läggs på sträckan under tunnelbanans och Nockebybanans broar samt vid övergångsställen och cykelpassager över körbanor.



Figur 7. Perspektivbild österut vid Alviksplan på ny föreslagen utformning.

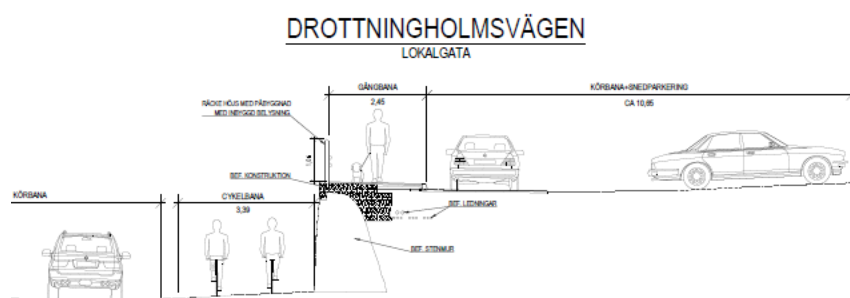
På några platser innebär den nya lösningen inom stadens vägområde att justeringar behöver göras även inom Trafikverkets vägområde. Längst österut föreslås även en omdisponering av gång- och cykelbanan inom Trafikverkets vägområde. Se rosa streckad linje för väghållargränsen på figurerna 8, 10, 11 och 13 nedan. Dessa förändringar har godkänts av Trafikverket i genomförandeavtalet.

Vid Ulvsundaplan breddas gångbanan från 0,8 m till 2 m och cykel-banan från 3,2 m till 4,5 m för att skapa extra bredd vid väntytan intill passagen över Stora Mossens Backe. Detta möjliggörs genom att förskjuta placeringen av Drottningholmsvägens körfält. Till följd av denna åtgärd måste två lönnar i mittrefugan tas ned. Dessa kommer att ersättas med två nya lönnar på grönytan som blir kvar och ytterligare 2 träd i närområdet. Den föreslagna förändringen innebär att kanstenslinjen på respektive sida om den södra körbanan behöver justeras något även en sträcka in på Trafikverkets vägområde.

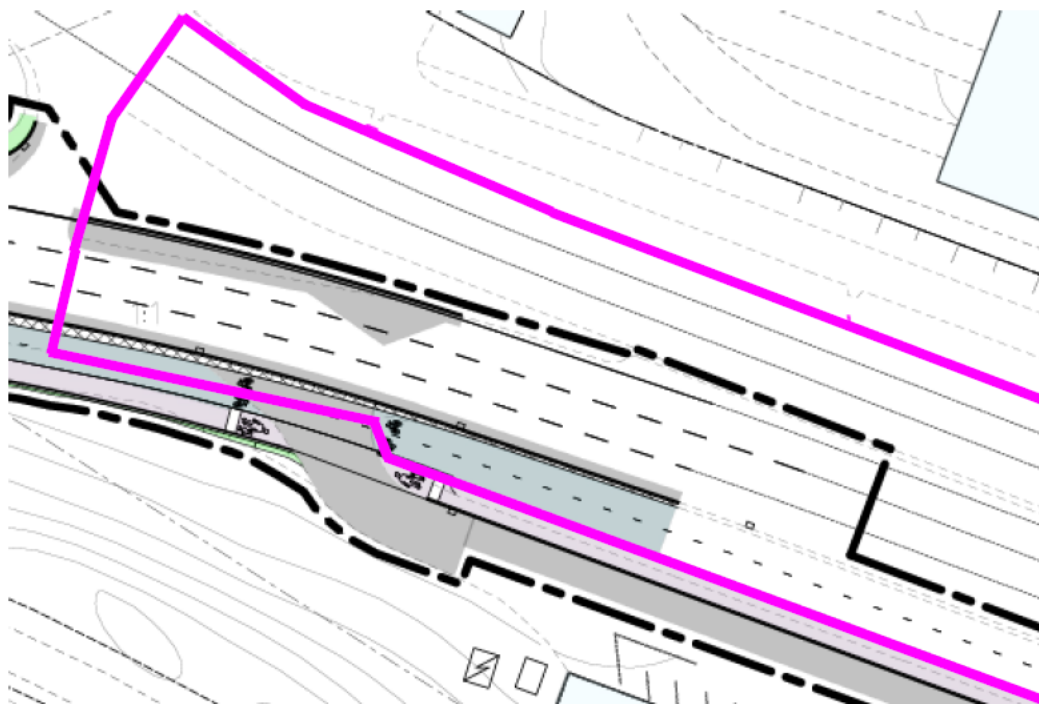


Figur 8. Planutsnitt över ny lösning vid Ulvsundaplan som visar på förskjutna körfält som ger plats för breddad gång- och cykelbana.

Öster om Ulvsundaplan skiljs cykelbanan och gångbanan åt genom att gångbanan flyttas upp på den högre liggande lokalgatan. Cykelbanan som ligger kvar i nivå med Drottningholmsvägen ges hela den befintliga gång- och cykelbredden på 3,5-5 m. Cykelbanan ligger inom Trafikverkets vägområde men förändringen här kan genomföras på ett enkelt sätt genom ny målning och skyltning. Den befintliga smala gångbanan på lokalgatan breddas från cirka 1 m till 2,5 m genom att parkeringsraden med plats för cirka 32 bilar på norra sidan tas i anspråk. De 28 snedställda p-platserna på lokalgatan behålls. Ny belysning för fotgängare är placerad i en handledare ovanpå befintligt räcke intill gångbanan, åtgärden har utförts med ramavtalsentreprenör under våren 2023.

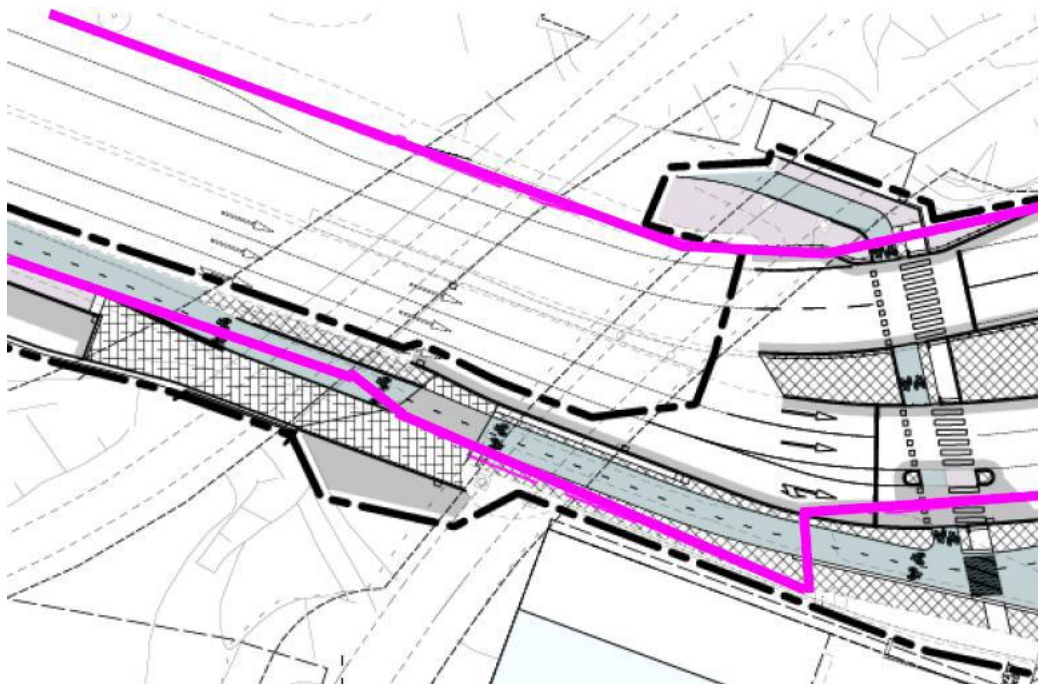


Figur 9. Sektion över cykelbana längs Drottningholmsvägen och ny gångbana längs lokalgatan på sträckan öster om Stora Mossens Backe.



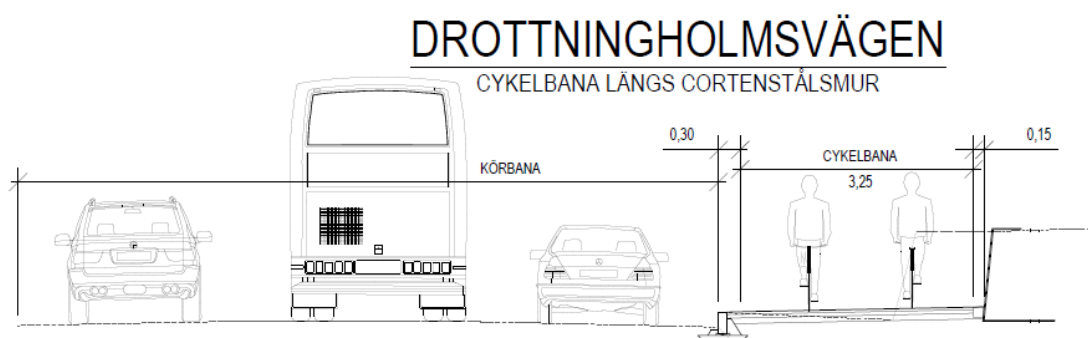
Figur 10. Planutsnitt över genomgående gång- och cykelbana vid infart till lokalgatan söder om Drottningholmsvägen samt ny gångbana längs lokalgatan.

De oreglerade passagerna vid lokalgatans in- och utfart utformas som genomgående gång- och cykelbanor för god framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Befintlig buss-hållplats för nattbuss på Drottningholmsvägen tillgänglighetsanpassas i samband med att kantstenen flyttas ut. Åtgärderna vid busshållplatsen går in i Trafikverkets vägområde men är en förutsättning för att kunna länka samman cykelbanan längs muren parallellt med lokalgatan med den föreslagna sträckningen för cykelbanan förbi Alviksplan.



Figur 11. Planutsnitt över utfart från lokalgata och verksamheter och passage över Drottningholmsvägen väster om Alviksplan.

Vid Alviksplan skapas en ny gen sträckning enligt standard för pendlingsstråk genom att cykelbanan dras parallellt med Drottning-holmsvägens körbana och ansluter i öster till kurvan vid måleri-butiken. För att få plats med cykelbanan behöver den upphöjda "triangeln" med corténstål murar mitt i trafikplatsen smalnars av något. Skärningen i muren börjar ungefär mitt på Alviksplan för att gradvis öka till cirka 4 meters avsmalning jämfört med idag längst österut. Utformningen med stödmur av corténstål behålls på hela sträckan. Anpassningarna har tagits fram i samarbete med den arkitekt som gestaltade den ursprungliga triangeln. Den nya kantstenslinjen hamnar direkt utanför Trafikverkets vägområde som inte berörs av den slutliga utformningen. Fotgängare hänvisas till gångbana runt Alviksplan på samma sätt som idag.



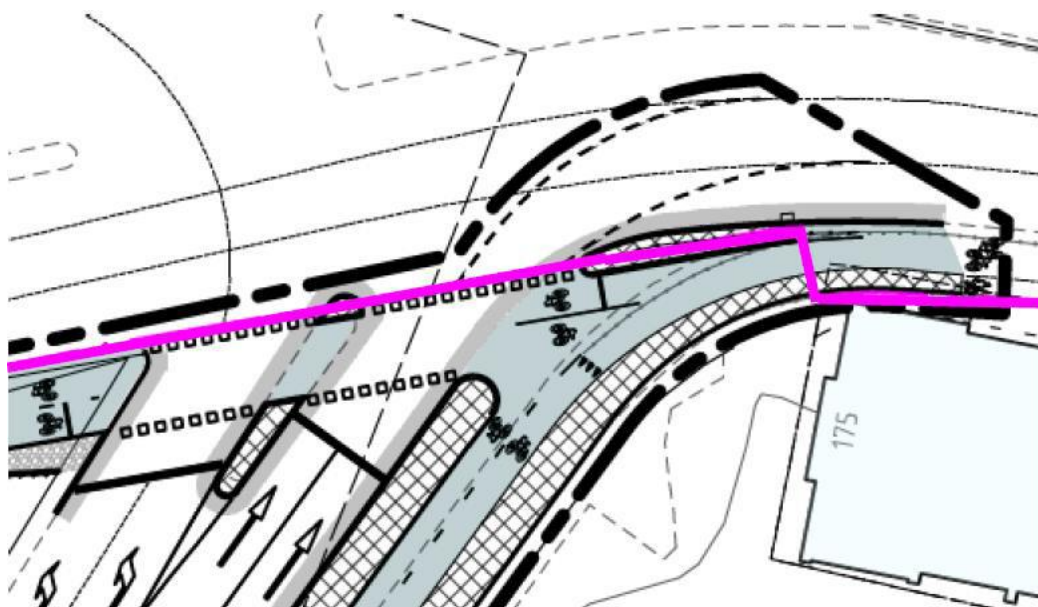
Figur 12. Sektion över ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan längs Drottningholmsvägen.



Figur 13. Planutsnitt över ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan mot Tranebergsbron och breddade befintliga gång- och cykelbanor.

De befintliga cykelbanorna på södra och östra sidan av Alviksplan breddas för att ansluta till pendlingsstråket längs Alviksvägen. Refuger smalnas av för att ge plats för ökad bredd på gång och cykelbanan.

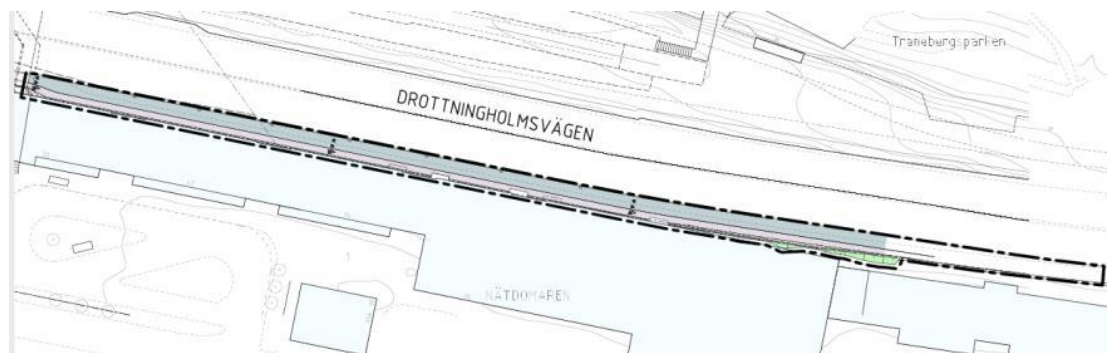
Vid hörnan utanför måleributiken breddas gång- och cykelbanan som mest från 4,1 m till 6,4 m. Det möjliggörs genom att ett av tre högersvängskörfält från Alviksplan mot Drottningholmsvägen österut tas i anspråk. Pendlingsstråket längs Drottningholmsvägen får en rak sträckning förbi platsen.



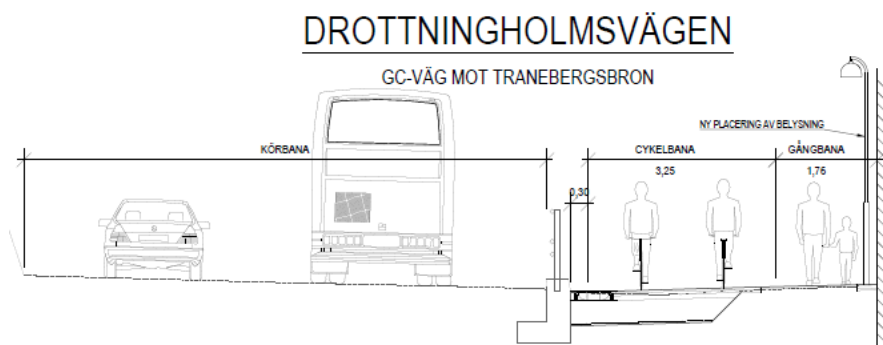
Figur 14. Planutsnitt över breddad gång- och cykelbana förbi måleributikens hörna.

På en sträcka om cirka 140 m mellan måleributiken och bron över Vidängsvägen föreslås inga åtgärder. Trafikverket är vägghållare på sträckan och en breddning av gång- och cykelbanan skulle behöva ta del av körbaneytan på Drottningholmsvägen i anspråk. Projektet har kommunicerat behovet av breddning av gång- och cykelbanan till Trafikverket som har för avsikt att starta ett eget projekt för att hantera frågan. De åtgärder som kontoret föreslår vid måleri-butikens hörna är relativt enkelt att bygga vidare på inom ramen för Trafikverkets projekt, då helhetslösningen över vägghållargränsen testades i programhandlingsskedet i samråd med Trafikverket.

På sträckan öster om Vidängsvägen tas möbleringszonen närmast räcket mot körbanan i anspråk genom att belysningsstolparna flyttas och istället placeras mot fasad. På detta sätt kan cykelbanan breddas upp från cirka 2,4 till 3,25 m. Gångbanan får en bredd om 1,75 m jämfört med dagens cirka 1 m. Räcket mot körbanan påverkas ej av åtgärderna och står kvar i befintligt läge. Justeringen kan göras till det östra hörnet av fastigheten Nätdomaren 3 som utgör projektets avgränsning i öster. Även längs denna sträcka är Trafikverket vägghållare men åtgärderna är relativt små eftersom befintligt räcke eller kantstenslinje inte påverkas.



Figur 15. Planutsnitt över breddad gång- och cykelbana, sträckan från Vidängsvägen och öster.



Figur 16. Sektion av breddad gång- och cykelbana, sträckan från Vidängsvägen och öster.

Avvägningar

I programutredningen studerades flera olika alternativ för cykellösningen. Kontoret bedömer att vald inriktning med cykelbanan rakt fram vid Alviksplan bäst uppfyller projektets mål om ökad framkomlighet för cykel och en förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister vid måleributikens hörna.

Förslaget att lägga gångbanan längs lokalgatan parallellt med Drottningholmsvägen bedöms av kontoret skapa bäst förutsättningar för en trygg och framkomlig lösning för både fotgängare och cyklister genom den fysiska separeringen mellan trafikslagen. Att ta körfält längs Drottningholmsvägen i anspråk längs denna sträcka för att bredda befintlig gång- och cykelbana skulle innebära att Trafik-verket behöver genomföra förändringen eftersom de är väghållare samt att åtgärden skulle få negativa konsekvenser för busstrafiken mot Alviksplan och kapaciteten i stort på Drottningholmsvägen.

Den stora merparten av åtgärderna inom projektet kan genomföras inom kontorets väghållaransvar eller med mindre följdåtgärder i anslutning till Trafikverkets vägområde. Några av åtgärderna ligger däremot helt inom Trafikverkets vägområde. Dit hör omdisponeringen av tidigare gång- och cykelbana till enbart cykelbana parallellt med lokalgatan öster om Ulvsundaplan och åtgärderna på gång- och cykelbanan öster om Vidängsvägen.

Vidare föreslår kontoret åtgärder i förlängningen av lösningen inom stadens vägområde som påverkar Trafikverket. Det handlar exempelvis om flytt av kantsten i mittrefugen vid Ulvsundaplan och justerad kantstenslinje längs några meter vid Alviksplan intill måleributikens hörna.

Konsekvenser

Kontoret bedömer att föreslagna åtgärder ger tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet och höjd trafiksäkerhet. Samtidigt visar en genomförd trafikanalys att restiderna för motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte kommer att påverkas i någon större utsträckning. Denna slutsats stöds också av erfarenheter från en tidigare genomförd avstängning av ett av körfälten, Kontoret bedömer således att projektets mål och syfte kommer att kunna uppnås.

Med förslaget alternativ får både cyklister och fotgängare en hög framkomlighet då cykel- och gångbanan breddas på merparten av sträckan och i passager för att möjliggöra säker omkörning och underlätta samspel mellan olika trafikslag. De genomgående gång- och cykelbanorna vid de oreglerade korsningspunkterna med lokalgatan bidrar till ökad framkomlighet eftersom motorfordon måste väja mot cyklister och gående. Genomförd trafikanalys visar att restiderna för cykel minskar med föreslagen lösning med en genkoppling rakt fram förbi Alviksplan jämfört med dagens situation. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar, detta då de ej signalreglerade passagera för gående och cyklister över lokalgatan hastighetsdämpas. Vidare bidrar de ökade bredderna till att risken för konflikter minskar. Den ökade bredden på gång- och cykelbanan vid måleributikens hörna samt den nya dragningen av cykelbanan rakt fram förbi Alviksplan kommer att förbättra siktförhållandena på platsen och förbättra trafiksäkerheten.

På en del av sträckan leds fotgängare längs den parallella lokal-gatan. Sträckningen innebär en viss höjdskillnad, men den låga lutningen bedöms medge fortsatt relativt god framkomlighet och tillgänglighet. Särskilt fokus läggs på anslutningarna så att fotgängarna inte ska välja fel väg av misstag. Fördelar med lösningen är att gångbanan

breddas och separeras fysiskt från cykelbanan. Det ökade avståndet till och höjdskillnaden gentemot körbanan gör dessutom att bullernivån minskar vilket kan öka attraktiviteten för fotgängare.

Förstärkt belysning för fotgängare och cyklister på sträckan bidrar till att både öka trafiksäkerheten och tryggheten.

Motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen kommer inte att påverkas i någon större utsträckning enligt genomförd trafikanalys. Trafikanalysen togs fram i samråd med Trafikverket för att säkra att den föreslagna lösningen inte skulle leda till större negativa konsekvenser för motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen.

På lokalgatan föreslås cirka 32 möjliga parkeringsplatser tas bort för att möjliggöra breddning av gångbanan, vilket kan påverka tillgängligheten till verksamheterna på gatan. Den parkeringsutredning som genomfördes inför inriktningsbeslutet med en inventering under två vardagar och en lördag visade att beläggningen är relativt låg. Med undantag för en av vardagskvällarna skulle det om de föreslagna p-platserna tas bort ändå totalt sett finnas tillräckligt med parkeringsplatser på gatumark kvar. Det finns dessutom stora ytor inom kvartersmark som kan nyttjas för parkering. Förutsättningarna avseende parkering i området har inte förändrats sedan parkeringsanalysen gjordes inför inriktningsbeslutet. Trafikkontorets analyser visar att de parkeringsplatser som nu försvinner främst nyttjas av besökande till verksamheter och företagsfordon kvällstid. Kontorets uppfattning är att sådan parkering i första hand bör lösas på kvartersmark, vilket det också finns förutsättningar för här.

Grönytorna vid Ulvsundaplan och Alviksplan minskar något i omfattning till följd av de nya cykelbanorna men eftersom de är relativt stora i dagsläget bedöms inte förändringen påverka upplevelsen av platserna negativt i någon större utsträckning.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Ett förfrågningsunderlag togs fram under 2021 till 2023 samtidigt som förhandling med trafikverket pågick.

Enligt tidplan i tidigare genomförandebeslut planerades entreprenadstart till sommaren 2022 men förhandlingen med Trafikverket om åtgärder drog ut på tiden varför den genomförda och avbrutna upphandlingen skedde först våren 2023.

Projektets reviderade övergripande tidplan redovisas i nedan tabell:

Aktivitet	2021	2022	2023	2024	2025
Genomförandebeslut	X				
Reviderat genomförandebeslut			X		
Projektering		X	X		
Upphandling			X		
Entreprenad			X	X	X

Genomförandeavtal med Trafikverket avsåg utförande sommaren 2023 och sommaren 2024 och Trafikverket medger inte förlängning av utförandetiden. Entreprenaden behöver därför starta under våren 2024 och alla åtgärder inom Trafikverkets väghållarområde genom-föras sommaren 2024.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Drottningholmsvägen tillhör det primära vägnätet och har omfattande restriktioner om hur trafikavstängningar får ske och höga krav på framkomlighet. Detta medför att arbeten måste utföras etappvis och trafikstörande arbeten företrädesvis ske nattetid. En grov skedesplanering för entreprenaden har genomförts. Under byggtid kommer både bil- och cykeltrafiken att påverkas i olika grad. På Drottningholmsvägen sker arbetet till största del utanför vägområdet och påverkar därför biltrafiken i mindre utsträckning. Arbetet med in/utfart till den parallella lokalgatan liksom breddning av gångbanan längs denna sträcka påverkar trafiken i större utsträckning men trafikflödena här är låga. Cykeltrafiken påverkas mest på delen längs österut då arbetena ska genomföras på gång- och cykelbanan innanför befintligt räcke mot Drottningholmsvägen som lämnas orört. Övriga delar av projektet bedöms kunna utföras utan större påverkan på cykeltrafiken.

Intressenthantering och kommunikation

Inom projektet har en kommunikationsplan tagits fram. Till kommunikationsplanen biläggs en mer operativ aktivitetsplan och en FAQ (frequently asked questions) som ger svar på relevanta frågor som kan komma från allmänhet, media eller från andra som berörs av projektet. En viktig del i kommunikationen runt projektet är en samsyn och tydliga avgränsningar gentemot Trafikverket.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade i augusti 2021 genomförandebeslut för projektet till en beräknad utgift om 39 mnkr.

I slutskedet av detaljprojekteringen, våren 2022, tog kontoret fram en ny kalkyl fram som påvisade ungefär samma utförandeutgift som systemhandlingskalkylen, det vill säga cirka 39 mnkr.

Den utdragna och osäkra förhandlingen med Trafikverket om genomförandeavtal medförde att kontoret parallellt med föreslagen lösning projekterade en alternativ lösning som inte skulle påverka Trafikverkets vägområde. Detta har drivit upp projekterings-utgifterna som ökat med 3,8 mnkr jämfört med genomförande-beslutet.

När avtal till slut skrevs med Trafikverket var utförandet förskjutet ett år. Inför upphandlingen gjordes en översyn av projektets ekonomi. Denna genomgång påvisade att projektet skulle kunna genomföras inom eller strax över beslutat belopp. Inkomna anbud var dock cirka 50 % högre än vad kalkylen till genomförande-beslutet visade, varför upphandlingen avbröts. De höga anbuden jämfört med kalkylerat belopp bedömer kontoret beror på att kalkylkonsulten har missbedömt komplexiteten som en entreprenad i det högratifierade området med två väghållare innebär.

Investeringsutgiften för projektet beräknas nu till 65 mnkr enligt tabell nedan. Det nya beloppet avser en nivåjustering av utförande-utgifter utifrån den avbrutna upphandlingen och projekterings-utgifter utifrån faktiskt utfall på projektering.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet har sökt och beviljats statlig medfinansiering på totalt 12 mnkr.

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	7,0	1,0	8,0
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,9	11,4	13,3
Entreprenad	1,2	38,8	40,0
Index		3,7	3,7
Summa utgifter	10,1	54,9	65,0
Inkomster			
Statlig medfinansiering	0,4	11,6	12,0
Summa inkomster	0,4	11,6	12,0
Netto	9,7	43,3	53,0

Kommentarer

Utgifter för utredning och projektering har ökat till följd av den utdragna förhandlingen med Trafikverket, men är nu färdigställt förutom hantering i byggskedet och relationshandling varför kvarvarande summa är låg. Kontoret bedömer att den kommer att räcka för den ytterligare projektering som behöver utföras.

Utgifter för byggaktör och risk har ökat, dels på grund av den förlängda projektiden som bland annat ökat utgifter för intern tidrapportering. Det ökade riskpåslaget tar höjd för de osäkerheter som råder kring bland annat ledningskonflikter som inte har kunnat lösas fullt ut i detaljprojekteringen samt för utmaningar förknippade med att bedriva arbeten på det primära vägnätet.

Projektet har redan utgifter för utförda entreprenadarbeten på lokalgatan. Beräknade kommande utgifter har justerats upp utifrån inkomna anbud i den tidigare avbrutna upphandlingen.

Indexpåslaget är beräknat för att sträckan enligt plan kommer att byggas år 2024-2025.

Inkomsten avser sökt och beviljad statlig medfinansiering.

Driftkostnader

Den ökade bredden på gång- och cykelbanan och genomgående lösningen på sträckan medför att det blir en större yta gång- och Trafikkontoret Tjänsteutlåtande Dnr T2020-01744 Sida 18 (19) Infrastruktur

Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen. Reviderat genomförandebeslut

cykelbana att underhålla, vilket generellt innebär en högre drift-kostnad då gång- och cykelbanor är dyrare att underhålla, jämfört med körbanor för motorfordonstrafiken. Genom att gång- och cykelbanan hamnar på samma höjdnivå blir det lättare att snöröja med sopsaltningsmetoden. Driftkostnaderna väntas öka med åtminstone 50 tkr per år.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med samman-lagt cirka 3,8 mnkr per år från och med år 2026. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar om 2,7 mnkr, baserade på en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 1,2 mnkr (2,2 procent), minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Kontoret räknar med att i stort sett samtliga projektutgifter kommer att vara möjliga att aktivera som investeringar.

En nuvärdeskalkyl har tagits fram enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om ca 42 mnkr. Nuvärdeskalkylen redovisas i Bilaga 1.

Risk/Osäkerhet

En riskanalys genomfördes 2021 inför det ursprungliga genomförandebeslutet. Nedan beskrivs de kvarvarande riskerna.

- Ellevio och Trafikförvaltningen har högspänningsledningar med osäkert läge i området och det finns risk för att lednings-konflikter som inte framkommit i projekteringen påträffas under utförandet. Risken är hanterad genom riskpåslag för att hantera eventuella åtgärder i kommande entreprenad.
- Risk för störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.
- Risk för att det förekommer PAH och andra miljöföroreningar i rivningsmassor. Denna risk har reducerats genom provtagningar under detaljprojekteringen men den totala omfattningen är okänd och hanterad med riskpåslag för eventuellt ökade deponikostnader.

Ytterligare en risk har tillkommit sedan föregående genomförandebeslut.

- Förseningar under projektets fortsatta besluts- och upphandlingsprocess, exempelvis genom överklagande av beslut, kan leda till att byggstarten försenas så att arbetena inom Trafikverkets område inte kan äga rum inom avtalad tid. Om denna situation uppkommer behöver ett nytt avtal tecknas med Trafikverket. Konsekvensen blir sannolikt att projektet skjuts ytterligare minst ett år. Risken går med rådande förutsättningar inte att reducera. Situationen får hanteras om den uppkommer.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Efter att trafiknämnden fattat beslut om ärendet upptäcktes att den bilagda nuvärdeskalkylen var felaktig. Inför fortsatt beredning har därför ett ordförandebeslut tagits om att bilägga rätt version av nuvärdeskalkyl.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 oktober 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I finansborgarrådets förslag till budget för 2024 framgår att Stockholm ska vara Europas främsta cykelstad och att trafiknämnden konsekvent ska prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Under mandatperioden (2023-2026) ges trafiknämnden en ökning av investeringsplanen för att kunna genomföra åtgärder för förbättrad framkomlighet, varav 900 mnkr avsätts för cykelinfrastruktur. Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens cykelplan, som beslutades av kommunfullmäktige den 30 maj 2022 (Cykelplan för

Stockholms stad, dnr KS 2022/535). Enligt planen bör tyngdpunkten i utbyggnaden av den fysiska cykelinfrastrukturen fortsatt ligga på det primära cykelvägnätet, som i stor utsträckning sammanfaller med det regionala cykelnätet.

I Miljöprogram 2020-2023 (beslutad av kommunfullmäktige den 25 maj 2020, dnr KS 2019/1040) framhålls möjligheten att minska växthusgasutsläppen genom bland annat ökat resande med cykel. Minskade växthusgasutsläpp bidrar till det övergripande och prioriterade målet om att Stockholms stad och dess invånare har ställt om sin energianvändning till att vara fossilfri till år 2040.

Stadsledningskontoret konstaterar att breddning av cykelbanorna på Drottningholmsvägen är ett projekt som ligger i linje med stadens målsättning om att andelen av stockholmarnas resor som sker med cykel ska öka, för att vara minst 25 procent år 2040. Med de föreslagna åtgärderna bedömer stadsledningskontoret att projektet bidrar till att staden uppfyller verksamhetsområdesmålet att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar.

Stadsledningskontoret noterar att investeringsutgifterna har ökat med 26 mnkr, motsvarande 67 procent, sedan det föregående genomförandebeslutet. Trafiknämnden har tydligt redovisat orsakerna till utgiftsökningarna; mer komplicerat och senarelagt genomförande samt ökat riskpåslag. Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller marginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera osäkerheter i planeringsfasen. På så sätt undviks stora skillnader i bedömningen av ett projekts investeringsutgifter mellan olika beslutstillfällen.

Stadsledningskontoret anser att det varit önskvärt att nämnden beskrivit vilka besparingar som gjorts för att möta omvärldsläget. I en ansträngd tid behöver alla projekt prioriteras och prövas för att säkerställa att även andra aktuella projekt kan genomföras. Stadsledningskontoret förutsätter att nämnden har en gedigen styrning och kontroll över projektet, så att utgifterna inte överstiger den nu föreslagna budgeten. Stadsledningskontoret ser med viss oro på den beskrivna risken att genomförandeavtalet med Trafikverket måste omförhandlas om inte de planerade åtgärderna inom deras väghållningsområde hinner genomföras i tid.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på att trafiknämnden har ansökt om och erhållit bidrag från Trafikverket.

Det har uppdagats, efter nämndens beslut, att bilagan Nuvärdeskalkyl var felaktig. Nämnden planerar att fatta ett nytt beslut med en korrigerad bilaga den 9 november 2023. Under hand har stadsledningskontoret erhållit den korrekta bilagan, vilken bifogas detta ärende. Trafiknämnden uppmanas att stärka sina rutiner för att undvika en upprepning av misstaget.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger trafiknämnden rätt fortsätta att genomföra projekt Cykel- och gångbana Drottningholmsvägen till en utgift om 65,0 mnkr och en inkomst om 12,0 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)

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till reviderat genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till reviderat genomförande för projekt Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen till en investeringsutgift om 65 mnkr och investeringsinkomst om 12 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande reviderat genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att i samband med genomförandet ersätta samtliga p-platser som försvinner till följd av projektet.
4. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra en före/efter utvärderingsstudie av investeringens effekt på trafiksäkerheten, framkomligheten samt ökat cyklande.
5. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är positiva till att en ny cykel- och gångbana tas fram för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten längs den aktuella sträckan.

Sverigedemokraterna anser dock att parkeringsplatserna som försvinner när projektet genomförs måste ersättas fullt ut, eftersom den utveckling vi har sett i Stockholm de senaste åren med ett minskat antal parkeringsplatser är ohållbar.

De förväntade effekterna som minskad olycksrisk, ökat cyklande samt förbättrad framkomlighet är lovvärda. Vi sympatiserar med målen, men anser samtidigt att effekten av investeringen bör följas upp. Investeringens storlek inverkar på stadens begränsade budgetutrymme för nya strategiska åtgärder. Sverigedemokraterna anser därför att trafiknämnden bör delges en uppföljning kring vilken effekt investeringen har åstadkommit.