

Handläggare
Johan Johansson Vanhatalo
08-508 26 111**Till**
Trafiknämnden
2019-05-23

Cykelbana på Värtavägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende ny gång- och cykelbana på Värtavägen.

Fredrik Alfredsson
T.f. FörvaltningschefAnne Kemmler
Avdelningschef

Sammanfattning

På Värtavägen, mellan Karlaplan och Tegeluddsvägen, har en dubbelriktad cykelbana anlagts med tydlig separering mellan gående och cyklister. Projektet är utpekat i cykelplanen och har i denna getts högsta prioritet. Syftet med projektet har varit att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som gångtrafik och stombuss ska ha fortsatt god framkomlighet. De utförda åtgärderna har inneburit trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för gång och cykel.

Genomförandebeslut för cykelbana på Värtavägen fattades av dåvarande trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-06. Under 2014 gjordes en entreprenadupphandling som fick avbrytas eftersom inkomna anbud låg över budget. Handlingen justerades därefter och en ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare men översteg ändå budget och även denna upphandling fick avbrytas. Ett reviderat genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2015-09-24, eftersom utgifterna för projektet hade konstaterats bli högre än förväntat.

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 111
Växel 08-508 27 200
johan.johansson.vanhatalo@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Entreprenadarbeten med dubbelriktad cykelbana på Värtavägen har därefter upphandlats och genomförts mellan åren 2016 och 2018, med en slutlig investeringsutgift för projektet beräknad till 75,9 mnkr.

Ökade mängder, kombinerat med en stor omfattning av tillkommande arbeten, har medfört ökade utgifter i projektet.

Bakgrund

2014-02-06 fattade dåvarande trafik- och renhållningsnämnden genomförandebeslut om nya cykelbanor längs Värtavägen. Syftet med projektet var att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som gångtrafik och stombuss skulle ha fortsatt god framkomlighet. Projektet är utpekad i cykelplanen och har i denna getts högsta prioritet. Åtgärderna innebar trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för gång- och cykel.

Under 2014 gjordes en entreprenadupphandling som avbröts eftersom inkomna anbud låg över budget. Handlingen justerades därefter i några avseenden och en ny upphandling genomfördes. De anbud som kom in var lägre än tidigare men översteg ändå beslutad budget och även den upphandlingen avbröts.

Ett reviderat genomförandebeslut, med en beräknad utgift om 58 mnkr, fattades av trafikinämnden 2015-09-24; detta eftersom utgifterna för projektet hade konstaterats bli högre än förväntat. Efter ytterligare planering och projektering gjordes en förnyad upphandling under 2016 och kontrakt tecknades med en entreprenör.

Mellan Sandhamnsgatan och Tegeluddsvägen fanns tidigare en smal sektion där det var svårt att inrymma en dubbelriktad cykelbana. Förhandlingar med fastighetsägaren om nödvändigt markintrång för att inrymma en dubbelriktad cykelbana på den östra sidan pågick när det reviderade genomförandebeslutet fattades av nämnden. Efter förhandlingar nåddes en överenskommelse med fastighetsägaren och en dubbelriktad cykelbana kunde projekteras längs hela Värtavägen.



Figur 1. Principskiss för utförandet.

I tidigare beslut angavs att ungefär hälften av de parkeringsplatser som skulle utgå på Värtavägen gick att ersätta i närområdet. Efter fortsatt utredning av gatuparkeringen i området kom kontoret fram till att endast ersätta de platser som gick att hitta lämpliga ersättningsplatser för, vilket bedömdes bli ett lägre antal än vad som tidigare uppskattats.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Projektets genomförande

Entreprenadarbetena med dubbelriktad cykelbana på Värtavägen har genomförts mellan 2016 och 2018. Projektet som helhet har förutom ny gång- och cykelbana inneburit att Värtavägen har rustats upp avseende beläggning, belysning och trafiksignaler.

Dagvattenavrinningen har förbättrats längs sträckan genom att ledningar och brunnar bytts ut. Arbetet med ledningar har utförts i samarbete med ledningsdragande bolagen.



Figur 2. Blått streck visar dubbelriktad cykelbana som utförts på Värtavägen.

Den första sträckan som byggdes var mellan Karlaplan och Valhallavägen, där dubbelriktad cykel- och gångbana har anlagts på Värtavägens västra sida. På sträckan fanns tidigare en bred gångbana och på denna yta kunde både gång- och cykelbana inrymmas. På platsen har även upprustning av gaturummet utförts, de gamla planteringarna utmed Fältöversten har tagits bort och ersatts med plattor och fristående blomsterurnor.



Figur 3. Bild på gångbana och planteringarna vid Fältöversten före ombyggnaden.



Figur 4. Bild på den ombyggda gång- cykelbanan vid Fältöversten.

På östra sidan av Värtavägen mellan Valhallavägen och Tegelluddsvägen finns tre korsningar; en vid Banérgatan, en vid Kampementsgatan och en vid Sandhamnsgatan - här har genomgående gång- och cykelbanor anlagts. På den västra sidan har genomgående gångbanor byggts i samtliga korsningar. Vid Furusundsgatan har anslutningen till Värtavägen justerats och ett mindre torg med nya trädplanteringar och bänkar har skapats där det tidigare var körbana.



Figur 5. Bild på korsningen mellan Furusundsgatan och Värtavägen före ombyggnaden.



Figur 6. Bild på den nyskapade torgytan.

Busshållplatserna längs Värtavägen har byggts om, tillgänglighetsanpassats och försetts med nya väderskydd. Längs sträckan har det även monterats ett flertal cykelparkeringspollare.



Figur 6. Värtavägens nordöstra del, cykelbanan passerar bakom nya busshållplatsen.



Figur 7. Värtavägens sydvästra del, överfart trafikljus och busshållplats.

I syfte att skapa en rakare linjeföring på cykelbanan och för att undvika trafikfarliga stolpar i trafiken har en bättre variant av skyltning där trafikskyltar satts på portal använts.



Figur 8. Hängnade skyltar på portal.

Inför sommaren 2017 planerade entreprenören en större trafikavstängning på Värtavägen som omfattade avstängningslängder över flera kvarter och där skytteltrafik skulle tillämpas, arbetet var dock inte möjligt att genomföra på detta sätt. Kravet från början var att entreprenaden skulle utföras med pågående dubbelriktad biltrafik med två öppna körfält under hela entreprenadtiden. Lösningen blev att ett körfält fick stängas av helt och hela Värtavägen enkelriktades i södergående riktning. Stomlinjebussen fick ledas om till alternativa vägar och hållplatser och trafikerade inte Värtavägen mellan hösten 2017, fram till hösten 2018.

Under våren 2018 beslutades i samråd med Östermalms stadsdelsförvaltning och trafikförvaltningen att en ersättningsbuss skulle sättas in för den uteblivna stomlinjebussen, detta efter att det varit stora påtryckningar från boende i området. Boende i området uttryckte behov av kollektivtrafik från hållplatser längs Värtavägen till närmaste köpcentrum. En ersättningsbuss sattes in och har trafikerat sträckan fram till att stomlinjebussen åter kunde trafikera ordinarie sträckning längs med Värtavägen, vilket skedde den 1 september 2018.

I samband med genomförandebeslutet undersöktes möjligheten att tillskapa nya parkeringsplatser för de befintliga som fick utgå, några nya parkeringsplatser har dock inte tillskapats eftersom möjligheten till parkering på intilliggande gator bedöms vara tillräcklig.

Slutbesiktning av entreprenaden genomfördes 2018-10-23 varvid entreprenaden blev godkänd.

Kommunikation

Ur ett kommunikationsperspektiv har projektet krävt mer resurser än likartade projekt, anledningarna till detta är flera. Dels har boende i området varit kritiska till projektet och förseningarna har medfört att frågorna från både allmänhet och media blivit flera. Arbetet på Värtavägen har medfört inskränkningar i busstrafiken eftersom gatan varit enkelriktad under entreprenadtiden och busstrafiken har under denna tid fått ledas om. På sträckan som utförts finns flertalet bostadsrättsföreningar och flerbostadshus som påverkats, trafiken har fått ledas om i flera omgångar vilket inneburit en påfrestning för boende i området.

I samband med inriktningsbeslut publicerades en webbsida på Stockholm växer om projekt Värtavägen, med information om de planerade arbetena.

Innan byggstart gjordes även ett brevutskick till boende och verksamheter i området och under byggtiden har ytterligare två brevutskick gjorts.

I samband med byggstart gjordes annonsering i lokaltidningar och skyltar om projektet sattes upp på strategiska platser. Det har även satts upp anslag i portuppgångar och mindre informationsskyltar har också satts upp i området för att komplettera övrig information som förmedlats.

Under hela projektet har kontorets kommunikationsavdelning haft en kontinuerlig dialog med media och svarat på frågor. Även Östermalms stadsdelsförvaltning, trafikförvaltningen och Keolis har deltagit i delar av kommunikationsplaneringen. I samband med omläggning av busstrafiken publicerades information i flera olika kanaler, bland annat genomfördes annonsering i lokaltidningar.

Frågor som kommit in från allmänheten genom mejl och i Synpunktsportalen har hanterats löpande.

Måluppfyllelse

På Värtavägen, mellan Karlaplan och Tegelluddsvägen, har en dubbelriktad cykelbana anlagts med tydlig separering mellan gående och cyklister. Projektet är utpekat i cykelplanen och har i denna getts högsta prioritet. Syftet med projektet har varit att förbättra möjligheterna för cykling längs med Värtavägen samtidigt som även gångtrafik och stombuss ska ha fortsatt god

framkomlighet. De utförda åtgärderna har inneburit trafiksäkerhets-, framkomlighets- och tillgänglighetsvinster för gång och cykel. För att åstadkomma detta har de ytor som tidigare använts som gatuparkering längs med Värtavägens östra sida tagits bort.

Den dubbelriktade gång- och cykelbanan på Värtavägen uppfyller cykelplanens krav förutom på enstaka platser exempelvis vid hållplatslägen. På större delen av sydöstra sträckan har cykelbanan en bredd på 3,10 m mellan vägbanans skiljeremsa och gångbanans skiljeremsa, och på nordöstra delen motsvarande bredd på 2,85 m mellan skiljeremsorna. Gångbanan varierar alltifrån 2 m upptill 3,17 m i bredd utanför skiljeremsan med cykelbanan och ut mot tomtmark.

Samtliga korsningar har byggts om, på östra sidan har genomgående gång- och cykelbanor erhållits förbi de korsande gatorna och på den västra sidan har genomgående gångbanor anlagts.

Jämställdhetsanalys

Resvanestudier visar att stadens cykelbanor i högre utsträckning används av män än av kvinnor: i genomsnitt är 60 % av cyklisterna män. Jämställdhet i transportsystemet handlar dock inte om att mäns och kvinnors beteende ska vara lika, utan att båda könen ska ha samma möjligheter.

Tidplan

Enligt projektets tidplan beräknades byggstart till våren 2016, med färdigställande under hösten 2017. Entreprenadstarten blev efter upphandlingen förskjuten till september 2016 och färdigställandet till juni 2018. Till följd av ökad omfattning avseende mängder samt omfattande antal ändrings- och tilläggsarbeten blev entreprenaden försenad med fyra månader, entreprenaden godkändes vid slutbesiktning 2018-10-23.

Sett till den ökade omfattningen får den längre produktionstiden anses vara godtagbar.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2015-09-24 ett reviderat genomförandebeslut för projektet till en investeringsutgift om 58 mnkr. Den slutliga investeringsutgiften för projektet beräknas till 75,9 mnkr. Ökade mängder, kombinerat med en stor omfattning av tillkommande arbeten har medfört att utgiften för projektet har överskridit beslutad budget.

Orsak till ökade utgifter beskrivs mer utförligt i nedanstående avsnitt.

Ökade mängder

Enligt vad som beskrivs i påföljande stycke har omfattande frånsteg fått göras från det utförande som projekterades fram inför upphandlingen och till följd av detta har mängdförteckningar som prissattes vid upphandling inte speglat det faktiska utförandet. Ökningen från den ursprungliga mängdförteckningen har efter uppmätning av utförda arbete varit ca 10 mnkr, vilket är en ökning från 32 mnkr till 42 mnkr.

I projekteringen saknades uppgifter om att stora delar av Värtavägen var belagd med smågatsten under asfalten. Detta medförde att asfalttjockleken var för tunn för att fräsning av den gamla beläggningen skulle kunna användas som metod för att justera gatans profil. Ett annat utförande än vad som angivits i handlingarna fick därför användas och kostnader för rivning av underliggande smågatsten tillkom. På de sträckor där smågatsten saknades under asfaltsbeläggningen var asfalten tjockare än vad som var angivet i handlingarna, på vissa sträckor upp till 40 cm tjock. Mängden asfalt som rivits har inte ökat, men kostnaden har ökat utifrån kontraktets prissatta mängdförteckning, detta beror på att tjockleken på den rivna asfalten inte stämmer överens med handlingarna. Tilläggspriset på rivning av asfalt, som var tjockare än vad som angivits i handlingarna, var hög och har tillkommit per 20 mm utökad tjocklek på asfalten. På stor del av sträckan har vägöverbyggnaden visat sig vara för tunn, vilket resulterat i att den gamla vägkroppen fått rivas och byggas upp igen.

Ändrings- och tilläggsarbeten

Projektet har haft en stor mängd tillkommande arbeten. Brister i bygghandlingar har rättats till under projektets gång, totalt har tillkommande arbeten beställts för 20 mnkr.

Bland annat har tillkommande arbeten med rivning och återuppbyggnad av väg beställts för ca. 8,0 mnkr.

Tilläggsbeställningar för ledningsarbeten står för ca. 6 mnkr.

Projekteringen för vatten- och avloppsledningar visade sig inte stämma med verkligheten. Exempel på det är att vatten-, avloppsbrunnar och ledningarnas lägen krockade med andra typer av ledningar. Detta gjorde att entreprenören fick flytta en hel del brunnar och ledningar vilket i sin tur ledde till att ritningar och mängder var svåra att följa, vilket medförde att arbetet fick utföras på löpande räkning.

Bygghandlingar hade också brister i höjdsättning och lutningar, projekteringen av den nybyggda gatan hade inte anpassats till angränsande fastigheter. Entreprenören har fått anpassa gång- och

cykelbanan till intilliggande fastigheter och i vissa fall har det även varit nödvändigt att gå in på tomtmark där ny höjdsättning tagits fram för att inte förhindra vattenavrinning. De arbeten som fått utföras på tomtmark är bland annat omläggning av gångbanelplattor, demontering och återmontering av cykelställ, anpassning av höjder till trappor, montering av räcken etc.

Sammanställning av projektets ekonomi:

Utgifter (mnkr)	Prognos inför beslut	Utfall
Utredning och projektering	3,5	4,0
Entreprenad	42,0	68,8
Projekt- och byggledning	1,0	1,8
Byggherrekostnader	2,5	3,4
Oförutsett	9,0	0
Totalt brutto	58,0	78,0
Inkomster (mnkr)		
Ledningsarbeten	0	2,1
Totalt Netto	58,0	75,9

I entreprenadens slutskede beställdes en utredning för granskning av entreprenadens utgifter. I utredningen har samtliga underlag till ökade mängder och tillkommande arbeten granskats.

Utgiftsökningar och dess orsak har analyserats och informationen har använts som stöd vid slutregleringen. För att undvika att denna situation upprepas kommer information och lärdomar från utredningen om framtagande och granskning av projekthandlingar samt erfarenheter från projektets genomförande att spridas till berörda projektledare, konsulter och projektörer.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner slutredovisning avseende ny gång- och cykelbana på Värtavägen.

Slut