

Handläggare
Håkan Söderlund
08-508 26 016**Till**
Trafiknämnden
2019-06-13

Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del fortsatt genomförande av projektet nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan och föreslår att kommunfullmäktige godkänner det fortsatta genomförandet och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet till en reviderad investeringsutgift om 290 mnkr och investeringsinkomst om 109 mnkr.

Fredrik Alfredsson
T.f. FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefLiselotte Johansson
Enhetschef

Sammanfattning

Genomförandebeslut för nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan fattades av kommunfullmäktige 2017-09-04. Projektet innebär att Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan får sammanhängande cykelbanor av bra standard enligt cykelplanens riktlinjer. Vasagatan rustas också upp med breddade gångbanor med markvärme, nya trädplanteringar, ny belysning, sittplatser och cykelparkeringar.

Genomförandebeslutet fattades, i enlighet med stadens investeringsregler, under pågående projektering. Projekteringen är nu klar och den första etappen för markentreprenaden är upphandlad. Kontoret har nu fått betydligt bättre inblick i vad som ska byggas, hur det ska byggas, vilka begränsningar som finns och vad utgiften beräknas bli.

Projektet har visat sig vara mer komplicerat och arbetskrävande än vad som beräknades tidigare. I de tidigare kalkylerna har kostnaden av en helhetsupprustning på den komplexa plats som Vasagatan är missbedömts. Komplexiteten ligger i att bygga om 40 000 m² yta med stor hänsyn till omgivningen på en plats med stora trafikflöden, en stor mängd kommersiella verksamheter och en stor mängd ledningar och konstruktioner under mark. I kombination med tillkommande arbeten har detta medfört att utgifterna för projektet har ökat. Ett nytt genomförandebeslut krävs eftersom nettoutgiften beräknas överskrida beslutat belopp med 15 %. För Vasagatan beräknas överskridandet bli 31 % eller 57 mnkr. Kontoret har med anledning av detta arbetat fram en handlingsplan för att i framtida projekt förbättra tillförlitligheten i trafikkontorets genomförandebeslut för investeringsprojekt.

Med anledning av detta redovisar kontoret i detta ärende förklaringar till de ökade utgifterna. Det handlar framförallt om;

- tillkommande ledningsarbeten och ökad omfattning av trafiksignal-, markvärme- och belysningsarbeten vilka förlängt projektets tidsplan ett år jämfört mot tidigare
- en ökning av krav på samordning och kommunikation
- en större projektorganisation för att kunna styra och följa upp projektet
- högre entreprenadkostnader till följd av en överhettning på marknaden tillsammans med svårigheter att kunna beskriva alla förutsättningar vid anbudskalkylering

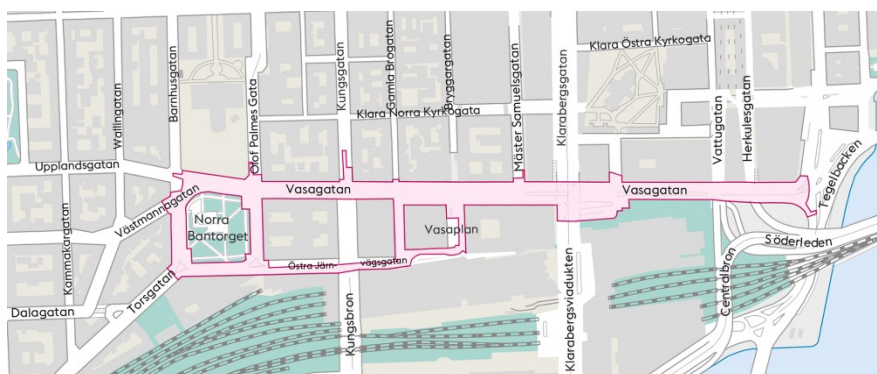
Kontoret har i två omgångar ansökt och fått beviljat medel via stadsmiljöavtal för projektet. Besluten om dessa har kommit efter att genomförandebeslutet antogs och innebär ökade intäkter i projektet.

I tidigare genomförandebeslut 2017-09-04 uppgick utgiften för projektet till 160 mnkr och en investeringsinkomst till 36 mnkr, vilket ger 124 mnkr netto. Nuvarande beräkningar visar att utgiften ökar till 290 mnkr och inkomsten till 109 mnkr, vilket ger 181 mnkr netto.

Bakgrund

Genomförandebeslut om nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan fattades av trafiknämnden 2017-06-15 och av kommunfullmäktige 2017-09-04.

Projektområdet är ca 40 000 m², och omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan, Vasaplan och Tegelbacken. Dessa gator ingår i ett cykelpendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan, och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Cykelinfrastrukturen är bristfällig och det finns också brister gällande trafiksäkerhet, otillräckliga gångtor, belysning, trygghet och gestaltning. Vasagatan är ett av Citys mest högtrafikerade gångstråk med upp till 50 000 gående per dygn. Det är också ett av Citys större cykelstråk med upp till 8 000 cyklister per dygn. Flera busslinjer trafikerar gatan, dock ingen stombusslinje. Antalet motorfordonspassager är cirka 18 000 per dygn.

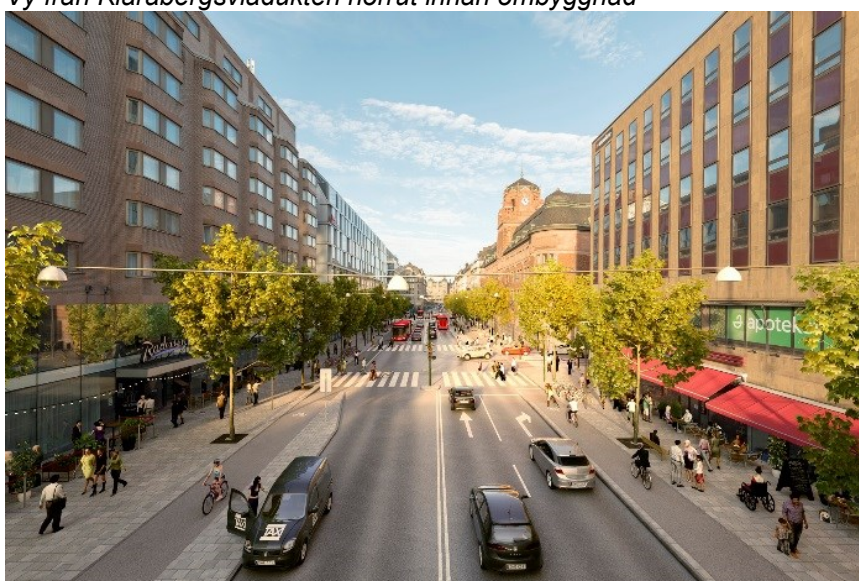


Projektområdet omfattar totalt 40 000 kvadratmeter

Projektet innebär att Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan och Vasaplan får sammanhängande cykelbanor av bra standard enligt cykelplanens riktlinjer. Vasagatan rustas också upp med breddade gångbanor med markvärme, nya trädplanteringar, ny belysning, sittplatser och cykelparkeringar. Ett avtal om delfinansiering av upprustningen träffades 2017 med tolv fastighetsägare och tomträtthavare längs Vasagatan. Kontoret har också träffat två stadsmiljöavtal 2017 och 2018 med Trafikverket som ger en intäkt till projektet.



Vy från Klarabergsviadukten norrut innan ombyggnad



Vy när projektet är färdigbyggt

Arbetena påbörjades under 2018 med färdigställande på Tegelbacken (med undantag för slutasfaltering) och Östra Järnvägsgatan mellan Olof Palmes gata och Gamla Brogatan samt förberedande arbeten med att riva mittrefug på Vasagatans södra del och ombyggnad av anslutningen mot Söderkopplet/Centralbron. Projektet har flyttat cirka 25 nattbusslinjer och byggt nya busshållplatser för dessa på Kungsbron och Klarabergsviadukten.

I början av april 2019 startade årets arbeten med färdigställande vid Norra Bantorget samt den västra sidan av Vasagatan mellan Centralplan och Tegelbacken.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt på trafikkontoret. Kontoret har samrått med stadsledningskontoret.

Analys och konsekvenser

Genomförandebeslutet fattades, i enlighet med stadens investeringsregler, under pågående projektering. Eftersom projektering och förfrågningsunderlag som används för upphandling av entreprenörer inte är helt klara när genomförandebeslut fattas, innebär det att det kan bli ändringar senare. Denna osäkerhet hanteras genom att i kalkyler lägga in utgiftsposter som kompenserar för detaljeringsgrad och risker. Dessa baseras på erfarenheter från andra projekt tillsammans med en bedömning för det aktuella projektet.

Projekteringen är nu klar och den första etappen av markentreprenaden är upphandlad. Kontoret har nu fått betydligt bättre inblick i vad som ska byggas, hur det ska byggas, vilka begränsningar som finns och vad utgiften beräknas bli. Projektet har visat sig vara mer komplicerat och arbetskrävande än vad som beräknades i kalkylen inför genomförandebeslutet. I de tidigare kalkylerna har kostnaden av en **helhetsupprustning** på den komplexa plats som Vasagatan är missbedömts. Komplexiteten ligger i att bygga om 40 000 m² yta med stor hänsyn till omgivningen på en plats med stora trafikflöden, en stor mängd kommersiella verksamheter och en stor mängd ledningar och konstruktioner under mark. I kombination med tillkommande arbeten, en överhettad marknad och svårigheter att beskriva alla förutsättningarna vid anbudskalkylering har detta lett till högre entreprenadkostnader och därmed ökade utgifter för projektet. Stadens investeringsregler för projekt större än 50 mnkr anger att ett nytt genomförandebeslut krävs när nettoutgiften beräknas överskrida beslutat belopp med 15 %. För Vasagatan beräknas överskridandet bli 31 % eller 57 mnkr. Kontoret har med anledning av detta arbetat fram en handlingsplan för att i framtida projekt förbättra tillförlitligheten i kontorets genomförandebeslut för investeringsprojekt.

Nedan redogörs för de största förändringarna;

Organisation, samordning och kommunikation

Omfattningen av lednings-, markvärme- och belysningsarbeten har ökat. Samordningen av gatuarbeten och ledningsarbeten har förlängt projektets tidplan ett år jämfört med tidigare, vilket medför ökade kostnader för bemanning av organisation under längre tid. Kontoret

har i projektet ställt högre krav än vanligt på entreprenören rörande områdespåverkan med större samordning och mer detaljerade arbetsberedningar vilket även kräver mer resurser för att säkerställa att kraven efterlevs. Ekonomiuppföljning och styrning mot budget följs upp av en projektcontroller. En projektkoordinator tar fram en arbetsprocess som säkerställer arbetssätt och beslutsgång och hanterar den stora mängd handlingar som ska kvalitetssäkras och dokumenteras

Kontoret har i ett senare skede också identifierat ett ökat behov av samordning och kommunikation med ett stort antal intressenter. En kommunikatör och en centrumsamordnare har anlitats i projektet. Centrumsamordnaren hanterar daglig information till butiker, restauranger och hotell som då får en större förståelse för den störning entreprenaden innebär. Detta ger också viktig information om annat som pågår i projektets närhet och som kan behöva samordning.

Kontoret bedriver sällan gatuomvandlingsprojekt i den stora omfattning som är fallet på Vasagatan, vilket är den främsta anledningen till att kostnaden för organisation, samordning och kommunikation underskattades i kalkylen för genomförandebeslutet. Kontoret ser också att kraven från omvärlden på kommunikation har ökat generellt. Avtalet med fastighetsägarna om medfinansiering ställer högre krav på kommunikation än brukligt.

Ledningsarbeten

Sedan genomförandebeslutet antogs har det framkommit att Ellevio vill lägga ned en stor mängd nya ledningar i samband med gatuombyggnaden. Även Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) vill passa på att göra åtgärder. Dessa arbeten utförs samordnat med gatuombyggnaden för att inte gatan ska behöva grävas upp flera gånger. En del arbeten utförs av kontoret åt ledningsägarna, som då får betala en ersättning för att täcka utgifterna. Det innebär att projektets bruttoutgift, men även inkomst, ökar. Genomförandavtal ska tecknas med ledningsägarna. Det krävs också mer omfattande ledningsomläggningar än tidigare beräknat.

Markvärme

75 % av alla allvarliga trafikolyckor i Stockholm är fallolyckor. De vanligaste fallolyckorna är halkolyckor och i genomsnitt sker nio fallolyckor per dygn vid vinterklimat jämfört med två som är snittet för varmare dagar. Markvärme är ett effektivt sätt att minska risken för fallolyckor, och finns på många gator i City. Förutom att minska

halkrisken innebär markvärme en allmän standardhöjning för gångtrafiken och minskat behov av maskinell väghållning.

Markvärme är ett dyrare alternativ än traditionell vinterväghållning. På grund av den höga investeringsutgiften samt driftkostnaden anser kontoret att avtal behöver tecknas med fastighetsägare för att bekosta en del av utgiften samt driftkostnad och kontoret har påbörjat förhandlingar om detta.

Under projekteringen har det visat sig att det på grund av befintliga ledningar och konstruktioner är svårare att få plats med matarledningarna för markvärme än vad som tidigare gick att förutsätta, vilket innebär att utgiften ökat. Totalt omfattar markvärmeanläggningen på Vasagatan cirka 7000 m², till en utgift om ca 27 mnkr.

Belysning

Ny gatubelysning kommer att installeras, med linspänn mellan fasaderna och lägre stolpar mellan träden för att få en högkvalitativ belysning av hela gaturummet. Eftersom det saknas fasad på västra sidan mellan Tegelbacken och Klarabergsviadukten behöver linspänn fästas på tolv stycken spännstolpar. Att få ned de mycket stora fundamenten i marken har visat sig vara mer kostsamt än vad som tidigare har bedömts på grund av en stor mängd befintliga ledningar och konstruktioner i marken.

Tegelbacken

Tegelbacken byggdes om med kontorets ramavtalsentreprenörer som ett förarbete med start i januari 2018. Anledningen till att detta utfördes som ett förarbete var att det bedömdes som extra angeläget att få denna förbättring klar så tidigt som möjligt, då den stora ökningen av cykeltrafiken hade lett till utrymmes- och säkerhetsproblem. Om det skulle ingå i huvudentreprenaden fanns en risk att en förbättring vid Tegelbacken skulle kunna dröja ytterligare tre år. Det bedömdes att det inte skulle gå att klara en acceptabel framkomlighet och trafiksäkerhet på platsen om arbetena skulle bedrivas under perioden maj-oktober, varför arbetet startades i januari. Fram till arbetet startade hade det varit en mycket mild vinter med bra förutsättningar för gatuarbete, men i slutet av januari blev det kall vinter som höll i sig ovanligt länge vilket gjorde att arbetena försvårades och fördröjades kraftigt. Under arbetet upptäcktes också att trafiksignalsanläggningen behövde byggas om mer än beräknat, vilket innebar mer omfattande schaktningsarbeten.

Omläggning nattbusslinjer

Vasagatan trafikerades tidigare av 25 nattbusslinjer. Ombyggnaden innebär att dessa måste få en ny plats. Kontorets bedömning var tidigare att de skulle kunna flyttas in i Cityterminalen, något Cityterminalen ställt sig positiv till. Trafikförvaltningen ville dock inte detta, varför kontoret under 2018 behövde bygga nya busshållplatser på Klarabergsviadukten och Kungsbron. Detta har blivit en tillkommande kostnad i projektet.

Stadsmiljöavtal

Kontoret har i två omgångar ansökt och fått beviljat stadsmiljöavtal för projektet. Besluten om dessa har kommit efter att genomförandebeslutet antogs och innebär ökade intäkter i projektet. Stadsmiljöavtal är ett statligt bidrag till hållbara stadsmiljöer som kommuner och landsting kan söka. Staden har tillsammans med landstinget i flera omgångar sökt och beviljat bidraget. I avtalen ingår ett antal motprestationer som sökande ska utföra, såsom att bygga cykelinfrastruktur eller ta fram detaljplaner för bostäder.

- I avtal TRV 2017/40448 beviljades dåvarande landstinget 22,1 mnkr och staden 23,9 mnkr (varav Vasagatan 10,4 mnkr). Motprestationer kopplade till avtalet är bl.a.
 - Anta detaljplan för Primus 1, Lilla Essingen, 600 bostäder under 2018.
 - Bygga cykelstråket Gustav Adolfs Torg – Nybroplan, klart sommaren 2019.
- I avtal TRV 2018/27830 beviljades dåvarande landstinget 146,1 mnkr och staden 103,6 mnkr (varav Vasagatan 52,6 mnkr). Motprestationer kopplade till avtalet är bl.a.
 - Anta detaljplaner inom Fokus Skärholmen, 3500 bostäder under 2018.
 - Cykelpendlingsstråk utmed Flatenvägen, klart 2019.

Övrigt

Övriga tillkommande kostnader rör bland annat kostnad för arkeolog, större kostnader för tillfälliga trafiksignaler och tillfällig gatubelysning.

Risk och oförutsedda kostnader

Kontoret arbetar kontinuerligt med kostnadsstyrning. Arbetet med riskhantering är proaktivt och effektiviseringar sker genom t.ex. rationellare arbetsmetoder. Kontoret har redan bekostat projektering och andra förberedande åtgärder, förhandlat avtal med berörda parter samt skapat en plattform för att informera om projektet till

intressenter. Projektet har en budget för risker och oförutsedda utgifter som utgår från erfarenheter från andra projekt tillsammans med en bedömning för Vasagatan. Nedan listas de främsta riskerna i projektet:

- Under Vasagatan finns stora mängder befintliga ledningar och konstruktioner, och i projektet ingår bland annat att lägga nya ledningar och att plantera träd. Så långt det är möjligt undviks möjliga konflikter under projekteringen, men ritningarna som visar lägena för befintliga ledningar stämmer inte alltid vilket innebär att många frågor behöver lösas på plats under byggtiden. Detta kan påverka tidplan och ekonomi.
- Det finns ledningar i området som är känsliga. Kring dessa kommer försiktig schakt tillämpas för att minimera risken att ledningarna påverkas, men om en ledning går sönder påverkas tidplan och ekonomi.
- Projektet ska samordnas med många andra entreprenörer (t.ex. andra ledningsägares), och om de inte arbetar i takt med stadens projekt kan det påverka tidplan och ekonomi. För att minimera att risken faller ut genomförs inplanerade avstämningsmöten med uppföljning av tidsplaner mellan entreprenaderna.
- Andra, idag okända, projekt i närområdet såsom fastighetsrenoveringar kan påverka tidplan och ekonomi.
- Det kan förekomma större mängder förorenade massor än vad provtagningarna indikerat, vilket skulle innebära ökade kostnader.
- De geotekniska förhållandena kan visa sig sämre än beräknat, vilket kan innebära ökade kostnader.
- Om det görs intressanta arkeologiska fynd kan det påverka tidplan och ekonomi.
- Om avtal, t.ex. med fastighetsägare om markvärme, inte är klara i rätt tid kan det påverka tidplan och ekonomi.
- Utredning pågår för infästningen av linspännen i fasaderna. Den kan behövas förstärkningar i några fasader, vilket i så fall innebär ökade kostnader.
- Om inte cykelbanorna byggs som planerat eller om motprestationer i stadsmiljöavtalen inte utförs kan hela eller delar av bidragen utebli.

Ekonomi

I tidigare genomförandebeslut 2017-09-04 uppgick utgiften för projektet till 160 mnkr brutto, 124 mnkr netto. Nuvarande beräkningar visar att utgiften ökar till 290 mnkr och inkomsten till 109 mnkr, vilket ger 181 mnkr netto. Stadens investeringsregler för projekt större än 50 mnkr anger att ett nytt genomförandebeslut krävs när nettoutgiften beräknas överskrida beslutat belopp med 15 %. För Vasagatan beräknas överskridandet bli 31 % eller 57 mnkr. I prognosen för tertialrapport 1 2019 är projektet inrymt inom nämndens investeringsram, där en omprioritering av medel har gjorts. Hittills nedlagda utgifter från 2015 till 2018 uppgår till 51,7 mnkr.

Del	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Reviderat genomförandebeslut	Ursprungligt genomförandebeslut
Utgifter				
Utredning & projektering	14,1	5,5	19,6	10,0
Byggledning	0,7	8,1	8,8	3,0
Byggherrekostnader	9,9	30,4	40,3	4,0
Entreprenader	27,0	154,6	181,6	110,0
Index	0,0	22,6	22,6	13,0
Risk och oförutsett		17,1	17,1	20,0
Summa utgifter	51,7	238,3	290,0	160,0
Inkomster				
Samfinansiering		18,4	18,4	18,4
Markvärme		11,1	11,1	9,0
Stadsmiljöavtal 2018	2,3	8,1	10,4	
Stadsmiljöavtal 2019-21		52,6	52,6	
Ledningar	1,0	8,3	9,3	5,0
Övrigt	2,0	5,2	7,2	4,0
Summa inkomster	5,3	103,7	109,0	36,4
Netto	46,4	134,6	181,0	123,6

Den tidigare byggherrekostnaden har varit underskattad. Det har tidigare inte räknats med kostnader för delprojektledare, projektkoordinator, controller, centrumsamordnare, kommunikatör och kommunikationsåtgärder eller projektlokal och kontorets egen nedlagda tid har varit lågt beräknad.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 14,5 mnkr från och med år 2022.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,0 %, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2022 avser cirka 11,6 mnkr avskrivningar och 2,9 mnkr intern ränta.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 131,1 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

Upprustning av Vasagatan beräknas inte innebära några nämnvärda ökade drift- och underhållskostnader.

Jämställdhetsanalys

De planerade åtgärderna bedöms att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för gående, cyklister och bussresenärer.

Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Gatans nya utformning med en förbättrad belysning kommer att öka trygghetskänslan, vilket är särskilt viktigt för kvinnor och barn.

Åtgärderna bidrar också till att barn och personer med nedsatt funktionsförmåga får större möjlighet att röra sig på sina egna villkor eftersom bredderna på gång- och cykelytorna kommer att öka.

Tidplan

Projektets tidplan är 2015 till 2022. Projektet genomförs i två etapper. Etapp 1 genomförs 2018-2020 och etapp 2 påbörjas våren 2020 och färdigställs 2022.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner en reviderad investeringsutgift om 290 mnkr och investeringsinkomst om 109 mnkr och att nämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens reviderade genomförandebeslut.

Slut

Bilagor

1. Nuvärdesberäkning