

Handläggare
Anders Hellström
08-508 260 89**Till**
Trafiknämnden
2020-04-23

Gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnne Kemmler
AvdelningschefJacob Johansson
Tf Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fattade 2015-05-21 genomförandebeslut för gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen till en uppskattad investeringsutgift om 57 mnkr. Sträckan är upptagen som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan.

Kontoret skrev 2016-09-22 upp ett reviderat genomförandebeslut till trafiknämnden till en investeringsutgift om 75 mnkr. Detta då utgifterna ökat och en samordnad upphandling med Stockholm Vatten och Avfall AB skulle genomföras.

Målet har varit att förbättra för gående och cyklister längs Lidingövägen. Öppnandet av Norra länken medförde en minskning av biltrafiken med ca 30 % vilket möjliggjorde att 1 av 4 körfält kunde tas i anspråk för bättre standard för gång- och cykel på sträckan.

På Norra sidan om Lidingövägen har cykelbanan breddats till huvudstråk och på södra sidan till pendlingsstråk. Gångbanorna har breddats på båda sidor och tydlig avgränsning har gjorts mellan gång- och cykelbana.

Avsteg från de rekommenderade bredderna i cykelplanen har gjorts vid övergångsställen/korsningar och vid passage av en befintlig ek. Avsmalningarna har gjorts som en avvägning mellan cyklisterna och gåendes framkomlighet.

Entreprenaden påbörjades hösten 2017 och avslutades vid årsskiftet 2019/2020.

För de i genomförandebeslutet upptagna åtgärderna har investeringsutgiften varit ca 87,4 mnkr. Utgiftsökningen på 12,4 mnkr jämfört mot det reviderade beslutet beror till stor del beror på hantering av förorenade massor och att elarbeten för trafiksäkring och belysning saknades i kalkylen inför genomförandebeslutet.

Som en del i projektet har VA-arbeten även genomförts åt Stockholm Vatten och Avfall AB och ledningsarbeten utförts åt Stokab samt Ellevio. De genomförda VA-arbetena har kostat 58,6 mnkr och ledningsarbetena har kostat 2,1 mnkr. Projektet har även haft inkomster på motsvarande belopp.

Bakgrund

Lidingövägen utgör en viktig länk i stadens cykelnät. Den förbinder bland annat Ropsten, Hjorthagen och Norra Djurgårdsstaden med Östermalm och ger kopplingar in mot City. I cykelplanen anges Lidingövägen som ett viktigt pendlingsstråk. Den 30:e november 2014 öppnades Norra Länken på delen mellan Lidingövägen och Norrtull. Detta medförde en minskning av biltrafiken med ca 30 % vilket möjliggjorde att 1 av 4 körfält kunde tas i anspråk för bättre standard för gång- och cykel på sträckan.

Trafiknämnden fattade 2015-05-21 genomförandebeslut för gång- och cykelåtgärder på sträckan till en uppskattad investeringsutgift om 57 mnkr.

Beslutet omfattade breddning av gång- och cykelbanor på bägge sidor om Lidingövägen mellan Valhallavägen och Tegelluddsvägen. Södra cykelbanan uppfyller måtten för

pendlingsstråk och den norra måtten för huvudstråk enligt cykelplanen, bägge sidor med dubbelriktad cykelbana.



Bild 1. Översikt över sträckan Valhallavägen till Tegeluddsvägen

Kontoret skrev 2016-09-22 upp ett reviderat genomförandebeslut till trafiknämnden till en investeringsutgift om 75 mnkr. Detta då det vid upphandling framkommit att främst entreprenadkostnaden visat sig högre än förväntat. Dessutom hade Stockholm Vatten och Avfall AB bestämt sig för att byta huvudvattenledning på sträckan varför kontoret valde att teckna avtal om gemensam upphandling.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Resultat

Genomförd lösning

Norra gång- och cykelbanan

Den norra gång- och cykelbanan har byggts om och cykelbanan har breddats till 2,5 m dubbelriktad cykelbana mot tidigare enkelriktad med varierande bredd. Gångbanan har fått ny beläggning med betongmarkplattor mot tidigare asfalt. Separering mellan gång- och cykelbanan gjorts med 3 rader smågatsten. Befintlig belysning har fått nya armaturer och ny belysning har satts upp för att ge bättre ljus på gång- och cykelbanan.

Sträckan förbi Stockholms stadion

Förbi Stockholms Stadion har den enkelriktade cykelbanan lyfts upp från körbanan och breddats. Gångbanan från Valhallavägen till stadions entré har breddats till ca 4 m. Förbi infarten till stadion och idrottshögskolan har gångbanan gjorts genomgående.



Bild 2. Norra gång- och cykelbanan vid Stockholms stadion före ombyggnad, enkelriktad cykelbanan på körbana



Bild 3. Norra gång- och cykelbanan vid Stockholms stadion efter ombyggnad, dubbelriktad cykelbana och bredare gångbana



Bild 4. Genomgående gång- och cykelbana förbi infarten till stadion och idrottshögskolan, efter ombyggnad

Sträckan från stadion till Södra Fiskartorpsvägen

Från stadion till Södra Fiskartorpsvägen har cykelbanan breddats till 2,5 m. Vid korsningen med Södra Fiskartorpsvägen har cykelbanan en lokal avsmalning för att ge plats för väntytta för gående över Lidingövägen. Gångbanan har breddats till 2 m.



Bild 5. Gång- och cykelbanan mot Södra Fiskartorpsvägen före ombyggnad.



Bild 6. Gång- och cykelbanan mot Södra Fiskartorpsvägen efter ombyggnad.



Bild 7. Lokal avsmalning vid korsningen med Södra Fiskartorpsvägen

Sträckan från Södra Fiskartorpsvägen till Erik Dahlbergsgatan Förbi Östermalms IP öster om Södra Fiskartorpsvägen har den i annat projekt uppförda gröna bullerskärmen försetts med permanent bevattning. Cykelbanan har breddats till 2,5 m förbi idrottsplatsen och har sedan en lokal avsmalning vid befintlig ek, avsmalningen är till för att kunna bevara eken. Gångbanan leds som tidigare på andra sidan eken. Gångbanan håller ca 1,9 m förbi bullerskärmen.



Bild 8. Gång- och cykelbanan vid bullerskärm längs Östermalms IP före ombyggnad



Bild 9. Gång- och cykelbanan vid bullerskärm längs Östermalms IP efter ombyggnad



Bild 10. Lokal avsmalning förbi befintlig ek, öster om Östermalms IP efter ombyggnad

Öster om eken, mitt emot Livgardet har den befintliga gång- och cykelbanan höjts upp till att ligga i nivå med körbanan och sträckningen har rätats ut. Cykelbanan håller 2,5 m och gångbanan 2,1 m.



Bild 11. Nedsänkt gång- och cykelbana mitt emot Livgardet före ombyggnad.



Bild 12. Gång- och cykelbanan efter ombyggnad, upphöjd och uträdd.

I anslutning till korsningen med Erik Dahlbergsgatan har cykelbanan en lokal avsmalning för att ge plats för väntyta för gående över Lidingövägen.



Bild 13. Lokal avsmalning vid Erik Dahlbergs- gatan

Sträckan från Erik Dahlbergsgatan till Tegeluddsvägen

Från Erik Dahlbergsgatan till infarten vid Tennisstadion håller cykelbanan 2,5 m bredd och gångbanan 2 m. Efter infarten till Tennisstadion har cykelbanan smalnats av för att ge utrymme till busshållplats och som anpassning till att cykelbanan slutar vid korsningen med Tegeluddsvägen.



Bild 14. Mot korsningen Erik Dahlbergsgatan före ombyggnad



Bild 15. Mot korsningen Erik Dahlbergsgatan efter ombyggnad



Bild 16. Avsmalning av cykelbana efter Tennisstadion mot Tegeluddsvägen

Södra gång- och cykelbanan

Den södra gång- och cykelbanan har byggts om och cykelbanan har breddats till 3,25 m dubbelriktad cykelbana mot tidigare enkelriktad med varierande bredd. Gångbanan har fått ny beläggning med betongmarkplattor mot tidigare asfalt. Separering mellan gång- och cykelbanan gjorts med 3 rader smågatsten. Befintlig belysning har fått nya armaturer och ny belysning har satts upp på fasader för att ge bättre ljus på gång- och cykelbanan.

Sträckan från Tegeluddsvägen till Erik Dahlbergsgatan
Vid Tegeluddsvägen ansluter Lidingövägens dubbelriktade 3,25 m breda cykelbana till Tegeluddsvägens enkelriktade med en succesiv avsmalning till 2,5 m. Cyklister från Tegeluddsvägen in mot city cyklar över Tegeluddsvägen för att komma till den södra cykelbanan.

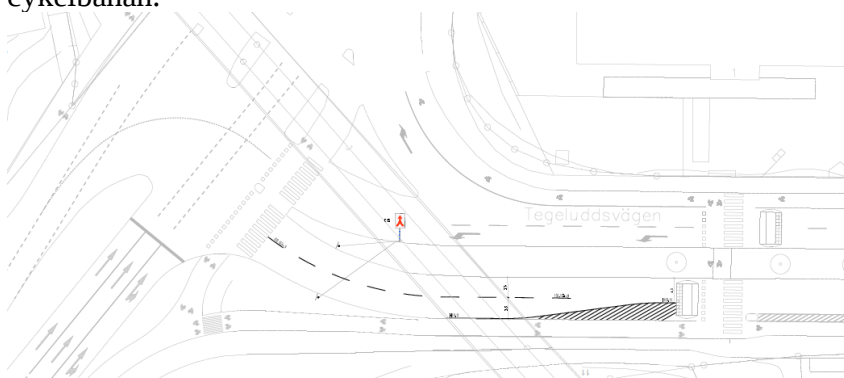


Bild 18. Korsningen Tegeluddsvägen/Lidingövägen efter ombyggnation



Bild 19. Cykelbana in mot City före ombyggnad, Tegeluddsvägen i ryggen



Bild 20. Cykelbana in mot City efter ombyggnad, Tegeluddsvägen i ryggen

Erik Dahlbergsgatan

Vid Erik Dahlbergsgatan har en torgyta anlagts med tre nya träd och konstverk i form av tre ekollon varav ett belyst. Från Rindögatan ned till Lidingövägen har anslutande enkelriktade cykelbanor anlagts med bredd 1,5 m.

De tre befintliga träden fälldes för att ge plats för anslutande cykelbana och Stockholm Vatten och Avfall AB reningsanläggning för dagvatten.



Bild 21. Erik Dahlbergsgatan före ombyggnad



Bild 22. Ny anslutande cykelbana på Erik Dahlbergsgatan och ett av tre ekollon/konstverk och ett av tre nya träd innanför bänken.

Sträckan från Erik Dahlbergsgatan till Löjtnantsgatan
Cykelbanan har breddats till 3,25 m och gångbanan till 2,1 m. En lokal avsmalning av cykelbanan har gjorts vid militärhögkvarteret för att ge plats för väntyta vid övergångsställe till busshållplatsen på andra sidan Lidingövägen.



Bild 23. Lokal avsmalning för övergångsställe



Bild 24. Cykel- och gångbana före ombyggnad



Bild 24. Cykel- och gångbana efter ombyggnad

Sträckan från Löjtnantsgatan till Valhallavägen
Cykelbanan har breddats till 3,25 m och gångbanan till 2 m.
Mitt emot Stockholms stadion så pågår exploatering och en del av cykelbanan har inte kunnat färdigställas, färdigställande sker av exploitören, preliminärt våren 2021. Vid korsningen med Valhallavägen har anslutning gjorts mot Sturegatan och cykelbanorna i allén på Valhallavägen.



Bild 25. Cykel- och gångbana före ombyggnad



Bild 26. Cykel- och gångbana efter ombyggnad



Bild 27. Ej färdigställd gång- och cykelbana förbi pågående exploatering mitt emot Stockholm stadion

Biltrafik

För att få plats med de breddade gång och cykelbanorna har ett körfält på Lidingövägen tagits i anspråk. I sydgående riktning in mot Valhallavägen är det två körfält från Tegeluddsvägen till Erik Dahlbergsgatan och ett körfält från Erik Dahlbergsgatan till Valhallavägen. I norrgående riktning är förhållandena motsatta med två körfält från Valhallavägen till Erik Dahlbergsgatan och ett körfält från Erik Dahlbergsgatan till Tegeluddsvägen. Valet av körfältsindelning har gjorts efter en trafiksimulering och kontoret har sedan Lidingövägen öppnat för trafik efter utförandet inte kunnat se några stora konsekvenser för biltrafiken.

Måluppfyllelse

Projektet är genomfört enligt reviderat genomförandebeslut. Kontoret har gjort avvägningar i trånga sektioner för att främja framkomligheten för både gående och cyklister. De lokala avsmalningar av cykelbanorna som gjorts för att ge plats för gående påverkar inte framkomligheten för cyklister.

Projektets genomförande och tidsplan

Enligt genomförandebeslutet från 2015-05-21 skulle utförandetiden ha varit andra kvartalet 2016 till årsskiftet 2017/2018. Under pågående detaljprojektering framkom önskemål från Stockholm Vatten och Avfall AB om att göra en gemensam upphandling för gång- och cykelåtgärder och VA-arbeten. Detta ledde till att upphandlingen kom ut först våren 2016 med tänkt entreprenadstart under senhösten 2016.

Vid upphandlingen blev det tydligt att budgeten för entreprenadskedet var för låg och det reviderade genomförandebeslut skrevs upp. I vidare förhandling med vinnande anbudsgivare framkom det att anbudsgivaren och

kontoret tolkade stora delar av förfrågningsunderlaget olika varför kontoret valde att avbryta upphandlingen.

Under våren 2017 gick upphandlingen ut på nytt med tänkt entreprenadtid hösten 2017 till hösten 2019. Under entreprenadtiden utökades mängderna för både Stockholm Vatten och Avfall AB och kontoret så entreprenadtiden förlängdes till årsskiftet 2019/2020. Slutbesiktning hölls 19:e december, under första halvåret 2020 kommer åtgärder av besiktningssanmärkningar att utföras.

Under genomförandet av entreprenaden har projektet fått synpunkter på att avstängning stått på långa sträckor under lång tid. Kontoret har dock valt att ha det som förutsättning i upphandlingen att tillåta längre avstängningar. Detta för att inskränkningarna för fordonstrafik inte blir mindre för att man stänger av en kortare sträcka, det är det borttagna körfältet som orsakar kapacitetsnedsättningen för bilar. Sedan har även Stockholm Vatten och Avfall ABs arbeten behövt långa sträckor för in-/urkoppling av vattenledningar.

Det har även framförts synpunkter på att färdigställandet av trafiksignaler efter utfört arbete i korsningar har tagit lång tid. Trafiksignaler utförs av kontorets upphandlade ramavtalsentreprenör för trafiksignaler och de har under 2019 haft problem med att få fram resurser. Kontoret har fört en dialog med ramavtalsentreprenören om detta.

Gång och cykeltrafiken har under byggtiden först hänvisats till den södra befintliga gång- och cykelbanan när arbeten med VA-ledningar och gång- och cykelbana skett på norra sidan av Lidingövägen. När denna färdigställts har gång- och cykeltrafiken hänvisats till den norra sidan och kanalisation för Ellevio och Stokab har kunnat läggas ned på södra sidan. Därefter har den södra gång- och cykelbanan färdigställts.

Vid Tegeluddsvägen och Erik Dahlbergsgatan har två längre avstängningar funnits för arbeten med Stockholm Vatten och Avfall ABs nya reningsanläggningar för dagvatten.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart togs kontakt med verksamheter längs berörd sträcka för att delge information om och ge kontaktvägar in till projektet. Löpande kontakt har hållits med

trafikförvaltningen för busstrafik som påverkats under byggtiden och med Djurgårdsförvaltningen som projektet arrenderat mark av för etableringsområde.

Kontoret och entreprenören har därutöver informerat berörda i samband med att entreprenadområdet har flyttats.

I kontakt med Futuraskolan framkom önskemål om att ett tillfälligt övergångsställe som anlagts över Erik Dahlbergsgatan skulle permanentas. Detta resulterade i ett skolsäkerhetsprojekt som genomfördes med delegationsbeslut inom ramen för detta projekt.

I kontakt med Militärhögkvarteret har mindre justeringar kunnat utföras i entreprenaden enligt deras önskemål. I kontakt med fastighetskontoret och idrottsförvaltningen har det framkommit att de tycker att informationen om arbeten som påverkar deras verksamhet kunde ha varit tydligare inför projektet. Otydligheten beror till viss del på att kontoret ansett att det legat på Stockholm Vatten och Avfall AB att informera då de arbeten som utförts på Östermalms IP har varit för deras vattenledning. I kommande projekt med flera beställare kommer kontoret ta fram en gemensam kommunikationsplan.

Ekonomi

Trafiknämnden fattade 2016-09-22 reviderat genomförandebeslut för gång- och cykelåtgärder på sträckan till en uppskattad investeringsutgift om 75 mnkr.

För de i genomförandebeslutet upptagna åtgärderna har investeringsutgiften varit ca 87,4 mnkr.

Som en del i projektet har VA-arbeten även genomförts åt Stockholm Vatten och Avfall AB och ledningsarbeten utförts åt Stokab samt Ellevio. De genomförda VA-arbetena har kostat 58,6 mnkr och ledningsarbetena har kostat 2,1 mnkr. Projektet har även haft inkomster på motsvarande belopp.

En övergripande fördelning av projektets ekonomi redovisas i tabellerna nedan.

Gång- och cykelåtgärder på Lidingövägen	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utgifter			
Utredning, projektering	8,0	8,2	0,2
Byggherrekostnader inkl. byggledning	2,1	5,1	3,0
Entreprenad inkl. risk	64,9	74,1	9,2
Summa	75	87,4	12,4

Genomförda lednings- och VA-arbeten	Utfall (mnkr)
Utgift ledningsarbeten el- och optokanalisation	2,1
Utgift VA-arbeten Stockholm vatten och Avfall AB	58,6
Summa utgifter	60,7
Inkomster	
Inkomst ledningsarbeten el- och optokanalisation	2,1
Inkomst VA-arbeten Stockholm vatten och Avfall AB	58,6
Summa inkomster	60,7
Netto	0

Den ökade utgiften om 3 mnkr för byggherreadministration beror på en underskattning av behovet av bygg- och projektledning. Erfarenhetsmässigt ligger dessa utgifter ofta på ca 10 % av entreprenadkostnaden, vilket nu också är utgångspunkten för det påslag kontoret använder för kalkyler som tas fram idag.

I kalkylen för entreprenaden som låg till grund för det reviderade genomförandebeslutet tog kontoret höjd för oförutsedda utgifter och mängdökningar med ca 10 mnkr. Utgiftsökningen har dock varit större än den reserv som projektet hade. Nedan beskrivs utgiftsökningarna.

Kontoret räknade inte med utgifter för förorenad asfalt och förorenade massor. I projektet har utgifterna för hantering av förorenade massor och beläggningar varit ca 8,5 mnkr. Som regel tar kontoret numera borrprover för miljöanalys i projekteringsskedet.

Utgiften för trafikanordningar har ökat med 5 mnkr, anbudssumman för dessa arbeten låg högre än kalkylerat.

Utöver det har projektet lagt om hela körbanan på Lidingövägen istället för bara de inre körfälten och återställning efter ledningar. Projektet la om hela körbaneytan då beläggningen var i dåligt skick, en ökning på ca 1 mnkr.

I framtagna kalkyl för det reviderade genomförandebeslutet saknas poster för elarbeten för trafiksinal och belysning, vilket medfört en utgiftsökning på 6,8 mnkr. I nuvarande ramavtal med kalkylkonsult ingår en kontrollfråga i framtagande av kalkyler om belysning och trafiksinal ingår i entreprenaden.

Utgifterna för arbeten åt ledningsdragande bolag, främst Stockholm Vatten och Avfall AB, detaljerades inte i det reviderade genomförandebeslutet, men kontoret har haft full täckning för dessa arbeten. Fakturering har skett löpande enligt genomförandeavtal med bolagen.

Risk/Osäkerhet

I det reviderade genomförandebeslutet tas inga risker upp. Den utökade utgiften beror inte på uppkomna risker utan på brister i framtagna kalkyl.

Slut