

Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan. Reviderat genomförandebeslut

Hemställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsatt genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsutgift om högst 290,0 mnkr och med en investeringsinkomst om 109,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2019 ska inrymmas i nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020.
3. Trafiknämnden ska beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Genomförandebeslut för nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan fattades av kommunfullmäktige den 4 september 2019.

Projektet omfattar Vasagatan, Norra Bantorget, Östra Järnvägsgatan, Vasaplan och Tegelbacken. I området finns brister gällande trafiksäkerhet, otillräckliga gångtor, belysning, trygghet och gestaltning vilket åtgärdas.

Dessa gator ingår även i ett cykelpendlingsstråk som förbinder Tegelbacken med Torsgatan, och är en central länk i det regionala cykelvägnätet. Cykelinfrastrukturen på stäckningen är bristfällig och behöver åtgärdas.

Vasagatan är ett av Citys mest högratifierade 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.

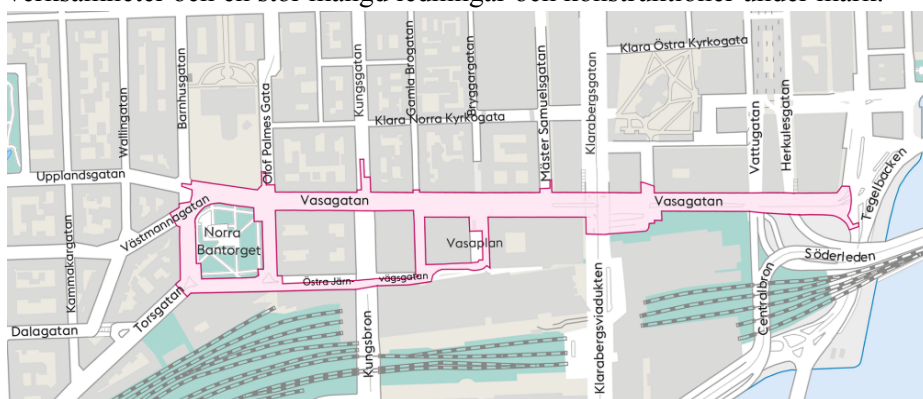
Arbetet med projektet påbörjades under 2018 med färdigställande på Tegelbacken (med undantag för slutasfaltering) och Östra Järnvägsgatan mellan Olof Palmes gata och Gamla Brogatan samt förberedande arbeten med

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.

Projektet har under arbetets gång 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.



Projektområdet markerat i lila

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. Trafikkontoret har med anledning av detta arbetat fram en handlingsplan för att i framtida projekt förbättra tillförlitligheten i trafikkontorets genomförandebeslut för investeringsprojekt.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att den planerade upprustningen av Vasagatan förväntas leda till en mer attraktiv stadsmiljö i ett av stadens mest centrala

område. Kontoret är samtidigt kritiskt till att den av kommunfullmäktige beslutade budgeten överskrids och lyfter att styrningen av projektet visat på brister samt att uppföljningen av projekt måste avsevärt förbättras.

Mina synpunkter

Vasagatan är en av Stockholms centralaste gator med höga trafikflöden för alla trafikslag och framför allt mycket höga gångflöden. Det är samtidigt entrén till Stockholm för flertalet besökare. Staden har mycket att vinna på att gatan rustas upp och utvecklas samtidigt som entrén till Stockholm blir attraktiv och välkomnande. Genom att separera gående, cyklister och bilister förbättrar vi framkomligheten och ökar trafiksäkerheten. Nya träd utefter breda trottoarer ger även staden grönska.

Upprustningen är något som fastighetsägarna längs gatan har efterfrågat och dessutom bidrar till i form av medfinansiering till projektet. Mot bakgrund av detta ser jag upprustningen av Vasagatan som en viktig del i stadens arbete för ökad attraktivitet och förbättrad trafikmiljö.

Att ärendet nu lyfts igen är med anledning av att kostnaderna och kostnadsberäkningen för projektet kraftigt ökat. Jag delar stadsledningskontorets synpunkter och kritik av hanteringen av detta projekt. Alla de investeringsprojekt vi genomför i staden måste hanteras utifrån ekonomisk hållbarhet och en ansvarsfull hantering av stadens finanser.

Det är av högsta vikt att de beslutsunderlag som tas fram inom staden är pålitliga och av hög kvalitet. Det är även centralt att de genomförandebeslut som läggs fram för politiken vilar på pålitliga underlag där tillhörande kostnadsuppskattning är väl underbyggd och korrekt. Detta för att med säkerhet kunna veta hur omfattande investeringskostnader som beslutet innebär.

Brister detta, såsom det gjort i detta fall, finns det en uppenbar risk för att prioriteringen och användningen av skattemedlen blir fel. Något som urvattnar förtroendet för såväl staden som politiken.

En faktor som ytterligare kan ha ökat kostnaden för projektet är den entreprenadform som valts. Istället för en traditionell utförandeentreprenad har den mer ovanliga entreprenadformen utförandeentreprenad med utökad samverkan använts. I utförandeentreprenad med utökad samverkan förhandlas det slutgiltiga priset för arbetet fram efter avtalstecknande, vilket gör det svårt att på förhand beräkna kostnaderna. Det är i sammanhanget anmärkningsvärt att varken politiken brett eller trafiknämnden specifikt har informerats om trafikkontorets val av entreprenadform.

Detta blir tydligt i detta fall då den upphandlade entreprenören gav ett bud på slutgiltigt pris som var avsevärt högre än vad trafikkontoret bedömde att arbetet bör kosta. Avtalet med entreprenören kommer att hävas och en ny upphandling kommer att göras. Detta minskar troligtvis kostnaderna för projektet jämfört om nuvarande avtal hade fortlöpt, men det försenar samtidigt projektets slutförande.

Jag utgår nu från att trafikkontoret med största noggrannhet har beräknat vilka ekonomiska medel som krävs för att slutföra projektet, att kontoret har tagit höjd för alla eventuella risker i projektet och att projektet kan slutföras i så god tid som möjligt.

Trots dessa omständigheter i projektet är det viktigt att påpeka att det hade varit svårt och mycket olyckligt att avbryta upprustningen av Vasagatan i detta läge. Arbetet som är påbörjat och slutfört inom projektet är i de två ändarna av gatan. Vinsterna vad gäller hantering av trafikflöden, trafiksäkerhet samt förbättrad stadsmiljö hade således inte infunnits om projektet nu avbröts. Att slutföra projektet är därför viktigt.

Bilaga

1. Reservationer m.m.
2. Ekonomisk kalkyl

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (båda S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Upprustningen av Vasagatan är ytterst angelägen och slutresultatet har alla förutsättningar att bli lyckat. Däremot är det olyckligt att arbetet ser ut att bli väldigt kostsamt och utdraget i tid. En närapå fördubbling av bruttoutgifterna jämfört med genomförandebeslutet och en förlängning av tidsplanen med ett år väcker frågor om projektet genomförts på ett tillfredsställande sätt med avseende på kostnadshantering, upphandling och planering. Att Vasagatan är en komplicerad plats, med omfattande trafik ovan mark och många ledningsdragningar under mark, torde ha varit känt redan innan projektstarten. För att undvika överraskningar och främja framkomlighet i city, inte minst för gående, cyklister och kollektivtrafik, borde förutsättningarna ha utretts särskilt noga innan spaden sattes i marken. Vi ser fram emot väl underbyggda prognoser för framtida komplexa projekt som tydligare redovisar projektets osäkerheter, som risk för förseningar och ökade kostnader.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att fortsatt genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsutgift om högst 290,0 mnkr och med en investeringsinkomst om 109,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2019 ska inrymmas i nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020.
3. Trafiknämnden ska beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 21 augusti 2019

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Att projektet med upprustningen av Vasagatan skulle bli komplicerat på grund av dess logistik har gått att förutse sedan start. Det är därför olyckligt att dess genomförande inte utreddes tillräckligt innan arbetet påbörjades för att undvika de merkostnader som nu belastar skattebetalarna. Projektet ser dessutom ut att dra ut mycket på tiden och vi vill därför anförda nödvändigheten i att grundligt utreda projekt av denna karaktär innan arbetet verkställs.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

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. Trafikkontoret 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. Trafikkontoret 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 Trafikkontoret i detta ärende förklaringar till de ökade utgifterna. Det handlar framförallt om;

- tillkommande ledningsarbeten och ökad omfattning av trafiksinal-, 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.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2019 följande.

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 högst 290 mnkr och investeringsinkomst om 109 mnkr.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att återkomma till trafiknämnden med förslag på möjliga åtgärder för att försöka minska utgiftsöverskridandet i projektet.
3. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att säkra kvaliteten på underlagen för kommande genomförandebeslut inom trafiknämndens verksamhet.
4. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:
Det genomförandebeslut som beslutades av kommunfullmäktige den 4 september 2017 innebar en utgift om 160 mkr för projektet samt en investeringsinkomst till 36 mkr. Trafikkontoret uppger nu att nettoutgiften beräknas överskrida beslutat belopp med mer än 15 procent. För Vasagatan beräknas överskridandet bli 31 procent. Det är tyvärr inte första gången som beräkningarna av investeringskostnaderna visar sig avvika från det som ursprungligen beräknades. Det är av högsta vikt att de beslutsunderlag som tas fram av trafikkontoret är pålitliga och av hög kvalitet. Det är även centralt att de genomförandebeslut som läggs fram för trafiknämnden vilar på pålitliga underlag där tillhörande kostnadsuppskattning är väl underbyggd och korrekt. Det för att politiken med säkerhet ska kunna veta hur omfattande investeringskostnader som beslutet innebär. Brister detta, såsom det gjorts i detta fall, finns det en uppenbar risk för att prioriteringen och användningen av skattemedlen blir fel. Något som urvattnar förtroendet för såväl trafikkontoret som politikerna i trafiknämnden.

5. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Rikard Warlenius (V) och Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rikard Warlenius (V) och Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) som instämde i vice ordföranden Rikard Warlenius (V) och Jan Valeskogs m.fl. (S) reservation.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

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 gångytor, 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 cyklar per dygn. Flera busslinjer trafikerar gatan, dock ingen stombusslinje. Antalet motorfordonspassager är cirka 18 000 per dygn.



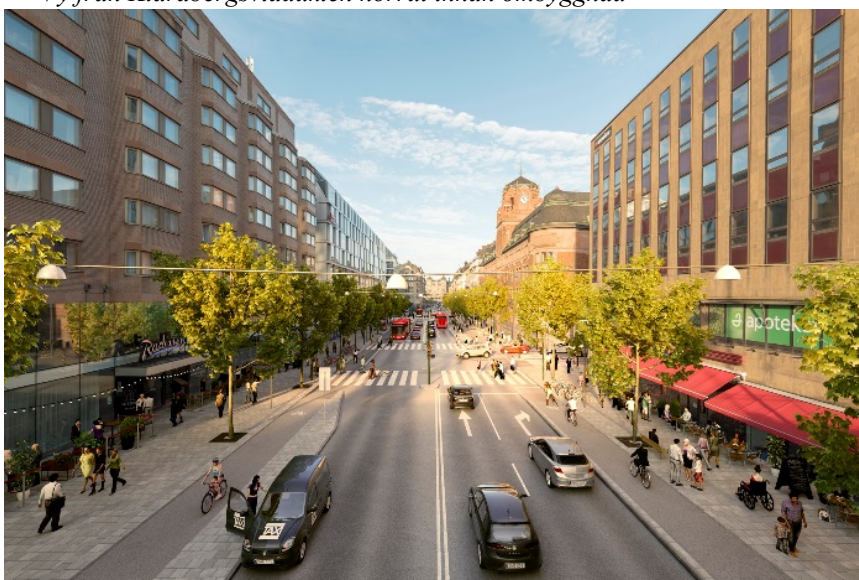
Projektområdet omfattar totalt 40 000 kvadratmeter

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

tomträttsinnehavare längs Vasagatan. Trafikkontoret 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 nattbuslinjer 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.

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. Genomförandeval 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 nattbuslinjer

Vasagatan trafikerades tidigare av 25 nattbuslinjer. 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.

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

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 juni 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Den planerade upprustningen av Vasagatan förväntas leda till en mer attraktiv stadsmiljö i ett av stadens mest centrala område. De tillkommande cykelbanorna ingår i den strategiska utbyggnaden av de regionala cykelpendlingsstråken, vilket utgör en del av den satsning om 1,5 miljarder kronor på framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur som beslutades i kommunfullmäktiges budget för 2019.

Sammantaget är projektet angeläget, men trafiknämnden redovisar nu att projektet inte kommer att kunna genomföras inom beslutad budget. Projektets omfattning har utökats avsevärt. Komplexiteten har konstaterats vara högre än vad som tidigare har framgått. Därtill försenas projektet med cirka ett år.

Stadsledningskontoret anser att förändringarna är anmärkningsvärda och att nämndens styrning av projektet har uppvisat brister. Kontoret ser det som avgörande att nämnden tillför projektet utökade resurser för styrning, uppföljning och koordination.

Stadsledningskontoret konstaterar att i trafiknämndens senaste tertialrapport är investeringsutgiften inrymd i investeringsplanen för de delar av projektet som omfattar perioden 2019-2021, vilket innebär att nämnden har haft möjlighet att omprioritera andra projekt.

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. Uppföljningen ska därtill avsevärt förbättras.

Stadsledningskontoret förutsätter att nämnden försäkrar sig om att den har ett aktivt arbetssätt för att säkerställa att projektet inte överskrider budget.

Beträffande de stadsmiljöavtal som trafiknämnden har träffat med Trafikverket så bör det uppmärksammas att dessa utgör en betydande ekonomisk risk därför att nämnden som motprestation har avtalat om att Stockholms stad åtar sig att bland annat anta detaljplaner inom Fokus Skärholmen innehållande 3 500 bostäder under 2018. Även om det visar sig att Trafikverket har en generös och tillmötesgående attityd till stadens möjligheter att uppfylla kravet, vilket de tycks ha enligt vad stadsledningskontoret erfarit, så avråder kontoret från att antagande av detaljplaner används som motprestation i stadsmiljöavtal.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att trafiknämnden medges rätt att fortsätta genomföra projekt Nya cykelbanor och upprustning av Vasagatan till en investeringsutgift om 290,0 mnkr och investeringsinkomst om 109,0 mnkr. Utgifterna för 2019 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020. Trafiknämnden ska beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilaga 1

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Rikard Warlenius (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Reservation med hänvisning till trafikkontorets förslag till beslut.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rikard Warlenius (V) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande

Upprustningen av Vasagatan är ytterst angelägen och slutresultatet har alla förutsättningar att bli lyckat. Däremot är det olyckligt att arbetet ser ut att bli väldigt kostsamt och utdraget i tid. En närapå fördubbling av bruttoutgifterna jämfört med genomförandebeslutet och en förlängning av tidsplanen med ett år väcker frågor om projektet genomförts på ett tillfredsställande sätt med avseende på kostnadshantering, upphandling och planering. Att Vasagatan är en komplicerad plats, med omfattande trafik ovan mark och många ledningsdragningar under mark, torde ha varit känt redan innan projektstarten. För att undvika överraskningar och främja framkomlighet i city, inte minst för gående, cyklister och kollektivtrafik, borde förutsättningarna ha utretts särskilt noga innan spaden sattes i marken.

Vi ser fram emot väl underbyggda prognoser för framtida komplexa projekt som tydligare redovisar projektets osäkerheter, som risk för förseningar och ökade kostnader.