

Utlåtande Rotel V (Dnr KS 2019/920)

Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla. Genomförandebeslut

Hemställan från trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla till en investeringsutgift om 94,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2019 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Den 6 april 2017 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för en gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla. Syftet med kopplingen är att skapa en bra förbindelse mellan Annedal och Kistagrenens planerade tvärbanehallplats i Solvalla.

Trafiknämnden föreslår att en gångtunnel byggs mellan Annedal och Solvalla i höjd med Pettssons gata. Tunneln möjliggör en effektiv kollektivtrafikförsörjning i Annedal och förbättrar kopplingen mellan de två områdena.

Efter inriktningsbeslutet har projektet fokuserat på att säkerställa byggbarheten för tunneln. En produktionsmetod som minimerar störningen för vägtrafikanter på Ulvsundavägen samt i det närliggande koloniområdet har tagits fram. Produktionsmetoden medför en mindre påverkan på tunnelns utformning jämfört med ursprungligt förslag.

Inför genomförandebeslutet har en kostnads kalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala utgiften beräknas till 94,0 mnkr, vilket är en ökning på 19,0 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. Ökningen beror framförallt på ändrat marknadsläge och ökad avsättning för risk.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret samt till Bromma stadsdelsnämnd. Bromma stadsdelsnämnd har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna gångtunneln bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik för boende i Annedal och att den samtidigt kommer att innebära positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken genom ett utökat och mer säkert gång- och cykelnät. Med hjälp av tunneln mildras den barriäreffekt som tvärbanan och Ulvsundavägen skapar mellan Annedal och den planerade bebyggelsen i Solvallaområdet.

Mina synpunkter

Enligt kommunfullmäktiges budget för 2019 ska trafiknämnden genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras, så att målet om att den totala biltrafiken minskar i staden uppnås. Det beslutades också att trafiknämnden under perioden 2019-2022 ska investera 1 500 mnkr i framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur.

Jag anser att den föreslagna gångtunneln bidrar till att öka tillgängligheten till kollektivtrafik för boende i Annedal och att den samtidigt kommer att innebära positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken genom ett utökat och mer säkert gång- och cykelnät. Med hjälp av tunneln förmildras den barriäreffekt som tvärbanan och Ulvsundavägen skapar mellan Annedal och den planerade bebyggelsen i Solvallaområdet.

Investeringsutgifterna har ökat med 19,0 mnkr, motsvarande 25 procent, sedan inriktningsbeslutet och det beror i huvudsak på ändrat marknadsläge och ökad riskavsättning. Jag understryker vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller riskmarginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera prisutveckling och förändringar i ett projekts omfattning i planeringsfasen. På så sätt undviks stora skillnader i bedömningen av ett projekts investeringsutgifter mellan olika beslutstillfällen.

Trafiknämnden ska fortsatt söka möjliga förenklingar i utformningen av tunneln och gångstråket som kan leda till kostnadsminskningar utan att försämra trygghets- och säkerhetsupplevelsen.

Projektets genomförande förutsätter att kommunfullmäktige beslutar om att teckna avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om att genomföra den detaljplan som tagits fram för delsträckan Solvalla av Tvärbana Norr Kistagrenen. Det ärendet presenteras parallellt med detta ärende i kommunfullmäktige. I avtalet förbinder sig staden bland annat att åta sig att planera och verka för att arbetena med gångtunneln ska genomföras så att trafikstart på berörd sträcka av Kistagrenen möjliggörs till andra kvartalet år 2022.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi har inget att erinra mot ärendet i sak och anser att det är välkommet att en gångtunnel mellan Annedal och Solvalla byggs.

Dock ställer vi oss frågande kring ärendets tredje beslutspunkt som anger att ”trafiknämnden ska beakta vad som framgår av mina synpunkter i detta tjänsteutlåtande”. Vi undrar vad som nödgat behovet att denna beslutsmening?

Det normala enligt gällande rutiner är att det som skrivs under rubriken ”mina synpunkter” ses som en del av ärendet och därmed självklart beaktas i genomförandet. Avser majoriteten införa nya rutiner kring stadens ärendehantering borde detta diskuteras med oppositionen.

Att föredragande borgarråd explicit nu i ett enskilt ärende föreslår att hans synpunkter ska beaktas av den nämnd som han själv är ordförande kan annars lätt tolkas som att han har svårigheter att få gehör för sina synpunkter när professionen bereder ärendet.

I vilket fall bör majoriteten klargöra vad som avses med yrkandet.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla till en investeringsutgift om 94,0 mnkr.
2. Utgifterna för 2019 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020.

Stockholm den 2 oktober 2019

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Olle Burell och Johan Sjölander (alla S) och Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Den 6 april 2017 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för en gång- och cykelkoppling mellan Annedal och Solvalla. Syftet med kopplingen är att skapa en bra förbindelse mellan Annedal och Kistagrenens planerade tvärbanehallplats i Solvalla.

Trafiknämnden föreslår att en gångtunnel byggs mellan Annedal och Solvalla i höjd med Pettssons gata. Tunneln möjliggör en effektiv kollektivtrafikförsörjning i Annedal och förbättrar kopplingen mellan de två områdena.

Efter inriktningsbeslutet har projektet fokuserat på att säkerställa byggbarheten för tunneln. En produktionsmetod som minimerar störningen för vägtrafikanter på Ulvsundavägen samt i det närliggande koloniområdet har tagits fram. Produktionsmetoden medför en mindre påverkan på tunnelns utformning jämfört med ursprungligt förslag.

Inför genomförandebeslutet har en kostnads kalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala utgiften beräknas till 94,0 mnkr, vilket är en ökning på 19,0 mnkr jämfört med inriktningsbeslutet. Ökningen beror framförallt på ändrat marknadsläge och ökad avsättning för risk.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 maj 2019 följande.

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gångtunnel under Ulvsundavägen mellan Annedal och Solvalla till en investeringsutgift om 94 mnkr.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande. Trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt gångtunnel under Ulvsundavägen mellan Annedal och Solvalla till en investeringsutgift om 94 mnkr.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Den 13 juni 2016 fattade kommunfullmäktige beslut om avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om finansiering och samverkan för utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen inom Stockholms stad. Avtalet sätter förutsättningar för

ansvarsfördelningen mellan staden och SL under planering av Tvärbana Norr Kistagrenen.

Beskrivning av tvärbanan

I samband med utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen tillkommer en ny hållplats intill Solvalla travbana och Annedal. Hållplatsen ska bland annat försörja travbanan, det planerade bostadsområdet i Solvalla samt det befintliga bostadsområdet i Annedal. Den planerade tvärbane hållplatsen ligger i Solvalla väster om Ulvsundavägen. Annedal ligger öster om Ulvsundavägen.

Den 6 april 2017 fattade trafiknämnden ett inriktningsbeslut för en gångtunnel mellan Annedal och Solvalla. Syftet med kopplingen är att skapa en bra förbindelse mellan Annedal och Kistagrenens planerade tvärbane hållplats i Solvalla.



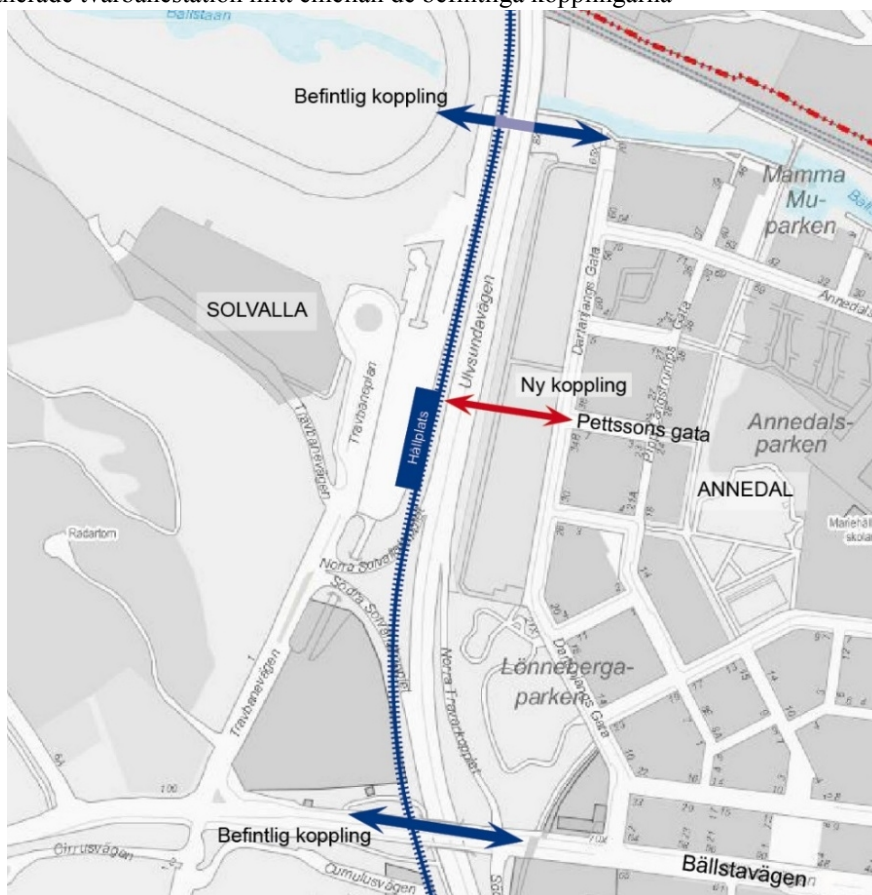
Figur 1. Kistagrenens planerade sträckning och utbredningsområdet inom vilket kopplingen utretts.

Befintlig situation och problembeskrivning

När Annedal är fullt utbyggt kommer det att finnas ca 2 700 bostäder vilket motsvarar runt 5 000 invånare. Solvallaområdet föreslås utvecklas med ca 1 500 bostäder vilket motsvarar 2 800 invånare. Ulvsundavägen utgör en barriär mellan Solvalla och Annedal.

Idag finns två gång- och cykelkopplingar mellan Annedal och Solvalla: en i den södra delen via Bällstavägen som går på bro över Ulvsundavägen, och en i den norra delen under Ulvsundavägen intill Bällstaån. Kopplingen är oordnad och upplevs avskild.

Av flera skäl är det svårt att anlägga en trygg och attraktiv tvärbanehallplats i direkt anslutning till någon av de befintliga gång- och cykelpassagerna mellan Annedal och Solvalla. Den nya gångtunneln föreslås i direkt anslutning till den planerade tvärbanehallstation mitt emellan de befintliga kopplingarna



Figur 2. Tvärbanans planerade Kistagren (blå streckad linje) och kopplingar mellan Annedal och Solvalla

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Avstämningarna har hållits med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret samt med landstingets trafikförvaltning som ansvarar för utbyggnaden av Kistagrenen. Avstämningarna har framförallt syftat till att samordna bygget av tunneln och tvärbanan i tid. Bromma stadsdelsförvaltning har informerat om projektet och inför utredningsbeslutet hölls ett informationsmöte med Solvalla koloniföreningens styrelse. Inför inriktningsbeslut hölls ett nytt möte med koloniföreningens styrelse om den nya placeringen av tunneln. Tidigare placering av kopplingen har även varit ute på samråd i samband med detaljplanen för Kistagrenen.

Parallellt med detta tjänsteutlåtande presenteras även förslag till beslut om genomförandeavtal mellan staden och SL för delsträckan Solvalla, Tvärbana Norr Kistagrenen (Dnr T2017-03284). Detta avtal är en förutsättning för utbyggnaden av tvärbanan på denna sträcka och reglerar även samordning och ansvar mellan parterna gällande gångtunnelns utbyggnad.

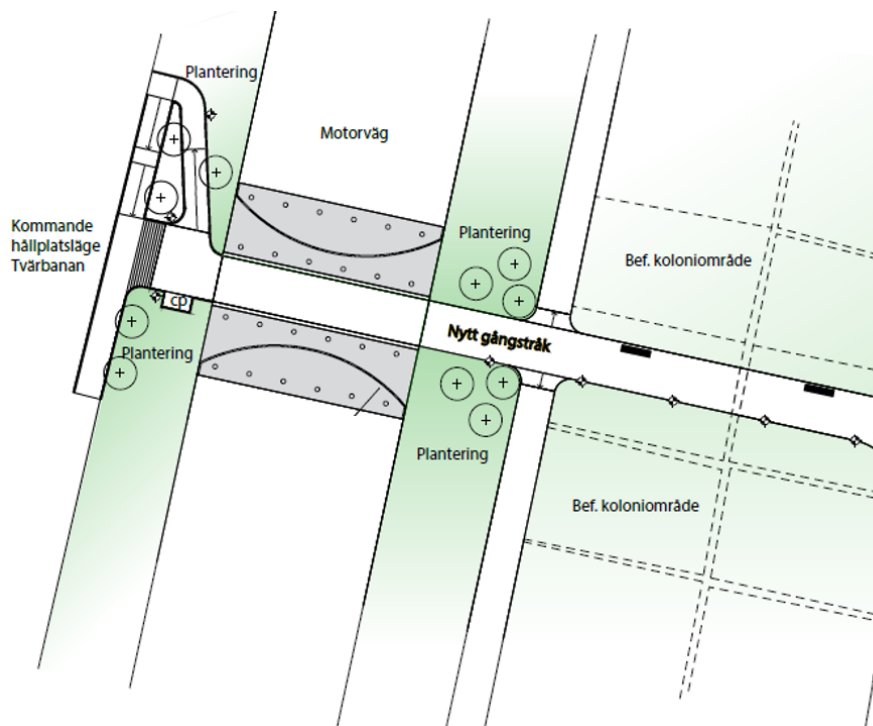
I det fortsatta arbetet kommer samordning att ske med trafikförvaltningen och den totalentreprenör de utser för Kistagrenen.

Eftersom den sammanlagda utgiften för projektet överstiger 50 mnkr har trafikkontoret genomfört ett samråd med stadsledningskontoret i ärendet.

Förslaget

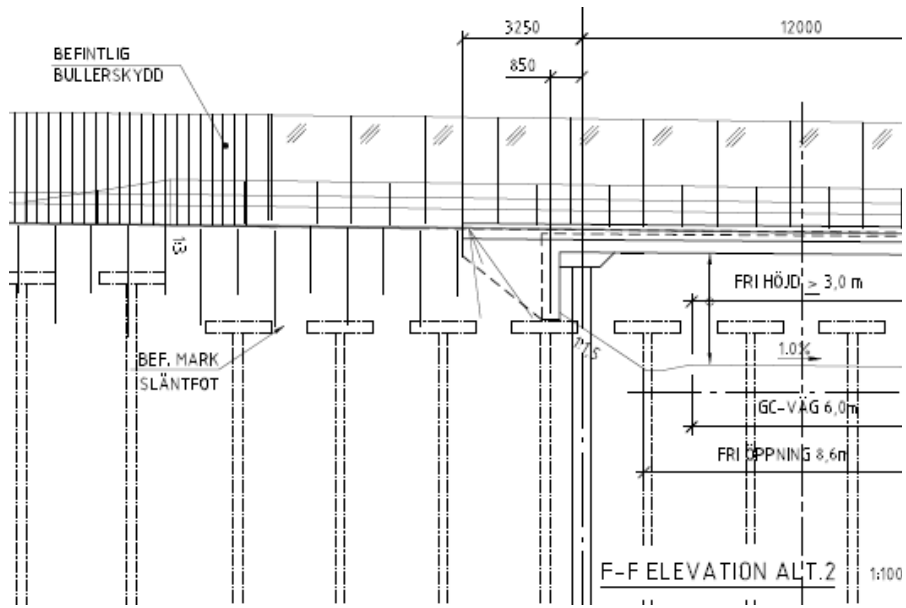
Kontoret föreslår en ca 30 meter lång och ca 3 meter hög tunnel under Ulvsundavägen i höjd med Pettssons gata. Tunneln får en bredd på ca 10 meter, slänter ej medräknat, och stråket genom koloniområdet får en bredd på ca 6 meter. Bänkar placeras ut med jämna intervaller för att underlätta tillgängligheten för äldre och funktionshindrade.

På Solvallasidan ansluter en trappa till tvärbanans norrgående hållplatsplattform och en svängd passage över spårområdet mot Solvalla. Ett fåtal cykelplatser planeras invid trappan upp till perrongen. På Annedalsidan kräver nivåskillnaderna mellan koloniområdet och Dartanjangs gata en lösning med trappor för gående och ramp för cyklister och personer med funktionsnedsättning. Kopplingen blir tydlig och gen för fotgängare. Stråket blir framför allt en gångförbindelse. För cyklister från Annedalssidan med hållplatsen som målpunkt kommer kontoret att utreda platser för placering av cykelparkering i närheten av rampen.



Figur 3. Illustration över sträckning och utformning av förbindelse mellan Annedal och hållplats Solvalla

Tunneln konstrueras med pelare och ändskärmar med slänter ned mot gångstråket i tunneln. Planteringar anläggs i anslutning till tunneln och ett antal träd planteras för att bryta av mot ramper, murar och konstruktioner.



Figur 4. Sektion genom konstruktion med befintlig bankpålning.



Figur 5. Gångstråket genom koloniområdet i Annedal.



Figur 6. Tvärbanans hållplats i Solvalla

Fortsatt arbete

Sedan inriktningsbeslutet har kontoret gjort en bedömning av genomförbarheten samt en konstruktionsutvärdering av gångtunneln under Ulvsundavägen.

Utredningen visar att produktionen skulle kunna ske med avstängda/avsmalnade körfält på Ulvsundavägen istället för att flytta vägtrafiken ut på en tillfällig väg som inkräktar i tid och utrymme på område för trafikförvaltningens utbyggnad av Kistagrenen. Metoden användes på Norra Länken där de nya tunnelrören korsar den befintliga Roslagsvägen och kan användas i detta projekt.

Konsekvenser

Gångvägen som föreslås genom koloniområdet och som kopplar Annedal till hållplatsen blir en trevlig passage och kan bidra till förstärkt identitet för Annedal.

Upptagningsområde och bytespunkt

Pettsons gata ligger centralt i Annedal med koppling mot parken.

Upptagningsområdet i Annedal blir stort.

På Solvallasidan hamnar hållplatsen och gångtunneln nära entrén till Solvalla och ett planerat torg med service och målpunkter och ger goda förutsättningar för bra kopplingar till planerad bebyggelse och gator.

Koloniområdet

För att skapa en ny koppling mellan Annedal och Solvalla som är kort och attraktiv och som ansluter till en centralt placerad tvärbanehallplats behöver intrång göras i koloniområdet. Två kolonilotter kommer behöva rivas och ytterligare två kommer beröras av byggnationen av stråket. Förslaget påverkar även koloniområdet i sin helhet eftersom gångvägen till tunneln delar av det i två delar.

Risk och osäkerhet

Tidsrisker

Vid informationsmöten med koloniföreningen har det framkommit att de inte är nöjda med placeringen av gångtunneln och att de avser att överklaga detaljplanen. Kontoret har tagit höjd för förseningsrisken genom ytterligare 1 års indexuppräknings av beloppet i genomförandebeslutet.

Produktionsrisker

Risker finns att den gamla vägbanken lokalt innehåller gamla fyllnings- och rivningsmassor som både kan vara svåra att schakta bort och innehålla rester av miljöfarliga ämnen som inte borrvoverna kunnat lokalisera.

Det finns även produktionsrisker gällande den befintliga bankpålningen som är en del av Ulvsundavägens uppbyggnad. Produktionsmetoden innebär att pålar för grundläggningen borrar genom befintlig vägbank och om läget med dessa krokar med befintlig bankpålning kan mer omfattande rivningsarbete behöva utföras. Då läget på befintliga pålar är okänt har det avsatts ytterligare riskpengar i kalkylen för att hantera detta.

Ledningsomläggningar

Anslutningen mot Dartanjans gata kräver att en befintlig större vattenledning läggs om för att ge plats för grundläggning av trappa och ramp. Omläggningen kan vara krävande, tekniskt svår och eventuellt medföra avstängningstider för Stockholm Vatten och Avfalls kunder.

I östra slänten på Ulvsundavägen finns befintliga stråk för fiber/el/tele vilka berörs av bygget av gångtunneln. Då teknisk försörjning av tvärbane stationen eventuellt ska dras från detta stråk är omfattningen av arbetet med dessa ledningar inte känd till hela sin omfattning. Samordning av detta kommer göras med ledningsdragande bolag och trafikförvaltningen.

Byggskedet

Läget för gång- och cykelkopplingen är svårarbetat med tvärbaneutbyggnaden väster om Ulvsundavägen vilket innebär en tidsbegränsning för åtkomst till västra sidan innan trafikförvaltningens entreprenör behöver tillträde till området.

Biltrafiken kommer att påverkas under byggtiden. Ambitionen är att alltid ha två körfält öppna i vardera riktningen, på Ulvsundavägen, under de trafikintensiva månaderna vid byggandet av tunneln. Trots det kommer trafikstörning att förekomma under medparten av den beräknade byggtiden, på grund av bland annat hastighetssänkningar och smalare körfält.

Tidplan

Målsättningen är att detaljplanen för Kistagrenen vid Solvalla, där gångtunneln ingår, antas våren 2019. Byggtiden för gångtunneln och gångstråket genom koloniområdet beräknas till ca 18 månader och byggstart planeras sommaren/hösten 2020. Tidplanen kan komma att revideras beroende på när detaljplanen vinner laga kraft. Det som styr projekttidplanen är öppnandet av den nya tvärbanan, då projektet ska vara färdigställt tills öppningen av den nya stationen i Annedal sommaren 2022. För att hålla tidplanen behöver projektets genomförande samordnas med trafikförvaltningen då arbetsområdet för tunnelbygget delvis överlappar arbetsområdet för tvärbanan.

Ekonomi

Inför genomförandebeslutet har en kostnadskalkyl tagits fram baserat på framtagna handlingar. Den totala utgiften beräknas till 94,0 mnkr, vilket är en ökning på 19,0 mnkr jämfört med projektets inriktningsbeslut. Den ökade utgiften beror framförallt på ändrat marknadsläge och en ökad riskavsättning.

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell:

Del	Kalkyl
Entreprenad	62 mnkr
Projektering	7 mnkr
Byggherrekostnader	8 mnkr
Risk och osäkerhet	10 mnkr
Index	7 mnkr
Summa	94 mnkr

Projektet är inrymt i nämndens underlag till budget för 2020-2022.

Kostnader för drift och underhåll beräknas öka med ca 150 tkr/år till följd av det nyanlagda gång- och cykelstråket och den nya gångtunneln.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,6 mnkr från och med år 2023. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 35 år och intern ränta om 1,0 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 87,4 mnkr.

Jämställdhetsanalys

Få transportrelaterade värderingar skiljer sig mellan könen, men inställning till trygghet är en fråga som skiljer sig mellan män och kvinnor. Kvinnor känner sig generellt mer otrygga än män och anpassar sina resval utifrån upplevelser av trygghet i högre utsträckning. Tunnlrar, trånga passager och dåliga ljusförhållanden är faktorer som bidrar till upplevd otrygghet i det offentliga rummet.

Tunneln under Ulvsundavägen och även stråket genom koloniområdet kan upplevas som otryggt under delar av dygnet. För att den nya kopplingen ska upplevas så trygg som möjligt har stor vikt lagts vid gestaltning av tunneln och stråket.

Bredden på tunneln är väl tilltagen och belysning och material har valts för att skapa ett väl upplyst stråk utan mörka hörn eller för mycket och tät vegetation.



Figur 7. Stråket genom koloniområdet och tunneln nattetid.

Trafikkontorets förslag

Kontoren föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gångtunnel under Ulvsundavägen mellan Annedal och Solvalla enligt kontorets tjänsteutlåtande. Kontoret föreslår också att trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret samt till Bromma stadsdelsnämnd. Bromma stadsdelsnämnd har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 augusti 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget för 2019 ska trafiknämnden genomföra åtgärder för att en ökad andel persontransporter ska ske med kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel- och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras. Det beslutades också att trafiknämnden under perioden 2019-2022 ska investera 1 500,0 mnr i framkomlighetsåtgärder och cykelinfrastruktur.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna gångtunneln bidrar till öka tillgängligheten till kollektivtrafik för boende i Annedal och att den samtidigt kommer att innebära positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafiken genom ett utökat och mer säkert gång- och cykelnät. Med hjälp av tunneln förmildras den barriäreffekt som tvärbanan och Ulvsundavägen skapar mellan Annedal och den planerade bebyggelsen i Solvallaområdet.

Stadsledningskontoret noterar att investeringsutgifterna har ökat med 19,0 mnr, motsvarande 25 procent, sedan inriktningsbeslutet och att det förklaras i huvudsak bero på ändrat marknadsläge och ökad riskavsättning. Stadsledningskontoret understryker vikten av att preliminära investeringskalkyler innehåller riskmarginaler som, baserat på nämndens erfarenhet, är tillräckligt stora för att hantera prisutveckling och förändringar i ett projekts omfattning i planeringsfasen. På så sätt undviks stora skillnader i bedömningen av ett projekts investeringsutgifter mellan olika beslutstillfällen.

Stadsledningskontoret anser fortsatt att trafiknämnden ska söka möjliga förenklingar i utformningen av tunneln och gångstråket som kan leda till kostnadsminskningar utan att försämra trygghets- och säkerhetsupplevelsen.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektets genomförande förutsätter att kommunfullmäktige beslutar om att teckna avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik om att genomföra den detaljplan som tagits fram för delsträckan Solvalla av Tvärbana Norr Kista-grenen. Genom avtalet förbinder sig staden bland annat att åta sig att planera och verka för att arbetena med gångtunneln ska genomföras så att trafikstart på berörd sträcka av Kistagrenen möjliggörs till Q2 2022.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att trafiknämnden medges rätt att genomföra projekt Gångtunnel mellan Annedal och Solvalla till en investeringsutgift om 94,0 mnr. Utgifterna för 2019 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2020.