

Handläggare
Erik Hammarström
08-508 26 025

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

Nya cykelbanor på Hägerstensvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Nya cykelbanor på Hägerstensvägen till en investeringsutgift om 36 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Hägerstensvägen på sträckan mellan Södertäljevägen och Kilbergsvägen är ett pendlingscykelstråk med enkelriktade cykelbanor och ett viktigt uppsamlande stråk för både fotgängare och cyklister från omkringliggande stadsdelar. Genomförda cykelmätningar och intilliggande målpunkters placering tyder på ett behov av att cykla dubbelriktat på södra sidan av Hägerstensvägen, vilket dagens cykelbana är för smal för. Den begränsade bredden på delar av sträckan gör också att cyklister, fotgängare och väntande på busshållplatser lånar varandras ytor med konflikter till följd. I korsningarna med Essingeledens påfartsramp och Kilbergsvägen finns inbyggda trafiksäkerhetsproblem och trånga väntytter för

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 025
Växel 08-508 27 200
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

cyklister och fotgängare. Dagens lösning är främst anpassad för motorfordonstrafiken.

Sedan inriktningsbeslutet som togs av trafiknämnden i juni 2020 har ny information om kommande exploateringsplaner i slänten längs Hägerstensvägens norra sida inom projektområdet framkommit. I samband med exploateringen kommer Hägerstensvägens gatusektion på denna sida att förändras. Trafikkontoret föreslår därför att befintlig gång- och cykelbana på Hägerstensvägens södra sida mellan Södertäljevägen och Kilbergsvägen breddas och dubbelriktas. Den enkelriktade cykelbanan på Hägerstensvägens norra sida breddas och separeras fysiskt från motorfordonstrafiken med enkla medel på den sträcka där den idag ligger i körbanenivå och lämnas i övrigt orörd på grund av exploateringsplanerna. På den anslutande Kilbergsvägens västra sida breddas gång- och cykelbanan fram till korsningen med Tellusborgsvägen. De oreglerade korsningarna på sträckan hastighetssäkras. Vid de signalreglerade passagerna breddas väntytorna för både cyklister och gående. Busshållplatser tillgänglighetsanpassas och plattformarna separeras från gång- och cykelbanorna intill.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Nya cykelbanor på Hägerstensvägen till en investeringsutgift om 36 mnkr.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2019 och 2022 investera 1 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel.



Figur 1. Projektområde markerat i grått

Hägerstensvägen är i sin helhet utpekad som pendlingsstråk och Kilbergsvägen är ett huvudstråk i stadens cykelplan. Ärendet

behandlar sträckan från Kilbergsvägens korsning med Tellusborgsvägen i väst och Södertäljevägen i öst.

Ärendet följer av inriktningsbeslutet (Dnr T2020-00769) som togs i trafikinämnden i juni 2020.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Den föreslagna lösningen har tagits fram i dialog med Trafikförvaltningen.

Mål och syfte

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister på Hägerstensvägen och Kilbergsvägen och samtidigt förbättra förutsättningarna för gående.

Projektets mål är att:

- Öka bredden på gång- och cykelbanorna
- Förbättra separeringen mellan alla trafikslag
- Förbättra trafiksäkerheten för cyklister och gående i korsningarna
- Öka tryggheten för cyklister och gående på sträckan

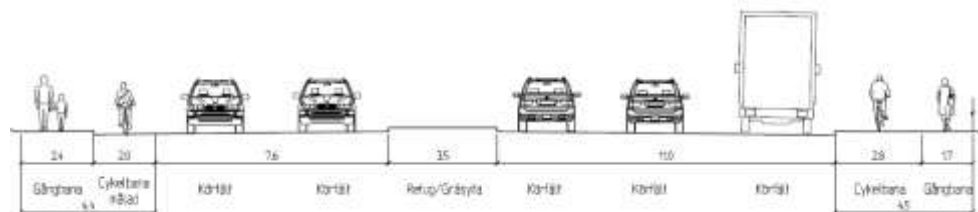
Den föreslagna lösningen är framtagen utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och förhåller sig till utpekade stråk i stadens gångplan och cykelplan.

Befintlig situation

Kilbergsvägen och Hägerstensvägen är viktiga uppsamlade cykelstråk för cykeltrafik till och från Aspudden, Mälarhöjden, Hägerstensåsen och Midsommarkransen. De leder vidare till pendlingsstråket längs Södertäljevägen via Liljeholmen mot innerstaden. Cykelräkningar på Hägerstensvägen visar på ca 2000 cyklister per dygn. Mer än dubbelt så många cyklister använder den södra sidan jämfört med den norra och ca 16 % cyklar mot enkelriktningen.

Cykelbanorna längs Hägerstensvägen är enkelriktade. På norra sidan, från påfarten till Essingeleden och västerut, går cykelbanan ned i körbanan som ett cykelfält men med heldragen linje mot biltrafiken. Passager över Hägerstensvägen finns dels vid Kilbergsvägen (signalreglerad), dels vid anslutningen till Södertäljevägen. Passagen i öster är oregraderad och försedd med

farthinder i form av vägkuddar. Kilbergsvägen har en gemensam dubbelriktad gång- och cykelbana på västra sidan och en gångbana samt målad cykelbana med enkelriktning norrut på östra sidan.



Figur 2. Sektion, befintlig situation Hägerstenvägen.

På sträckan längs Hägerstenvägen finns inga stora målpunkter. På södra sidan ligger en tunnelbanedepå med en mindre entré för anställda mot Hägerstenvägen. På norra sidan kantas Hägerstenvägen av en brant slänt längs merparten av sträckan. Trafikverket är väghållare för på- och avfartsramperna till Essingeleden. Gränsen mot Trafikverkets väghållarområde vid ramperna går i bakkant av befintlig gång- och cykelbana.



Figur 3. Generös svängradie för motorfordonstrafik över cykelpassage vid Essingeledens påfart medger höga hastigheter.

Vid trafiksignalerna i korsningen Kilbergsvägen/Hägerstenvägen är det långa rödtider för cyklister både över Hägerstenvägen och över Kilbergsvägen. Väntytorna vid signalerna är begränsade och separeringen mellan gående och cyklister är otydlig. På norra sidan innebär placeringen av biltrafikens trafiksignal att cyklister som ska rakt fram mot

Hägersten ska stanna mot rött, även om de i praktiken inte har någon konflikt med biltrafiken i denna korsning.



Figur 4. Korsningen Hägerstensvägen/Kilabergsvägen. Cyklister ges röd signal trots att de inte berörs av korsande trafik.

Gångbanan längs Hägerstensvägens södra sida har varierande bredd, ofta inte mer än cirka 1,3 meter. På flera ställen blockeras gångbanan av stolpar vilket tvingar ut fotgängarna i cykelbanan. Separeringen från cykeltrafik sker med en målad linje. Vid anslutningarna mot gång- och cykelbanorna längs Södertäljevägen samsas gång- och cykeltrafik på en gemensam bana som är cirka 3 meter bred. Ca 200 fotgängare per dygn passerar projektets berörda sträcka av Hägerstensvägen.



Figur 5. Gångbanan blockeras av ett väderskydd

Kilabergsvägens västra gång- och cykelbana är smal med en total bredd om 2,8 m. Den östra sidans cykelbana är enkelriktad norrut och uppfyller rekommendation för bredd på huvudstråk. Den totala bredden på gång- och cykelbanan på östra sidan är 3,2 meter. På Kilabergsvägens västra sida finns en skolfastighet, här finns dessutom anslutningsvägar till bensinstation, lastfar och lastplatser. På Kilabergsvägens östra sida ligger SL:s depå utan entréer på denna sträcka.



Figur 6. Kilabergsvägens korsning med Tellusborgsvägen

De senaste fem åren har 14 olyckor med cyklister inblandade rapporterats inom projektområdet. Av dessa har 6 varit mellan cyklister och motorfordon. Genomförd konfliktstudie på Hägerstensvägen visar att den signalreglerade korsningen Hägerstensvägen/Kilabergsvägen har högst andel konflikter. Dessa är främst mellan motorfordon och cyklister till följd av att cyklister körde mot rött över Hägerstensvägen.

I utredningsskedet genomfördes en enkätstudie med ca 200 fotgängare och cyklister på Hägerstensvägen. Av cyklisterna har majoriteten kommenterat att de gärna ser en breddning av cykelbanan. En del har också kommenterat att separationen mellan gång- och cykelbana borde förtydligas. Cyklisterna upplever inte att de är prioriterade på sträckan. Fotgängarna tar upp att cyklister använder gångbanan som det största problemet.

En högfrekvent busslinje passerar relationen Hägerstensvägen och Kilabergsvägen och en lågfrekvent busslinje går längs Hägerstensvägen utan att angöra någon av de berörda busshållplatserna. Utöver detta passerar även två nattbusslinjer. Totalt ligger sex busshållplatser inom projektområdet.

Hägerstensvägen är en huvudgata för motorfordonstrafiken där ca 15 000 motorfordon passerar ett vardagsmedeldygn. På Kilbergsvägen passerar ca 12 000 motorfordon. Hastigheten är reglerad till 40 km/h för motorfordonstrafiken på både Hägerstensvägen och Kilbergsvägen.

Efter inriktningsbeslutet har ett detaljplanearbete påbörjats för sträckan väster om Essingeleden med nya bostäder, förskola samt ny drivmedelsstation. Öster om Essingeleden planeras också för nya bostäder inom ramen för ett större exploateringsprojekt längs Södertäljevägen. I samband med att dessa planer realiseras är inriktningen att Hägerstensvägen längs denna sträcka ska omvandlas till en stadsgata. Arbetet är i tidiga skeden och det kommer med största sannolikhet inte påbörjas någon byggnation inom de närmaste fem åren.



Figur 7. Kartbild med påbörjad detaljplan markerad i rosa

Åtgärdsförslag

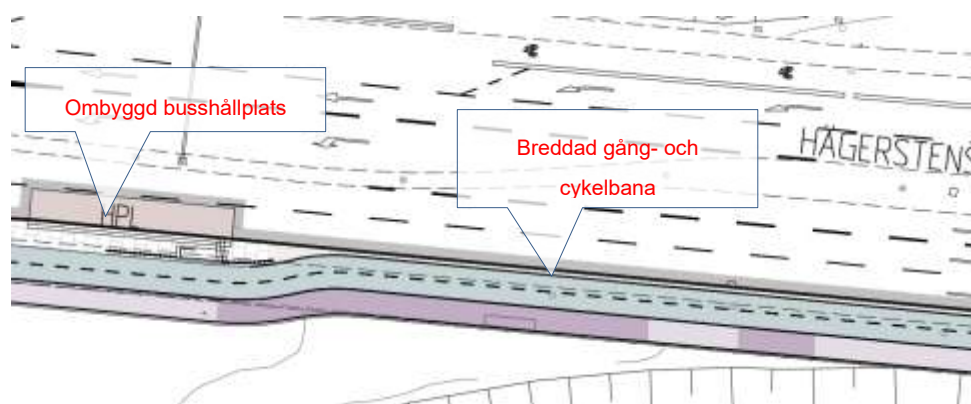
På sträckan mellan Södertäljevägen i öster till projektområdets gräns i väster om korsningen med Kilbergsvägen och söderut på Kilbergsvägen till korsningen med Tellusborgsvägen breddas befintliga cykel- och gångbanor och ges en högre standard enligt rekommendation i cykelplanen. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. Gångbanan separeras visuellt från cykelbanan genom att gångbanorna får betongplattebeläggning i korsningspunkter.

Belysningen förstärks över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet.

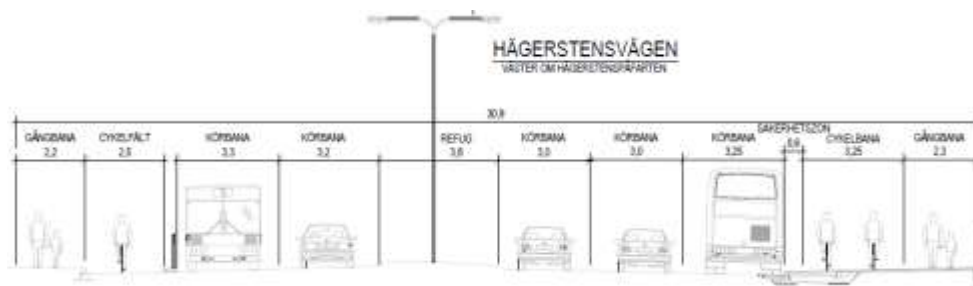


Figur 8. Perspektiv, breddad gång- och cykelbana Hägerstensvägens södra sida

Cykelbanan längs Hägerstensvägens södra sida breddas till 3,25 m och dubbelriktas genom att kantstenslinjen flyttas ut på hela sträckan mellan Kilabergsvägen och Södertäljevägen. Den intilliggande gångbanan breddas till 2 meter och separeras med målad linje mot cykelbanan. I korsningspunkter och vid busshållplatser läggs betongplattor på gångytorna för att öka tydligheten i separationen mot cykelbanan. För att få plats med denna breddning smalnas den södra körbanan på Hägerstensvägen av, men behåller samma antal körfält i östlig riktning som idag. Det högra körfältet som bussen använder blir 3,25 och körfältet intill 3 m.

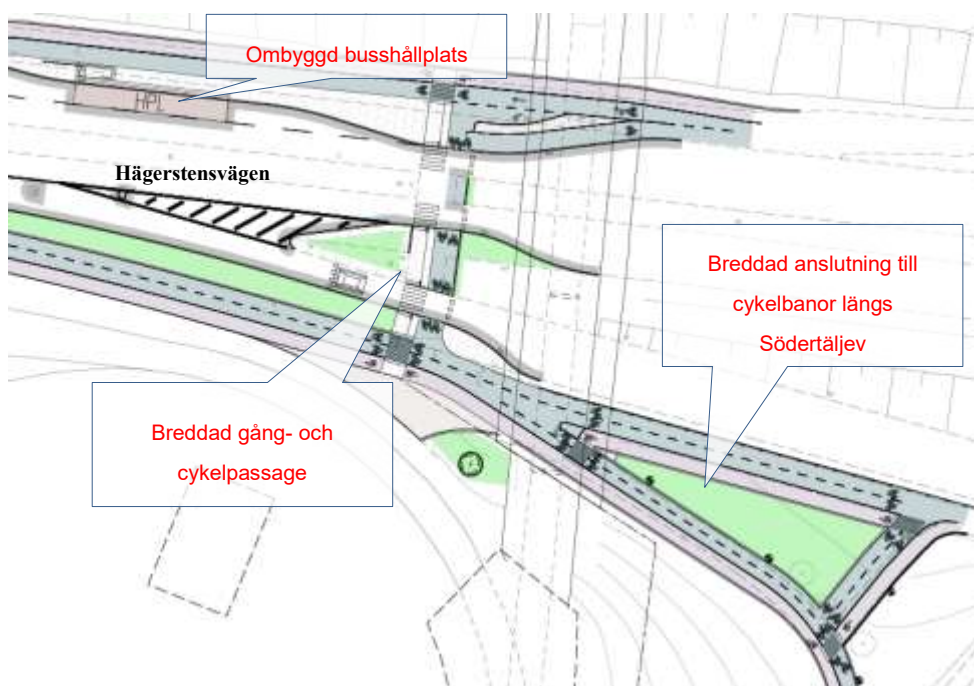


Figur 9. Plan, breddad gång- och cykelbana på Hägerstensvägens södra sida



Figur 10. Sektion, Hägerstenvägen väster om påfart till Essingeleden

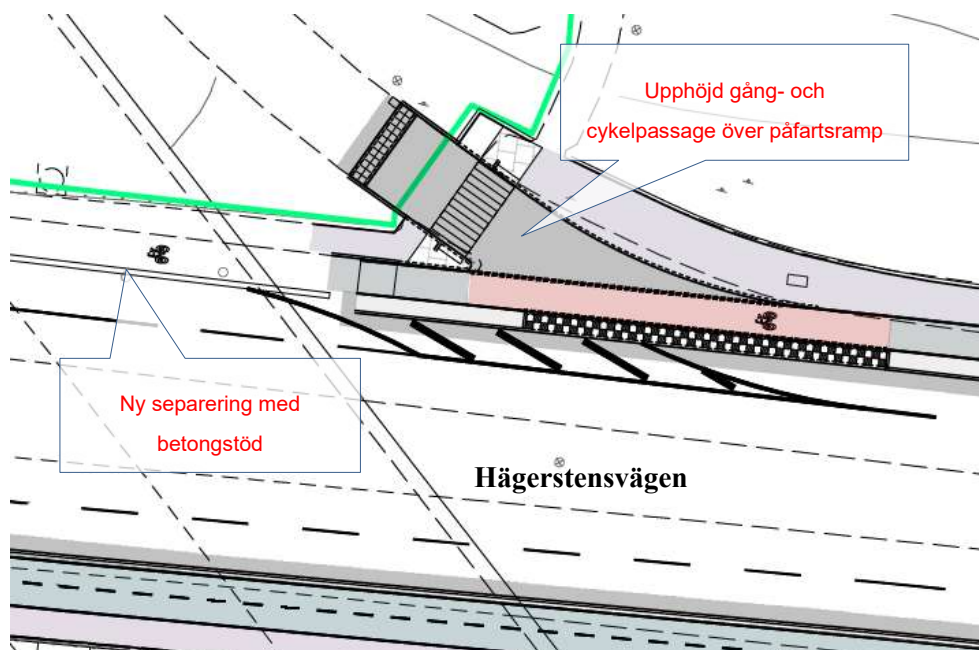
Längst österut breddas anslutningarna mot Södertäljevägens cykelstråk. Körbanan förbi gång- och cykelpassagen över Hägerstenvägen intill denna plats smalnas av och anpassas till befintliga farthinder. Väntytorna för fotgängare och cyklister på denna plats breddas.



Figur 11. Plan, Hägerstenvägens anslutning till Södertäljevägen

På Hägerstenvägens norra sida behåller cykelbanan sin enkelriktning västerut. Den breddas förbi passagen över Hägerstenvägen och busshållplatsen längst österut. I övrigt ses målning och skyltning över på denna sträcka. Vid påfartsrampen till Essingeleden höjs cykelbana och övergångsställe upp med ramper mot motorfordonstrafiken och cykelbanan tydliggörs genom rödmålning. En mindre justering behöver göras i anslutningen till påfartsrampen inom Trafikverkets vägområde (se grönmärkad gräns på figur nedan). Väster om denna passage ligger cykelbanan i samma nivå som körbanan och

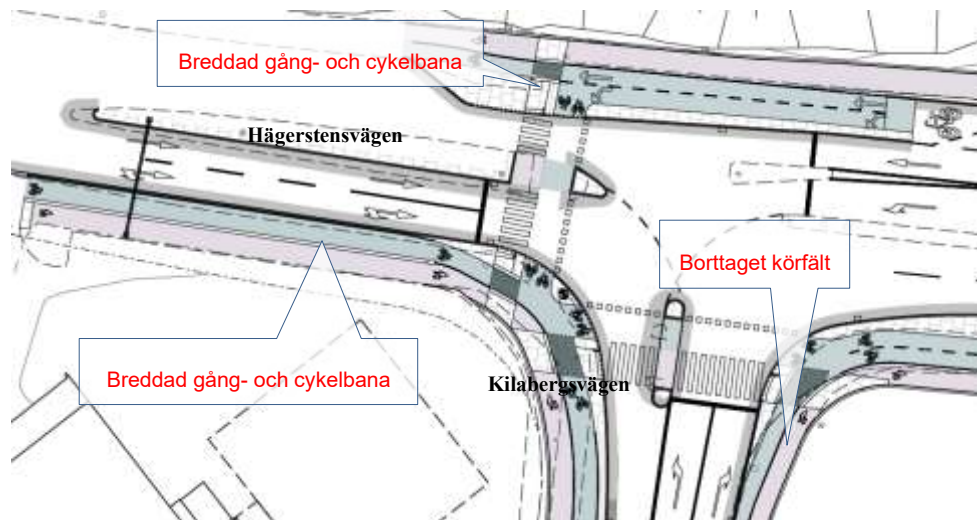
separeras mot motorfordonstrafiken med hjälp av en enklare barriär bestående av betongstöd med reflexrör. Den nya separerade cykelbanan får en bredd om 2,5 m. Befintlig gångbana, busshållplats och kantsten längs denna sträcka på norra sidan lämnas orörd.



Figur 12. Plan, Hägerstensvägen vid påfartsramp till Essingeleden. Gräns mot trafikverkets vägområde markerad i grönt.

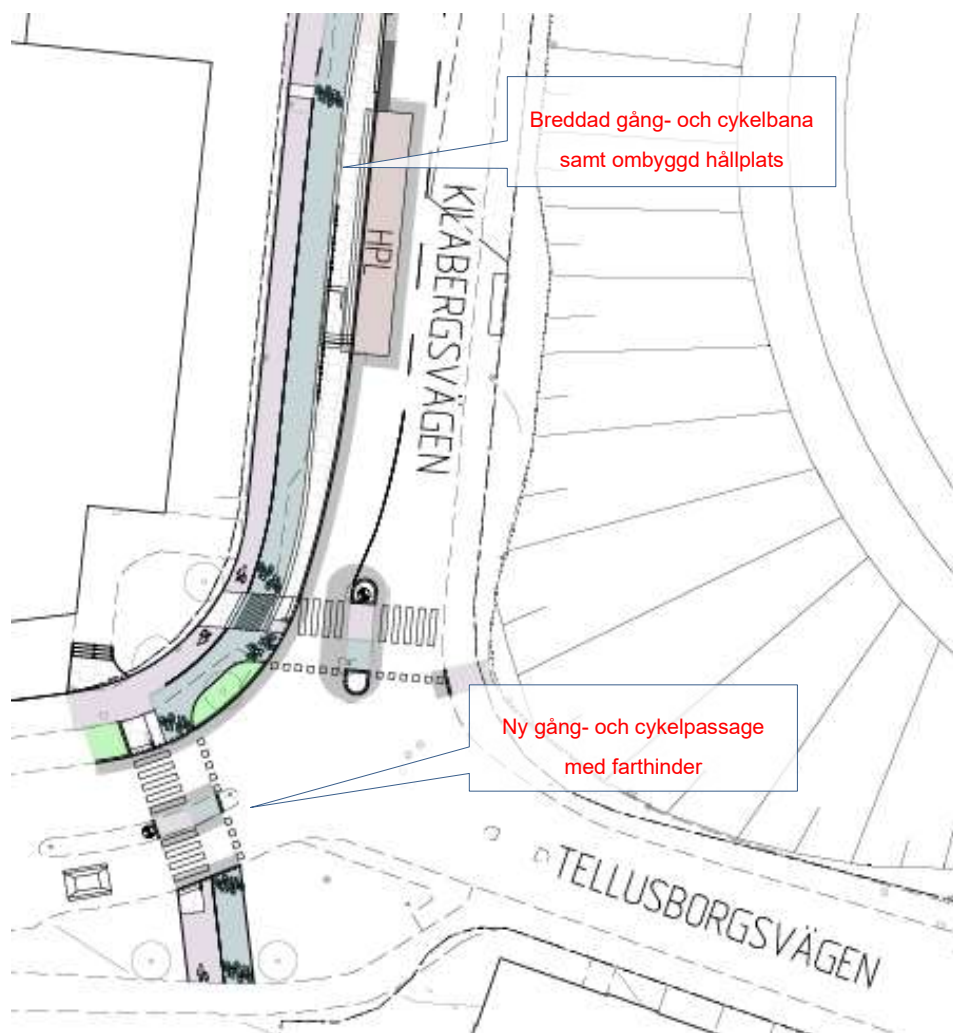
Hägerstensvägens korsning med Kilabergsvägen byggs om. Väntytorna för fotgängare och cyklister breddas. Gångbanorna får betongplattebeläggning för att tydligare separeras från cykelbanorna. För att få plats med breddning av gång- och cykelbanorna tas ett högersvängskörfält på Kilabergsvägen bort i norrgående riktning. Detta lämnar ett högersvängskörfält och ett vänstersvängskörfält kvar.

Väster om korsningen med Kilabergsvägen lämnas gång- och cykelbanan på Hägerstensvägens norra sida orörd. På södra sidan breddas den enkelriktade cykelbanan till 2,25 m fram till och med infarten till bensinmacken.

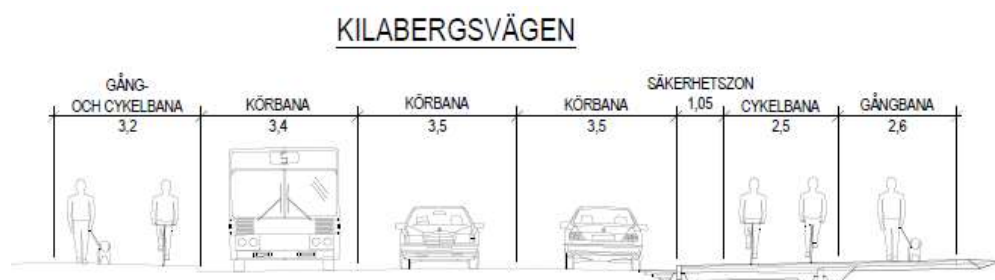


Figur 13. Plan, Hägerstenvägens korsning med Kilabergsvägen

På Kilabergsvägen breddas den västra dubbelriktade cykelbanan till 3,25 m. Gångbanan får en bredd om 2,5 m. Den östra gång- och cykelbanan lämnas orörd. I korsningen med Tellusborgsvägen anläggs en ny gång- och cykelpassage över Tellusborgsvägen. Ett nytt farthinder anläggs inför den nya passagen för att minska hastigheten för motorfordonstrafiken i nordlig riktning med anledning av att detta är en skolväg för barnen på den intilliggande Blommenbergsskolan.



Figur 14. Plan, Kilbergsvägens korsning med Tellusborgsvägen



Figur 15. Sektion, Kilbergsvägen

Tre av busshållplatserna på Hägerstensvägen och Kilbergsvägen tillgänglighetsanpassas och separeras från förbipasserande fotgängare och cyklister. Två av hållplatserna förses även med nya väderskydd. Cykelbanorna dras bakom hållplatsernas plattformar och där sikten är dålig vid väderskydden sätts räcken upp som separation.

Befintliga belysningsstolpar längs Hägerstenvägen får längre armar så att belysningen når gång- och cykelbanorna på båda sidor om gatan. Längst österut i anslutningen mot Södertäljevägen placeras nya parkstolpar ut för att belysa gång- och cykelbanan som idag saknar belysning helt. Belysningsstolparna längs Kilbergsvägen ersätts med nya som bättre belyser gång- och cykelbanorna. Kompletterande belysning placeras i korsningen Kilbergsvägen-Tellusborgsvägen så att fotgängare och cyklister på passagerna syns bättre.

Genomförandet bedöms inte vara beroende av några andra projekt i närområdet.

Avvägningar

På grund av exploateringsplanerna i slänten på Hägerstenvägens norra sida har trafikkontoret gjort bedömningen att endast mindre åtgärder med hög nytta för cyklister är motiverade på den norra sidan av Hägerstenvägen som kommer att byggas om i sin helhet i samband med att exploateringsprojektet genomförs.

Cykelprojektets föreslagna breddning av gång- och cykelbanan på Hägerstenvägens södra sida har förmedlats till exploateringsprojektet och de kommer att förhålla sig till denna utformning när de fortsätter planeringen av omvandlingen av Hägerstenvägen till stadsgata, så att ytan inte behöver byggas om två gånger. Den besparing som detta innebär i relation till inriktningsbeslutet föreslår kontoret att istället lägga på mer omfattande åtgärder för gång- och cykellösningen på Kilbergsvägen.

På Kilbergsvägen har kontoret valt att fokusera på den västra sidan. Gång- och cykelbanan på denna sida är smalare än den östra och det ligger en skola i anslutning till Kilbergsvägen på denna sida om gatan med större behov av en generös bredd intill. Cykelbanan på östra sidan om Kilbergsvägen uppfyller dessutom redan den rekommenderade bredden för enkelriktat huvudstråk. Vidare finns det ett större ledningspaket som skulle behöva flyttas om gång- och cykelbanan på denna sida ska breddas. Eftersom projektets fokus främst är att förbättra förutsättningarna för fotgängare och cyklister på Hägerstenvägen har det inte setts som ekonomiskt försvarbart att bygga om även den östra sidan av Kilbergsvägen. Det finns inget som hindrar att denna sida byggs om senare inom ramen för ett eget projekt.

Konsekvenser

Lösningen innebär att framkomligheten för cyklister ökar på både Hägerstenvägen och Kilabergsvägen genom en ökad bredd på cykelbanan på sträckan, bredare passager över körbanor, större väntytor för cykel i korsningar och bättre separering från övriga trafikslag. Genom att cykelbanan på Hägerstenvägens södra sida dubbelriktas minskar behovet av omvägar för cyklister. Vidare dras cykelbanan bakom de busshållplatser som byggs om vilket ytterligare ökar framkomligheten och minskar konflikter med bussresenärer.

Kopplingen mot pendlingscykelstråket längs Södertäljevägen blir tydligare och mer framkomlig än idag genom ökade bredder i anslutningen på södra sidan om Hägerstenvägen. Den breddade gång- och cykelbanan på Kilabergsvägens västra sida blir en klar förbättring i framkomlighet för cyklister jämfört med idag. Den fysiska separeringen mellan cykelbanan i körbanan på Hägerstenvägens norra sida och motorfordonstrafiken bedöms öka den upplevda tryggheten för cyklister.

Framkomligheten ökar även för fotgängare genom ökad bredd på gångbanan på Hägerstenvägens södra sida och Kilabergsvägens västra sida samt genom bättre separering mot cykeltrafiken, särskilt i korsningarna. Tillgängligheten för fotgängare förbättras då samtliga berörda passager och busshållplatser tillgänglighetsanpassas samtidigt som separeringen mellan gång- och cykel förbättras i korsningarna. Detta ligger i linje med stadens mål om ”rätten att kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms inne- och utemiljö” i programmet för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar genom att passager över körbanor kortas av och de utan signalreglering hastighetssäkras med farthinder. När passagen över påfartsrampen till Essingeleden byggs om kommer mindre justeringar att behöva göras några meter in på Trafikverkets vägområde. Detta kommer att hanteras genom att ett så kallat bevakningsavtal tecknas mellan staden och Trafikverket. Den avsmalnade körbanan på Hägerstenvägens södra sida bör också leda till en bättre hastighetsefterlevnad för motorfordonstrafiken vilket inverkar positivt på trafiksäkerheten. Denna utformning speglar också den skyltade hastighetsgränsen om 40 km/h. Tydlig

separering och bredare ytor för fotgängare och cyklister minskar också risken för konflikter trafikslagen emellan.

En trafikanalys har genomförts för att studera effekterna av det borttagna körfältet på Kilbergsvägen. Analysen kom fram till att föreslagen utformning med två körfält på Kilbergsvägen i nordlig riktning inför korsningen med Hägerstensvägen har tillräcklig kapacitet för att klara av dagens trafikmängder förutsatt att schemat för trafiksignalerna i korsningen ses över. Framkomligheten för motorfordonstrafiken på Hägerstensvägen blir oförändrad genom att befintlig trafiklösning behålls.

Kollektivtrafiken kan påverkas marginellt av det borttagna körfältet på Kilbergsvägen inför korsningen med Hägerstensvägen då trafiklösningen blir något mer störningskänslig. Det östergående körbanan på Hägerstensvägen som smalnas av påverkar inte bussens framkomlighet eftersom sträckningen är rak, utan korsningspunkter eller kantstensangöring och det finns gott om plats för snövallar på den breda mittrefugen vintertid. Framkomligheten i övrigt bedöms inte påverkas. De ombyggda hållplatserna kommer att öka komforten och tillgängligheten för bussresenärerna.

Gatans gestaltning kvarstår i stora drag. I korsningarna smalnas körbanorna av vilket gör upplevelsen av gaturummet för fotgängare och cyklister mer attraktiv. På sträckan kan de breddade gång- och cykelbanorna minska upplevelsen av ett storskaligt transportrum. Något mer grönyta än idag tas i anspråk längst österut vid anslutningen mot Södertäljevägen när cykelbanorna breddas. På denna plats kan något enstaka mindre sälgräd påverkas som i så fall kommer att ersättas av ett nytt. Den minskade grönytan kompenseras genom ny grönska i mittrefugen vid passagen över Hägerstensvägen och i skyddsremsorna intill.

Trygghet och jämställdhet

Genom att bredda gång- och cykelbanor, förbättra belysningen samt stärka separeringen mellan fotgängare och cyklister liksom mot motorfordonstrafiken bedömer kontoret att tryggheten kommer att stärkas på sträckan.

Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Kvinnor anpassar sina resval i

högre utsträckning utifrån upplevelser av otrygghet än män. Åtgärderna inom detta projekt bedöms därmed även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv.

Tidplan

Aktivitet	2021	2022	2023	2024
Genomförandebeslut	Q3			
Detaljprojektering	Q3-Q4	Q1		
Upphandling		Q1-Q2		
Entreprenad		Q2-Q4	Q1-Q4	
Slutredovisning				Q1

En skedesplanering har genomförts. Entreprenaden kommer att genomföras i etapper på ett sätt som möjliggör att minst ett körfält kan hållas öppet i varje riktning på Hägerstensvägen och Kilbergsvägen, samt att gående och cyklister också ska kunna röra sig genom arbetsområdet i alla relationer.

En del arbeten kommer att behöva genomföras nattetid, för att säkerställa trafikanternas framkomlighet.

Ekonomi

Projektets planeringsutgifter beräknas till 2,8 mnkr fram till genomförandebeslut för bl.a. utredning, projektering och intern tid. Kommande utgifter avser bl.a. detaljprojektering, bygghandling och intern tid.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 36 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I utgiften ingår ett riskpåslag på 15 procent och ett indextillägg om 5 procent per år. Investeringsutgiften är lägre än de 42 mnkr som redovisades i inriktningsbeslutet. Detta på grund av att stora delar av åtgärderna på sträckan på Hägerstensvägens norra sida har utgått till följd av exploateringsplanerna som beskrivits under rubriken "Avvägningar" och att tilläggen på Kilbergsvägen inte väger upp mot detta budgetmässigt. Dessa tillägg beräknas kosta ca 4 mnkr.

Den del av projektet som utförs t o m år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur. Även den del av genomförandet som utförs år 2023 bedöms kunna inrymmas i den långsiktiga investeringsplanen.

I tabellen nedan redovisas en sammanfattning av projektets utgifter.

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,1	0,9	3,0
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,7	5,9	6,6
Entreprenad		24	24
Index		1,8	1,8
Summa utgifter	2,8	32,6	35,4

Projektet har för avsikt att söka bidrag från stadsmiljöavtalen inför genomförandet.

Driftkostnader

Driftkostnaderna bedöms öka marginellt till följd av att gång- och cykelbanornas yta ökar. Dessa är generellt sett lite dyrare att drifva än körbanor för motorfordon.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,1 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

En riskanalys genomfördes i maj 2021 och där identifierades ett antal risker som bedömdes viktiga att följa upp.

En projektspecifik risk är att kvaliteten på lösningen vid påfartsrampen till Essingeleden kan försämrans om en överenskommelse med Trafikverket inte kan nås. Dialog har förts med Trafikverket som också har fått möjlighet att granska handlingarna.

Endast en risk landade i kategorin ”måste åtgärdas” under riskanalysen. Det var risken för att allmänheten upprörs över den försämrade framkomligheten under byggtiden, samt att ett

svängkörfält tas bort från Kilbergsvägen inför korsningen med Hägerstensvägen. Denna risk avser projektet hantera via god projektkommunikation samt tydliga trafikomläggningar under entreprenaden.

Kommunikation

Inom projektet tas en kommunikationsplan fram där målgrupper, övergripande budskap och kanalval beskrivs. Till kommunikationsplanen biläggs en mer operativ aktivitetsplan och en FAQ (frequently asked questions) som ger svar på relevanta frågor som kan komma från allmänhet, media eller från andra som berörs av projektet. En viktig del i kommunikationen runt projektet är en samsyn och tydliga avgränsningar gentemot Trafikverket.

Kommunikationsplan, FAQ och aktivitetsplan är levande dokument som sannolikt kommer uppdateras och förändras under projektets gång.

Slut

Bilagor

1. Nya cykelbanor på Hägerstensvägen. Genomförandebeslut.
Bilaga 1. Plan Hägerstensvägen
2. Nya cykelbanor på Kilbergsvägen. Genomförandebeslut.
Bilaga 2. Plan Kilbergsvägen