

Handläggare
Jens Löfgren
08-508 262 45**Till**
Trafiknämnden
2025-06-12

Nya cykelbanor på Hägerstensvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt nya cykelbanor på Hägerstensvägen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har breddat gång- och cykelbanor längs Hägerstensvägen och Kilabergsvägen i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Oreglerade passager har gjorts genomgående, gångbanorna har separerats från cykelbanorna. Belysningen har förstärkts över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet.

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2021-08-06 till ett belopp om 34,2 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 36 mnkr i löpande priser. Före tilldelning av entreprenaden sommaren 2022 fattade kontoret, inom ramen för kontorets delegationsordning, ett tilläggsbeslut om ytterligare 4,3 mnkr i 2021 års-prisnivå, vilket motsvarar 5 mnkr i löpande priser. Detta var nödvändigt eftersom högre anbud än förväntat inkom. I övrigt har projektet genomförts i enlighet med genomförandebeslutet; entreprenaden har gått enligt plan avseende tid, kvalitet och kostnad. De totala utgiften för projektet blev 30,0 mnkr i 2021-års prisnivå, vilket motsvarar 36,7 mnkr i löpande priser. I löpande priser blev projektets utfall endast

0,7 mnkr högre än nämndens genomförandebeslut, vilket innebar att endast en mindre del av det utökade utrymmet enligt tilläggsbeslutet behövde tas i anspråk. Kontoret anser dock att det var nödvändigt att fatta tilläggsbeslutet för att säkra medel inför tilldelning av entreprenaden. Kontoret sökte och beviljades bidrag från Trafikverket, sammanlagt 15,3 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 16 mnkr i löpande priser

Introduktion till projektet

Bakgrund

Projektet omfattar sträckan från Kilbergsvägens korsning med Tellusborgsvägen i väst och Södertäljevägen i öst (se figur 1). Hägerstensvägen är i sin helhet utpekad som pendlingsstråk och Kilbergsvägen är ett huvudstråk i stadens cykelplan. Projektet avsåg bredda cykelbanorna längs Hägerstensvägen och Kilbergsvägen.

Inriktningsbeslut fattades av trafiknämnden 2020-06-11 (Dnr T2020-00769), till en uppskattad investeringsutgift om 42 mnkr i löpande priser. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden den 2021-08-26 (Dnr T2020-00769), till en uppskattad investeringsutgift om 34,2 mnkr i 2021-års prisnivå, vilket motsvarar 36 mnkr i löpande priser. Sänkningen av investeringsutgiften mellan besluten berodde på en något justerad omfattning på grund av en planerad exploatering i närområdet.



Figur 1. Översiktskarta med projektområdets avgränsning markerat i grått. Observera att projektområdet enbart omfattar stadens gator och inte Essingeleden som korsar Hägerstensvägen på bro.

Mål och syfte

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

Projektets mål har varit 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 har tagits fram utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och förhåller sig till utpekade stråk i stadens gångplan och cykelplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Den föreslagna lösningen har samrått med Trafikförvaltningen, ledningsägende bolag, Tellusborgsskolan, näringsidkare utmed Kilabergsvägen samt Trafikverket.

Samordningen med Trafikverket var särskilt väsentlig, då planerade åtgärder vid påfartsrampen till Essingeleden krävde ett mindre ingrepp i Trafikverkets vägområde. Kontoret förde därför en aktiv dialog med Trafikverket, vilket resulterade i tecknandet av en överenskommelse där gränsdragningsfrågorna reglerades.

Genomförd åtgärd

Generellt i projektet har befintliga cykel- och gångbanor breddats och givits en högre standard enligt cykelplanens rekommendation.

De oreglerade passagerna har gjorts genomgående och utformats för att prioritera fotgängare och cyklister. Gångbanorna har separerats från cykelbanorna genom att gångbanorna fått betongplattbeläggning i korsningspunkter. Belysningen har förstärkts över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet.

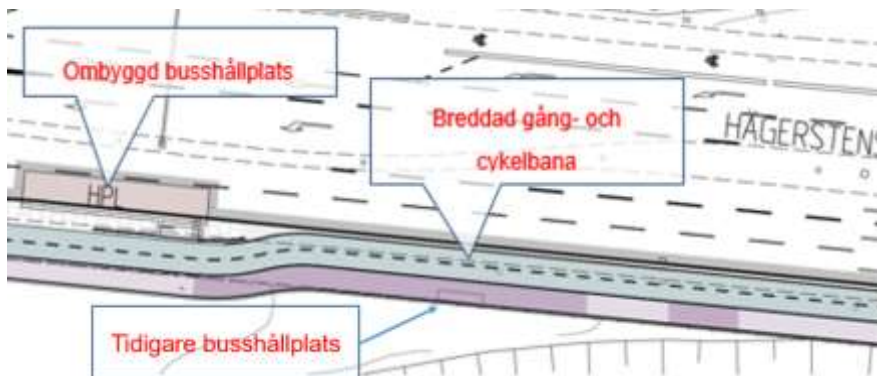
Nedan beskrivs genomförda åtgärder inom projekts olika delområden.

Hägerstensvägens södra sida

Cykelbanan längs Hägerstensvägens södra sida har breddats till 3,25 m och dubbelriktas på hela sträckan mellan Kilabergsvägen och Södertäljevägen. Den intilliggande gångbanan har breddats till 2 m och separerats med målad linje mot cykelbanan. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har förbättrats i korsningspunkter och vid busshållplatser, då

betongplattor lagts på gångytorna för att öka tydligheten i separationen mot cykelbanan.

För att få plats med breddning av gång- och cykelbanan har kantstenslinjen flyttats ut och den södra körbanan på Hägerstensvägen smalnats av; gatan behåller dock samma antal körfält i östlig riktning som tidigare. Det södra körfältets bredd, där bussen trafikerar, är efter ombyggnaden 3,25 m och bilkörfältet intill är 3 m.



Figur 2. Översiktsritning med färgmarkeringar och textrutor som pekar ut genomförda åtgärder längs Hägerstensvägens södra sida markerats.

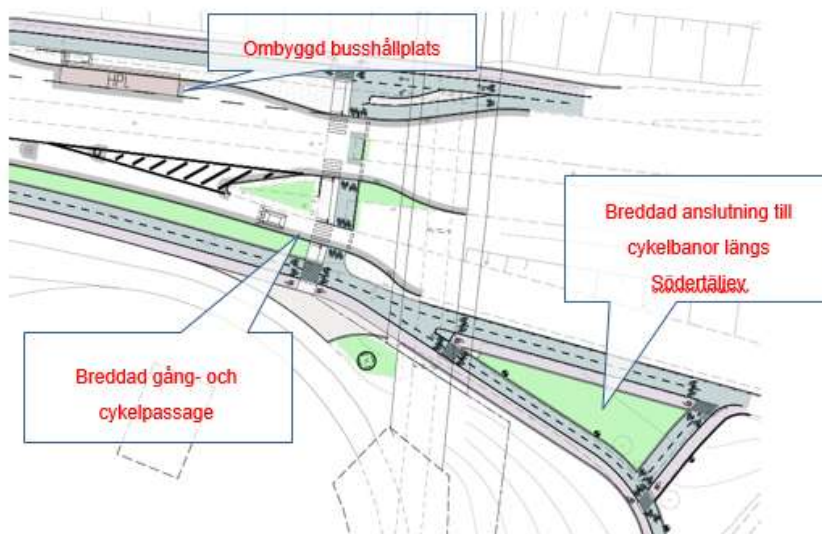


Figur 3. Bild som visar två foton av Hägerstensvägens södra sida före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i östlig riktning och visar den ombyggda busshållplatsen och breddningen av gång- och cykelvägen. (Källa: Google)

I projektområdets sydöstra del har anslutningarna mot Södertäljevägens cykelstråk breddats. Körbanorna förbi gång- och cykelpassagen över Hägerstensvägen har smalnats av och befintliga farthinder har anpassats. I passagen över Hägerstensvägen har gång- och cykelbanorna breddats och separerats tydligare från varandra. Väntytorna för fotgängare och cyklister har breddats, och hållplatsen för västgående buss har byggts om.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 245
Växel 08-508 27 200
jens.lofgren@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 4. Översiktsritning med färgmarkeringar och textrutor som pekar ut genomförda åtgärder vid Hägerstensvägens anslutning till Södertäljevägen.



Figur 5. Bild som visar två foton av Hägerstensvägen i anslutningen mot Södertäljevägen, före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i östlig riktning och visar hur gång- och cykelpassagen breddats och körbanan smalnats av. (Källa: Google)



Figur 6. Bild som visar två foton av Hägerstensvägens norra sida före och efter åtgärderna. Övre bilden är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar hur busshållplatsen byggts om. (Källa: Google)

Hägerstensvägens norra sida

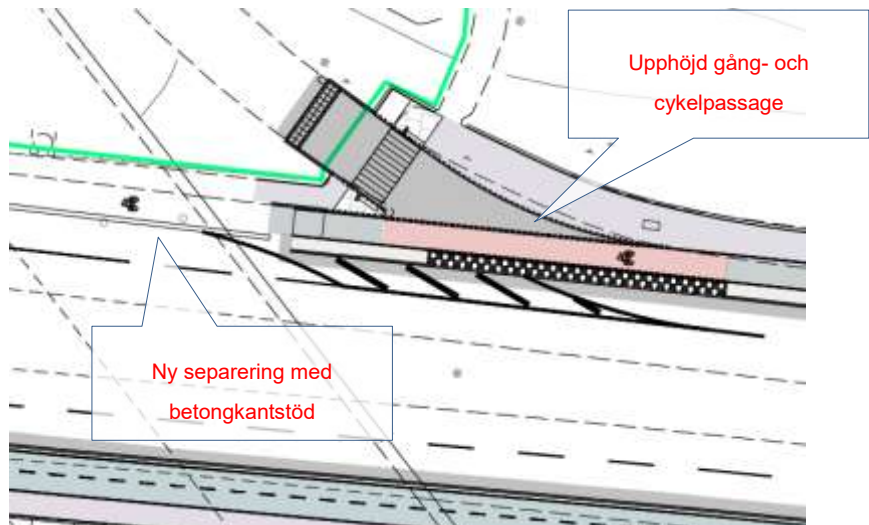
På Hägerstensvägens norra sida är cykelbanan fortsatt enkelriktad västerut. Här har cykelbanan breddats förbi den östra busshållplatsen.

Vid påfartsrampen till Essingeleden har cykelbanan och övergångsstället höjts upp med ramper mot motorfordonstrafiken för att öka trafiksäkerheten. En mindre höjjustering har behövt göras inom Trafikverkets vägområde.

Väster om passagen med Essingeledens påfartsramp är cykelbanan i samma nivå som körbanan; den har separerats mot motorfordonstrafiken med hjälp av en enklare barriär bestående av betongstöd med reflexrör. Den nya separerade cykelbanan har fått en bredd om 2,5 m. Befintlig gångbana, busshållplats och kantsten längs denna sträcka på norra sidan har lämnats orörd.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 245
Växel 08-508 27 200
jens.lofgren@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 7. Översiktsritning med färgmarkeringar och textutor som pekar ut genomförda åtgärder vid påfartsrampen till Essingeleden.



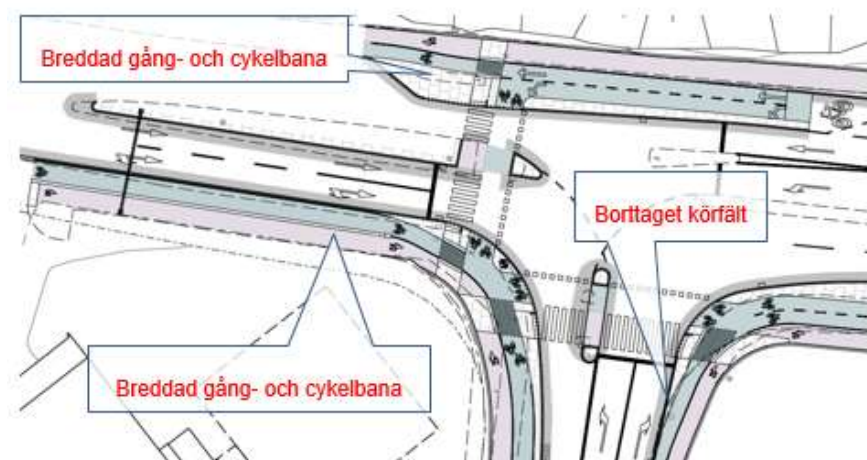
Figur 8. Bild som visar åtgärderna vid Hägerstensvägens norra sida, i höjd med påfartsrampen till Essingeleden. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar hur gång- och cykelpassagen över påfartsrampen höjts upp samt ny cykelbana som separerats mot körbanan med betongstöd.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 245
Växel 08-508 27 200
jens.lofgren@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Korsningen Kilabergsvägen - Hägerstensvägen

Hägerstensvägens korsning med Kilabergsvägen har byggts om, väntytorna för fotgängare och cyklister har breddats och gångbanorna har fått betongplattebeläggning för att tydligare separeras från cykelbanorna. För att få plats med breddning av gång- och cykelbanorna har ett av högersvängskörfälten tagits bort på Kilabergsvägen i norrgående riktning. Kvar är ett höger- och ett vänstersvängkörfält.



Figur 9. Översiktsritning med färgmarkeringar och textutor som pekar ut genomförda åtgärder i korsningen Hägerstensvägen - Kilabergsvägen.



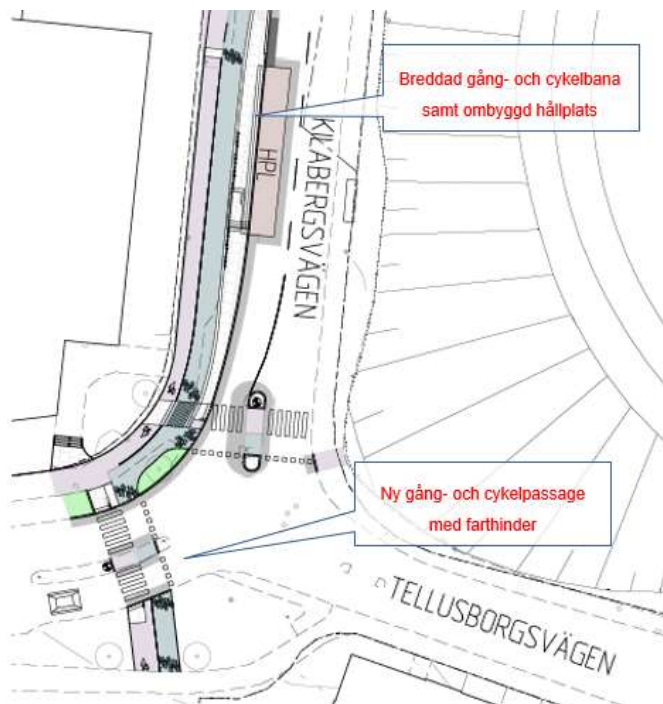
Figur 10. Bild som visar två foton av Hägerstensvägens norra sida, vid korsningen med Kilabergsvägen. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar hur gång- och cykelbanan breddats och väntytorna utökats. (Källa: Google)



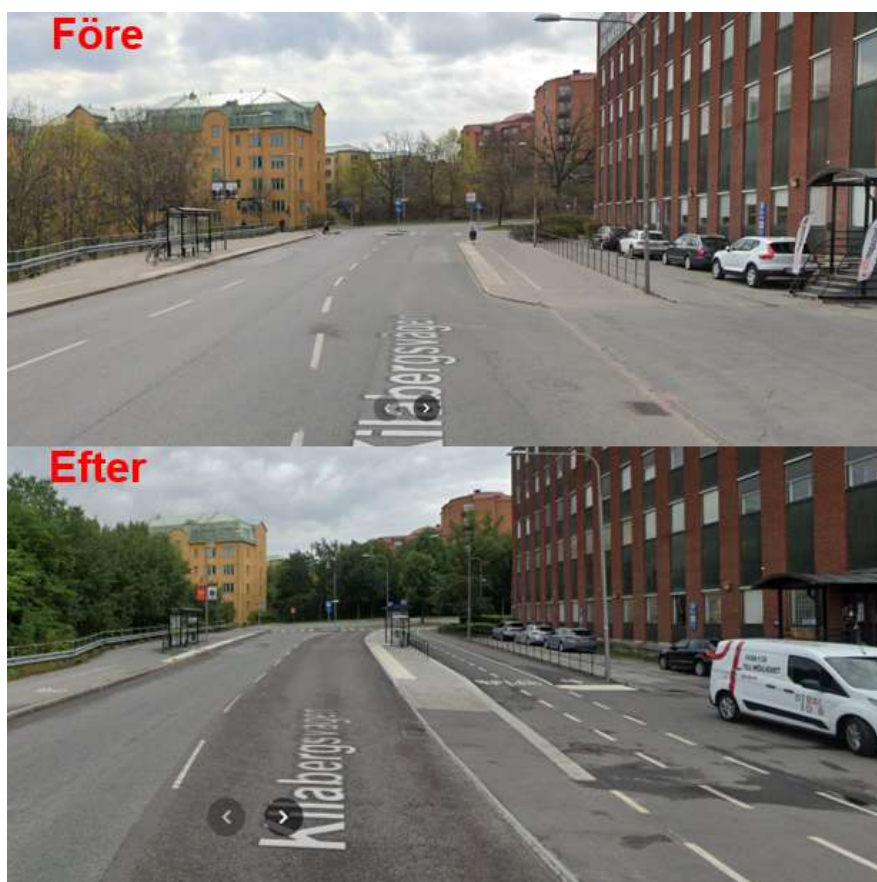
Figur 11. Bild som visar två foton av Kilabergsvägen, mot korsningen med Hägerstensvägen. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i nordlig riktning och visar hur ett högersvängkörfält på Kilabergsvägen tagits bort och hur gång- och cykelbanan breddats. (Källa: Google)

Kilabergsvägen

På Kilabergsvägen har den västra dubbelriktade cykelbanan breddas till 3,25 m. Gångbanan har breddats till 2,5 m. Den östra gång- och cykelbanan har lämnats orörd. I korsningen med Tellusborgsvägen har en ny gång- och cykelpassage anlagts över Tellusborgsvägen, tillsammans med ett nytt farthinder innan den nya passagen i nordlig/östlig riktning.



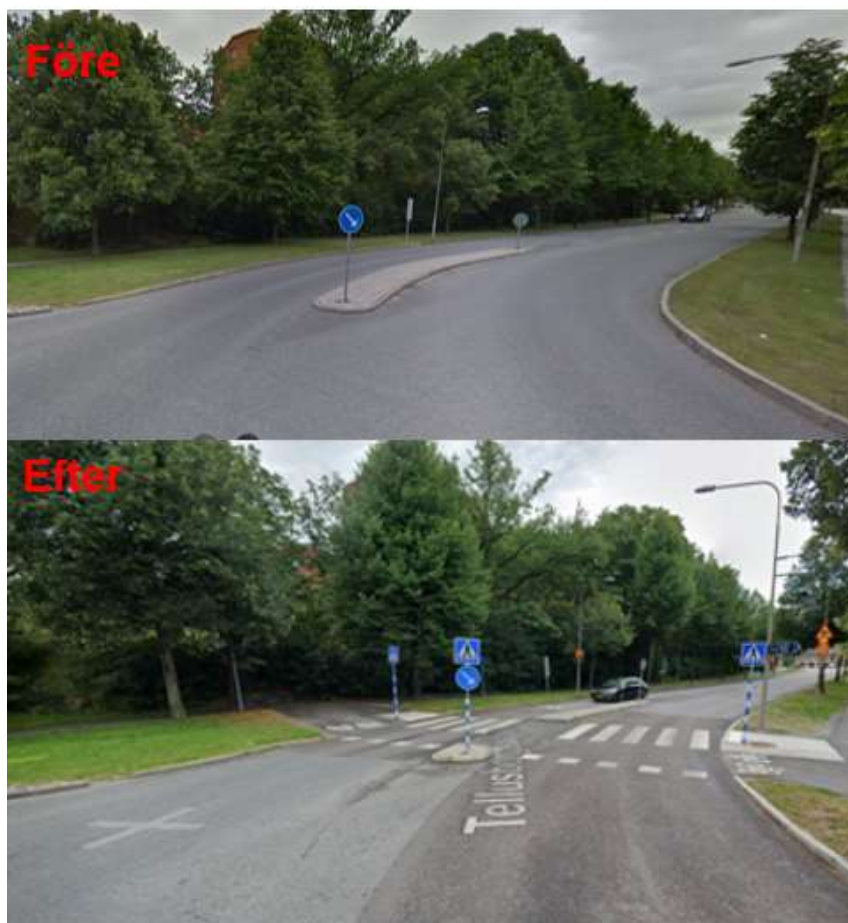
Figur 12. Översiktsritning med färgmarkeringar och textutor som pekar ut genomförda åtgärder längs Kilabergsvägen och Tellusborgsvägen.



Figur 13. Bild som visar två foton av Kilabergsvägens västra sida. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i sydlig riktning och visar hur gång- och cykelbanan breddats och busshållplatsen byggts om.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 245
Växel 08-508 27 200
jens.lofgren@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Figur 14. Bild som visar två foton tagna i västlig riktning som visar den nya gång- och cykelpassagen över Tellusborgsvägen. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. (Källa: Google)

Busshållplatser

Tre av busshållplatserna på Hägerstensvägen och Kilabergsvägen har tillgänglighetsanpassats och separeras från förbipasserande fotgängare och cyklister. Två av hållplatserna har försetts med nya väderskydd. Gång- och cykelbanorna har anlagts bakom hållplatsernas plattformar och där sikten är skymd av väderskydden har räckan satts upp för att öka trafiksäkerheten för cyklister och bussresenärer.

Belysning

Befintliga belysningsstolpar längs Hägerstensvägen har försetts med längre armar så att belysningen bättre når ut över gång- och cykelbanorna. Längst österut i anslutningen mot Södertäljevägen har nya parkstolpar placerats ut för att belysa gång- och cykelbanan som tidigare saknat belysning. Kompletterande belysning har även placerats i korsningen Kilabergsvägen/Tellusborgsvägen så att fotgängare och cyklister på passagera syns bättre.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Framkomlighet cykel

Projektets åtgärder innebär att framkomligheten för cyklister höjts på både Hägerstensvägen och Kilabergsvägen genom en ökad bredd på cykelbanorna, bredare passager över körbanor, större väntytor för cykel i korsningar och bättre separering från övriga trafikslag. Genom att cykelbanan på Hägerstensvägens södra sida dubbelriktats har behovet av omvägar för cyklister minskat.

Kopplingen mot pendlingscykelstråket längs Södertäljevägen har blivit tydligare och framkomligheten har ökat genom utökade bredder i anslutningen på södra sidan om Hägerstensvägen. Den breddade gång- och cykelbanan på Kilabergsvägens västra sida innebär en klar förbättring för framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister jämfört med tidigare. Kontoret bedömer att den fysiska separeringen mellan cykelbanan och körbanan på Hägerstensvägens norra sida ökar den upplevda tryggheten för cyklister.

Framkomlighet gående

Framkomligheten har även ökat för gående genom ökad bredd på gångbanan på Hägerstensvägens södra sida och Kilabergsvägens västra sida. Framkomligheten för gående har även ökat genom flyttade väderskydd samt genom bättre separering mot cykeltrafiken, särskilt i korsningarna. Tillgängligheten för fotgängare har förbättrats då samtliga berörda passager och busshållplatser tillgänglighetsanpassats samtidigt som separeringen mellan gång- och cykel förbättrats i korsningarna. Komforten och tillgängligheten för bussresenärer har ökat tack vare de ombyggda hållplatserna.

Framkomlighet motorfordon

Framkomligheten för motorfordon är i princip oförändrad. Det ena högersvängkörfältet på Kilabergsvägen inför korsningen med Hägerstensvägen har kunnat tas bort utan påverkan på framkomligheten, tack vare optimering av trafiksignalen. För kollektivtrafiken har det borttagna högersvängkörfältet på Kilabergsvägen inför korsningen med Hägerstensvägen bidragit till en marginell försämring, i och med att trafiklösningen i korsningen blivit något mer störningskänslig.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har ökat genom att passager över körbanor kortats av och passager utan signalreglering hastighetssäkrats med farthinder. Den avsmalnade körbanan på Hägerstensvägens södra sida speglar bättre den skyltade hastighetsgränsen om 40 km/h, vilket borde leda till en ökad

hastighetsefterlevnad med positiva effekter på trafiksäkerheten. Tydlig separering och bredare ytor för fotgängare och cyklister minskar också risken för konflikter mellan trafikslagen.

Trygghet

Genom breddade gång- och cykelbanor, förbättrad belysning samt tydligare separering mellan fotgängare, cyklister och motorfordon bedömer kontoret att tryggheten för gående och cyklister har ökat.

Tidplan

Enligt genomförandebeslutet var planen att detaljprojektering skulle äga rum under hösten och vintern 2021/2022, upphandling ske under våren 2022 följt av entreprenadstart under sommaren 2022 och entreprenadslut hösten 2023. Detaljprojekteringen drog ut på tiden varför entreprenadstart sköts till efter sommaren 2022. Entreprenadarbetena färdigställdes trots detta enligt tidplan.

Slutbesiktning av entreprenadarbetena genomfördes i december 2023. Vid slutbesiktningen upptäcktes kvalitetsbrister avseende vissa beläggningsarbeten. Bristerna har åtgärdats på entreprenörens bekostnad under sensommaren 2024.

Produktion och trafik under byggtiden

Genomförandet av entreprenaden har fortlöpt enligt plan.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart informerade kontoret närliggande verksamheter om de planerade arbetena, och gav dem kontinuerligt uppdaterad information under hela projektet. Kontoret har även kontinuerligt uppdaterat projektets innehållssida på Stockholm växer.

Ekonomi och finansiering

Under rubrikerna nedan redovisas projektens ekonomiska utfall.

Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till 34,2 mnkr i prisnivå 2021, vilket motsvarar 36 mnkr i löpande priser. Som en konsekvens av kraftigt ökande priser på material, råvaror och drivmedel inkom anbud på en betydligt högre nivå än vad som förväntats i genomförandebeslutet, vilket medförde att projektets riskbudget i löpande priser förbrukades redan före entreprenadstart. Detta föranledde att kontoret, inom ramen för kontorets delegationsordning, fattade ett

tilläggsbeslut på 4,3 mnkr i 2021-års prisnivå för att utöka projekt-ramen till 38,5 mnkr i prisnivå 2021. I löpande priser utökade tilläggsbeslutet genomförandebeslutets ram med 5 mnkr till 41 mnkr (2022-06-30, Dnr T2020-00769). Den utökade projektramen möjliggjorde att entreprenadupphandlingen kunde tilldelas och kontrakt tecknas. Detta innebär att projektet undvek förseningar som sannolikt hade blivit kostsamma.

Investeringsutgiften för projektet blev 30,7 mnkr brutto i 2021 års prisnivå. Projektet har därmed blivit 7,8 mnkr billigare (inkl. kontorets tilläggsbeslut om 4,3 mnkr). Utfallet blev lägre än förväntat, främst tack vare att projektrisker kopplade till osäkerheter som förekomst av berg, föroreningar och ledningar inte föll ut.

I nedanstående tabell redovisas projektets ekonomi i genomförandebeslutets prisnivå 2021.

Fast prisnivå	Beslutat belopp i nämnd 2021-års prisinivå (mnkr)	Beslutat belopp inkl tilläggs- belopp på delegation	Utfall 2021-års prisinivå (mnkr)	Avvikelse inkl tilläggs- belopp på delegation (mnkr)
Utredning och projektering	3,0	3,0	2,6	-0,4
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	6,6	6,6	3,7	-2,9
Entreprenad	24,6	28,9	24,4	-4,5
Summa utgifter	34,2	38,5	30,0	-7,8
Inkomst (Trafikverket)	-	-	-15,3	-15,3
Summa inkomster	-	-	-15,3	-15,3
Netto	34,2	38,5	14,7	-23,1

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i 2021-års prisnivå, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets kommande genomförande. Projektets utfall i löpande priser blev 36,7 mnkr brutto, vilket är 4,3 mnkr lägre än det beslutade beloppet (inkl kontorets tilläggsbeslut om 5 mnkr).

Löpande prisnivå	Beslutat belopp i	Beslutat belopp inkl	Utfall (mnkr)	Avvikelse inkl
------------------	----------------------	-------------------------	------------------	-------------------

	nämnd 2021-års prisnivå (mnkr)	tilläggs- belopp på delegation		tilläggs- belopp på delegation (mnkr)
Utredning och projektering	3,0	3,0	2,7	-0,3
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	6,6	6,6	4,3	-2,3
Entreprenad	24,6	29,6	29,6	0,0
Index	1,8	1,8	-	-1,8
Summa utgifter	36,0	41,0	36,7	-4,3
Inkomst (Trafikverket)	-	-	-16,0	-16,0
Summa inkomster	-	-	-16,0	-16,0
Netto	36,0	41,0	20,7	-20,3

Kommentar till projektets utgifter

Nedan följer förklaringar till projektets ekonomi. Samtliga avvikelser är angivna i det penningvärde som gällde då genomförandebeslutet fattades (2021), det vill säga fasta priser.

Projektering & utredning

Utgifter för utredning och projektering blev något lägre jämfört med beräkning i genomförandebeslutet. Avvikelsen jämfört med genomförandebeslutet blev 0,4 mnkr.

Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev lägre då riskmedel inte behövdes i samma utsträckning som budgeterat. Avvikelsen jämfört med genomförandebeslutet blev 2,9 mnkr.

Entreprenad

Projektets planerade åtgärder utfördes enligt tidplan. Utfallet blev 4,5 mnkr lägre än beräknat belopp i beslutet.

Kommentar till tilläggsbeslutet

Räknat i 2021-års prisnivå blev projektet 7,8 mnkr billigare än den beslutade budgetramen. I löpande priser blev dock projektets utfall 0,7 mnkr högre än beslutat belopp, vilket innebar att endast en mindre del av det utökade utrymmet enligt tilläggsbeslutet behövde tas i anspråk.

Kontoret bedömer ändå att det fanns välgrundade skäl att fatta tilläggsbeslutet vid den tidpunkten. Beslutet var nödvändigt för att öka projektets ekonomiska ram för oförutsedda händelser och möjliggöra tilldelning av entreprenadkontrakt. Vid beslutstillfället fanns det betydande osäkerheter kring exempelvis bergförekomster, föroreningar och befintliga ledningar, vars påverkan i förväg inte kunde förutses.

Kommentar till projektets Inkomster

Kontoret sökte inför entreprenadupphandling bidrag från Trafikverkets stadsmiljöavtal på 50% av projektets av entreprenad- och byggledningsutgifter. Kontoret beviljades sökt bidrag, vilket sammanlagt uppgick till ca 15,3 mnkr, motsvarande 16 mnkr i löpande priser.

Kostnader för drift och underhåll

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar 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 1,6 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Projektet har inga ej aktiverbara utgifter.

Risk/Osäkerhet

En projektspecifik risk som identifierades inför genomförandebeslut var att kvaliteten på lösningen vid påfartsrampen till Essingeleden kunde försämrats om kontoret inte lyckades få till en överenskommelse med Trafikverket. Denna risk hanterades genom en aktiv dialog med Trafikverket, så att en överenskommelse i frågan kunde nås.

Slut