

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2025-08-28

Cykel Ulvsundavägen mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner slutredovisning av projekt Cykel Ulvsundavägen mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Ulvsundavägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en del av det regionala cykelstråket Kungsängenstråket, mellan Kungsängen i Upplands-Bro kommun och centrala Stockholm.

Trafikkontoret har breddat cirka 900 meter befintlig gång- och cykelbana till fem meter längs Ulvsundavägen mellan Flygplatsinfarten och Kvarnbacksvägen. Syftet med projektet har varit att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister samt möta de framtida behoven i och med pågående och kommande exploateringar i Bromma och Ulvsunda.

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2020-06-11 till ett belopp om 49,9 mnkr i 2020-års prisnivå, vilket motsvarar 57 mnkr i löpande priser. Kommunfullmäktige godkände trafiknämndens förslag till genomförandebeslut 2020-09-28. Den totala utgiften för projektet blev 32 mnkr i 2020-års prisnivå, vilket motsvarar 35,9

mnkr i löpande priser. Kontoret har även sökt och beviljats stadsmiljöbidrag vilket gett en intäkt om 11,3 mnkr, vilket motsvarar 12,8 mnkr i löpande priser. Kontoret har utfört arbeten åt Stokab vilket genererat en intäkt om 0,5 mnkr, vilket motsvarar 0,6 mnkr i löpande priser. Nettoutgiften blev 20,2 mnkr i 2020-års prinsnivå, vilket motsvarar 22,5 mnkr i löpande priser.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Ulv sundavägen är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en del av det regionala cykelstråket Kungsängenstråket, som går mellan Kungsängen i Upplands-Bro kommun och Kungsholmen (Stockholms stadshus). Gång- och cykelbanan mellan Flygplatsinfarten och Kvarnbacksvägen är dubbelriktad och hade före ombyggnationen en varierad bredd mellan cirka tre och fyra meter, vilket inte uppfyllde kraven i cykelplanen för en dubbelriktad gång- och cykelbana. Aktuell sträcka är cirka 900 meter lång och gång- och cykelbanan löper längs västra sidan om Ulv sundavägen.



Bild 1. Översigtskarta med projektområdet längs Ulvsundavägen mellan Kvarnbacksvägen och Flygplatsinfarten. Projektområdet är markerat i svart.

2015-05-21 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut till en investeringsutgift om 60 mnkr för breddning av gång- och

cykelbana längs Ulvsundavägen – mellan Ulvsundaplan och Köpsvängen vid norra infarten till Bromma Blocks (Dnr T2013-313-06577). Inför genomförandebeslutet bröts sträckan mellan Flygplatsinfarten och Kvarnbacksvägen ut ur cykelprojektet på grund av ökade kostnader (Dnr T2016-01366). Sträckan bedömdes då vara mindre angelägen, med få konfliktpunkter och lägre mängd fotgängare.

I och med fortsatt utbyggnad av Bromma Blocks och exploateringar i Ulvsunda fanns det senare åter skäl att gå vidare och bredda den återstående delen. 2020-06-11 fattade trafiknämnden genomförandebeslut till en investeringsutgift om 49,9 mnkr i 2021-års prisnivå, vilket motsvarar 57 mnkr i löpande priser samt en investeringsinkomst om 0,7 mnkr i löpande prisnivå (Dnr T2020-00794). 2020-09-28 beviljade kommunfullmäktige trafiknämndens förslag till genomförandebeslut (KS 2020/911).

Mål och syfte

Målet med projektet har varit att bredda gång- och cykelbanan mellan Flygplatsinfarten och Kvarnbacksvägen till fem meters bredd, samt att anlägga ett skyddsräcke mellan körbanan och gång- och cykelbanan.

Syftet med projektet har varit att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för de som idag nyttjar gång- och cykelbanan; samt att möta framtidens behov, i och med pågående och planerade exploateringar vid Bromma Blocks och Ulvsunda.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

Gång- och cykelbanan har breddats och ett nytt skyddsräcke satts upp längs hela sträckan. Räcket är av samma modell som satts upp på övriga delar av Ulvsundavägen. Längs hela sträckan har även ny förstärkt belysning satts upp. För att tydliggöra genomförda åtgärder beskrivs de nedan i tre delsträckor, se bild 2.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Bild 2. Orienteringskarta över gång- och cykelbanan längs Ulvsundavägen beskriven i delsträcka A (rött), B (orange) och C (gult).

Delsträcka A

På delsträcka A, från Kvarnbacksvägen och cirka 200 meter norrut, har gång- och cykelbanan breddats ut mot grönområdet. Detta medförde att en stödmur behövde rivas och en ny anläggas med en förskjutning om cirka tre meter åt väster. Övergångsställena vid Kvarnbacksvägen har tillgänglighetsanpassats.



Bild 3. Gång- och cykelbanan före ombyggnationen, sett från Kvarnbacksvägen. Gång- och cykelbana var smal och saknade separering mot motorfordonstrafik.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Bild 4. Gång- och cykelbanan efter ombyggnationen, sett från Kvarnbacksvägen. Vänster i bild syns den nyanlagda stödmuren och det nyanlagda vägräcket syns till höger i bild.

Delsträcka B

På delsträcka B har gång- och cykelbanan breddats ut mot Ulvsundavägen. Utrymmet har tagits från den skiljeremsa som tidigare separerade gång- och cykelbanan och motorfordonstrafik. I samband med breddningen har ett nytt vägräcke anlagts, för att bibehålla en god separering för oskyddade gång- och cykeltrafikanter mot motorfordonstrafik.



Bild 5. Gång- och cykelbanan längs Ulvsundavägen innan ombyggnationen av delsträcka B.



Bild 6. Gång- och cykelbanan längs Ulvsundavägen efter ombyggnationen av delsträcka B. Gång- och cykelbanan har breddats österut mot Ulvsundavägen och ett nytt vägräcke som separerar trafikanterna har satts upp.

Delsträcka C

På delsträcka C, från flygplatsinfarten och cirka 400 meter söderut mot Kvarnbacksvägen, har gång- och cykelbanan breddats ut mot Ulvsundavägen. Utrymmet har skapats genom att kanstenslinjen har flyttats två till tre meter österut, vilket har medfört att körbanan smalnats av något. Det var inte möjligt att bredda gång- och cykelbanan västerut på grund av Bromma flygplats arrendegräns.



Bild 7. Gång- och cykelbanan innan ombyggnationen, sett söderut från flygplatsinfarten. På vänster sida syns ett äldre vägräcke och på höger sida syns skyddsstängsel vid Bromma flygplats.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm



Bild 8. Gång- och cykelbanan efter ombyggnationen, sett söderut från flygplatsinfarten. På vänster sida syns det nya vägräcket och på höger sida syns skyddsstängsel vid Bromma flygplats.

Avvikelse från genomförandebeslutet

I genomförandebeslutet framgår att trafikkontoret kommer att färdigställa del C efter att exploateringskontoret anlagt en planskild vänstersväng vid flygplatsinfarten. I exploateringskontorets projekt ingick även breddning och ny utformning av gång- och cykelpassagen över Flygplatsinfarten. Den planskilda vänstersvängen anlades aldrig eftersom exploateringskontoret lade ner detta projekt. Trafikkontoret har breddat gång- och cykelbanan fram till Flygplatsinfarten.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Kontoret bedömer att framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister har ökat i och med de utförda åtgärderna. Innan ombyggnationen av gång- och cykelbanan längs Ulvsundavägen uppskattade trafikkontoret att sträckan trafikerades av 200–500 cyklister per dygn. Någon eftermätning har inte gjorts i detta läge då området fortfarande exploateras. Utförda åtgärder bedöms dock klarar av att möta ett ökat flöde av gående och cyklister i och med pågående och planerade exploateringsprojekt. Även utförd tillgänglighetsanpassning av övergångsställen har bidragit till att de som passerar den aktuella korsningspunkten Kvarnbacksvägen/Ulvsundavägen kan röra sig tryggt och säkert.

Breddningen av gång- och cykelbanan har medfört att körbaneytan för motorfordon minskat på delar av Ulvsundavägen.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Framkomligheten för motorfordonstrafiken har dock inte påverkats nämnvärt av genomförd åtgärd. Det har snarare blivit enklare för bilister att hålla angiven hastighet i och med den nya avsmalnade utformningen. Hastigheten på denna sträcka har sänkts från 70 km/h till 60 km/h enligt beslut i hastighetsplanen (Beslut fattat i Trafiknämnden 2020-12-10, Dnr T2016-01750, T2016-03098).

Tio träd har tagits ned längs Ulvsundavägen vid anläggningsarbetet av den nya stödmuren. Dessa träd har ersatts med tio nyplanterade träd på olika ställen inom stadsdelsområdet. Placeringen av dessa har gjorts i samråd med Bromma stadsdelsförvaltning. Stadens trädsmål att ersätta varje nedtaget gatuträd med två nya började tillämpas först när entreprenaden redan hade påbörjats.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektet har genomförts enligt tidplanen i genomförandebeslutet, med undantag av de åtgärder som skulle ha utförts i samband med exploateringskontorets angränsande entreprenad. Flytt av mittbarriären utförs inom exploateringskontorets pågående entreprenad och beräknas vara färdig under 2026.

Produktion och trafik under byggtiden

Genomförandet av entreprenaden har fortloppet enligt plan, arbeten som krävt inskränkning i antal körfält på Ulvsundavägen har utförts nattetid. Entreprenören tilläts stänga av gång- och cykelbanan helt och gående och cyklister hänvisades till lokalgatan på östra sidan om Ulvsundavägen. Detta underlättade utförandet och medförde besparingar.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikationen har skett via byggskyltar samt via projektsidan på Stockholm växer. Dialog har även skett med Bromma flygplats under genomförandet.

Ekonomi och finansiering

Under rubrikerna nedan redovisas projektens ekonomiska utfall.

Investering

Investeringsutgiften för projektet blev 32,0 mnkr brutto i 2020-års prisnivå, vilket är en avvikelse från genomförandebeslutet med - 17,9 mnkr. Kontoret har även efter genomförandebeslut sökt och beviljats stadsmiljöbidrag vilket gett en inkomst om 11,3 mnkr samt utfört arbeten åt Stokab mot en ersättning om 0,5 mnkr, vilket gör att nettoutgiften blev 20,2 mnkr, se tabell nedan.

Fast prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall 2021-års prisinivå (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	3,2	3,3	0,1
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	9,9	2,3	-7,6
Entreprenad	36,8	26,4	-10,4
Summa utgifter	49,9	32,0	-17,9
Inkomst ledningsdragande bolag	-0,7	-0,5	0,2
Inkomst stadsmiljöavtal	-	-11,3	-11,3
Summa inkomster	-0,7	-11,8	-11,1
Netto	49,2	20,2	-29,0

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i 2020-års prisnivå, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets kommande genomförande. Projektets utfall i löpande priser blev 35,9 mnkr brutto.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	3,2	3,4	0,2
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	9,9	2,6	-7,3
Entreprenad	36,8	29,9	-6,9
Index	7,1	-	-7,1
Summa utgifter	57	35,9	-21,1
Inkomst ledningsdragande bolag	-0,7	-0,6	0,1
Inkomst stadsmiljöavtal	0	-12,8	-12,8
Summa inkomster	-0,7	-13,4	-12,7
Netto	56,3	22,5	-33,8

Kommentarer till projektets utgifter

Nedan följer förklaringar till projektets ekonomi. Samtliga avvikelser är angivna i det penningvärde som gällde då genomförandebeslutet fattades (2020), det vill säga fasta priser.

Utredning och projektering

Utgifterna för utredning och projektering föll ut som planerat. Utfallet blev 3,3 mnkr, vilket är en avvikelse mot beslutet om 0,1 mnkr.

Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev lägre eftersom de riskmedel som avsattes i genomförandebeslutet inte behövdes. Utfallet blev 2,3 mnkr, vilket är en avvikelse mot beslutet om -7,6 mnkr.

Entreprenad och index

Vinnande anbud var lägre än kalkylerat vilket tillsammans med att en totalavstängning av gång- och cykelbanan tilläts under genomförandet resulterade i att utfallet blev 26,4 mnkr, vilket är lägre än kontorets beräkning vid genomförandebeslutet och medför en avvikelse om -6,9 mnkr.

Kommentarer till projektets inkomster

Kontoret sökte inför entreprenadupphandling stadsmiljöbidrag ifrån Trafikverket och fick beviljat bidrag om 50 procent av projektets entreprenad- och byggledningsutgifter, sammanlagt 11,3 mnkr.

Driftkostnader

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 1,8 mnkr från och med år 2023.

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 risk som identifierades i genomförandebeslutet var osäkerheter kring befintliga ledningar och eventuellt oidentifierade ledningskonflikter. Denna risk föll inte ut och inga fördyrande åtgärder krävdes därmed vid utförandet av breddningen.

En annan risk som togs upp i genomförandebeslutet var störningar för allmänheten. Denna risk föll inte heller ut då få klagomål under åtgärdens utförande inkom.

Även risker kopplade till geoteknik och bergschakt för stödmuren togs upp i genomförandebeslutet. Muren kunde dock utföras enligt projekterad lösning och inga ökade kostnader uppstod.

Den sista risken som belystes i genomförandebeslutet var risken för sen omprojektering av gång- och cykelbanan på grund av angränsande exploateringsprojekt. Under projektgenomförandet genomfördes avstämningar med exploateringskontoret för att minimera denna risk. Exploateringskontoret lade ned sitt projekt och därmed utgick risken från projektet.

Kontoret bedömde ovanstående risker som sannolika inför projektets genomförande. Samtliga identifierade risker hade varit kostnadsdrivande om de fallit ut. Kontoret anser därmed att det var motiverat att ta höjd för dessa risker, för att kunna genomföra planerade åtgärder inom beslutad budgetram.

Slut

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm