

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 26 209**Till**
Trafiknämnden
2025-09-25

Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen i Gröndal. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen i Gröndal till en investeringsutgift om 30 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Lövholmsvägen sträcker sig genom Gröndal och är utpekad som ett primärt cykelstråk i Stockholms stads cykelplan. Mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen är kvalitén på gång- och cykelbanan bristfällig med trånga sektioner och generell utrymmesbrist.

Förslaget innebär att 400 meter gemensam gång- och cykelbana breddas till 5,25 meter. En kortare sträcka där det råder utrymmesbrist blir breddning något mindre. Breddningen ger möjlighet till en separering mellan gång- och cykeltrafikanter, vilket

ökar trafiksäkerheten, framkomligheten och tryggheten för bägge trafikantgrupper. Den nya gång- och cykelbanan leder till att 14 träd med varierande bevarandevärde behöver tas ned. Dessa ersätts med 30 nya träd. Bedömd byggstart är sommaren 2026 med färdigställande år 2027.

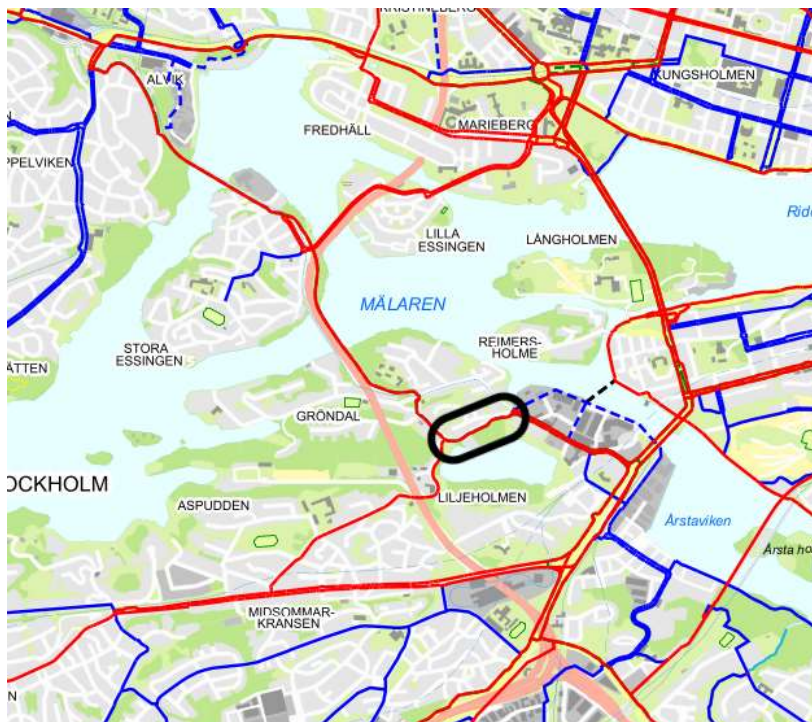
Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt "Cykelåtgärder på Lövholmsvägen mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen" till en investeringsutgift av 30 mnkr.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Lövholmsvägen, mellan Blommensbergsvägen och Gröndalsvägen, går genom ett område med flerbostadshus i norr och Entréskolan, grönområden och sjön Trekanten i söder. Lövholmsvägen är utpekad som ett primärt cykelstråk i Stockholms cykelplan och är både en viktig cykelkoppling för boende i Gröndal, Liljeholmen och Aspudden men utgör även en del av en större koppling till och från Essingeöarna, Alvik och resterande västerort. Västra delen av Lövholmsvägen har en ny dubbelriktad cykelbana, medan östra delen har bristande gång- och cykelinfrastruktur.

2024-06-13 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut för projektet.



Figur 1. Primära cykelstråk i rött och huvudcykelnät i blått. Projektområde markerat med svart.

Mål och syfte

Projektets syfte är att öka framkomligheten, tillgängligheten och komforten för gång- och cykeltrafikanter på det primära cykelstråket längs med Lövholmsvägen. Projektets mål är att anlägga ny cykelinfrastruktur av kvalité som motsvarar rekommendationerna i stadens cykelplan gällande mått, bredd och funktion. Att skapa ett fungerande och säkert gång- och cykelvägnät ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi och gångplan.

Befintlig situation

Gång-och cykel

Gång- och cykelbanan längs Lövholmsvägen har låg standard vilket påverkar bland annat trafiksäkerheten och framkomligheten. Gångbanan på norra sidan varierar mellan 1,4 och 2,8 meter i bredd, och den gemensamma gång- och cykelbanan på södra sidan väster om Entréskolan är cirka 2,8 meter bred.



Figur 2. Gång- och cykelbanan väster om Entréskolan

I den mest trånga passagen vid Entréskolan är gång- och cykelbanan bara 1,3 meter bred.



Figur 3. Trång sektion vid Entréskolan.

Öster om Entréskolan löper en 3,5 m bred gång- och cykelbana i parkmiljö avskilt från vägen.



Figur 4. Gång- och cykelbana i parkstråk

Uppmätta flöden (2023) för gående och cyklister visade på drygt 1400 cyklister/dygn och 730 gående/dygn inom det utredda området. De högsta flödena uppmättes på Lövholmsvägens södra sida.

Kollektivtrafik

Sträckan saknar busstrafik i dagsläget. Däremot trafikerar Blommensbergsvägen och Lövholmsvägen väster om Blommensbergsvägen av buss. Även spårvagn trafikerar Gröndalsvägen och Lövholmsvägen mot Liljeholmen. Närmaste hållplats är *Trekanten* där flertalet busslinjer samt spårvagn stannar.

Motorfordonstrafik

Cirka 3600 fordon/dygn trafikerar sträckan, varav 8 % är tung trafik. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h vid Entréskolan och 30 km/h västerut (införd 2021). Parkeringsförbud råder, men in- och utfarter till fastigheterna Nynäs 24 och 25 korsar gång- och cykelbanan.

Trafiksäkerhet

Inga olyckor har rapporterats längs sträckan, men tre olyckor har inträffat i korsningen vid Blommensbergsvägen. Korsningen ingår dock i ett annat projekt (Cykel Blommensbergsvägen).

Omgivande natur

Området är kuperat med sluttning mot sjön Trekanten. Parkmiljön har tät växtlighet, och större lindar och lönnar bildar en allé längs vägen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret, stadsdelsförvaltning Hägersten-Älvsjö, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Förslaget innebär att cirka 400 meter befintlig gemensam gång- och cykelbana på Lövholmsvägen uppgraderas till en högre standard, som motsvarar rekommendationerna i stadens cykelplan.

Cykelbanan föreslås få en bredd på 3,25 meter med ett undantag på en kortare sträcka vid skolan där sektionen är smalast och här föreslås bredden på cykelbanan bli 2,5 meter. Gångbanans bredd på sträckan varierar mellan 1,9 och 2,5 meter beroende på gatusektionens bredd.

Sträckan beskrivs nedan i tre delsträckor som varierar i mått och karaktär. Hela den utredda sträckan syns i Figur 5 och i bilaga 1.



Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 209
Växel 08-508 27 200
jevgenija.palin@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Figur 5. Sträckan föreslagen för åtgärder, uppdelade i tre delsträckor. Översikt

Delsträcka 1: Blommensbergsvägen- Entréskolan

En ny bredare gång- och cykelbana föreslås rymmas inom befintlig gatussektion genom att körbanan förskjuts norrut. Den smala gångbanan på norra sidan föreslås tas bort för att ge plats åt den nya sektionen. Gångbanan har inga tydliga kopplingar till omgivningen och används marginellt. Två träd på södra sidan behöver tas bort, varav en är en trädruin. Tre nya ersättningsträd planteras i grönytan istället.

Cykelbanan föreslås bli 3,25 meter bred och gångbanan 2,1 till 2,5 meter.

Delsträcka 2: Entréskolan

Närmare skolan är utrymmet begränsat. Även på denna sträcka föreslås att den norra gångbanan tas bort, vilket möjliggör att körbanan kan förskjutas norrut fram till in- och utfarten norr om vägen.

Vid kvarteret Nynäs 25, väster om Entréskolan, och förbi skolan är utrymmet begränsat och här föreslås en 5,5 meter bred körbana, en 2,5 meter bred cykelbana och en gångbana på cirka 2 meter. För att skapa utrymme för den nya gatussektionen behöver två träd, en lind och en lärk, vid skolans in- och utfart tas bort. Flera alternativ för att bevara träden har utretts men inga tillfredställande lösningar har hittats. Samtidigt har genomförd trädinventering visat att träden har dålig vitalitet och lågt bevarandevärde trots att de är stora.

Vid kv Nynäs 25 (väster om skolan) behålls två stora ekar och gående leds söder om träden.

För tydligare separation mellan gående och cyklister längst med skolan föreslås betongplattor för gångbanan och asfalt för cykelbanan.

Delsträcka 3: Entréskolan - Gröndalsvägen

Mellan skolan och Gröndalsvägen föreslås gång- och cykelbanan breddas i nuvarande läge genom parken. Detta gör att befintlig bredd för biltrafiken kan behållas på sträckan.

Den befintliga gång- och cykelvägen i parken föreslås breddas till 3,25 m cykelbana och 2,0 m gångbana. Förslaget innebär att 11 träd, både park- och gatuträd längst med sträckan behöver tas bort. Öster om skolan föreslås ett nytt övergångsställe eftersom många skolbarn korsar vägen. Belysningsstolpar placeras så att både körbanan och nya gc-vägen får en bättre belysning.



Figur 6. Visionsbild

Avvägningar

Under programhandlingen bedömdes att 10 träd skulle tas ned. I systemhandlingen framkom att totalt 14 träd samt en trädruin behöver tas ned. Dessa 15 träd ersätts med 30 nya, varav 15 planteras längs sträckan och 15 på andra platser utanför projektområdet, både i hårdgjorda ytor och parkmiljöer.

Konsekvenser

Trafiksäkerhet

Utformningsförslaget innebär en förbättring för gång- och cykeltrafikanter utmed sträckan. Gående och cyklister får separata ytor, vilket minskar risken för kollisioner och ökar trafiksäkerheten för bägge trafikantgrupperna.

Framkomlighet

Med den nya utformningen får cyklister ett gent och säkert cykelstråk med bra kopplingar till de befintliga cykelbanorna på anslutande vägar. Detta ökar både framkomlighet och orienterbarhet i området. Ett undantag från riktlinjerna görs för delsträckan förbi skolan i de mest trånga snitten där bredden på cykelbanan blir mindre. Ombyggnaden bedöms ändå ge en tydlig förbättrad framkomlighet jämfört med idag.

Norra gångbanan mellan Blommensbergsvägen och skolan utgår i projektet. Konsekvenserna av detta bedöms bli små då målpunkter saknas på denna sträcka och att antal gående är få. Gående kommer istället att hänvisas till södra sidan av vägen och kommer kunna korsa gatan på det nya föreslagna övergångsstället vid skolan.

Övergångsstället ökar framkomligheten för gångtrafikanter mellan södra sidan av vägen och bostadskvarteren norr om gatan.

Den föreslagna avsmalningen av körbanan vid skolan bedöms inte påverka motorfordonstrafikens framkomlighet nämnvärt.

Påverkan på barn

Vid Trekantsparken ligger Entréskolan. En bredare gångbana, separerad från cyklisterna, ökar säkerheten för barnen vid skolan. Ett avvikande material på gångbanan i form av plattor bidrar till en tydligare avgränsning mellan gång- och cykeltrafik.

De föreslagna åtgärderna, såsom bredare ytor för gång- och cykeltrafik samt förbättrad belysning, är därför positiva ur ett barnperspektiv.

Jämställhet och trygghet

De föreslagna åtgärderna bidrar till att tryggheten kommer att stärkas på sträckan genom att cykelbanan blir avskild från biltrafiken och genom att gående och cyklisterna får separata ytor.

Åtgärderna inom detta projekt bedöms även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv. En förbättrad belysning i parkdelen skapar tryggare miljö, vilket gör att flera kvinnor väjer att gå och cykla i området.

Skyfall

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning. Slutsatsen av undersökningen är att hela projektområdet avvattnas ytligt mot sjön Trekanten. Inga översvämningar inträffar på sträckan. De föreslagna åtgärderna leder till en ökning av hårdgjorda ytor och detta kan leda till minskningen av infiltrationskapacitet.

För att inte belasta vägsträckorna och nätet med dagvatten projekteras gång- och cykelbanan så att den får en tvärlutning söderut mot naturmarken/parkmarken.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Nedan redovisas en övergripande tidplan för åtgärderna.

Detaljprojekteringen beräknas vara klar till årsskiftet 2025/2026 och upphandling av entreprenör planeras genomföras under våren 2026. Bedömd byggstart är sommaren 2026 med färdigställande 2027.

Aktivitet	2025	2026	2027
Genomförandebeslut (TN och ev. KF)	X		
Projektering	X		
Upphandling		X	
Entreprenad		X	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Projektet förväntas medföra viss lokal trafikpåverkan under byggtiden. I parkdelen påverkas enbart gång- och cykeltrafiken. Under denna etapp hänvisas gående till norra sidan av gatan, medan cyklisterna blandas med övrig trafik i körbanan. Vid behov av omledning av cykeltrafikanter finns möjlighet att leda dem via Lövholmsvägens västra del (väster om korsningen med Blommensbergsvägen) och Gröndalsvägen eller omvänt, beroende på färdriktning.

Körbanan mellan Blommensbergsvägen och gång- och cykelstråket i parken får en ny beläggning, vilket kräver kvälls- och nattarbete för att minimera påverkan på trafiken.

För att säkerställa framkomligheten förbi skolan och kvarteret Nynäs 25, där gatusektionen är som smalast, kan en skyttelsignal anordnas på en kortare sträcka. Denna ska reglera trafiken i båda riktningarna och därmed minska risken för köbildning.

Intressenthantering och kommunikation

En kommunikationsplan kommer att upprättas med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov. Information om åtgärden kommer att finnas på stadens hemsida samt på gatan inför genomförandet.

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i juni 2024. I beslutet redovisades en investeringsutgift för planering om 2 mnkr. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 21 mnkr. Inför projektets genomförandebeslut har en ny kalkyl tagits fram baserat på framtagna systemhandling. Den totala investeringsutgiften beräknas till 30 mnkr baserat på systemhandlingen. Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2	2	4
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	1	6	7
Entreprenad	-	16	16
Index	-	2	2
Summa utgifter	3	27	30
Inkomst Ellevio	-	-1	-1
Summa inkomster	-	-1	-1
Netto	3	26	29

Hittills har 2 mnkr förbrukats i projektet för utredning och projektering. Den prognostiserade utgiften för utredning och projektering för projektet är totalt 4 mnkr. Utöver det avser kommande utgifter framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk- och indexpåslag.

Den främsta orsaken till den ökade investeringsutgiften är utgifter kopplade till hantering av träd. I den tidigare kalkylen användes för låga enhetspriser för både borttagning av träd och nyplantering. Sedan dess har trädkostnaderna ökat. Dessutom har antalet träd som behöver tas bort för att ge plats åt gång- och cykelbanan ökat från 10 till 15 st. För vissa ersättningsträd har dyrare arter valts än vad som initialt planerats. Flera av träden som fälls är björkar men nyetablering av björkar har bedömts som svårt, de är mycket känsliga för torka under etableringsåren. Kontoret valde primärt inhemska och robusta arter som tål både sjukdomar och klimatvariationer som ek och lind på gatumarken och på parkmarksytor föreslås nyplantering med en blandning av ek, rönn och al. Kontoret har även genomfört ytterligare fördjupade inventeringar av träden söder om gångbanan och vid skolan. Även trädruiner ersätts enligt stadens trädmål med två nya träd per ett borttaget träd.

Sammantaget har dessa förändringar ökat investeringsutgiften med cirka 6,5 mnkr.

Ytterligare utgiftsökningar har uppstått till följd av:

- Fräsning av toppskiktet samt ny beläggning över hela körbanan fram till parkdelen. Tidigare planerades endast ny asfalt vid schaktade delar.
- Återanvändning av 80 % av befintlig kantsten, jämfört med tidigare planerade 50 %.
- Nya krav på återställning av gräs- och hårdgjorda ytor kring ersättningsträd, som planeras utanför projektområdet.
- Omläggningen av Ellevios ledningar längst med hela sträckan. Kontoret räknar med att få en ersättning från Ellevio med 1 mnkr av den totala utgiften.

Sammantaget beräknas dessa åtgärder öka projektets utgifter med ytterligare 2,5 mnkr.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykel och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Ungefär hälften av projektet ska genomföras år 2026 och andra hälften år 2027. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter.

Trafikkontoret avser att söka statlig medfinansiering för projektet via Länsplanen.

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med idag vilket ökar driftkostnaderna för bland annat barmarksrenhållning. Nya träd ska planteras i grönremsan längs med Lövholmsvägen. Dessa träd ersätter de som tas bort, vilket gör att åtgärden inte påverkar skötselkostnaden. Resterande ersättningsträd planteras utanför projektområdet. De träd som ska återplanteras i hårdgjorda ytor kräver mer skötsel jämfört med träd i parkområden som tas bort inom projektet.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,3 mnkr per år från och med år 2028. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

De föreslagna ytorna för nya träd kommer att studeras vidare under detaljprojekteringsskedet. I kalkylen har det tagits höjd för både utredning och anpassning av platser för nyplantering.

Många träd står i en slänt, och schaktning i närheten av deras rötter kräver stor försiktighet, vilket kan leda till ökade kostnader för projektet. Denna risk har beaktats i projektet.

Trafikkontoret har gjort en markteknisk underökning i anslutning till Gröndalsvägen, då det funnits indikationer på föroreningar i det området. Resultatet visade att det finns låga halter av föroreningar, men kontoret bedömer ändå att det finns viss risk för fler föroreningar på resterande stäcka. För att hantera risken genomförs ytterligare provtagning i entreprenadskedet. Höjd för denna risk har tagits i kalkylen.

En annan risk som trafikkontoret ser är sent aviserade ledningsarbeten. Detta kan innebära viss justering i det projekterade underlaget och genomförandefasen. Denna risk beaktas i kalkylen.

Flera projekt planeras och pågår parallellt i området. Detta kan påverka projektets tidplan. Kontinuerlig samordning mellan projekten minskar risken.

Det finns en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

En annan risk som identifierats är störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet på sträckan mellan Blommensbergsvägen och Entréskolan. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Slut

Bilagor

1. Översikt