

Handläggare
Jens Löfgren
08-508 26 245**Till**
Trafiknämnden
2025-10-23

Utbyggnad av cykelbanor och tillgänglighetsåtgärder utmed del av Sockenvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Utbyggnad av cykelbanor och tillgänglighetsåtgärder utmed del av Sockenvägen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Projektet omfattar Sockenvägen på sträckan mellan Nynäsvägen i öst och Enskedevägen i väst. Sockenvägen är utpekad som ett prioriterat pendlingsstråk och en del av tvärförbindelsen i Söderort.

Trafikkontoret har byggt ut cykelinfrastrukturen och utfört tillgänglighetsåtgärder utmed Sockenvägen. Genom att tydligare separera cyklister från övriga trafikslag har både tillgängligheten och trafiksäkerheten ökat längs hela Sockenvägen. Gående och personer med funktionsnedsättning har fått ökad tillgänglighet genom att Sockenvägens många korsningspunkter tillgänglighetsanpassats.

Reviderat genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2021-11-25 till ett belopp om 44,4 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 46 mnkr i löpande priser. Den totala utgiften för projektet blev 37,7

mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 44,0 mnkr i löpande priser.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Projektet omfattar sträckan mellan Nynäsvägen i öst och Enskedevägen i väst (se figur 1). Sockenvägen är utpekad som ett prioriterat pendlingsstråk och en del av tvärförbindelsen i Söderort. Projektet avsåg knyta samman cykelinfrastrukturen längs hela Sockenvägen samt förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående.



Figur 1. Översiktsbild med projektområdets avgränsning markerat i rött.

Inriktningsbeslut fattades av trafik- och renhållningsnämnden 2014-02-07 (Dnr T2012-313-056000), till ett belopp om 28 mnkr i löpande priser. Genomförandebeslut fattades av trafikinämnden 2015-11-12 (Dnr T2015-01188), till ett belopp om 42 mnkr i löpande priser. Efter genomförandebeslutet pausades projektet, med anledning av att projektrisker uppvärderades och att kostnaderna för att hantera dessa inte rymdes inom ramen för genomförandebeslutet. De kostnadsdrivande åtgärderna var sammankopplade med områdets dåliga markförhållanden, vilket medförde att djupa schaktarbeten skulle bli både besvärligt och dyrt att genomföra.

I slutet av 2019 återupptogs projektet med syfte att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister och gående, men med ett utförande som krävde betydligt mindre markarbeten. Reviderat genomförandebeslut fattades av trafikinämnden 2021-11-

25 (Dnr T2021-01723) till ett belopp om 44,4 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 46 mnkr i löpande priser.

Mål och syfte

Syftet med projektet har varit att knyta ihop cykelinfrastrukturen längs med hela Sockenvägen, där projektet omfattar den saknade länken i cykelinfrastrukturen mellan Nynäsvägen och Enskedevägen.

Målsättningen med projektet har varit att skapa en bra cykelinfrastruktur för att främja cykling längs sträckan, samt att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för cyklister. För gående har målet varit att tillgängligheten vid Sockenvägens många korsningspunkter ska förbättras.

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 även samråtts med Trafikförvaltningen i Region Stockholm, ledningsägende bolag samt boende i området.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

På grund av områdets besvärliga markförhållanden har en förutsättning för projektets genomförande varit att den nya utformningen ska utgå från befintlig situation i hög grad, för att minimera djupa schakter och vibrationsalstrande arbeten.

På sträckan mellan Enskedevägen och Handelsvägen har nya cykelbanor separerade från gångbanor anlagts, medan sträckan mellan Handelsvägen och Nynäsvägen försetts med cykelfält. Sträckans gångpassager och övergångsställen har byggts om och tillgänglighetsanpassats.



Figur 2. Översiktsbild som principiellt visar att nya cykelbanor anlagts mellan Enskedevägen och Handelsvägen, samt att nya cykelfält målats mellan Handelsvägen och Nynäsvägen.

Nedan beskrivs genomförda åtgärder inom projekts olika delområden.

Sträckan mellan Nynäsvägen och Handelsvägen

På sträckan mellan Nynäsvägen och Handelsvägen har möjligheten till gatuparkering tagits bort och ersatts med cykelfält.



Figur 3. Bild som visar två foton av Sockenvägens norra sida före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar det nyanlagda cykelfältet.

På den korta sträckan mellan Krokvägen och Nynäsvägen har cykelbana med en refugsten som separering mot biltrafiken anlagts, i syfte att säkrare leda in cyklisterna i korsningen med Nynäsvägen.



Figur 4. Bild som visar två foton av Sockenvägens 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 nyanlagda cykelbanan mellan Krokvägen och Nynäsvägen. (Källa: Google)

Längs sträckan har de många längsgående gångpassagerna och de tvärgående övergångsställena byggts om och tillgänglighetsanpassats, vilket underlättar passagen för gående och personer med funktionsnedsättning.



Figur 5. Bild som visar två foton av Sockenvägens norra sida före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar tillgänglighetsanpassat övergångsställe och gångpassage. (Källa: Google)

Mellan Stockholmsvägen och Mellanvägen har västgående busshållplats byggts om till en stopphållplats, cykeltrafiken leds bakom hållplatsen. Före hållplatsen har pollare monterats mellan körbanan och cykelfält, i syfte att förhindra att bilar svänger höger för att köra om stillastående buss på insidan.



Figur 6. Bild som visar två foton av Sockenvägens norra sida före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar den ombyggda busshållplatsen mellan Stockholmsvägen och Mellanvägen. (Källa: Google)

I cirkulationsplatsen vid Handelsvägen har smågatsten tagits bort från körbanan, för att reducera vibrationer i närliggande byggnader samt underlätta gatuunderhållet. Dessutom har övergångsställena tillgänglighetsanpassats.



Figur 7. Bild som visar två foton av cirkulationsplatsen vid Handelsvägen före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i östlig riktning och visar tillgänglighetsanpassade övergångsställen och att smågatstenen i körbanan avlägsnats. (Källa: Google)

Sträckan mellan Handelsvägen och Enskedevägen

På sträckan mellan Handelsvägen och Enskedevägen är gatu-parkeringen kvar på både norra och södra sidan av gatan.

Övergångsställena har tillgänglighetsanpassats och försetts med nya hastighetssänkande åtgärder.



Figur 8. Bild som visar två foton av övergångsställe mellan Handelsvägen och Enskedevägen före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar tillgänglighetsanpassade övergångsställen och nya hastighetsdämpande åtgärd.

Norra sidan

På Sockenvägens norra sida har en ny separerad gång- och cykelbana anlagts, genom breddning norrut mot fasad. Den nya gång- och cykelbanan har breddmått 2,0 meter för gångbanan och 2,5 meter för cykelbanan. Gångbanan har försetts med betongplattor i syfte att tydliggöra separeringen mot cykelbanan.

Breddningen har inneburit att rabatter närmast fasaderna tagits bort och att trappstegen gjorts grundare.



Figur 9. Bild som visar två foton av gång- och cykelvägen väster om Handelsvägen före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar den nya separerade gång- och cykelbanan norr om Sockenvägen.

Före entreprenadstart tog fastighetsägaren för det östligaste flerfamiljshuset, på kontorets uppmaning, bort sina entrébyggnader som stod uppförda på stadens mark i syfte att möjliggöra breddningen.



Figur 10. Bild som visar två foton av gång- och cykelvägen väster om Handelsvägen före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i västlig riktning och visar den nya separerade gång- och cykelbanan norr om Sockenvägen, efter att entrébyggnaderna rivits.

Södra sidan

På södra sidan har den ca 300 meter gemensamma gång- och cykelbanan delats av med en heldragen linje. Här har även parksoffor flyttats för att möjliggöra en sektion med 1,75 m gångbana och 2,25 m cykelbana.



Figur 11. Bild som visar två foton av gång- och cykelvägen väster om Handelsvägen före och efter genomförda åtgärder. Övre fotot är taget före och nedre fotot efter ombyggnaden. Fotona är tagna i östlig riktning och visar den nya separerade gång- och cykelbanan söder om Sockenvägen. (Källa: Google)

Måluppfyllelse och konsekvenser

Genomförda åtgärder innebär att trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående förbättrats, genom utbyggd cykelinfrastruktur och ombyggda gångpassager och övergångsställen. Projektet har främjat cykling längs sträckat genom att åtgärda den tidigare saknade länken i Sockenvägens cykelinfrastruktur, sträckan mellan Nynäsvägen och Enskedevägen. Numera finns alltså antingen cykelbanor eller cykelfält längs hela Sockenvägen. Genom att tydligare separera cyklister från övriga trafikslag har både tillgängligheten och trafiksäkerhet ökat. Gående och personer med funktionsnedsättning har fått ökad tillgänglighet genom att Sockenvägens många korsningspunkter tillgänglighetsanpassats.

I kontorets återkommande mätningar av cykelpassager har antalet cyklister per dygn på Sockenvägen, alldeles öster om Enskedevägen, uppmätts enligt följande:

- Maj 2015: 680 st
- September 2018: 870 st
- September 2024 (dvs. efter projektets fördigställande): 1400 st

Tidplan och genomförande

Tidplan

Enligt det reviderade genomförandebeslutet var planen att detaljprojektering skulle ske hösten och vintern 2021/2022, upphandling våren 2022, följt av entreprenadstart sommaren 2022 och slutbesiktning senhösten 2023. Beslutsprocessen och detaljprojekteringen drog ut på tiden varför entreprenadstart sköts till våren 2023. Entreprenaderna färdigställdes i juli 2024 och slutbesiktades en månad senare.

Produktion och trafik under byggtiden

Genomförandet av entreprenaden har fortflöpt enligt plan.

Intressenthantering och kommunikation

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

Särskilt stor vikt har lagts på kommunikationen med fastighetsägarna till flerfamiljshusen norr om Sockenvägen mellan Handelsvägen och Enskedevägen. Detta då entreprenadareten utförts väldigt nära deras byggnader och påverkat deras befintliga entréer och parkeringsplatser.

På grund av de besvärliga markförhållandena har även intilliggande fastigheter för- och efterbesiktats. Inga skador har rapporterats som ett resultat av entreprenadarbetena.

Ekonomi och finansiering

Under rubrikerna nedan redovisas projektets ekonomiska utfall.

Investering

I kalkylen som låg till grund för det ursprungliga genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till ca 41 mnkr i 2015 års prisnivå vilket motsvarar 42 mnkr i löpande priser. I det reviderade genomförandebeslutet beräknades projektets utgifter till 44,4 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 46 mnkr i löpande priser. Investeringsutgiften för projektet blev 37,7 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 44 mnkr i löpande priser.

I nedanstående tabell redovisas projektet ekonomi i det reviderade genomförandebeslutets prisnivå 2021.

Fast prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall i 2021-års prisnivå (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	9,6	8,8	-0,8
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	10,8	5,3	-5,5
Entreprenad	24,0	23,6	-0,4
Summa utgifter	44,4	37,7	-6,7

I tabellen nedan är beslutat belopp angivet i 2021-års prisnivå, inklusive ett indexpåslag. Projektets utfall i löpande priser blev 44,0 mnkr brutto, vilket är 2,0 mnkr lägre än det beslutade beloppet.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	9,6	9,1	-0,5
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	10,8	5,8	-5,0
Entreprenad	24,0	29,1	5,1
Index	1,6	-	
Summa utgifter	46,0	44,0	-2,0

Kommentar till projektets utgifter

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

Projektering & utredning

Utgifter för utredning och projektering blev 0,8 mnkr lägre jämfört med beräkning i genomförandebeslutet.

Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev lägre än planerat. Detta beror i huvudsak på att projektet hade en stor riskpost då markförhållandena var väldigt dåliga och arbetena skulle bedrivas väldigt nära befintliga byggnader. Denna risk föll dock inte ut, avvikelser jämfört med genomförandebeslutet blev minus 5,5 mnkr.

Entreprenad

Projektets planerade åtgärder utfördes enligt tidplan. Utfallet blev 0,3 mnkr högre än beräknat belopp i det reviderade genomförandebeslutet.

Driftkostnader

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar marginellt till följd av att cykelbanornas yta ökar; dessa är generellt sett lite dyrare att drifta än körbanor för motorfordon.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,4 mnkr från och med år 2025.

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

Den största projektspecifika risken var de besvärliga markförhållandena i kombination med arbeten nära befintliga byggnader. Denna risk hanterades genom att ta fram en riskanalys för vibrationsalstrande arbeten, och utifrån gränsvärden för varje byggnad samt vibrationsmätare på byggnaderna säkerställa att arbetena aldrig orsakade skadliga vibrationer. Kontoret genomförde för- och efterbesiktningar av närliggande byggnader och har kunnat konstatera att inga byggnader skadats.

Slut