

**Handläggare**  
Mimmi Hologård  
08-508 26 369

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-02-20

## Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel Västberga Allé upp till 6 mnkr, som underlag för kommande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Västberga Allé är utpekad som pendlingsstråk och huvudstråk i Stockholms stads Cykelplan. På sträckan norr om Karusellvägen finns enkelriktade cykelfält men i övrigt sker cykling i blandtrafik. Västberga Allé är en uppsamlingsgata för verksamheterna i Västberga industriområde. Gatan utgör primärt vägnät och fungerar som en länk mellan E4/E20 i norr och Huddingevägen i söder.

Trafikkontoret  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 369  
Växel 08-508 27 200  
mimmi.hologard@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Trafikkontoret föreslår anläggande av en dubbelriktad cykelbana. I projektet ingår även att förbättra belysningen längs sträckan, genomföra trafiksäkerhetsåtgärder samt uppföra räcke mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken på sträckan mellan Karusellvägen och hållplats Svandammsvägen där hastigheten ska höjas till 60 km/h.

De rekommendationer på breddmått som anges i cykelplanen för dubbelriktade pendlingsstråk, det vill säga 3,25 meter uppfylls längs hela sträckan. Eftersom hela cykelstråket anläggs med en bredd på 3,25 meter så uppnås pendlingsstråksstandard längs hela sträckan.

Miljön kring Västberga Allé domineras av en hård och bullrig trafikmiljö med en hög andel tung trafik. Belysning finns på delar av befintlig sträcka men det finns ett behov av förbättrande och tillkommande belysningsåtgärder för att öka tryggheten i området. Med hänsyn till andelen tung trafik som trafikerar gatan genomförs även trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare och cyklister. Anläggande av cykelbana längs den aktuella sträckan kommer koppla samman befintliga cykelstråk och skapa en gen, trygg och säker koppling för cyklister med resor Älvsjö/Örby/Östberga och Liljeholmen/innerstaden.

Utgift för fortsatt planering uppgår till 6 mnkr och projektets bedömda totalutgift uppgår till 60 mnkr.

### **Bakgrund**

Västberga Allé är en uppsamlingsgata för verksamheterna i Västberga industriområde i södra Stockholm. Gatan utgör primärt vägnät och fungerar som en länk mellan E4/E20 i norr och Huddingevägen i söder.

I dagsläget saknas cykelinfrastruktur längs Västberga Allé och cykling sker i blandtrafik och cykelfält. Västberga Allé är utpekat som pendlingsstråk och huvudstråk i Stockholms stads Cykelplan. I Västberga Allés södra förlängning färdigställdes år 2017 en ny bro. Bron består av ett körfält i vardera riktningen samt en dubbelriktad gång- och cykelbana fram till och med söder om Västberga gårdsväg. Projektet tar vid där den dubbelriktade cykelbanan upphör.

Miljön kring Västberga Allé domineras av en hård och bullrig trafikmiljö med en hög andel tung trafik. Belysning finns på delar av befintlig sträcka men det finns ett behov av förbättrande och tillkommande belysningsåtgärder för att öka tryggheten i området.

Med hänsyn till andelen tung trafik som trafikerar gatan så genomförs även trafiksäkerhetsåtgärder för fotgängare och cyklister. Anläggande av cykelbana längs den aktuella sträckan kommer koppla samman befintliga cykelstråk och skapa en gen, trygg och säker koppling för cyklister med resor Älvsjö/Örby/Östberga och Liljeholmen/innerstaden.

I projektet *Hastighetsplanen* har behov av trafiksäkerhetsåtgärder identifierats längs Västberga Allé. Inom projektet fattade trafiknämnden 2017-11-23 beslut om nya hastighetsgränser på gatan. Beslutet omfattar sänkt hastighet från 50 km/h till 40 km/h på sträckan söder om Karusellvägen samt norr om busshållplats Svandammsvägen. Beslutet omfattar även höjd hastighet från 50 km/h till 60 km/h mellan Karusellvägen och hållplats Svandammsvägen.

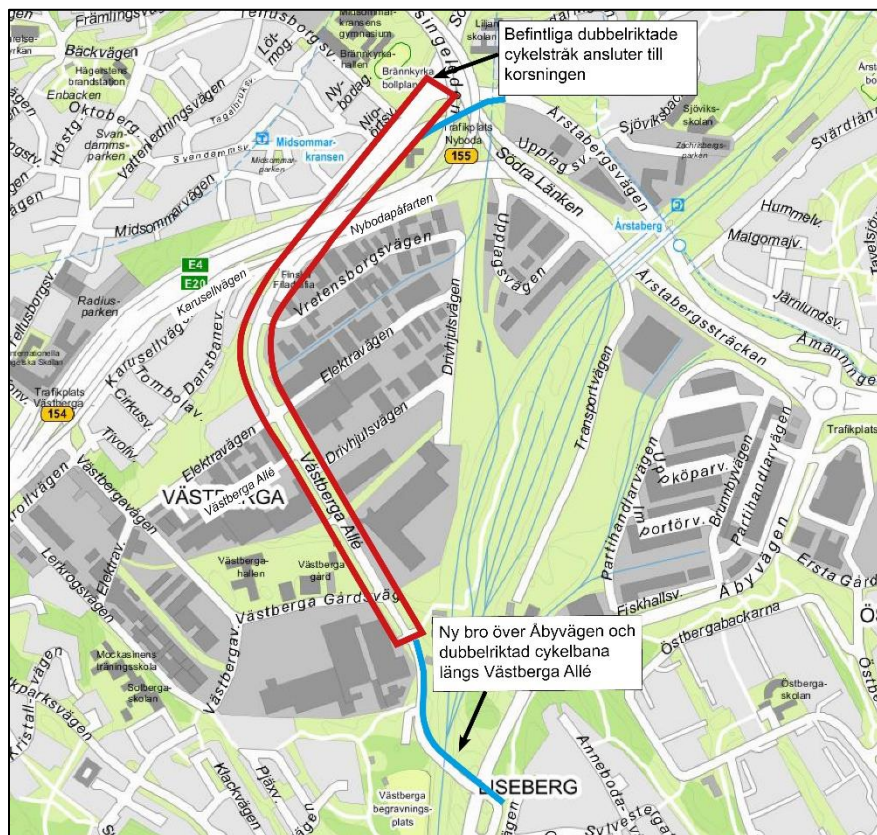
Inom projektet *Hastighetsplanen* har trafiknämnden 2015-09-24 tidigare också fattat beslut om att hastighetshöjningar till 60 km/h normalt inte ska ske på gator där det saknas fysisk separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken.

### **Ärendets beredning**

Ärendet är berett internt på trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med Region Stockholms trafikförvaltning, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Trafikverket samt exploateringskontoret. Samråd har skett med stadsledningskontoret 2020-01-31.

### **Nuläge**

I söder avgränsas projektets utredningsområde till strax söder om Västberga gårdsväg, där den nya dubbelriktade gång- och cykelbanan upphör vilken byggdes i samband med den nya bron öven Åbyvägen. I norr avgränsas utredningsområdet till strax norr om busshållplats Svandammsvägen, se figur 1. Den aktuella sträckan är cirka 1,4 km lång.



Figur 1, utredningsområde markerat i rött.

Västberga allé utgörs av 1+1 samt 1+2 körfält. De enskilda körfälten är cirka 6 meter breda. På vardera sidan om körbanan finns gångbanor vilka är 2 – 2,5 meter breda. Norr om Karusellvägen saknas gångbana på västra sidan om gatan. På östra sidan om gatan finns en gångbana men passage över Nybodapåfarten saknas, se figur 2. Trafikverket, som är väghållare för Nybodapåfarten, anser att det är olämpligt med anläggande av en passage för fotgängare och cyklister på den här platsen.



Figur 2, avsaknad passage över Nybodapåfarten.

På sträckan norr om Karusellvägen finns enkelriktade cykelfält men i övrigt sker cykling i blandtrafik. I norr ansluter utredningsområdet

till en dubbelriktad cykelbana på östra sidan om gatan. I söder ansluter utredningsområdet till en dubbelriktad cykelbana som är placerad på östra sidan om gatan, se figur 3.



Figur 3, ny dubbelriktad gång- och cykelbana söder om utredningsområdet. Den nya bron över Åbyvägen syns i bakgrunden.

Totalt finns fem busshållplatser inom utredningsområdet. Busshållplatserna är placerade i nära anslutning till varandra och trafikeras av busslinjerna 145, 165 och 726.

Antal fordon på Västberga allé är cirka 9 100 – 11 300 per dygn, varav cirka 15 - 20 % utgörs av tung trafik. Medelhastigheten uppgår till 47 km/h och 85-percentilen är 55 km/h enligt den trafikmätning som genomfördes 2018. Strax söder om utredningsområdet genomfördes 2018 en gång- och cykelräkning. Antal fotgängare uppgick till cirka 300 stycken per dygn och antal cyklister uppgick till 700 stycken per dygn.

På vardera sidan om gatan finns träd som ingår i en allé vilken är biotopskyddad. Biotopskydd är en skyddsform som på grund av sina särskilda egenskaper utgör värdefulla miljöer i ett i övrigt påverkat landskap. Skyddet medför att eventuell nedfällning av träd kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Det finns inte några kantstensparkeringar eller angöringsplatser för godstrafik längs gatan. Det finns dock ett flertal anordnade parkeringsplatser i anslutning till gatan. Några av dessa är utarrenderade av Stockholms stad.



## Studerade alternativ

### Enkelriktade cykelbanor och cykelfält

Anläggande av enkelriktade cykelbanor och cykelfält har studerats men avfärdats. Enkelriktade cykelbanor och cykelfält upptar mer yta än en dubbelriktad cykelbana och leder till ett minskat antal körfält på sträckan och i korsningar vilket försämrar framkomligheten för fordonstrafiken. Den nya cykelbanan ska också ansluta till en dubbelriktad cykelbana i norr och söder vilket gör att en dubbelriktad lösning är mer lämplig. Anläggande av cykelbana anses vara en mer trafiksäker lösning än cykelfält eftersom cyklisterna separeras från fordonstrafiken med kantsten. Norr om Karusellvägen ryms inte enkelriktade cykelbanor/cykelfält. Detta eftersom två vägräcken då ska uppföras på platsen. Avsaknad passage över Nybodapåfarten medför också att en enkelriktad lösning inte är optimal utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

## Förslag till åtgärd



Figur 4, befintlig cykelbana (blå) och föreslagen cykelbana (röd).

I detta projekt ingår att genomföra åtgärder för förbättrad cykelinfrastruktur, genomföra trygghetsåtgärder i form av förbättrad och tillkommande belysning längs hela sträckan, genomföra trafiksäkerhetsåtgärder samt uppföra separering utöver kantsten mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafiken på sträckan

mellan Karusellvägen och hållplats Svandammsvägen där hastigheten kommer att höjas till 60 km/h.

Trygghetsåtgärder genomförs i form av förbättrad belysning på båda sidor om gatan samt tillkommande belysning längs parkstråket norr om Elektravägen där belysning saknas i dagsläget.

Trafiksäkerhetsåtgärderna består av anläggande av busskuddar vid ett övergångsställe på Västberga Allé samt anläggande av genomgående gång- och cykelbanor.

Trafikkontoret föreslår att en dubbelriktad cykelbana anläggs längs Västberga allé. För att rymma cykelbanan tas utrymme från körbana, gångbana, parkmark samt utarrenderad parkeringsyta. Körfälten utformas med en bredd på 3,25 - 3,5 meter. Gångbanan utformas med en bredd på 2 meter. Cykelbanan utformas med en bredd på 3,25 meter. Separering mellan fotgängare och cyklister sker med målad linje. Gång- och cykelbanan utformas med asfalt. Eftersom hela cykelbanan anläggs med en bredd på 3,25 meter uppnås pendlingsstråksstandard längs hela sträckan.

Västberga allé utgör del av primärt vägnät vilket medför att framkomligheten för fordonstrafiken fortsättningsvis ska är god. Busshållplatser har utformats så att de inte hindrar bakomvarande trafik. Antal körfält på sträckan och i korsningar har huvudsakligen bibehållits. Eftersom området trafikeras av en stor mängd tung trafik har korsningar utformats för detta.

Busshållplatserna längs sträckan är idag tätt placerade. I samråd med Region Stockholms trafikförvaltning har placeringen av hållplatserna setts över. Översynen har lett till en sammanslagning samt flytt av busshållplatser.

Nedfällning av träd har i möjligaste mån undvikits eftersom de är biotopskyddade. En bedömning i nuvarande skede är att 2-3 träd kommer att behöva tas ner. Träden kommer ersättas med nya träd.

Cykelbanan föreslås vara placerad på östra sidan om gatan söder om Västberga gårdsväg för att ansluta till befintlig dubbelriktad cykelbana på östra sidan. Det är inte möjligt att anlägga cykelbanan på östra sidan längs hela gatan eftersom det anses vara olämpligt att anlägga en passage för gående- och cyklister förbi Nybodapåfarten (som är placerad på östra sidan om gatan). Någonstans söder om Nybodapåfarten måste alltså cykelbanan placeras på västra sidan om gatan. Norr om Västberga gårdsväg placeras cykelbanan på västra sidan om gatan. Inom större delen av utredningsområdet

föreslås cykelbanan vara placerad på västra sidan om gatan. Detta har flera fördelar: färre parkeringsplatser och träd utgår, det finns mer tillgänglig mark på västra sidan vilket gör det möjligt att leda cykelbanan bakom busshållplatser. Om cykelbanan placeras på östra sidan skulle en sidoförskjutning av gatan behöva ske. Det bedöms också vara mindre kostsamt att placera cykelbanan på västra sidan om gatan.

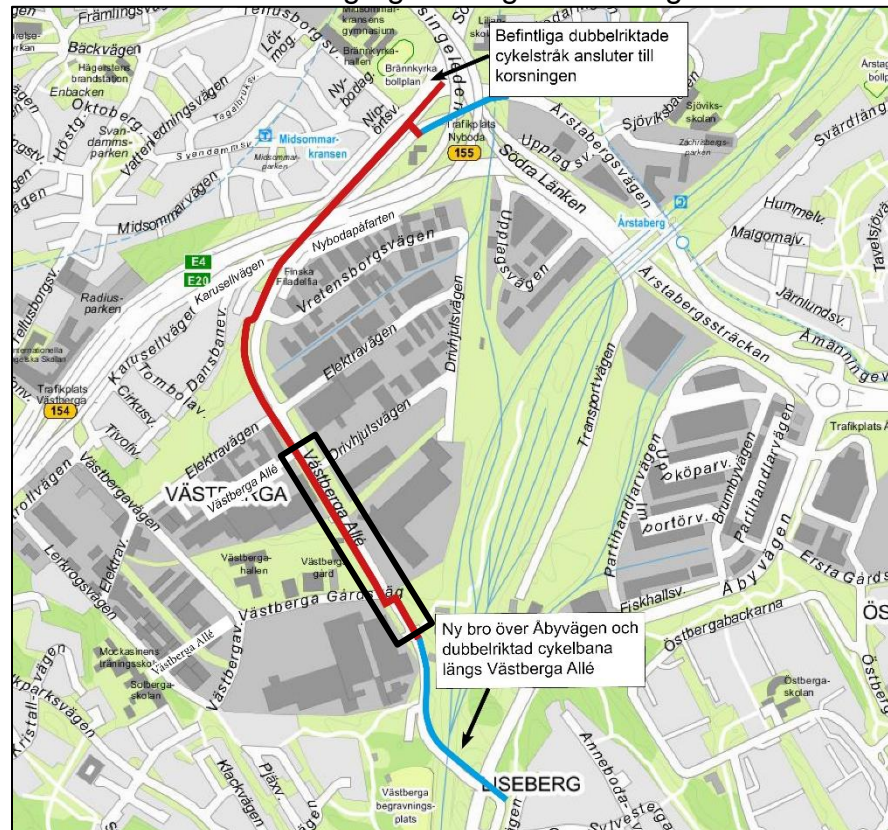


*Figur 5, perspektiv över framtida cykelbana längs Västberga Allé (söder om Drivhjulsvägen).*

I kommande avsnitt beskrivs projektet från söder till norr.



### Söder om Västberga gårdsväg – Västberga Allé



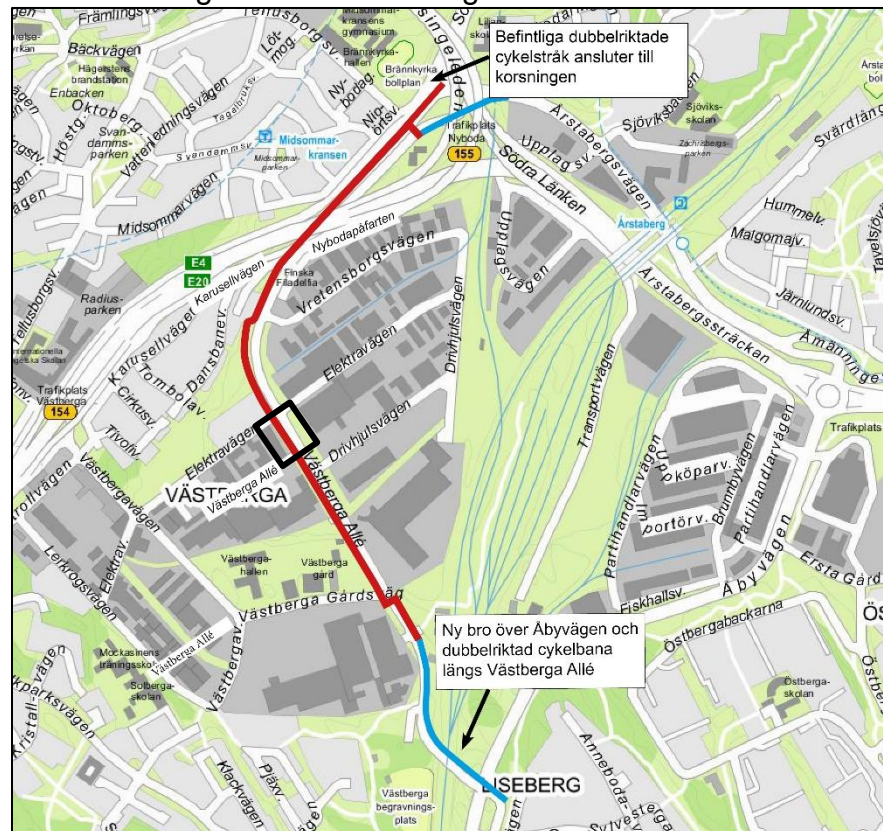
Figur 6, aktuell sträcka redovisas med svart markering. Befintlig cykelbana (blå) och föreslagen cykelbana (röd).

Den dubbelriktade cykelbanan ansluter till befintlig dubbelriktad cykelbana och placeras på östra sidan om gatan fram till och med korsningen med Västberga gårdsväg där sidbyte sker till västra sidan. För att möjliggöra utrymme för cykelbanan tas busshållplatserna Västberga gårdsväg och Drivhjulsvägen bort. Ett nytt gemensamt hållplatsläge skapas strax norr om Västberga gårdsväg.

Befintligt signalreglerat övergångsställe söder om korsningen med Västberga gårdsväg utgår i och med att befintlig hållplats (Västberga gårdsväg) utgår. Befintligt obevakat övergångsställe norr om Västberga gårdsväg förses med trafiksäkerhetsåtgärder i form av busskuddar och flyttas något söderut på grund av utrymmesbrist. Trafiksäkerhetsåtgärden anses vara motiverad på grund av att det vid övergångsstället har skett en svår olycka mellan motorfordon och fotgängare. Trafikmätningar från 2019 uppvisar även höga hastigheter (55 km/h i 85-percentil). Högsta tillåtna hastighet är idag 50 km/h men hastighetsgränsen kommer att sänkas till 40 km/h. I korsningen med Västberga Allé utformas gång- och cykelbanan som genomgående med syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Övergångsstället strax norr om Drivhjulsvägen utgår på grund av utrymmesbrist. I korsningen med Västberga gårdsväg finns ett körfält för norrgående trafik. Körfältet är dock så brett att det huvudsakligen används som två körfält. Genomförda trafikanalyser visar att två körfält krävs varav ett för vänstersvängande fordon och ett för rakt fram/högersvängande fordon. För att tydliggöra körfältsindelningen och förbättra framkomligheten i korsningen skapas två körfält för fordon norrut. Trygghetsåtgärder i form av förbättrande belysningsåtgärder genomförs på båda sidor om gatan.

### Västberga Allé – Elektravägen



Figur 7, aktuell sträcka redovisas med svart markering. Befintlig cykelbana (blå) och föreslagen cykelbana (röd).

Cykelbanan placeras inom det som i dagsläget utgör en parkeringsplats, se figur 8. Placeringen av cykelbanan sker på grund av utrymmesbrist i anslutning till korsningen med Elektravägen. Brist på utrymme beror framförallt på behovet av antal körfält i korsningen Västberga Allé/Elektravägen men också på trädens placering. Trygghetsåtgärder i form av förbättrande belysningsåtgärder genomförs på båda sidor om gatan.

Delar av befintligt arrende kommer att behöva sägas upp. Totalt utgår 24 parkeringsplatser. Parkeringsplatserna är utarrenderade av

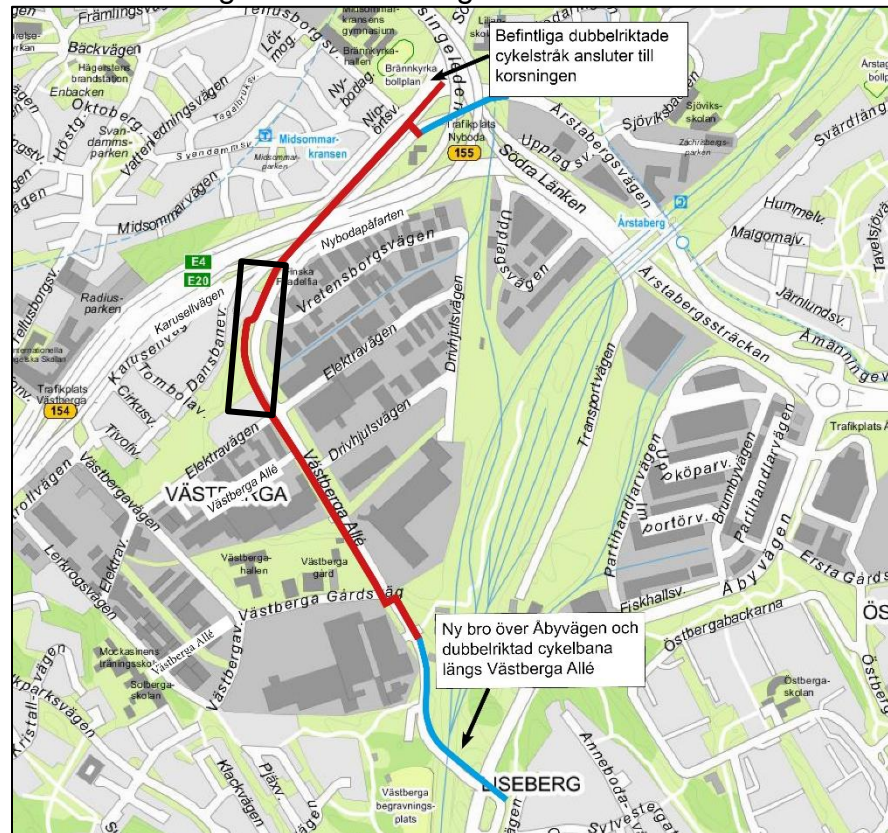
exploateringskontoret till närliggande verksamheter i området. Parkeringsplatserna utgörs av förhyrda platser. Beläggningen har studerats vid tre tillfällen. På helgdag kl. 17 var beläggningen 13 %, på vardag kl. 11 var beläggningen 58 % och på vardag kl. 14.30 var beläggningen 42 %.



*Figur 8, cykelbanan placeras inom det som i dagsläget utgör en parkeringsplats.*



### Elektravägen – Karusellvägen



Figur 9, aktuell sträcka redovisas med svart markering. Befintlig cykelbana (blå) och föreslagen cykelbana (röd).

Mellan Elektravägen och Vretensborgsvägen placeras cykelbanan inom befintligt parkstråk. Parkstråket upptas i dagsläget av parkeringsplatser. Trygghetsåtgärder i form av ny belysning uppförs längs parkstråket eftersom detta saknas i dagsläget. Längs Västberga Allé genomförs trygghetsåtgärder i form av förbättrande belysningsåtgärder på båda sidor om gatan. Cykelbanans placering i parkstråket möjliggör flytt av busshållplats Karusellplan (södergående riktning) till strax söder om korsningen med Vretensborgsvägen vilket skapar utrymme för gång- och cykelbana vid Karusellplan. Busshållplats Karusellplan (norrgående riktning) flyttas till strax norr om korsningen med Vretensborgsvägen.

Mellan Vretensborgsvägen och Karusellvägen placeras cykelbanan på västra sidan om gatan mellan gångbanan och körbanan. Mittrefugen mellan Vretensborgsvägen och Karusellvägen rivs på grund av utrymmesbrist. Vid övergångsstället strax söder om Karusellvägen anläggs en refug vilket leder till en lokal avsmalning av körbanan. Detta bedöms inte påverka framkomligheten för motorfordonstrafiken. Övergångsstället norr om Vretensborgsvägen utgår. Övergångsstället leder till en in- och utfart vilket gör placeringen olämplig utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

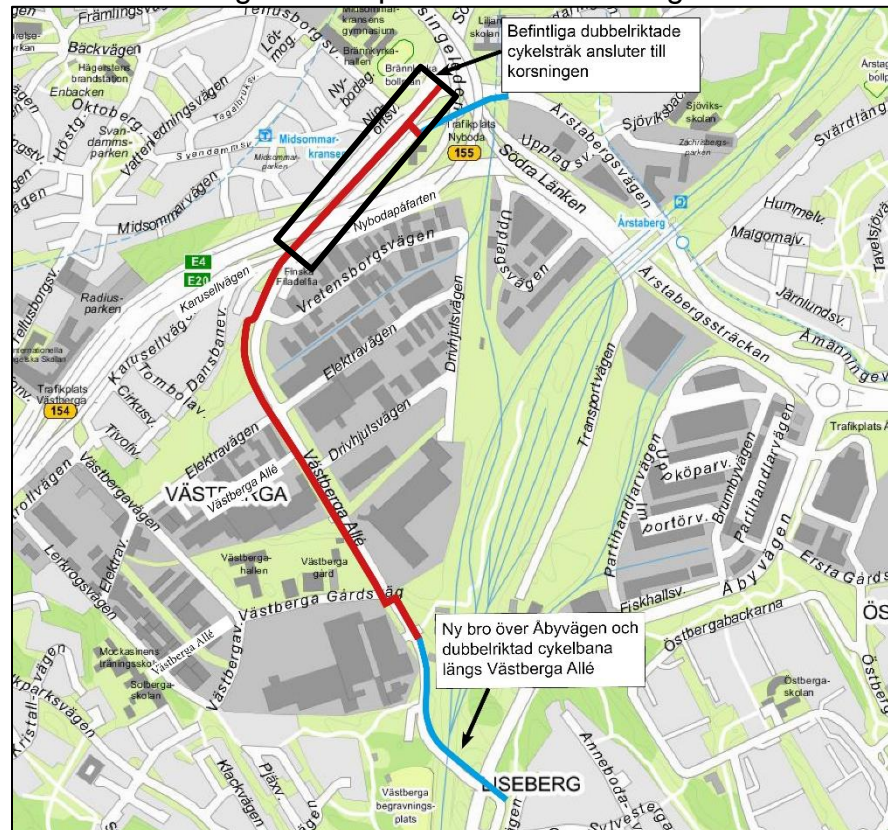


Samtliga 34 parkeringsplatser längs parkstråket utgår. Parkeringsplatserna är upplåtna av trafikkontoret till Stockholm Parkering AB. Av de 34 parkeringsplatserna är 14 uthyrda till privatpersoner, 17 till näringsidkare och 3 är inte uthyrda. Knappt hälften av de platser som hyrs av privatpersoner hyrs av boende i området. Resterande är bosatta i andra delar av Stockholms stad samt närliggande kommuner. Drygt hälften av de parkeringsplatser som hyrs av verksamheter hyrs av närliggande verksamheter i området. Beläggningen har studerats vid tre tillfällen. På helgdag kl. 17 var beläggningen 24 % på vardag kl. 11 var beläggningen 38 % och på vardag kl. 14.30 var beläggningen 47 %.



*Figur 10, cykelbanan placeras inom befintligt parkstråk mellan Elektravägen och Vretensborgsvägen.*

### Karusellvägen – Hållplats Svandammsvägen



Figur 11, aktuell sträcka redovisas med svart markering. befintlig cykelbana (blå) och föreslagen cykelbana (röd).

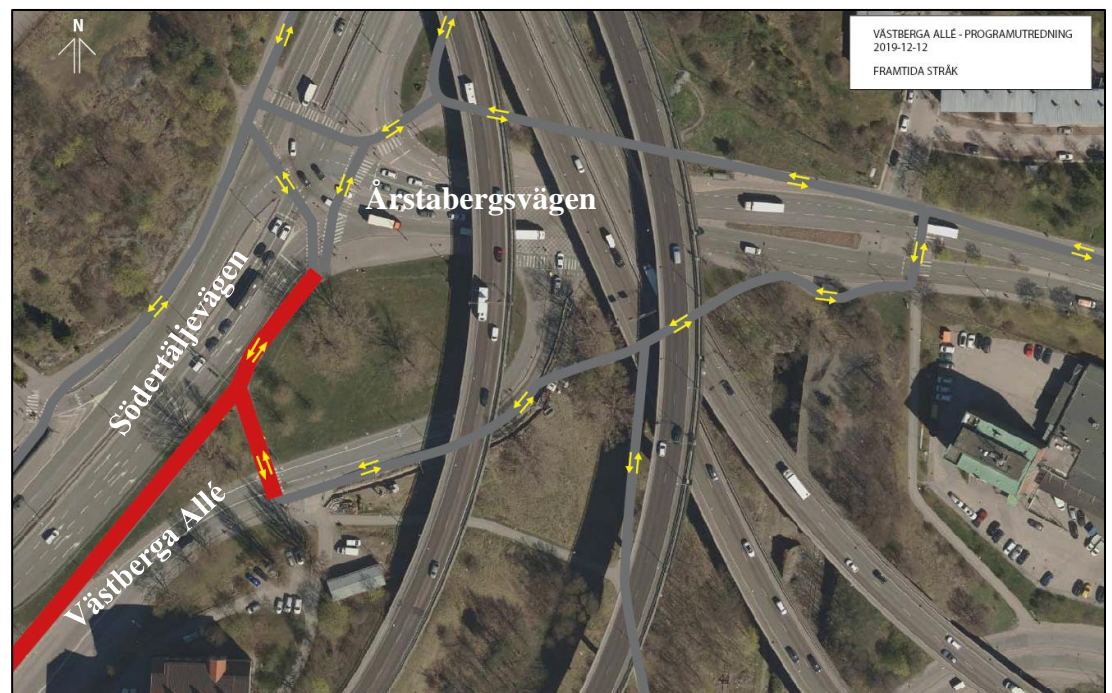
Norr om Karusellvägen placeras cykelbanan på västra sidan om gatan. I korsningen med Karusellvägen utformas gång- och cykelbanan som genomgående med syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Ett räcke uppförs mellan cykelbanan och körbanan på sträckan mellan Karusellvägen till strax söder om hållplats Svandammsvägen. Räcket krävs eftersom hastighetsgränsen kommer att höjas till 60 km/h på sträckan. Räcket upptar cirka en meter i bredd.

Anläggandet av cykelbanan medför att gångbanan på östra sidan om Västberga Allé, mellan Karusellvägen och Nybodapåfarten, utgår. Rivning av gångbanan bedöms öka trafiksäkerheten för fotgängare eftersom den inbjuder till otillåten passage över Nybodapåfarten. Det finns två närliggande planskilda passager avsedda oskyddade trafikanter för passage av väg E20. Antal körfält mellan Karusellvägen och Nybodapåfarten bibehålls. Längs Västberga Allé genomförs trygghetsåtgärder i form av förbättrade belysningsåtgärder på båda sidor om gatan.



En ny gångbana anläggs mellan busshållplats Svandammsplan (södergående riktning) och befintligt övergångsställe. I dagsläget saknas gångbana till busshållplatsen.

Det finns ett flertal dubbelriktade cykelstråk som ansluter till korsningen, se figur 12. Den nya cykelbanan ansluter till befintlig cykelinfrastruktur i form av en dubbelriktad cykelbana på östra sidan om gatan. Den nya cykelbanan kommer ansluta till korsningen Södertäljevägen/Årstabergsvägen.



Figur 12, befintliga cykelstråk (grå) samt planerade cykelstråk (röd) i korsningen Södertäljevägen/Årstabergsvägen.

### Konsekvens

Den dubbelriktade cykelbanan samt trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms leda till en ökad trafiksäkerhet och framkomligheten för cyklister. Gångbanel bredden minskar något, men framkomligheten för fotgängare bedöms dock fortsättningsvis vara god. Framkomligheten för fordonstrafiken bedöms bli oförändrad. Tillgängligheten till busshållplatser bedöms fortsättningsvis vara god trots att hållplatser flyttas/slås samman. Trygghetsåtgärderna i form av förbättrad och tillkommande belysning säkerställer även en trygg, säker och orienterbar miljö under den mörka delen av dygnet.

Totalt planeras 58 parkeringsplatser att utgå (exakt antal kommer framgå efter genomförd projektering), varav 14 hyrs av privatpersoner. Dessa kommer att hänvisas till befintlig gatuparkering. Vid genomförd beläggningsinventering (nov 2019)

fanns ett flertal lediga platser längs gatan. Längs vissa närliggande gator gäller dessutom boendeparkering. Verksamheter hyr 41 parkeringsplatser, varav 34 hyrs av närliggande verksamheter i området. Om verksamheterna har behov av parkeringsplatser i området kan de inkomma med ny ansökan om att arrendera parkeringsyta. Det är vid ansökningstillfället som det är möjligt att bedöma möjligheterna till att erbjuda en ny plats.

### **Fortsatt arbete**

I det fortsatta arbetet kommer en belyningsberäkning genomföras för att bedöma nödvändiga belyningsåtgärder utifrån ett trygghetsperspektiv. Utfallet av detta kan komma att påverka projektets tidplan och budget.

### **Mål och syfte**

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2020 – 2022. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. En del i att säkerställa detta är att anlägga nya cykelbanor.

Projektet syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister längs Västberga Allé. Vidare ska projektet underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla.

### **Tidplan**

*Projektering:* år 2020

*Genomförandebeslut i trafiknämnden och kommunfullmäktige:* våren 2021

*Upphandling:* hösten år 2021

*Genomförande:* start hösten 2021. Entreprenaden bedöms ta 1,5 år, vilket innebär färdigställande i början av 2023.

### **Ekonomi**

Projektets planeringsutgifter beräknas till 6 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift beräknas till cirka 60 mnkr, vilket baseras på framtagna utgiftskalkyl. I kalkylen ingår ett indextillägg på cirka 4 mnkr.



Projektets totala investeringsutgift bedöms kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan. Projektet beräknas vara klart i början på 2023, vilket innebär att det till övervägande del kommer att genomföras inom ramen för cykelmiljarden som pågår t.o.m. 2022. Det finns ett samlat utredningsbeslut för utredning, planering och genomförande av infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens Cykelplan. Beslutet fattades i trafikinämnden 2019-08-29. En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om cirka 59 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

Projektet beräknas inte innebära några nämnvärda ökade drift- och underhållskostnader. Däremot kommer de planerade åtgärderna medföra en förlorad driftintäkt för staden om 250 tkr/år eftersom två avtal gällande uthyrning av parkeringsplatser behöver sägas upp. Av de 250 tkr i minskad årsintäkt avser 170 tkr exploateringskontoret och 80 tkr trafikkontoret. De minskade intäkterna innebär sammantaget ett negativt nettonuvärde om ca 4 mnkr. Exploateringskontoret är informerade om detta. Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,1 mnkr från och med år 2023. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 %, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk**

Projektets främsta identifierade risk i detta skede berör tidplanen. Det finns en risk för att den ansökan som krävs för nedfällning av träd (dispens för avsteg från biotopskydd) tar lång tid vilket leder till att tidplanen förlängs. Projektets åtgärdsstrategi är att redan i projekteringsskedet hantera ansökningarna.

### **Kommunikation**

För projektet finns en kommunikationsplan framtagen. Kommunikationsplanen innehåller följande kommunikationsmål:

*Kommunikationen ska dels förmedla vad vi gör på platsen:*

- Boende/verksamheter och andra eventuella intressenter ska uppleva att de har fått god information i god tid om vad som händer på platsen och hur det påverkar dem.
- Boende/verksamheter och andra eventuella intressenter ska få god förståelse för varför de åtgärder som görs är nödvändiga och vad dessa leder till.

- Att vi tar ett helhetsgrepp om gatan där vi kommer att genomföra trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder samt anlägga cykelbana ska belysas i kommunikationen.

*Kommunikationen ska också förmedla stadens satsningar på gång och cykel i ett större perspektiv:*

- Boende/verksamheter och andra eventuella intressenter ska få en förståelse för stadens satsningar på gång och cykel och förstå att Västberga allé är en viktig del i helheten.

### **Jämställdhetsanalys**

Kontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla. 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. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnitten. Kvinnor anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet i högre utsträckning än män. Den föreslagna cykelbanan längs Västberga Allé kommer att separeras från biltrafiken med kantsten och på delar av sträckan även med räcke vilket huvudsakligen är en trafiksäkerhetsåtgärd men det stärker även trygghetskänslan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre grad än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att öka trafiksäkerheten samt se över belysningen längs sträckan skapas en cykelbana som upplevs som tryggare vilket stärker både kvinnor och mäns möjligheter att välja cykeln. Belysningsåtgärderna säkerställer även en trygg, säker och orienterbar miljö under den mörka delen av dygnet.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger kontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet upp till 6 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut.

### **Bilagor**

Bilaga 1: Nuvärdesberäkning

### **Slut**