

**Handläggare**  
Sofia Lindh  
08-508 26 342

**Till**  
Trafiknämnden  
2020-12-10

## **Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten. Inriktningsbeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten upp till 2 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 342  
Växel 08-508 27 200  
sofia.lindh@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

## **Sammanfattning**

I trafiknämndens budget för 2019 framgår det att nämnden ska investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan 2019-2022. I utredningsbeslutet för satsningen framgår det att ett ökat utrymme bör kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

Den aktuella delen av Störtloppsvägen och Västertorpsvägen är ca 250 meter lång och löper strax söder om Västertorps centrum till Västertorpsskolans östra entré. Idag finns gångbanor på sträckan och cyklister hänvisas till att cykla i blandtrafik.

Idag uppfyller inte sträckan rekommendationerna för ett huvudcykelstråk i cykelplanen. Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten för cykel mellan pendlingsstråket norr om Södertäljevägen och Västertorps centrum samt att skapa en säker och trygg skolväg till Västertorpsskolan. Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för de som går och cyklar på sträckan.

Trafikkontoret föreslår att breddningen från gångbana till huvudcykelstråk sker på Störtloppsvägens östra gångbana samt Västertorpsvägens norra gångbana. För att rymma gång- och cykelbanan tas yta från bilvägen på Störtloppsvägen och grönyta på Västertorpsvägen. Gång- och cykelbanan blir dubbelriktad och får en bredd om 4,8 meter samt väntytor vid övergångsställena.

På Störtloppsvägen finns fyra övergångsställen. Två av dessa hastighets säkras och tillgänglighetsanpassas medan två övergångsställen enbart tillgänglighetsanpassas. På Västertorpsvägen kompletteras ett övergångsställe med cykelpassage. Belysningen ses över längs hela sträckan. Idag saknas belysning på Störtloppsvägens östra sida. Träd kan komma att behöva ersättas för att ge plats för gång- och cykelbanan. Asfalten på Störtloppsvägen är bitvis förorenad och ska utredas mer.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projektet Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen upp till 2 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 16 mnkr.

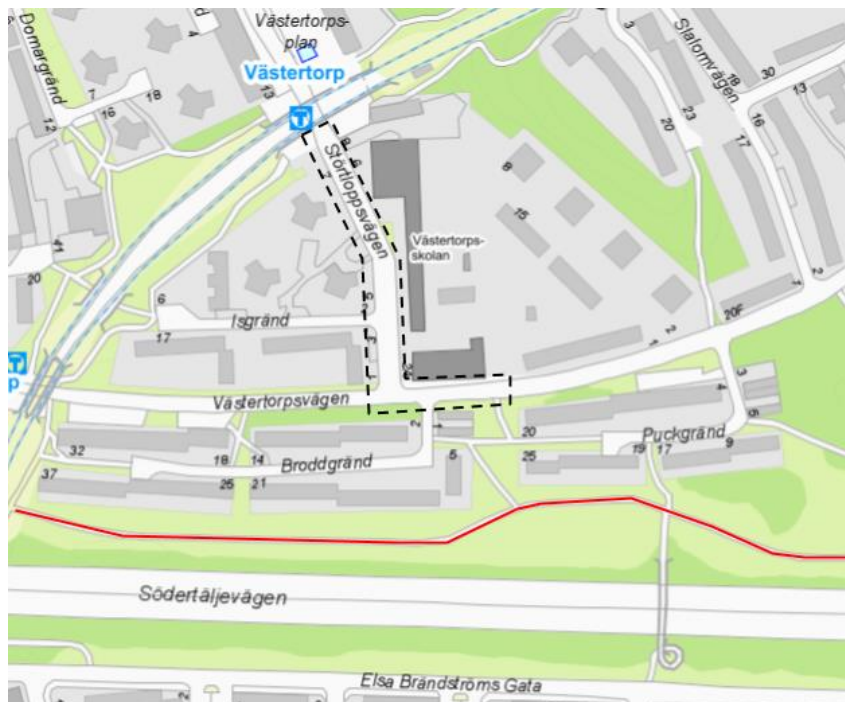
## **Bakgrund**

I trafiknämndens budget för 2019 framgår det att nämnden ska investera en miljard kronor i cykelinfrastruktur mellan 2019-2022. I utredningsbeslutet för satsningen framgår det att ett ökat utrymme bör kunna ges för åtgärder på huvud- eller lokalstråk som utgör kopplingar mellan pendlingsstråk och målpunkter som skolor, idrottsplatser och centrumfunktioner.

I arbetet med översyn av stadens cykelplan har ett möjligt nytt huvudstråk för cykel längs Störtloppsvägen identifierats, som skulle kunna binda samman pendlingsstråket som löper strax norr om Södertäljevägen (Södertäljestråket) med Västertops centrum, via Västertorpsskolan.

Längs Störtloppsvägen ligger Västertorpsskolan. Trafikkontoret studerade trafikmiljön kring skolan år 2018 inom projektet Säkra och trygga skolvägar, Västertorpsskolan. Resultatet från den trafikstudien rör bland annat trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningspunkter över Störtloppsvägen, men även ett förslag om att bredda befintlig gångbana till en gång- och cykelbana. En gång- och cykelbana skulle bidra till att fler barn, tryggt och säkert, kan gå och cykla till skolan.

Den aktuella sträckan är cirka 250 meter lång och löper strax norr om Västertorpsskolans norra infart på Störtloppsvägen till Västertorpsskolans östra entré på Västertorpsvägen, se figur 1 nedan.



Figur 1) Projektets avgränsning i svart markering. Pendlingscykelstråket i röd markering.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Samråd har skett med SISAB. Stadsdelsförvaltningen är informerad om projektet.

## Mål och syfte

Målet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för de som går och cyklar på sträckan.

Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten för cykel mellan pendlingsstråket norr om Södertäljevägen och Västertorps centrum via Västertorps skolan, och på så vis bidra till cykelplanens mål om att öka andelen cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla. Syftet med projektet är även att skapa en säker och trygg skolväg för barn som går eller cyklar till Västertorps skolan. De två syftena uppfylls genom att bredda befintlig gångväg till huvudcykelstråk.

Planer och strategier som har använts i utredningen av Störtloppsvägen och Västertorpsvägen redovisas nedan.

## Översiktsplan

I Stockholms stads översiktsplan förklaras hur stadens ska utvecklas och vilka möjligheter som finns för stadens stadsdelsområden.

Det som nämns om Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde är att det behövs fler grund- och förskolor samt mer yta för idrott. Vidare anges att området Västertorp och Hägerstensåsen kan utvecklas med avseende på nya stråk och gator. Kopplingen till Fruängen nämns och ämnas förstärkas.

### Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket leder till ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resandet och trafiken. Kommunfullmäktige har därför antagit en framkomlighetsstrategi, vilken anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. En bärande inriktning i strategin är att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras, vilket är en utgångspunkt i detta projekt.

### Cykelplan

I arbetet med översyn av stadens cykelplan har ett möjligt nytt huvudstråk för cykel längs Störtloppsvägen identifierats. Huvudstråket skulle kunna binda samman pendlingsstråket som löper strax norr om Södertäljevägen med Västertops centrum. Enligt Stockholms cykelplan är minst 4,5 meters bredd önskvärd för en dubbelriktad gång- och cykelbana längs ett huvudcykelstråk.

### Plan för säkra och trygga skolvägar

År 2016 antog kommunfullmäktige Stockholms stad *Plan för säkra och trygga skolvägar* som syftar till att göra trafikmiljöerna i skolornas närhet säkra och trygga. Syftet är även att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planen är en konkretisering av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet.

Detta för att skapa en säkrare och tryggare skolväg både för de som passerar gång- och cykelbanan samt för de som nyttjar den.

### Befintlig situation

Den aktuella sträckan är cirka 250 meter lång och löper strax söder om Västertops centrum på Störtloppsvägen till övergångsstället vid Västertorpsskolans östra entré, på Västertorpsvägen, se figur 1 ovan.

Idag finns gångbanor på båda sidor om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. På gatorna är cyklister hänvisade till att nyttja bilvägen och cykling sker således i blandtrafik. Skolbarn och föräldrar använder dock även gångbanorna. De befintliga

gångbanorna och cyklingen i blandtrafik uppfyller inte cykelplanens rekommenderade utformning för ett huvudcykelstråk.

På Störtloppsvägen är östra gångbanan cirka 1,9–2 meter bred och den västra cirka 1,8–2 meter. På Västertorpsvägen är den norra gångbanan 2,4–2,5 meter medan den södra gångbanan är cirka 1,8–2 meter. Gångbanornas bredd varierar dock på båda gatorna. Det är främst utrymmesbrist under morgontimmarna, då många barn i området tar sig till skolan ensamma eller i sällskap av förälder genom att gå eller cykla, se bild 1 och 2 nedan.



Bild 1) Gångbanan utmed Störtloppsvägens östra sida.



Bild 2) Gångbanan utmed Västertorpsvägens norra sida.

Enligt trafikstudien från 2018 inom projektet Säkra och trygga skolvägar är gångbanorna närmast skolan underdimensionerade i relation till hur många som nyttjar gångbanorna. Åtgärdsförslaget som framkom i den utredningen inkluderade hastighetssäkrade passager samt tillgänglighetsanpassning och breddning av befintlig gångbana till en gång- och cykelbana.

Bilvägen på Störtloppsvägen är cirka 10 meter bred och Västertorpsvägen är cirka 7 meter bred, båda gatorna är reglerade med parkeringsförbud. Söder om Västertorpsvägen finns en återvinningsstation.

Inom projektet hastighetsplanen har trafiksäkerhetsåtgärder genomförts på huvudgatan Västertorpsvägen. Inom det aktuella området har körbanan smalnats av vid övergångsstället vid skolans östra entré. Störtloppsvägen är en lokalgata. Övergångställena på Störtloppsvägen saknar idag hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning.

#### Områden utanför projektavgränsningen

Norr om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen ligger Västertorps centrum där det också finns tunnelbana och lokalbussar.

På Störtloppsvägens östra sida och Västertorpsvägens norra sida ligger Västertorpsskolan. Mellan år 2019 till 2021 byggs Västertorpsskolan ut och elevantalet kommer öka från 500 till 840 elever. Huvudentrén till Västertorpsskolan ligger på Störtloppsvägen. Det finns tre andra entréer till skolan; i norr, söder och öster.

På Störtloppsvägens västra sida finns bostäder och en förbindelse till tunnelbanan.

Söder om Störtloppsvägen och Västertorpsvägen planeras nyproduktion av hyresbostäder inom fastigheten Västberga 1:1. Nyproduktionen är i anslutning till kvarteret Pucken. Planen beräknas antas till hösten 2020. Söder om nyproduktionen går Södertäljestråket, vilket är pendlingscykelstråket in mot Stockholm.

#### Trafikmätning

Under våren 2020 genomfördes gång- och cykelmätningar på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen. Under ett dygn trafikeras

Störtloppsvägen av 1 508 fotgängare och 430 cyklister. Västertorpsvägen trafikeras under ett dygn av 780 fotgängare och 542 cyklister. Antalet gående och cyklister på platsen kan ha påverkats av rådande pandemi. Från den tidigare trafikutredningen från 2018 framkom det dock att många går och cyklar på platsen, vilket styrks av mätningen från i våras.

Enligt flödeskartan från 2014 går det uppskattningsvis 2600 motorfordon (varav 8% tung trafik) per dygn på Störtloppsvägen. Från en mätning från november 2019 går det drygt 4400 motorfordon (varav 9% tung trafik) per dygn på Västertorpsvägen.

### Olycksstatistik

Mellan åren 2015 och 2019 rapporterades det in tre trafikolyckor inom projektområdet till Strada. Inga dödsolyckor har inträffat i området enligt statistik från Strada.

Olyckorna skedde främst i den södra delen av projektområdet.

### Åtgärdsförslag

Trafikkontoret föreslår att den östra gångbanan på Störtloppsvägen breddas till en gång- och cykelbana samt att delar av gångbanan på den norra sidan av Västertorpsvägen breddas till en gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan föreslås bli dubbelriktad och breddas till 4,8 meter. Då stråket även är en skolväg föreslås väntytor vid övergångsställena prioriterats och få en väntyta om 1,5-1,7 meter. På dessa platser föreslås gång- och cykelbanan breddas till 5,5-6,2 meter.

För att skapa en tydligare fördelning mellan gående och cyklister föreslås gång- och cykelbanan få en separering med en målad linje, där gångbanan placeras närmast skolan och cykelbanan placeras närmast bilvägen. Gång- och cykelbanan utformas i asfalt.

Se bilaga 1 för en illustration av sträckan.

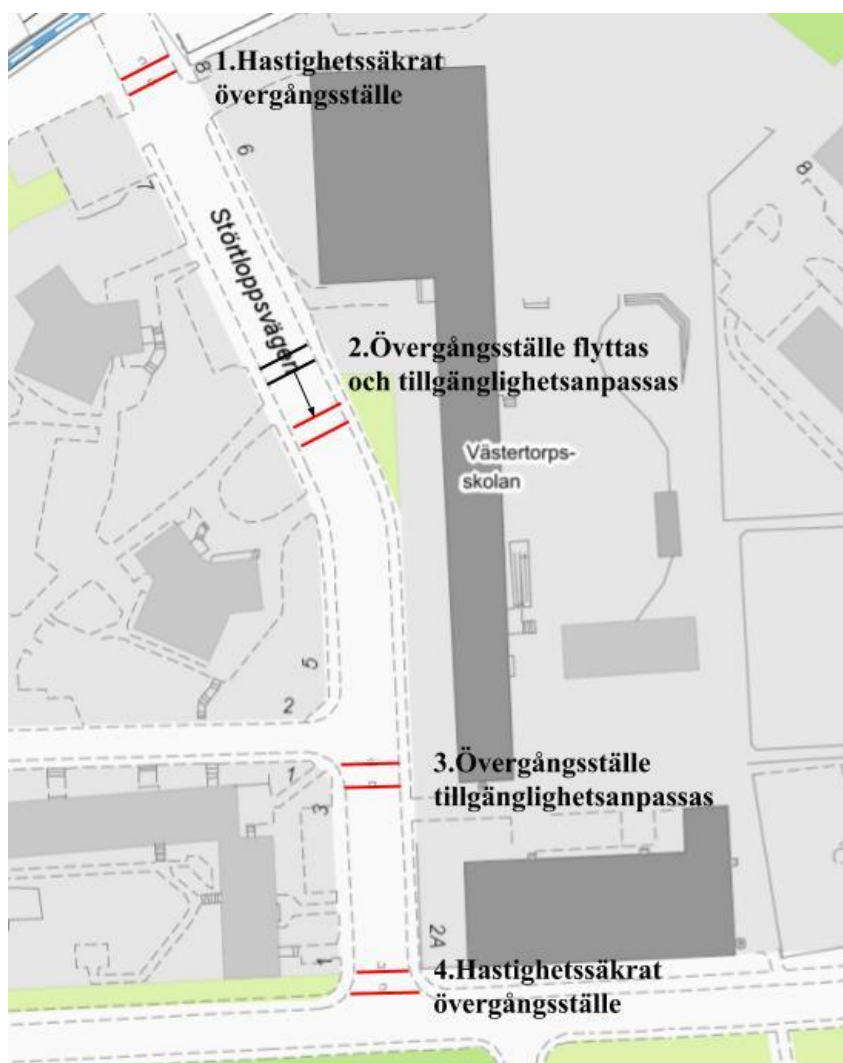
### Gång och cykel på Störtloppsvägen

För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på Störtloppsvägen föreslår trafikkontoret att bilvägen smalnas av till 7 meter. Genom att bredda den östra sidans gångbana till mellan 4,8-6,2 meter skapas inte bara en säker skolväg, utan även en gen och fredad cykelkoppling mellan



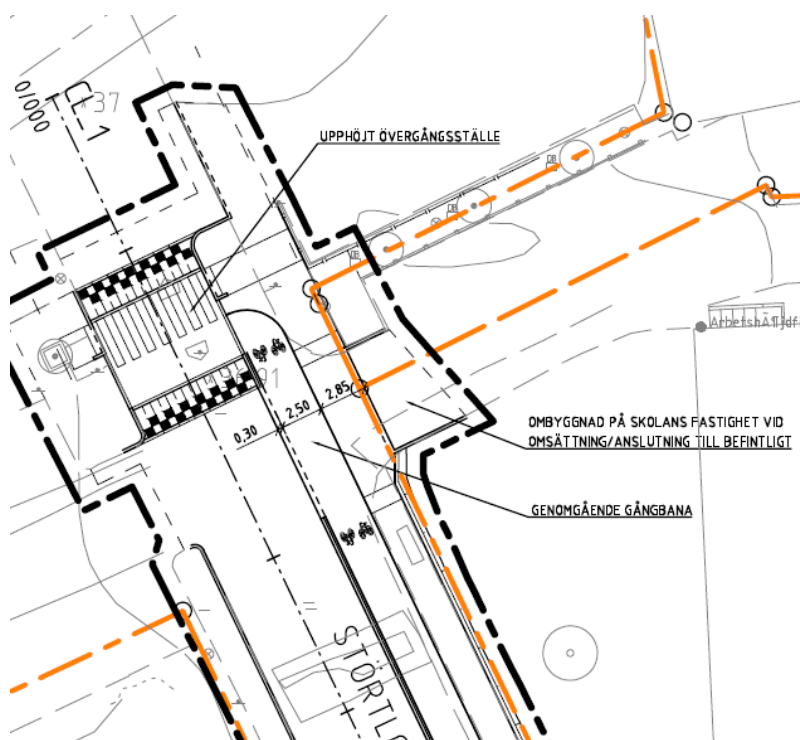
Västertorpsvägen och Västertorp centrum. Fördelningen på gång- och cykelbanan föreslås bli 2,5 meter cykelbana och 2 meter gångbana, resterande ytor används till skyddsremsa och väntyta.

Vidare föreslås att två av övergångsställena över Störtloppsvägen hastighetssäkras och tillgänglighetsanpassas genom upphöjda övergångsställen samt att två övergångsställen tillgänglighetsanpassas. Detta för att skapa en tydlig, trygg och säker passage över gatan för skolbarn, personer med funktionsnedsättning och andra som nyttjar platsen. Inget av övergångsställena är idag tillgänglighetsanpassade eller hastighetssäkrade. På gatan finns äldre asfalterade gupp, dessa föreslås tas bort. På figur 2 nedan finns en karta som visar övergångsställenas placering och åtgärd.



Figur 2) Övergångsställenas placering och föreslagna åtgärd på Störtloppsvägen.

Vid det norra övergångsstället föreslår trafikkontoret en hastighetssäkring och tillgänglighetsanpassning. Vidare föreslås att Västertorpsskolans norra entré på Störtloppsvägen får en genomgående gång- och cykelbana. Båda åtgärderna medför att fordon måste anpassa sin hastighet när de korsar stråket, vilket premierar oskyddade trafikanters framkomlighet samt ökar trafiksäkerheten, se figur 3 nedan. Norra entréns infart byggs om i samband med skolan utbyggnad och den genomgående gång- och cykelbanan anpassas till skolans nya infart.



Figur 3) Hastighetssäkrat och tillgänglighetsanpassat övergångsställe på Störtloppsvägen samt genomgående gång- och cykelbana vid Västertorpsskolans norra infart.

Vid den norra änden av gång- och cykelbanan längs Störtloppsvägen leds cyklisterna ut i blandtrafik igen. Gång- och cykelbanan övergår i den befintliga gångbanan, men avslutet på breddningen kommer möjliggöra en framtida utbyggnad av gång- och cykelbana.

Nästa övergångsställe söderut på Störtloppsvägen, tillgänglighetsanpassas och flyttas cirka 15 meter söderut. Detta görs för att skapa en godtagbar väntyta mellan körbana och cykelbana samt för att skapa en gen radie på gång- och cykelbanan, se figur 4 nedan.

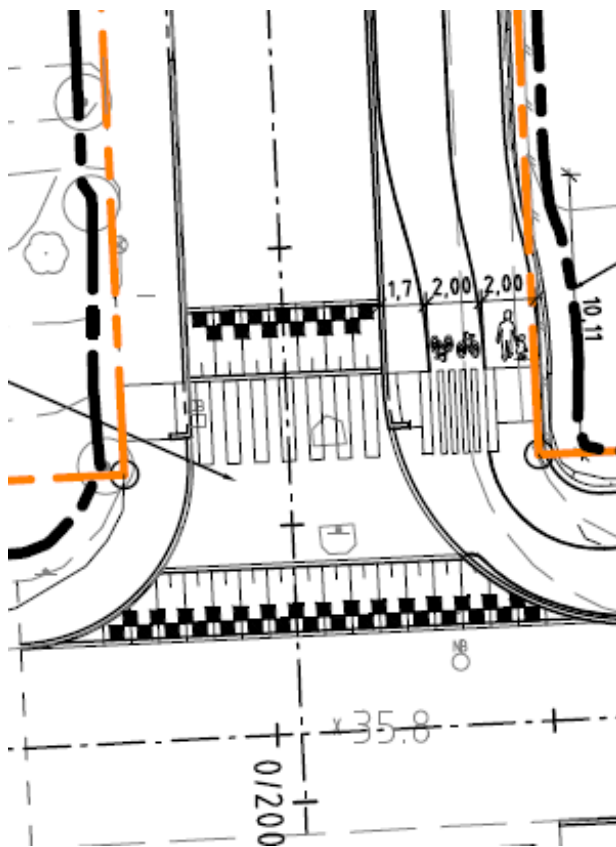


Figur 4) Övergångsstället flyttas söderut och tillgänglighetsanpassas.

Vid de två södra övergångsställena smalnas cykelbanan lokalt ned till 2 meter, se figur 5 och 6 nedan. Detta är ett undantag från cykelplanens rekommendation för huvudcykelstråk, men baseras på att bredden på väntyta och gångvägen inte bör minskas då sträckan är en primär skolväg med många gående. Alternativet att smalna av bilvägen ytterligare är också svårt, då möjligheten för större fordon att svänga in på Störtloppsvägen samt Isgränd begränsas.



Figur 5) Övergångsställe på Störtloppsvägen i korsning med Isgränd som tillgänglighetsanpassas och får en lokal avsmalning på cykelbanan.



Figur 6) Södra övergångsstället på Störtloppsvägen som hastighets säkras och får en lokal avsmalning på cykelbanan.

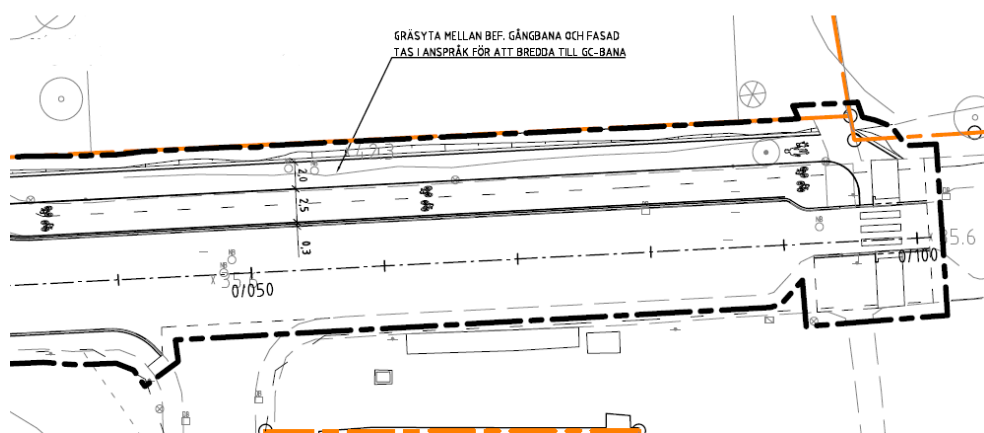
På Störtloppsvägens södra del där dessa två övergångsställen är placerade har trafikkontoret en begränsad rådighet över ytan eftersom SISABs fastighetsmark ligger dikt an den befintliga gångbanan. Trafikkontoret har haft en parallell dialog med SISAB om att gång- och cykelbanan kan gå in 0,5 meter på deras mark vid två ytor. Den första sträckan är cirka nio meter lång och den andra cirka tio meter lång, båda ligger i grönyta. Denna breddning på 0,5 meter innebär att ett staket på SISABs mark måste flyttas. Breddningen på SISABs mark kommer arbetas in i deras investeringsplan.

### Gång och cykel på Västertorpsvägen

För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på Västertorpsvägen, föreslår trafikkontoret att gång- och cykelbanan breddas norrut mot Västertorpsskolan. Bilvägens körbredd om 7 meter behålls och gång- och cykelbanan dimensioneras utifrån huvudcykelstråk. Genom att bredda den norra sidans gångbana från 2,5 till 4,8 meter skapas inte bara en säker skolväg, utan även en gen och fredad cykelkoppling mellan Västertorp centrum och pendlingscykelstråket.

Breddningen av gångbanan sker i grönytan mellan befintlig gångbana och skolans fastighetsmark. En cirka 2 meter bred grönyta behöver tas i anspråk på en sträcka om cirka 60 meter.

Genom att bredda norrut kan körbanebredden om 7 meter på Västertorpsvägen behållas. Den befintliga avsmalningen av körbanan från 7 meter till 3,5 meter vid skolans östra entré behålls. Det befintliga övergångsstället i avsmalningen kompletteras med en cykelpassage för att underlätta cykling över Västertorpsvägen, se figur 7 nedan.



Figur 7) Gång- och cykelbanan på Västertorpsvägen med cykelanpassad passage.

Vid korsningen mellan Västertorpsvägen och Störtloppsvägen finns idag två övergångsställen på Västertorpsvägen. Det västra övergångsstället är hastighetssäkrat med en avsmalning, men det östra är inte hastighetssäkrat. Cirka 60 meter österut, vid skolans östra entré, finns ytterligare ett hastighetssäkrat övergångsställe genom en avsmalning. Trafikkontoret föreslår att det övergångsstället som inte är hastighetssäkrat tas bort och passager över Västertorpsvägen riktas mot de två hastighetssäkrade övergångsställena, se figur 8 nedan.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt, med tanke på mängden barn och unga som passerar platsen, är det mer lämpligt om gång- och cykeltrafik riktas mot de två hastighetssäkrade passagera. Därför föreslår trafikkontoret att det östra övergångsstället i korsning Störtloppsvägen och Västertorpsvägen tas bort.



Figur 8) Övergångsställen som tas bort är markerade i rött och övergångsställen som bevaras är markerade med grönt.

### Belysning Störtloppsvägen och Västertorpsvägen

Längs Störtloppsvägens östra sida föreslår trafikkontoret att ny belysning sätts upp. Idag har denna sida ingen belysning och för att skapa en trygg och trafiksäker gång- och cykelbana är belysning önskvärd.

Längs Västertorpsvägens norra gångbana finns idag tre belysningsstolpar. Dessa föreslås ses över så belysningen blir enhetlig samt flyttas till ny bakkant av gång- och cykelbanan.

### Ledningar Störtloppsvägen och Västertorpsvägen

Då mer hårdgjord yta tillskapas längs Störtloppsvägen och Västertorpsvägen föreslås befintliga brunnsbeteckningar kompletteras med nya. Tvärfallet på Störtloppsvägen är tämligen bristfälligt och vattenansamlingar vanliga, varför gatans höjdjustering föreslås ses inför genomförandebeslutet. Detta för att kunna omhänderta dagvattnet på ett bra sätt. Andra beteckningar och nedstigningsbrunnar höjdjusteras mot den nya gång- och cykelbanan.

### Asfalt på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen

Asfalten på de båda gatorna är i dåligt skick och spårbildningar, potthåll och dålig lutning är vanligt förekommande. Störtloppsvägen är i sämre skick än Västertorpsvägen. Under utredningsskedet studerades asfaltens tjocklek och kvalitet.

Borrprover på asfalten genomfördes i fem punkter. Resultatet påvisade en asfaltstjocklek på mellan 7 och 12 cm, vilket är ett tunt lager. Resultatet påvisade även att föroreningar över gränsvärdet förekommer i två av fem punkter. De aktuella punkterna med föroreningar är punkt 1 och 2, se figur 9. I punkt 1 och 2 hittades halter av PAH-16 > 300 mg/kg TS samt halter av bens(a)pyren över 50 mg/kg TS, vilket klassas som farligt avfall. Den förorenade asfalten är inte farlig som den ligger idag, men måste vid rivning hanteras med restriktioner och köras till deponi som hanterar farligt avfall.





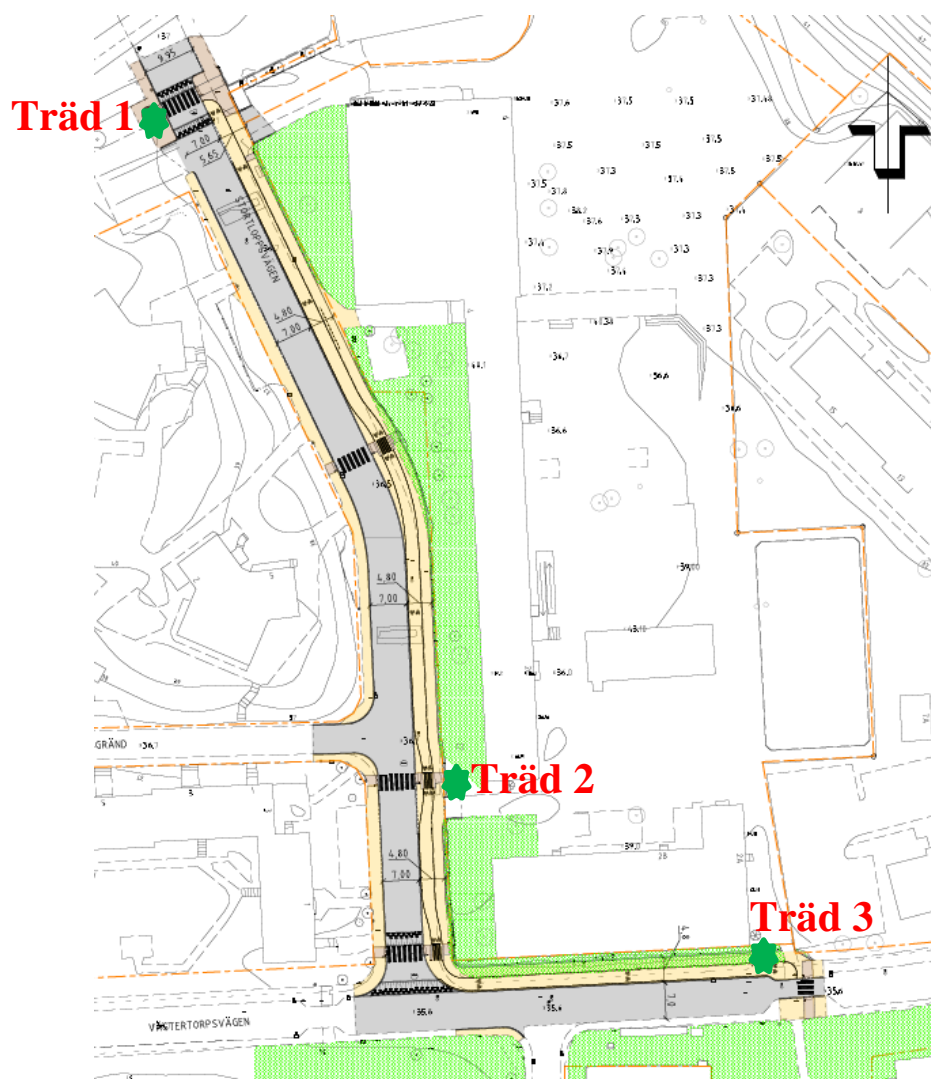
Figur 9) De fem provpunkterna för test av förorenad asfalt

Trafikkontoret föreslår att fortsatt undersökning av asfalten sker, så att all asfalt som är förorenad kan ringas in och åtgärdas i och med gång- och cykelbanans utbyggnad.

### Träd

I projektområdet finns tre träd, se figur 10 nedan. Trafikkontoret föreslår att träden i möjligaste mån bevaras och att endast träd som påverkas av gång- och cykelbanans breddning fälls och ersätts med nytt träd. Träd 1 och 2, en lönn och en tall, kommer inte påverkas av byggnationen, men kommer bevakas i nästa skede och schaktning kommer ske med försiktighet. Träd 3 är en björk som föreslås tas bort för att ge plats åt gång- och cykelbanan på Västertorpsvägen. Förslag på ny ersättningsplats redovisas i genomförandebeslutet. Vilken trädart som ersätter det fällda trädet stäms av med stadsdelsförvaltningen.





Figur 10) De tre träden inom projektområdet

### Konsekvenser

De föreslagna åtgärderna kommer ge en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för gående med tydliga korsningspunkter och separering. De föreslagna åtgärderna kommer även skapa en säkrare och tryggare skolväg för de barn som går och cyklar till skolan.

För cyklister kommer även trafiksäkerheten och framkomligheten att öka i och med ny cykelbana och cykelpassager. Den nya cykelbanan kommer även bidra till en säkrare och genare väg mellan Västertorps centrum och pendlingscykelstråket i söder. Denna åtgärd kommer gynna nyttjare av gång- och cykelbanan i alla åldrar.

Dem hastighetssäkrade övergångställena på Störtloppsvägen bedöms inte påverka motorfordons framkomlighet nämnvärt. Åtgärderna kommer bedöms dock skapa en lugnare och säkrare trafikmiljö utanför skolan.

De föreslagna åtgärderna för belysning kommer skapa en tryggare och säkrare skolväg utanför Västertorpsskolan. Denna åtgärd förväntas även skapa en tryggare och säkrare väg för alla som nyttjar stråket.

Åtgärderna kommer även ge gatan ett bättre skick och livslängd.

### **Tidplan**

Nedan redovisas en övergripande tidsplan för åtgärderna. Trafikkontoret planerar att återkomma till nämnden med ett förslag på genomförandebeslut under första kvartalet 2021. Projektering pågår under hösten 2020. Upphandling av entreprenör kommer kunna genomföras under våren 2021 och byggstart under hösten 2021, med ett färdigt genomförande till sommaren 2022.

	2020	2021	2022
Projektering	x		
Genomförandebeslut		x	
Upphandling		x	
Genomförande		x	x

### **Ekonomi**

Inom ramen för uppdraget att utreda cykelbanor på Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten har projektet hittills upparbetat 1 mnkr. Projektets planeringsutgifter beräknas till 2 mnkr fram till genomförandebeslut.

Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 16 mnkr, baserat på framtagna kalkyl. I beloppet ingår indexpåslag om 1 mnkr. De framtagna trafikstudierna från Säkra och trygga skolvägar, Västertorpsskolan (2018), enklare projektering av gång- och cykelbanan och trafiksäkerhetsåtgärder (2019-2020) samt Cykelutredning Västertorpsvägen (2020) har varit underlag för kalkylen.

Då projektet beräknas vara klart under år 2022 redovisas det som helhet inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

### **Driftkostnader**

Projektet beräknas medföra vissa ökade driftkostnader då nya anläggningar och ytor som kräver drift tillkommer.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,5 mnkr från och med 2023. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

Den största risken i projektet är den förorenade asfalten. Det finns risk att ett större område än förväntat är förorenat samt osäkerheter kring hur befintliga asfaltslager ska hanteras. Den befintliga undersökningen av asfalten planeras att kompletteras med fler borrhöjningar. Detta har trafikkontoret tagit höjd för i kalkylen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Cykel, Störtloppsvägen och Västertorpsvägen i Hägersten.  
Bilaga 1. Planillustration.