

**Handläggare**  
Erik Hammarström  
08-508 26 025

**Till**  
Trafiknämnden  
2021-08-26

## **Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen till en investeringsutgift om 39 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Drottningholmsvägens södra sida förbi Alvik är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan, och utgör en länk mot innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Kapaciteten är begränsad och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklister.

Med denna bakgrund startades ett cykelprojekt för Drottningholmsvägen på sträckan mellan Ulvsundaplan i väster

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 025  
Växel 08-508 27 200  
erik.hammarstrom@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

och förbi Alviksplan i öster. Projektet föreslår att befintliga gång- och cykelbanor breddas och ges en högre standard. Oreglerade passager i korsningar görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. De höga cykelflödena separeras tydligare från gångtrafiken bland annat genom att cykelbanan får en ny gen sträckning genom Alviksplan. Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut för projektet under hösten 2020.

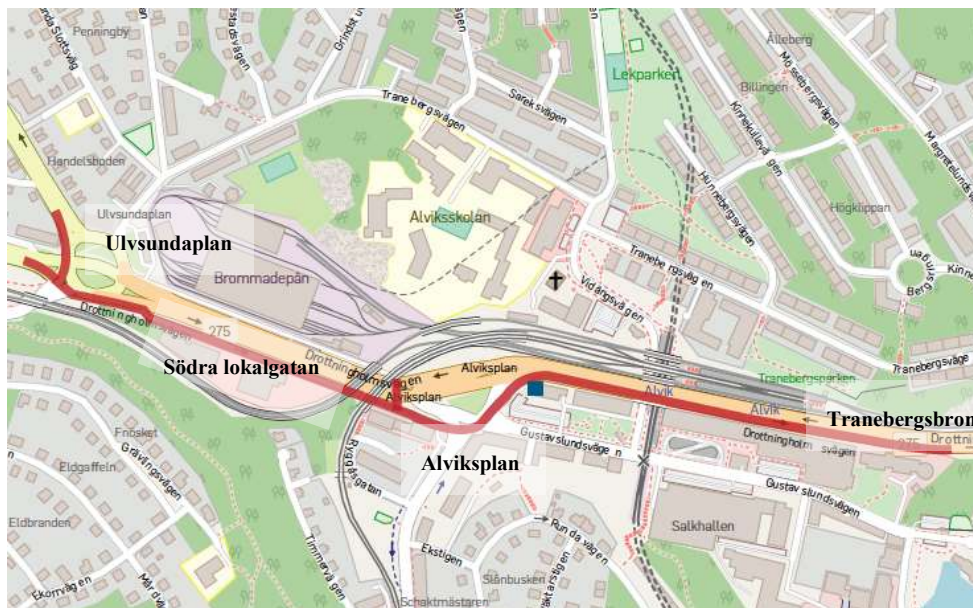
Den stora merparten av åtgärderna kan genomföras inom stadens väghållaransvar. Vissa delar ligger inom Trafikverkets vägområde. Dessa tas fram i samråd och regleras genom avtal.

Åtgärderna bedöms sammantaget ge tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av förbättrad framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och bättre möjligheter till samspel, samtidigt som motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte påverkas negativt enligt genomförd trafikanalys. De föreslagna åtgärderna bidrar till att projektets mål och syfte kan uppnås.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Cykel- och gångbanor, Drottningholmsvägen till en investeringsutgift av 39 mnkr.

### **Bakgrund**

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2019 och 2022 investera 1 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel.



Figur 1. Översikt av projektsträcka

Hässelbystråket är ett drygt 15 km långt cykelstråk utpekat som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och regionalt stråk i den regionala cykelplanen. Det sträcker sig från Stockholms stadshus till Hässelby via regionala målpunkter som Alvik, Brommaplan och Vällingby, och har dessutom en viktig uppsamlande funktion.

Den del av stråket som går längs Drottningholmsvägen förbi Alvik utgör en port mot innerstaden för den ökande cykeltrafiken från Bromma och övriga västerort. Flera åtgärder för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel har genomförts eller planeras längre ut på stråket och anslutande kopplingar. Kapaciteten för cykeltrafik förbi Alvik på sträckan mellan Ulvsundaplan och Tranebergsbron är dock fortfarande begränsad, och det finns brister i framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för cyklister och andra oskyddade trafikanter.

Trafikverket är väghållare för stora delar av projektområdet.

Exploateringsplanerna inom programarbetet för Alvik östra bedöms inte påverka de föreslagna åtgärderna.

Ärendet följer av inriktningsbeslutet (Dnr T2020-01744) som togs i trafiknämnden i oktober 2020.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret och i samråd med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Ett bevakningsavtal har tecknats med Trafikverket för att reglera planeringsprocessen. Avtalet innebär att Trafikverket godkänner att trafikkontoret planerar och projekterar mindre åtgärder inom deras vägområde samt utgör en grund för ett kommande genomförandeavtal.

## Mål och syfte

Satsningen på framkomlighetsåtgärder för cykel syftar till att utreda och genomföra infrastrukturåtgärder på cykelvägnätet med utgångspunkt i stadens *cykelplan*, för att öka andelen och antalet cyklister och göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm.

Projektets syfte:

- Förbättra förutsättningarna för cykel- och gångtrafiken på sträckan samt Drottningholmsvägens koppling till Ulvsundavägens cykelbanor

Projektets mål:

- Öka trafiksäkerheten för cyklister och gående vid måleributikens hörna
- Öka framkomligheten för cyklister på sträckan

Den föreslagna lösningen är framtagen utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och förhåller sig till utpekade stråk i stadens gångplan och cykelplan.

## Befintlig situation

Projektområdet sträcker sig längs Drottningholmsvägens södra sida från Ulvsundaplan i väster till i höjd med östra hörnet på fastigheten Nätdomaren 3 (se Figur 1 ovan). En sträcka på ca 1 km.



Figur 2. Trång sektion för gående och cyklister vid Ulvsundaplan

På sträckan finns befintliga dubbelriktade cykelbanor och gångbanor till största delen separerade med målad linje. Bredden på cykelbanan varierar, men uppfyller inte de rekommenderade breddmått för dubbelriktad cykling på pendlingsstråk och standard i övrigt som anges i cykelplanen, och som bland annat syftar till att medge säker omkörning. Dagnsflödet av cyklister på sträckan uppgår till lite drygt 7 000. Det gör Alvik/Tranebergsbron till den fjärde mest trafikerade cykelpassagen i innerstadssnittet.



Figur 3. Gång- och cykelbana med skyddsremsa mot räcke öster om Vidängsvägen

Under den senast femårsperioden har 10 olyckor med cyklister inblandade rapporterats inom projektområdet. Olyckstyp och utgång för dessa var:

- 2 singelolyckor cykel - lindriga.
- 4 cykel/motorfordon - lindriga.
- 4 cykel/cykel - en måttlig, övriga lindriga eller utan personskada.

Två av olyckorna mellan cykel och motorfordon skedde på cykelpassagen vid infarten till Drottningholmsvägens södra lokalgata, och övriga två vid trafiksignalerna vid Stora Mossens backe respektive Gustavslundsvägen. Tre av cykel/cykelolyckorna har skett på sträckan och en bidragande orsak bedöms vara att cykelbanan är smal. En av dessa tre olyckor skedde i kurvan vid måleributiken.



Figur 4. Smal sektion och skymd sikt vid Alviksplan och måleributikens västra del

Även utrymmet för gående är underdimensionerat och förutsättningarna är på flera ställen längs sträckan dåliga för ett bra samspel mellan cyklister och fotgängare. Ca 1 350 fotgängare passerar mätstationen intill Tranebergsbron varje dag. På sträckan finns två signalreglerade och två oreglerade gång- och cykelpassager.



Figur 5. Lokalgatans utfart vid Alviksplan

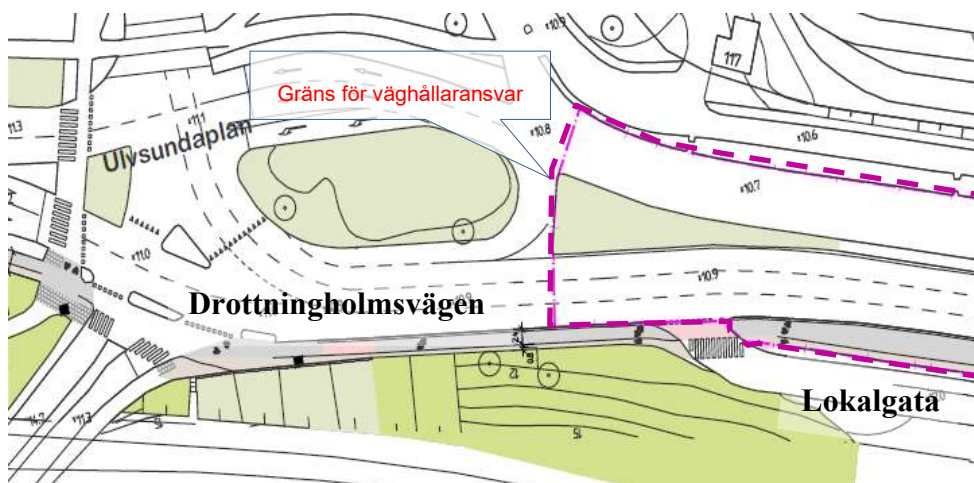
En lågfrekvent busslinje, flygbussar och nattbuss passerar Drottningholmsvägen mellan Ulvsundaplan och Alviksplan. Nattbussen har en busshållplats direkt väster om Alviksplan. I övrigt finns inga hållplatser inom projektområdet.

Drottningholmsvägen är en del av det primära vägnätet för motorfordonstrafiken och vardagsdygnsmedeltrafiken vid projektområdet ligger på ca 59 000. Gällande hastighetsbegränsning är 70 km/h öster om Alviksplan och 50 km/h mellan Ulvsundaplan och Alviksplan.

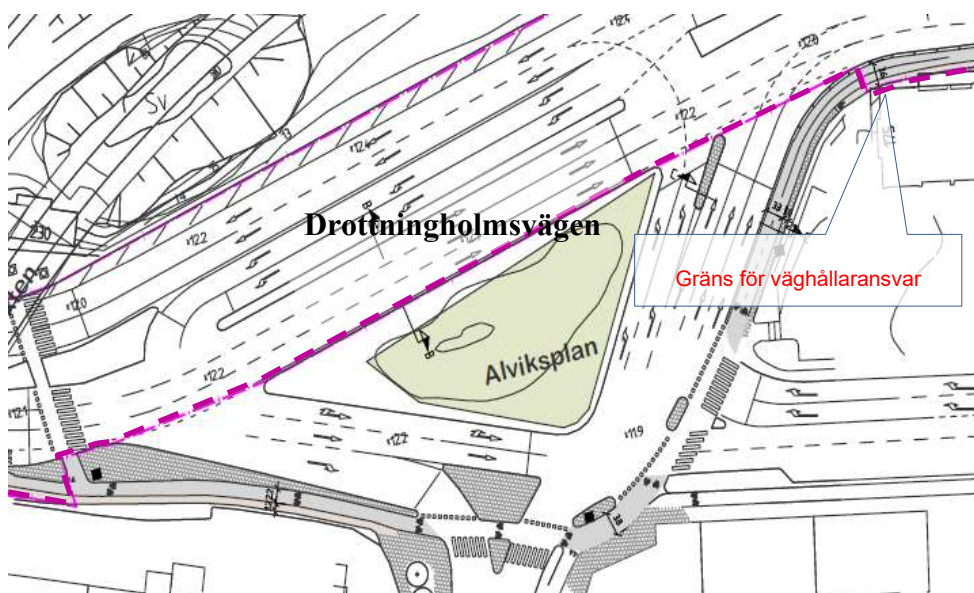
På den södra parallella lokalgatan mellan Ulvsundaplan och Alviksplan finns längsgående korttidsparkering på ena sidan av gatan samt vinkelställd parkering in mot verksamheterna på andra sidan. Parkeringarna är reglerade som gatuparkering och är tidsbegränsade till en respektive två timmar vardagar 8–18 samt lördagar 10–14. En parkeringsinventering genomfördes under utredningsskedet som visar att beläggningen generellt sett är låg.

### Väghållargränser

Stockholms stad har inte full rådighet att göra åtgärder inom hela projektområdet. Trafikverket är väghållare för Drottningholmsvägens sträckning från en punkt öster om Ulvsundaplan, förbi Alviksplan till projektområdets gräns i öster (se figur 5 och 6 nedan).



Figur 6. Stockholms stad är väghållare för hela Ulvsundaplan fram till rosa streckad linje samt den parallella lokalgatan söder om Drottningholmsvägen.



Figur 7. Stockholms stad är väghållare för Alviksplan utom Drottningholmsvägen. Se rosa streckad linje.

### Åtgärdsförslag

På sträckan mellan Ulvsundaplan i väster till projektområdets gräns i öster breddas befintliga cykel- och gångbanor längs Drottningholmsvägens södra sida och ges en högre standard enligt rekommendation i cykelplan. Befintliga oreglerade passager görs genomgående och utformas för att prioritera fotgängare och cyklister. Gångbanan separeras visuellt från cykelbanan genom att gångbanorna får betongplattebeläggning i korsningspunkter. Belysningen förstärks över gång- och cykelbanorna längs hela projektområdet. Särskild fokus läggs på sträckan under tunnelbanans och Nockebybanans broar samt vid övergångsställen och cykelpassager över körbanor.

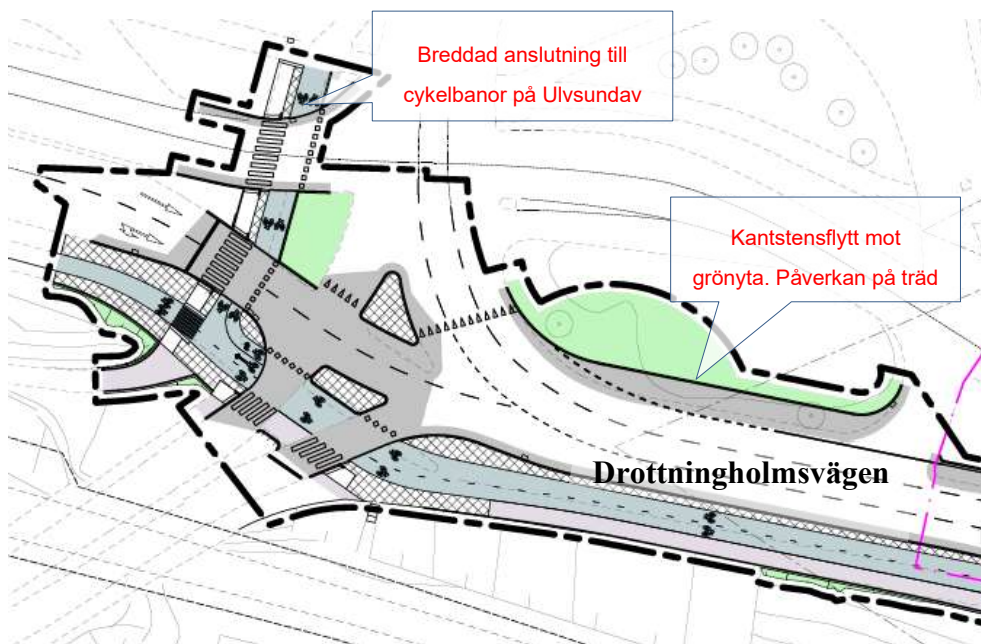




Figur 8. Perspektiv, ny föreslagen utformning för Alviksplan

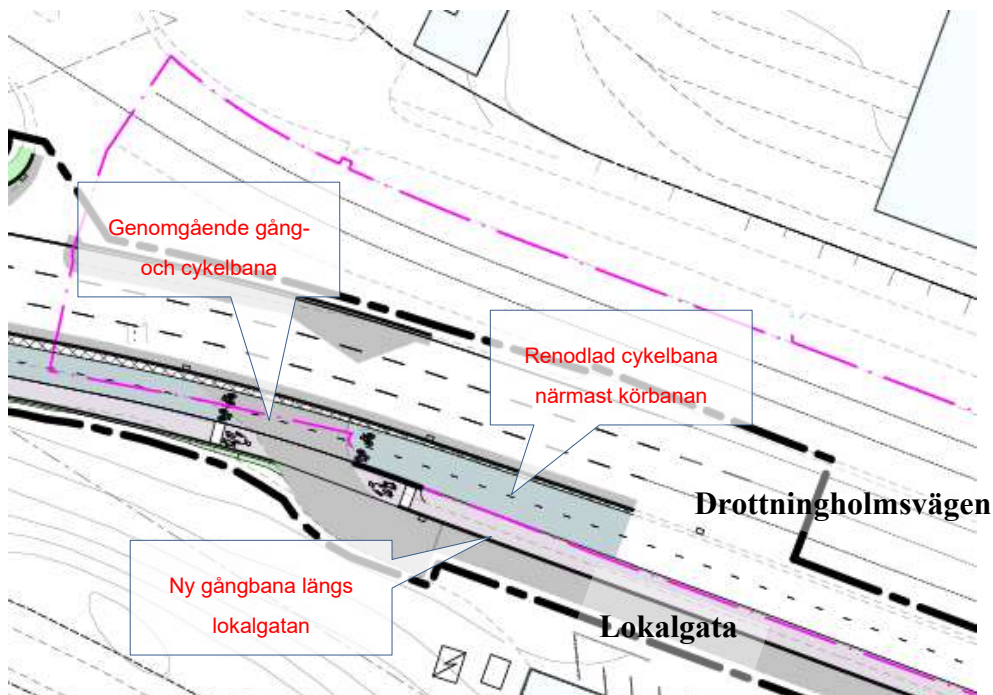
På några platser innebär den nya lösningen inom stadens vägområde att justeringar behöver göras även inom Trafikverkets vägområde i anslutningarna. Längst österut föreslås även en omdisponering av gång- och cykelbanan inom Trafikverkets vägområde. Se rosa streckad linje för väghållargränsen på figurerna nedan. Dessa förändringar har stämts av med Trafikverket genom nämnt bevakningsavtal och kommer att hanteras genom ett genomförandeavtal mellan parterna som tas fram efter färdigställande av bygghandling.

Vid Ulvsundaplan breddas gångbanan från 0,8 m till 2 m och cykelbanan från 3,2 m till 4,5 m för att skapa extra bredd vid väntytan intill passagen. Detta möjliggörs genom att flytta den stora mittrefugens kantsten ca 2,5 m inåt och förskjuta placeringen av Drottningholmsvägens körfält. Till följd av denna åtgärd måste två lönnar i mittrefugen tas ned. Dessa kommer att ersättas med två nya lönnar på grönytan som blir kvar. Den föreslagna förändringen innebär att kanstenslinjen på respektive sida om den södra körbanan behöver justeras något även en sträcka in på Trafikverkets vägområde.

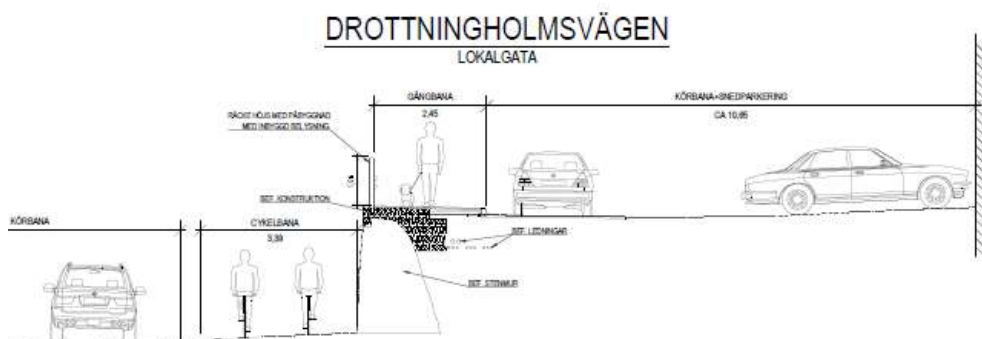


Figur 9. Plan, ny lösning vid Ulvsundaplan

Öster om Ulvsundaplan skiljs cykelbanan och gångbanan åt genom att gångbanan flyttas upp på den högre liggande lokalgatan. Cykelbanan som ligger kvar på nivå med Drottningholmsvägen ges hela den befintliga gång- och cykelbredden på 3,5-5 m. Cykelbanan ligger inom Trafikverkets vägområde men förändringen här kan genomföras på ett enkelt sätt genom ny målning och skyltning. Den befintliga smala gångbanan på lokalgatan breddas från ca 1 m till 2,5 m genom att parkeringsraden med plats för ca 32 bilar på norra sidan tas i anspråk. De 28 snedställda p-platserna på lokalgatans södra sida behålls. Ny belysning för fotgängare placeras i en handledare ovanpå befintligt räcke intill gångbanan. Den nya gångbanan får en maxlutning om ca 3 %.

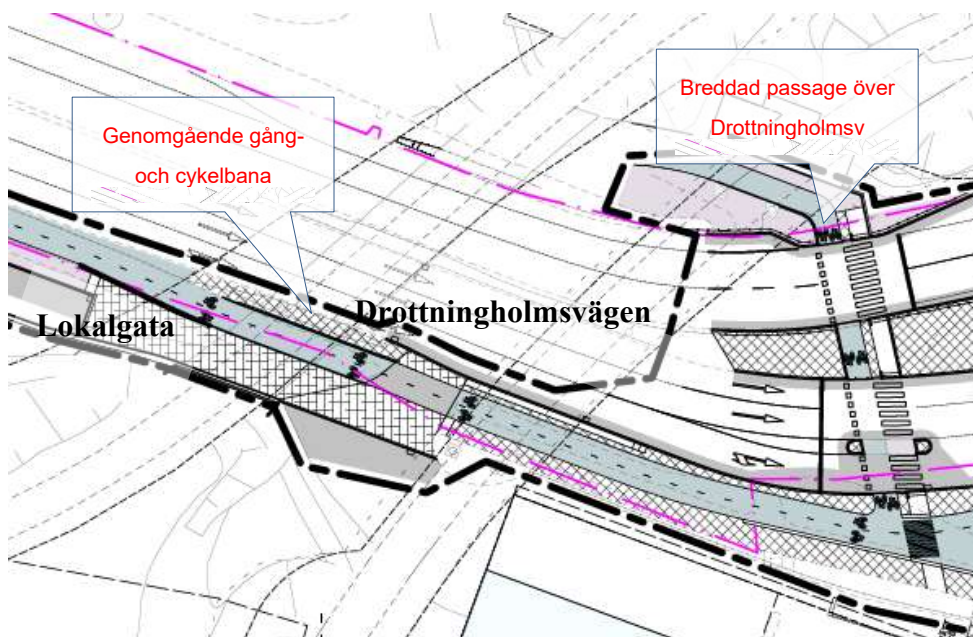


Figur 10. Plan, genomgående gång- och cykelbana vid infart till lokalgata samt ny gångbana.



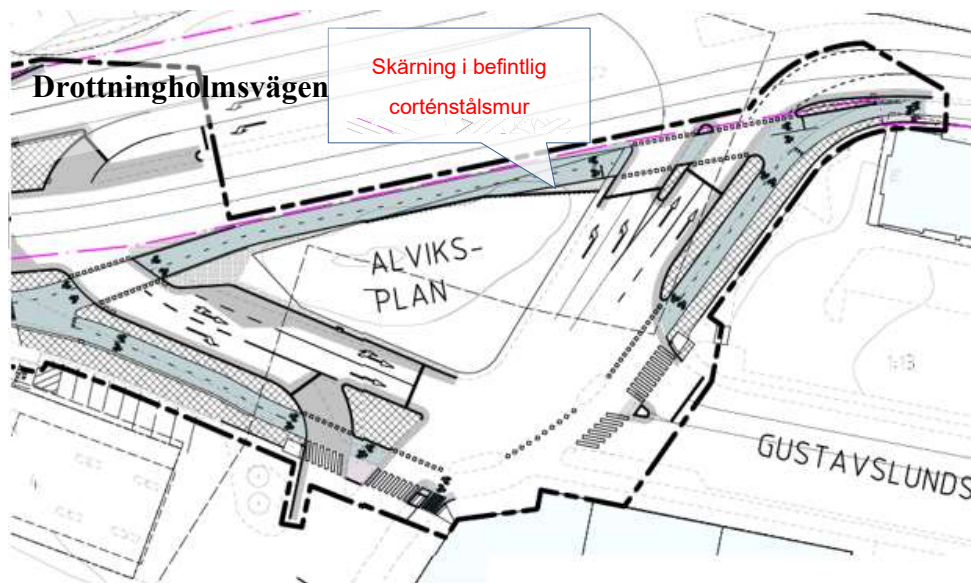
Figur 11. Sektion, cykelbana längs Drottningholmsv och ny gångbana längs lokalgatan

De oreglerade passagera vid lokalgatans in- och utfart utformas som genomgående gång- och cykelbanor för god framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister. Befintlig busshållplats för nattbuss på Drottningholmsvägen tillgänglighetsanpassas i samband med att kantstenen flyttas ut. Åtgärderna vid busshållplatsen går in i Trafikverkets vägområde, men är en förutsättning för att kunna länka samman cykelbanan längs muren parallellt med lokalgatan med den föreslagna sträckningen för cykelbanan förbi Alviksplan.

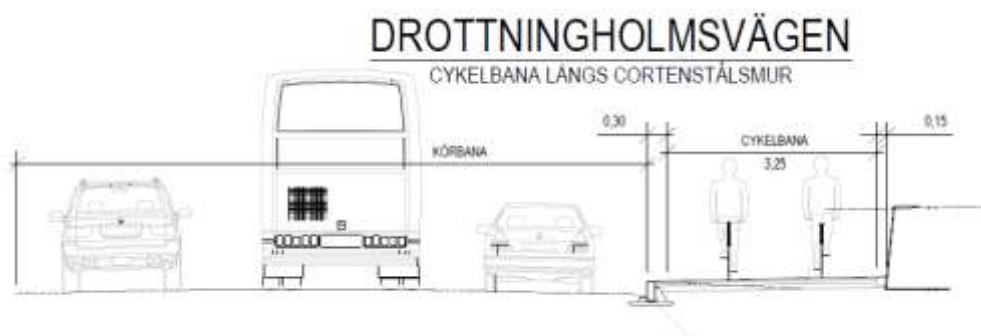


Figur 12. Plan, utfart från lokalgata och verksamheter och passage över Drottningholmsv

Vid Alviksplan skapas en ny gen sträckning enligt standard för pendlingsstråk genom att cykelbanan dras parallellt med Drottningholmsvägens bilkörbana och ansluter i öster till kurvan vid måleributiken. För att få plats med cykelbanan behöver den upphöjda ”triangeln” med corténstålsmurar mitt i trafikplatsen smalnas av något. Skärningen i muren börjar ungefär mitt på Alviksplan för att gradvis öka till ca 4 meters avsmalning jämfört med idag längst österut. Utformningen med stödmur av corténstål behålls på hela sträckan och har tagits fram tillsammans med den ursprungliga gestaltningens upphovsman. Den nya kantstenslinjen hamnar direkt utanför Trafikverkets vägområde som inte berörs av lösningen. Fotgängare får ta vägen på gångbana runt Alviksplan likt idag.



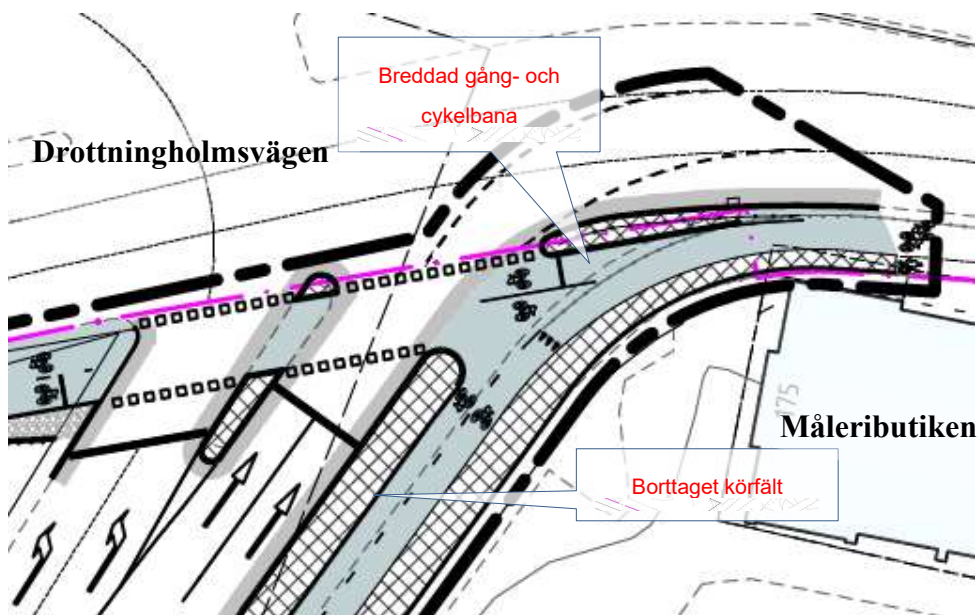
Figur 13. Plan, ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan



Figur 14. Sektion, ny cykelbana rakt fram förbi Alviksplan

De befintliga cykelbanorna på södra och östra sidan av Alviksplan breddas till pendlingsstråksstandard för att ansluta till pendlingsstråket längs Alviksvägen. Refuger smalnas av för att ge plats för ökad bredd på gång och cykelbanan.

Vid hörnan utanför måleributiken breddas gång- och cykelbanan som mest från 4,1 m till 6,4 m. Det möjliggörs genom att ett av tre högersvängskörfält för trafik från Alviksplan mot Drottningholmsvägen österut tas i anspråk. Pendlingsstråket längs Drottningholmsvägen får en rak sträckning förbi platsen.



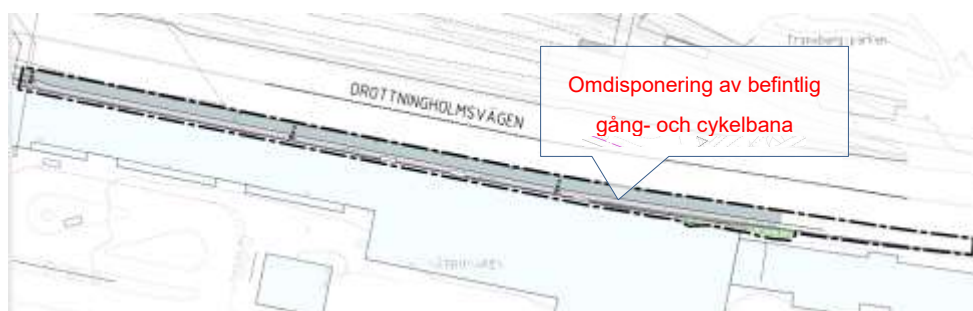
Figur 15. Plan, måleributikens hörna.

På en sträcka om ca 140 m mellan måleributiken och bron över Vidängsvägen föreslås inga åtgärder. Trafikverket är väghållare på sträckan och en breddning av gång- och cykelbanan behöver ta del av körbaneytan på Drottningholmsvägen i anspråk. Projektet har kommunicerat behovet av breddning av gång- och cykelbanan till Trafikverket som har för avsikt att starta ett eget projekt för att hantera frågan. Trafikverket har signalerat att de planerar att starta upp en åtgärdsvalsstudie med fokus på cykel innefattande denna sträcka inklusive Alviksplan under hösten 2021. De åtgärder som trafikkontoret föreslår vid måleributikens hörna går relativt enkelt att bygga vidare på inom ramen för Trafikverkets projekt då helhetslösningen över väghållargränsen testades i programhandlingsskedet i samråd med Trafikverket.

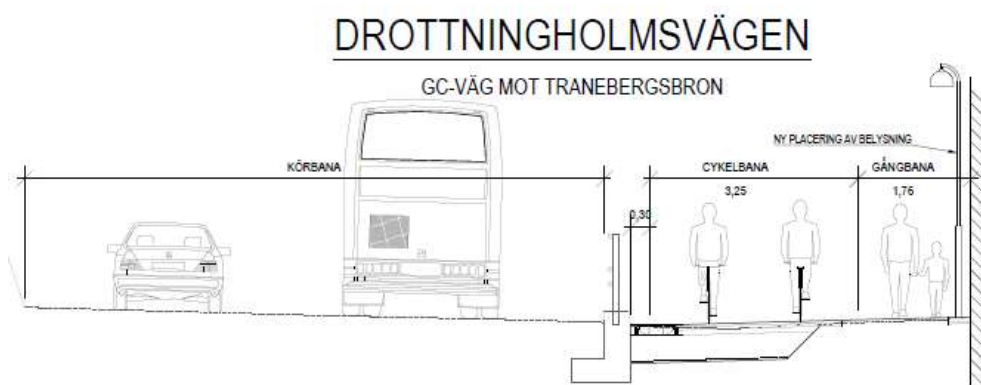


Figur 16. Del av cykelbana som berörs av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie markerad i rött.

På sträckan öster om Vidängsvägen tas möbleringszonen närmast räcket mot körbanan i anspråk genom att belysningsstolparna flyttas och istället placeras mot fasad. På detta sätt kan cykelbanan breddas upp från ca 2,4 till 3,25 m. Gångbanan får en bredd om 1,75 m jämfört med dagens ca 1 m. Räcket mot körbanan påverkas ej av åtgärderna och står kvar i befintligt läge. Justeringen kan göras till det östra hörnet av fastigheten Nätdomaren 3 som utgör projektets avgränsning i öster. Även längs denna sträcka är Trafikverket väghållare men åtgärderna är relativt små eftersom befintligt räcke eller kantstenslinje inte påverkas.



Figur 17. Plan, sträckan från Vidängsvägen österut



Figur 18. Sektion, sträckan från Vidängsvägen österut.

### Avvägningar

I programutredningsskedet studerades flera olika alternativ för cykellösningen. Vald inriktning med cykelbanan rakt fram vid Alviksplan bedöms bäst uppfylla projektets mål om ökad framkomlighet för cykel och en förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister vid måleributikens hörna.

### Lösning vid södra lokalgatan

Förslaget att lägga gångbanan längs lokalgatan parallellt med Drottningholmsvägen bedöms av projektet skapa bäst förutsättningar för en trygg och framkomlig lösning för både fotgängare och cyklister genom den fysiska separeringen trafikslagen emellan. Att ta körfält längs Drottningholmsvägen i anspråk längs denna sträcka för att bredda befintlig gång- och cykelbana skulle innebära att Trafikverket behöver genomföra förändringen eftersom de är väghållare samt skulle få negativa konsekvenser för busstrafiken mot Alviksplan och kapaciteten i stort på Drottningholmsvägen.

### Lösning vid Alviksplan

Det är troligt att Trafikverket inom ramen för sin åtgärdsvalsstudie kommer fram till en lösning där ett körfält på Drottningholmsvägen vid Alviksplan kan tas i anspråk i östlig riktning utanför den upphöjda ”triangeln”. I så fall skulle trafikkontoret kunna överlåta planering och genomförande av denna del av projektet till dem. Detta skulle innebära samma principlösning för cykel förbi Alviksplan, men utan skärningen i corténstålsmuren vid den upphöjda ”triangeln”. Entreprenaden för denna del skulle i så fall uppskattningsvis kunna påbörjas under 2024 och för de delar som hamnar inom Trafikverkets vägområde finansieras av dem, vilket skulle innebära en besparing för trafikkontoret. Kontoret har för avsikt att i entreprenadupphandlingen begära en option för kontorets ursprungligen planerade lösning. Om Trafikverkets lösning väljs kommer denna option inte att behöva nyttjas.

### Mindre följdåtgärder

Den stora merparten av åtgärderna inom projektet kan genomföras inom stadens väghållaransvar eller med mindre följdåtgärder i anslutning till Trafikverkets vägområde. Några av åtgärderna ligger däremot helt inom Trafikverkets vägområde. Dit hör omdisponeringen av tidigare gång- och cykelbana till enbart cykelbana parallellt med lokalgatan öster om Ulvsundaplan och åtgärderna på gång- och cykelbanan öster om Vidängsvägen.

Vidare föreslås ett par åtgärder i förlängningen av lösningen inom stadens vägområde som påverkar Trafikverket. Det handlar exempelvis om flytt av kantsten i mittrefugen vid Ulvsundaplan och justerad kantstenslinje längs några meter vid Alviksplan intill måleributikens hörna.



Dessa mindre följdåtgärder är inte kostnadsdrivande och skapar stor nytta samt ökar kvaliteten för gång- och cykelbanan inom stadens vägområde på kort sikt utan att påverka trafiklösningen på Drottningholmsvägen negativt varför projektet bedömer att investeringen är rimlig. Trafikkontoret kommer att stå för hela utgiften.

### **Konsekvenser**

Åtgärderna bedöms sammantaget ge tydliga förbättringar för cyklister och fotgängare i form av god framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och bättre möjligheter till samspel, samtidigt som motorfordonstrafiken längs Drottningholmsvägen inte bedöms påverkas nämnvärt. Projektets mål och syfte kommer att kunna uppnås.

Med föreslaget alternativ får både cyklister och fotgängare en hög framkomlighet då cykel- och gångbanan breddas på merparten av sträckan och i passager för att möjliggöra säker omkörning och underlätta samspel. De genomgående gång- och cykelbanorna vid de oreglerade korsningspunkterna med lokalgatan bidrar till ökad framkomlighet eftersom motorfordon måste väja mot cyklister och gående.

Genomförd trafikanalys visar att restiderna för cykel minskar med föreslagen lösning med en gen koppling rakt fram förbi Alviksplan jämfört med dagens situation. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms öka. Detta på grund av att de oreglerade passagera över lokalgatan hasighetsdämpas. Vidare bidrar de ökade bredderna på gångbanor och cykelbanor, både på sträckan och i korsningspunkterna, att risken för konflikter minskar.

Separeringen förstärks även visuellt genom valet att lägga betongplattor på gångbanor i korsningspunkter och fysiskt genom att gångbanan separeras helt från cykelbanan på delar av sträckan. Den ökade bredden på gång- och cykelbanan vid måleributikens hörna samt den nya dragningen av cykelbanan rakt fram förbi Alviksplan kommer att förbättra siktförhållandena på platsen och förbättra trafiksäkerheten i denna punkt.

På en del av sträckan leds fotgängare längs den parallella lokalgatan. Sträckningen innebär en viss höjdskillnad, men den låga lutningen bedöms medge fortsatt relativt god framkomlighet

och tillgänglighet. Särskild fokus läggs på anslutningarna så att fotgängarna inte väljer fel väg av misstag. Fördelar med lösningen är att gångbanan breddas jämfört med befintlig situation och separeras fysiskt från cykelbanan. Det ökade avståndet till och höjdskillnaden gentemot körbanan gör dessutom att bullernivån minskar vilket kan öka attraktiviteten för fotgängare.

Den förbättrade separeringen mellan fotgängare och cyklister samt ombyggda busshållplatsen vid Alviksplan kommer att öka tillgängligheten vilket ligger i linje med stadens mål om ”rätten att kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms inne- och utemiljö” i programmet för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Förstärkt belysning för fotgängare och cyklister på sträckan bidrar till att både öka trafiksäkerheten och tryggheten.

Motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen kommer inte att påverkas i någon större utsträckning enligt genomförd trafikanalys. Trafikanalysen togs fram i samråd med Trafikverket för att säkra att den föreslagna lösningen inte skulle leda till större negativa konsekvenser för motorfordonstrafiken på Drottningholmsvägen. Kön för vänstersvängande motorfordon i västlig riktning från Drottningholmsvägen in mot Alviksplan blir något längre men ryms inom befintliga kömagasin/svängkörväg. Motorfordonstrafik i östlig riktning påverkas endast marginellt då antalet körvägar och kömagasinens längd inte förändras i den föreslagna lösningen. För motorfordonstrafik från Alviksvägen och Gustavslundsvägen ut på Drottningholmsvägen minskar kapaciteten något då ett av fem körvägar tas bort, med större risk för köbildning. Genomförd trafikanalys visar att dessa köer kan rymmas inom befintliga kömagasin/körväg utan att skapa låsningar genom att schemat för trafiksignalerna i Alviksplan justeras.

På lokalgatan föreslås ca 32 parkeringsplatser tas bort för att möjliggöra breddning av gångbanan, vilket kan påverka tillgängligheten till verksamheterna på gatan. Den parkeringsutredning som genomfördes inför inriktningsbeslutet med en inventering under två vardagar och en lördag visade att beläggningen är relativt låg. Med undantag för en av vardagskvällarna skulle det om de föreslagna p-platserna tas bort ändå totalt sett finnas tillräckligt med parkeringsplatser på

gatemark kvar. Det finns dessutom stora ytor inom kvartersmark som kan nyttjas för parkering.

Grönytorna vid Ulvsundaplan och Alviksplan minskar något i omfattning till följd av de nya cykelbanorna men eftersom de är relativt stora i dagsläget bedöms inte förändringen påverka upplevelsen av platserna negativt i någon större utsträckning.

### Trygghet och jämställdhet

Genom att bredda gång- och cykelbanor, förbättra belysningen samt stärka separeringen mellan fotgängare och cyklister liksom mot motorfordonstrafiken bedömer kontoret att tryggheten kommer att stärkas på sträckan.

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. Kvinnor anpassar sina resval i högre utsträckning utifrån upplevelser av otrygghet än män. Åtgärderna inom detta projekt bedöms därmed även vara positiva ur ett jämställdhetsperspektiv.

### Tidplan

År	2021				2022				2023			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
<b>Aktivitet</b>												
Genomförandebeslut												
Projektering												
Upphandling												
Entreprenad												

Utredning och projektering har utförts under hösten 2020 och våren 2021. En systemhandling är framtagen och bygghandling kommer att tas fram under hösten 2021 efter att genomförandebeslut erhålls. Upphandlingen utförs under kvartal 1 2022 och byggstart beräknas kunna ske efter semesterperioden 2022, med ett färdigställande hösten 2023. Om Trafikverket ska genomföra åtgärderna vid Alviksplan så kommer de att färdigställas senare.

Drottningholmsvägen tillhör det primära vägnätet har omfattande restriktioner om hur trafikavstängningar får ske och höga krav på framkomlighet. Detta medför att arbeten måste utföras etappvis och trafikstörande arbeten företrädesvis ske nattetid. En grov skedesplanering för entreprenaden har genomförts. Under

byggtid kommer både bil- och cykeltrafiken att påverkas i olika grad. På Drottningholmsvägen sker arbetet till största del utanför vägområdet och bör därför påverka biltrafiken i mindre utsträckning. Arbetet med in-/utfart till den parallella lokalgatan liksom breddning av gångbanan längs denna sträcka påverkar trafiken i större utsträckning men trafikflödena här är låga. Cykeltrafiken påverkas mest på delen längst österut då arbetena ska genomföras på gång- och cykelbanan innanför befintligt räck mot Drottningholmsvägen som lämnas orört. Övriga delar av projektet bedöms kunna utföras utan större påverkan på cykeltrafiken.

### Ekonomi

Trafiknämnden fattade den 15 oktober 2020 inriktningsbeslut för projektet. Den totala utgiften för cykelåtgärder längs med hela sträckan längs Drottningholmsvägen uppskattades i inriktningsbeslutet till 33 mnkr. Under arbetet med systemhandlingen har en ny kalkyl tagits fram i vilken projektets utgift beräknas till ca 39 mnkr. Kalkylen är baserad på framtagna systemhandling. Om Trafikverkets genomför åtgärderna vid Alviksplan så kommer kontorets utgifter att minska.

I tabellen nedan redovisas en sammanfattning av projektets utgifter:

	<b>Tidigare nedlagt</b>	<b>Beräknade kommande utgifter</b>	<b>Totalt</b>
	<b>(mnkr)</b>	<b>(mnkr)</b>	<b>(mnkr)</b>
<b>Utgifter</b>			
Utredning och projektering	2,5	1,3	3,8
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,8	6,4	7,2
Entreprenad		25,2	25,2
Index		2,8	2,8
<b>Summa utgifter</b>	<b>3,3</b>	<b>35,7</b>	<b>39,0</b>

### Kommentarer

Efter att kalkylen togs fram som låg till grund för inriktningsbeslutet, gjordes ett tillägg som innefattade breddning av de befintliga cykelbanorna på Alviksplan till pendlingsstråksstandard för att ansluta lösningen till pendlingsstråket längs Alviksvägen. Vidare så behöver asfalten i

körbanorna för motorfordonstrafiken läggas om på större ytor vid Ulvsundaplan och Alviksplan än vad som beräknats tidigare, vilket medför kostsamma avstängningar under byggtid. De tillkommande åtgärderna förklarar merparten av den ökade utgiften för entreprenaden jämfört med kalkylen som låg till grund för inriktningsbeslutet.

Projektets riskpåslag tar höjd för de osäkerheter som råder kring eventuellt oidentifierade markförhållanden och ledningskonflikter som inte framkommit i systemhandlingsskedet samt svårigheterna förknippade med att bedriva arbeten i anslutning till det primära vägnätet.

Indexpåslaget tar höjd för att sträckan enligt plan kommer att byggas år 2022-2023.

Den del av projektet som utförs t o m år 2022 redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur. Även den del av genomförandet som utförs år 2023 bedöms kunna inrymmas i den långsiktiga investeringsplanen, men prioriteras mot andra åtgärdsområden.

Projektet har för avsikt att söka bidrag från stadsmiljöavtalen inför genomförandet.

### **Driftkostnader**

Den ökade bredden på gång- och cykelbanan och genomgående lösningen på sträckan medför att det blir en större yta gång- och cykelbana att drifva vilket driver kostnad eftersom gång- och cykelbanor generellt sett är dyrare att drifva en körbanor för motorfordonstrafiken.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,1 mnkr från och med år 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

En riskanalys har genomfördes under våren 2021 för att identifiera och hantera projektets risker. Nedan beskrivs de största identifierade riskerna.

- Risk för att en överenskommelse genom ett genomförandeaftal med Trafikverket inte kan nås efter

framtagande av bygghandling. Risken har reducerats genom framtagande av bevakningsavtal samt dialog kring lösningen.

- Risk för att oidentifierade ledningskonflikter som inte framkommit i systemhandlingsskedet påträffas.
- Risk för störningar för allmänheten under byggtiden på grund av minskad framkomlighet. Denna risk reduceras genom kommunikationsinsatser och etappvis genomförande.
- Risk för att det förekommer polyaromater (PAH) och andra miljöföroreningar i rivningsmassor. Denna risk reduceras genom provtagningar under detaljprojekteringen.

Kontoret har tagit höjd för dessa risker i kalkylen.

### **Kommunikation**

Inom projektet tas en kommunikationsplan fram där målgrupper, övergripande budskap och kanalval beskrivs. Till kommunikationsplanen biläggs en mer operativ aktivitetsplan och en FAQ som ger svar på relevanta frågor som kan komma från allmänhet, media eller från andra som beröras av projektet. En viktig del i kommunikationen runt projektet är en samsyn och tydliga avgränsningar gentemot Trafikverket.

Kommunikationsplan, FAQ och aktivitetsplan är levande dokument som sannolikt kommer uppdateras och förändras under projektets gång.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen. Genomförandebeslut. Bilaga 1. Plan Ulvsundaplan
2. Cykel- och gångbanor Drottningholmsvägen. Genomförandebeslut. Bilaga 2. Plan Alviksplan