

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369

Till
Trafiknämnden
2021-08-26

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

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för sin del förslag till genomförande och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till genomförande för projekt Cykel Västberga Allé och att trafiknämnden medges rätt att genomföra projektet Cykel Västberga Allé till en investeringsutgift om 70 mnkr och en investeringsinkomst om 30 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

Projektet har initierats med syfte att skapa en säker och trygg cykelinfrastruktur med pendlingsstråkstandard.

En dubbelriktad cykelbana anläggs längs Västberga Allé. För att rymma cykelbanan tas utrymme från körbana, gångbana, parkmark samt utarrenderad parkeringsyta. Cykelbanan kommer att ansluta till befintliga cykelstråk.

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
start.stockholm

I projektet ingår även att genomföra trygghetsåtgärder i form av förbättrad belysning. Med hänsyn till andelen tung trafik som trafikerar gatan genomförs även åtgärder för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut för utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé 2020-02-20.

Entreprenadstart är enligt tidplanen beräknad till våren 2022. Entreprenaden bedöms ta cirka 1 ½ år vilket innebär färdigställande under hösten/vintern 2023.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av Cykel Västberga Allé till en investeringsutgift av 70 mnkr och en investeringsinkomst om 30 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.

För att cykling ska kunna ske enkelt och säkert förutsätts en väl fungerande infrastruktur. I staden finns utpekade pendlingsstråk som utgör det övergripande cykelnätet som ska vara till för alla. Längs pendlingsstråk ska cyklister kunna ta sig fram med olika hastigheter och med olika förutsättningar känna sig trygga och säkra. Västberga Allé är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms stads Cykelplan. I dagsläget saknas cykelinfrastruktur längs gatan och cykling sker i blandtrafik och cykelfält.

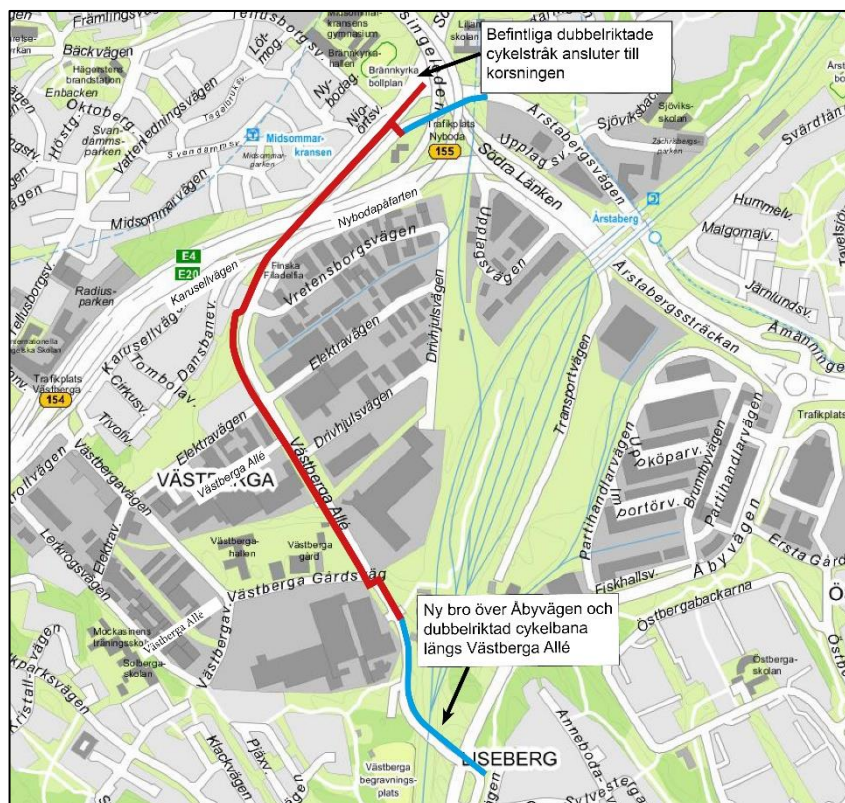
Projektet har initierats med syfte att skapa en säker och trygg cykelinfrastruktur med pendlingsstråkstandard. I projektet ingår även att genomföra trygghetsåtgärder i form av förbättrad belysning. Med hänsyn till andelen tung trafik som trafikerar gatan genomförs även åtgärder för att öka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

I söder avgränsas projektet till strax söder om Västberga gårdsväg, där den dubbelriktade gång- och cykelbanan upphör. Gång- och cykelbanan byggdes i samband med den nya bron öven Åbyvägen. I norr avgränsas projektet till korsningen

Södertäljevägen/Årstabergsvägen, se figur 1. Den aktuella sträckan är cirka 1,5 km lång.

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.

Trafiknämnden fattade ett inriktningsbeslut för utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé 2020-02-20.



Figur 1, Västberga Allé (aktuell sträcka markerat med rött) och befintliga cykelstråk (markerat i blått).

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 2021-06-22.

Mål och syfte

Projektets målsättning är att bidra till att inriktningsmålet *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt*

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

uppfylls. Inriktningsmålet är ett av totalt tre i Stockholms stads budget 2020–2022. Under inriktningsmålet finns ett flertal nämndmål. 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.

Befintlig situation

Gata

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. 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.

Västberga allé utgörs av 1+1 samt 1+2 körfält. De enskilda körfälten är cirka 4 - 6 meter breda. Några körfält är markerade som ett, men används i praktiken ibland som två på grund av dess bredd. Bredden på körfälten skapar en otydlighet kring huruvida det är ett eller två körfält.

På vardera sidan om körbanan finns gångbanor som är cirka 2 – 2,5 meter breda. Mellan Karusellvägen och busshållplats Svandammsvägen saknas dock en gångbana på västra sidan om gatan. På östra sidan om gatan finns en gångbana men den används inte eftersom den inte leder till passager eller målpunkter.

Projektet ansluter till dubbelriktade cykelbanor. Cykling längs gatan sker huvudsakligen i blandtrafik. Norr om Karusellvägen finns dock enkelriktade cykelfält, se figur 2.



Figur 2, cykelfält norr om Karusellvägen.

Totalt finns fem busshållplatser längs sträckan. Busshållplatserna är placerade i nära anslutning till varandra och trafikeras av busslinjerna 145, 165, 726 och 803.

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

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. Vid samma period uppgick antalet fotgängare till 300 stycken per dygn och antalet cyklister till 700 stycken per dygn.

Landskap

Västberga Allé är som namnet antyder kantat av trädrader. Området i övrigt är mestadels hårdgjort och präglat av tunga transporter. Västra sidan av Västberga Allé gränsar dock delvis till naturmark/parkmark. Träden och grönyttorna utmed Västberga Allé bedöms i sin helhet utgöra viktiga restbiotoper i det i övrigt hårdgjorda industrilandskapet. Många träd i området lider dock av dålig tillväxt och skador.

På vardera sidan om gatan finns träd som ingår i en biotopskyddad allé. Biotopskydd är en skyddsform som på grund av sina särskilda egenskaper utgör värdefulla miljöer i ett i övrigt

påverkat landskap. Skyddet medför att nedfällning av träd samt schaktning och markarbeten kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Belysning

Längs parkstråket, där den nya cykelbanan planerar att anläggas, saknas belysning. I övrigt finns en utbyggd och befintlig belysningsanläggning längs sträckan. Belysningsanläggningen är dock gammal och behöver bytas ut.

Åtgärdsförslag

Gata

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 cirka 3,25 – 4,2 meter. Längs Västberga Allé får tung trafik upp till 24 meter trafikera. För att bibehålla framkomligheten för fordonen krävs breda körfält. Gångbanan utformas med en bredd på 2 meter. Cykelbanan utformas med en bredd på 3,25 meter. Gång- och cykelbanan utformas med asfalt. Separering mellan fotgängare och cyklister sker med målad linje. En skiljeremsa på 0,3 meter anläggs mellan körbanan och cykelbanan.

Söder om Västberga gårdsväg placeras cykelbanan på östra sidan om gatan. Norr om Västberga gårdsväg placeras cykelbanan på västra sidan om gatan. Cykelbanan kommer att ansluta till befintliga cykelstråk.

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

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

Landskap

Nedfällning av träd samt intrång i grönytor har i möjligaste mån undvikits. Längs Västberga Allé finns 105 alléträd som är

skyddade av biotopskyddet. Av dessa kommer 10 stycken träd behöva fällas inom projektet. Två av dessa bedöms vara av bevarandevärde. Kontoret har beviljats dispens från Länsstyrelsen i Stockholm för fällning av träden. Det gäller såväl avverkning som schaktning och markarbeten i och intill allén. De träd som fälls kommer att ersättas med nya som placeras så nära befintligt läge som möjligt, alternativt i annan befintlig lucka i allén. Träden utgörs av nio lönnar och en poppel. Träden kommer att ersättas med inhemska trädslag.

Utöver alléträden kommer ytterligare 10 träd behöva fällas. Fem av dessa bedöms vara av bevarandevärde. Dessa bedöms dock inte vara alléträd utan fristående parkträd och omfattas därför inte av biotopskyddet. Även dessa träd kommer att ersättas med nya inom projektet. Träden utgörs av fem lönnar, två björkar, en alm och två balsampoppel. Träden kommer ersättas med fem lönnar och fem fågelbär.

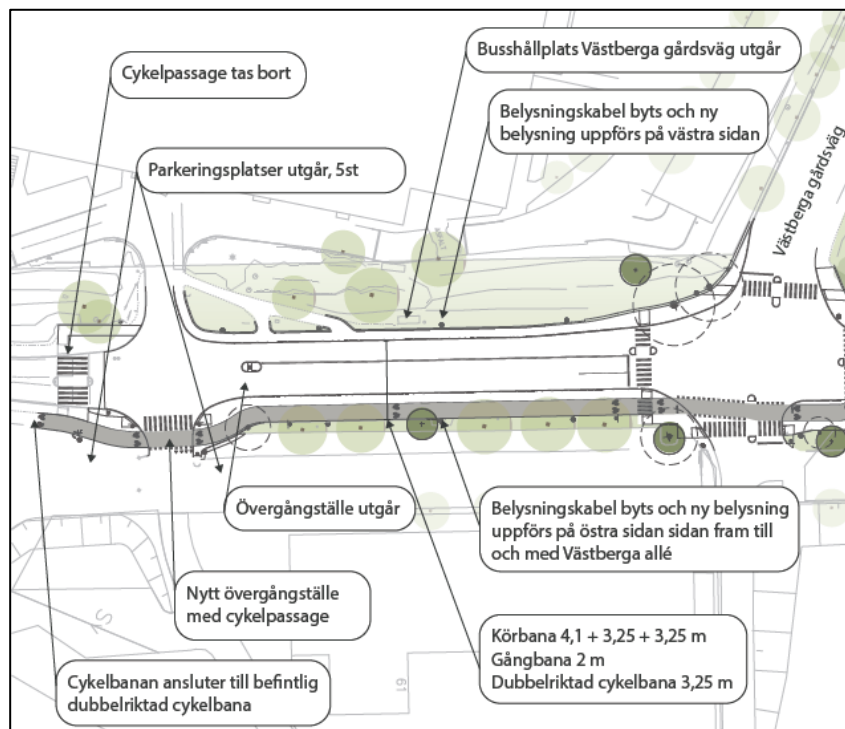
De träd som planteras inom projektet kommer att förses med växtbäddar vilket skapar goda förutsättningar för trädens överlevnad.

Belysning

För att upprusta belysningsanläggningen byts belysningsstolpar och belysningskabeln längs västra sidan om Västberga Allé på sträckan söder om Elektravägen och norr om Vretensborgsvägen. På norra sidan byts belysningsstolpar och belysningskabeln från projektets södra ände fram till och med korsningen med Västberga allé. Några av belysningsstolparna som är monterade i räckan målas och utrustas med nya armaturer.

Längs parkstråket norr om Elektravägen, där den nya cykelbanan planerar att anläggas, uppförs ny belysning eftersom det saknas i dagsläget. Även längs parkeringsytan söder om Elektravägen förstärks belysningen.

Nedan följer en beskrivning av åtgärdsförslaget från projektets södra till norra del. En illustration av hela sträckan finns i bilaga 2.



Figur 3, åtgärdsförslag: Söder om Västberga gårdsväg.

Cykelbanan ansluter till befintlig dubbelriktad cykelbana som är placerad på östra sidan om gatan, se figur 4. För att skapa en bra anslutning till befintlig cykelbana placeras cykelbanan mellan gångbanan och parkeringsytan.



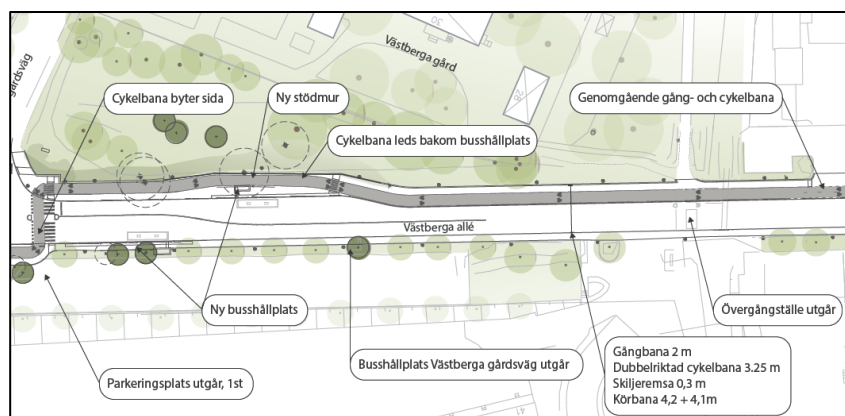
Figur 4, befintlig cykelbana på östra sidan om gatan.

Ett nytt övergångsställe med cykelpassage anläggs över anslutande gata på östra sidan om Västberga Allé. Busshållplats Västberga gårdsväg rivs vilket medför att övergångsstället vid hållplatsen också utgår.

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 norrgående trafik.

Totalt fem parkeringsplatser utgår. Parkeringsplatserna nyttjas av närliggande verksamheter i området. Parkeringsplatserna är utarrenderade av exploateringskontoret.

Norr om Västberga gårdsväg



Figur 5, åtgärdsförslag: norr om Västberga gårdsväg.

Vid Västberga gårdsväg sker ett sidbyte av cykelbanan från östra till västra sidan om gatan. Sidbytet sker via en cykelpassage som är försedd med cykelsignal. Cykelbanan placeras mellan körbanan och gångbanan.

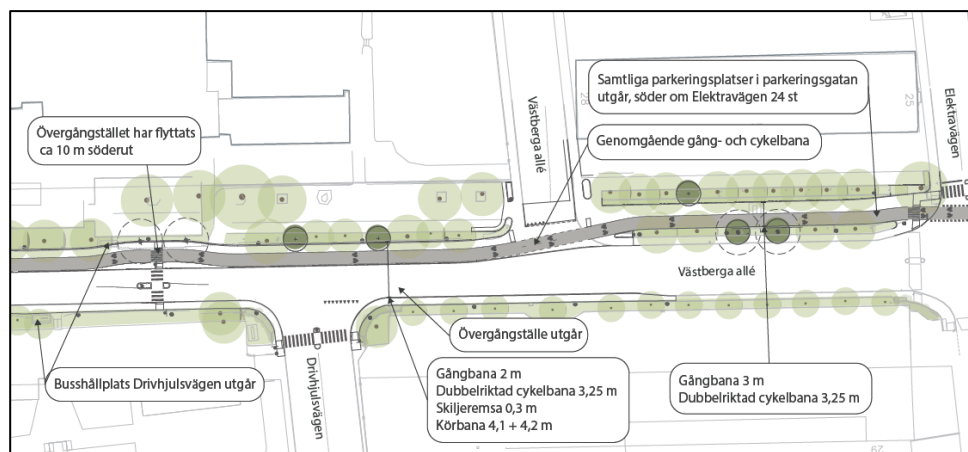
För att möjliggöra utrymme för cykelbanan rivs busshållplatserna Västberga gårdsväg och Drivhjulsvägen. Ett nytt gemensamt hållplatsläge skapas strax norr om Västberga gårdsväg. Cykelbanan leds bakom busshållplatsen. Cykelbanan bakom hållplatsen utformas med en bredd på 3 meter på en sträcka om cirka 25 meter för att undvika kollision med befintliga ledningar. Anläggandet av busshållplatsen medför intrång i grönytan. På grund av höjdskillnaderna kommer en stödmur uppföras mellan grönytan och cykelbanan. Stödmurens funktion är även att undvika kollision med befintliga ledningar samt möjliggöra drift och underhåll av grönytan. Stödmuren kommer ha en synlig höjd på cirka en halv meter.

Övergångsstället som är placerat norr om Västberga gårdsväg utgår på grund av utrymmesbrist. Cykelbanan passerar en in- och utfart som utformas som genomgående med syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Mellan det gemensamma hållplatsläget och övergångsstället strax söder om Drivhjulsvägen tas ett körfält bort för trafik i norrgående riktning. I dagsläget är det målat som ett körfält för trafik i norrgående riktning, men det används i praktiken som två på grund av dess bredd. Den aktuella sträckan utgör en raksträcka utan några korsningspunkter eller övergångsställen (det befintliga övergångsstället kommer som nämnts att tas bort). Mot bakgrund av detta bedöms inte framkomligheten för motorfordonstrafiken påverkas.

En parkeringsplats utgår. Parkeringsplatsen nyttjas av närliggande verksamheter i området. Parkeringsplatsen är utarrenderad av exploateringskontoret.

Söder om Drivhjulsvägen – Elektravägen



Figur 6, åtgärdsförslag: söder om Drivhjulsvägen – Elektravägen.

Övergångsstället norr om Drivhjulsvägen utgår på grund av utrymmesbrist. Övergångsstället strax söder om Drivhjulsvägen bibehålls men flyttas cirka 10 meter söderut för att det ska vara möjligt att rymma en refug samt för att säkerställa framkomligheten för tung trafik i korsningen med Drivhjulsvägen.

Över den anslutande gatan Västberga Allé utformas gång- och cykelbanan som genomgående med syfte att öka

framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

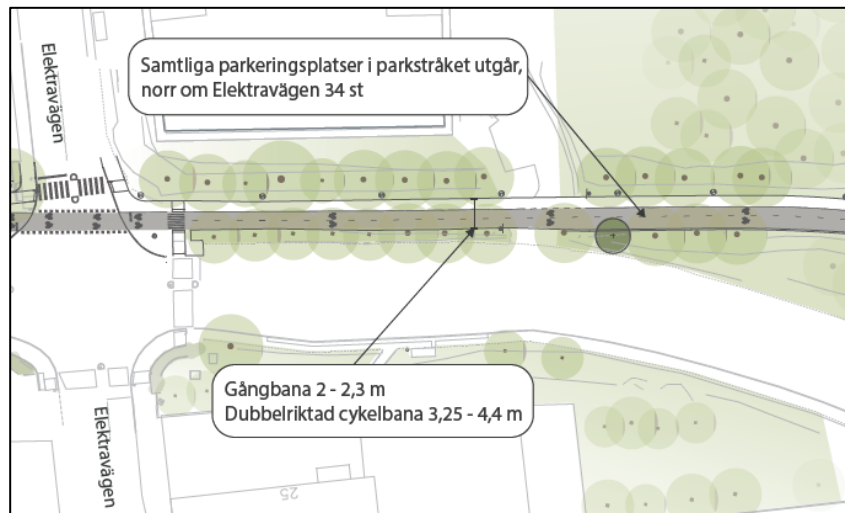
Cykelbanan leds in på det som idag utgör en parkeringsyta, se figur 7. Intill cykelbanan anläggs en gångbana med en bredd på 3 meter.



Figur 7, parkeringsytan inom vilken en gång- och cykelbana planeras.

Totalt 24 parkeringsplatser utgår. Parkeringsplatserna nyttjas av närliggande verksamheter i området. Parkeringsplatserna är utarrenderade av exploateringskontoret.

Elektravägen - Vretensborgsvägen



Figur 8, åtgärdsförslag: Elektravägen - Vretensborgsvägen.

Cykelpassagen över Elektravägen är försedd med cykelsignal. Cykelbanan placeras inom befintligt parkstråk, se figur 9 och 10. Cykelbanan utformas med en bredd på 3,25 – 4,4 meter. Bredvid cykelbanan uppförs en gångbana. Gångbanan utformas med en bredd på 2 – 2,3 meter. Ny belysning uppförs längs stråket eftersom detta saknas dagsläget.



Figur 9, parkstråk



Figur 10, visionsbild: gång- och cykelbana längs parkstråket.

Parkstråket upptas i dagsläget av parkeringsplatser som nyttjas av privatpersoner och näringsidkare. Parkeringsplatserna är upplåtna av trafikkontoret till Stockholm Parkering. Trafikkontoret har sedan tidigare planerat att säga upp avtalet eftersom det strider mot gällande detaljplan. Det är alltså inte projektet som är orsaken till att parkeringsplatserna utgår. Totalt utgår 34 parkeringsplatser.

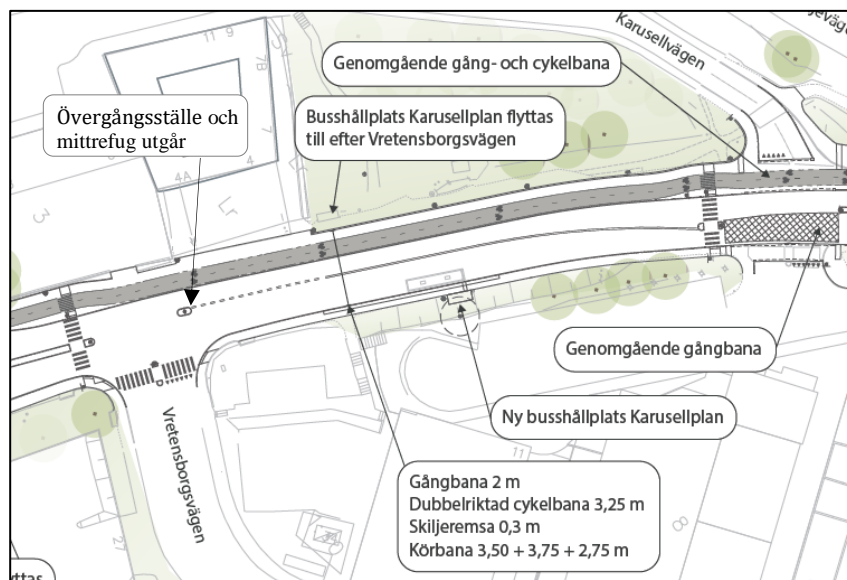


Figur 11, åtgärdsförslag: Elektravägen - Vretensborgsvägen.

För att ge plats för cykelbanan flyttas busshållplats Karusellvägen (södergående riktning) till strax söder om Vretensborgsvägen. Busshållplats Karusellvägen (norrgående riktning) flyttas till strax norr om Vretensborgsvägen.

För att undvika fastighetsintrång utformas cykelbanan med en bredd på tre meter vid övergångsstället strax söder om Vretensborgsvägen.

Vretensborgsvägen – Karusellvägen



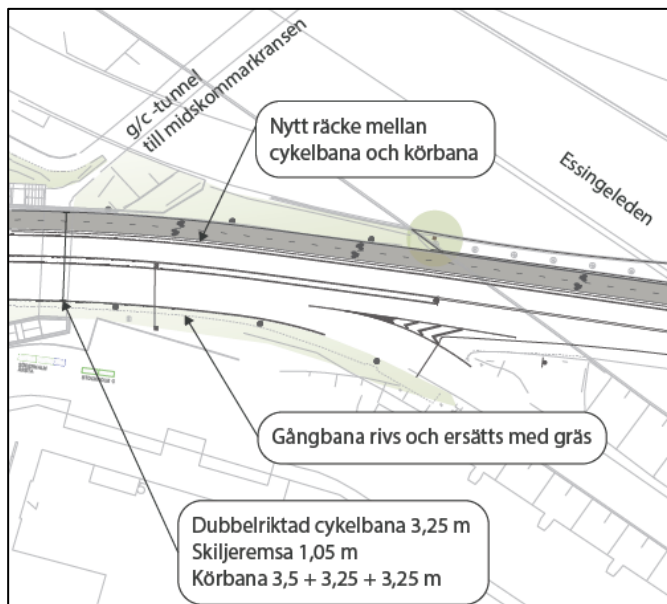
Figur 12, åtgärdsförslag: Vretensborgsvägen - Karusellvägen.

På grund av utrymmesbrist utgår övergångsstället samt mittrefugen norr om Vretensborgsvägen. Övergångsstället strax söder om Vretensborgsvägen bibehålls.

Vid övergångsstället strax söder om Karusellvägen minskar antalet körfält från två till ett för trafik i norrgående riktning på grund av utrymmesbrist. För att undvika intrång i ett planerat exploateringsprojekt utformas cykelbanan med en bredd på 3 meter vid övergångsstället.

I korsningen med Karusellvägen utformas gång- och cykelbanan som genomgående på vardera sidan om gatan. Syftet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Karusellvägen – Årstabergsvägen/Södertäljevägen



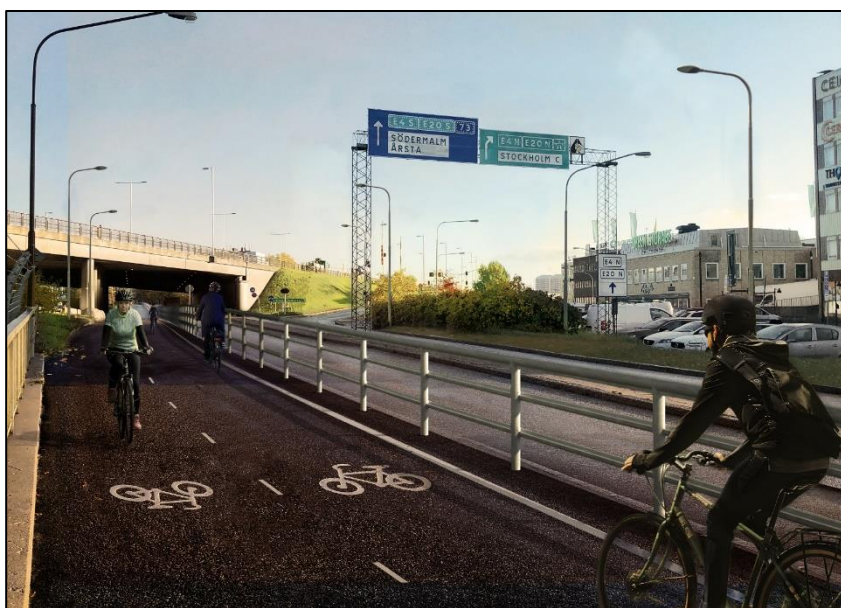
Figur 13, åtgärdsförslag: Karusellvägen – Årstabergsvägen/Södertäljevägen.

På sträckan mellan Karusellvägen och busshållplats Svandammsvägen uppförs ett räcke mellan cykelbanan och körbanan. Räckets uppförs för att öka trafiksäkerheten för cyklister. Längs sträckan kommer hastighetsgränsen höjas från 50 till 60 km/h.

Gångbanan som är placerad på östra sidan om gatan mellan Karusellvägen och påfarten till Essingeleden rivs på grund av utrymmesbrist. Gångbanan används inte eftersom den vare sig leder till passager eller målpunkter.



Figur 14, norr om Karusellvägen.



Figur 15, visionsbild: norr om Karusellvägen



Figur 16, åtgärdsförslag: Karusellvägen – Årstabergrivån/Södertäljevägen.

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

Vid busshållplats Svandammsvägen leds cykelbanan bakom busshållplatsen. Norr om hållplatsen anläggs en gångbana intill cykelbanan. Cykelbanan ansluter till ett befintligt dubbelriktat cykelstråk på östra sidan om gatan samt vid korsningen Södertäljevägen/Årstabergsvägen. Cykelpassagen över Södertäljevägen/Årstabergsvägen är försedd med cykelsignal.

I inriktningsbeslutet föreslogs en gångbana längs gatan på västra sidan om gatan mellan busshållplats Svandammsvägen och övergångsstället över Västberga Allé, se figur 17. Gångbanan föreslås inte längre eftersom en gångbana uppförs längs cykelbanan. Den nya cykelbanan anses tillgodose fotgängarnas behov att röra sig till och från busshållplatsen.



Figur 17, befintlig cykelbana (är placerad på östra sidan om gatan strax efter övergångsstället).



Figur 18, projektet ansluter till korsningen Södertäljevägen/Årstabergsvägen.

Avvägningar

Västberga Allé utgör del av primärt vägnät samt tillåter trafikering av tung trafik upp till 24 meter. Detta ställer höga krav på framkomligheten längs gatan och i korsningar. Projektet har tagit hänsyn till detta och försämrar inte framkomligheten för motorfordonstrafiken i någon större omfattning.

Nedfällning av träd har i möjligaste mån undvikits. Projektet medför dock att 20 träd kommer att fällas. De träd som fälls kommer ersättas med nya. De träd som planteras kommer att försees med växtbäddar vilket skapar goda förutsättningar för trädens överlevnad.

På tre ställen uppfyller inte cykelbanans bredd de rekommendationer som finns i Stockholms stads cykelplan. Cykelbanan utformas med en bredd på 3 meter istället för 3,25 vid två övergångsställen och bakom väderskyddet vid Västberga gårdsväg. Avstegen från cykelplanen sker för att undvika fastighetsintrång, intrång i ett planerat exploateringsprojekt samt kollision med befintliga ledningar.

Alla övergångsställen som byggs om tillgänglighetsanpassas. Gång- och cykelbanans lutning har i största möjliga mån anpassats till de tillgänglighetskrav som finns. Gatans befintliga lutning medför dock begränsningar. Projektet kommer att öka tillgängligheten vilket är i linje med stadens mål ”rätten att kunna förflytta sig, vistas i och använda Stockholms inne- och utemiljö”

i programmet för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Konsekvenser

Trafiksäkerhet

Anläggandet av cykelbanan medför att cykling kan ske separerat från motorfordonstrafiken vilket ökar trafiksäkerheten för cyklister. Gång- och cykelbanan utformas delvis som genomgående i syfte om att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Framkomlighet

Framkomligheten kommer att öka för cyklister i och med att cykelbanan kopplar samman befintliga cykelstråk och skapar en gen, trygg och säker koppling för cyklister med resor Älvsjö/Örby/Östberga och Liljeholmen/innerstaden.

Västberga Allé utgör primärt vägnät vilket innebär att framkomligheten för fordonstrafik ska vara god. Busshållplatser utformas så att de inte hindrar bakomvarande trafik. Antal körfält på sträckan och i korsningar bibehålls huvudsakligen. Detta möjliggör en fortsatt god framkomlighet för näringslivets transporter. Eftersom området trafikeras av en stor mängd tung trafik utformas korsningar för detta.

Landskap

Projektet medför att 10 av totalt 105 alléträd samt 10 parkträd fälls. Träden kommer att ersättas med nya träd. Trädfällningen kommer på sikt att påverka den biologiska mångfalden positivt då det kommer att finnas bättre förutsättningar för de nya träden att växa sig stora då de kommer att få bra växtbäddar att växa i. Därmed kommer de kunna växa sig större och bli mer vitala och också leverera mer ekosystemtjänster.

Verksamma på platsen

I Stockholms stads översiktsplan är Västberga utpekad som ett verksamhetsområde. Ett verksamhetsområde är ett område med möjlighet till industri och störande verksamheter, hamn, terminal och viss kommunalteknisk och teknisk försörjning. Detta medför alltså att projektet ska anpassas till de behov som de verksamma har i området.

Den föreslagna slutgiltiga lösningen har anpassats så att de verksamma på platsen fortsättningsvis har en god framkomlighet.

Framkomligheten för de verksamma kommer också att beaktas under byggtiden.

Projektet har i möjligaste mån undvikit att ta bort parkeringsplatser. Totalt 30 parkeringsplatser som nyttjas av närliggande verksamheter kommer dock att utgå. Exploateringskontoret kommer vid behov se över möjligheten till ersättningsplatser i området.

Trygghet och jämställdhet

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.

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. Trafiksäkerhetsförhöjande 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.

Trafik under byggtid

Att genomföra arbeten längs Västberga Allé, som utgör del av primärt vägnät, kommer ställa stora krav på fortsatt god framkomlighet under byggtiden. Ambitionen är att hålla Västberga Allé öppen för trafik under hela byggtiden. För att minimera störningar för fordonstrafiken kommer sträckan att delas in i ett antal delsträckor som kommer att genomföras i olika etapper. Särskild vikt kommer läggas vid att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken samt övrig tung trafik. Etapperna

och arbetena kommer att planeras med hänsyn till busstrafikens och den tunga trafikens utrymmesbehov.

Störst trafikpåverkan kommer det att vara när arbeten sker i korsningen med Elektravägen. Arbetena vid korsningen kommer därmed genomföras som en egen etapp och färdigställas så snabbt som möjligt.

Längs sträckan finns ett flertal verksamheter med in- och utfarter till angränsande fastigheter. Kritiska arbetsmoment så som korsande schakter och beläggningsarbeten vid in- och utfarter kommer genomföras nattetid för att minimera konsekvenserna. Även fräs- och asfalteringsarbeten på Västberga allé kommer till stor del att utföras nattetid för att minimera störningar för fordonstrafiken. Detta är särskilt angeläget, då sträckan är viktig för näringslivets transporter.

För att säkerställa att transporter och arbetsmoment under byggtiden sker på ett sådant sätt att det inte orsakar skador på trädens rotsystem, grenverk eller stammar kommer de att skyddas. För att skydda träden vid schaktarbeten kommer vakuumschakt utföras i närheten av trädens rotzoner.

En initial produktionsplanering är påbörjad i samarbete med bygglidaren för projektet och en mer detaljerad produktionsplanering kommer att genomföras parallellt med detaljprojekteringen under hösten 2021.

Entreprenaden bedöms ta cirka 1,5 år. Genom att påbörja arbeten under våren 2022 kan projektet färdigställas innan vintern 2023 och på så vis undvika ytterligare ett vinteruppehåll som är både tids- och kostnadskrävande.

Tidplan

Ett genomförandebeslut under 2021 planeras i trafiknämnden och kommunfullmäktige. Detaljprojekteringen är planerad att genomföras under hösten/vintern 2021. Upphandlingen är planerad att genomföras under våren 2022. Entreprenadstart är beräknad till våren 2022. Entreprenaden bedöms ta cirka 1,5 år vilket innebär färdigställande under hösten/vintern 2023.

Tidplanen har sedan inriktningsbeslutet förlängts med cirka 6 månader. Projektet har under våren genomfört ett besparingsarbete i syfte om att minska projektets totala utgift.

Besparingsarbetet bedöms vara den huvudsakliga anledningen till tidplaneförlängningen.

Aktivitet	2021	2022	2023
Genomförandebeslut (TN och KF)	X		
Projektering	X		
Upphandling		X	
Entreprenad		X	X

Ekonomi

Projektets utgift beräknas till 70 mnkr och inkomst till 30 mnkr, vilket specificeras i nedanstående tabell.

I utgiften ingår 3,5 mnkr som har förbrukats t.o.m. 2020 för utredning, projektering och egen tid. Kommande utgifter avser bl.a. framtagning av bygghandling, byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även ett riskpåslag om cirka 10 procent och indexpåslag om 5 procent.

	Tidigare nedlagt- tom. fg år (mnkr)	Beräknade kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	2,3	2,9	5,2
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,2	11,0	12,2
Entreprenad		48,0	48,0
Index		4,6	4,6
Summa utgifter	3,5	66,5	70,0
Inkomster		-30,0	-30,0
Summa inkomster		-30,0	-30,0
Netto	3,5	36,5	40,0

I inriktningsbeslutet uppskattades projektets totala utgift till 60 mnkr, vilket innebär en ökning med 10 mnkr. Anledningen till detta är höjda påslag för index och risk samt tillkommande

åtgärder som inte kunde förutses i inriktningsbeslutet. Exempel på tillkommande åtgärder är att fler träd kommer behöva fällas än tidigare beräknat vilket medför ökade kostnader för trädfällning samt nya träd. Mer arbete kommer också ske intill träden vilket medför ökade kostnader eftersom träden ska skyddas under byggtiden. Det kommer också genomföras mer beläggningsarbeten än tidigare beräknat.

Projektet har under våren 2021 genomfört ett besparingsarbete i syfte om att sänka projektets totala utgift. Innan besparingsarbetet skedde pekade kalkyler på en total utgift på 80 mnkr. Besparingsarbetet ledde till att den totala utgiften sänktes med 10 mnkr, till 70 mnkr. Besparingsåtgärderna består av: ändrade beläggningsmetoder, minskade belysningsåtgärder och borttagande av gångbana vid busshållplats Svandammsvägen.

Projektet har hos Trafikverket sökt stöd för genomförandeutgiften. Syftet med stödet, som även kallas stadsmiljöavtal, är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att öka andelen hållbara personresor (kollektivtrafik och cykeltrafik) eller för hållbara godstransportlösningar i städer. Projektet sökte 60 mnkr i stöd och beviljades 50 procent av det sökta beloppet under förutsättningen att projektet färdigställs senast 2024. Eftersom investeringsbidraget maximalt kan uppgå till 30 mnkr beräknas projektets nettoutgift till 40 mnkr.

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.

En nuvärdesberäkning har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om cirka 36 mnkr. Nuvärdesberäkningen redovisas i bilaga 1.

Driftkostnader

Projektet beräknas inte innebära några nämnvärda ökade drift- och underhållskostnader. Däremot kommer de planerade åtgärderna medföra en förlorad driftintäkt för staden om 170 tkr/år eftersom fyra avtal gällande uthyrning av parkeringsplatser som exploateringskontoret har ingått behöver sägas upp. Sammanlagt beräknas 30 parkeringsplatser utgå.

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

Att genomföra arbeten längs Västberga Allé, som utgör del av primärt vägnät, kommer ställa stora krav på fortsatt god framkomlighet under byggtiden. Det finns en risk att genomförandet tar längre tid än beräknat vilket kan påverka projektets tidplan och ekonomi.

Arbete kommer ske nära befintliga ledningar. Arbetet kan eventuellt kräva ett driftstopp vilket i så fall kan komma att påverka projektets tidplan och ekonomi.

Kommunikation

Kommunikation kommer att ske med stöd av kommunikationsplan som har tagits fram för projektet. Kommunikationskanaler som används är bland annat projektets webbplats, skyltning, riktade brevutskick och löpande kontakter med verksamheter i området.

Kommunikationsmål

Kommunikationen ska förmedla vad trafikkontoret 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 de leder till.
- Att vi tar ett helhetsgrepp om gatan där vi kommer att byta ut belysning och kablar, anlägga hastighetsdämpande åtgärder och cykelbana ska belysas i kommunikationen.

Kommunikationsplanen ska också förmedla att satsningen förbättrar trygghet och trafiksäkerhet på sträckan samt att

satsningen är en del i 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.
- Boende/verksamheter och andra intressenter ska förstå att trygghet och trafiksäkerhet kommer att förbättras på sträckan.

Slut

Bilagor

1. Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé.
Genomförandebeslut. Nuvärdesberäkning
2. Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé.
Genomförandebeslut. Illustration