

**Handläggare**

Kristofer Rogers  
08-508 26 022

**Till**

Trafiknämnden  
2024-10-24

## Cykel Magelungsvägen. Genomförandebeslut

### Förslag till beslut

- Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel Magelungsvägen till en investeringsutgift om 20 mnkr.
- Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Kristofer Rogers  
Biträdande enhetschef

### Sammanfattning

Magelungsvägen i fokusområde Farsta är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan och utgör en del av ett cykelstråk mellan Trångsund, Skogås och Haninge i sydöst och Älvsjö i nordväst. Nya bostäder planeras i höjd med Farsta strands pendeltågsstation och i samband med det en ombyggnation av Magelungsvägen med breddad gång- och cykelbana på norra sidan om vägen mellan Mårbackagatan och Farsta strands pendeltågsstation. Förslaget är att fortsätta en utbyggnad av cykelsträket på Magelungsvägens norra sida västerut mot Ågesta Broväg. Detta ger en bättre sammanhållen cykelinfrastruktur som både gynnar lokal cykling och längre pendlingscykling.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande för projekt Cykel Magelungsvägen till en investeringsutgift av 20 mnkr.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023 och 2026 investera 2 000 mnkr i framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Av dessa avser 900 mnkr satsningar på framkomlighet inom cykel. En ambition för perioden är att planera för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga och säkra. Det finns ett fortsatt behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

Magelungsvägen i fokusområde Farsta är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan och utgör en del av ett cykelstråk mellan Trångsund, Skogås och Haninge i sydöst och Älvsjö i nordväst. Cykelvägnätet är delvis utbyggt i området men standarden varierar. Delar av Ågesta Broväg och Magelungsvägen har relativt nybyggd cykelinfrastruktur av god standard medan det på andra delar av cykelvägnätet sker cykling i blandtrafik eller på smalare gemensamma gång- och cykelbanor.

Flera exploateringar pågår i Farsta däribland en större exploatering i närheten av Farsta strands pendeltågsstation. Här planeras för nya bostäder samt en ombyggnad av Magelungsvägen. I projektet kommer ett nytt cykelstråk att anläggas på norra sidan av Magelungsvägen mellan Mårbackagatan och Farsta strands pendeltågsstation. Sträckan mellan pendeltågsstationen och Ågesta Broväg hanteras däremot inte i exploateringen. På denna sträcka är standarden på cykelinfrastrukturen låg där cykling på södra sidan av Magelungsvägen dels sker i blandtrafik och dels på smal gemensam gång- och cykelbana. Att koppla samman cykelstråket på norra sidan av Magelungsvägen skulle ge en längre sammanhållen sträcka av god standard som både skulle gynna cykling inom Farsta men också länge pendlingscykling.



*Figur 1. Primära cykelstråk (rött) och huvudcykelnät (blått) i Farsta. Projektområde öster om korsningen med Ågesta Broväg inringat i svart*

I budget för 2024 anges att staden behöver ta ett större ansvar för stadens fyra fokusområden Järva, Hagsätra-Rågsved, Skärholmen och Farsta. Stadens investeringar inom olika områden ska prioriteras till ytterstaden och stadens fokusområden.

### **Mål och syfte**

Projektets mål är att förbättra cykelinfrastrukturen på Magelungsvägen mellan Ågesta Broväg och Farsta Strands pendeltågsstation. Syftet med projektet är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och gående. Projektet utgår från inriktningen i stadens cykelplan.

### **Befintlig situation**

Studerad sträcka på Magelungsvägen är cirka 230 meter lång och sträcker sig från Ågesta Broväg i väster till Farsta Strands pendeltågsstation i öster. Magelungsvägen är huvudnät för motorfordonstrafik och trafikeras av cirka 20 000 fordon per dygn. Trafiken hanteras genom två körfält i vardera riktningen och skiljs med en mittbarriär på östra delen, se figur 2. Hastighetsbegränsningen på sträckan är 40 km/h på den västra delen och 50 km/h på den östra delen.



*Figur 2. Befintlig situation på Magelungsvägen med mittbarriär mellan körfält.*

Gångbanor finns på norra sidan om vägen. På södra sidan finns en gemensam gång- och cykelbana närmast Ågesta Broväg. Längre österut hänvisas gång- och cykeltrafiken till den parallellgående Glavagatan, se figur 3. Här sker cykling i blandtrafik och gående hänvisas till gångbana, se figur 4. Två gång- och cykeltunnlar finns på sträckan en i höjd med pendeltågsstationen och en längre österut i höjd med Mårbackagatan.



*Figur 3. Blått visar cykling i blandtrafik, orange gemensam gång- och cykelbana med låg standard, grönt tidigare utbyggda sträckor med god standard, streckad grön linje visar nytt planerat gång- och cykelstråk i samband med byggande av nya bostäder.*





*Figur 4: Cykling i blandtrafik längs Glavagatan.*

En ny detaljplan fick laga kraft 2022-03-01. Detaljplanen möjliggör bland annat sju nya flerbostadshus längs Ullerudsbacken och Magelungsvägen samt en omvandling av Magelungsvägen. Den gång- och cykelbanan som finns på norra sidan om Magelungsvägen mellan Mårbackagatan och Farsta strands pendeltågsstation planeras att byggas om och få högre standard. Förberedande arbete pågår och genomförande planeras till 2025, se figur 5. Sträckan mellan pendeltågsstationen och Ågesta Broväg ingår inte i ombyggnaden.



*Figur 5. Exploatering längs Ullerudsbacken och Magelungsvägen*

## Ärendets beredning

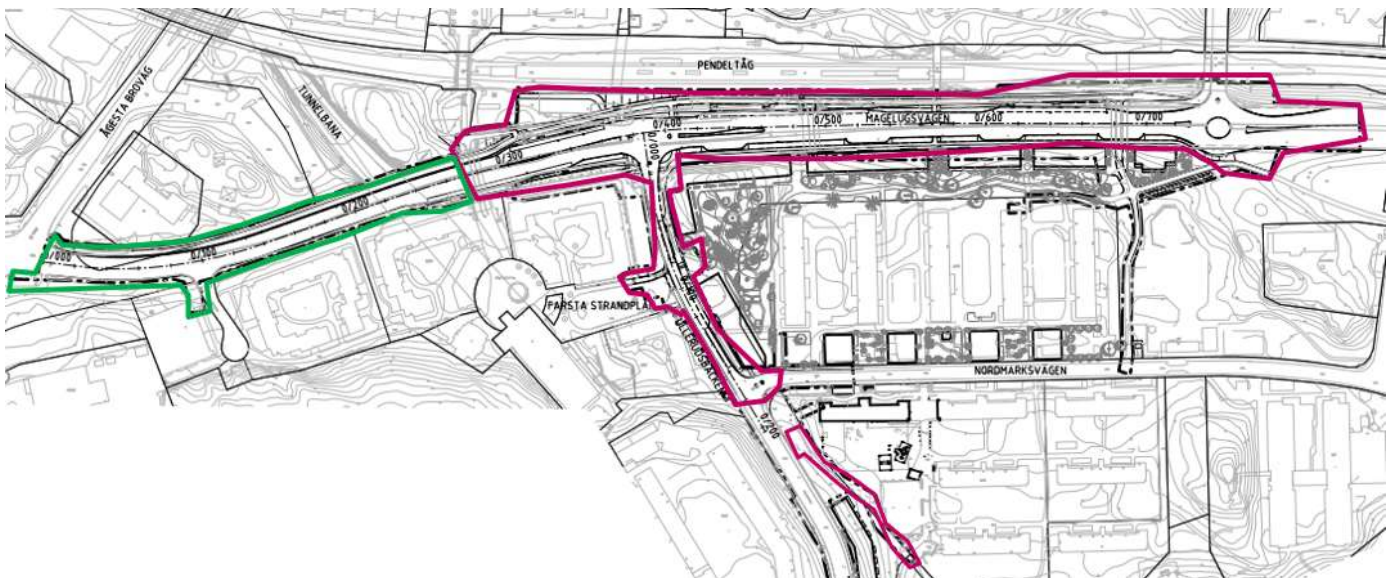
Ärendet har beretts av trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret.

## Åtgärdsförslag

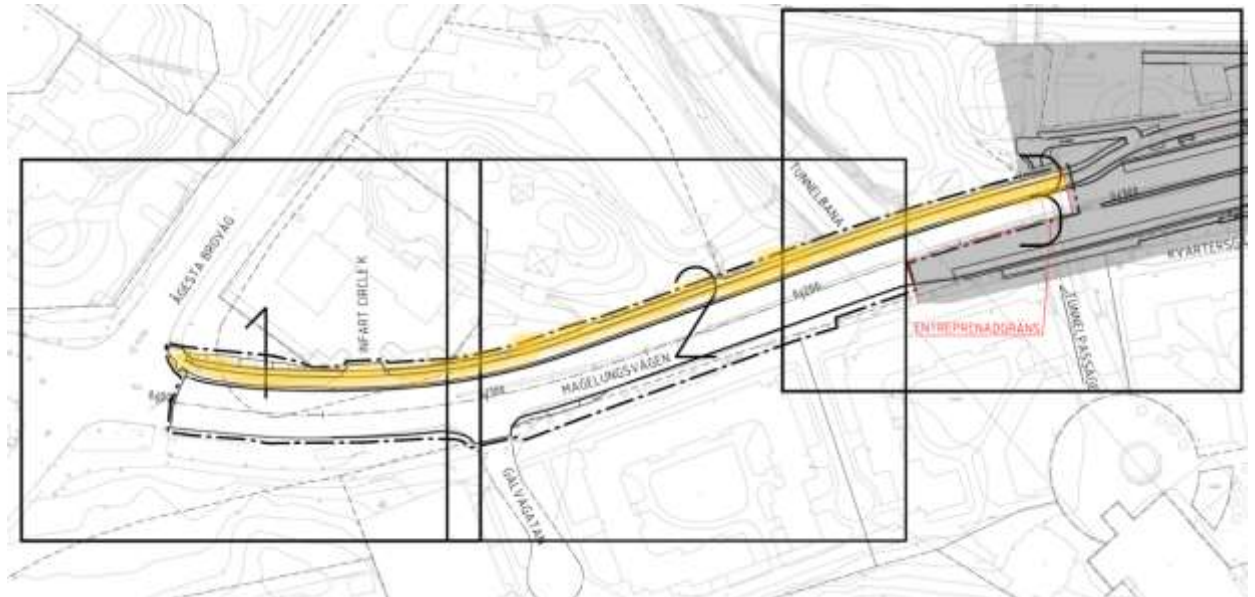
### Projektets innehåll

I den exploatering som sker i området kommer den gång- och cykelbana som finns på norra sidan av Magelungsvägen mellan Mårbackagatan och Farsta strands pendeltågsstation att breddas och få en högre standard.

För att koppla ihop cykelstråket med de cykelbanor som idag finns på norra sidan av Magelungsvägen, väster om Ågesta Broväg, föreslås att en cykelbana anläggs mellan Farsta Strands pendeltågsstation och Ågesta Broväg, se figur 6 och 7. Gång- och cykelbanan föreslås få en bredd på 5,25 meter (3,25 meter cykel och 1,75 meter för gång) med en tillhörande skyddsremsa mot körfälten. Antal körfält förändras inte utan fortsättningsvis två i vardera riktningen med en bredd på 3,5 meter per körfält, se figur 8. Den mittbarriär som finns idag mellan körfältsriktningarna föreslås utgå för att få plats med den nya gång- och cykelbanan.

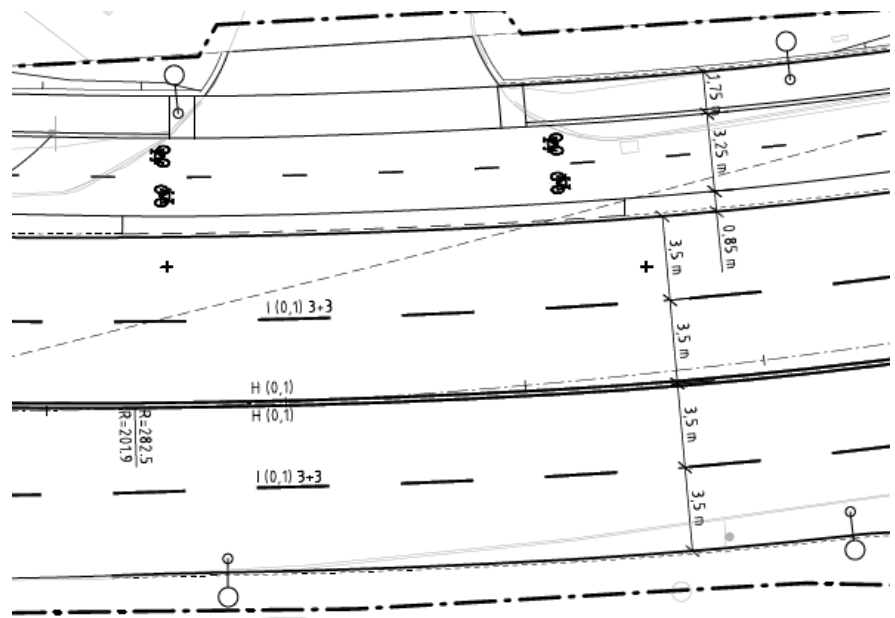


Figur 6. Utbyggnad som sker inom exploateringsområdet markerat med rött och föreslagen utbyggnad i detta projekt markerat med grönt



Figur 7. Ny föreslagen gång- och cykelbana på norra sidan om Magelungsvägen markerat med gult.

Sträckan passerar en in- och utfart till en drivmedelsstation. Denna föreslås bli genomgående där fordonstrafiken kommer behöva passera över gång- och cykelbanan för att ta sig till och från stationen.



Figur 8. Förslag på bredd för gång- och cykelbana, säkerhetszon och körfältsbredder på Magelungsvägen.

## Avvägningar

Sedan tidigare har cykelstråket på Magelungsvägen väster om Ågesta Broväg uppgraderats vilket gör att det idag finns en

dubbelriktad gång- och cykelbana på norra delen av vägen mellan Ågesta Broväg och Farstavägen. Öster om Ågesta Broväg återfinns det primära cykelstråket emellertid på Magelungsvägens södra sida vilket gör att cyklister som färdas längs Magelungsvägen behöver korsa vägen för fortsatt färd. Inom den exploatering som sker på Magelungsvägen och Ullerudsbacken kommer den gång- och cykelbana som finns på norra sidan av vägen att uppgraderas till en högre standard. Genom att förlänga cykelbanan på den norra sidan västerut mot Ågesta Broväg kan en längre sammanhållen sträcka av högre standard skapas som kopplar ihop med den redan ombyggda delen väster om Ågesta Broväg. För vidare färd österut mot Trångsund och Haninge finns en gång- och cykeltunnel i höjd med Mårbackagatan som gör att gående och cyklister återigen kan ta sig över till den södra sidan där det fortsatta gång- och cykelstråket återfinns.

För att få plats med den nya gång- och cykelbanan på Magelungsvägens norra sida behöver den mittbarriär som finns mellan körfältsriktningarna utgå. Hastighetsbegränsningen har sedan tidigare sänkts till 40km/t vilket gör att behovet av mittbarriär har minskat. Bedömningen är att denna åtgärd har låg inverkan på trafiksäkerheten på sträckan.

Projektet har undersökt om det föreligger behov av åtgärder för att reducera risken för översvämning, men kan konstatera att det inte finns någon skyfallsproblematik.

Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning är Stockholms stads styrdokument för att nå stadens mål om ett Stockholm som är tillgängligt för alla och där personer med funktionsnedsättning är fullt delaktiga på jämlika villkor som alla andra utan diskriminering. Projektet beaktar tillgänglighetsperspektivet genom att säkerställa att personer med funktionsnedsättning kan förflytta sig, vistas på och använda miljön på den studerade sträckan längs Magelungsvägen.

## **Tidplan och genomförande**

### **Tidplan**

Under 2024 har bygghandling och förfrågningsunderlag tagits fram. Upphandling av entreprenör sker via exploateringskontoret. Utbyggnad är planerad till 2025.

### **Trafik under byggtiden**

Bedömningen är att trafik under byggtid går att hantera med marginell trafikpåverkan. Magelungsvägen har idag en bred sektion med



två körfält i vardera riktningen och en mittrefug. Ytor finns således för att kunna få plats med trafiken under byggtid. Cykeltrafiken färdas idag på den södra sidan av vägen och kommer påverkas marginellt. De fåtal gående kan hänvisas till södra sidan eller närliggande gångvägnät.

## Ekonomi och finansiering

### Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i juni 2024. I. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 20 mnkr.

Projekts totala investeringsutgift beräknas även i genomförandebeslutet till 20 mnkr. Hittills har 2 mnkr förbrukats i projektet för utredning, planering och intern tid. Den prognostiserade totala utgiften för utredning och planering för projektet ligger totalt på 3 mnkr. Kommande övriga utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

<b>Sammanfattning</b>	<b>Tidigare nedlagt (mnkr)</b>	<b>Kommande utgifter (mnkr)</b>	<b>Totalt (mnkr)</b>
Utredning och projektering	2	1	3
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk		3	3
Entreprenad		13	13
Index		1	1
<b>Summa utgifter</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>20</b>

Upphandling av entreprenör sker via exploateringskontoret.

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter.

### Driftkostnader

Kontoret beräknar att driftkostnaderna kommer vara i stort sett oförändrade till följd av de föreslagna åtgärderna.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,5 mnkr från och med år 2026.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

### **Risk/Osäkerhet**

Det finns en risk att föroreningar påträffas i asfalten under entreprenaden, vilket påverkar projektkostnaden. För att hantera risken har projektet lagt på riskpåslag i kalkylen.

### **Slut**