



Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063

Till
Trafiknämnden
2025-09-25

Gång- och cykelåtgärder, Södertäljevägen vid Marievik. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Gång- och cykelåtgärder, Södertäljevägen vid Marievik till en investeringsutgift om 23 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik utgör en trafikbarriär för gående och cyklister, som idag är hänvisade till en planskild passage för att korsa vägen. På sikt planeras att Södertäljevägen omvandlas till en stadsgata, men det kommer inte ske i närtid. Tills dess föreslår kontoret att en ny signalreglerad gång- och cykelpassage anläggs över Södertäljevägen i höjd med Årdsalsinfarten och att en ny cykelbana anläggs på Södertäljevägens östra sida från denna passage norrut mot Liljeholmsbron. Anläggandet av dessa svarar mot trafiknämndens budgetuppdrag 2023 om att genomföra konfliktstudie för gående och cyklister vid Liljeholmen/ Marievik genom att avlasta konfliktpunkten under Södertäljevägen samt trafiknämndens

budgetuppdrag 2025 om att anlägga ny cykelinfrastruktur med enkla medel.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Gång- och cykelåtgärder, Södertäljevägen vid Marievik till en investeringsutgift av 23miljoner kronor.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I budget för 2023 gavs trafiknämnden i uppdrag att utreda hur gång- och cykelflödena ser ut mellan Liljeholmen och Marievik och att genomföra en konfliktstudie mellan gående och cyklister.

Utredningen visade på höga flöden av gående i öst-västlig riktning och höga flöden av cyklister i nord-sydlig riktning. I dagsläget finns en gen passage under Södertäljevägen vid Liljeholmsvägen som de flesta använder och där det förekommer konflikter mellan gående och cyklister. Utbyggnad av Marievik pågår vilket kommer öka flödet av gående och cyklister samt behovet av att avlasta befintlig passage.

Södertäljevägen ska i framtiden byggas om till en stadsgata, men detta kommer inte ske inom de närmsta åren. Därför ser kontoret att det är prioriterat att skapa fler kopplingar över Södertäljevägen innan en större omdaning sker, för att kunna fördela flödena av gående och cyklister till fler passager. En ny gång- och cykelpassage anläggs tvärs Södertäljevägen i höjd med Årstadalsinfarten (se figur 1 nedan).

Med start vid den nya passagen över Södertäljevägen och fram till anslutning med Liljeholmsbron, föreslås även en ny cykelbana, utförd med enkla medel (se figur 1 nedan). Denna underlättar för cyklister att färdas längs Södertäljevägen söderifrån mot Liljeholmsbron. Cykelbanan ger cyklister möjlighet att fortsätta färdas i samma nivå som Södertäljevägen och Liljeholmsbron. Cyklister undviker då korsningen med tvärbanan och den korsning med gående som ger konflikter mellan trafikslagen och som båda ligger vid lokalgatan i den lägre nivån. Detta svarar mot trafiknämndens uppdrag i budget för 2025 om att genom enklare åtgärder förbättra framkomlighet för cyklister.



Figur 1. Läge för ny gång- och cykelpassage över Södertäljevägen i blått och för ny cykelbanan på Södertäljevägen i rött. Befintlig gång- och cykelbana längs Södertäljevägen markeras med röd streckad linje.

Inriktningsbeslut för ny gång- och cykelpassage över Södertäljevägen vid Marievik fattades av trafiknämnden 2024-06-13.

Mål och syfte

Den nya gång- och cykelpassagen över Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik syftar till att överbrygga Södertäljevägens barriär och ge fler möjligheter att korsa vägen. Detta avlastar också befintlig passage under Södertäljevägen vid Liljeholmsvägen och minskar de konflikter som sker mellan gående och cyklister på denna plats. Ny cykelbana på Södertäljevägen ger bättre framkomlighet för cykling norrut och avlastar även den belastade platsen vid passagen under Södertäljevägen.

Befintlig situation

Området öster om Södertäljevägen i Årstadal har utvecklats med nystadsbebyggelse de senaste åren, och utveckling pågår av Marievik med både nya arbetsplatser, bostäder och målpunkter. Liljeholmen

väster om Södertäljevägen är en stor målpunkt med centrum-funktioner och kollektivtrafik. Södertäljevägen utgör en barriär för gående och cyklister och försvårar passage mellan Liljeholmen och Marievik. I dagsläget finns en passage under Södertäljevägen vid Liljeholmsvägen som de flesta använder och där konflikter förekommer mellan gående och cyklister. Observationer visar på höga flöden av gående i öst-västlig riktning och höga flöden av cyklister i nord-sydlig riktning. Södertäljevägen ska byggas om till en stadsgata, men detta kommer inte ske inom de närmsta åren.

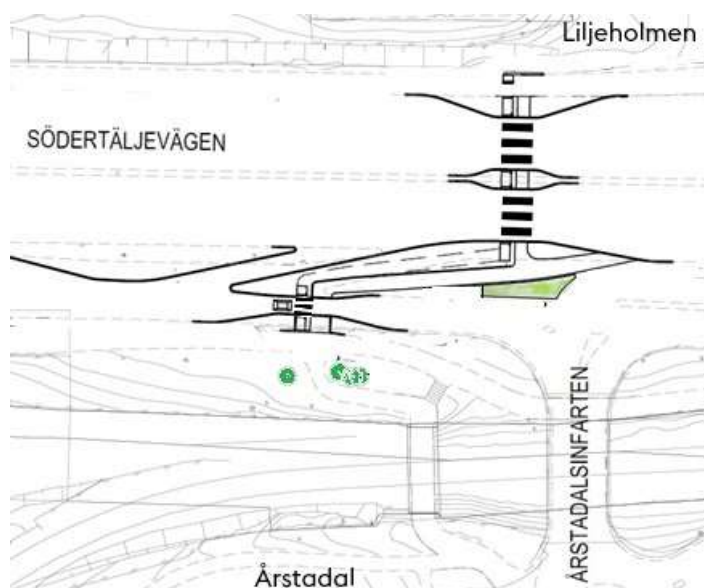
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Dialog har förts med Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning. Trafikförvaltningen har informerats om förslaget.

Åtgärdsförslag

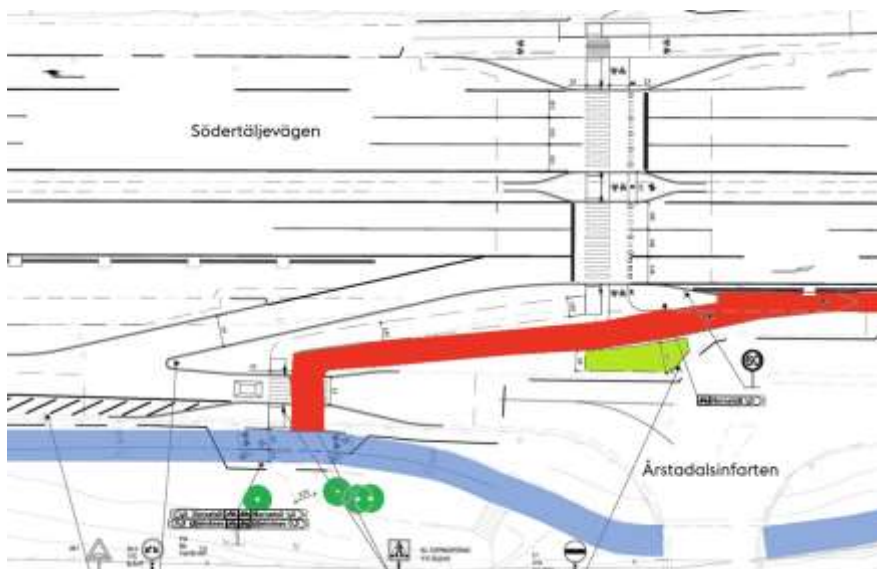
Projektets innehåll

Förslaget innebär att en ny gång- och cykelpassage ordnas över Södertäljevägen i anslutning till Årstadalsinfarten (se figur 2 nedan). Befintliga refuger i Södertäljevägen kommer att nyttjas och breddas upp för att ge möjlighet för gående och cyklister att landa på. Passagen över Södertäljevägen signalregleras. Påfarten från Hägerstenvägen smalnas av till ett körfält och en busskudde anläggs för att hastighetssäkra passagen för gående och cyklister. På den större refugen på Södertäljevägens östra sida anläggs en större planteringsyta för att minska den hårdgjorda ytan och göra passagen trevligare att vistas vid.



Figur 2. En ny signalreglerad gång- och cykelpassage byggs över Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Årstadal/ Marievik i höjd med Årstadalsinfarten. I den större refugen planeras för en ny plantering (grön markering).

Från den nya passagens östra anslutning kommer en ny cykelbana anläggas uppe på Södertäljevägen genom att befintligt busskörfält omvandlas till cykelbana (se figur 3, 4 och 5 nedan). Cykelbanan skiljs från övrig trafik genom att barriärer i betong placeras ut i gatan.



Figur 3. Med start vid den nya gång- och cykelpassagen över Södertäljevägen byggs ny cykelinfrastruktur med enkla medel på Södertäljevägens östra sida genom att omvandla dagens busskörfält till cykelbana (röd markering). Befintlig gång- och cykelbana längs Södertäljevägen markerad i blått.

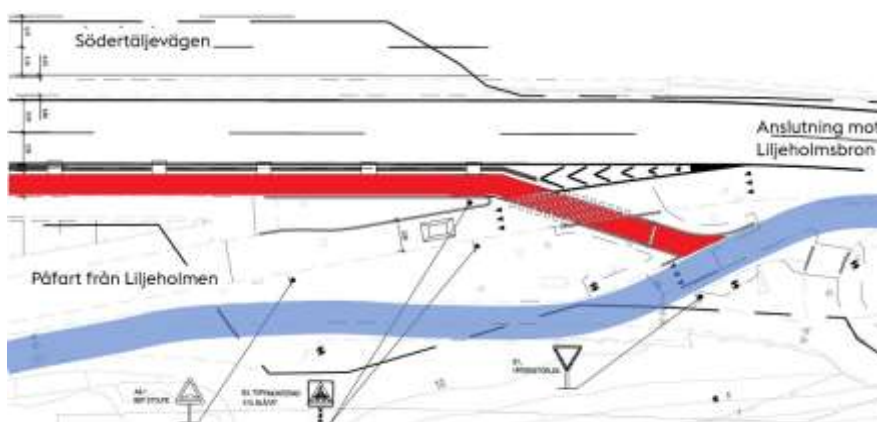


Figur 4. Plats där ny gång- och cykelpassage och ny cykelbana ansluter till befintlig gång- och cykelväg på Södertäljevägens östra sida. Liljeholmens centrum syns i foden på motsatt sida Södertäljevägen.



Figur 5. Cykelbanan leds via befintlig refug ner i dagens busskörfält (röd markering).

Strax söder om Liljeholmsbrons brofäste leds cyklister åter ut på befintlig gång- och cykelbana längs Södertäljevägens östra sida (se figur 6 och 7 nedan). Även här smalnas påfartsrampen till Södertäljevägen från Liljeholmen och Marievik av och en busskudde anläggs för att hastighetssäkra passagen där cyklister korsar påfartsrampen.



Figur 6. Inför Liljeholmsbron kopplar den nya cykelbanan (röd markering) till befintlig gång- och cykelväg (blå markering) och korsar då påfarten från Liljeholmen.



Figur 7. Strax före Liljeholmsbron korsar cykelbanan påfarten från Liljeholmen och kopplas ihop med befintlig gång- och cykelbana (röd markering).

Buss 726 som idag trafikerar busskörfältet på Södertäljevägen leds ner via lokalgatan parallellt med Södertäljevägen och ansluter igen till Södertäljevägen inför Liljeholmsbron. Den busshållplats som ligger i norrgående körfält uppe på Södertäljevägen och som i dagsläget endast angörs av linje 726 stängs av. Busslinjen stannar i stället vid befintlig busshållplats på lokalgatan närmre bebyggelsen i Marievik.

Befintlig belysning på Södertäljevägen i den nya gång- och cykelpassagen och längs med den nya cykelbanan kommer att förstärkas.

Avvägningar

Platsen för den nya signalreglerade gång- och cykelpassagen är vald dels utifrån saknade kopplingar och möjliga anslutningar mellan målpunkter. Platsen är dessutom en av få där de fysiska förutsättningarna bedöms fördelaktiga kopplat till höjder och anslutningar till intilliggande gång- och cykelinfrastruktur.

Då planer finns att på sikt omvandla Södertäljevägen till en stadsgata, genomförs ny cykelbanan på Södertäljevägen med enkla medel. Att leda cyklister uppe på Södertäljevägen i stället för som idag parallellt med denna, är attraktivt för cyklister som slipper köra i backe ner och sedan upp igen till Liljeholmsbron och avlastar dessutom den konfliktfyllda passagen längre norrut.

Konsekvenser

Framkomlighet för gående och cyklister

En ny passage är främst en framkomlighetsåtgärd för gående och cyklister eftersom Södertäljevägen är en stor barriär med endast planskilda passager på sträckan Hornstull-Årstabergsvägen. Samtidigt är anläggandet av passagen ett sätt att lyfta fram fotgängare och cyklister i stadsrummet och flytta ut innerstadens struktur och prioriteringar till området mellan Liljeholmen och Årstadal.

Den nya cykelbanan längs Södertäljevägen ger bättre framkomlighet för cykling norrut och avlastar även den belastade korsningen under Södertäljevägen och minskar därmed konflikterna mellan gående och cyklister. Även framkomligheten för gående mellan Marievik och Liljeholmen ökar, då färre cyklister korsar gångpassagen.

Påverkan på motorfordon

I dagsläget trafikeras denna del av Södertäljevägen av cirka 33 000 motorfordon per dygn och cirka 10 000 cyklister. På sträckan där den nya passagen anläggs är två körfält i södergående riktning sedan flera år tillbaka i tiden tagna i anspråk av SVOA:s byggetablering, vilket ger två kvarvarande körfält. Framkomligheten är, trots begränsningen av antal körfält, fortsatt god. Bedömningen är att en ny passage över Södertäljevägen inte kommer att påverka framkomligheten för biltrafiken annat än marginellt, då antalet körfält förbi passagen blir som idag. Det är korsningarna vid Hornstull och Årstabergsvägen som är dimensionerande och avgör körlängderna på sträckan. Framkomligheten för motorfordon påverkas framförallt av kapaciteten i vägnätet innanför Hornstull.

Påverkan på busstrafik

Då norrgående busskörfält på Södertäljevägen omvandlas till cykelbana och busshållplatsen uppe på Södertäljevägen stängs av leds buss 726 via den lokalgata som ligger parallellt med Södertäljevägen. Bussen får därmed något längre resväg och passerar flera korsningar med gående och cyklister, men tillgängligheten till hållplatsen för resenärerna ökar, eftersom den flyttas närmre bebyggelsen. Linje 726 trafikerar mellan Huddingestation och Fridhemsplan endast på vardagar på morgon och kväll, så busskörfältet är lågt utnyttjat. Nya stomlinje 5 går redan idag på lokalgatan och påverkas ej av att busskörfältet utgår, men kommer behöva anpassa sin hastighet då de passerar den hastighetssäkrade cykelpassagen vid påfartsrampen till Södertäljevägen.

Trafiksäkerhet

En signalreglerad passage är i första hand en framkomlighetsåtgärd och är en lösning som används på många platser i staden. Den nya gång- och cykelpassagen ligger mellan en signalreglerad korsning i Årstaberg och en i Hornstull och Liljeholmsbron. Det finns flera på- och avfarter på sträckan, vilket gör att uppmärksamheten hos motortrafikanterna bedöms vara god. Sikten på platsen är god från båda riktningar då den ligger i en raksträcka, vilket gör att en ny trafiksignal kan upptäckas från långt avstånd.

Vid östra delen av gång- och cykelpassagen smalnas avfartsrampen från Södertäljevägen och Hägerstensvägen av till ett körfält och en busskudde anläggs för att hastighetssäkra passagen. Även i norr, där ny cykelbana ansluter till befintlig cykelinfrastruktur anläggs en busskudde för att hastighetssäkra passagen över påfartsramp till Södertäljevägen. Detta bedöms bidra till en trafiksäker lösning. Anslutningen till befintlig cykelbana har anpassats i läge för att ge

cyklister så god sikt som möjligt bakåt. Cyklister som kommer bakifrån på befintlig gång- och cykelbana kommer i uppförsbacke och har lägre hastighet och god uppsikt framåt

Trygghet och jämställdhet

Belysningen vid den nya gång- och cykelpassagen samt längs den nya cykelbanan kommer att förstärkas. På den större refugen vid gång- och cykelpassagen kommer en ny planteringsyta anläggas, vilket bidrar till en mer omhändertagen miljö. Tillsammans kommer föreslagna åtgärder bidra till ökad trygghet för de som vistas på platsen. Detta är en förutsättning för ett jämställt trafiksystem där män och kvinnor kan välja vilket transportmedel de vill använda oavsett var i staden de reser. Trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla, men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv, eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet.

Tillgänglighet

Anläggandet av en ny gång- och cykelpassage mellan Liljeholmen och Marievik leder till att minska Södertäljevägens barriäreffekt och ger en ökad tillgänglighet i denna relation. Att flytta busshållplatsen från Södertäljevägens övre nivå närmre bebyggelsen i Marievik, ökar tillgängligheten mellan hållplatsen och målpunkter i stadsdelen för de resande.

Åtgärderna ligger i linje med fokusområde tre i stadens *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning*. Fokusområde tre handlar bland annat om rätten att kunna förflytta sig, vistas i och kunna använda stadens utemiljöer.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Under 2025 har en bygghandling tagits fram för den nya passagen över Södertäljevägen samt för anslutande cykelbana längs med Södertäljevägen. Efter genomförandebeslut kan upphandling av entreprenör ske under hösten och vintern 2025 och genomförande av åtgärder planeras till våren och sommaren 2026. En övergripande tidplan redovisas nedan:

Aktivitet	2025	2026
Genomförandebeslut (TN)	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	
Entreprenad		X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

En övergripande produktionsplanering har tagits fram för att säkerställa projektets byggbarhet med hänsyn till framkomlighet och arbetsmiljö samt för att identifiera kostnadsdrivande arbetsmoment. Arbetet planeras att delas upp i etapper med utgångspunkt i den trafiklösning för motorfordon som kommer att bli gällande efter genomfört projekt. Det vill säga att två körfält ska hållas öppna i vardera riktningen på Södertäljevägen samt att på- och avfarter till och från Marievik och Liljeholmen hålls öppna med minst ett körfält. I de fall arbetsmiljöaspekter kräver ytterligare inskränkningar på framkomligheten förläggs dessa arbetsmoment till nattetid.

Tidvis kan det bli hög belastning på befintligt vägnät, och tillfälligt kan trafikflödet öka något i den redan belastade konfliktpunkten under Södertäljevägen. Vissa delar av arbetet kan därför tvingas ske nattetid och under semesterperioden då trafikflödet är lägre.

Gång- och cykeltrafiken ska kunna passera arbetsområdet i båda riktningar på var sida om Södertäljevägen likt idag. I de fallen gång- och cykeltrafiken behöver förskjutas i sidled hårdgörs yta tillfälligt för att säkerställa komfort för trafikanterna.

Intressenthantering och kommunikation

Kommunikation sker inför, under och efter genomförande av projektet. Genom välplanerade och riktade insatser säkerställs att intressenternas och målgruppernas behov tillgodoses.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Gång- och cykelåtgärder, Södertäljevägen vid Marievik beräknas till 23 mnkr brutto baserat på kalkyl baserat på bygghandling. Projektets ekonomi redovisas i nedanstående tabell.

Projektbudget	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1,0	0,1	1,1
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,6	6,3	6,9
Entreprenad		13,6	13,6
Index		1,0	1,0
Summa utgifter	1,6	21,0	22,6
Netto	1,6	21,0	22,6

Med ett mer detaljerat underlag för kalkyl har riskpåslaget kunnat minskas jämfört med kalkyl för inriktningsbeslutet. Därmed inryms även tillkommande cykelbana utförd med enkla medel, vilket är den största förändringen jämfört med projektomfattningen vid inriktningsbeslutet. Investeringsutgiften är den samma som vid inriktningsbeslutet; 23 mnkr.

Kontoret bedömer att projektet kan inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsning för gång. Kontoret har för avsikt att söka statlig medfinansiering för anläggande av ny cykelinfrastruktur, vilket kan ge en inkomst på upp till 2,7 mnkr.

Driftkostnader

Projektet kommer medföra ökade driftskostnader på omkring 40 000 kronor per år med en ny trafiksignalanläggning. Driftkostnaderna ökar även något med tillkommande gång- och cykel- ytor, samt ny planteringsyta på Södertäljevägen. Driften av planteringen sköts av stadsdelsförvaltningen.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,8 mnkr per år från och med år 2027. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Det finns en risk för störningar för allmänheten under byggtiden på grund av begränsad framkomlighet. Genom noggrann produktionsplanering i kombination med kommunikationsinsatser så att allmänheten är välinformerad om störningarna kan riskerna för påverkan minskas.

Kontoret planerar att upphandla mark- och signalarbeten inom samma entreprenad för att minimera risk för tidsförlängning under entreprenaden. Detta medför att upphandlingen kan ta något längre tid att genomföra för att säkerställa kvalitativa anbud.

Ledningssamordning har skett under planeringen för att minimera risk för att stöta på oförutsedda ledningar i mark. Inom arbetsområdet finns ledningar som kräver särskild hänsyn vid genomförandet. Dialog med ledningsägaren planeras under produktion för att minimera risk för tidsförlängning. Vidare har projektet utformats så att ingen justering av dagvattenanläggningar eller övriga ledningar behövs i syfte hålla nere kostnader och risk för tidsförlängning.

Ingen provtagning av föroreningar har genomförts inom projektområdet. Risk för att påträffa förorenade massor i samband med exempelvis rivning av asfalt eller ledningsschakt finns. Kontoret har tagit höjd för detta i projektets kalkyl.

Slut

Bilagor

1. Översikt över planerade åtgärder