

Handläggare
Stina Airijoki
08-508 26 063**Till**
Trafiknämnden
2026-02-12

Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen till en investeringsutgift 47 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Biträdande enhetschef

Sammanfattning

Blommensbergsvägen är cirka 1,5 km lång och sträcker sig mellan Hägerstensvägen och Lövholmsvägen. I stadens cykelplan pekas sträckan ut som ett primärt cykelstråk och utgör en del av en koppling mellan söderort och västerort över Essingeöarna. Blommensbergsvägen är även ett prioriterat gångstråk. Längs Blommensbergsvägen finns flera lokala målpunkter, inte minst för barn och unga, så som skolor, idrottsplatser, lekparkar och badplatser. Cykelinfrastruktur saknas och cykling sker i blandtrafik.

Den norra delen av Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan, en sträcka på cirka 250 meter, föreslås

byggas ut som en första etapp. På västra sidan av Blommensbergsvägen, föreslås att en gemensam gång- och cykelbana anläggs med en bredd på 4,3–5 meter. För att inrymma gång- och cykelbanan utan att göra fastighetsintrång eller ta ned stora uppvuxna träd behöver gångbanan på östra sidan om vägen utgå. En breddning av västra sidans gång- och cykelbana tillsammans med tillgång till en befintlig parallell gångväg längs vattnet gör att även gående får en förbättrad situation av förslaget. I dagsläget finns busshållplatser i höjd med angränsade koloniområde. För att få en bättre kvalitet och lokalisering på busshållplatserna föreslås dessa flyttas närmare Blommensbergskolan. I samband med genomförande av förslaget behöver sju träd tas ned, men de ersätts med 14 nya.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykelåtgärder på Blommensbergsvägen till en investeringsutgift av 47 mnkr. Anläggande kan ske under 2027.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Stockholms stad har som ambition att bli en av Europas ledande cykelstäder. I stadens cykelplan *Cykelstaden* från 2022 anges att det ska bli enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Detta ställer krav på god infrastruktur för cyklister.

Blommensbergsvägen är cirka 1,5km lång och sträcker sig mellan Lövholmsvägen i norr och Hägerstensvägen i söder. Vägen är utpekad som primärt cykelstråk i stadens cykelplan. Sträckan ingår i det övergripande cykelvägnätet som ska vara till för alla. Bredd och standard ska möjliggöra för cyklister att kunna ta sig fram i olika takt och med olika förutsättningar och ändå känna sig trygga och säkra. Stråken ska kännetecknas av breda cykelbanor eller cykelfält med bra framkomlighet. Det primära nätet skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadens stadsdelar. Blommensbergsvägen saknar i dagsläget cykelinfrastruktur men utbyggda cykelbanor återfinns både i söder längs Hägerstensvägen och i norr längs Lövholmsvägen. På östra delen av Lövholmsvägen pågår planering för att bredda befintlig cykelbana på vägens södra sida, fram till korsning med Blommensbergsvägen, vilket trafiknämnden fattade genomförandebeslut om i september 2025.



Figur 1. Primära cykelstråk i stadens cykelplan. Projektområde inringat i svart.

Blommensbergsvägen är även ett prioriterat gångstråk. Gångbanorna, särskilt i anslutning till Blommensbergsskolan i norr, är mycket smala och tillgängliga gångpassager saknas. De busshållplatser som finns på sträckan är inte tillgänglighetsanpassade och saknar väderskydd.

Kontoret har studerat förutsättningarna för en ny gång- och cykelbana längs hela Blommensbergsvägen. Som en första etapp föreslås att den norra delen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan åtgärdas, en sträcka på cirka 250 meter. Det är en tydligt saknad länk som kopplar ihop befintliga cykelbanor på Lövholmsvägen med Blommensbergsskolan och gång- och cykelstråken mot Vinterviken och sjön Trekanten. Denna del av Blommensbergsvägen är även den del där flest gående och cyklister rör sig. Planering för övriga delar av Blommensbergsvägen samordnas med utbyggnad av ny planerad bebyggelse i höjd med Aspudsparken, som planerar uppföras under 2028–2029.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 063
Växel 08-508 27 200
stina.airijoki@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafiknämnden i uppdrag att mellan åren 2023–2026 investera 900 mnkr i framkomlighet för cykel. I april 2024 fattade trafiknämnden ett utredningsbeslut med tillhörande projektdirektiv som beskrev hur satsningen planerades att genomföras samt hur rapporteringen och uppföljningen av det ekonomiska utfallet skulle följas upp. Här beslutades bland annat att en ambition för perioden var att planera

för åtgärder som underlättar vardagscykling i bred bemärkelse, med kompletta nätverk av cykelbanor som skapar möjligheter för alla att känna sig trygga. Även fortsättningsvis skulle ett huvudsakligt fokus vara på det primära nätet för cykel där det fortsatt finns ett behov av att både åtgärda saknade länkar på nätet och förbättra befintlig infrastruktur för att öka framkomligheten, trafiksäkerheten och bekvämligheten.

I linje med utredningsbeslutet med fokus på primära cykelstråk och att skapa ett sammanhängande cykelvägnät fattade trafikinämnden ett inriktningsbeslut för projektet 2024-08-29.

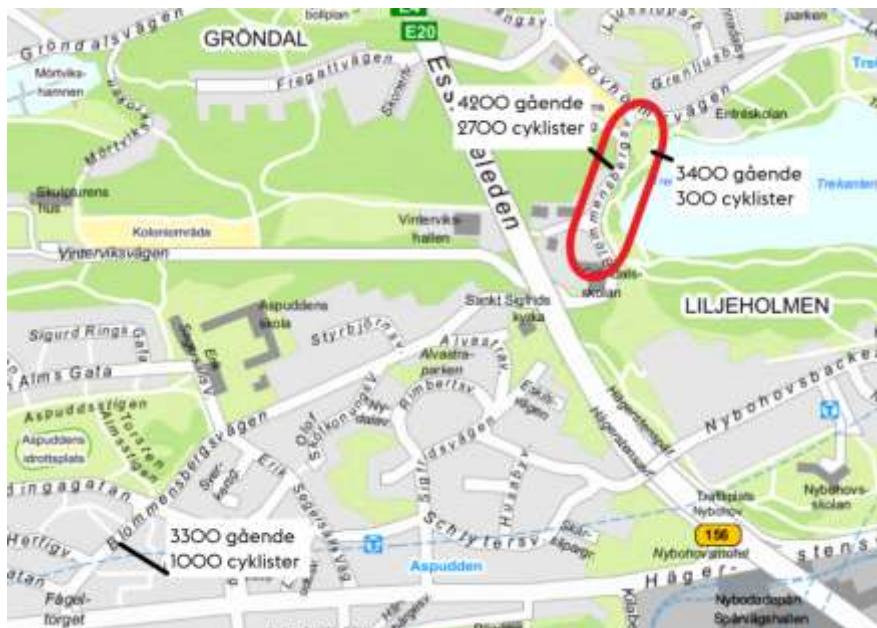
Mål och syfte

När staden växer och förtätas behöver fler människor kunna förflytta sig på samma yta. I linje med *Framkomlighetsstrategin* behöver fler använda kapacitetsstarka färdmedel, det vill säga gå, cykla eller åka kollektivt för att transportsystemet ska fungera effektivt. Framkomlighetsstrategin tar avstamp i Stockholms översiktsplan. Den har fyra mål för stadens utveckling: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och klimatsmart och tålig stad. Ökad cykling, men också ökad standard för gående och bussresenärer bidrar till alla målen i översiktsplanen.

Syftet med projektet är i första hand att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister genom att anlägga cykelbana längs Blommensbergsvägen mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan. Samtidigt ska god framkomlighet och trafiksäkerhet erbjudas för gående, genom att anlägga bredare gångbanor och genomgående gång- och cykelbanor i korsningspunkter. Målsättningen är också att höja standarden för kollektiva resor, genom att anlägga busshållplatser med högre standard och bättre lokalisering.

Befintlig situation

Antalet gående och cyklister på Blommensbergsvägen är högst på den aktuella sträckan mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan med ca 4 200 gående och ca 2 700 cyklister per dygn. På samma sträcka är flödet av motorfordon ca 2 300 fordon per dygn. Parallellt med denna sträcka finns ett gångstråk i parken längs sjön där cykling inte är tillåten men ändå förekommer. På gångvägen i parken utmed Trekantens sjö är flödet ca 3 400 gående och ca 300 cyklister per dygn. Blommensbergsvägen trafikeras även av busslinje 161 mellan Gröndal och Bagarmossen.



Figur 1. Flödet av gående och cyklister (antal per dygn) är högst i norra delen av Blommensbergsvägen och många går också längs parkvägen vid sjön Trekanten.

I dag finns inga särskilda anpassningar för cykeltrafik längs Blommensbergsvägen. Cykling sker i blandtrafik. Gångbanorna är smala och tillgängligt utrymme begränsas ytterligare av de träd som sträcker sig in över vägen. Vägen har tydliga avgränsningar i form av höjdskillnader, anlagda murar och stora träd, vilket sätter begränsningar för hur gaturummet kan utformas.

Vid anslutning till Lövhölmavägen kantas vägen på väster sida av ett koloniområde och på östra sidan ligger parken runt sjön Trekanten. Här omges Blommensbergsvägen på båda sidor av uppvuxna träd. Träden sträcker sig in över vägen och gör att gångbanorna har ett mycket begränsat utrymme.



Figur 2. Blommensbergsvägen sedd från Lövholmsvägen. På västra sidan ligger ett koloniområde bakom staket. Cykling sker i blandtrafik och gångbanorna är smala. Busshållplatserna har stolpar men inga väderskydd.

Strax norr om skolan ligger en bostadsfastighet med en hög granitmur som tydlig gräns mot vägen.



Figur 3. Strax norr om skolan begränsas tillgängligt vägområde av en hög mur i gränsen till en bostadsfastighet.

Blommensbergsskolans skolgård gränsar direkt mot vägen. Vägen ligger på en bank ovan skolgården på ena sidan och Trekantens sjö på den andra. Här är körbanan bredare med trädplanterade mitt-refuger. Vid infarten till skolan finns övergångsställen över Blommensbergsvägen och en gångentré in till Trekantens park, men gångpassagerna är inte tillgänglighetsanpassade.



Figur 4. Vid Blommensbergsskolan ligger vägen på en bank, med skolgården på västra sidan och Trekantens park på östra sidan. Här finns en koppling till gångvägen runt sjön.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Kontoret har haft dialog med Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning samt Region Stockholms trafikförvaltning.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Blommensbergsvägen omdisponeras för att ge plats åt en dubbelriktad gång- och cykelbana på västra sidan av vägen. Cykelbanan ansluter mot dubbelriktad cykelbana vid Lövholsvägen i öster och avslutas i väster genom att cyklister leds ut i befintlig situation med cykling i blandtrafik väster om ny föreslagen busshållplats.

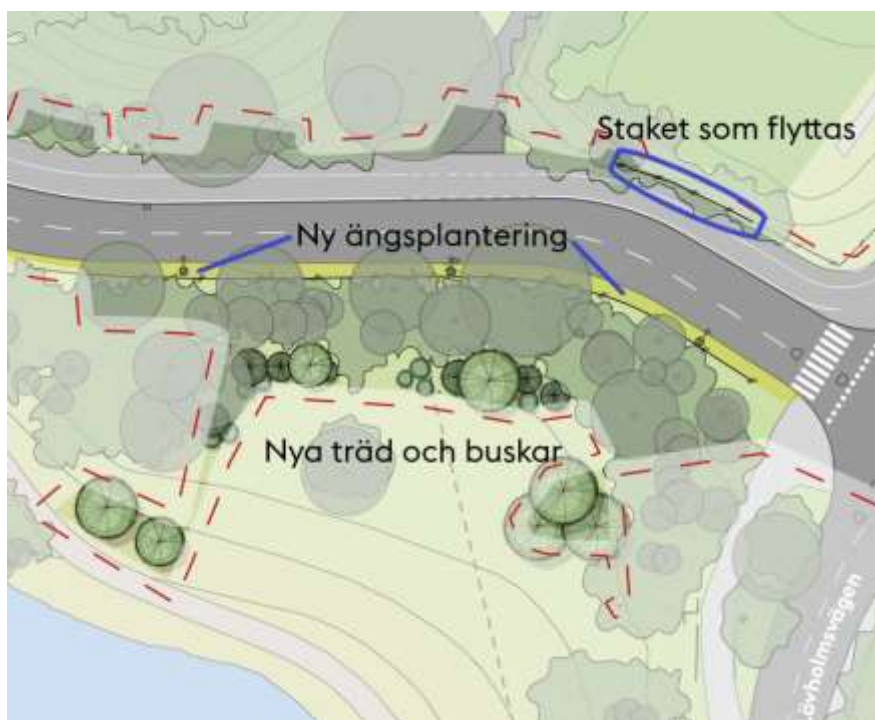
Utredning pågår av cykelbanans vidare anslutning mot Hägerstenvägen i separat projekt. Gångbanan får en bredd mellan 1,8–2,5 meter och cykelbanan minst 2,5 meter. Körbanan förskjuts österut och den smala gångbanan på sjösidan tas bort. Vägens avgränsning mot parken vid Trekantens sjö behålls som idag, för att undvika intrång i parken. På sträckan föreslås också att busshållplatserna flyttas från koloniområdet närmare skolan där möjlighet finns att ersätta dagens stolpar med hållplatser med väderskydd utan att tvingas fälla en stor mängd träd i parkmark.

Gångbana och väderskyddet på sjösidan placeras utanför dagens körbana, varför en utfyllnad av dagens slänt mot parken krävs. För detaljer se bilaga 1 med planöversikt.



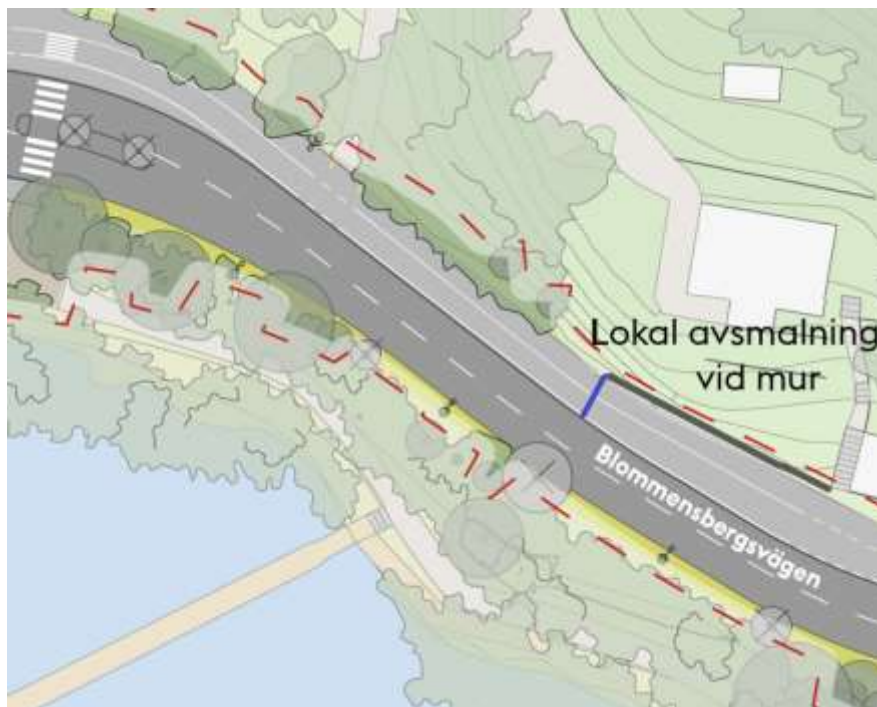
Figur 5. Ny gång- och cykelbana anläggs på västra sidan Blommensbergsvägen. Busshållplatser med högre standard anläggs invid skolan. Gångbanan på sjösidan utgår. Nya träd och buskar planteras i parken vid Trekantens sjö.

Vid Fågelsångens koloniområde krävs att staketet som omger kolonin flyttas ut cirka 0,5 meter från vägen på en sträcka om cirka 15 meter för att ge gång- och cykelbanan tillräcklig bredd. Gångbanan blir här 1,8 meter och cykelbanan 2,5 meter i sin smalaste sektion. Flytten påverkar inte den yta som arrenderas för odling. Längs Blommensbergsvägens östra sida mot sjön röjs sly och tre större träd fälls. I området närmst vägen planteras äng. Som kompensation för den växtlighet som tas ner planteras flera träd och buskar i det område som omger badplatsen vid sjön Trekanten vilket skapar en ny grön ridå mot vägen.



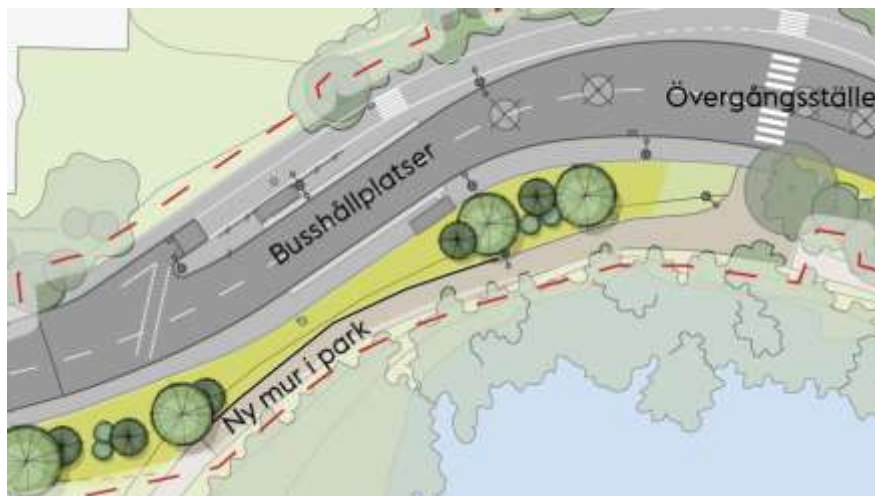
Figur 6. Vid Fågelsångens trädgårdsförening justeras staketet ca 0,5m bort från vägen på en kort sträcka. Äng planteras på Blommensbergsvägens västra sida och träd och buskar planteras i parken vid sjön.

Vid den granitmur som avgränsar en bostadsfastighet från vägen görs en lokal avsmalning av gång- och cykelbanan och här får cykelbanan en bredd om 2,2 meter på en kort sträcka. Gångbanan behåller sin bredd om 1,8 meter.



Figur 7. Vid en granitmur som avgränsar vägen görs en lokal avsmalning av gång- och cykelbanan.

För att i möjligaste mån rymma ny gång- och cykelbana samt hållplatser nära skolan smalnas körbanan av och fyra träd som står i mittrefuger måste fällas. Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe anläggs mellan skolans entré och gångvägen i parken. Nya hållplatser med väderskydd anläggs vid skolan. För att ta upp höjdskillnaden mellan vägen och parken vid sjön anläggs en ny mur i bakkant hållplatsen. I parken bakom hållplatsen planteras flera träd och nya buskar. Ovan muren anläggs ängsyta med blommande växter.



Figur 8. Vid skolan placeras de nya busshållplatserna. Ett hastighetssäkert övergångsställe anläggs som kopplar mot hållplatserna och gångvägen i parken.

Avvägningar

Inför inriktningsbeslut studerades möjlighet att anlägga cykelbana med bredd 3,25m enligt cykelplanens standard för primära stråk. Men då det också finns behov av att upprätthålla god standard för gående på sträckan skulle detta innebära att ytterligare träd skulle behöva fällas och att intrång i intilliggande fastigheter måste genomföras. Ett avsteg från cykelplanen bedömdes motiverat och därför beslutades att cykelbanan skulle få en bredd på 2,5 meter enligt standard för huvudcykelstråk. Detta förslag utgår från det beslutet.

Efter inriktningsbeslut har utformning och placering av busshållplatser studerats mer ingående. För att ge utrymme för hållplatser och väderskydd behöver de placeras mitt för skolan där utfyllnad av vägen krävs för att placera gångbana och väderskydd mot sjön utanför tidigare vägområde. Alternativet att placera hållplatsen närmre Lövholmsvägen skulle innebära betydligt större ingrepp i parken och behov av att fälla flera träd.

Konsekvenser

Anläggande av ny gång- och cykelbana längs Blommensbergsvägen kommer att bidra till en förbättrad situation för gående och cyklister. Framkomlighet och trafiksäkerhet ökar. Även bussresenärerna kommer att få förbättringar då nya hållplatser anläggs invid skolan med tillräcklig väntyta och väderskydd. Bilister påverkas inte negativt av förslaget.

Tillgänglighet

Anläggande av en tillräckligt bred gång- och cykelbana bedöms öka tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsvariationer. Genomgående gång- och cykelbana i korsning med lokalgator ökar både tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

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.

Jämställdhet och trygghet

De planerade åtgärderna förväntas öka tryggheten för gående och cyklister vilket 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.

Påverkan på barn

Längs den aktuella sträckan ligger flera målpunkter för barn och ungdomar. Gång- och cykelbanan används som skolväg men även för barn på fritiden. De föreslagna åtgärderna är därmed positiva ur barnperspektiv. Att cykla på cykelbana i stället för att cykla i blandtrafik innebär en ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för barn.

Grönytor och träd

Anläggande av ny gång- och cykelbana innebär i vissa delar att grönytor tas i anspråk. Invid koloniområdet tas en smal remsa i anspråk då staketet flyttas ut från vägen. Grönyta tas också i anspråk i slänten mellan gata och parkväg då en ny hållplats med väderskydd anläggs vid skolan. Avvägning har gjorts för att så få träd som möjligt, särskilt större uppvuxna träd med ett bevarandevärde, behöver tas ner. Totalt kommer sju större träd behöva tas ner. På östra sidan vägen kommer en remsa röjas från sly som hänger in över vägen. Samtidigt vidtas åtgärder för att skydda de träd som står kvar nära vägen under genomförandet. Kontoret föreslår återplantering av 14 träd och att komplettera dessa med flerstammiga träd och buskar som en ny grön ridå dels invid badplatsen, dels bakom hållplatsen mot sjön. Det bidrar till en skapa en växtridå som avskärmar rekreationsområdet i parken från Blommensbergsvägen,

ökar lövmassan och krontäckningen. Längs vägen föreslås även nyplantering av äng, vilket bidrar till den biologiska mångfalden.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Nedan visas en övergripande tidplan för åtgärderna. Detaljprojekteringen kommer att kunna utföras under vintern 2025 och våren 2026 och upphandlingen av entreprenör under 2026. Genomförandet är planerat till våren och sommaren 2027.

Aktivitet	2025	2026	2027
Genomförandebeslut (TN)		X	
Projektering	X	X	
Upphandling		X	
Entreprenad			X

Trafikkontoret föreslår att åtgärderna längs Blommensbergsvägen ska genomföras helt eller delvis som en elektrifierad entreprenad, för att bidra till stadens mål om en utsläppsfri innerstad 2030 samt vara en fossilfri organisation år 2030.

Elektrifierade entreprenader har genomförts inom staden men trafikkontoret behöver fortsätta bygga upp sin erfarenhet av processer, kostnader och genomförande i kontorets typer av projekt. Upphandlingen kan genomföras genom ett enstegsförfarande eller genom ett tvåstegsförfarande (selektivt förfarande).

En elektrifierad entreprenad innebär att nya maskiner och fordon används, vilket medför delvis högre entreprenadkostnad. Trafikkontoret har tagit höjd för denna kostnadsökning i projektets investeringsutgift.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Trafik under byggtid har studerats på översiktlig nivå. Genomförande kompliceras av att tillgängligt väggutrymme är begränsat. Utförandet måste ske i flera etapper för att kunna hantera gång- och cykeltrafik under byggtid samt för att säkra genomförbarheten i lösningen. Gång- och cykeltrafik kommer att påverkas under byggtiden, likaså fordonstrafik inklusive den buss som trafikerar sträckan. Generellt kommer gång- och cykeltrafik ledas bort från den befintliga gångbanan när denna byggs om för att säkerställa en säker passage samt framkomlighet. Tidvis kommer därför oskyddade trafikanter att hänvisas till befintlig gångväg i parken.

Minst ett körfält ska hållas öppet förbi arbetsområdet och skolan och angränsade bostäder ska gå att nå under hela byggtiden. Buss-hållplatserna vid skolan föreslås byggas tidigt och arbeten invid skolan genomförs med fördel sommartid.

För kommunikation i projektet kommer det efter genomförande-beslut att upprättas en kommunikationsplan med riktade insatser för att tillgodose intressenters och målgruppers behov.

Ekonomi och finansiering

Investering

Investeringsutgiften för projekt Cykelåtgärder på Blommensbergs-vägen beräknas till 47 mnkr brutto baserat på kalkyl på system-handling, enligt tabell nedan. Projektet redovisas inom fram-komlighetssatsningen för cykelåtgärder och bedöms kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Kontoret planerar att söka statlig medfinansiering för anläggande av ny cykelinfrastruktur och för anläggande av nya busshållplatser med högre standard.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	2,7	1,7	4,4
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0,8	10,8	11,7
Entreprenad		26,9	26,9
Index		4,0	4,0
Summa utgifter	3,5	43,3	47,0
Netto	3,5	43,3	47,0

Investeringsutgiften är 15 mnkr högre än den som redovisades vid inriktningsbeslutet, då utgiften beräknades till 32 mnkr. Detta beror främst på att busshållplatsernas läge har behövt förändras. Den föreslagna placeringen betyder att vägen kräver uppfyllnad. I inriktningsbeslutet hade kontoret inte i tillräcklig omfattning tagit höjd för detta. Det finns en risk för sättningar och skred vid uppfyllnad vilket gör att kontoret i detta genomförandebeslut tagit extra höjd på grund av lättfylld. En annan fördyrande aspekt som framkommit under projekteringen är behovet av mer försiktig

schakt vid närliggande träd samt mer kompensationsåtgärder i den närliggande parken.

Genomförandet kompliceras av att befintlig gatusektion mellan avgränsande fastighetsgränser, murar och träd är trång vilket medför högre kostnad för trafik under byggtiden än vad som tidigare beslut redovisade. En elektrifierad entreprenad kan även den medföra något högre kostnader för anläggning. Trafiknämnden har emellertid fått extra medel för att öka elektrifieringsambitionerna i investeringsprojekten och dessa medel kommer att kunna nyttjas av projektet.

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med idag och en ny mur uppförs i gränsen mellan gata och park. Driftkostnaderna förväntas öka marginellt då större ytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning. På sikt kan man räkna med att stråket kommer sopsaltas, vilket är dyrare än konventionell plogning. Det kommer också planteras flera nya träd i parken vid Trekantens sjö som kräver mer skötsel på ett annat sätt än den naturmark som finns här idag. Dessa kostnader tillfaller stadsdelsförvaltningen i Hägersten-Älvsjö.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,7 mnkr per år från och med år 2028.

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

Anläggandet av en mur i parken i bakkant ny hållplats kräver bygglov. Hur lång tid handläggande av bygglov för muren tar, är svårt att förutse. Tidplan för genomförandet har tagit höjd för denna risk.

Invid Fågelsångs koloniträdgård krävs att staketet flyttas ut från vägen för att upprätthålla standard för gående och cyklister. Frågan regleras i avtal mellan stadsdelsförvaltningen och koloniträdgårdsföreningen. Stadsdelen är positiva till förslaget, men har ännu ej justerat avtalet. Detta innebär att genomförandet av åtgärden måste avvakta en överenskommelse mellan parterna, vilket kan försena genomförandet. Tidplanen har tagit höjd för denna risk. Alternativet är en lokal avsmalning av gång- och cykelbanan på denna sträcka.

För att kunna genomföra föreslagna åtgärder måste sju träd tas ner. Varje borttaget träd ersätts med två nya träd. Dessutom förslås ytterligare grönkompensation i form av ny ängsyta och buskplanteringar. Ytterligare träd som står mycket nära vägen idag kan komma att påverkas och kommer kräva extra hänsyn vid genomförandet för att inte skadas, vilket fördyrar genomförandet. Denna utgift har tagits med i kalkylen.

En del av området har stabilitetsproblem med bland annat tidigare skred. En bedömning är att risken för sättningar är liten men det kan krävas särskild hänsyn vid anläggande av busshållplatser och ny stödmur bakom busshållplatsen vilket kan fördyra genomförandet. Denna risk har beaktats i kalkylen. Exakt genomförande studeras i nästa skede när bygghandlingar tas fram.

Vid markundersökningar har konstaterats föroreningar i marken och i asfalten vilket leder till en ökad kostnad för masshantering. Exakt utbredning av föroreningar är svårt att avgöra innan genomförandet startar, varför rimliga antaganden har gjorts. Denna risk har beaktats i kalkylen.

Projektet föreslås handlas upp som delvis elektrifierad entreprenad vilket innebär att upphandlingen tar längre tid än normalt. Kontoret har tagit höjd för detta i sin tidplan.

Flera projekt planeras och pågår parallellt i området och samordning mellan dessa krävs. Detta kan påverka projektets tidplan. Kontinuerlig samordning mellan projekten minskar risken för förseningar.

Under byggtiden finns risk för störningar för allmänheten på grund av minskad framkomlighet på sträckan. Denna risk reduceras främst genom kommunikationsinsatser samt noggrann produktionsplanering.

Förseningar av materialleveranser är en generell risk som kan påverka tidplanen men som inte är unik för detta projekt. Det finns alltid en risk att anbud som kommer in är höga på grund av marknadsläget. Risken är inte projektspecifik, men kan minskas genom att kontoret förannonserar projektet och ger förslag till möjliga trafiklösningar under byggtid.

Bilagor

1. Översikt över åtgärder

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 063
Växel 08-508 27 200
stina.airijoki@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm