

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2026-06-11

Cykel Johanneshovsvägen mellan Skanstullsbron och Gullmarsvägen. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Cykel Johanneshovsvägen mellan Skanstullsbron och Gullmarsvägen.

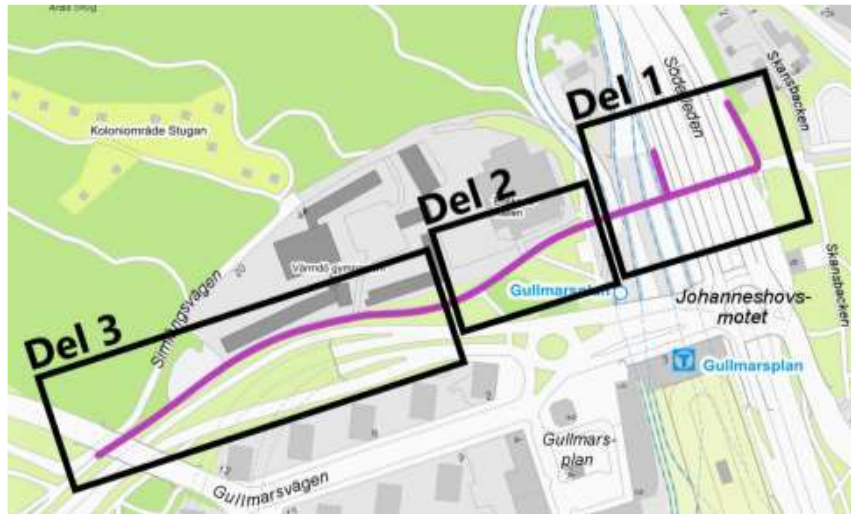
Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

I stadens cykelplan är Johanneshovsvägen utpekad som primärt cykelstråk och del av det regionala cykelstråket mellan Huddinge och Stockholm. Trafikkontoret har breddat befintlig gång- och cykelbana längs Johanneshovsvägen mellan Skanstullsbron och Gullmarsvägen, enligt riktlinjerna i stadens cykelplan. Projektets syfte har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för både cyklister och gående. Genomförda åtgärder innebär att ytterligare en bit av stadens cykelvägnät har fått bättre standard vilket möjliggör ett ökat användande av cykel som transportmedel.

Trafikkontoret
InfrastrukturFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2021-09-30 till ett belopp om 34,5 mnkr i utgifter i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 37,0 mnkr i löpande priser. Den totala investeringsutgiften för projektet blev 18,3 mnkr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 21,4 mnkr i utgifter i löpande prisnivå. Kapitalkostnader i form av



Figur 2. Översiktsbild med berörd sträcka markerad med lila, uppdelad i tre delsträckor. De tre delsträckorna redovisas separat under rubriken "Genomförd åtgärd".

Mål och syfte

Projektets mål var att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna i stadens cykelplan mellan Skanstullsbron och Gullmarsvägen. Syftet med projektet var att öka framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister och gående.

Den utförda lösningen har tagits fram utifrån rekommendationer i stadens cykelplan (Dnr T2021-00262) och ingår i densamma som utpekad stråk.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

På sträckan har kontoret anlagt separerad gång- och cykelbana. Ny belysning har anlagts och 13 nedtagna träd har ersatts av 15 nya. Genomförandebeslut för projektet fattades innan principen om att ett nedtaget träd ska ersättas med två infördes.

Nedan beskrivs åtgärder inom projektet fördelat på tre delområden enligt översikt i figur 2.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Flemingatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Del 1, tunnel under Skanstullsbron

Genom tunneln under Skanstullsbron har befintlig bredd på 6,4 m fördelats på cykelbana med 3,9 m och gångbana med 2,5 m. Separering har gjorts med kantsten och gångbanan är belagd med betongmarkplattor. I mitten av tunneln har en lokal avsmalning av

cykelbanan gjorts för att rymma en väntyta för gående som kommer från Skanstullsbron.



Figur 3. Foto som visar gång- och cykelbanan i tunneln i riktning mot Gullmarsplan före ombyggnad. Gångbanan är smal och väntyta för gående saknas.



Figur 4. Foto som visar gång- och cykelbanan i tunneln i riktning mot Gullmarsplan efter ombyggnad. Gångbanan är breddad och en tydlig väntyta för gående har anlagts vid övergångsstället på gångbanan från Skanstullsbron.

Del 2, förbi Enskedehallen

På sträckan från tunneln under Skanstullsbron och förbi Enskedehallen har befintlig gemensam gång- och cykelbana breddats från tidigare 3 m till 7 m fördelat på 3,75 m för gång och 3,25 m för cykel. Separering sker med plattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan. Den ökade bredden på gångbanan motiveras av det höga flödet av gående mellan skolorna och Gullmarsplan/tunnelbanan.



Figur 5. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Skanstullsbron vid Årstaskolan före ombyggnad, smal gemensam gång- och cykelbana.



Figur 6. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Skanstullsbron vid Årstaskolan efter ombyggnad, separerad gång- och cykelbana med breddmått enligt gång- och cykelplanen. Sträckan närmast Gullmarsplan har för att erhålla en tydlig separering utförts med betongmarkplattor på gångbanan.

Del 3, förbi Årstaskolan, Värmdö Gymnasium mot Gullmarsvägen

På sträckan förbi Årstaskolan och Värmdö Gymnasium mot Gullmarsvägen har befintlig gemensam gång- och cykelbana breddats från tidigare 3 m till 6,25 m fördelat på 3 m för gång och 3,25 m för cykel. På sträckan är gång- och cykelbanan belagd med asfalt och trafikseparering sker med linjemålning.



Figur 7. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Gullmarsvägen i höjd med Värmdö Gymnasium före ombyggnad, den gemensam gång- och cykelbana är smal.



Figur 8. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Gullmarsvägen i höjd med Värmdö Gymnasium efter ombyggnad, sträckan har nu en separerad gång- och cykelbana med breddmått enligt gångplan och cykelplan.



Figur 9. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Skanstullsbron vid Värmdö gymnasium före ombyggnad, den gemensam gång- och cykelbana var smal.



Figur 10. Foto som visar gång- och cykelbanan i riktning mot Skanstullsbron vid Värmdö gymnasium efter ombyggnad, den nyanlagda gång- och cykelbana är separerad och har breddmått enligt gång- och cykelplan.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Kontorets genomförda åtgärder innebär att trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och gående har förbättrats. Genom att tydligare separera cyklister från gående har både tillgängligheten och trafiksäkerhet ökat. Gående och personer med funktionsnedsättning har fått ökad tillgänglighet genom att gångbanor breddats och trafikseparering tydliggjorts.

Grundläggande i en bra cykelstad är ett sammanhängande, framkomligt och kapacitetsstarkt cykelnät. Genomförda åtgärder längs Johanneshovsvägen innebär att ytterligare en bit av stadens cykelvägnät har fått bättre standard. Någon eftermätning som visar hur genomförd åtgärd påverkat antalet cyklister på sträckan har inte genomförts. Kontoret genomför dock regelbundet mätningar på cykelvägnätet, som visar en ökande trend av antalet cyklister. De senaste åren har en mängd sträckor och korsningar förbättrats och sammantaget har omkring 10 km cykelinfrastruktur kunnat åtgärdas årligen. De senaste tio åren har cyklingen ökat med drygt 60 procent.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektets planerade åtgärder utfördes med ett års försening jämfört med tidplan i genomförandebeslutet. Förskjutningen i tid beror på en justering av sträckning vid Årstaskolan, efter önskemål från stadsdelen. På grund av detta behövde bygghandlingarna uppdateras, varför entreprenadstart sköts ett år framåt.

Produktion och trafik under byggtiden

Utöver tidsförskjutningen om ett år har genomförandet av entreprenaden fortlöpt enligt plan. Omledning av gående och cyklister har gjorts till Simlångsvägen vilket har inneburit cykel i blandtrafik, gående har kunant passera över skolgårdarna till Värmdö Gymnasium och Årstaskolan.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart informerade kontoret närliggande fastighetsägare och verksamheter om de kommande arbetena och gav dem kontinuerligt uppdaterad information under hela projektet. Kontoret har även kontinuerligt uppdaterat projektets innehållssida på Stockholm växer.

Ekonomi och finansiering

Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till 34,5 mnkr i 2021 års prisnivå vilket motsvarar 37,0 mnkr i utgifter i löpande priser.

Investeringsutgiften för projektet blev 18,3 mnkr i fast prisnivå i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 21,4 mnkr i utgifter i löpande priser. Projektet finansieras inom trafikkontorets långsiktiga investeringsram insom satsning för cykelmiljarden.

I nedanstående tabell redovisas projektets ekonomi i genomförandebeslutets prisnivå 2021.

Fast prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall i 2021-års prisnivå (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	4,1	4,0	0,1
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	12,2	2,5	9,7
Entreprenad	18,2	11,9	6,3
Summa utgifter	34,5	18,3	16,2
Netto	34,5	18,3	16,2

Tabell 1. Fast prisnivå 2021.

I tabellen nedan redovisas projektets ekonomi i löpande priser. Projektets utfall i löpande priser blev 21,4 mnkr brutto, vilket är 15,6 mnkr lägre än det beslutade beloppet.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	4,1	4,3	-0,2
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	12,2	2,8	9,4
Entreprenad	18,2	14,3	3,9
Index	2,5	0,0	2,5
Summa utgifter	37,0	21,4	15,6
Netto	37,0	21,4	15,6

Tabell 1. Löpande prisnivå.

Kommentar till projektets utgifter

Nedan följer förklaringar till avvikelser i projektets ekonomi. Samtliga avvikelser är angivna i det penningvärde som gällde då genomförandebeslutet fattades (2021), det vill säga fasta priser.

Projektering & utredning

Utgifter för utredning och projektering blev 0,1 mnkr lägre än beräknat värde i genomförandebeslutet.

Byggaktörsutgifter inklusive byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev 9,7 mnkr lägre än beräknat. Detta beror i huvudsak på att projektet hade förhållandevis stora riskpåslag för hantering av bergschakt och okända ledningar, inga av dessa risker föll ut.

Entreprenad

Utfallet blev 6,3 mnkr lägre än beräknat vilket förklaras av att antaget anbud var lägre än beräknat. Övriga anbudslämnare lämnade priser som låg närmare den entreprenadkostnad kontoret uppskattat i genomförandebeslutet. Kontoret gör bedömningen att kostnadsberäkningen i genomförandebeslutet var korrekt utifrån den information om marknadsläget som fanns att tillgå vid den tidpunkten.

Kostnader för drift och underhåll

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar marginellt till följd av att cykel och gångbanans yta ökar. Stadsdelens grönyta minskar med motsvarande yta.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,7 mnkr från och med år 2025.

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

Inför genomförandebeslutet identifierades risker avseende okända ledningar, geoteknik/bergschakt och störningar för allmänheten. Kontoret avsatte riskpengar för att hantera riskerna men då inga av riskerna föll ut användes inte avsatta riskmedlen.

Lärdomar

Trots att projektets faktiska utfall ligger under beslutat belopp gör kontoret bedömningen att den uppskattade entreprenadutgiften byggde på rättvisande kalkyler. Även projektets riskpåslag var motiverat med tanke på att berg ligger ytligt i området och om risken för tillkommande ledningsarbeten skulle fallit ut hade detta medfört att en större mängd kostnadsdrivande bergschakt skulle behövt genomföras.

Slut