

Handläggare
Mimmi Hologård
08-508 26 369**Till**
Trafiknämnden
2026-06-11

Cykel Hagsätra Älvsjö. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel Hagsätra Älvsjö till en investeringsutgift om 12 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefKristofer Rogers
Bitr. Enhetschef

Sammanfattning

Gång- och cykelvägen genom Turingeparken mellan Hagsätra och Älvsjö är utpekad som ett primärt cykelstråk i stadens cykelplan och utgör en del av en länk för cykeltrafiken mot Huddinge. Sträckan består i dagsläget av en gemensam gång- och cykelväg som går genom två mörka tunnlar. Förslaget är att bredda gång- och cykelvägen från 3 meter till 5,25 meter för att uppnå standard för primära cykelstråk enligt stadens cykelplan och samtidigt erhålla en god standard för gående.

För att öka tryggheten och orienterbarheten förbättras belysningen i tunneln under Magelungsvägen och i tunneln under Nynäsbanan. För att ytterligare öka trivseln och tryggheten föreslås effektbelysning och konst sättas upp i tunneln under Magelungsvägen.

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykel Hagsätra Älvsjö till en investeringsutgift av 12 mnkr.

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.

Gång- och cykelvägen genom Turingeparken mellan Hagsätra och Älvsjö är utpekad som ett primärt cykelstråk i stadens cykelplan och utgör en del av en länk mot Huddinge i söder och området är även utpekad som ett strategiskt samband i översiktsplanen. Sträckan ingår i det övergripande cykelvägnätet som ska vara till för alla. Det primära nätet skapar ett sammanhängande system som knyter ihop stadens stadsdelar.

Gång- och cykelvägen ligger inom stadsutvecklingsområdet för Älvsjödalen. Totalt 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser planeras i området. För närvarande finns ett program framtaget som inte är beslutat.

I budget för 2026 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. Gång- och cykelvägen genom Turingeparken kopplar ihop fokusområdet Hagsätra-Rågsved med Älvsjö och Örby, se figur 1.



Figur 1, gång- och cykelvägenom Turingeparken markerad med svart cirkel. Primära cykelstråk (rött) och huvudcykelnät (blått).

I kommunfullmäktiges budget för 2023 fick trafikinämnden i uppdrag att mellan åren 2023–2026 investera 900 mnkr i framkomlighet för cykel. I april 2023 (Dnr T2023-00530) fattade trafikinämnden ett utredningsbeslut med tillhörande projektdirektiv som beskrev hur satsningen planerades att genomföras samt hur rapporteringen och uppföljningen av det ekonomiska utfallet skulle följas upp.

I linje med utredningsbeslutet, där fokus ligger på primära cykelstråk och att skapa ett framkomligt cykelvägnät där alla ska kunna känna sig trygga, fattade trafikinämnden ett inriktningsbeslut för projektet 29 augusti 2024 (Dnr T2024-01695).

Mål och syfte

När staden växer och förtäts 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.

Syftet med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister genom att anlägga en bredare gång- och cykelväg där fotgängare och cyklister separeras. Projektet utgår från inriktningen i Stockholms stads cykelplan

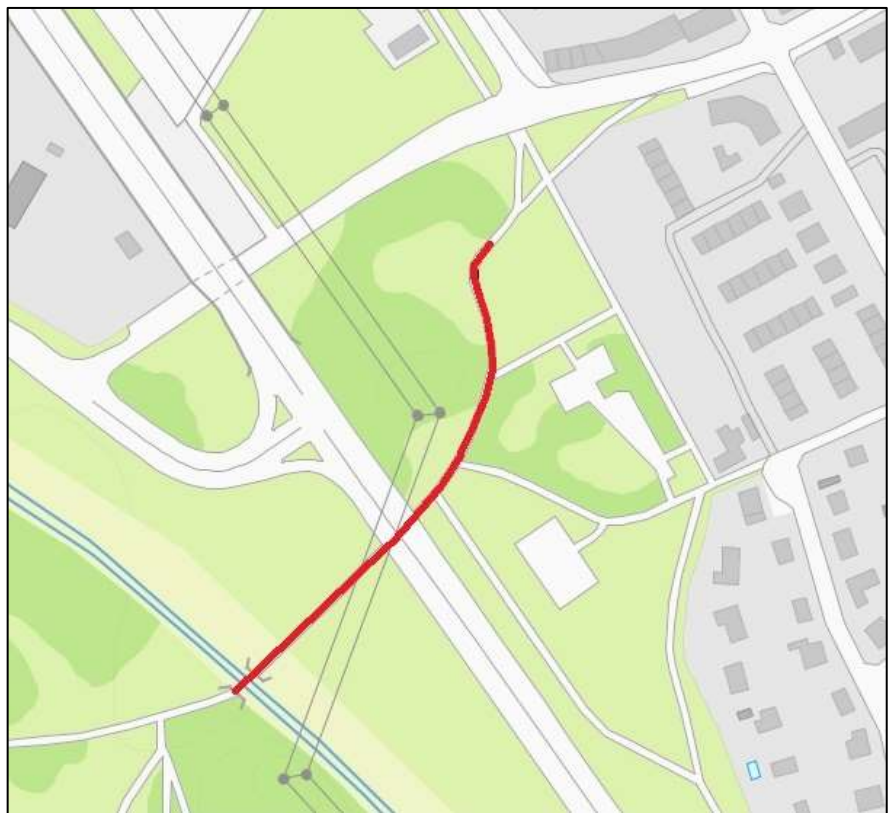
Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 369
Växel 08-508 27 200
mimmi.holegard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Befintlig situation

Gång- och cykelvägen sträcker sig från Gamla Huddingevägen till Nynäsbanan. Gång- och cykelvägen går genom två tunnlar: under Magelungsvägen och Nynäsbanan. Den studerade sträckan av gång- och cykelvägen är cirka 250 meter lång och tre meter bred. Separering mellan fotgängare och cyklister saknas.

Antalet fotgängare uppgår till 500/dygn och antalet cyklister uppgår till cirka 850/dygn (maj 2026).



Figur 2, den studerade sträckan markerad i rött.

Landskap

Mellan Gamla Huddingevägen och Magelungsvägen går gång- och cykelvägen genom parkmark i Turingeparken. Turingeparken är en befintlig park med uppväxta större träd och buskage samt stora öppna gräsytor. Parken används både som rekreation och för spontanidrott av boende i närheten samt av personer som passerar. I Turingeparken finns även en mindre lekplats, ett utegym, en pulkabacke och en hundrastgård.

Mellan Magelungsvägen och Nynäsbanan går gång- och cykelvägen genom en grönyta med ängsgräs. Ytan är relativt lågt belägen i terrängen och det kan bli stående vatten i gräsyterna vid större

nederbörds mängder. Eftersom det idag endast finns ett fåtal träd längs sträckan så anses de som finns vara värdefulla att bevara.



Figur 3, Gång- och cykelvägen i Turingeparken.



Figur 4, gång- och cykelvägen mellan Magelungsvägen och Nynäsbanan. Tunneln under Magelungsvägen syns i bild.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 369
Växel 08-508 27 200
mimmi.holegard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Belysning

Längs gång- och cykelvägen finns belysningsstolpar varav majoriteten är i dåligt skick. Belysning finns också i tunnelarna under Magelungsvägen och Nynäsbanan. Belysningen längs sträckan är autostyrd och tänds först efter solens nedgång.

Den uppmätta ljusnivån i tunneln under Magelungsvägen är för låg. Den begränsade ljusnivån påverkar både orienterbarheten och trygghetsupplevelsen negativt. Detta är särskilt märkbart under dagtid eftersom belysningen i tunneln då inte är tänd. Klottret i tunneln förstärker otrygghetskänslan på platsen.



Figur 5, Gång- och cykelvägen i tunnel under Magelungsvägen under dagtid då belysningen i tunneln inte är tänd.

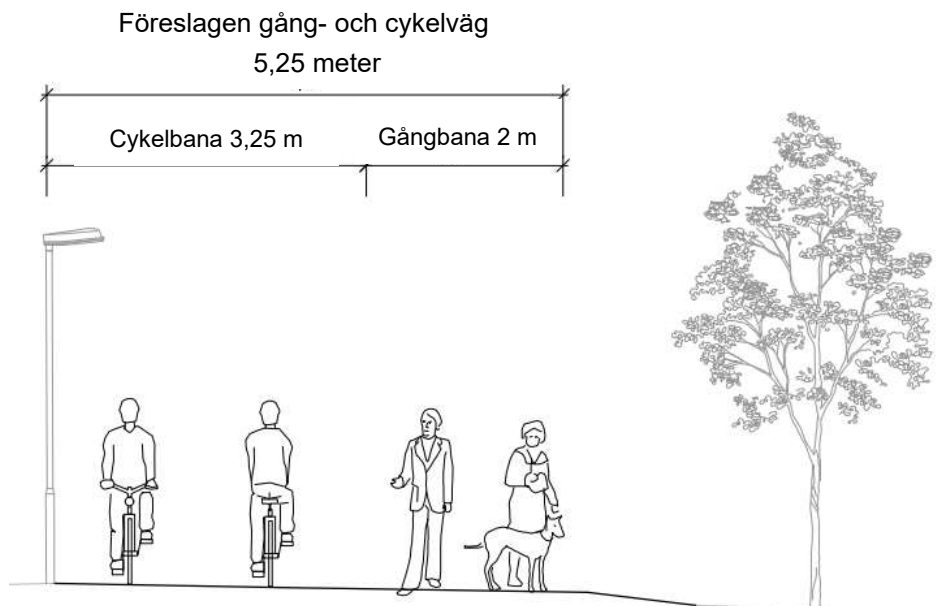
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret. Dialog har förts med Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

Gång- och cykelvägen breddas från cirka tre till 5,25 meter. Breddning av stråket sker i befintligt läge och sker huvudsakligen öster/söderut. Fotgängare och cyklister separeras med målad linje.



Figur 6, sektion som visar föreslagen gång- och cykelväg.



Figur 7, föreslagen gång- och cykelväg.

Landskap

Bedömningen är att breddningen av gång- och cykelbanan inte kommer medföra att något träd behöver avverkas. Schaktarbete kommer dock utföras i nära anslutning till flertalet träd vilket kan komma att påverka träden och i värsta fall kan något träd behöva tas ner men detta kommer i största möjliga mån undvikas. Huruvida träden kan bevaras eller inte kommer att bedömas i entreprenadskedet då rötterna har frilagts med försiktig schakt. Totalt föreslås tre nya träd som kompensation för det schaktarbete

som kommer genomföras. De nya träden, två ekar och en prydnadsapel placeras i Turingeparken.

Belysning

Belysningsstolparna rivs och ersätts med nya stolpar i samma lägen. Någon enstaka belysningsstolpe kommer att få ett nytt läge i och med breddningen av gång- och cykelvägen.

I tunneln under Nynäsbanan utrustas de befintliga armaturerna med nya kupor för att fräscha upp tunnelmiljön och förbättra det visuella helhetsintrycket.

För att förbättra orienterbarheten och trygghetsupplevelsen i tunneln under Magelungsvägen förstärks belysningen. Belysningen inne i tunneln förbättras och belysningen kommer även vara tänd dagtid vilket kräver en ny belysningscentral. Dessutom föreslås en effektbelysning vid tunnelmynningarna. Effektbelysningen består av ett dekorativt ljusmotiv som projiceras vid sidan av tunneln. Motivet ska fungera som ett blickfång som markerar entrén till tunneln och ge stråket en välkomnande och omhändertagande karaktär.



Figur 8, Exempel på hur på effektbelysningen vid tunneln under Magelungsvägen kan komma att se ut. Färg och motiv är ännu inte klart.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 369
Växel 08-508 27 200
mimmi.holegard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Tunneln under Magelungsvägen

För att öka trivseln och tryggheten i tunneln under Magelungsvägen så föreslås ytterligare åtgärder. Tunneln kommer tvättas ren från klotter och mindre broreparationer kommer göras. En dekorativ

konst sätts upp i tunneln. Konsten tas fram gemensamt med Kulturförvaltningen.



Figur 9, Exempel på hur konsten i tunneln under Magelungsvägen kan komma att se ut. Exemplet är hämtat från en tunnel i Kista.

Avvägningar och konsekvenser

En breddning av gång- och cykelvägen medför en ökad framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister mellan Hagsätra och Älvsjö.

Tillgänglighet

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. En breddning och separering av gång- och cykelvägen ökar tillgängligheten för fotgängare och cyklister.

Trygghet och jämställdhet

Belysningsåtgärderna bedöms öka känslan av trygghet. Belysning spelar en central roll i att skapa en inbjudande och estetiskt tilltalande omgivning där det är lätt att hitta och orientera sig. När människor upplever trygghet utomhus ökar också området attraktionskraft och värde.

Studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Tunneln under Magelungsvägen upplevs som otrygg. Genom att stärka belysningen kring tunneln, ta bort klottret samt uppföra konst så bedöms

tryggheten öka vilket medför att förutsättningarna att passera platsen för kvinnor och män blir mer jämställda.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektet är planerat att genomföras via upphandlad entreprenör under sommaren/hösten 2026.

Aktivitet	2026
Genomförandebeslut (TN)	X
Entreprenad	X

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

Projektet kommer att ha en betydande trafikpåverkan på det primära cykelvägnätet och därmed påverka framkomligheten för fotgängare och cyklister. Projektet kommer inte påverka vare sig bil- eller kollektivtrafiken.

Omledning

Genom Turingeparken finns alternativa vägar för omledning under byggtiden på asfalterade gång- och cykelvägar. Omledningen kommer att innebära skarpare kurvor och längre resväg men med små restidsförluster. Mellan Nynäsbanan och Magelungsvägen, saknas alternativa förbindelser och en tillfällig gång- och cykelväg eller byggväg kommer att behöva anläggas under entreprenadtiden. Likväl kommer stockmattor eller dylikt behöva användas för att kunna utföra schakter till den nya belysningscentralen.

Samordning

Arbeten kommer att ske i närheten av Nynäsbanan. Projektet har tillsammans med Trafikverket bedömt att det är en låg risk att Nynäsbanan påverkas.

Ledningar påverkas i liten utsträckning och samordning har skett med ledningsägare under projektets gång för att säkerställa en god produktionstakt.

Intressenthantering och kommunikation

Närmaste bebyggelse ligger en bit ifrån gång- och cykelvägen och berörs inte av byggarbetet i vardaglig verksamhet. Huvudsaklig målgrupp för kommunikationsinsatser är fotgängare och cyklister som rör sig i parken och längs gång- och cykelvägen.

Projektet kommer att informera om byggnationen på plats via byggskyltar. Information kommer också att gå att finna digitalt via trafikkontorets Facebook och hemsida.

Ekonomi och finansiering

Investering

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till cirka 12 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för cykelinfrastruktur.

Projektet har ansökt om statlig medfinansiering. Trafikverket kommer att lämna beslut i ärendet i juni 2026.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1,3	0,5	1,8
Byggansvarigkostnader inkl byggledning och risk	0,5	3,5	4,0
Entreprenad		6,2	6,2
Index		0,0	0,0
Summa utgifter	1,8	10,2	12,0
Inkomst 1		0,0	0,0
Inkomst 2		0,0	0,0
Index		0,0	0,0
Summa inkomster	0,0	0,0	0,0
Netto	1,8	10,2	12,0

Figur 10, ekonomi

Driftkostnader

Projektet kommer medföra att gång- och cykelbaneytorna ökar jämfört med idag. Driftkostnaderna förväntas öka något då större ytor medför ökade kostnader för barmarksrenhållning.

Risk/Osäkerhet

Ekonomi

Det finns en risk att entreprenadkostnaden blir högre än beräknat. Detta eftersom provtagning för markföroreningar ännu inte gjorts och området kan visa sig vara mer förorenat än antaget. Projektet har antagit att en viss del av schakterna behöver utföras via grävsug/försiktig schakt på grund av närheten till befintliga träd och

högspänningsledningar. Om schakterna som utförs via grävsug/försiktig schakt blir mer omfattande så kommer det att påverka projektkostnaden. Projektet har hanterat risken genom ett riskpåslag i kalkylen.

Träd

Bedömningen är att inga träd behöver tas ned på grund av projektet. Det finns en dock en risk att något träd inte kommer överleva på grund av det schaktarbete som kommer göras i nära anslutning till träden. Projektet har hanterat detta genom att utföra försiktig schakt samt plantera tre nya träd som kompensation.

Tid

Vattenfall planerar att ta ner sin luftburna ledning som går ovanför gång- och cykelvägen strax efter projektets genomförande. Det finns en risk att projektets tidplan förskjuts och att de båda projektens tidplan då överlappar varandra vilket komplicerar genomförandet då utökad samordning krävs i entreprenadskedet. Projektet hanterar risken genom att föra en tät dialog med Vattenfall.

Markförhållanden

Området har också mycket dåliga markförhållanden med vattenmättad lera på delar av sträckan. Detta gör att tillfälliga markförstärkningsåtgärder kommer att behövas vid arbeten i kringgårdande grönytor. Det gör även att gång- och cykelvägen kommer att vara sättningsbenägen. För att minimera påverkan kommer geotekniska förstärkningsåtgärder att utföras för att förstärka väggkroppen samt fördela tyngden över en större yta.

Slut

Bilagor

1. Cykel Hagsätra Älvsjö. Bilaga 1, illustrationsplan.