

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2026-09-24

Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Utbyggnad av pendlingsstråk och genomförande av trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder utmed Västberga Allé.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

I stadens cykelplan är Västberga Allé utpekad som primärt cykelstråk och kopplar samman Älvsjö, Örby och Östberga med Liljeholmen och innerstaden. Trafikkontoret har byggt 1,5 km dubbelriktad cykelbana från tidigare utbyggt stråk vid bron över järnvägen på Västberga Allé i söder till Årstabergsvägen i norr, enligt riktlinjerna i stadens cykelplan. Projektets syfte har varit att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister, med tydligare separering mellan trafikslag.

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 26 augusti 2021 och fastställdes av kommunfullmäktige 8 november 2021 till ett belopp om 70,0 mnkr i utgifter och 30,0 mnkr i inkomster i 2021-års prisnivå. Beslutet inkluderade ett indexpåslag om 4,6 mnkr. Projektet slutredovisas med ett marginellt överskridande av beslutad budgetram. Den totala utgiften för projektet blev 59,6 mnkr i 2021-

års prisnivå, vilket motsvarar 70,3 mnkr i löpande priser. Projektet hade även inkomster om 25,9 mnkr i 2021-års prisnivå vilket motsvarar 30, mnkr i löpande priser. Kapitalkostnader i form av avskrivningar och internränta väntas uppgå till 3,1 mnkr per år och sedan minska i takt med att tillgången skrivs av.

Introduktion till projektet

Bakgrund

I stadens cykelplan är Västberga Allé utpekat som primärt cykelstråk. Sträckan om ca 1,5 km binder ihop Älvsjö, Örby och Östberga med Liljeholmen och innerstaden och har tidigare saknat cykelinfrastruktur.



Figur 1. Kartbild över Västberga som visar cykelstråket längs Västberga Allé. Den nu utbyggda sträcka är markerad med rött och tidigare utbyggda stråk är markerade i blått.

Den 20 februari 2020 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut med en bedömd totalutgift om 60 mnkr (Dnr T2019-02910) för cykelåtgärder längs Västberga Allé. Genomförandebeslut fattades i trafiknämnden 26 augusti 2021 (Dnr T2019-02910) och fastställdes av kommunfullmäktige 8 november 2021 (Dnr KS 2021/1101) till en utgift om 70 mnkr och inkomst om 30 mnkr i löpande priser.

Mål och syfte

Projektets mål var att anlägga cykelinfrastruktur längs Västberga Allé enligt riktlinjerna i stadens cykelplan. Ny cykelinfrastruktur har anlagts från tidigare utbyggd sträcka vid bron över järnvägen på Västberga Allé i söder till Årstabergsvägen i norr. Syftet med projektet var att öka framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister.

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

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

På sträckan har kontoret anlagt en dubbelriktad cykelbana. I korsningar har övergångsställen tillgänglighetsanpassats och på delar av sträckan har gångbanan breddats. Ny belysning har anlagts och 18 nedtagna träd har ersatts med 20 nya. Genomförandebeslut för projektet fattades innan principen om att ett nedtaget träd ska ersättas med två nya infördes.

Nedan beskrivs åtgärder inom projektet fördelat på gatans delsträckor:

Söder om Västberga gårdsväg

I projektområdets södra ända och på gatans östra sida ansluter cykelbanan till befintlig dubbelriktad cykelbana vid bron över järnvägen på Västberga Allé. Här har en ny cykelöverfart och övergångsställe anlagts över infarten till intilliggande fastighet.



Figur 2. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Västberga Allé bro i ryggen, före ombyggnad. Den gemensam gång- och cykelbana slutar vid infart till fastighet.



Figur 3. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Västberga Allé bro i ryggen, efter ombyggnad. Kontoret har anlagt separerad gång- och cykelbana med övergångsställe och cykelöverfart över infart till fastighet.

Efter infarten till fastigheten har ny cykelbana anlagts på östra sidan om gatan, här var cyklister tidigare hänvisade att cykla i blandtrafik.



Figur 4. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Västberga Allé bro i ryggen, före ombyggnad. Gångbanan var smal och cykelbana saknades.



Figur 5. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Västberga Allé bro i ryggen, efter ombyggnad. På gatans östra sida har kontoret anlagt en separerad gång- och cykelbana samt tydliggjort gatans körfält med vägmärkning.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 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

Norr om Västberga gårdsväg till Drivhjulsvägen

Vid Västberga gårdsväg byter cykelbanan sida till västra sidan, detta för att möta anslutningen längst norrut vid Årstabergsvägen.

Den valda platsen är bäst lämpad för sidbyte för cykelbanan eftersom sikten är god och antalet konfliktpunkter är lägst, jämfört med andra möjliga lägen längs gatan.



Figur 6. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mellan Västberga gårdsväg och Drivhjulsvägen, före ombyggnad. På gatan västra sida syns en smal gångbana och cykelbana saknas.



Figur 7. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mellan Västberga gårdsväg och Drivhjulsvägen, efter ombyggnad. Kontoret har anlagt en breddad gångbana och dubbelriktad cykelbana på västra sidan. På platsen finns ett nytt hållplatsläge för buss.

Norr om Drivhjulsvägen till Elektravägen

Vid infarten till skaftvägen på Västberga Allé har kontoret anlagt en genomgående gång- och cykelbana. Norr om skaftvägen på Västberga Allé har befintlig lokalgata med gatuparkering tagits i anspråk för den dubbelriktade cykel- och gångväg.



Figur 8. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Drivhjulsvägen i ryggen och infarten till skaftvägen på Västberga Allé till vänster, före ombyggnad. På platsen var gångbanan smal och cykelbana saknades.



Figur 9. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Drivhjulsvägen i ryggen, infarten till skaftvägen på Västberga allé till vänster har fått genomgående gång- och cykelbana, efter ombyggnaden. Cykelbanan har anlagts på den tidigare lokalgatan med parkering.

Norr om Elektravägen till Vretenborgsvägen

Norr om Elektravägen har befintlig lokalgata med gatuparkering tagits i anspråk för den dubbelriktade cykelbanan.



Figur 10. Fotografi som visar Västberga Allé norrut med Elektravägen i ryggen, före ombyggnad. Den inre lokalgata används för parkering.



Figur 11. Fotografi som visar Västberga Allé norrut i med Elektravägen i ryggen, efter ombyggnad. Den dubbelriktade cykel- och gångväg är anlagd på tidigare lokalgata med parkering.



Figur 12. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mot Vretenborgsvägen, före ombyggnad. Platsen hade smala gångbanor, ingen cykelbana och en utfart från inre lokalgata med parkering.



Figur 13. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mot Vretenborgsvägen, efter ombyggnad. Kontoret har anlagt en dubbelriktad cykel- och gångväg på den tidigare lokalgatan med parkering som ansluter till cykelbanan norrut.

Norr om Vretenborgsvägen till Karusellvägen

På sträckan har ett körfält tagits i anspråk för att anlägga en dubbelriktad cykelbana på gatans västra sidan.



Figur 14. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mellan Vretenborgsvägen och Karusellvägen, före ombyggnad. Sträckan hade en smal gångbana och ingen cykelbana.



Figur 15. Fotografi som visar Västberga Allé norrut mellan Vretenborgsvägen och Karusellvägen, efter ombyggnad. Sträckan har nu en breddad gångbana och dubbelriktad cykelbana på västra sidan. Busshållplatsen har byggts om och tillgänglighetsanpassats.

Norr om Karusellvägen till Årstabergsvägen

Befintligt svängkörfält och överbreda körfält har smalnats av för att ge plats för en dubbelriktad cykelbana mot Vretenborsvägen.



Figur 16. Fotografi som visar Västberga Allé i höjd med Karusellvägen, före ombyggnad. På platsen var gångbanan smal och cykelbana saknades.



Figur 17. Fotografi som visar Västberga Allé i höjd med Karusellvägen, efter ombyggnad. Kontoret har anlagt genomgående gång- och cykelbana vid karusellvägens anslutning mot Västberga allé.



Figur 18. Fotografi som visar Västberga Allé mot Vretenborgsvägen, före ombyggnad. Här var cyklister hänvisade till enkelriktade cykelfält i norrgående riktning och i södergående riktning till cykling i blandtrafik.



Figur 19. Fotografi som visar Västberga Allé mot Vretenborgsvägen, efter ombyggnad. Kontoret har anlagt dubbelriktad cykelbana på gatans västra sidan.

Trafikkontoret
Infrastruktur

Fleminggatan 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

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 trafiksäkerheten ökat. Gående och personer med funktionsnedsättning har fått ökad tillgänglighet genom att trafikseparering tydliggjorts och övergångsställen tillgänglighetsanpassats.

För att erhålla ersättning från Stadsmiljöavtal ställer trafikverket krav på att före- och eftermätning av trafikflöden utförs. Kontoret har därför låtit utföra gång- och cykelräkning före och efter projektets genomförande. 2018 var dygnsflödet avseende gående ca 300 och cyklister ca 700. Under 2026 gjordes en uppföljande räkning där dygnsflödet avseende gående var ca 700 och cyklister ca 1 700. Under perioden har cyklingen ökat med 140% procent. Kontorets bedömning är att cyklingen ökar på grund av stadens samlade åtgärder på flera platser. Den positiva effekten är därför inte begränsat till den specifika platsen varför kontoret bedömer att före- och eftermätningar på en specifik plats generellt inte indikerar om projektet haft god effekt eller inte.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektets planerade åtgärder utfördes med sex månaders försening, jämfört med tidplan i genomförandebeslutet. Förskjutningen i tid berodde på att vissa beläggningsarbeten utfördes våren 2024 istället för hösten 2023. Sträckan öppnade dock för trafik redan hösten 2023, enligt ursprunglig tidplan.

Produktion och trafik under byggtiden

Utöver tidsförskjutningen har genomförandet av entreprenaden fortlöpt enligt plan. Sträckan har byggts i etapper för att minska påverkan på trafiken längs sträckan.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart informerade kontoret närliggande fastighetsägare och verksamheter om de kommande arbetena och gav dem vid behov kontinuerligt uppdaterad information. Kontoret har även hållit projektets innehållssida på Stockholm växer uppdaterad.

Ekonomi och finansiering

Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till 70 mnkr i 2021-års prisnivå, inkluderat ett indexpåslag om 4,6 mnkr. Projektets totala inkomster

beräknades uppgå till 30 mnkr i löpande prisnivå. Projektet slutredovisas med ett marginellt överskridande av beslutad budgetram. Investeringsutgiften blev 59,6 mnkr i 2021-års prisnivå vilket motsvarar 70,3 mnkr i löpande priser. Projektet har även haft inkomster om 25,9 mnkr i 2021-års prisnivå vilket motsvarar 30,1 mnkr i löpande priser. Projektet har finansierats inom trafikkontorets långsiktiga investeringsram, inom 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	5,2	6,6	1,4
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	12,2	4,1	-8,1
Entreprenad	48,0	49,0	1,0
Index	-	-	-
Summa utgifter	65,4	59,6	-5,8
Inkomst stadsmiljöavtal	-26,9	-23,4	3,5
Inkomst ledningsdragande bolag	0	-2,5	-2,5
Summa inkomster	-26,9	-25,9	1,0
Netto	38,5	33,7	-4,8

Tabell 1. Fast prisnivå 2021

I tabellen nedan redovisas projektets ekonomi i löpande priser. Projektets utfall i löpande priser blev 40,2 mnkr netto, vilket är 0,2 mnkr högre än det beslutade beloppet.

Löpande prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	5,2	6,8	1,6
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	12,2	4,6	-7,6
Entreprenad	48,0	58,9	10,9
Index	4,6	0	-4,6
Summa utgifter	70,0	70,3	0,3
Inkomst stadsmiljöavtal	-30,0	-28,0	2,0

Inkomst ledningsdragande bolag	0	-2,1	-2,1
Summa inkomster	-30,0	-30,1	-0,1
Netto	40,0	40,2	0,2

Tabell 2. 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 1,4 mnkr högre än beräknat värde i genomförandebeslutet. Merkostnaden beror till stor del på ökade projekteringskostnader för att hantera ledningar.

Byggaktörsutgifter inklusive byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev 8,1 mnkr lägre än beräknat. I denna post ingår dock riskpåslag avseende entreprenad som föll ut vilket redovisas under entreprenad.

Entreprenad

Merkostnaden beror i huvudsak på hantering av förorenade massor för vilka riskmedel har använts. Kontoret har även gjort arbeten åt ledningsdragande bolag för 2,5 mnkr, vilket genererat en intäkt på motsvarande belopp. Avvikelsen mot genomförandebeslutet blev 1 mnkr högre än beslutat belopp.

Inkomster

Inför genomförandebeslutet hade kontoret sökt och beviljats stadsmiljöbidrag om 50% av utförandeutgifter upp till 60 mnkr i löpande priser men till ett fast maxbelopp. I fasta priser uppgick stadsmiljöbidrag till 23,4 mnkr. För arbeten åt ledningsdragande bolag har kontoret haft full kostnadstäckning vilket gett en intäkt på 2,5 mnkr. Avvikelsen mot genomförandebeslutet är därmed 4,1 mnkr lägre.

Kostnader för drift och underhåll

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar marginellt till följd av att cykel och gångbanans andel av hårdgjord yta ökar.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 3,1 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 ledningar och hantering befintlig trafik. Kontoret avsatte riskpengar av vilka medlen för ledningar har använts för ökad projektering, riskavsättning för trafik har använts för ökade kostnader för hantering av förorenade massor.

Lärdomar

Vid projektets genomförande visade sig stora delar av schakt-massorna vara förorenade, en risk som kontoret missade att ta höjd för i genomförandebeslutet, kostnaden för att hantera detta var ca. fem mnkr. Riskpengar som avsatts för hantering av trafik kunde användas, eftersom den risken inte föll ut.

Den ökade genomförandekostnaden på 10 mnkr mellan inriktnings- och genomförandebeslutet berodde till största delen på höjda påslag för index och risk mellan besluten. Med tanke på de ökade kostnader som drabbat bygg- och anläggningsbranschen under denna period har indexuppräkning för att hantera kostnadsökningar mellan inriktnings- och genomförandebesluten varit för låg.

I samband med framtagandet av kalkyler inför beslut gör kontoret idag större påslag för risker avseende bl.a. oförutsedda kostnadsökningar till följd av en orolig omvärld samt för oidentifierade markföroreningar med mera.

Slut