



Kontaktperson
Lars Kustus
Gatuavdelningen
Västra distriktet
Telefon: 08-508 262 88
lars.kustus@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-03-21

"Säker huvudgata" Spångavägen mellan Vultejusvägen och Sedumbacken, genomförandebeslut.

Förslag till beslut

Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra ombyggnaden av Spångavägen som "säker huvudgata" enligt kontorets förslag.

Per Aronson

Bertil Strid
Tf

Ted Ell

Sammanfattning

Spångavägen är en huvudgata som knyter ihop stora delar av Spånga och Järvaområdet med Bromma. På aktuell del trafikeras vägen av cirka 8000 fordon per dygn. Spångavägen delen Vultejusvägen – Sedumbacken avses stå modell för vidare arbete med att trafiksäkra huvudgatorna genom att kontoret får en "idébank" som kan appliceras på andra projekt. I detta projekt har kontoret låtit genomföra beteendestudier och hastighetsmätningar samt uppdragit åt ett konsultföretag att komma med förslag på lämpliga åtgärder. Syftet är att pröva ett antal lokala åtgärder, som om de visar sig vara effektiva skulle kunna tillämpas mer generellt på andra huvudgator med trafiksäkerhetsproblem.

I projektet har funnits ett mycket stort lokalt engagemang kring trafiksäkerhetsproblemen, framför allt när det gäller barnens säkerhet.

Samråd kring åtgärdsförslag har skett den 22 februari 2006, där cirka 16 personer som representerade boende längs sträckan deltog. Kontoret föreslår att projektet påbörjas under hösten 2006 och färdigställs under 2007. Den totala kostnaden beräknas till 8 mnkr.

Analys och konsekvenser

På Spångavägens södra sida är naturreservatet Kyrksjölöten belägen. Då reservatets gränser börjar i direkt anslutning till Spångavägens gångbanas bakre kant, medför två av åtgärdsförslagen intrång i reservatet.

1. Cirkulationsplats vid Bromma Kyrkväg: För att kunna anlägga denna med god framkomlighet för SL:s busslinje 117 och samtidigt ha fullgod framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister behövs cirka 170m² av reservatets yta. I dagsläget är denna yta grusbelagt och nyttjas för att ställa upp fordon. Genom byggande av cirkulationsplatsen skulle denna möjlighet försvinna och därmed minskas miljöpåverkan som uppställda fordon kan förorsaka.
2. Mitt emot Sedumbacken finns i dagsläget två parkvägar som ansluter till Spångavägen från naturreservatet. Dessa tas bort och en ny anslutningsväg anläggs som ansluter till den föreslagna timglashållplatsen. Den nya anslutningsvägen ger en tydligare entré till reservatet. Genom denna åtgärd återställs cirka 150m² hårdgjord yta till naturmark som tillhör reservatet.

Kontoret har ansökt om dispens för intrånget i naturreservatet.

Övriga åtgärder

Alla kvarvarande övergångsställen på aktuell sträcka kommer att tillgänglighetsanpassas. På de platser som busshållplatser flyttas kommer även dessa att anpassas enligt Stockholm stads riktlinjer.

Samråd

Den 22 februari 2006 genomfördes samråd för allmänheten i Bromma stadsdelsnämnds lokaler. Till detta möte kom ett 16-tal personer som är boende längs Spångavägen. Alla deltagare var positiva till åtgärdsförslagen och ett flertal lämnade synpunkter vid frågestunden.

Boende på sträckan Vultejusvägen-Bromma Kyrkväg hade följande synpunkter på åtgärdsförslagen:

Bygg fler refuger i mitten, det räcker inte med att bara göra åtgärder vid övergångsställena. Ett flertal ansåg även att det var farligt för barnen att gå på gångbanan, och ville att man skulle separera gång- och cykelbanan på

sträckan. Även frågan om att anlägga förhöjningar (gupp) diskuterades. Varför inte 30 km/tim begränsning på sträckan?

Boende vid Sedumbacken hade följande synpunkter på åtgärdsförslagen:

När man ska svänga vänster från Sedumbacken verkar det trångt? Kan man göra mittrefugen bredare eller göra en extrafil så att svängande får lättare att komma ut på Spångavägen. Varför inte 30 km/tim begränsning vid korsningen?

Kontorets svar på synpunkterna kan sammanfattas enligt följande:

Spångavägen är en utpekad huvudgata med en 50 km/tim begränsning. En av de viktigaste utgångspunkterna i detta arbete har därför varit att dela upp denna långa sträcka i fler delsträckor genom de föreslagna åtgärderna. Detta innebär en jämnare och lägre hastighet på hela sträckan. Där de kraftfullaste åtgärderna föreslås är det viktigt att hastigheten för fordonen är låg, då det vid dessa punkter korsar många oskyddade trafikanter.

Det finns ett antal övergångsställen som frekvent nyttjas som skolväg. Kontoret avser utöver de fysiska åtgärder som föreslås att förstärka skyltsättningen vid dessa för att ytterligare påkalla bilisternas uppmärksamhet om detta faktum.

Anläggande av endast mittrefuger har inte någon nämnvärd hastighetsdämpande effekt, med tanke på de åtgärdsförslag som föreslås finner kontoret ingen anledning att gå vidare med denna synpunkt.

På sträckan Vultejustvägen-Bromma Kyrkväg finns ingen möjlighet att separera gång- och cykelbanan utan att ta bort trädallén, och ett sådant ingrepp kan inte vara aktuellt.

Markförhållandena på Sträckan Vultejustvägen-Bromma Kyrkväg är av sådan art att några förhöjningar (gupp) inte kan anläggas.

Utöver synpunkterna på samrådsmötet har även tre skrivelser inkommit till kontoret med synpunkter från boende längs Spångavägen. Då dessa synpunkter är likvärdiga med de övriga, redovisas dessa inte.

Åtgärdsförslagen har presenterats i Trafikkommittén. Synpunkter från SL och Stockholms Nyttotrafikkommittén har inkommit. Dessa synpunkter kommer att beaktas i det vidare projekteringsarbetet.

Kostnader etc.

Under våren räknar kontoret med att kunna starta projekteringsarbetet. Upphandling kommer att påbörjas innan sommaren för att möjliggöra en byggstart under hösten. Kontoret räknar med att ombyggnaden färdigställs under 2007. Kostnaden för projektet beräknas till 8 mnkr.

I kontorets treårsprogram finns resterande del av Spångavägen ner mot Brommaplan med som ett gatumiljöprojekt med tillhörande cykelåtgärder för vägen ska få ett sammanhållande cykelnät av god kvalitet. Kontoret avser att i ett senare skede presentera för nämnden hur detta arbete ska fortlöpa.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden uppdrar åt kontoret att genomföra ombyggnaden av Spångavägen som "säker huvudgata" delen Vultejusvägen – Sedumbacken.

SLUT