



Erik Hammarström
Trafikplanering
08-508 260 25
erik.hammarstrom@stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2011-12-15

Trafiksäkerhetsåtgärder på Spångavägen. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut för projektet omfattande totala investeringsutgifter om 17 mnkr.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Lars Jolerus
Avdelningschef

Kristofer Tengliden
Tf. Avdelningschef

Sammanfattning

Den berörda sträckan av Spångavägen kännetecknas av relativt stora fordonsflöden, höga hastigheter och osäkra gång- och cykelöverfarter. Målet med projektet är att skapa en säkrare trafikmiljö genom återkommande hastighetsdämpande åtgärder vid gång- och cykelöverfarter, men också en förbättrad framkomlighet för cyklister och en ökad tillgänglighet för fotgängare genom ett minskat antal konfliktpunkter trafikantgrupperna emellan. Projektet är beräknat till 17 mnkr. Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden fattar beslut om genomförande enligt redovisat förslag.



Bakgrund

Spångavägen är en huvudgata med hastighetsbegränsningen 50 km/h som förbinder Spånga och Järvaområdet med Bromma. Vägen trafikeras varje dygn av ca 9000 fordon i det aktuella vägavsnittet. Längs stora delar av vägens södra sträckning är gaturummet brett och utan farthinder. Vidare är trafiklänkarna mellan korsningarna långa. Detta inbjuder till höga hastigheter. Medelhastigheten vid korsningen med Sedumbacken för ett mättdygn i november 2011 uppgick till 58 km/h i norrgående körfält. 15 % av fordonen körde snabbare än 65 km/h (85-percentil). Spångavägen har också ett antal osäkrade gång- och cykelöverfarter med bristfällig belysning. Många medborgare har påpekat otryggheten vid dessa. 13 trafikolyckor, varav fem svåra, har den senaste tioårsperioden inträffat längs den berörda sträckan. Av dessa 13 har tre drabbat cyklister/mopedister vid gång- och cykelöverfarter. Vägen trafikeras av busslinje 117 som går var tionde minut och upp till var tredje minut i högtrafik. Vidare går ett regionalt cykelstråk längs med vägen. Gående och cyklister separeras genom målad linje. Dock upphör separeringen vid busshållplatser och gång- och cykelöverfarter.

Det finns ett antal större målpunkter, som Åkeshovs sim- och idrottshall, Åkeshovs tunnelbanestation, Nya Elementars grundskola, Kyrksjölötens naturreservat samt Kortenlunds koloniområde, i närområdet. De många målpunkterna längs Spångavägen medför att oskyddade trafikanter, däribland många skolbarn, passerar gatan vid gång- och cykelpassagerna och vid busshållplatserna längs sträckan.

Längs den berörda delsträckan av Spångavägen finns stora grönområden som Kyrksjölötens naturreservat men också naturvärden i den trädallé som löper från korsningen med Bromma Kyrkväg och norrut.

Beteendestudier och hastighetsmätningar genomfördes längs sträckan under år 2005-2006. Efter detta projekterades ett antal åtgärder som ej genomfördes. Hänsyn till detta material har tagits i framtagandet av innevarande förslag.



Bild 1. Berörd sträcka av Spångavägen

Åtgärdsförslag

Trafikkontoret har identifierat fem platser där behovet av trafiksäkerhetsåtgärder är särskilt stort. Nedan följer en redogörelse av dessa från Rundkyrkoallén i norr till Sedumbacken i söder.



Bild 2. Platser där åtgärder föreslås

Rundkyrkoallén

Ett gång- och cykelstråk från bostadsområdet öster om Spångavägen mot Kyrksjölötens naturreservat passerar här gatan. På platsen finns ett oreglerat övergångsställe och cykelöverfart med en smal mittrefug. Passagen är inte tillgänglighetsanpassad enligt Stockholm stads riktlinjer. Separeringen mellan fotgängare och cyklister är bristfällig då cyklisterna leds rakt in i fotgängarnas väntutrymmen vid övergångsstället.

För att få ned bilisternas hastighet förbi gång- och cykelöverfarten breddas mittrefugen rejält samtidigt som körbanorna sidoförskjuts. Detta tvingar bilisterna att sänka hastigheten. Samtidigt ökas säkerheten för fotgängare och cyklister genom den breddade refugen. Cykeltrafiken separeras från fotgängarna.

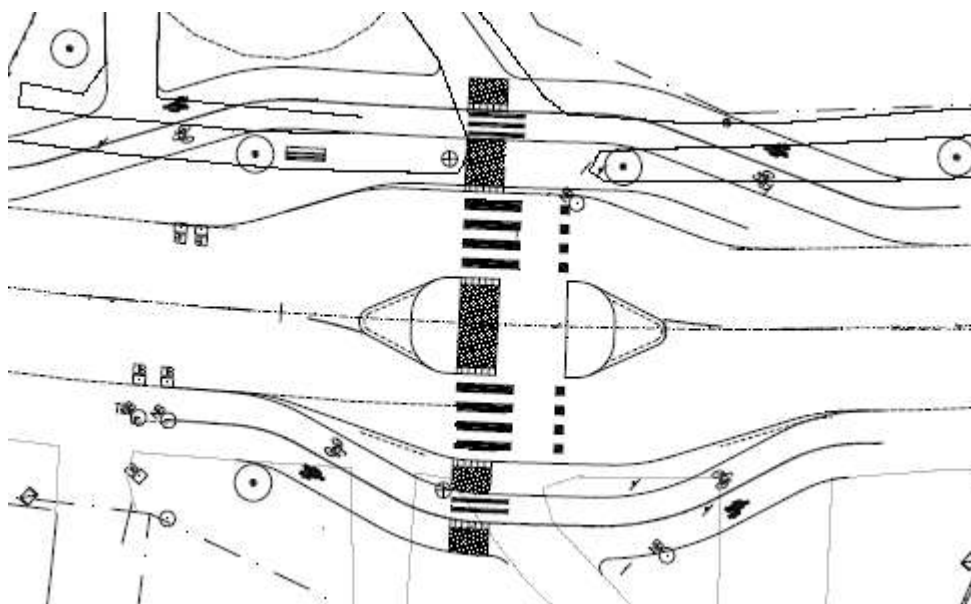


Bild 3. Föreslagen lösning Rundkyrkoallén

Urban Hjärnes väg

På platsen finns busshållplatser på vardera sidan som trafikeras av linje 117:s extrabussar i rusningstrafik samt nattbusstrafik. Mellan hållplatserna finns ett oreglerat övergångsställe med mittrefug som inte är tillgänglighetsanpassat enligt Stockholm stads riktlinjer. Även busshållplatserna saknar tillgänglighetsanpassning. Cyklisterna leds på bägge sidor rakt igenom övergångsställets väntutrymmen och busshållplatsområdena.

Förhållandena på platsen förbättras genom att övergångsställets mittrefug förlängs på bägge sidor för att smalna av körbanan i passagen. Detta kommer att sänka hastigheterna förbi platsen. Gaturummet är smalt på grund av trädallén. För att kunna separera fotgängare, bussresenärer och cyklister har därför de sistnämnda

letts ned i gatan förbi övergångstället och busshållplatsen på den östra sidan i ett eget cykelfält.

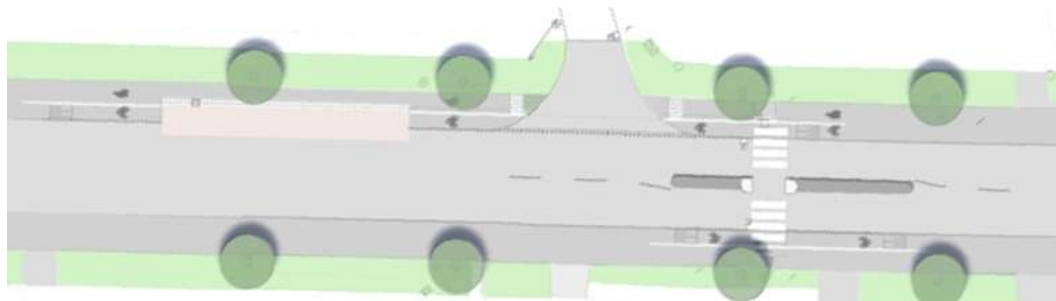


Bild 4. Föreslagen lösning Urban Hjärnes väg

Bromma Kyrkväg

I dagsläget har fordonen som ska ta sig från Bromma Kyrkväg ut på Spångavägen stora problem i rusningstid. Då dessa har väjningsplikt kan de bli stillastående i korsningen långa stunder innan en lucka uppstår i flödet på Spångavägen. Detta drabbar även busslinje 117 som svänger i korsningen. Direkt till väster om korsningen finns idag ett signalreglerat övergångsställe, vilket används frekvent av skolbarn som ska till och från Nya Elementars skola. Gång- och cykelbanan på Spångavägens norra sida korsar Bromma Kyrkväg på en oreglerad överfart utan refug. Vid det signalreglerade övergångsstället går cykelbanan rakt igenom väntutrymmena intill signalstolparna på bägge sidor. Det är vanligt att skolbarnen genar över Spångavägen i höjd med den gång- och cykelbana som går in i Kyrksjölötens naturreservat istället för att använda det signalreglerade

övergångsstället. På denna plats uppmättes fordonstrafikens medelhastighet till ca 55 km/h med en 85-percentil på ca 62 km/h under tre mätdygn hösten 2011.



Bild 5. Barn som genar över Spångavägen vid korsningen med Bromma Kyrkväg

För att öka framkomligheten och samtidigt öka säkerheten på gång- och cykelöverfarterna på platsen skapas en cirkulationsplats. Denna förväntas skapa ett bättre flöde för fordonstrafiken och hindra de köer som kan uppstå när fordon från Bromma Kyrkväg inte kommer ut på Spångavägen. Samtidigt som framkomligheten ökar sänks hastigheten på grund av cirkulationen och därmed även vid de intilliggande övergångsställena. Det signalreglerade övergångsstället tas bort då det försämrar cirkulationsplatsens funktion. Istället skapas en säker passage över Spångavägen genom ett upphöjt övergångsställe på den östra sidan av cirkulationen. Denna knyter direkt an till den gång- och cykelväg som går in i reservatsområdet. Samtliga passager utformas för både fotgängare och cyklister. Gång- och cykeltrafik separeras från varandra och från fordonstrafiken genom cirkulationen. Stor vikt kommer att läggas vid att åstadkomma en god gestaltning av platsen då den fungerar som en entré mot Bromma Kyrkby .

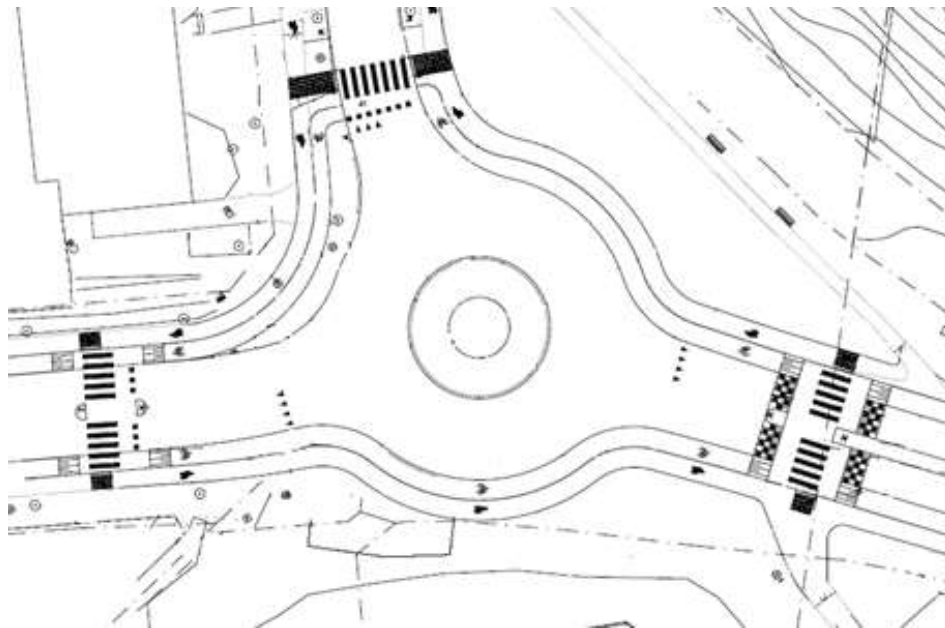


Bild 6. Föreslagen lösning Bromma kyrkväg

Kortenslunds koloniområde

Vid avfarten till Kortenslunds koloniområde från Spångavägen ligger en busshållplats på vardera sidan gatan. Mellan dessa, direkt norr om korsningen ligger ett övergångsställe med mittrefug. Då hållplatserna ligger framför övergångsstället i vardera färdriktningen finns risken att fordon kör om

stillastående buss vid hållplats och därmed får dålig sikt över övergångsstället. Gaturummet på platsen är brett och inbjuder till höga hastigheter. Medelhastigheten på Spångavägen mellan Kortenslunds koloniområde och Sedumbacken låg under tre mätdygn hösten 2011 på ca 56 km/h med en 85-percentil på ca 63 km/h. Cyklister leds både genom hållplatsområdena och genom övergångsställets väntutrymmen.

På platsen görs ett upphöjt övergångsställe för att få ned bilisternas hastigheter. Detta placeras på Spångavägen direkt söder om korsningen med avfarten till Kortenslunds koloniområde. Cyklister och fotgängare separeras förbi övergångsstället. Vidare flyttas busshållplatserna så att de hamnar bakom övergångsstället i vardera färdriktningen för att förbättra siktförhållandena för passerande bilister. Gång- och cykelbanan leds bakom hållplatserna.

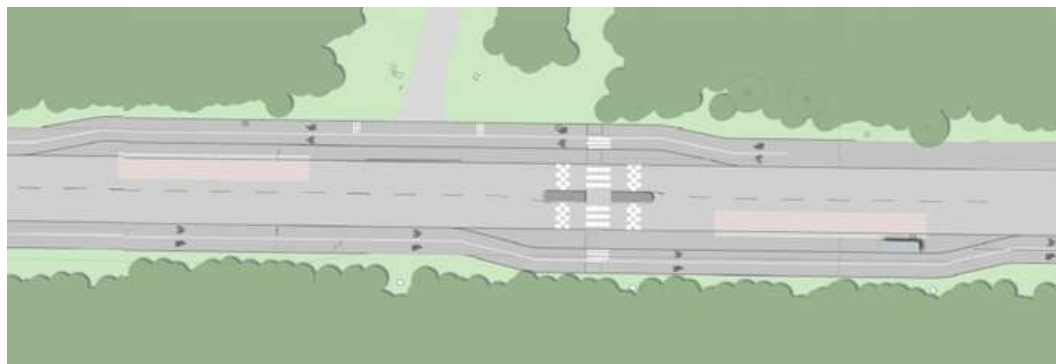


Bild 7. Föreslagen lösning Kortenslunds koloniområde

Sedumbacken

Bostadsområdet på Sedumbacken har här sin anslutning till Spångavägen. På platsen finns ett övergångsställe direkt söder om korsningen. Efter övergångsstället finns i vardera riktningen en busshållplats. Både övergångsstället och busshållplatserna saknar tillgänglighetsanpassning enligt stadens standard. I

övrigt domineras platsen av den mittrefug med björkar som fortsätter söderut längs Spångavägen. Många fotgängare som ska ta sig från Sedumbackens bostadsområde mot busshållplatserna och Nya Elementars skola väljer att korsa Spångavägen utanför övergångsstället.

För att förbättra situationen på platsen flyttas övergångsstället till ett läge norr om korsningen med Sedumbacken. Anslutningen till grusvägen in i naturreservatet anpassas. På detta sätt blir det naturligare för fotgängare som ska korsa Spångavägen till och från bostadsområdet och busshållplatsen att använda övergångsstället. I samband med detta höjs övergångsstället upp för att sänka hastigheten på de passerande fordonen. Busshållplatserna får något förskjutna lägen jämfört med dagens. På båda sidor leds gång- och cykelbanan bakom busshållplatserna och separerat från övergångsställets väntytor. Då lösningen blir mer ytkrävande än dagens och biltrafiken enkelt ska kunna passera stillastående bussar på hållplatserna tas mittrefugen förbi platsen bort.

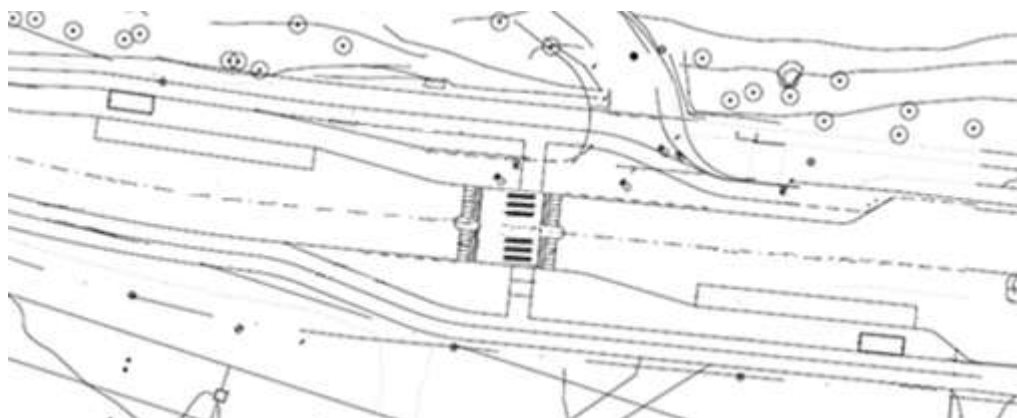


Bild 8. Föreslagen lösning Sedumbacken

Analys och konsekvenser

Genom återkommande hastighetsdämpande åtgärder vid övergångsställen, en ökad framkomlighet för cykeltrafiken samt en förbättrad tillgänglighet, är målet att skapa en säkrare och tryggare trafikmiljö.

Framkomlighet

Genom att separera fotgängare och cyklister vid busshållplatser och övergångsställen kommer framkomligheten på det regionala cykelstråket längs Spångavägen att öka. Cyklisterna kommer också att få det enklare att korsa Spångavägen genom de nya cykelöverfarterna invid övergångställena.. Även kollektivtrafikens och bilarnas framkomlighet ökar genom den nya cirkulationen i korsningen med Bromma Kyrkväg.

Trafiksäkerhet

Helhetsgreppet med återkommande hastighetsdämpande åtgärder gör gång- och cykelpassagera säkrare samt delar upp sträckan i kortare trafiklänkar vilket skapar ett lugnare trafiktempo i stort.

Ny så kallad ”CrossLight”-belysning med specialoptik för övergångsställen sätts upp vid samtliga gång- och cykelpassager längs sträckan. Detta förbättrar siktförhållandena och därmed trafiksäkerheten.



Bild 9. Exempel på ”CrossLight”-belysning

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras för fotgängare genom den anpassning av övergångsställen och busshållplatser som genomförs. Vidare minskar antalet konfliktpunkter med cyklister. Åtgärderna kommer att utföras enligt stadens standard för god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Samtliga övergångsställen längs sträckan samt berörda busshållplatser tillgänglighetsanpassas.



Parkmark

Intill övergångstället vid Rundkyrkoallén kommer parkmark att behöva tas i anspråk då gatuutrymmet breddas. Då det är en gång- och cykelbana som tar parkmark i anspråk anser kontoret inte att en detaljplaneändring behöver genomföras.

Miljö

De föreslagna lösningarna har utformats för att göra så liten inverkan på omkringliggande grönområden som möjligt. Spångavägens trädallé kommer att fredas helt från ingrepp. Däremot bedöms att ett träd i allén längs Bromma Kyrkväg behöver avverkas. Detta kommer dock att ersättas med ett flertal nya på platsen. I samband med borttagandet av mittrefugen vid Sedumbacken måste åtta av björkarna tas bort. Dessa ersätts istället med nya träd på ömse sidor om Spångavägen.

Tre av de föreslagna åtgärderna kan komma att innebära intrång i Kyrksjölötens naturreservat som ligger i direkt anslutning till Spångavägens västra gång- och cykelbanas bakre kant. Vid den föreslagna cirkulationen i korsningen med Bromma Kyrkväg och vid Kortenslunds koloniområde handlar intrången om grässlånter från gång- och cykelvägen som kommer att sträcka sig in i reservatet samt mindre påverkan under byggtiden. Den föreslagna lösningen vid Sedumbacken påverkar reservatet genom att den befintliga grusvägens koppling till övergångstället ses över. Trafikkontoret bedömer inte att reservatet påverkas negativt av de föreslagna åtgärderna. Dispens kommer att sökas för intrången i naturreservatet.

Tidplan

Projekteringen beräknas vara klar före årsskiftet. I början av år 2012 påbörjas upphandlingen. Byggstart bedöms till våren 2012 och färdigställandet till augusti/september samma år. Incitament för ett snabbt genomförande skapas genom upphandlingens utformning.

Ärendets beredning

I oktober 2011 presenterades projektet i trafikkommittén. Utöver problemet med fotgängare som korsar Spångavägen bredvid övergångsställena framkom inga särskilda synpunkter.

Inledande kontakter har tagits med stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen angående frågan om dispens för intrång i naturreservatet.

SL har granskat förslaget och utformningen av platserna har anpassats efter deras riktlinjer. Förslaget har även diskuterats med Bromma stadsdelsförvaltning som påpekade vikten av en säker passage över Spångavägen vid korsningen med Bromma Kyrkväg för skolbarnen. Hänsyn till detta har tagits i förslaget genom den upphöjda gång- och cykelpassagen på platsen.

Ekonomi

Trafikkontoret uppskattar den totala investeringsutgiften för projektet till 17 mnkr. I kontorets förslag till verksamhetsplan för 2012 har medel inrymts med 10 mnkr för 2012 och 3 mnkr för 2013. Resterande 3 mnkr 2013 kommer att inrymmas genom omdisposition i kommande flerårsprogram.

I beloppet ingår ett betydande påslag för risk- och osäkerhetsfaktorer. I upphandlingen har kontoret för avsikt att upphandla så att byggtiden blir en anbudsutvärderande faktor, vilket kan innebära fördröjningar i projektet, men också en kortare byggtid.

Investering

Utgift i löpande prisnivå			
2011	2012	2013	Totalt
1 mnkr	10 mnkr	6 mnkr	17 mnkr

Drift- och underhåll

Driftkostnaderna kan i och med de föreslagna åtgärderna komma att öka marginellt. Trafikkontoret beräknar en ökad kostnad i storleksordningen 50 000 kr per år då de föreslagna åtgärderna kan komma att kräva ett ökat underhåll av vägsträckan.

Risikanaly

Befintliga ledningsstråk är kända och väntas inte medföra tillkommande arbeten, men det finns alltid en osäkerhet om vilka problem som kan uppstå i samband med markarbeten

Det byggs mycket i Stockholm vilket medför risk för få anbud och en högre prisnivå än vad som är budgeterat.

Risken att dispensansökan för intrång i naturreservatet får avslag finns, men trafikkontoret bedömer den som liten.



Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden fattar genomförandebeslut för projektet omfattande totala investeringsutgifter om 17 mnkr.

Slut