

**Handläggare**  
Franco Panfichi  
08-508 263 31

**Till**  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-12-12

## **Trafiksäkerhetsåtgärder Spångavägen. Slutredovisning**

### **Förslag till beslut**

1. Trafik och renhållningsnämnd godkänner slutredovisningen av trafiksäkerhetsåtgärder för Spångavägen

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Lars Jolérus  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har byggt hastighetsreducerande åtgärder och förstärkt belysningen på fem platser längs Spångavägens södra del. Mellan Sedumbacken och Rundkyrkoallén har åtgärderna genomförts för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som ska korsa gatan.

En cirkulationsplats har byggts i korsningen med Bromma Kyrkväg för att underlätta trafikflödet. Vidare har separeringen mellan fotgängare och cyklister förbättrats och samtliga busshållplatser och övergångsställen på sträckan tillgänglighetsanpassats.

Trafikkontoret  
Anläggning

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26331  
Växel 08-508 27200  
franco.panfichi@stockholm.se  
traffikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

## Bakgrund

Spångavägen är huvudstråk för biltrafiken och är utpekad som ett cykelpendlingsstråk i cykelplanen. Vidare går busstrafik i 5-minuterstrafik på sträckan. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h och det finns ett flertal gång- och cykelöverfarter. I närheten av vägen ligger Nya Elementar skolan och Engelska skolan.

Tidigare har hastigheterna längs den södra delen av Spångavägen varit höga vilket har gjort gång- och cykelpassagera över gatan osäkra. Konflikter har uppstått mellan fotgängare och cyklister på grund av en otydlig uppdelning mellan trafikantslagen på ett antal ställen längs sträckan. Vidare har ett flertal busshållplatser och övergångsställen saknat tillgänglighetsanpassning enligt stadens senaste standard.

Trafikkontoret har därför utfört ett antal hastighetsdämpande åtgärder och förbättrad belysning vid gång- och cykelpassager över Spångavägen samt förbättrat tillgängligheten för gående och framkomligheten för cyklister. Projektet var avgränsat till sträckan mellan Sedumbacken och Rundkyrkoallén.

## Ekonomi

Enligt genomförandebeslutet från december 2011 fick projektet en beslutad budget om 17 mnkr. Den totala utgiften för projektet inklusive entreprenadarbeten, byggledning, projektering och egen tid uppgår till 16,0 mnkr. Statlig medfinansiering från Trafikverket har erhållits som en intäkt om 6,35 mnkr vilket gör att nettoutfallet är 9,65 mnkr.

Det som gjort att projektutgifterna kunnat hållas nere är bra upphandlingar och ändringar av tekniska lösningar vilka minskat mängden schakt och fyllning avsevärt.

## Analys och måluppfyllelse

Vid Spångavägens korsning med Sedumbacken har hastigheterna varit höga. Vidare har övergångsstället inte knutit an till de gångstråk som utgår från platsen varför många fotgängare har valt att korsa gatan på andra ställen. Denna hållplats används frekvent av eleverna på den närliggande Nya Elementar skolan.



*Bild 1. Sedumbacken före ombyggnad*

För att sänka hastigheten intill korsningen med Sedumbacken valdes ett platågupp. Gång- och cykelytorna separerades. På de två närliggande busshållplatserna gjordes en tillgänglighetsanpassning. Standarden på det anslutande gångstråket förbättrades och detta vreds upp mot övergångsstället för att bättre matcha gångflödena.



*Bild 2. Sedumbacken efter ombyggnad*

Även sträckan på Spångavägen förbi Kortenslunds koloniområde har hastigheterna varit höga.

Övergångsstället på platsen används mest frekvent under sommarmånaderna av besökare till kolonilotterna. Busshållplatserna har legat framför övergångsstället i körriktningen och därmed skymt sikten för bilisterna mot övergångsstället när bussar stannat vid hållplatsen.



*Bild 3. Kortenslunds koloniområde före ombyggnad*

På denna plats har anlagts så kallade ”busskuddar” som farthinder då dessa har en god hastighetsdämpande effekt utan att de stör vattenavrinningen. Vidare har busshållplatserna flyttats så att de istället ligger efter övergångsstället i respektive körriktning.



*Bild 4. Kortenslunds koloniområde efter ombyggnad*

I Spångavägens korsning med Bromma Kyrkväg har Trafikförvaltningens bussar som här svänger av mot Bromma Kyrka haft svårt att komma ut på den i rusningstid högtrafikerade Spångavägen.

Det befintliga övergångsstället knöt dåligt an till fotgängarflödena vilket har lett till att många fotgängare korsar gatan på annat håll.



*Bild 5. Bromma kyrkväg före ombyggnad*

Korsningen med Bromma Kyrkväg har byggts om till en cirkulationsplats för att sänka trafiktempot och underlätta för bussarna. Det södra övergångsstället har höjts upp och knutits an till anslutande gångbana genom Kyrksjölötens naturreservat. Vidare har en busskudde anlagts intill det norra övergångsstället.



*Bild 6. Bromma kyrkväg efter ombyggnad*



Vid Urban Hjärnes väg är hastigheterna något lägre men konflikter har uppstått mellan fotgängare och cyklister då cykelbanan gick rakt igenom både övergångsstället och busshållplatsens väntzoner. Nattetid har platsen varit dåligt upplyst.



*Bild 7. Urban Hjärnes väg före ombyggnad*

Lermarken vid Urban Hjärnes väg tillät inte ett väggupp pga. risk för vibrationer i de närliggande fastigheterna. Därför valdes istället en avsmalning av körbanan genom en lång mittrefug. Refugen gjordes överkörningsbar då det finns utfarter från fastigheter på platsen. Ny belysning av så kallad ”Cross light”-modell med bredare ljuskägla anpassad för övergångsställen har placerats ut på denna plats och på de övriga åtgärdsplatserna för att öka fotgängarnas synlighet.



*Bild 8. Urban Hjärnes väg efter ombyggnad*

Längst norrut på sträckan passerar Spångavägen gång- och cykelstråket Rundkyrkoallén. Även här fanns konfliktpunkter mellan cyklister och gående samtidigt som belysningen har varit bristfällig.



*Bild 9. Rundkyrkoallén före ombyggnad*

På denna plats gick inte ett väggupp att anlägga varför valet istället föll på en riktigt bred mittrefug vilket skapar en ”chikan”-kurva förbi platsen.



*Bild 10. Rundkyrkoallén efter ombyggnad*

Busshållplatserna på sträckan har tillgänglighetsanpassats och konfliktpunkterna mellan fotgängare och cyklister har åtgärdats genom separering med målning och markbeläggning.

Detta förbättrar både säkerheten och framkomligheten för båda trafikantgrupperna. Exempelvis har cykelbanan dragits bakom väderskydden enligt bild 12.



*Bild 11. Tillgänglighetsanpassad busshållplats*

Kontoret bedömer att uppsatta mål för trafiksäkerheten har uppfyllts då samtliga gång- och cykelpassager på sträckan har hastighetssäkrats genom olika typer av farthinder.

Hastighetsmätningar efter genomförandet visar på sänkta hastigheter i samtliga åtgärdade punkter. Hållplatserna på sträckan har gjorts tillgängliga och belysningen har förstärkts. Konfliktpunkter mellan fotgängare och cyklister har åtgärdats genom tydligare separering.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att nämnden godkänner slutredovisning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Spångavägen.

### **Slut**