

Handläggare
Lovisa Strandlund
08-508 261 31**Till**
Trafiknämnden
2017-02-02

Ny gång- och cykelbana längs Bromstensvägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande för utbyggnad av gång- och cykelbana längs med Bromstensvägen mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen till en investeringsutgift om 43,0 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Den 21 maj 2015 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut om att bygga en ny dubbelriktad gång- och cykelbana längs Bromstensvägen mellan Gamla Bromstensvägen och Spångavägen. På grund av förseningar i angränsande projekt har sträckan kortats ned ca 120 meter och omfattar nu sträckan mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen.

Trafikkontoret föreslår att en ny gång- och cykelbana med pendlingsstråksstandard anläggs på Bromstensvägens norra sida. Utbyggnaden kommer att innebära en markant standardhöjning av cykelinfrastrukturen jämfört med dagens förhållanden. För buss-

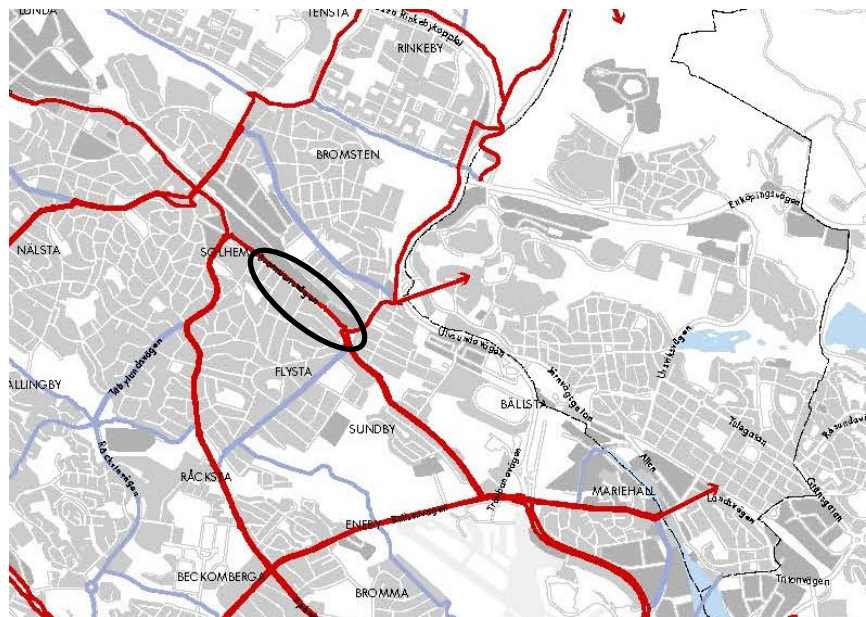
och biltrafiken blir framkomligheten något sämre då yta tas av dagens körfält.

Kalkyler har genomförts som visar att den totala utgiften för projektet bedöms uppgå till ca 43,0 mnkr. I projektet ingår även en inkomst på 2,0 mnkr. Genomförandet planeras till september 2017-oktober 2018.

Bakgrund

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet den 21 maj 2015. Kontorets tjänsteutlåtande, som godkändes, innehöll ett förslag till lösning som innebär att det längs med den norra sidan av Bromstensvägen skapas ett dubbelriktat gång- och cykelstråk enligt cykelplanens standard.

Bromstensvägen är en viktig länk i cykelvägnätet, både ur stadens perspektiv och ur ett regionalt perspektiv, och pekas ut som ett pendlingsstråk med hög prioritet för utbyggnad i såväl Stockholms stads cykelplan som Regional Cykelstrategi.

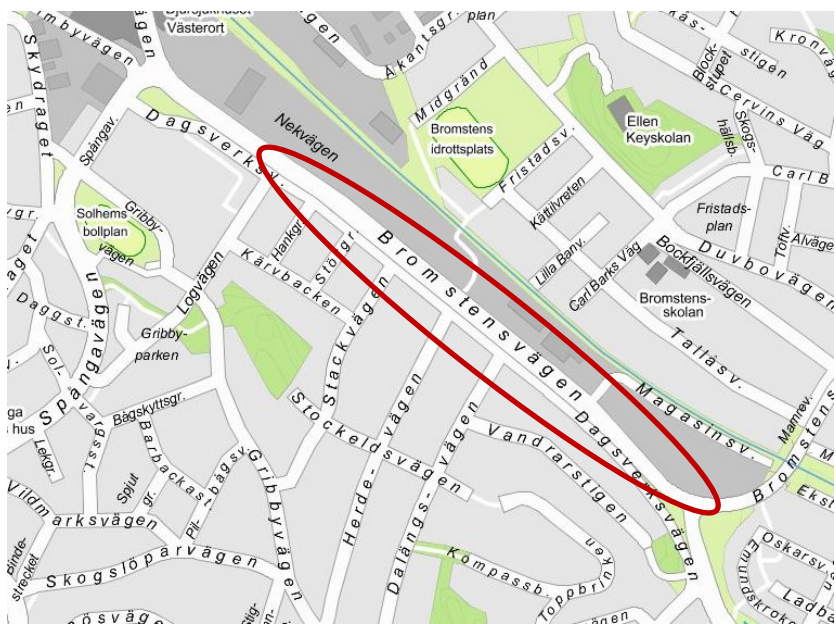


Figur 1. Bromstensvägen prioriterat stråk i Cykelplanen.

För att skapa bättre cykelförutsättningar på Bromstensvägen har en systemhandling för ombyggnad av sträckan mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen tagits fram. Syftet är att skapa ett attraktivt cykelstråk med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

I tidigare inriktningsbeslut föreslogs åtgärder mellan Gamla Bromstensvägen och Spångavägen. Sträckan har nu kortats ned med ca 120 meter. Detta till följd av förseningar i angränsande projekt i

vilka en ombyggnad av korsningen Spångavägen/Bromstensvägen ingår. De angränsande projekten är Trafikverkets planerade gång- och cykeltunnel under Mäljarbanan som ska ansluta till Bromstensvägen i höjd med Spångavägen samt planerad bostadsbebyggelse och matbutik som medför en ombyggnad av korsningen. Den fortsatta utbyggnaden av pendlingsstråket mellan Logvägen och Spångavägen föreslås ske i samband med framtida ombyggnad av den nämnda korsningen. Fram till dess hänvisas cyklister till den befintliga gångbanan som skyltas om som gång- och cykelbana.



Figur 2. Aktuell sträcka på Bromstensvägen för utbyggnad av cykelbanor

Befintlig situation

Bromstensvägen är huvudgata i stadsdelen Bromsten i Spånga. Sträckan som har utretts kopplar samman Spångavägen med Gamla Bromstensvägen. Parallellt med Bromstensvägen löper lokalgatan Dagsverksvägen. De båda gatorna skiljs åt av ett bullerplank som löper längs med större delen av sträckan.

Bromstensvägen har ett brett körfält i vardera riktningen, vilka dock används som två. En gångbana finns på vägens norra sida. Cykelbana saknas på Bromstensvägen. Cykling sker i dagsläget främst på Dagsverksvägen i blandtrafik.



Figur 3. Avsaknad av cykelbanor på Bromstensvägen idag.

Fordonsflödena är ca 19 000 motorfordon/dygn på Bromstensvägen och ca 1 300 motorfordon/dygn på Dagsverksvägen. Skyltad hastighet är 60 km/h längs större delen av Bromstensvägen och 30 km/h på Dagsverksvägen.

Nya bostäder, bland annat 1000 studentlägenheter, planeras intill Bromstensvägen vilket ytterligare ökar behovet av goda gång- och cykelförbindelser.

Befintlig standard på pendlingsstråket

Cykelbana saknas helt på Bromstensvägen i dagsläget och gångbanan är relativt smal. Cykling sker främst på intilliggande Dagsverksvägen, men gatan är smal med många in- och utfarter till enfamiljshus. Trafikflödet är lågt på Dagsverksvägen, men hastigheterna är relativt höga. Dagsverksvägen är mindre bullerstörd än Bromstensvägen på grund av det skyddande bullerplanket, men möjligheterna att upprätta goda cykelförbindelser här begränsas av gatans bredd.



Figur 4. Dagsverksvägen på vilken cykling sker idag.

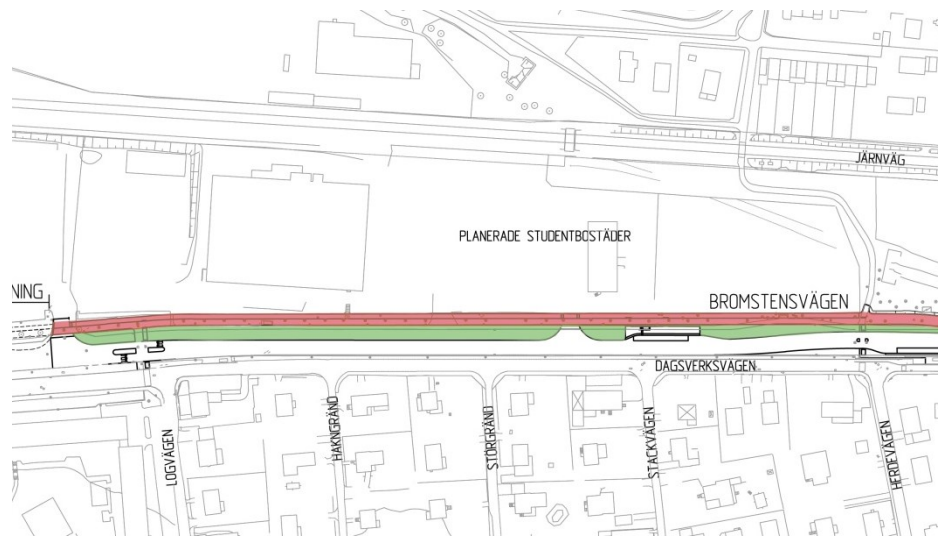
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Avstämningsmöten har skett med landstingets Trafikförvaltning, exploateringskontoret och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning. Stockholm Vatten planerar en ny dagvattenkulvert på den västra delen av sträckan och här förs det diskussioner om samverkan.

Åtgärdsförslag

Genom att ta en del av dagens körbana skapas utrymme för gång- och cykeltrafik på Bromstensvägens norra sida. Förslaget till utformningen syftar till att ge bästa möjliga förutsättningar för gående och cyklister avseende genhet och standard. Förslaget innebär en rak cykelbana för cyklister med pendlingsstråkstandard på 3,25 meter. Gångbanan blir 2 meter bred. En remsa på 0,4 meter skiljer gående och cyklister från varandra.

Körbanan minskas från dagens breda körfält (som kan nyttjas som två körfält) till ett normalbrett körfält i vardera riktningen. Vid några infarter till verksamheterna längs Bromstensvägen inryms vänstersvängkörfält för att minska påverkan på bussarnas och bilarnas framkomlighet. Hållplatserna utformas som fickor för att inte stoppa upp förbipasserande fordonstrafik.



Figur 5. På den västra delen av sträckan inryms en bred trädryta (grönt) mellan gång- och cykelbanan (rött) och Bromstensvägens körbana.

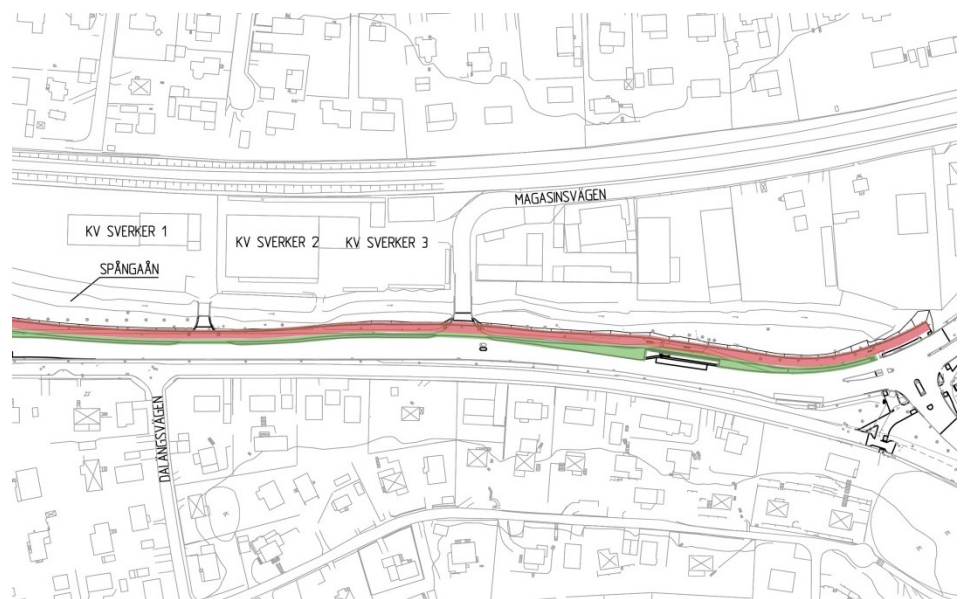
Flertalet av de befintliga träden tas bort, ca 80 stycken, men nyplantering av träd kommer genomföras i en bred grönyta mellan körbanan och cykelbanan. Detta bedöms skapa en attraktivare och mer varierad miljö längs en hårt trafikerad gata som Bromstensvägen.



Figur 7. Perspektivbild på den nya gång- och cykelbanan längs den västra delen av sträckan.

Den nya trädallén som planteras mellan körbana och cykelbana skiljer de båda trafikgrupperna åt och medför ett trevligare och tryggare stråk för gående och cyklister längs Bromstensvägen. Den bidrar också till bättre omhändertagande av dagvatten. Trädslagen som planeras är himalayabjörk, fågelbär, näverhägg och rönn. Målet är att få en variation i stammar och färger.

På den östra delen av sträckan finns inte samma stadsutvecklingspotential som på den västra. Det beror på dåliga markförhållanden och det begränsade utrymmet mellan Mälarbanan och Bromstensvägen, som båda utgör transportleder för farligt gods. Denna sträcka får en något annan gestaltning med en placering av gång- och cykelvägen närmare körbanan. På så sätt kan de befintliga träden bevaras och avståndet till intilliggande Spångaån utökas vilket innebär att behovet av förstärkningsåtgärder minskar. På en kortare sträcka där gång- och cykelbanan kommer nära ån kan dock spontning av marken intill ån eventuellt behövas för att undvika skred.



Figur 6. På den östra delen av sträckan läggs gång- och cykelbanan närmre körbanan med en mindre grönyta som skiljer dem åt.



Figur 8. Perspektivbild på den nya gång- och cykelbanan längs den östra delen av sträckan.

Tre av sträckans totalt fyra busshållplatser ligger relativt tätt. En av dessa tas bort för att möjliggöra utrymme för fler träd och kortare restider för bussarna. Hanteringen av busshållplatserna har stämts av med Trafikförvaltningen. Cykelbanan får en rak dragning även bakom hållplatserna.

Korsande infarter till Lidl, de planerade studentbostäderna samt befintliga industriverksamheter längs sträckan hastighetssäkras för att prioritera gång- och cykelstråket längs Bromstensvägen. Även ett befintligt övergångsställe på Bromstensvägen i höjd med Logvägen hastighetssäkras.

Konsekvenser

En utbyggnad av pendlingsstråket resulterar i ökad framkomlighet, bättre orienterbarhet och en säkrare trafikmiljö för både cyklister och gångtrafikanter. Cykelns attraktivitet relativt övriga trafikslag ökar, vilket är en av förutsättningarna för en övergång till ett mer hållbart resande.

Dagsverksvägen kommer fortsatt att vara en relativt bra koppling för cyklister från de södra delarna av Spånga. Cykelbanorna längs Bromstensvägen kompletterar dagens stråk och möter upp framtida behov. Nya bostäder planeras längs den norra delen av Bromstensvägen och även i intilliggande Bromstensstaden. En

placering av cykelbanor på den norra sidan av Bromstensvägen är gynnsam för den kommande bebyggelsen i området. Längs sträckan mellan Logvägen och Spångavägen kommer lösningen dock vara mindre bra under en period i väntan på de planerade bostäderna och matbutiken intill korsningen med Spångavägen.

Utbyggnaden kommer att innebära en markant standardhöjning av cykelinfrastrukturen jämfört med dagens förhållanden. Cykelbanans bredd kommer att möjliggöra säkra möten och omcyklingar. I oreglerade passager får cyklister och gående företräde och passagera kommer att hastighetssäkras.

Tillgängligheten för fotgängare och personer med funktionsnedsättning förbättras genom att gångbanan breddas och skiljs från körbanan. För gående kan dock konflikter med cyklister uppstå, vilket inte förekommer idag.

Utformningen kan få vissa negativa konsekvenser för kollektivtrafik och motorfordon, eftersom det är höga fordonsflöden på gatan idag. Köbildning kan uppstå, främst vid korsningarna, men även på sträckan eftersom antalet körfält minskar från dagens i praktiken fyra till två, i takt med att det tillkommer ny exploatering i området. Det kan även bli svårt för bussar att ta sig ut från hållplatslägena.

En trafiksimulering har gjorts för att analysera framkomligheten med hänsyn till den nu föreslagna cykelbanan och till förväntad trafikökning till följd av planerad exploatering. Simuleringen utgår från att Spångavägen byggts om från trevägskorsning till fyrvägskorsning till följd av den planerade bebyggelsen norr om korsningen. Resultatet från trafiksimuleringen indikerar att kapaciteten i nätet inte fullt ut är tillräcklig för prognosens trafikmängder under eftermiddagens maxtimme. Vidare indikerar analysen att all trafik kan ta sig ut i nätet om trafikmängderna minskar till 95 % av prognosens trafikmängder. Den begränsade kapaciteten i korsningen vid Spångavägen är den främsta anledningen till köbildningen. Vid framtida ombyggnad av korsningen med Spångavägen är det därför viktigt att planera för ett förlängt vänstersvängskörfält för att förhindra kapacitetsproblem under eftermiddagens maxtimme då andelen vänstersvängande trafik, mot Spångavägen, är hög. Förmiddagen är något mindre belastad totalt sett.

Enligt trafiksimuleringen kan köbildningen längs Bromstensvägen även drabba kollektivtrafiken, som kan få förlängda restider längs sträckan. Simuleringarna indikerar att restiden förlängs med upp till

ca 1-2 minuter på grund av trängsel under rusningstrafik i den mest belastade riktningen, mot Spånga station. En del av den förlorade restiden kan dock tjänas in genom att en busshållplats utgår i denna riktning.

En osäkerhet i simuleringens resultat är prognoserna över hur mycket biltrafik som den planerade bebyggelsen kommer att alstra. Med begränsad framkomlighet är det sannolikt att en mindre del av trafiken väljer att resa en annan väg, vid en annan tidpunkt eller med ett annat färdssätt, vilket simuleringarna inte tagit hänsyn till. Det är inte heller utrett vilka effekter ändrad gröntidsfördelning i trafiksignalerna kan ge. Ändrad gröntidsfördelning mellan olika tillfarter kan ha stor betydelse för kölängden i respektive tillfart.

Med korsningen Spångavägens nuvarande utformning och med dagens flöden klarar korsningarna mängden trafik. Den störning som kan uppstå till följd av den avsmalnade körbanan är om en buss ska ut från hållplatsen på sträckan, samt vid övergångsställen på sträckan.

Risker

Arbeten i närheten av Spångaån kan påverka markstabiliteten och leda till risk för skred om inga ytterligare åtgärder görs.

Stockholm Vatten kan stöta på problem vid utförandet av den nya dagvattenledningen vilket kan påverka cykelprojektets tidplan.

Borrprover har tagits utmed sträckan och visar på att det förekommer förorenade massor, men det är ännu inte utrett hur stor utgiftspåverkan dessa föroreningar har.

Nybyggnation av studentbostäder intill Bromstensvägen kräver viss samordning.

Ledningar kan behöva flyttas eller åtgärdas för att inte riskera läckor eller avbrott.

Trafikpåverkan under byggtid

Ombyggnationen av Bromstensvägen kommer att påverka trafiken under byggtiden. För bilar och bussar kommer framkomligheten under byggtiden att påminna om framtida permanent situation, med undantag av att det periodvis kommer saknas vänstersvängskörfält och möjlighet att passera buss som stannar vid hållplats.

Gående och cyklister som idag nyttjar befintlig trottoar kommer under byggtiden, etappvis mellan målpunkter, troligen ledas om till Dagsverksvägen. Sammantaget är möjligheterna goda att ge entreprenören förutsättningar för en bra arbetsmiljö utan att drastiskt sänka nivån av framkomlighet under byggtiden då vägen idag är bred.

Tidplan

Systemhandlingen togs fram under 2015. Detaljprojekteringen pågår under hela 2016. Entreprenaden är planerad att utföras under september 2017- oktober 2018.

Trafikkontoret kommer att ta fram en kommunikationsplan där erfarenheter från liknande projekt inarbetas.

Ekonomi

Det inriktningsbeslut som togs i tidigt skede innebar en investering på cirka 28,0 mnkr för projektet som helhet. Inriktningsbeslutets kalkyl grundar sig på en programhandling, som har en lägre grad av detaljering än den systemhandling som ligger till grund för nuvarande kalkyl, vilket gör att kalkylen blir mer översiktlig. Efter inriktningsbeslutet har projektets innehåll och omfattning ändrats i vissa delar. Bland annat har projektet kortats ca 120 meter. Trots detta har sammantaget projektet fördyrats, och utgiften beräknas nu till 43,0 mnkr.

I tidigare skede underskattades bl.a. omfattningen av fyllnadsmassor som behöver läggas ut för att få tvärfallet från gång- och cykelbanan till vegetationsytan. Att få tvärfall till vegetationsytan är av stor vikt för att ta hand om dagvattnet lokalt och inte öka översvämningsrisken i Spångaån. Lokalt kommer marken troligtvis också behöva spantas p.g.a. skredrisk då den nya gång- och cykelbanan hamnar väldigt nära Spångaån. Rådande marknadssituation innebär att högre anbud och färre anbudsgivare kan förväntas.

I projektet ingår en inkomst på 2,5 mnkr i exploateringsbidrag för gång- och cykelbanan från företaget som bygger studentbostäderna längs Bromstensvägen.

Som framgått ovan, finns även osäkerhet kring projektets utgifter med hänsyn till eventuellt behov av förändrad ledningsdragning, markföreningar, trafikprovisorier och närheten till Spångaån. I nedanstående kalkyl avsätts nu 8,0 mnkr för dessa osäkerheter.

Av de ovan redovisade osäkerheterna kommer omhändertagande av förorenade massor sannolikt innebära en betydande utgift i projektet. Det är dock fortfarande svårt att bedöma utgiftens storlek. I liknande tidigare genomförda projekt har utgifter för hantering av förorenade massor slutat på 1,0–4,0 mnkr.

Förstärkningsåtgärder mot Spångaån kan bli nödvändiga att genomföra, men förväntas i så fall inte medföra större utgifter då den aktuella sträckan är relativt kort.

Projektet är i olika grad beroende av samordning med andra aktörer som har pågående arbeten eller ledningar i området. En försening i framförallt Stockholm Vattens pågående projekt skulle sannolikt innebära att även genomförande av cykelbanan försenas och fördyras.

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell:

Utgifter	mnkr
<i>Utredning och projektering</i>	3,0
<i>Byggledning och byggherrekostnader</i>	2,0
<i>Genomförande varav: Gång- och cykelväg 20,0 mnkr Vegetationsyta 7,0 mnkr Belysning 3,0 mnkr</i>	30,0
<i>Risk</i>	8,0
Summa	43,0
Inkomst	2,5
Bidrag Studentbostäder	2,5
Nettoutgift	40,5

Kostnader för drift och underhåll beräknas öka med något till följd av att bilväg delvis ersätts av cykel- och gångbana, som generellt har en högre driftkostnad per kvadratmeter samt att det tillkommer en bred vegetationsyta. Kostnaden för drift av gång- och cykelbanan uppskattas till ca 200 000 kr per vintersäsong. Den nya gång- och cykelbanan kommer också ge något ökade drift- och underhållskostnader för bl.a. ny belysning. Ett sidoutrymme på en meter i vardera körfält planeras för att körbanan även fortsättningsvis ska

medge utrymme för snöupplag. Därmed tillkommer inga kostnader för bortforsling av snö på Bromstensvägens körbana.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,5 mnkr från och med år 2019. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra utbyggnad av cykelbana längs med Bromstensvägen mellan Gamla Bromstensvägen och Logvägen till en investeringsutgift om 43,0 mnkr.

Slut