

Handläggare
Johan Nilsson
08-508 263 34**Till**
Trafiknämnden
2017-06-15

Förbättrad gång- och cykelbana längs Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av förbättrad gång- och cykelbana längs med Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen till en investeringsutgift om 15 mnkr.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Den 16 juni 2016 fattade trafiknämnden inriktningsbeslut om att förbättra gång- och cykelbana längs Spångavägen mellan Enebyvägen och Enevägen.

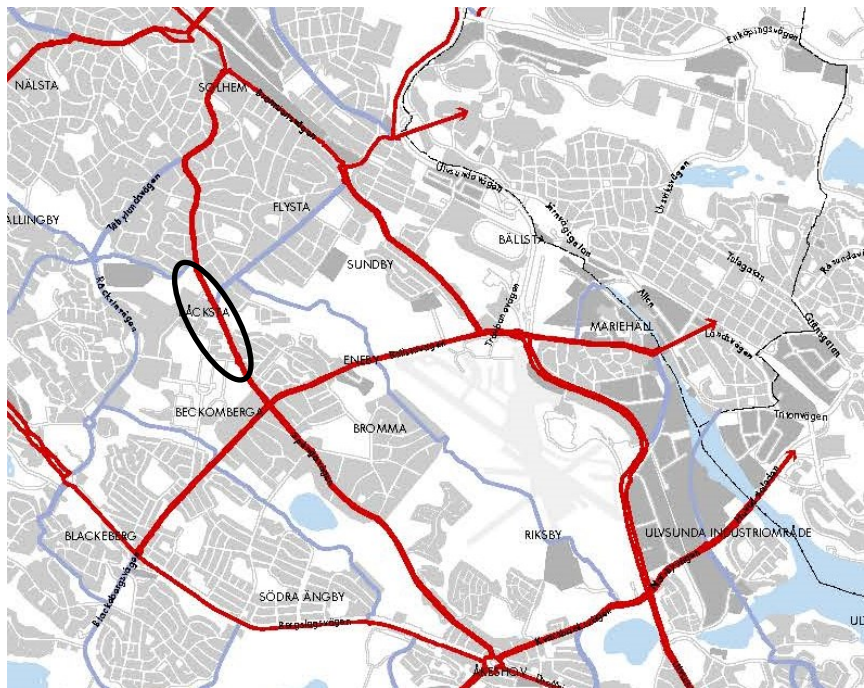
Trafikkontoret föreslår att befintlig gång- och cykelbana på Spångavägens sydvästra sida breddas. Utbyggnaden kommer att innebära en standardhöjning av cykelinfrastrukturen jämfört med dagens förhållanden. Eftersom kantstenen mot gatan inte flyttas blir framkomligheten för buss- och biltrafiken oförändrad.

De planerade gång- och cykelåtgärderna längs sträckan beräknas kosta ca 15 mnkr. Genomförandet planeras under 2018.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 34
Växel 08-508 272 00
Johan.c.nilsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Bakgrund

Spångavägen 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 Stockholms stads cykelplan.



Figur 1 Spångavägens läge i bland pendlingsstråk i Cykelplanen.

Trafiknämnden fattade den 16 juni 2016 inriktningsbeslut om ett förslag till lösning som innebär att det längs med den sydvästra sidan av Spångavägen mellan Enevägen och Enebyvägen, skapas ett enkelriktat gång- och cykelstråk enligt cykelplanens riktlinjer. Det befintliga stråket på vägens nordöstra sida görs därmed om till enkelriktat. Syftet är att skapa ett attraktivt cykelstråk med god framkomlighet och hög trafiksäkerhet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret. Avstämningsmöten har skett med landstingets Trafikförvaltning, ledningsägare samt bostadsrättsförening längs sträckan.



Figur 2. Aktuell sträcka på Bromstenvägen för utbyggnad av cykelbanor.

Befintlig situation

Spångavägen är en huvudgata mellan Brommaplan och Bromstenvägen vid Spånga centrum. Sträckan som har utretts är mellan Enevägen i norr och Enebyvägen i söder.

Spångavägen har ett körfält i vardera riktningen. På vägens nordöstra sida finns kombinerad gång- och cykelbana. På sydvästra sidan finns bitvis målad separerad gång- och cykelbana, och bitvis ”trottoar” som används som kombinerad gång- och cykelbana. Cykling sker i dagsläget främst på östra sidan, men otydligheten är stor.



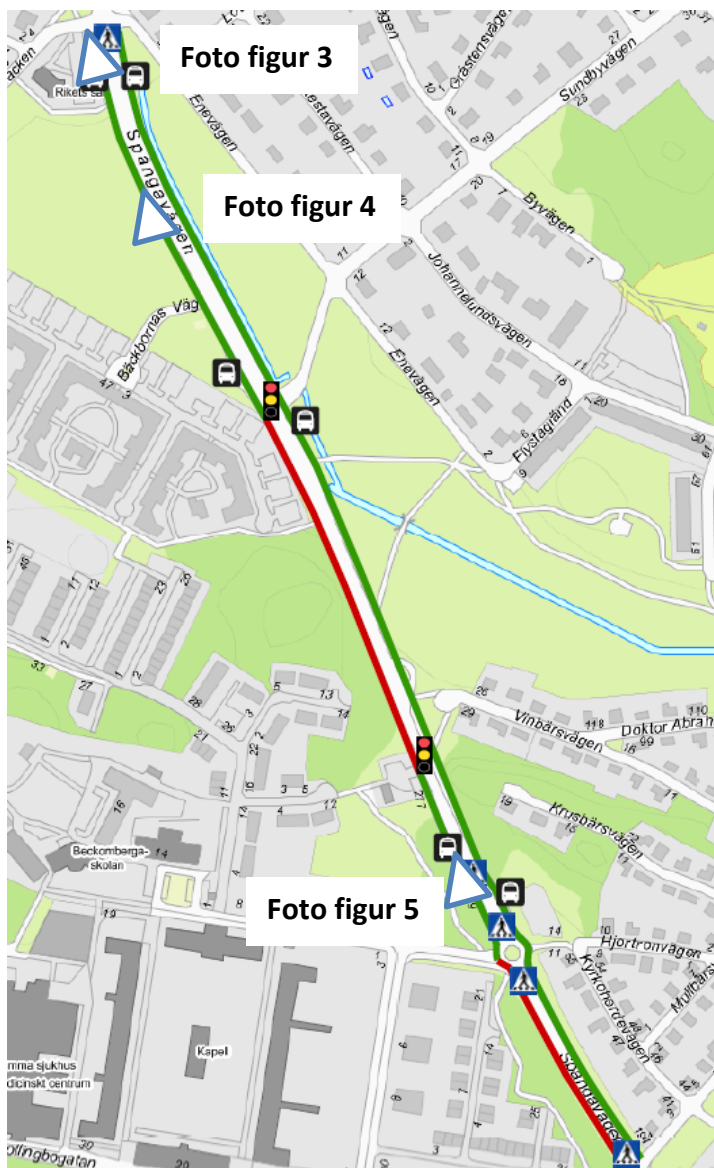
Figur 3 Befintlig situation bakom busskur i norra delen.



Figur 4 Sträcka mellan Kopparbacken och Bäckbornas väg.



Figur 5 Sträcka strax norr om Styresman Sanders väg.



Figur 6 Nuläge gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Gröna linjer: cykelbana finns, röda linjer: cykelbana saknas.

Vissa passager längs sträckan har nyligen byggts om till genomgående passager. På några platser råder dålig sikt mellan cykelbanan och anslutande gång- och cykelbanor på grund av en bullerskärm. De cykelbanor som finns på sträckan uppfyller inte cykelplanens riktlinjer för pendlingsstråk vad gäller bredd och skyddsremsa. Fotgängare och cyklister separeras med målning. Inga räkningar av cyklister finns på denna sträcka. Söder om Ballstavägen på Spångavägen finns mätstation som visar cykelflöden på mindre än 1000 cyklar per riktning och dygn.

Motorfordonsflödena är ca 9 000 fordon/dygn på Spångavägen. Skyltad hastighet är 50 km/h. I hastighetsplan som varit på remiss maj 2015 föreslås hastigheten på Spångavägen vara 40 km/h. Buslinje 117 trafikerar sträckan med en turtäthet om 10 minuter i

högtrafik. Det är en viktig kollektivtrafiklänk mellan Spånga station och Brommaplan.

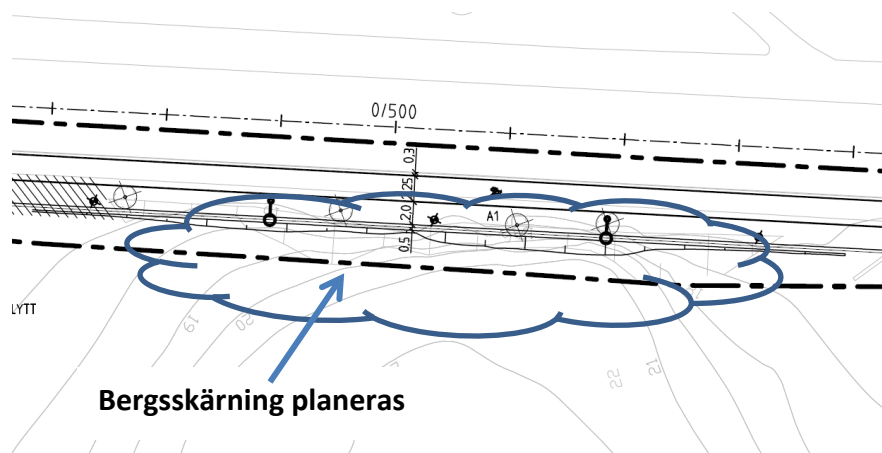


Figur 7 Skola finns i området. Ej hastighetssäkrat övergångsställe i anslutning till cirkulationsplats vid Styresman Sanders väg.

Åtgärdsförslag

Förslaget innebär utbyggnad av enkelriktade cykelbanor på delar av den sydvästra sidan av Spångavägen. På så sätt skapas ett sammanhängande cykelstråk på hela sträckan. Befintlig cykelbana på den östra sidan kan då göras enkelriktad, vilket ger enkelriktade cykelbanor av god standard på ömse sidor om vägen.

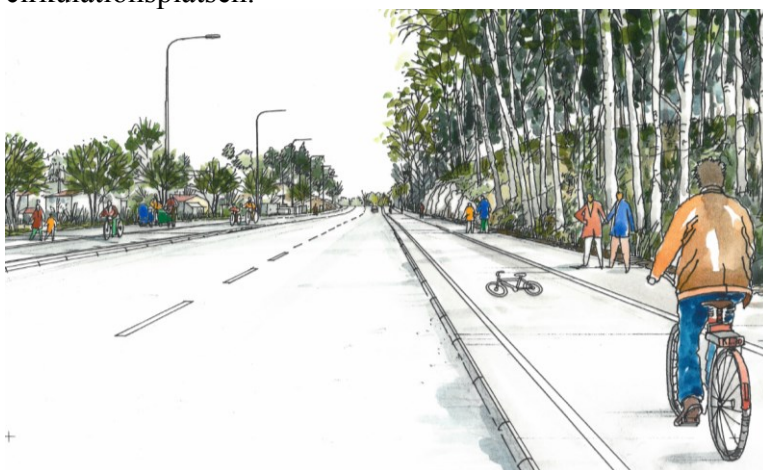
Utbyggnaden åstadkoms genom att befintlig gång- och cykelbana breddas i bakkant. Detta gör att kantstenen mot körbanan inte behöver flyttas på sträckan, utan endast vid korsningar. Sammantaget är detta en kostnadseffektiv lösning. För att möjliggöra breddningen i bakkant kommer dock bergsskärning att bli nödvändig på en sträcka om 80 meter liksom ett mindre fastighetsintrång på cirka 65 kvadratmeter. Processen för fastighetsintränet har förankrats med tomträttsinnehavaren. Belysningsstolpar kommer att behöva flyttas och ny belysning planeras på större delen av sträckan. På sträckan finns skadade träd som fällt. Återplantering sker på lämpliga ställen.



Figur 8 Föreslagen bergsskärning krävs på sträcka om ca 80 meter.

Vid cirkulationsplatsen i korsningen Spångavägen Styresman Sanders väg föreslås att bullerskyddsskärmarnas läge justeras för bättre siktförhållanden och för att säkerställa att tillräckligt med utrymme finns för att både rymma tillgänglighetsanpassning av övergångsställen och cykel.

I cirkulationsplatsen vid Styresman Sanders väg föreslås rondellen breddas. I dagsläget är den överkörningsbar med låg kantsten och avvikande beläggning. I samråd med trafikförvaltningen förslås högre kantsten samt asfalt i den överkörningsbara delen. Den högre kantstenen kommer bidra till minskad hastighet genom cirkulationsplatsen.



Figur 9 Föreslagen utformning

Avvägningar

Behåll befintlig bredd och belysning

På en sträcka om ca 100 meter är befintlig gång- och cykelbana ca 4 meter bred och avskiljs med målad linje. Sträckan byggdes om

2014 när cykelplanens rekommenderade mått inte var inarbetade i alla cykelprojekt. Dagens lösning syns i figur 10.

Kontoret föreslår att belysningen inte byts samt att ingen breddning görs på denna sträcka. I stället föreslås endast linjeborttagning och linjemålning för att fördela befintlig bredd på bästa sätt. Gång- och cykelytan är 4 meter bred, vilket kontoret anser fungerar väl för de flöden som trafikerar sträckan idag och förväntas de närmaste åren.

Det är möjligt att skapa en gång- och cykelbanebredd på 4,25 meter på sträckan. För att åstadkomma breddningen skulle befintlig bullerskärm (anlagd 2007) tillfälligt behöva demonteras och sedan återsättas för att man ska komma åt att göra åtgärderna. Kostnaden för detta bedöms sammanlagt till drygt 1,0 mnkr inklusive beläggningsåtgärder och ny belysning. Detta förutsätter att bullerskärmen kan återplaceras i befintligt läge. Om skärmen behöver ändra läge behöver en ny bullerberäkning göras för att säkerställa ljuddämpningen, vilket kan medföra att skärmen kan behöva förändras.

Sammantaget anser kontoret att investeringen inte är motiverad med anledning av att sträckan är relativt nybyggd och fungerar väl.



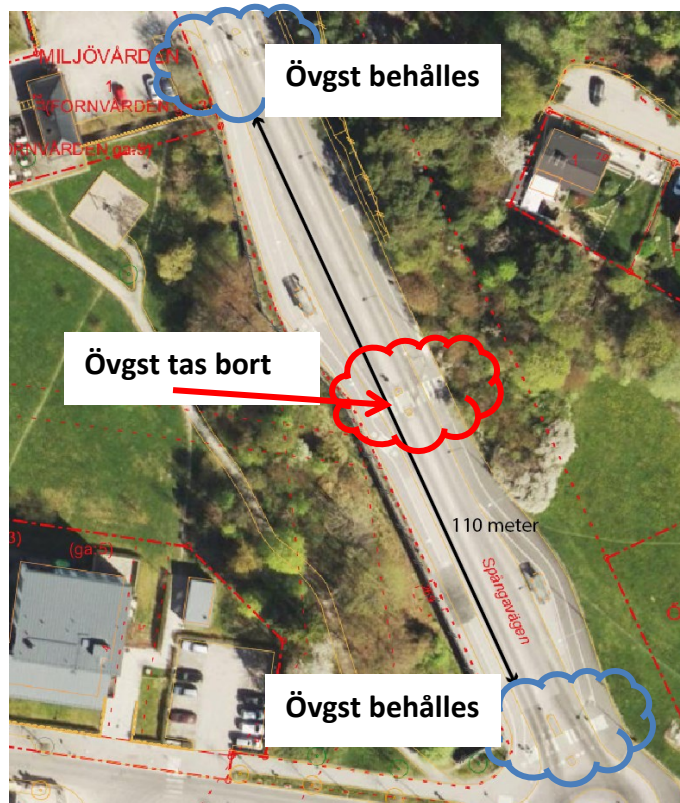
Figur 10 Uppdelning bredd i dagsläget



Figur 11 Möjlig uppdelning av bredd

Borttagning av övergångsställe

På en sträcka om ca 200 meter strax norr om cirkulationsplatsen vid Styresman Sanders väg finns tre övergångsställen, varav ett signalreglerat. Studier har genomförts för hur dessa används och slutsatsen är att det övergångsställe som ligger i mitten kan tas bort, då det knappt används. Ett borttagande ökar tydligheten i gatumiljön.



Figur 12 Befintliga övergångsställen och föreslagen åtgärd

Fastighetsintrång

På en sträcka om ca 70 meter är befintlig gångbana endast ca 2 meter. För att möjliggöra breddningen av gång- och cykelbanan i anslutning till korsningen Spångavägen/Sundbyvägen behöver ett fastighetsintrång om uppskattningsvis 65 kvadratmeter göras. Nyttjanderätt regleras genom avtal som ska tas fram. Kontoret har gjort avvägningen att detta ingrepp behövs för att gång- och cykelbanan ska få tillräckligt god kvalitet på sträckan. Kontoret har en pågående dialog med fastighetsägaren om utförandet.

Konsekvenser

Cykeltrafiken får ett sammanhängande stråk på båda sidor om Spångavägen. I korsningspunkterna ger upphöjda och genomgående cykelbanor förbättrad trafiksäkerhet. Vid passagen i cirkulationsplatsen rätas cykelpassagen ut och väjningsplikt för trafik på Styresmans Sanders väg läggs innan cykelpassagen.

Gångtrafiken får förbättringar på sträckan genom att genomgående gångbanor anläggs på tre platser. Ytan till och från, samt vid, hållplatserna förtydligas. Öppningen för gångförbindelsen i bullerskyddsskärmen söder om Styresman Sanders väg ändras så att sikten förbättras.

De stora trafiksäkerhetsvinsterna ligger i de hastighetsäkrade passagerna som skapas för gående och cyklister på sträckan, samt att dagens cyklistmönster tydliggörs med cykelbanor på båda sidor av vägen. Antalet korsande cyklister på sträckan minskar.

Inga förändringar sker jämfört med dagens situation för buss-trafiken. Vid busshållplatserna kommer hållplatsyta, gångbanan och cykelbanan att förtydligas genom uppförande av räcken.

Gällande landskaps- och stadsbild är konsekvenserna främst breddning av hårdgjorda ytor i bakkant på sydvästra sidan. Breddningen i bakkant kommer även påverka den befintliga bergsskärningen mellan Bäckbornas väg och Styresman Sanders väg.

Breddningarna av gång- och cykelvägen kan innebära att kablar behöver sänkas t.ex. har elkablar minimum 35 cm täckning i naturmark, men i gång- och cykelväg 50 cm täckning. Ytliga ledningar som dessa innebär även behov av försiktig schakt. Dagvattenbrunnar, kabelskåp, olika typer av betäckningar och belysning kommer behöva justeras efter ny kantsten/breddning och höjdsättning.

För fastighetsintrång vid Bäckbornas väg påverkas endast gräsremsan mellan gång- och cykelbanan och en parkeringsplats på fastigheten. I dagsläget finns flera upptrampade stigar från parkeringsplatsen på fastigheten till det signalreglerade övergångsstället och busshållplatsen. I samband med att Spångavägens gång- och cykelbanor byggs om finns möjlighet att förbättra för gående genom att anlägga en gångväg.

Risker

Trafikpåverkan under byggtid

Ombyggnationen av Spångavägen kommer att påverka trafiken under byggtiden, framförallt i cirkulationsplatsen vid Styresman Sanders väg, vid ombyggnad av övriga genomgående korsningar samt vid bergarbeten.

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

Fastighetsinträng

Avtal har ännu ej träffats med bostadsrättsförening som berörs av fastighetsinträng.

Marknadsläget

I Stockholmsområdet råder en överhettning på anläggningsmarknaden där det stundtals finns fler anbudsförfrågningar och möjliga uppdrag för entreprenörerna än det finns resurser som kan genomföra dem.

Tidplan

Systemhandlingen togs fram under 2016-17. Detaljprojekteringen pågår vår-sommar 2017. Entreprenaden är planerad att utföras under 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 15 mnkr för projektet som helhet. I samband med systemhandling har kalkyl gjorts och investeringskostnaden ligger kvar på 15 mnkr

Projektets budget fördelas enligt nedanstående tabell:

Utgifter	mnkr
<i>Utredning och projektering</i>	<i>1,0</i>
<i>Byggledning och byggherrekostnader</i>	<i>1,0</i>
<i>Genomförande varav:</i>	<i>8,0</i>
<i>Breddning GC-väg 2 mnkr</i>	
<i>Vegetation och berg 2 mnkr</i>	
<i>Belysning 2 mnkr</i>	
<i>Övrigt 2 mnkr</i>	
<i>Risk</i>	<i>4,4</i>
Index	0,6
Summa	15,0

I utgiften för ”Risk” ingår bland annat hantering av förorenade massor och risk för hög prisbild i på grund av marknadsläget.

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsram.

Kostnader för drift och underhåll beräknas öka marginellt till följd av breddning av cykel- och gångbana.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 0,8 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 förbättrad gång- och cykelbana längs med Bromstensvägen mellan Enevägen och Enebyvägen till en investeringsutgift om 15,0 mnkr.

Slut