

Handläggare
Björn Jerbic
08-508 26 067

Till
Trafiknämnden
2021-02-18

Cykel vid Spånga station. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av projekt Cykel Spånga station till en investeringsutgift om 30,0 mnkr och investeringsinkomst om 9,0 mnkr.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för föreliggande genomförandebeslut.
3. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Jenny Carlsson
Enhetschef

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 067
Växel 08-508 27 200
bjorn.jerbic@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Cykel vid Spånga station till en investeringsutgift om 30,0 mnkr och investeringsinkomst om 9,0 mnkr.

Spånga stationsväg förbi Spånga station är en saknad länk i stadens cykelpendlingsnät och i det regionala cykelvägnätet. Cykelinfrastruktur saknas och cykling sker i blandtrafik trots att trafikmiljön är intensiv med en omfattande busstrafik.

Trafikkontoret föreslår att en ny dubbelriktad gång- och cykelbana byggs förbi stationen. Åtgärderna omfattar bland annat nya gångbanor, korsningsåtgärder, ny belysning och trafiksäkerhetsåtgärder. Söder om stationsområdet breddas en befintlig gång- och cykelväg. Sammanlagt innebär projektet att 500 meter cykelbana anläggs. Inga avsteg från cykelplanens riktlinjer för utformning av pendlingsstråk görs.

De föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Åtgärderna innebär även att trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet förbättras för gående.

Tillsammans med redan genomförda och planerade cykelåtgärder längs Mälarbanan och på Bromstensvägen bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät med tydlig regional koppling. Åtgärderna stärker även Spånga centrum och Spånga station som målpunkter för cykeltrafiken.

Flera exploateringsprojekt pågår både i direkt anslutning till cykelprojektet och i närområdet. Cykelprojektet bidrar till att skapa goda förutsättningar för att etablera hållbara resmönster när de boende flyttar in.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges budget för 2019 fick trafikkommittén i uppdrag att mellan åren 2019 och 2022 investera 1 miljard kronor i framkomlighetsåtgärder för cykel. Föreliggande projekt är en del av denna satsning.

I stadens cykelplan är Bromstensvägen/Spånga stationsväg utpekad som del av ett pendlingsstråk som förbinder kommungränsen mot Järfälla med centrala delar av västerort och innerstaden (Bromstensvägen byter namn till Spånga stationsväg under 200 meter förbi Spånga station). Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Kungsängenstråket i Regional cykelplan för Stockholms län (2014). Både Järfälla och Stockholm har byggt ut stora delar av stråket och sträckan förbi Spånga station är en saknad länk sett till stråket som helhet.

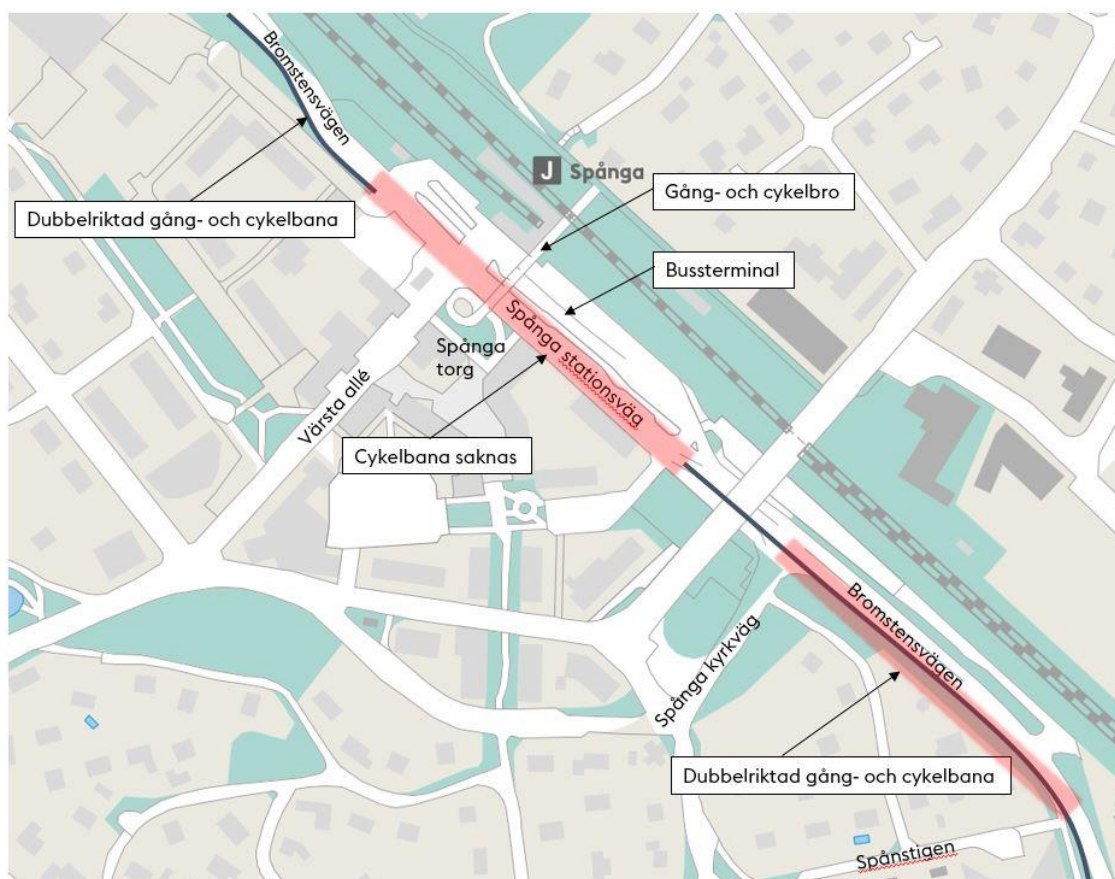


Bild 1 Röd markering visar projektets geografiska omfattning (notera att Bromstensvägen byter namn till Spånga stationsväg vid stationen)

Projektet omfattar Spånga stationsväg längs med bussterminalen vid Spånga station och Bromstensvägen mellan korsningen Spångavägen och Slånbacken. Mellan de två delarna kommer nya gång- och cykelbana att byggas inom ramen för ett angränsande

exploateringsprojekt. Anslutande cykelbanor finns både norr och söder om stationen men längs Spånga stationsväg förbi Spånga station saknas cykelinfrastruktur och cyklister tvingas därför att cykla i blandtrafik eller på gångbanan. Vid stationen är trafikmiljön intensiv med omfattande busstrafik, höga flöden av motorfordon och gående.

Strax söder om cykelprojektets avgränsning anlägger trafikkontoret en ny dubbelriktad gång- och cykelbana på Bromstenvägens östra sida mellan Gamla Bromstenvägen och Logvägen. Arbetena beräknas vara klara under 2021. Trafikkontoret delfinansierar även ett antal cykelprojekt i närheten av Spånga station som utförs inom ramen för Trafikverkets arbete med att bygga ut Mäljarbanan. En ny cykelväg med pendlingsstråksstandard har anlagts mellan Lunda industriområde och Barkarby och i korsningen Bromstenvägen/Spångavägen planeras en ny gång- och cykeltunnel under järnvägen.

Beroenden till andra projekt

Trafikverket påbörjade 2012 arbetet med att bygga ut Mäljarbanan från två till fyra spår mellan Tomtebodan och Kallhäll. Sträckan Spånga-Barkarby färdigställdes 2019 men söder om Spånga beräknas arbeten pågå in på 2030-talet. Utbyggnaden medför att tågtrafik ställs in sommartid och att en omfattande ersättningstrafik med buss utgår från Spånga station. Under sommaravstängningarna kan arbeten med föreliggande cykelprojekt inte bedrivas på Spånga stationsväg. Det innebär att projektet kommer att behöva delas in i fler etapper och genomföras under längre tid än vad som annars varit fallet.

Exploateringskontoret driver två projekt i anslutning till aktuellt cykelprojekt. I projektet Hedvig 7 planeras ett nytt kvarter med cirka 150 lägenheter vid korsningen Värsta allé/Spånga stationsväg där det idag finns en parkeringsplats och en kiosk. Projektet Spånga centrum öst planerar att ändra Spånga kyrkvägs sträckning och uppföra ett nytt kvarter med cirka 135 lägenheter mellan Spångaviadukten och Spånga kyrkväg.

Genomförandestart för Hedvig 7 är okänd men projektet Spånga centrum öst planerar att börja genomföra åtgärder under 2022. Därför är det bra om föreliggande cykelprojekt hinner slutföras i så stor utsträckning som möjligt innan dess, för att minimera störningar för tredje man. Det minskar också risken för att

entreprenader måste samordnas vilket skulle kunna orsaka förseningar och medföra ökade kostnader.

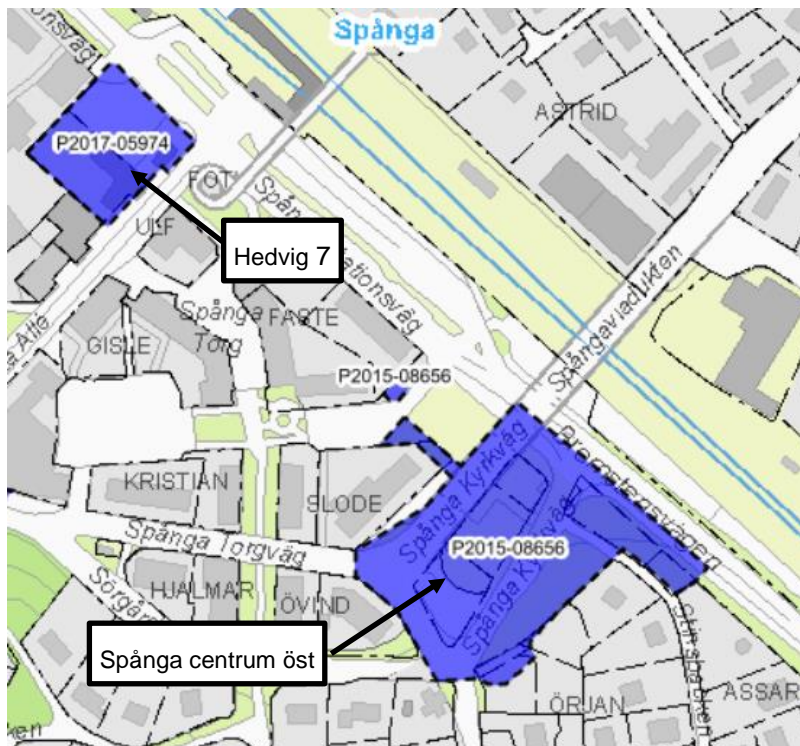


Bild 2 Angränsande exploateringsprojekt

Beslut

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för utbyggnad av ny cykelinfrastruktur vid Spånga station 2018-02-01. Vid tiden för beslutet hade Trafikförvaltningen i region Stockholm utrett möjligheterna att bygga om bussterminalen i Spånga. För att de båda projekten skulle kunna genomföras oberoende av varandra angavs ett befintligt räckes utmed Spånga stationsväg som gräns mellan dem. Bussterminalprojektet är dock vilande sedan dess och i dagsläget saknas uppgifter om huruvida det kommer att återupptas och i så fall när. I inriktningsbeslutet angavs att en busshållplats på Spånga stationsväg skulle flyttas in i bussterminalen.

Inom ramen för stadens hastighetsöversyn fattade trafiknämnden 2015-09-24 beslut om nya hastighetsgränser i Spånga. För Spånga stationsväg förbi stationen beslutades om en höjning av hastighetsgränsen från 30 till 40 km/tim. Höjningen får dock inte genomföras innan trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförts i form av att cykeltrafiken separerats från motorfordonstrafik.

Ärendets beredning

För att samordna projekteringen med de närliggande exploateringsprojekten Hedvig 7 och Spånga centrum öst har ärendet beretts i samråd med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Trafikkontoret har även haft en kontinuerlig dialog med trafikförvaltningen i Region Stockholm för att säkerställa att busstrafikens behov tillgodoses.

Kontoret har haft kontakt med stadsdelen angående projektet.

Mål och syfte

Projektets mål är att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna i stadens cykelplan i syfte att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklister och gående.

Projektet bidrar till att budgetens inriktningsmål om *en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt* uppfylls. Under inriktningsmålet finns ett flertal mål. Det mål som projektet verkar för är *Stockholms infrastruktur främjar effektiva och hållbara transporter samt god framkomlighet*. Målet är att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Det ska vara attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. Projektet syftar också till att öka tillgängligheten i stadens cykelvägnät och till att underlätta kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Befintlig situation

Spånga Stationsväg

Spånga Stationsväg är en huvudgata och en viktig länk för busstrafiken. På gatans västra sida ligger Spånga Torg med centrumbildning, handel, bostäder, restauranger och caféer. Den östra sidan utgörs av bussterminal, pendeltågsstation, taxi-uppställning samt en infartsparkering i höjd med Spånga Kyrkväg.

Spånga station, där pendeltågsstation och bussterminal ligger i anslutning till varandra, är en viktig bytespunkt mellan olika transportmedel. En genomsnittlig vardag uppgår antalet påstigande resenärer till runt 17 100 och antalet avstigande till 16 600 (*SL och regionen 2019*). Ett stort antal busslinjer trafikerar stationen, bland dem stombusslinje 179.

En stor del av busstrafiken till och från terminalen går via lokalgatan Värsta allé där endast buss- och angöringstrafik är tillåten. I morgonens maxtimme kör 71 bussar via gatan att jämföra med 62 under eftermiddagens maxtimme. I cykelprojektet har en viktig förutsättning därför varit att ta fram en gatuutformning som ger busstrafiken bra förutsättningar i korsningen Värsta allé/Spånga stationsväg och utfarten från bussterminalen.



Bild 3 Korsningen Spånga stationsväg/Värsta allé, vy mot söder.

Det finns ett signalreglerat och två obevakade övergångsställen över Spånga stationsväg. Det signalreglerade ligger i korsningen med Värsta allé. Passage över Värsta allé saknas. Från Spånga torg går en gång- och cykelbro över Spånga stationsväg och bussterminalen. Bron ansluter direkt till pendeltågsstationens entré och till gång- och cykelväg öster om järnvägen. En cirka 25 meter lång ramp från Spånga torg möter bron. Rampen bärs upp av en slänt mot Spånga stationsväg och har sättningsskador. Gångbana finns längs hela Spånga stationsväg. Bredden varierar mellan cirka 2,5 – 3,5 meter. Utmed rampen är gångbanan endast cirka 1,5 meter.



Bild 4 Slänt mot ramp till gc-bro. Vy mot norr.

Norr och söder om stationen finns anslutande gemensam gång- och cykelbana utmed Bromstensvägens västra sida, men förbi stationsområdet saknas cykelinfrastruktur helt. Det gör det särskilt svårt att cykla förbi stationen i nordlig riktning. För att cykla mellan de två anslutande cykelbanorna måste en cyklist korsa Spånga stationsväg för att hamna i det norrgående körfältet och sedan korsa igen för att komma tillbaka till cykelbanan. En del cyklister väljer därför att cykla på gångbanan eller ta en omväg förbi stationen.



Bild 5 Korsningen Spånga stationsväg/Värsta allé. Den nuvarande utformningen och trafiksituationen får sannolikt cyklister att undvika sträckan förbi stationen.

En räkning av cykeltrafiken i september 2020 visar att endast 170 cyklister passerade stationen på ett dygn och att 75 % av dem

cyklade på gångbanan. Den nuvarande utformningen och trafiksituationen får sannolikt cyklister att undvika sträckan. När ett sammanhängande pendlings- och regionalt cykelstråk skapas finns potential till klart högre cykelflöden. Flera cykelparkeringar finns i anslutning till stationen. Den största har 150 platser och ligger vid gång- och cykelbron.



Bild 6 Spånga stationsväg, vy mot söder. Dubbelriktad gc-väg upphör vid bussterminalens norra ände.

Befintlig hastighetsgräns på Spånga stationsväg är 30 km/tim. I september 2020 genomfördes två trafikmätningar på Spånga stationsväg. Vid övergångsstället i bussterminalens norra ände uppmättes 9 500 fordon/vardagsdygn varav 12,6% tung trafik. Medelhastigheten var 37 km/tim med en 85-percentil på 44 km/tim. Befintlig hastighetsbegränsning ändras från 30 till 50 km/tim vid platsen.

Den andra mätpunkten låg söder om korsningen med Värsta allé. Där uppmättes 10 600 fordon/vardagsdygn varav 19,1% tung trafik. Medelhastigheten var 32 km/tim med en 85-percentil på 39 km/tim.

Generellt har sträckan ett körfält i vardera riktningen. Körfälten är breda och bitvis kan två fordon köra i bredd i samma körfält. Vid stationsområdets norra ände ändrar Bromstensvägens karaktär från ett mer renodlat transportrum utan passager till ett stationsområde med flera passager. Vid bussterminalens södra ände finns ett vänstersvängkörfält in mot terminalen. Terminalen är enkelriktad norrut med infart i den södra änden.

De senaste fem åren, 2015 – 2019, har 25 olyckor med personskada rapporterats i området. Ingen av dem orsakade allvarliga personskador men måttliga personskador har rapporterats i 11 av fallen. Drygt hälften av olyckorna var singelolyckor och 6 olyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon inträffade. Olyckorna är koncentrerade till bussterminalen och torget.

Bromstensvägen mellan Spånga kyrkväg och Spånstigen Längs Bromstensvägen, från Spånga Kyrkväg till Spånstigen, finns idag en fyra meter bred kombinerad gång- och cykelbana. Sträckan är utformad med räcke samt belysningsstolpar i ytterkant längsmed körbanan vilket medför att den verkliga bredden som kan nyttjas för gång- och cykeltrafik endast är cirka tre meter.

Bromstensvägens körfält är breda, körfältet närmast gång- och cykelvägen är cirka 5 meter brett.



Bild 7 Bromstensvägen söder om Spånga kyrkväg, vy mot norr.

Åtgärdsförslag

Spånga stationsväg

Ny cykelbana och reoverade gångbanor

Trafikkontoret föreslår att 290 meter ny dubbelriktad cykelbana anläggs på Spånga stationsvägs västra sida där cykelinfrastruktur saknas idag. Cykelbanan görs 3,25 meter och inga avsmalningar eller avsteg från cykelplanens utformningskriterier behöver göras. Befintliga gångbanor får ny beläggning och breddas på delar av sträckan. Cykelbanan asfalteras och gångbanorna beläggs med betongplattor. Gångbanornas bredd varierar mellan 2,0 meter och 2,75 meter. Mellan cykelbana och körbana anläggs en skiljeremsa på 1,2 meter där ny belysning placeras.

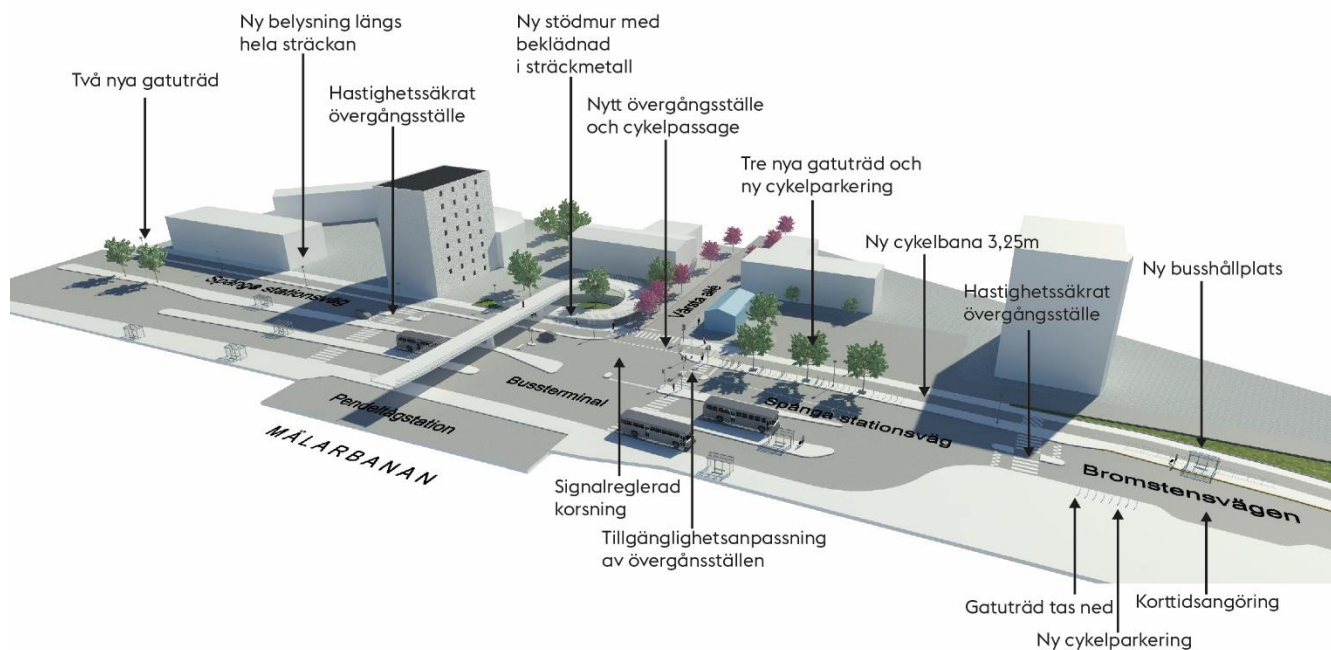


Bild 8 Förslag på åtgärder längs Spånga stationsväg. Vy från nordost.

Utrymme för de nya cykel- och gångbanorna skapas generellt genom en omfördelning av gaturummets ytor. De breda körfälten smalnas av till 3,25 – 4,5 meter och linjeföringen för Spånga stationsväg justeras österut mot bussterminalen.

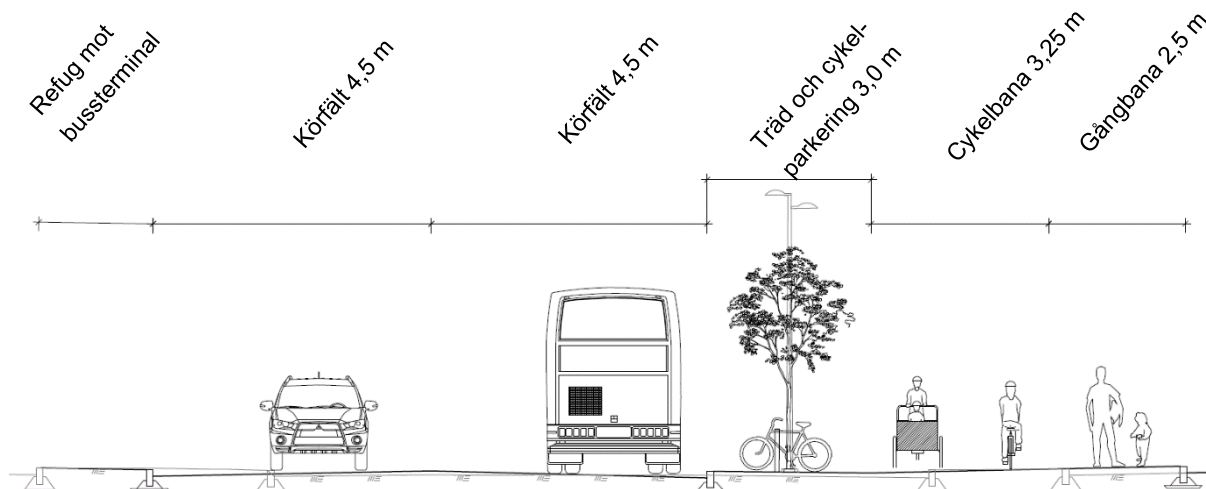


Bild 9 Föreslagen sektion Spånga stationsväg norr om korsningen med Värsta allé.

Signalreglerad korsning

Korsningen mellan Spånga stationsväg och Värsta allé byggs om och signalregleras. Ny signalreglerad cykelpassage och nytt övergångsställe anläggs över Värsta allé. Signalanläggningen förses med detektorer i både cykel- och körbanor.

Den nya korsningsutformningen medför att lägena för det befintliga övergångsstället över Spånga stationsväg och de anslutande övergångsställena inne på terminalområdet justeras. I samband med detta säkerställs att samtliga övergångsställen är tillgänglighetsanpassade.



Bild 10 Korsningen Spånga stationsväg/Värsta allé, bussterminalen till vänster i bild. Vy mot söder.

Ny stödmur

Genom att ersätta slänten mot gång- och cykelbrons ramp med en stödmur frigörs det utrymme som krävs för att inrymma den nya cykelbanan samtidigt som alla fordonsrörelser i korsningen kan hanteras. För att lätta upp stödmurens visuella intryck och försvåra klotter kläs den med en utsmyckning i sträckmetall.



Bild 11 Signalreglerad cykelpassage över Värsta allé och ny stödmur. Vy mot söder.

Flyttad busshållplats

Idag ligger en busshållplats på Spånga stationsvägs västra sida cirka 10 meter från korsningen med Värsta allé. För att göra plats för den nya cykelbanan och den nya korsningen flyttas hållplatsen cirka 50 meter norrut. Den nya hållplatsen förlängs till dubbel längd för att kunna användas som hållplats för ersättningstrafik för pendeltågstrafiken.

Cykelparkering och gatuträd

Förslaget innebär att en cykelparkering som idag ligger i en refug mellan Spånga stationsväg och bussterminalen flyttas och läggs i skiljeremsan på gatans västra sida. Den befintliga parkeringen har en äldre typ av framhjulsställ och dessa uppgraderas till moderna ställ med pollare där det är möjligt att låsa fast cykeln i ramen.

Som en konsekvens av att gatans linjeföring ändras behöver tre träd på gatans östra sida norr om bussterminalen tas ned. De kompenseras med tre nya i skiljeremsan på gatans västra sida. Ytterligare två nya träd planteras i refugen mellan bussterminalen och Spånga stationsväg i terminalens södra ände. Gatuträden planteras i nya växtbäddar för att ge dem goda möjligheter att växa och frodas.

Hastighetssäkrade övergångsställen

I arbetet med översyn av hastighetsgränser i Stockholm har behov av att hastighetssäkra de två obevakade övergångsställena över Spånga stationsväg identifierats. Hastighetssäkringen genomförs som en del i cykelprojektet och utförs genom att övergångsställena höjs upp med ramp med upphöjd tillfart och utan nedfartsramp.

Ny korttidsangöring

Den befintliga taxiangöringsplatsen utgår och ersätts av en ny korttidsangöring 25 meter norr om bussterminalen.

Bromstensvägen mellan Spånga kyrkväg och Spånstigen Söder om korsningen mellan Bromstensvägen och Spånga kyrkväg breddas den befintliga gång- och cykelbanan längs en 210 meter lång sträcka. Breddningen åstadkoms genom att kantstenen flyttas ut och det 5,0 meter breda körfältet smalnas av till 3,4 – 3,5 meter. Hastighetsgränsen är 40 km/tim. Räcket som följer kantstenen krävs inte av trafiksäkerhetsskäl utan kan snarare innebära en risk för bilister då det inte tål påkörning. Räcket rivs därför och belysningen flyttas till bakkant gångbana.

Den breddade gång- och cykelbanan beläggs med asfalt och gående och cyklister separeras med målad linje. Cykeldelen blir 3,25 meter bred och gångdelen 2,0 meter. Mot körbanan finns en 0,3 meter bred skiljeremsa. En så smal skiljeremsa kan inte inrymma stolpar för vägmärken och därför placeras skyltar på signalstolparna vid korsningen med Spånga kyrkväg.

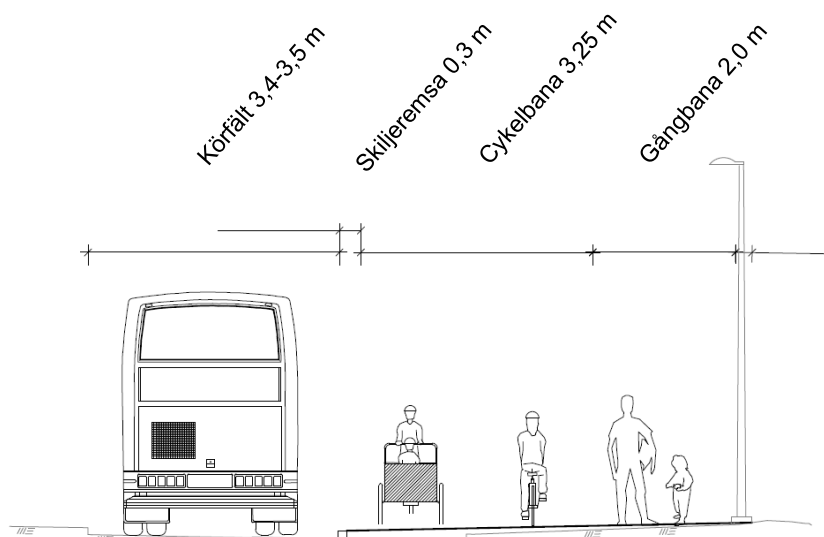


Bild 12 Sektion Bromstensvägen söder om korsningen Spånga kyrkväg.

Åtgärderna ansluter till exploateringsprojektet Spånga centrum öst inom vilket en breddning av gång- och cykelbanan längs Spånga stationsväg planeras. Tillsammans kommer de båda projekten leda till att ny sammanhängande cykelinfrastruktur som uppfyller cykelplanens utformningskriterier kommer att finnas längs Bromstensvägen/Spånga stationsväg hela sträckan mellan Spånstigen i söder till bussterminalens norra ände.

Avvägningar

Korsningen Spånga stationsväg/Värsta allé

Den största utmaningen i projektet har varit att hitta en utformning av korsningen mellan Spånga stationsväg och Värsta allé som kan hantera alla nödvändiga fordonsrörelser och funktioner. Busstrafik ska kunna köra in och ut från Värsta allé och även kunna köra ut från bussterminalen. En av de mest utrymmeskrävande svängrörelserna visas i figur 8. Samtidigt är det viktigt att få en god linjeföring på cykelbanan och Spånga stationsväg.

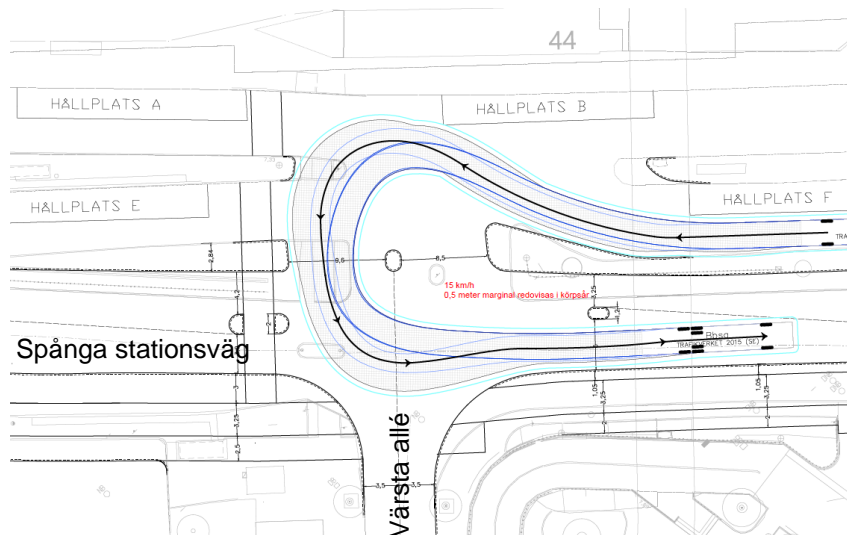


Bild 13 Exempel på svängrörelse ut från bussterminalen.

Utrymmet i korsningen begränsas av den befintliga gång- och cykelbron och bussterminalen. Under projekteringsarbetet har ett stort antal alternativa korsningsutformningar tagits fram. Det förordade alternativet medför ökade kostnader jämfört med utformningen i inriktningsbeslutet. Trafikförvaltningen har krävt förändringar i korsningen för att säkerställa busstrafikens behov. Kostnader tillkommer för att anlägga den nya stödmuren, flytta cykelparkeringen från bussterminalen och för de kantstensarbeten som den justerade linjeföringen medför.

Längs den nya stödmuren breddas gångbanan till 2,0 meter bred. Med tanke på det centrala läget hade det varit önskvärt med en ännu bredare gångbana men det går inte att åstadkomma utan att smalna av cykelbanan.

I korsningen väljs signalreglering framför upphöjd och väjningsreglerad cykelpassage. Signalreglering medför något sämre framkomlighet för cyklister längs Spånga stationsväg, men i och med att busstrafiken via Värsta allé är så pass intensiv bedöms ändå signalreglering vara det bästa alternativet då det ger möjlighet att prioritera busstrafikens framkomlighet. Värsta allé och de delar av bussterminalen och Spånga stationsväg som trafikerats av stombuss är del av det primära vägnätet.

Ett annat skäl till att signalreglering förordas är att det bedöms göra korsningen tydligare och mer överblickbar. Den nya cykelbanan är dubbelriktad vilket kan medföra förhöjd olycksrisk i korsningar med obevakade passager. Dessutom påverkar gc-bron siktförhållandena i korsningen och riskerar att göra det svårare för fordonsförare på Värsta allé att se cyklister som kommer söderifrån.

Gränsdragning mellan cykelprojektet och bussterminalen
I inriktningsbeslutet angavs att gränsdragningen mellan trafikkontorets cykelprojekt och bussterminalen skulle följa ett befintligt räcke längs refugen mellan gatan och terminalen. Åtgärdsförslaget innebär att räcket behöver flyttas och refugen smalnas av. Intrång på terminalområdet görs endast på impedimentsytor som inte används för rörlig trafik. Trafikförvaltningen har haft insyn i arbetet och godkänt lösningen.

I inriktningsbeslutet angavs även att en busshållplats på Spånga stationsväg skulle flyttas in i bussterminalen. I det fortsatta arbetet framkom att ledig kapacitet i terminalen saknades och därför föreslås istället att hållplatsen behåller sitt läge på Spånga stationsväg.

Bromstensvägen mellan Spånga kyrkväg och Spånstigen
Till inriktningsbeslutet bedömde trafikkontoret att det skulle vara möjligt och kostnadseffektivt att uppnå en tydlig förbättring på sträckan genom att ta bort räcket och flytta belysningen till gångbanans bakkant. Tanken var att behålla den befintliga kantstenen mot Bromstensvägen, men under projekteringen har

det visat sig att lösningen inte går att genomföra utan att kantstenen påverkas. Med tanke på att körfältet närmast gång- och cykelbanan är 5,0 meter brett förordas istället att kantstenen flyttas ut så att full bredd enligt cykelplanen kan uppnås på en 210 meter lång sträcka. Lösningen innebär en merkostnad på 0,9 mnkr jämfört med lösningen som presenterades i inriktningsbeslutet.

Konsekvenser

Cykeltrafik

De föreslagna åtgärderna innebär att sammanhängande cykelinfrastruktur som uppfyller cykelplanens riktlinjer för utformning av pendlingsstråk skapas förbi stationen.

Cykelinfrastruktur saknas idag och de föreslagna åtgärderna ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister, och bedöms bidra till cykelplanens övergripande syfte att göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholms stad och mål om att öka andelen cyklister. Tillgängligheten till Spånga station och Spånga centrum förbättras för cyklister.

Tillsammans med redan genomförda och planerade cykelåtgärder längs Mäljarbanan och på Bromstensvägen bidrar förslaget till ett sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät med tydlig regional koppling.

Förslaget innebär även att cykelparkering vid stationen förbättras då en befintlig parkering flyttas och blir lättare att nå. Tidigare var cyklister tvungna att korsa Spånga stationsväg vid det signalerade övergångsstället för att nå parkeringen. I samband med flytten byts de gamla cykelparkeringsställena ut mot moderna ställ.

Gångtrafik

De föreslagna åtgärderna kommer att göra det tryggare, mer trafiksäkert och mer komfortabelt att gå. Den smala gångbanan längs den befintliga slänten mot gång- och cykelbron breddas och ett nytt övergångsställe anläggs över Värsta allé. Konflikter mellan gående och cyklister förebyggs när en separat cykelbana anläggs. I nuläget finns sträckor där gående och cyklister delar på en smal yta utan separering.

På en cirka 100 meter lång sträcka utmed bussterminalens södra del smalnas gångbanan av från 3,8 meter till 2,75 vilket ger fortsatt god framkomlighet och komfort för gående.

Tillgänglighet

Projektet kommer att göra det lättare för personer med funktionsvariation att orientera sig och röra sig längs Spånga stationsväg. Den nya stödmuren kommer att bilda ett naturligt ledstråk mot det nya övergångsstället över Värsta allé.

Ombyggnaden innebär att alla ytor för gående kommer att få ny beläggning och att de ojämnheter och skador som finns idag försvinner. Samtliga övergångsställen som byggs om tillgänglighetsanpassas.

Kollektivtrafik

Signalreglering av korsningen Spånga stationsväg/Värsta allé ger förutsättningar för att kunna prioritera busstrafikens framkomlighet jämfört med en väjningsreglerad korsning.

Förbättrad tillgänglighet till Spånga station med cykel underlättar kombinationsresor mellan cykel- och kollektivtrafik. Att förbättra förutsättningarna för kombinationsresor är en viktig del i den regionala cykelplanen.

När busshållplatsen norr om Värsta Allé flyttas 50 meter norrut får de som reser via hållplatsen en något längre väg att gå när de ska byta till annan buss eller pendeltåg. En lokalbusslinje och en nattbusslinje går via hållplatsen.

Motorfordonstrafik

Fri höjd under bron minskar från 4,2 till 4,1 meter. Det bedöms inte påverka tillgängligheten i vägnätet för höga fordon.

Körfälten på Spånga stationsväg smalnas av men uppnår ändå de rekommenderade breddmåten i VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket/SKR).

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras då de två övergångsställena hastighetssäkras. Hastighetssäkringen är särskilt viktig vid stationsområdets norra ände där Bromstensvägens karaktär ändras från ett mer renodlat transportrum utan passager till ett stationsområde med flera passager. Det norra övergångsstället används även av skolbarn som går mellan stationen och en grundskola som ligger drygt 500 meter norr om stationen.

Att dagens breda körfält smalnas av kan bidra till lägre hastigheter vilket är positivt för alla trafikslag.

Gestaltning

Slänten mot gång- och cykelbrons ramp är sliten och har sättningsskador. Att ersätta den med en ny stödmur kommer att ha en positiv inverkan på hur gaturummet upplevs. Den nya stödmuren kan även bidra till att lyfta fram brokonstruktionen som har en elegant superellipsform.

Parkering och angöring

Åtgärdsförslaget medför att en befintlig parkeringsplats vid Spånga stationsplan delvis behöver tas i anspråk och antalet platser minskas från 33 till 22. Ingen av platserna som påverkas är avsedd för rörelsehindrade. Parkering är avgiftsfri och tillåten under max två timmar. Det minskade antalet platser innebär således inte något intäktsbortfall för staden. Den återstående delen av parkeringen kommer att tas i anspråk av exploateringsprojektet Hedvig 7. Parkeringsutredningar som gjorts inom exploateringsprojekten visar att tillgången på gatuparkering kring Spånga centrum är god.

Jämställdhet

Kontorets anläggningar har ofta en lång livslängd och användningen av transportsystemet är inte statisk. Därför är det viktigt att utifrån de kunskaper vi har idag planera för en infrastruktur som är tillgänglig och attraktiv för alla. Studier visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är relativt små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. Vid redovisning av skillnader mellan genomsnitt för mäns och kvinnors beteende och värderingar är det viktigt att hålla i minnet att variationen inom respektive grupp är betydligt större än skillnaden mellan genomsnittet. Kvinnor anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet i högre utsträckning än män.

Den föreslagna cykelbanan längs Spånga stationsväg och Bromstensvägen kommer att separeras från biltrafik med kantsten vilket primärt är en trafiksäkerhetsåtgärd men även kan uppfattas som mer trygg av en del trafikanter.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i

högre grad än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Genom att förbättra trafiksäkerheten och se över belysningen längs sträckan skapas en cykelbana som kan upplevas som tryggare vilket stärker både kvinnor och mäns möjligheter att välja att cykla. Den nya belysningen och de nya gatuträden kommer tillsammans med ny markbeläggning signalera att gatan är en omhändertagen och prioriterad miljö, vilket kan förbättra tryggheten för de som rör sig på platsen.

Drift och underhåll

Cykelbanans breddmått medger ett effektivt vinter- och barmarksunderhåll och följer kraven i teknisk handbok.

Tidplan

Under Mälarbanans sommaravstängningar kan arbeten med cykelprojektet inte bedrivas på Spånga stationsväg. Det innebär att projektet kommer att behöva delas in i fler etapper och genomföras under längre tid än vad som annars varit fallet.

Planen är att påbörja arbeten under våren 2021 för att på så sätt hinna färdigställa projektet innan vinteruppehållet 2022. En förutsättning för detta är att minimera ledtiderna från genomförandebeslut till upphandling. Därför föreslås att ärendet förklaras omedelbart justerat. Förfrågningsunderlaget för upphandlingen förbereds så att det är klart när trafiknämnden sammanträder och därmed kan upphandlingen genomföras så snart beslutet fattats.

Aktivitet	2021	2022
Genomförandebeslut (TN)	Februari	
Upphandling	Februari - april	
Entreprenad	Maj - november	April - november

Tabell 1 Preliminär tidplan

För att minimera störningar för övrig fordonstrafik under byggtiden kommer sträckan att delas in i fyra delsträckor som genomförs i olika etapper. Särskild vikt läggs vid att säkerställa god framkomlighet för busstrafiken. Etapperna och arbetena är planerade med hänsyn till busstrafikens utrymmesbehov och körspår.

Korsningen vid Värsta allé och infarten till bussterminalen kommer ha störst trafikpåverkan och planeras därför att genomföras som en egen etapp för att kunna färdigställas så snabbt som möjligt. När arbeten med den etappen pågår kommer

allmän motorfordonstrafik att behöva ledas om via lokalvägnätet. Busstrafiken kommer dock att kunna köra samma vägar som den gör idag. Frånsett den etappen är planen att hålla Spånga stationsväg öppen för allmän trafik under byggtiden.

Ekonomi

Projektets totala investeringsutgift uppskattas till 21 mnkr netto och fördelas enligt nedanstående tabell:

	Tidigare nedlagt	Beräknade kommande utgifter	Totalt
	(mnkr)	(mnkr)	(mnkr)
Utgifter			
Utredning och projektering	3,0	0,5	3,5
Byggaktörskostnader inkl. byggledning och risk	1,2	6,9	8,1
Entreprenad		17,7	17,7
Index		0,7	0,7
Summa utgifter	4,2	25,8	30,0
Inkomster		9,0	
Summa inkomster		9,0	9,0
Netto	4,2	16,8	21,0

Kommentarer

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen på cykelinfrastruktur och beräknas kunna inrymmas inom nämndens långsiktiga investeringsplan.

Trafikkontoret har sökt och beviljats statlig medfinansiering om 9,0 mnkr.

Investeringsutgiften har blivit högre i genomförandebeslutet jämfört med inriktningsbeslutet som togs 2018-02-01 där den bedömdes vara 20 mnkr. Det finns fler orsaker till detta:

- För att inrymma den nya cykelbanan och utforma korsningen med Värsta allé så att busstrafikens behov

tillgodoses måste en befintlig slänt ersättas med en ny stödmur.

- Korsningen med Värsta allé signalregleras, tidigare var korsningen väjningsreglerad med ett signalreglerat övergångsställe.
- Krav från trafikförvaltningen har lett till ett större omtag med projekteringen vilket har medfört högre kostnader och gjort att projekts tidplan förskjutits.
- I inriktningsbeslutet var förslaget för sträckan längs Bromstenvägen söder om Spånga kyrkväg att riva ett räcke och flytta belysningen. Projektet utökas nu så att denna sträcka breddas till att nå de rekommenderade breddmåten i cykelplanen. Kostnaden för detta är 3,9 mnkr jämfört med de 3 mnkr den uppskattades till i inriktningsbeslutet.

Driftkostnader

Den nya cykelbanan kommer att sopsaltas vintertid vilket kommer att medföra en årlig ökning av driftkostnaderna med 50 tkr.

Preliminärt beräknas projektet medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,2 mnkr från och med 2024.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,5 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Projektet kommer att behöva delas upp i flera kortare etapper som måste utföras i de tidsfönster som finns mellan Mälarbanans sommaravstängningar och vintern. Det innebär att projektet är mer känsligt för förseningar än normalt. Vid en större försening finns risk för att projektets genomförande kommer att behöva samordnas med genomförandet av något av de närliggande exploateringsprojekten. Det skulle kunna medföra ytterligare förseningar och negativa konsekvenser för tredje man.

Förseningar kan också medföra att entreprenaden behöver göra ytterligare ett vinteruppehåll vilket innebär att den inte kan slutföras förrän 2023.

Slut