

**Handläggare**

Erik Hammarström  
08-508 26 025,  
Cecilia Johansson  
08-508 26 155

**Till**

Trafiknämnden  
2024-09-26

## Ny gångbana på Helsingörsgatan. Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ny gångbana på Helsingörsgatan upp till 3 mnkr, som underlag för ett kommande genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknas till 29 mnkr.

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef

Sara Bergendorff  
Avdelningschef

Jenny Carlsson  
Enhetschef

### Sammanfattning

Helsingörsgatan är en ca 300 meter lång gata för motorfordon i Kista som helt saknar gångbanor. Trots detta använder fotgängare körbanan och upp trampade stigar finns längs gatans båda sidor. Sträckan förbinder Kista centrum, tunnelbanestationen, bussterminalen och vidare mot Igelbäckskolan och Järvafältet. Det är därför en viktig länk för fotgängare. Kontoret vill anlägga en ny gångbana på gatans norra sida som kopplar till befintliga gångstråk.

Framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för fotgängare förväntas öka i och med den nya gångbanan. Projektet bidrar till stadens målsättning enligt framkomlighetsstrategin, gångplanen och särskilt fokus på utveckling av stadsdelen Järva.

Byggnation av gångbanan planeras genomföras år 2026.

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner förslag till inriktning och ger trafikkontoret i uppdrag att fortsätta planering för projekt Ny gångbana på Helsingörsgatan upp till 3 mnkr. Projektets totala utgift beräknas till 29 mnkr.

## Introduktion till projektet

### Bakgrund

Stockholms stads framkomlighetsstrategi beskriver att gång-, cykel och kollektivtrafik ska ges mer utrymme och få förbättrad framkomlighet. Gångplanen beskriver hur Stockholms stad ska arbeta för att bli en mer gångvänlig stad. Den fysiska gatumiljön bör utformas så att den är tillgänglig för alla och staden bör fokusera på framkomligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Vardagslivet ska fungera även utan bil och den fysiska aktiviteten ska bli en naturlig del av vardagen. Stadsmiljön ska vara lätt att hitta i och den ska upplevas trygg och trafiksäker. Gångstråk ska vara gena och målpunkter och noder ska knytas samman med överblickbara stadsrum.

Av Stockholms stads budgetförslag framgår att trafiknämnden har ett uppdrag att utreda och föreslå åtgärder i trafikseparerade områden i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik i Järva, exempelvis nya trottoarer och övergångsställen. Trafikkontoret har gjort en övergripande inventering i Järva för att identifiera gångåtgärder som svarar mot detta uppdrag. Genom inventeringen har trafikkontoret bedömt att Helsingörsgatan i Kista har en god potential att bli en gen och attraktiv gångkoppling både för boende och för fotgängare med andra målpunkter i närområdet.

Utredningssträckan är en ca 300 meter lång gata, avsedd för motorfordonstrafik, som saknar gångbanor. Sträckan förbinder Kista centrum, tunnelbanestation, bussterminal vidare mot Igelbäckskolan och Järvafältet. Parallella trafikseparerade gångstråk finns i närområdet, men kan innebära omvägar beroende på var man ska inom närområdet.

Det finns kvartersmark längs Helsingörsgatans båda sidor, cirka 1,5 meter in från körbanan.



Figur 1 Utredningsområde är inringat. Rosa är gångbana, blått är gång- och cykelbana, lila är torg.

## Mål och syfte

Syftet med projektet är att förbättra det lokala gångvägnet i Kista.

Projektets mål är att:

- Öka tillgängligheten för fotgängare på Helsingörsgatan.
- Öka bekvämligheten för fotgängare på Helsingörsgatan.
- Öka tryggheten för fotgängare på Helsingörsgatan.

## Befintlig situation

Trots att Helsingörsgatan saknar gångbanor använder ca 250 fotgängare per dygn gatan. Av dessa går ungefär två tredjedelar på den norra sidan av gatan. Det är också vanligt att gående använder körbanan.

På båda sidor om gatan har upptrampade stigar bildats. Längst österut tyder stigarna på att merparten av fotgängarna ska till eller från Vejlegatan som ansluter till Kista centrum.



*Figur 2. Utblick västerut på Helsingörsgatan från korsningen med Vejlegatan*

I och med avsaknaden av gångbanor så är gatan svårframkomlig för fotgängare vintertid när snövallar ligger intill körbanan. Detta gäller särskilt för gående med barnvagnar och rullstolar.

Det finns belysningsstolpar anpassade för motorfordonstrafiken på gatans norra sida. Under gångbroarna saknas belysning.



*Figur 3. Utblick österut på Helsingörsgatan med Ärvingegångens bro i bakgrunden.*

Helsingörsgatan är en återvändsgata för motorfordonstrafiken och trafikeras inte med buss. Trafikflödet är ca 200 motorfordon per dygn. Gatan har en hastighetsbegränsning på 30 km/h och är reglerad med parkeringsförbud.



Figur 4. Befintlig sektion för Helsingörsgatan.

Strax väster om korsningen med Vejlegatan finns ett varuintag som angörs av 12 meter långa lastbilar på fastighetsmark. Längre västerut ställer HSB:s fastighetservice upp fordon i anslutning till gatan. Längst västerut finns en skyltad RH-plats. I övrigt sker angöring och parkering på fastighetsmark vilket innebär att behovet att stanna på gatan är lågt.



Figur 5. Utblick västerut på Helsingörsgatan i höjd med Ärvingegångens bro.

Ett femtiotal cyklister passerar sträckan varje dygn. Dessa använder körbanan.

Region Stockholm bygger ut tvärbanans Kistagren som får ett hållplatsläge vid Jan Stenbecks Torg. I samband med detta bedöms Helsingörsgatan få en ännu viktigare funktion som gångstråk.



Figur 6. Hållplatslägen längs tvärbanans planerade Kistagren. Helsingörsgatan markerad med blått.

Vid ett skyfall, som motsvarar ett 100-årsregn, finns tre lågpunkter längs Helsingörsgatans västra del där det kan uppkomma cirka 80 cm djupa vattensamlingar. Lågpunkterna fyller en funktion genom att de fördröjer vattnet innan det bräddar och rinner vidare mot Igelbäcken. Målpunkter längs sträckan, vid en sådan situation, bedöms kunna nås via alternativa vägar.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

### Åtgärdsförslag

#### Förslag till inriktning

En två meter bred gångbana anläggs på Helsingörsgatans norra sida. För att åstadkomma detta förskjuts Helsingörsgatans körbana drygt 0,5 meter söderut samtidigt som körbanans bredd smalnas av från cirka sex till 5,5 meters bredd. Vidare tas cirka en meter av gräs-/släntmark norr om gatan i anspråk. På kortare sträckor kan eventuellt ny stödmur behöva anläggas för att ta upp höjdskillnad mot slänten.



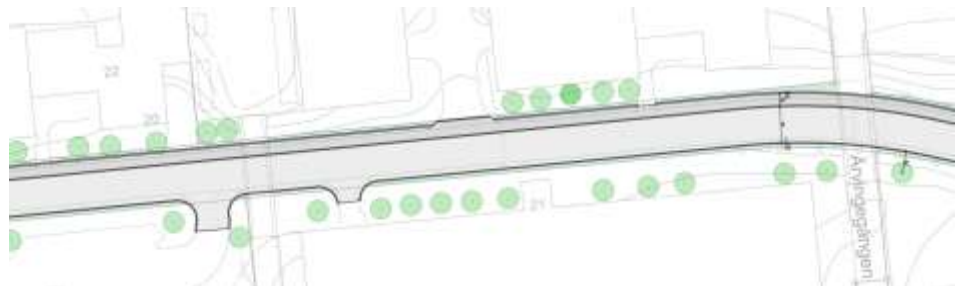
Figur 7. Förslag på ny sektion för Helsingörsgatan.

Kontoret föreslår genomgående gångbanor med farddämpning för de in- och utfarter som ansluter mot Helsingörsgatan samt i korsningen med Vejlegatan.



Figur 8. Planillustration för ny gångbana på östra delen av Helsingörsgatan.

I öster ansluter gångbanan till befintligt övergångsställe över Helsingörsgatan samt till den gång- och cykelväg som leder mot Kista centrum, tunnelbana och Kista verksamhetsområde.



Figur 9. Planillustration för ny gångbana på mellersta delen av Helsingörsgatan.

I väster förläggs gångbanan på Helsingörsgatans södra sida för att kunna ansluta till befintlig gångbana som leder mot Thorvaldsgången och vidare mot Igelbäckskolan och Järvafältet. En

gångpassage föreslås över Helsingörsgatan i detta läge för att möjliggöra sidbyte för gångbanan.



Figur 10. Planillustration för ny gångbana på västra delen av Helsingörsgatan.

Befintliga belysningsstolpar på norra sidan behöver flyttas cirka en meter norrut för att ge plats åt den nya gångbanan. Kontoret föreslår ny trygghetskapande belysning under de tre broarna längs sträckan. I samband med detta ser kontoret även över möjligheten att fräscha upp broarnas undersida med exempelvis ny målning eller beläggning.



Figur 11. Perspektiv över ny gångbana på Helsingörsgatan. Utblick västerut.

### **Avvägningar och konsekvenser gällande förslagen inriktning**

Utveckling av ett gångstråk längs Helsingörsgatan bedöms bidra till målen i Stockholms stads gångplan. Åtgärden bidrar till ett genare gångnät där större målpunkter i närområdet knyts samman.

Framkomligheten förbättras för fotgängare genom att de slipper omvägar längs parallella gångstråk och genom att motorfordon på korsande körytor tvingas väja vid passagera.

Projektet tar hänsyn till målen från *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* eftersom gatan



med den nya gångbanan blir möjlig att använda för alla grupper av fotgängare och genom nya tillgänglighetsanpassade passager i samtliga korsningspunkter.

Bekvämligheten för gående ökar genom att fotgängare kan röra sig i samma nivå tvärs korsande körbanor på de nya genomgående gångbanorna. Den nya gångbanan kommer att kunna städas och snöröjas på ett rationellt sätt, vilket också ökar komforten för fotgängare.

Framkomligheten kommer att vara fortsatt god för motorfordon och cyklister eftersom tillräcklig bredd finns kvar i körbanan för möten.

Ny belysning under broarna anpassad för gående och den fredade gångytan bedöms bidra till ökad omsorg om platsen och en ökad trygghetsupplevelse.

Kontoret bedömer att åtgärderna kommer att få nya grupper av fotgängare att använda sträckan, vilket inverkar positivt på den sociala hållbarheten. Detta innebär också att fotgängarflödet längs gatan kommer att öka.

Kontoret bedömer att befintliga träd kan behållas även om gång- och körbanor kommer att hamna närmare dessa. Hur eventuella skador på befintliga träd ska undvikas under entreprenaden behöver beaktas i det fortsatta utredningsskedet.

Beskrivna förhållanden vid skyfall bedöms kvarstå och omfattningen kan öka marginellt. Kontoret avser utreda vidare om mindre åtgärder i anslutning till gångbanan är möjliga för att öka fördröjning av dagvatten.

### **Studerade och avfärdade alternativ**

I utredningsskedet har lösning med gångbana på båda sidor av gatan samt enbart gångbana på södra sidan av gatan övervägts. Lösningen med gångbana på båda sidor om gatan förkastades på grund av att avståndet till fastighetsgräns endast skulle ha möjliggjort smala gångbanor som skulle vara svåra att snöröja vintertid.

Alternativet med gångbana enbart på södra sidan av gatan förkastades eftersom de tekniska förutsättningarna är mer gynnsamma på norra sidan samtidigt som gångflödet är betydligt högre på denna sida av gatan.

## **Tidplan och genomförande**

### **Tidplan**

En övergripande tidplan framgår enligt följande:

	2024	2025	2026
Inriktningsbeslut	X		
Systemhandling	X	X	
Genomförandebeslut		X	
Projektering		X	
Upphandling			X
Entreprenad			X

### **Trafik under byggtiden**

Eftersom Helsingörsgatan är en återvändsgata för motorfordonstrafiken med låga flöden utan angöring kommer genomförandet enbart få en lokal trafikpåverkan.

Motorfordon bedöms kunna trafikera gatan under hela byggtiden genom att entreprenaden bedrivs etappvis. Gående och cyklister får fortsatt använda körbanan eller upptrampad stig på ena sidan under genomförandet alternativt färdas på något av de parallella trafikseparerade stråken.

### **Ekonomi och finansiering**

#### **Investering**

Projektets planeringsutgifter beräknas till 3 mnkr fram till genomförandebeslut. Projekts totala investeringsutgift uppskattas till cirka 29 mnkr. Bedömningen baseras på kalkyl utifrån framtagna programhandling. I utgiften ingår riskpåslag och indextillägg

Projektet är inrymt inom nämndens långsiktiga investeringsplan och redovisas inom framkomlighetssatsningen för gångtrafikanantågärder.

#### **Driftkostnader**

Projektet bedöms öka driftkostnaderna marginellt till följd av utökade ytor för gående som exempelvis innebär mer arbetsintensiv snöröjning.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 2,3 mnkr per år från och med år 2027. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en genomsnittlig preliminär avskrivningstid om cirka 20 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## **Risk/Osäkerhet**

Som nämnts kan nya stödmurar behöva anläggas på del av sträckan för att ta upp höjdskillnaden mot slänten. Detta moment kan vara tekniskt komplicerat och kostnadsdrivande. Frågan studeras vidare under detaljprojekteringen.

Berg i dagen finns lokalt vid sidan av gatan intill Ärvingegångens bro. Eventuellt kan mindre sprängning behövas för den nya gångbanans grundläggning.

På södra sidan av gatan finns en fjärrvärmecentral som körbanan kommer att behöva förskjutas mot för att få plats med gångbanan på norra sidan. Ledningssamordning behöver genomföras på grund av den näraliggande fjärrvärmecentralen och telekablar på gatans norra sida.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Ny gångbana på Helsingörsgatan, Bilaga 1