

Handläggare
Cecilia Johansson
08-508 26 155,
Erik Hammarström
08-508 26 025**Till**
Trafiknämnden
2025-06-12

Ny gångbana på Helsingörsgatan. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna trafikkontorets förslag till genomförande av projekt Ny gångbana på Helsingörsgatan till en investeringsutgift om 20 miljoner kronor.
2. Trafiknämnden beslutar att ge trafikkontoret i uppdrag att genomföra upphandlingar samt teckna avtal inom ramen för genomförandebeslutet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJenny Carlsson
Enhetschef

Sammanfattning

Helsingörsgatan är en gata för motorfordon i Kista som helt saknar gångbanor. Trots detta går många längs sträckan vilket har lett till upptrampade stigar på gatans båda sidor. Helsingörsgatan förbinder flera lokala målpunkter och kan därmed bli en viktig länk för fotgängare. Trafikkontoret vill anlägga en ny gångbana på gatans norra sida som ansluter till befintliga gångstråk samt montera ny belysning för fotgängare under befintliga gångbroar.

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 den nya gångbanan kan genomföras under år 2026.

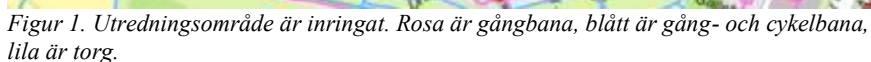
Kontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande av projekt Ny gångbana på Helsingörsgatan till en investeringsutgift av 20 miljoner kronor.

Introduktion till projektet

Bakgrund

Trafikkontoret har gjort en övergripande inventering i Järva för att identifiera gångåtgärder som stärker framkomligheten och trafiksäkerheten. 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.



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

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

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 Veilegatan som ansluter till Kista centrum.

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 de tre gångbroarna på sträckan saknas belysning.



Figur 2. 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. Ett femtiotal cyklister passerar sträckan varje dygn. Dessa använder körbanan.



Figur 3. Befintlig gatusektion för Helsingörsgatan.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 025
Växel 08-508 27 200
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Strax väster om korsningen med Vejlegatan finns ett varuintag som angörs av lastbilar på fastighetsmark. Längre västerut ställer HSB:s fastighetsservice upp fordon i anslutning till gatan. I övrigt sker angöring och parkering på fastighetsmark vilket innebär att behovet att stanna på gatan är lågt.

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

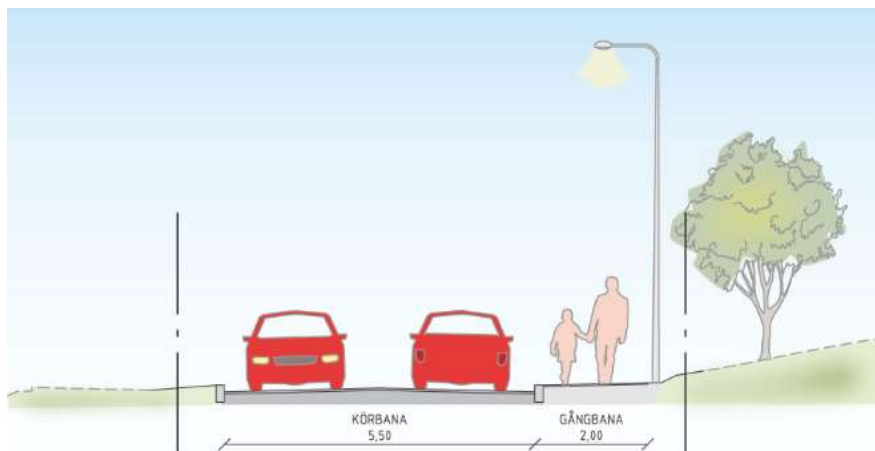
Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Åtgärdsförslag

Projektets innehåll

En två meter bred gångbana anläggs på Helsingörsgatans norra sida på hela sträckan mellan Vejlegatan i öster till att gatan tar slut i väster. För att åstadkomma detta förskjuts Helsingörsgatans körbana drygt 0,5 meter söderut samtidigt som körbanans bredd smalnas av från cirka 6 till 5,5 meter. Vidare behöver cirka en meter av gräs-/släntmarken norr om gatan tas i anspråk.



Figur 4. Ny gatusektion för Helsingörsgatan.

Kontoret föreslår genomgående gångbanor med fartdämpning för motorfordon som korsar fotgängarnas väg vid de in- och utfarter som ansluter mot Helsingörsgatan samt i korsningen med Vejlegatan.



Figur 5. Perspektiv över ny utformning i korsningen Helsingörsgatan/Vejlegatan.

I öster ansluter gångbanan till befintligt övergångsställe över Helsingörsgatan samt till den gång- och cykelväg som leder mot Kista centrum, tunnelbana och Kista verksamhetsområde. Ett befintligt träd i korsningen med Vejlegatan med dåliga växtförutsättningar, på grund av en underjordisk markförstärkning i form av ett påldäck under mark, tas ned och ersätts med två nya träd längre in på den intilliggande gräsytan.

Längst i väster anläggs även en gångbana på Helsingörsgatans södra sida för att ansluta till befintligt gångstråk som leder mot Thorvaldsgången och vidare mot Igelbäckskolan och Järvafältet. En gångpassage föreslås över Helsingörsgatan i detta läge för att förenkla sidbyte för fotgängare.



Figur 6. Perspektiv över ny utformning på västra delen av Helsingörsgatan.

Befintliga belysningsstolpar på Helsingörsgatans norra sida behöver flyttas cirka en meter norrut för att ge plats åt den nya gångbanan.

Kontoret föreslår även ny trygghetsskapande effektbelysning under de tre gångbroarna längs sträckan. Vidare planerar kontoret för att gångbroarna ska få en ny gestaltning genom att unga i närområdet får utsmycka undersidorna inom ramen för kulturskolans satsning "Unga berättar".



Figur 7. Exempel på utsmyckning i gångtunnel från "Unga berättar".

Avvägningar

Trafikkontoret har valt att begränsa gångbanans bredd till två meter. En bredare gångbana skulle innebära att ett flertal träd på sträckan skulle behöva tas ned och att stödmurar skulle behöva anläggas mot slänten på norra sidan vilket inte har ansetts vara motiverat.

I utredningsskedet undersöktes en lösning med gångbana på båda sidor av gatan samt en lösning med enbart gångbana på södra sidan av gatan. Lösningen med gångbana på båda sidor om gatan förkastades på grund av det begränsade utrymmet mot fastighetsgräns och alternativet med enbart gångbana på södra sidan valdes främst bort i och med andelen gående är betydligt högre på norra sidan.

Den nya gångbanan innebär att den hårdgjorda ytan på sträckan ökar. Detta påverkar inte situationen vid skyfall annat än marginellt men projektet har utrett möjliga kompensationsåtgärder. Förutsättningarna för att kunna göra enkla och kostnadseffektiva skyfallsåtgärder inom projektet bedöms vara dåliga och har därmed valts bort.

Projektet tar hänsyn till målen från *Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning* genom att samtliga passager på sträckan tillgänglighetsanpassas. Vidare

kommer den nya gångbanan med anslutningar till befintliga gångstråk göra att gatan blir möjlig att använda för alla grupper av fotgängare.

Konsekvenser

Den nya gångbanan längs Helsingörsgatan överensstämmer med inriktningen i Stockholms stads gångplan genom att ett genare gångnät skapas där större målpunkter i närområdet knyts samman. Projektet bidrar också till uppfyllelse av målen inom Fokus Järvas prioriterade utvecklingsområde för stadsutveckling och stadsmiljö.

Framkomligheten förbättras för fotgängare genom att de slipper omvägar längs parallella gångstråk och genom att korsande motorfordon tvingas väja för fotgängare på sträckan. 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 minskar halkrisken. Trafiksäkerheten för gående höjs även genom att de inte behöver dela yta med motorfordon.

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

Ny belysning anpassad för gående och utsmyckning under broarna samt den fredade gångytan visar en ökad omsorg om platsen vilket kan leda till en höjd trygghetsupplevelse. Genom att gångbanan tydligt separeras från körbanan och förses med farthinder i korsningarna bedöms även tryggheten för gående i relation motorfordon förbättras.

Kontoret bedömer att åtgärderna kommer att få nya grupper av fotgängare att använda sträckan, vilket inverkar positivt på den sociala hållbarheten. Sträckan kan också få en ny funktion som skolväg för barn till den närliggande Igelbäcksskolan.

Grönytan längs stråket minskar något genom den nya gångbanan. Den yta som tas i anspråk består främst kompakterad jord genom de upptrampade stigarna. Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas för att minimera påverkan på befintliga träd längs sträckan.

Tidplan och genomförande

Tidplan

En övergripande tidplan framgår enligt följande.

Aktivitet	2025	2026
Genomförandebeslut	X	
Projektering	X	
Upphandling	X	
Entreprenad		X

Detaljprojektering har genomförts under våren 2025. Arbete med upphandling av entreprenad påbörjas efter att genomförandebeslut erhållits. Entreprenaden beräknas kunna genomföras i sin helhet under 2026.

Produktionsplanering och trafik under byggtiden

En övergripande produktionsplanering har genomförts inom projektet. Motorfordon bedöms kunna trafikera gatan under hela byggtiden genom att entreprenaden bedrivs etappvis. Totalt räknar kontoret med ca sex etapper på vardera sidan om gatan. Förbi pågående etapp kommer motorfordon att behöva lämna företräde mot mötande trafik eller vänta vid skyttelsignal. Gående och cyklister får fortsatt använda körbanan under genomförandet alternativt färdas på något av de parallella trafikseparerade stråken i närområdet.

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

Intressenthantering och kommunikation

Projektet berör i första hand de fastigheter som angränsar direkt till Helsingörsgatan. Fastigheterna ägs av tre bostadsrättsföreningar. En entré till HSB:s verkstad samt ett lastintag till butikerna Matkanonen och Kista bazar kommer att beröras av projektet. Helsingörsgatan kan också fungera som en alternativ skolväg till Igelbäcksskolan. Projektet planerar att i god tid kontakta nämnda intressenter. Information skickas via brev och portanslag sätts upp på ett urval av portar. Byggskyltar, med information om att gatan ska byggas om, placeras på utvalda ställen.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 025
Växel 08-508 27 200
erik.hammarstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Ekonomi och finansiering

Investering

Trafiknämnden fattade inriktningsbeslut för projektet i september 2024. Projektets totala investeringsutgift uppskattades till 29 mnkr.

Den totala investeringsutgiften för projektet beräknas i genomförandebeslutet till 20 mnkr. Hittills har 1,6 mnkr bokförts i projektet för utredning, planering och intern tid. Kommande övriga utgifter avser framförallt byggledning och entreprenad. I totalutgiften ingår även risk och indexpåslag.

Utgiftsminskningen jämfört med inriktningsbeslutet beror främst på att tidigare höga påslag för justerad omfattning och oförutsett har kunnat reduceras tack vare vidare utredning och detaljerad projektering. Dessa påslag skulle bland annat täcka ett eventuellt anläggande av stödmurar samt skyfallsåtgärder på sträckan. Kontoret har under planeringsfasen inte sett ett behov av detta.

Sammanfattning	Tidigare nedlagt (mnkr)	Kommande utgifter (mnkr)	Totalt (mnkr)
Utredning och projektering	1	1	2
Byggansvarigkostnader inkl. byggledning och risk	0	3	4
Entreprenad		13	13
Index		1	1
Summa utgifter	2	18	20

Projektet redovisas inom framkomlighetssatsningen för gångåtgärder och inryms inom nämndens långsiktiga investeringsplan. Projektet har inga identifierade ej aktiverbara utgifter.

Driftkostnader

Projektet bedöms öka driftskostnaderna med ca 50 000 kr per år till följd av utökade ytor för gående som exempelvis innebär mer arbetsintensiv snöröjning och genom de nya träden som planteras.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 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

De största projektspecifika riskerna som identifierats är:

- Förekomst av förorenade massor
- Skador på träd under entreprenaden
- Skador på konstruktioner under entreprenaden

Projektet har inte genomfört borrprover för att undersöka risken för förorenade massor eftersom detta främst förekommer på gator byggda före 1970-talet eller på sträckor som har haft intilliggande verksamheter som hanterar kemikalier. Om förorenade massor skulle påträffas under entreprenaden så finns ett riskpåslag i projektbudgeten som kan täcka upp för detta.

Det finns ett flertal träd som står tätt intill ytor där det ska bedrivas markarbeten under entreprenaden. Risken för skador på träden minimeras genom krav på försiktig schakt i närheten av dessa.

Inom projektområdet finns flera befintliga konstruktioner såsom gångbroar, fjärrvärmekammare under mark och ett påldäck. Ritningar över konstruktionerna kommer att delges till entreprenören och särskilda krav på försiktigt arbete i närheten av dessa kommer att ställas i upphandlingen.

Slut