

Handläggare
Anders Hellström
08-508 26 089**Till**
Trafiknämnden
2026-02-12

Cykel vid Spånga station. Slutredovisning

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att godkänna slutredovisning av projekt Cykel vid Spånga station.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefPeter Granström
AvdelningschefJohan Johansson Vanhatalo
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har byggt ut cykelinfrastrukturen och breddat för gående längs Bromstenvägen och Spånga Stationsväg mellan Spånga station och Spånstigen. Projektets syfte har varit att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående.

Genomförandebeslut fattades av trafiknämnden 2021-02-01 till ett belopp om 29,3 mnr i utgifter och med en intäkt på 7,9 mnr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 30 mnr brutto och intäkt på 9 mnr i löpande priser. Den totala investeringsutgiften för projektet blev 25,5 mnr och intäkter om 9 mnr i 2021 års prisnivå, vilket motsvarar 30 mnr i utgifter och 10,9 mnr i inkomster i löpande prisnivå.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Introduktion till projektet

Bakgrund

I stadens cykelplan är Bromstenvägen/Spånga Stationsväg utpekade som del av ett pendlingsstråk som förbinder kommungränsen mot Järfälla med centrala delar av västerort och innerstaden (Bromstenvägen byter namn till Spånga Stationsväg på

en sträcka av cirka 200 meter förbi Spånga station). Sträckan är en del av det regionala cykelstråket Kungsängenstråket i Regional cykelplan för Stockholms län (2014). Både Järfälla kommun och Stockholm stad har byggt ut stora delar av stråket, sträckan förbi Spånga station var dock en felande länk sett till stråket som helhet.

Trafiknämnden fattade 2018-02-01 inriktningsbeslut (Dnr T2017-03588) för utbyggnad av cykelinfrastruktur vid Spånga station. Genomförandebeslut (Dnr T2020-03241) fattades av trafiknämnden 2021-02-01 till ett belopp om 30 mnkr med en intäkt om 9 mnkr i löpande priser.



Figur 1. Översiktskarta med berörd sträcka markerad i rosa.

Mål och syfte

Projektets mål var att anlägga cykelinfrastruktur enligt riktlinjerna i stadens cykelplan förbi Spånga station och söderut till Spånstigen i syfte att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för cyklisterna och gående.

Den utförda lösningen har tagits fram utifrån rekommendationer i stadens cykelplan och ingår som utpekat stråk i stadens gångplan och cykelplan.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Genomförd åtgärd

Projektets innehåll

På sträckan förbi Spånga station och Bussterminalen och vidare österut mot Spånstigen har kontoret anlagt gång- och cykelbana med bredder enligt gång- och cykelplanen. Ny belysning har anlagts och tre nedtagna träd har ersatts av sju nya.

Nedan beskrivs åtgärder inom projektet.

Norr om Värsta Allé

Kontoret har breddat gång- och cykelbanan genom att förskjuta körbanan österut, närmare järnvägsspåren. Befintlig busshållplats har justerats i läge och tillgänglighetsanpassats. Övergångsstället från Spånga Stationsplan till pendeltågsstation har hastighetssäkrats med ramper. På sträckan har tre träd tagits ned på östra sidan och fem träd har planterats på den västra sidan.



Figur 2. Foto som visar Bromstensvägen söderut mot Spånga station före ombyggnad, på sträckan fanns tidigare en smal gemensam gång- och cykelbana.



Figur 3. Foto som visar Bromstensvägen söderut mot Spånga station efter ombyggnad. Den gemensamma gång- och cykelbanan har breddats upp till separerad gång- och cykelbana.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Värsta Allé och söderut

Kontoret har utfört breddning av gång- och cykelbanan genom avsmalning av befintliga överbredda körfält på sträckan ned mot Spånga Torgväg och glacisen vid rampen upp mot gångviadukten

har ersatts av en stödmur. Över Värsta Allé har en ny signalreglerad gång- och cykelbana anlagts. Övergångsstället i höjd med Spånga Konditori har hastighetssäkrats med ramper. I refugen mellan gatan och bussterminalen har två träd planterats. Över infarten till Spånga Torgväg har kontoret anlagt en genomgående gång- och cykelbana.



Figur 4. Foto som visar Spånga stationsväg söderut vid Värsta Allé före ombyggnad. Bilden visar en smal gemensam gång- och cykelbana till höger.



Figur 5. Foto som visar Spånga stationsväg Söderut vid Värsta Allé efter ombyggnad. Kontoret har anlagt en separerad gång- och cykelbana till höger, nya cykelställ och träd har planterats i skyddszon mot körbanan.



Figur 6. Foto som visar Spånga stationsväg söderut vid busstation före ombyggnad. På sträckan fanns tidigare en smal gångbana och ingen cykelbana, övergångsställe var inte hastighetssäkrat.



Figur 7. Foto som visar Spånga stationsväg söderut vid busstation efter ombyggnad. Kontoret har anlagt en breddad gångbana och ny cykelbana. Övergångsstället har hastighetssäkrats genom avsmalning och ramper.



Figur 8. Foto som visar Bromstensvägen söderut vid Spånga Torgväg före ombyggnad. Gångbanan var tidigare smal vid passage in till Spånga torgväg.



Figur 9. Foto som visar Bromstensvägen söderut vid Spånga Torgväg efter ombyggnad. Kontoret har anlagt en Genomgående gång och cykelbana över infarten till Spånga Torgväg

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 089
Växel 08-508 27 200
anders.c.hellstrom@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Söder om Spånga Torgväg mot Spånstigen och vidare mot Spångavägen

Kontoret har utfört breddning av gång- och cykelbanan genom avsmalning av befintligt överbrett norrgående körfält.



Figur 10. Foto som visar Bromstensvägen söderut mellan Sörgårdsvägen och Spånstigen före ombyggnad. På sträckan fanns tidigare en smal gemensam gång- och cykelbana.



Figur 11. Foto som visar Bromstensvägen söderut mellan Sörgårdsvägen och Spånstigen efter ombyggnad. På sträckan har kontoret anlagt en breddad samt separerad gång- och cykelbana.

Måluppfyllelse och konsekvenser

Kontorets genomförda åtgärder innebär att trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister och gående har förbättrats. Den nya utformningen främjar cykling längs sträckan. Genom att tydligare separera cyklister från övriga trafikslag har både tillgängligheten och trafiksäkerhet ökat. Gående och personer med funktionsnedsättning har fått ökad tillgänglighet genom att gångbanor breddats och trafikseparering tydliggjorts.

Tidplan och genomförande

Tidplan

Projektets planerade åtgärder utfördes enligt tidplan i genomförandebeslutet.

Produktion och trafik under byggtiden

Genomförandet av entreprenaden har fortlöpt enligt plan.

Intressenthantering och kommunikation

Inför entreprenadstart informerade kontoret närliggande fastighetsägare om de kommande arbetena och gav dem kontinuerligt uppdaterad information under hela projektet. Kontoret har även kontinuerligt uppdaterat projektets innehållssida på Stockholm växer.

Ekonomi och finansiering

Investering

I kalkylen som låg till grund för genomförandebeslutet beräknades projektets totala utgifter uppgå till 29,3 mnkr och intäkt till 7,9 mnkr i 2021 års prisliv vilket motsvarar 30 mnkr i utgifter och 9 mnkr i inkomster i löpande priser. Investeringsutgiften för projektet blev 25,5 mnkr och intäkter om 9 mnkr i fast prisliv, vilket motsvarar 30 mnkr i utgifter och 10,9 mnkr i inkomster i löpande prisliv.

I nedanstående tabell redovisas projektets ekonomi i genomförandebeslutets prisliv 2021.

Fast prisliv	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall i 2021 års prisliv (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	3,5	3,6	0,1
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	8,1	3,6	-4,5
Entreprenad	17,7	18,3	0,6
Summa utgifter	29,3	25,5	-3,8
Inkomst statlig medfinansiering	-9,0	-7,9	1,1
Inkomst ledningsdragande bolag	0,0	-1,1	-1,1
Summa inkomster	-9,0	-9,0	0,0
Netto	20,3	16,5	-3,8

I tabellen nedan redovisas projektets ekonomi i löpande priser. Beslutat belopp är angivet i 2021 års prisliv, inklusive ett indexpåslag med antagande om prisutveckling under projektets kommande genomförande. Projektets utfall i löpande priser blev 19,4 mnkr brutto, vilket är 1,6 mnkr lägre än det beslutade beloppet.

Löpande Prisnivå	Beslutat belopp (mnkr)	Utfall löpande priser (mnkr)	Avvikelse (mnkr)
Utredning och projektering	3,5	3,7	0,2
Byggaktörsutgifter inkl. byggledning och risk	8,1	3,9	-4,2
Entreprenad	17,7	22,4	4,7
Index	0,7	0	-0,7
Summa utgifter	30,0	30,0	0
Inkomst statlig medfinansiering	-9,0	-9,6	-0,6
Inkomst ledningsdragande bolag	0	-1,3	-1,3
Summa inkomster	-9,0	-10,9	-1,9
Netto	21,0	19,1	-1,9

Kommentar till projektets utgifter

Nedan följer förklaringar till avvikelser i projektets ekonomi.

Samtliga avvikelser är angivna i det penningvärde som gällde då genomförandebeslutet fattades (2021), det vill säga fasta priser.

Projektering & utredning

Utgifter för utredning och projektering blev något högre, avvikelsen jämfört med genomförandebeslutet blev 0,1 mnkr.

Byggaktörsutgifter inklusive byggledning och risk

Byggaktörsutgifterna blev 4,2 mnkr lägre än beräknat. Detta beror i huvudsak på att projektet hade en förhållandevis stor riskpost för kostnadsökning i byggbranschen. Denna risk föll ut men redovisas som ökad utgift i posten för entreprenad.

Entreprenad

Utfallet blev 4,7 mnkr högre än beräknat vilket förklaras av högre anbud än beräknat och kostnader för utfört arbete åt ledningsdragande bolag som tillkommit under pågående entreprenad, kontoret har erhållit full kostnadstäckning för dessa arbeten.

Kostnader för drift och underhåll

Kontoret bedömer att nämndens driftkostnader efter genomfört projekt ökar marginellt till följd av att cykelbanornas yta ökar; dessa är generellt sett lite dyrare att drifva än körbanor för motorfordon.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,6 mnkr från och med år 2025.

Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 2,8 procent minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

Risk/Osäkerhet

Inför genomförandebeslutet identifierades risker avseende förseningar beroende på komplex trafiksituation och framkomlighetskrav för kollektivtrafiken. Kontoret avsatte riskpengar för att hantera ökade kostnader en försening hade inneburit. Nära dialog med trafikförvaltningen och trafikutövare gjorde dock att genomförandet kunde ske enligt plan. Avsatta riskmedel användes dock för att hantera högre anbud än beräknat.

Slut