

**Handläggare**  
Gustaf Bergeröd  
08-508 263 09**Till**  
Trafiknämnden  
2018-02-01

## **Cykelbana förbi Spånga station. Inriktningsbeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner inriktningsbeslut för cykelbana förbi Spånga station till en bedömd utgift om 20 mnkr.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefMattias Lundberg  
AvdelningschefErika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Cykelstråket som passerar Spånga station är utpekad som ett pendelcykelstråk och saknar idag cykelinfrastruktur, trots att det går mycket motorfordonstrafik på den långsgående gatan. I dagsläget tvingas cyklister därför välja mellan att cykla på gångbanan eller i blandtrafik, trots att det i övrigt längs pendelcykelstråket finns cykelbanor.

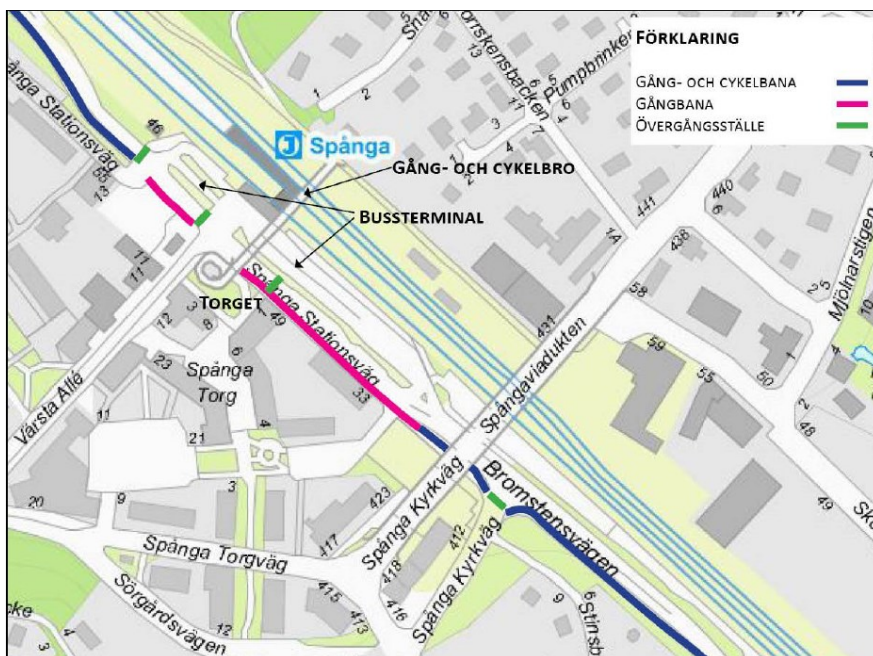
Förslaget innebär att det anläggs en cykelbana längs befintlig gångbana på västra sidan om Spånga Stationsväg och Bromstensvägen, vilket möjliggörs genom att körfält smalnas av, taxiangöring tas bort och att en busshållplats på östra sidan av Spånga Stationsväg flyttas in i bussterminalen. Utöver detta kommer de trafiksäkerhetsåtgärder som planerats i hastighetsplanen istället att genomföras i samband med detta projekt. Konsekvensen av att körfälten smalnas av och borttagandet av taxiangöringen blir att risken ökar för hindrande fordon längs gatan. Trafikkontoret

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 09  
Växel 08-508 272 00  
gustaf.bergerod@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

bedömer dock att det går att hantera med införande av stoppförbud. På sträckan mellan Spånga Kyrkväg och Spångavägen föreslår kontoret att räcket rivs och belysningen flyttas så att befintlig bredd kan nyttjas bättre. Kontoret bedömer utgiften för projektet till ca 20 mnkr.

## Bakgrund

Stråket förbi Spånga station utgör en viktig del av ett längre cykelstråk i nord-sydlig riktning, vilket tydliggörs i figur 1. Norr och söder om Spånga station finns idag en cykelbana och det här projektet syftar till att koppla ihop stråket.



**Figur 1 - Nulägesbeskrivning av trafiksituationen kring Spånga station.**

Stråket är utpekad i Stockholms stads cykelplan som pendelcykelstråk och är en del i det regionala cykelstråket Kungsängenstråket. Cykelplanen är tydlig med att målet är att det ska vara enkelt och säkert att cykla i Stockholm samt att antalet cyklister ska öka. De regionala pendlingsstråken har lyfts fram som extra angelägna. I området kring Spånga station sker en stor exploatering, vilket kommer öka trycket på en god cykelinfrastruktur samtidigt som Spånga station i sig är en viktig målpunkt.

Trafikförvaltningen utreder sedan ett par år tillbaka en ombyggnation för att utveckla bussterminalen vid Spånga station. Bedömningen som gjorts är att ett anläggande av en cykelbana inte kommer att påverka de framtida planerna för bussterminalen.

### **Befintlig situation**

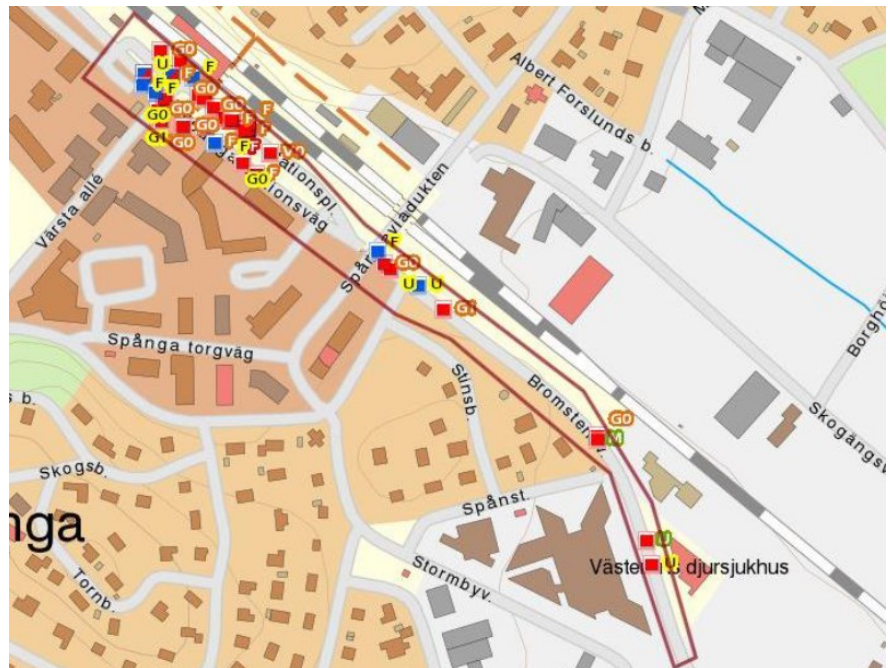
Spånga Stationsväg är en huvudgata och en viktig länk för busstrafiken. På sträckans västra sida ligger Spånga Torg med centumbildning, handel, bostäder, restauranger och caféer. Den östra sidan utgörs av bussterminal, pendeltågsstation, taxi-uppställning samt en infartsparkering i höjd med Spånga Kyrkväg.

Befintliga hastigheter är 30 km/h vid stationen och torget respektive 50 km/h längst norr- och söderut i utredningsområdet.

Motorfordonsflödena är på Spånga Stationsväg 12500 per dygn varav 14 % tung trafik. På Bromstensvägen söder om Spånga kyrkväg är motorfordonsflödena 19000 per dygn varav 9 % tung trafik. Cykelflödena bedöms vara mellan 500-1000 cyklister per dygn utifrån närliggande flödesmätningar.

Generellt på sträckan är det ett körfält i vardera riktningen. Det finns ett vänstersvängkörfält in mot bussterminalen som fyller en viktig funktion då de flesta busslinjerna kör in på terminalen. Körfälten är idag breda och två fordon kan bitvis köra i bredd i samma riktning. Pendeltåget vid Spånga station trafikerar i huvudsak sträckan Bålsta-Nynäshamn. Turtätheten är hög, framförallt under rusningstid och många resenärer har Spånga station som bytespunkt mellan buss och pendeltåg. Flera busslinjer trafikerar bussterminalen och Spånga Stationsväg.

De senaste fem åren, februari 2012 – februari 2017, har 43 olyckor med personskada inträffat i området, se figur 3. En olycka har haft allvarliga skador som följd och ungefär hälften av olyckorna har varit singelolyckor. I tre olyckor har cyklister varit inblandade, varav en mellan cykel och motorfordon. 12 olyckor har skett mellan motorfordon och fotgängare. Olyckorna är koncentrerade till bussterminalen och torget.



**Figur 2 – Karta som visar utbredningen av olyckorna kring Spånga station.**

### **Ärendets beredning**

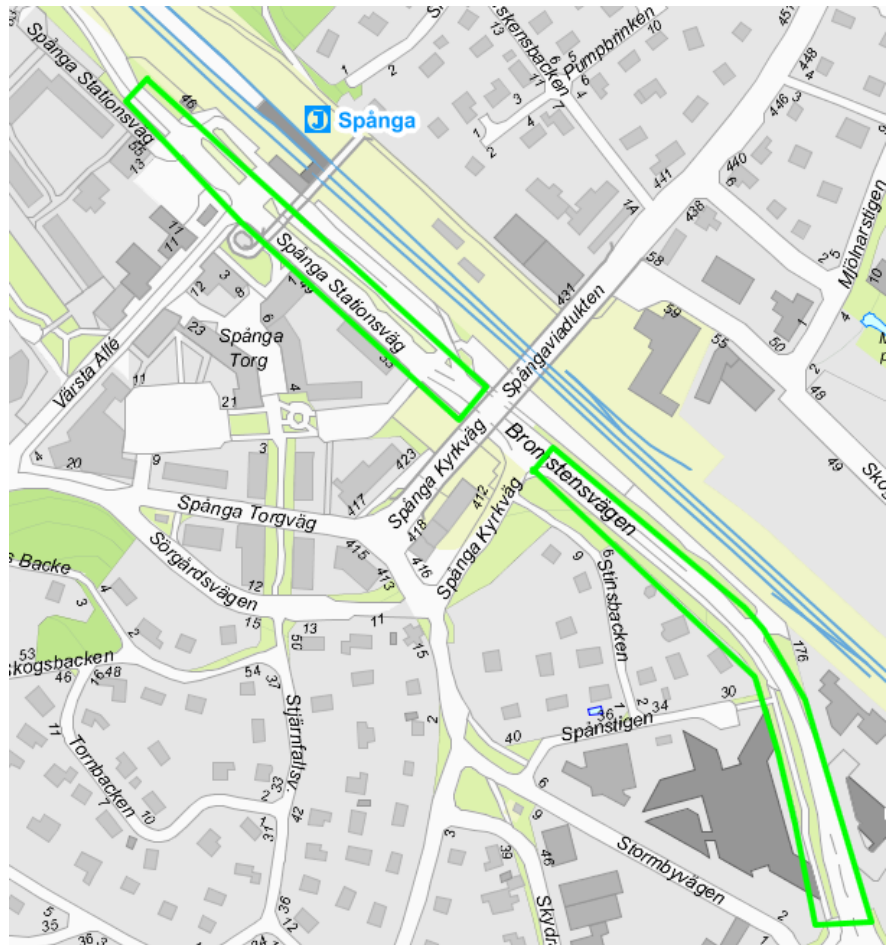
Ärendet har beretts inom trafikkontoret samt med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret med hänsyn till angörande exploateringar.

### **Föreslagna åtgärder**

#### **Sträckan Spånga Stationsväg-Spånga Kyrkväg**

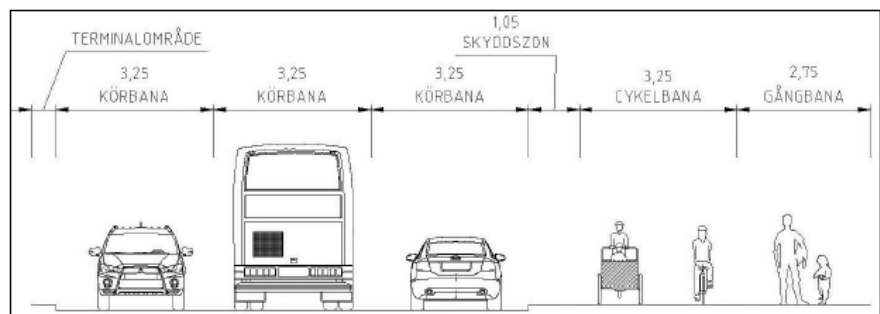
Trafikkontoret har utrett möjligheten att anlägga en cykelbana längs befintlig gångbana på Spånga Stationsväg förbi Spånga station. Detta möjliggörs genom att smalna av körfält och ta bort taxiangöring och flytta en busshållplats på östra sidan av Spånga Stationsväg in i bussterminalen.

I den föreslagna utformningen förläggs cykelbanan på Spånga Stationsvägs västra sida genom breddning av befintlig gångbana, se figur 4 för översiktskarta. Gatusektionen varierar inom utredningsprojektet på grund av bland annat busshållplats och svängkörfält.



**Figur 3 - Översiktskarta med utredningsområdet markerat med grönt.**

För att genomföra breddningen har utrymme tagits dels från gångbanan dels från körfälten. Den dubbelriktade cykelbanan föreslås få ett breddmått på 3,25 meter, vilket uppfyller cykelplanens riktlinje för pendlingsstråk. Gångbanan ges en bredd på 2,0 - 2,75 m och beläggs med betongplattor på sträckan närmast Spånga Torg. I figur 5 visas ett alternativ med en gångbana på 2,75 m.



**Figur 4 - Föreslagen gatusektion längs Spånga Stationsväg en delsträcka med vänstersvängfält.**

Hastigheten på Spånga Stationsväg är idag 30 km/h och kommer enligt hastighetsplanen att höjas till 40 km/h, vilket gör behovet av en separerad cykelbana tydligare. Norr om utredningsområdet på

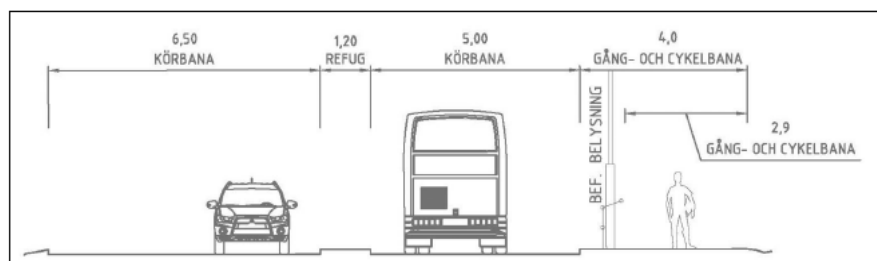
Bromstensvägen är hastigheten planerad att höjas från dagens 50 km/h till 60 km/h. I samband med hastighetsplanen finns planerade trafiksäkerhetsåtgärder som kommer att lyftas in i det här projektet. Det handlar om farthinder i samband med befintliga övergångsställen över Spånga Kyrkväg och Bromstensvägen.

I utredningsområdets norra del, norr om Värsta Allé finns en befintlig busshållplats. Hållplatsen kommer i konflikt med planerad cykelbana, vilket gör att tre alternativ utretts. Projektet har gått vidare med ett alternativ som innebär att busshållplatsen flyttas norrut cirka 50 meter för att ge utrymme för cykelbanan.

I korsningen Värsta Allé och Spånga Stationsväg har två alternativ studerats och vilket alternativ som väljs i slutändan behöver studeras vidare. Att signalreglera korsningen skulle gynna busstrafiken men samtidigt leda till att gående och cyklister tvingas vänta vid röd signal. Att välja hastighetsdämpande åtgärd över Värsta Allé skulle gynna gång- och cykeltrafiken, men hur det påverkar busstrafiken behöver studeras vidare. Om alternativet utan signalreglering väljs är det viktigt att korsningen ändå förbereds för signalljus ifall behovet skulle uppkomma i framtiden.

### Sträckan Spånga Kyrkväg-Spångavägen

Längs Bromstensvägen på sträckan mellan Spånga Kyrkväg och Spångavägen finns idag en separerad gång- och cykelbana. Den fria bredden begränsas av att belysningsstolpar och ett räcke är placerat längs med kantstenen. Trafikkontoret bedömer att det på denna sträcka är möjligt att till en liten utgift uppnå en stor förbättring för gång- och cykeltrafiken genom att befintligt räcke tas bort och belysning flyttas till bakkant av gångbanan (se figur 6 för befintlig gatusektion).

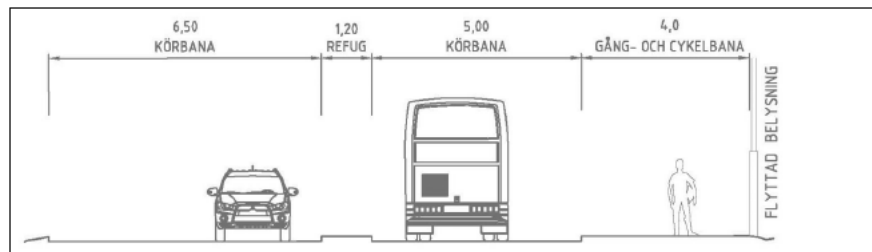


**Figur 5 - Befintlig gatusektion längs Bromstensvägen på delsträckan söder om Spånga Kyrkväg.**

Med åtgärden uppnås en bredd på närmare 4 meter som kan nyttjas mer effektivt för gång- och cykeltrafik, vilket är en ökning med ca 1 meter jämfört med idag (se figur 7 för föreslagen gatusektion). Förbättringen omöjliggör inte en framtida förbättring av sträckan, eftersom det intilliggande körfältet är brett. Hastigheten på sträckan är idag 50 km/h och kommer enligt hastighetsplanen att sänkas till



40 km/h, vilket gör att behovet av räcket som trafiksäkerhetsåtgärd kommer att minska.



**Figur 6 - Föreslagen gatusektion längs Bromstensvägen på delsträckan söder om Spånga Kyrkväg.**

## Ekonomi

Inför inriktningsbeslutet har en kostnadskalkyl tagits fram baserat på framtagna utredning. Den totala utgiften uppskattas till 20 mnkr, varav ca 17 mnkr för sträckan förbi Spånga station och ca 3 mnkr på sträckan mellan Spånga Kyrkväg och Spångavägen.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader med sammanlagt cirka 1,0 mnkr från och med år 2020. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om 20 år och intern ränta om 0,7 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar.

## Analys och konsekvenser

De föreslagna åtgärdernas konsekvenser har analyserats med tanke på ekonomi, miljö och övriga trafikslag.

### Cykeltrafik

Genom att genomföra föreslagna åtgärder skulle en separerad cykelbana skapas förbi Spånga station. Framkomligheten och trafiksäkerheten längs sträckan väntas bli högre för cyklister eftersom de inte längre behöver cykla på gångbanan eller i blandtrafik. Bättre framkomlighet för cykeltrafiken ökar cyklandet attraktivitet och stärker dess konkurrenskraft jämfört med bilen. Det skulle öka möjligheterna att cykla till och från Spånga station samt knyta samman det regionala cykelstråket som i stadens cykelplan är utpekad som ett pendelcykelstråk. Möjligheten för barn att ta sig fram ökar markant, eftersom dagens alternativ är att cykla på gångbanan som bitvis är smal. I korsningen med Spånga Stationsväg och Värsta Allé finns två alternativa lösningar. Väljs alternativet med trafiksignal i hela korsningen kommer framkomligheten för cyklister bli sämre med risk för rödljuskörningar. En förhöjd gång- och cykelpassage skulle ge högre framkomlighet men skulle istället minska framkomligheten för busstrafiken.

### Gångtrafik

I och med de föreslagna trafiksäkerhetsåtgärderna kommer sträckan att bli tryggare för gående. En negativ konsekvens av de föreslagna åtgärderna är att den befintliga gångbanan blir något smalare på större delen av sträckan. Det finns därför en risk för ökat antal konflikter mellan fotgängare och cyklister om stora mängder gående skulle mötas. Samtidigt väljer en stor del av cyklisterna redan idag att cykla på gångbanan, vilket gör att andelen cyklister som cyklar i gångbanan troligen kommer att minska med denna åtgärd. Sammantaget innebär föreslagna åtgärder att det blir en ökad trygghet för gående.

### Kollektivtrafik och motorfordonstrafik

Förutsatt att körfältsbredden smalnas av till 3,25 meter innebär det att vänstersvängande fordon kommer att blockera mer än vad de gör idag, eftersom körfälten i nuläget är breda med möjlighet att köra förbi. Förslaget innebär därför att stoppförbud måste övervägas på hela sträckan på Spånga Stationsväg mellan Värsta Allé och korsningen med Spånga Kyrkväg. Detta innebär en försämrad åtkomlighet till de tre entréer som är vända ut mot Bromstensvägen. God standard för körfälten för busstrafiken är 3,5 meter, vilket är möjligt att uppnå genom att gång- och cykelbanan görs något smalare. Slutgiltig gatusektion kommer att utredas vidare. Den taxiplats som finns längs med bussterminalen idag tas bort och ersätts ej, vilket innebär en risk för ett ökat antal stannande fordon längs gatan. En busshållplats på östra sidan av Spånga Stationsväg behöver flyttas in i bussterminalen. Bedömningen är att det finns plats i bussterminalen.

I samband med att befintlig busshållplats norr om Värsta Allé flyttas längre norrut med cirka 50 meter blir bytet mellan buss och pendeltåg längre för kollektivtrafikresenärerna. Detsamma gäller för kopplingen till Spånga torg. Flytten av busshållplatsen medför ingen försämring för motortrafikkapaciteten eftersom föreslagen åtgärd innebär att fordon kan passera även om en buss står vid hållplatsen. Förslaget är inte heller något hinder för en eventuell exploatering på befintlig parkering norr om Värsta Allé, eftersom utrymmet som utnyttjas begränsas till mestadels befintlig gång- och körbana och endast marginellt påverkar parkeringen.

### Belysning

All belysning inom utredningsområdet påverkas av föreslagna åtgärder. På den södra delsträckan föreslås en flytt av belysningen till bakkant av gång- och cykelbanan, och på delsträckan förbi



Spånga station behöver hela belysningen av gaturummet ses över. I samband med projektet planeras en uppgradering av befintlig belysning på hela sträckan med tanke på det nya stråket och det ökade flödet av cykeltrafik.

### Intrång på Spånga stations bussterminal

Bussterminalen vid Spånga station är planerad att byggas om och trafikkontoret vill inte påverka den planerade ombyggnationen genom att göra intrång på bussterminalens yta. För närvarande är projektet vilande, men projektet kan bli aktivt inom kort. Ombyggnationens syfte är att effektivisera och modernisera Spånga stations bussterminal. För att båda projekten ska kunna genomföras oberoende av varandra har en gränsdragning mellan de olika projekten satts upp, vilket är det befintliga räcket mellan bussterminalen och gatan. Föreslagen cykelbana förbi Spånga station kommer därför inte ta någon mark i anspråk som är öster om gränsdragningen. I det fortsatta arbetet är det viktigt med fortsatt samordning mellan projekten.

### Jämställdhetsanalys

I samband med planering av stadens offentliga rum är det viktigt att säkerställa att män och kvinnor har lika möjligheter att nyttja dessa. Studier från 2017 visar att skillnaderna mellan hur män och kvinnor reser i Stockholm är små, och trenden är att de flesta skillnaderna minskar över tiden. I dagsläget utgör män 59 % både i biltrafiken och i cykeltrafiken, medan kvinnor utgör 58 % i kollektivtrafiken. Dock finns det betydande variationer inom dessa grupper. Alla är dessutom i grund och botten gångtrafikanter.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder är positiva för alla men särskilt ur ett jämställdhetsperspektiv eftersom studier visar att kvinnor i högre utsträckning än män anpassar sina resval utifrån upplevelser av otrygghet. Åtgärder för att höja trafiksäkerheten och åtgärder som bedöms trygghetsskapande, som t ex förbättrad belysning, kan anses vara särskilt positiva ur ett jämställdhetsperspektiv, men gynnar generellt alla grupper.

Projektet kommer att se över och uppgradera belysningen längs hela utredningsområdet. Den nya gång- och cykelbanan kommer att synas från körbanan även i fortsättningen, vilket bidrar till en ökad trygghet. I samband med att parkeringar och andra mörka partier som delvis omgärdar den föreslagna cykelbanan exploateras ökar antalet ögon på gatan, vilket kommer leda till ytterligare uppsikt över gång- och cykelbanan. De trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärderna för oskyddade trafikanter som ingår i detta

projekt förväntas även bidra till att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten.

**Tidsplan**

Detta inriktningsbeslut ger möjligheter till fortsatt utredning och detaljprojektering under 2018 för att efter sommaren kunna besluta om genomförande. Byggstart uppskattas till 2019 och åtgärderna kan förhoppningsvis färdigställas samma år. Samordning behöver dock ske med projektet för ombyggnad av bussterminalen, vilket kan komma att försena genomförandet av cykelprojektet.

**Trafikkontorets förslag**

Kontoret föreslår att trafiknämnden godkänner inriktningsbeslut för en cykelbana förbi Spånga station till en bedömd utgift om 20 mnkr.

**Slut**