

Spånga C – Parkeringsutredning och stråkanalys

Exploateringskontoret

Uppdragsnummer: 4993

Upprättad av: Anders Ström

Datum: 2018-12-21

Granskad av: Jevgenij Petoukhov

Datum: 2018-12-20

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund.....	3
1.2	Syfte.....	3
1.3	Utredningsområde.....	3
1.4	Antaganden.....	4
1.5	Avgränsningar	4
2	Planerad exploatering i Solhem/Spånga Centrum	5
3	Parkering.....	6
3.1	Historik	6
3.1.1	Fördjupad parkeringsutredning juni 2011.....	9
3.1.2	Parkeringsstudie och parkeringsbalans mars 2016	10
3.2	Kartläggning av befintliga parkeringsplatser	12
3.3	Framtida utbud	15
4	Stråkanalys	18
4.1	Kartläggning av befintliga stråk	18
4.2	Framtida stråk efter exploatering.....	24
5	Konsekvensanalys	28
5.1	Parkeringsutredning	28
5.2	Stråkanalys	29
6	Slutsats	30
6.1	Parkeringsutredning	30
6.2	Stråkanalys	30
	Referenser	32
	Bilaga A – Parkering innan etableringar.....	33
	Bilaga B - Befintliga parkeringsplatser	35
	Bilaga C - Framtidsscenario.....	37
	Bilaga D – Långtidsparkering innan etableringar	39
	Bilaga E – Långtidsparkering nuläge	40
	Bilaga F – Långtidsparkering framtidsscenario	41

1 Inledning

Iterio AB har på uppdrag av Exploateringskontoret fått i uppgift att utreda hur utbudet av parkering vid Spånga centrum med omnejd påverkas av den planerade förtätningen inom området. Uppdraget innefattar även framtagandet av en stråkanalys, där förslag på kompletterande länkar presenteras och diskuteras.

1.1 Bakgrund

Spånga-Tensta är ett utpekat utvecklingsområde i Stockholm stads översiktsplan från 2018. För stadsdelen Solhem, vilken omfattar Spånga Centrum och stationsområdet på södra sidan om Mälarbanan, syftar utvecklingen i första hand till förtätning i form av bostäder, verksamheter och service.

Spånga centrum ligger i anslutning till Spånga station och har således ett stort utbud av kollektivtrafik. Stationen trafikeras av både pendeltåg och ett flertal busslinjer. Busstrafiken utgörs av matartrafik till och från pendeltåget och skapar kopplingar till tunnelbanans gröna- och blå linje. Dessutom erbjuds kommunöverskridande radiella tvärförbindelser till bland annat Sollentuna och Danderyd från Spånga station.

1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att presentera vilka konsekvenser borttagandet av parkeringsplatser kan resultera i vid genomförande av planerad bebyggelse i närhet till Spånga centrum.

Utredningen syftar även till att grafiskt illustrera stadens planerade cykelvägnät inom det studerade området med förslag på nya kopplingar.

1.3 Utredningsområde

I *Figur 1* illustreras det geografiskt avgränsade utredningsområdet som studeras i denna rapport. Området har utökats i förhållande till de senaste genomförda parkeringsutredningarna för området.



Figur 1, Den röstreckade linjen illustrerar det geografiskt avgränsade utredningsområdet.

1.4 Antaganden

Dagens infartsparkeringar vid tennishallen har tagits i anspråk som etableringsyta för angränsande exploatering. Det finns en markanvisning för området där infartsparkeringen är lokaliserad, men denna är tillsvidare avstannad. I dialog med beställaren har infartsparkeringen därmed antagits återinföras och kvarstå inom en överskådlig tid. För att återinföra infartsparkeringen krävs att ett servitut tillskapas då den befintliga tillfarten övergått till enskilt huvudmannaskap. Att ett servitut införs har därmed antagits i denna utredning.

Stationsområdet planeras att utvecklas efter färdigställandet av Mälarbanans breddning till fyrspår. I samband med detta kommer bussterminalen och stationsbyggnaden att byggas om. Utformning av den nya stationsbyggnaden inklusive bussterminalen är dock ej fastslagen. Därmed råder en osäkerhet kring hur mycket mark som kommer tas i anspråk för den nya bussterminalen. Efter dialog med beställaren har infartsparkeringen antagits utgå då marken med stor sannolikhet kommer att tas i anspråk vid ombyggnad av terminalen.

De parkeringsplatser som ligger i utkanten av det studerade området inom ramen för denna rapport utreddes ej vid de två tidigare parkeringsutredningarna som genomförts på uppdrag åt Exploateringskontoret. Därav antas dessa parkeringsplatser ha existerat i samma antal och med samma reglering som i dagsläget. Detta för att kunna jämföra det totala utbudet parkering som tidigare funnits att tillgå med dagens utbud av parkering.

1.5 Avgränsningar

Parkering på tomtmark har avgränsats från utredningen. Endast parkering på stadens mark inom det geografiskt avgränsade området ligger inom uppdragets ramar.

Belägningsgrader som togs fram i Tyréns utredning har avgränsats eftersom dessa anses vara föråldrade. Istället inhämtas mer aktuella värden från Swecos utredning som genomfördes 2016.

På den norra sidan av Mälarbanan i anslutning till Spånga station förvandlas Bromstens industriområde till en tät stadsdel med ca 1 600 nya bostäder med tillhörande service i form av parker, förskolor och verksamheter etcetera. Huruvida de planerade lokalerna för centrumändamål kan komma att påverka efterfrågan till befintligt centrum, söder om Mälarbanan, har inte tagits i beaktande i denna utredning.

I stråkanalysen har endast enstaka gator på privat fastighetsmark tagits i beaktande. De som valts att ingå har en tydlig koppling till det allmänna vägnätet och används med hög sannolikhet av ej bosatta på kvartersmark.

2 Planerad exploatering i Solhem/Spånga Centrum

Inom Spånga Centrum med omnejd planeras förtätning på tre utpekade platser, se *Figur 2*. De planerade fastigheterna beskrivs kortfattad i följande lista:

- DP1 – Detaljplan Hedvig 7. Start PM för ca 100 lägenheter. Ytan består av en korttidsparkering på allmän platsmark samt en villa med tillhörande komplementbyggnader och privat parkering.
- DP2 – Detaljplan Spånga C Öst, del av fastigheten Solhem 16:1. Planförslag för 135 nya bostadsrätter samt butikslokaler. På den del av fastigheten som ligger söder om Spångaviadukten finns i dagsläget ett flerfamiljshus som planeras att ersättas av ny bostadsbebyggelse. Under Spångaviadukten samt norr om viadukten planeras befintlig markparkering att kvarstå på ytan som i detaljplanen anges som torg.
- DP3 – Detaljplan Spånga C Väst, del av fastigheten Solhem 16:1. Planförslag för 40 bostäder samt verksamheter. I dagsläget utgörs den planerade exploaterings mark av en skogbeklädd berghäll. Antalet parkeringsplatser på allmän platsmark kommer därmed ej att påverkas av bebyggelsen.



Figur 2, Planerad bebyggelse inom utredningsområdet.

3 Parkering

3.1 Historik

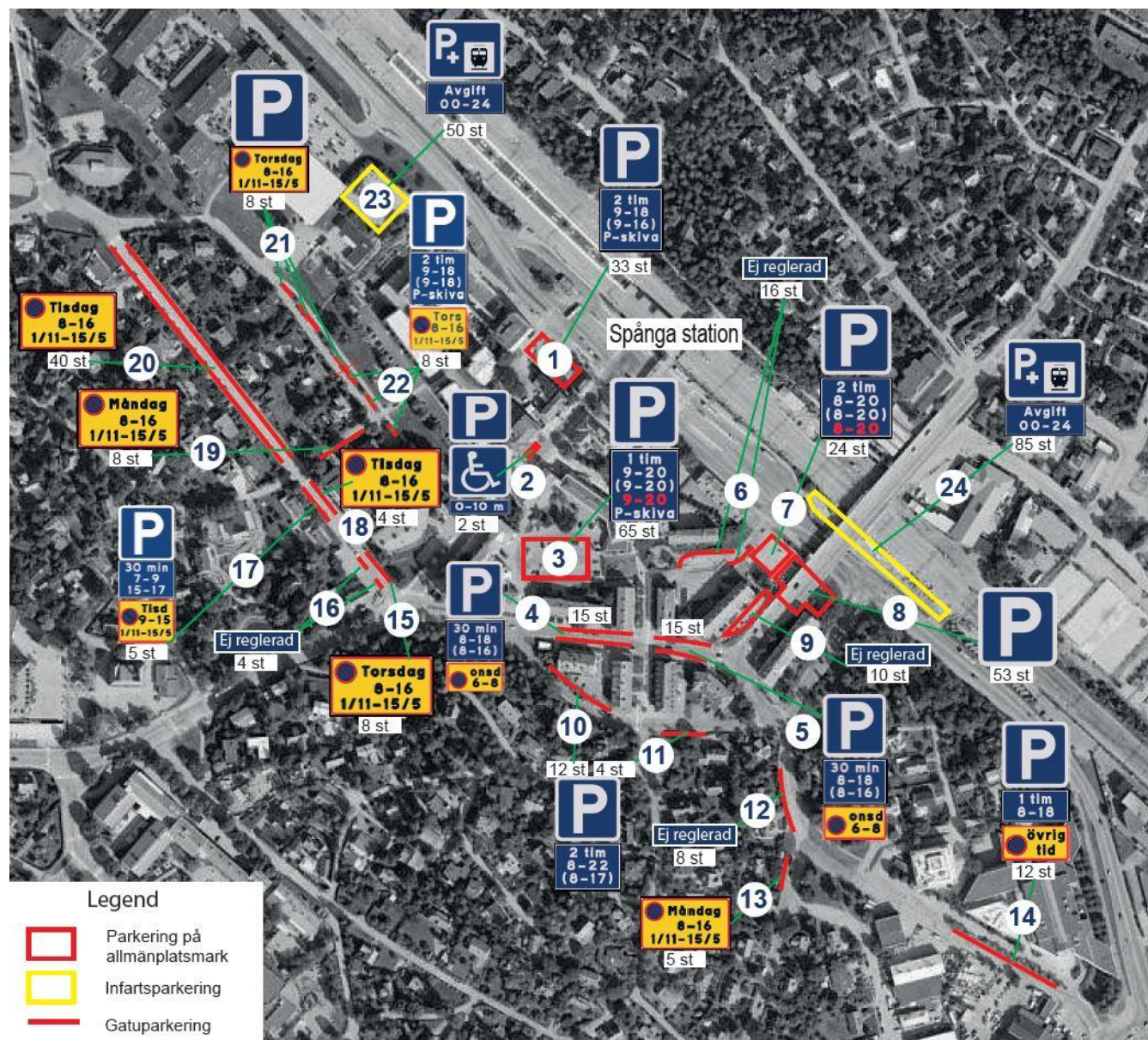
Två parkeringsutredningar har tidigare tagits fram för Spånga centrums mest centrala kärna och dessa används som underlag för denna utredning. De tidigare utredda områdena var avgränsade till det gulmarkerade området enligt *Figur 3*. Tyréns utredning inkluderade dock inte den nordvästra avknoppning där kvarteret Hedvig 7 planeras.



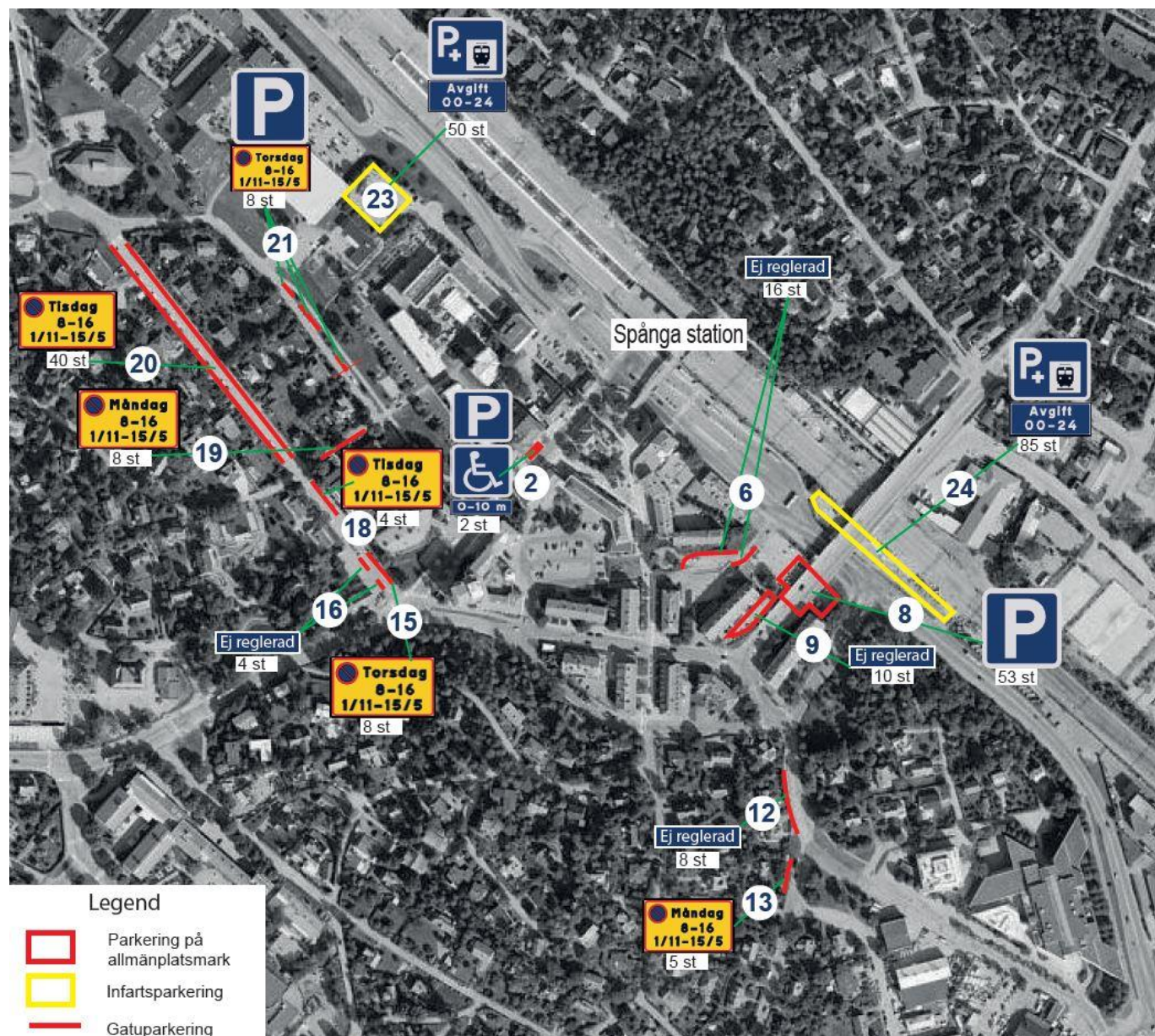
Figur 3, Utredningsområde för tidigare framtagna parkeringsutredningar.

Inom det tidigare utredda området fanns totalt 334 parkeringsplatser på allmän platsmark. Av dessa var 166 parkeringar reglerade på ett sätt som möjliggjorde infartsparkering. Det vill säga att regleringen tillät 24-timmars parkering eller att reglering saknades. Resterande 168 parkeringsplatser hade vid utredningens genomförande en reglering som medgav parkering från 30 minuter upp till och med två timmar.

Parkeringsreglering och antal platser vid genomförande av de tidigare parkeringsutredningarna redovisas i *Figur 4* och *Figur 5* nedan. Enstaka regleringar medgav tidigare två timmar parkering, vilka i dagsläget reducerats till en timme. Detta framgår dock ej av figuren, vilken i första hand avser att presentera antal platser vid tidigare utredningstillfällen, år 2011 och 2016.



Figur 4, Antal parkeringsplatser inklusive reglering vid tidpunkten för tidigare genomförda parkeringsutredningar 2011 och 2016.

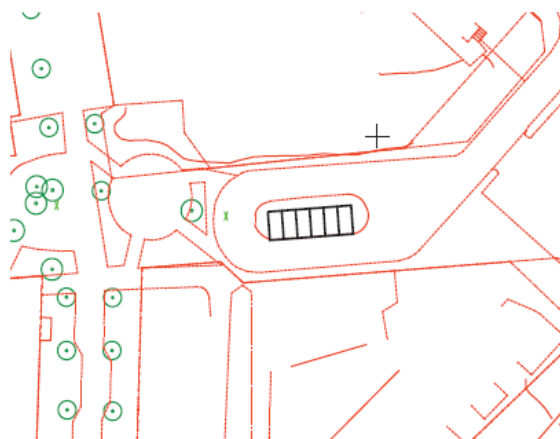


Figur 5, Utbud av 24-timmars parkering vid framtagande av tidigare parkeringsutredningar.

3.1.1 Fördjupad parkeringsutredning juni 2011

En fördjupad parkeringsutredning över Spånga centrum togs fram av Tyréns i juni 2011. Utredningsområdet var då geografiskt avgränsat till den centrala delen av Spånga centrum enligt tidigare redovisad *Figur 3*. Utredningen syftade till att analysera behovet av ersättningsplatser till följd av exploatering på fastigheterna Solhem 20:1 och Solhem 16:1, vilka tidigare i denna rapport benämnts DP2 och DP3. I rapporten redovisas var parkerade fordon var skrivna och hur belägningsgraden på varje parkering förändrades under olika klockslag under en vardag och en helgdag. Utredningen mynnade ut i slutsatsen att 19 nya parkeringsplatser krävs för att ersätta borttagandet av 79 platser vid Spångaviadukten med avseende på de då uppmätta belägningsgraderna.

De föreslagna parkeringsplatserna var tänkta på den befintliga grästäckta vändplanen på återvändsgatan norr om Spångaviadukten samt på södra sidan av den enkelriktade gatan Sörgårdsvägen, se *Figur 6* och *Figur 7*. Det är fortsatt möjligt att genomföra införandet av sex nya platser på den förstnämnda ytan. Dock har Sweco i en senare utredning tagit fram ett förslag som innebär att fler platser kan tillskapas på ytan. Platserna längs med Sörgårdsvägen beskrivs mer utförligt under nästkommande kapitel.



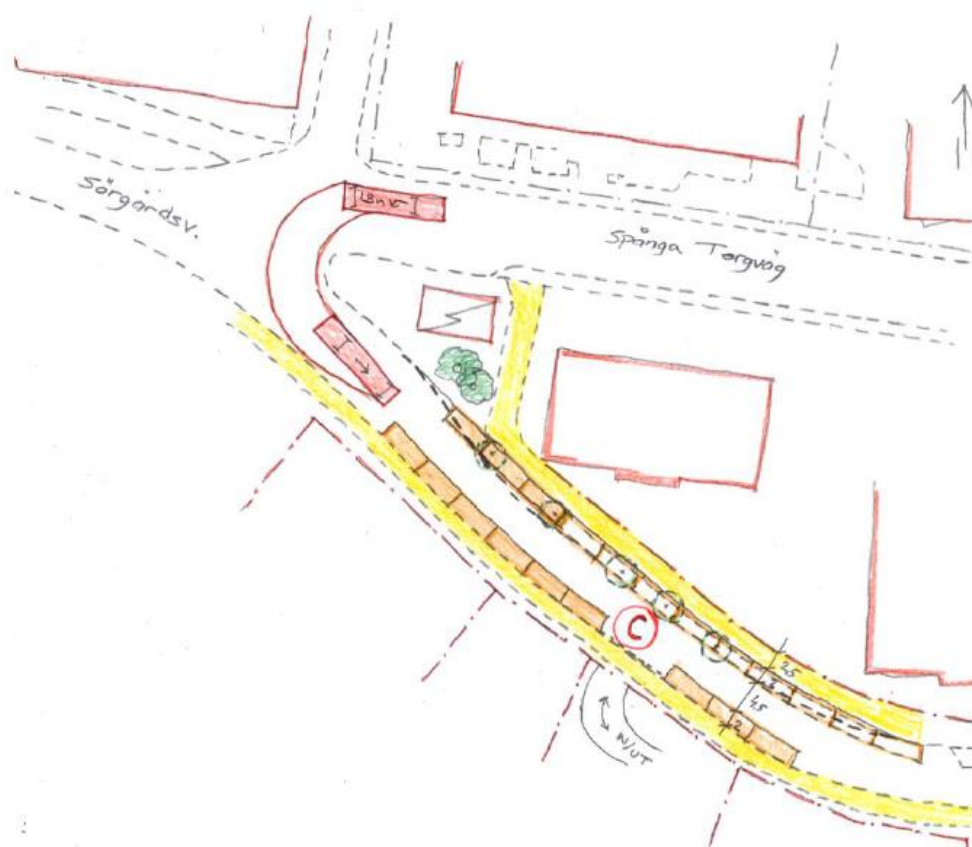
Figur 6, Föreslagna parkeringsplatser i vändplanen på återvändsgatan norr om Spångaviadukten.



Figur 7, Föreslagna parkeringsplatser utmed Sörgårdsvägen.

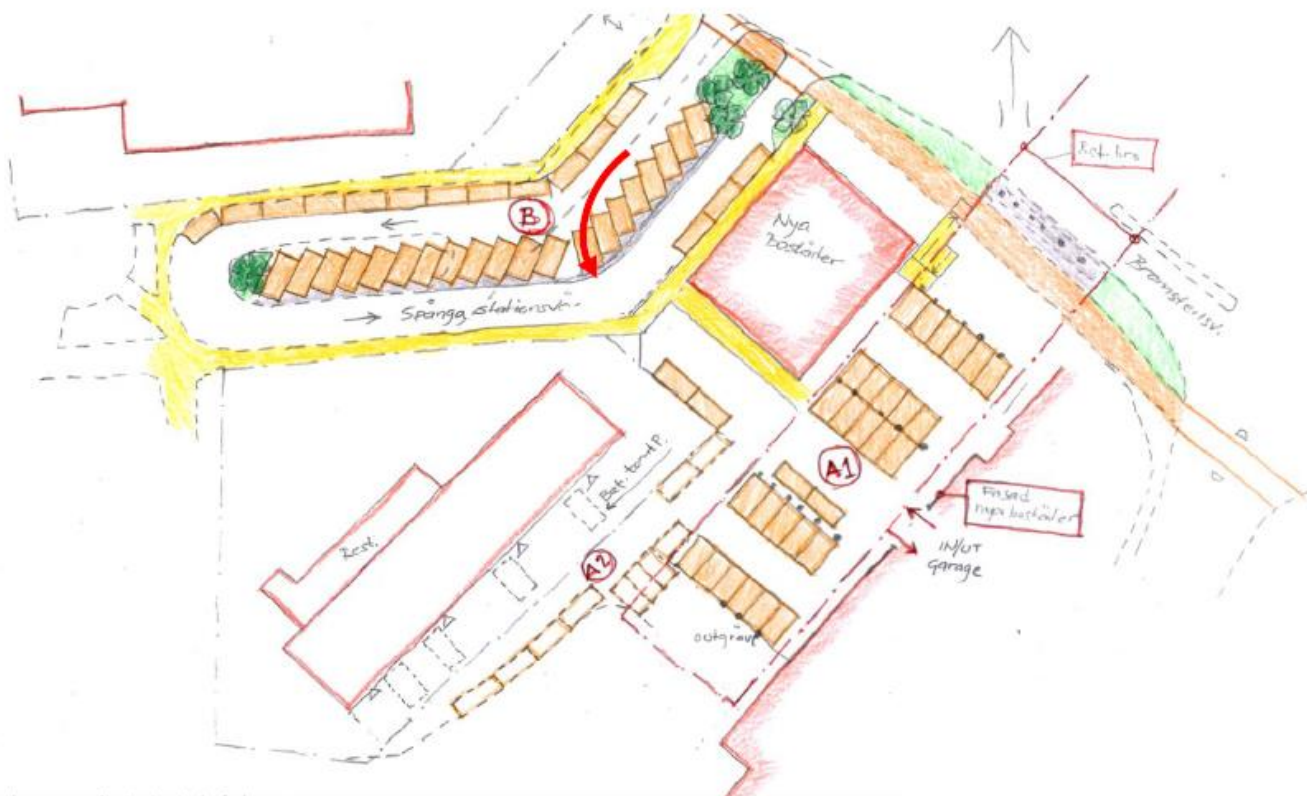
3.1.2 Parkeringsstudie och parkeringsbalans mars 2016

Sweco genomförde en parkeringsutredning för området i mars 2016, motsvarande den som togs fram av Tyréns 2011. Mellan utredningar anlades en ny gångbana utmed Sörgårdsvägen. Gångbanan försvårar införandet av fler kantstensparkeringar utmed gatan. I Swecos rapport belyses att de föreslagna platserna på Sörgårdsvägen kräver att grönremsa och belysning på gatans norra sida tas i anspråk för att bredda dagens gatussektion att inrymma dubbelsidig kantstensparkering. Dessutom krävs att gångbanan smalnas av till 2,5 meter. Enligt den skiss som Sweco presenterar kan ett nytillskott om 12 platser tillskapas vid genomförande av breddningen, se *Figur 8*. Dock framgår en tveksamhet till om nyttan av de föreslagna 12 platserna väger upp uppoffringarna av andra funktioner i gaturummet.



Figur 8, Uppdaterad skiss med avseende på den skiss Tyréns tidigare tagit fram för Sörgårdsvägen.

På återvändsgatan norr om Spångavikdukten redovisar Sweco ett nytt förslag på utformning som inbringar fler platser än Tyréns tidigare beskrivna förslag. Swecos förslag på utformning innebär att 31 befintliga parkeringsplatser under viadukten behålls och att ca 10 platser norr om brofästet behålls. Samtidigt kan ytterligare 15–34 platser tillskapas på återvändsgatan norr om viadukten enligt Swecos idéskiss, se *Figur 9*.



Figur 9, Föreslagna ytor för parkering under Spångaviadukten samt på återvändsgatan. Skissen redovisar maximalt antal parkeringar. Enstaka platser kan komma att försvinna om vänstersväng ska möjliggöras enligt röd pil i figuren.

I dialog med beställaren har fastslagits att inga förslag till utökad parkering kommer att införas inom den närmaste tidshorisonten.

Utifrån rapporten framtagen av Sweco kan nedan tabell härledas ur materialet som presenterats i bilaga till parkeringsutredning. Swecos inventering som ligger till grund för tabellen genomfördes tisdag den 2/2-2016 kl. 10 respektive kl. 13. Det bör poängteras att beläggningen på korttidsparkeringarna som används av centrumbesökare kan vara högre senare under dygnet än när Swecos inventering skedde. Detta anses dock inte vara av avgörande betydelse för utredningens resultat. Notera att både infartsparkeringen vid spårområdet och vid tennishallen fanns att tillgå vid tidpunkten för Swecos utredning.

Tabell 1, Beläggningsgrader i den centrala delen av Spånga centrum under en vardags för- och eftermiddag.

Reglering	Beläggningsgrad	
	FM	EM
2 timmar eller kortare	73%	70%
24 timmar	90%	86%
Totalt	81%	78%

3.2 Kartläggning av befintliga parkeringsplatser

I dagsläget kan konstateras att antalet platser för långtidsparkering inom området för Swecos utredningsområde har reducerats från 164 till 67 i samband med att 12 platser ianspråktagits söder om Spångaviadukten samt att hela infartsparkeringen, motsvarande 85 platser, har stängts av. Utöver detta har även infartsparkeringen vid tennishallen med 55 platser stängts, vilken låg utanför de tidigare genomförda utredningarnas studerade område.

Beläggingsgraden för dagens situation har ej utretts inom ramen för denna utredning. Dock framgår av de beläggingsgrader som härleds från Swecos utredning att antalet platser i dagsläget inte räcker till för att mätta efterfrågan vid Swecos inventering.

I samtal med Stockholm Parkering framgick att många synpunkter kom in i samband med att infartsparkeringarna stängdes av. Dock har synpunkterna mattats av allt eftersom informationen om avstängningarna nått ut till allmänheten. Att området i dagsläget inte överbelastas av felparkerade fordon tyder på att individer som tidigare nyttjat infartsparkeringen har ändrat sina resvanor och accepterat det reducerade antalet platser.

Tabell 2, Antal parkeringsplatser innan och efter etableringar inom hela utredningsområdet.

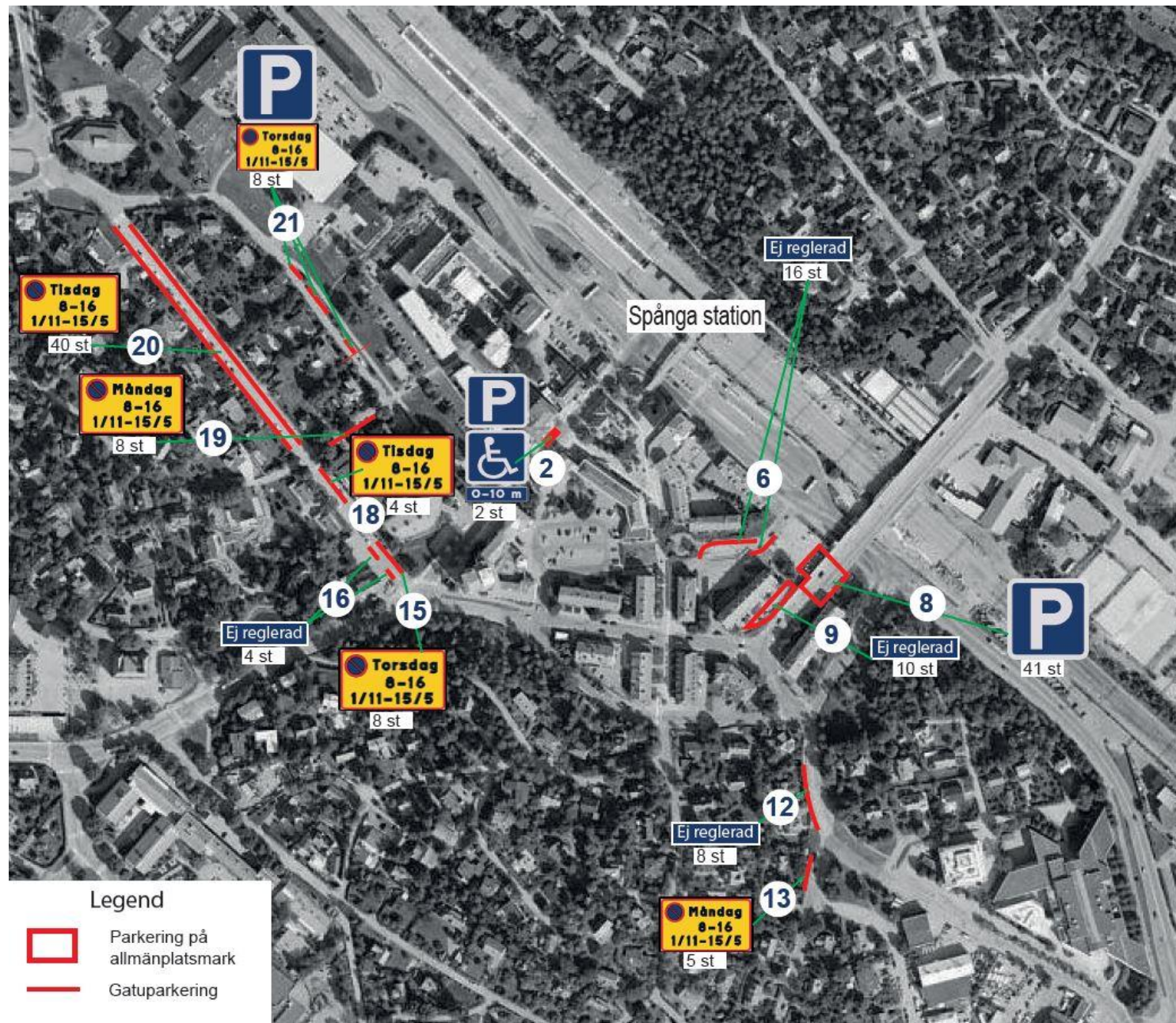
Reglering	Februari 2016	November 2018	Delta [st]	Delta [%]
2 timmar eller kortare	193	193	0	0,0
24 timmar	301	154	-147	-48,8
Totalt	494	347	-147	-29,8

Utifrån ovan tabell kan konstateras att endast 24-timmarsparkeringar har tagits i anspråk för dagens etableringar. Borttagandet av parkering motsvarar en reduktion med ca 50 % av antalet 24-timmarsparkeringar. Av det totala antalet parkeringsplatser har ca 30 % försvunnit från hela det studerade området till följd av dagens etableringar.

På nästkommande sidor redovisas det totala utbudet av parkering på allmän platsmark respektive samtliga 24-timmarsparkeringar, se *Figur 10* och *Figur 11*.



Figur 10, Samtliga parkeringsplatser på allmän platsmark inom det studerade området vid inventering november 2018.



Figur 11, Parkeringsplatser vilka tillåter 24-timmars parkering inom det studerade området vid inventering november 2018.

3.3 Framtida utbud

Vid genomförande av samtliga bebyggelseplaner kommer parkeringsplatser att försvinna från området. De markparkeringar på allmän platsmark som planeras att bebyggas ligger inom den centrala delen av Spånga centrum och tillhör de mest attraktiva platserna i förhållande till de mer perifera delarna av utredningsområdet.

I nedanstående tabell redovisas antalet platser i förhållande till det utbud som fanns att tillgå vid Swecos utredning av området i förhållande till det framtida utbudet vid färdigställande av bebyggelseplanerna. De största skillnaderna består av att infartsparkeringen vid järnvägen tas bort samt att parkeringar försvinner till följd av genomförandet av tidigare redovisade detaljplaner.

Tabell 3, Antal parkeringsplatser innan dagens etableringar i förhållande till det framtida utbudet.

Reglering	Februari 2016	Framtida	Delta [st]	Delta [%]
2 timmar eller kortare	193	160	-33	-17,1
24 timmar	301	204	-97	-32,2
Totalt	494	364	-130	-26,3

Reduceringen av antal platser i förhållande till innan dagens byggetableringar minskar framför allt avseende 24-timmarsparkering. Gällande korttidsparkeringen antas 33 platser att utgå till följd av genomförandet av detaljplanen Hedvig 7. Av de 24-timmarsparkeringar som försvinner fanns 85 platser tidigare i form av infartsparkeringen vid spårområdet samt 12 platser inom detaljplanområdet för Spånga C Öst.

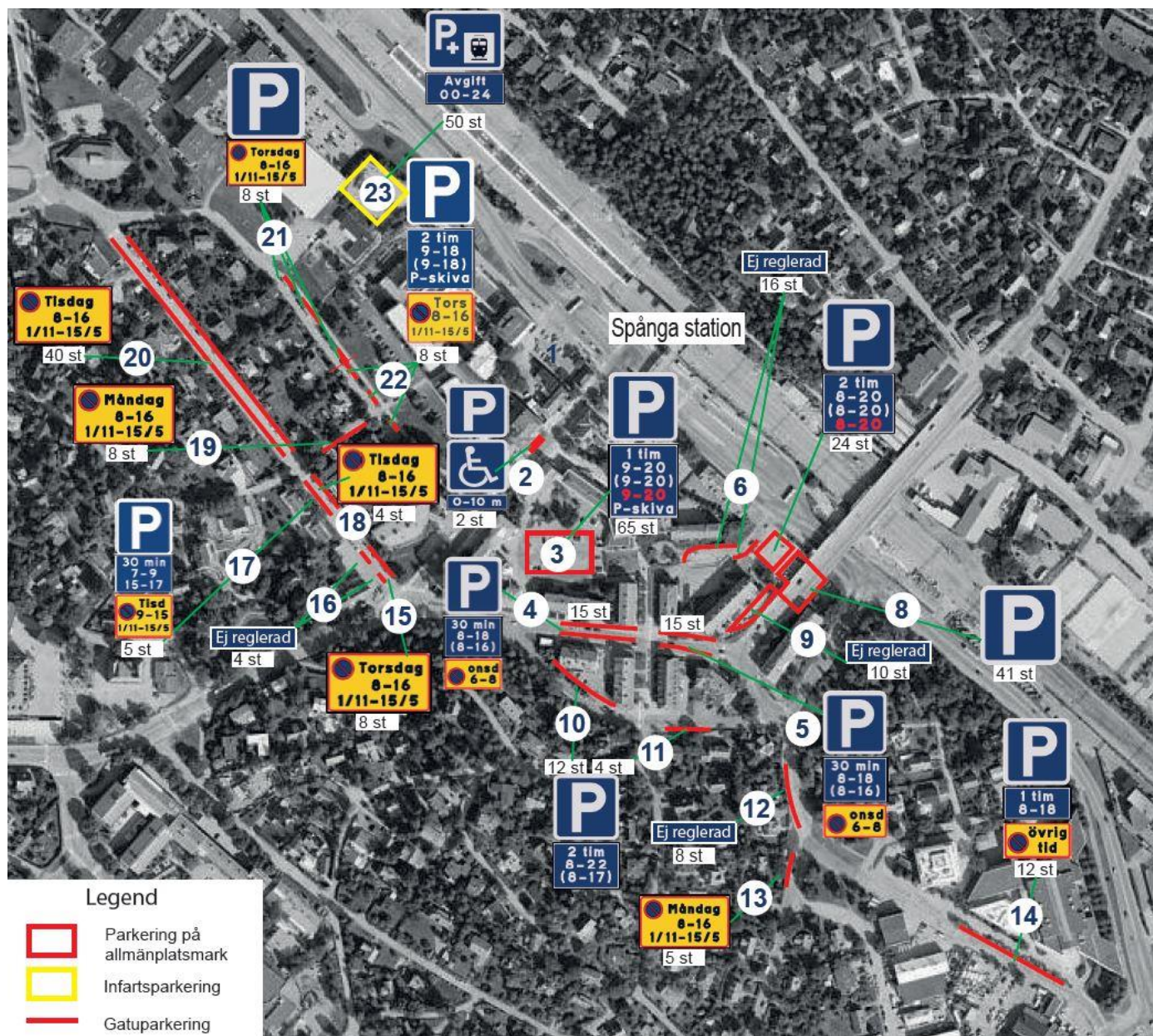
Att dagens parkeringssituation inte föranlett några större problem inom Spånga centrum tyder på att utbudet är tillräckligt högt för att tillgodose efterfrågan. En jämförelse av antalet platser i dagsläget, november 2018, i förhållande till det framtida utbudet av parkering har därmed tagits fram. I nedanstående tabell redovisas resultat av denna analys.

Tabell 4, Antal parkeringsplatser i dagsläget, november 2018, i förhållande till det framtida utbudet.

Reglering	November 2018	Framtida	Delta [st]	Delta [%]
2 timmar eller kortare	193	160	-33	-17,1
24 timmar	154	204	50	+32,5
Totalt	347	364	17	+4,9

Det framtida utbudet av parkering på allmän platsmark kommer att reduceras i förhållande till innan parkeringsplatser ianspråktagits för dagens etableringar, läs november 2018. Dock framgår ur ovan redovisad tabell att antalet platser i förhållande till dagsläget totalt sett kommer att öka med ca 5 % efter genomförande av planerad bebyggelse och återinförandet av infartsparkeringen i anslutning till tennishallen. Antalet 24-timmarsparkeringar står för ett tillskott om 50 platser medan antalet korttidsparkering reduceras med 33 platser.

I nästkommande *Figur 12* och *Figur 13* redovisas antalet parkeringsplatser i ett framtidsperspektiv efter genomförandet av pågående detaljplaner.



Figur 12, Framtida utbud av parkeringsplatser efter exploatering av planerade exploateringen inom det studerade området.

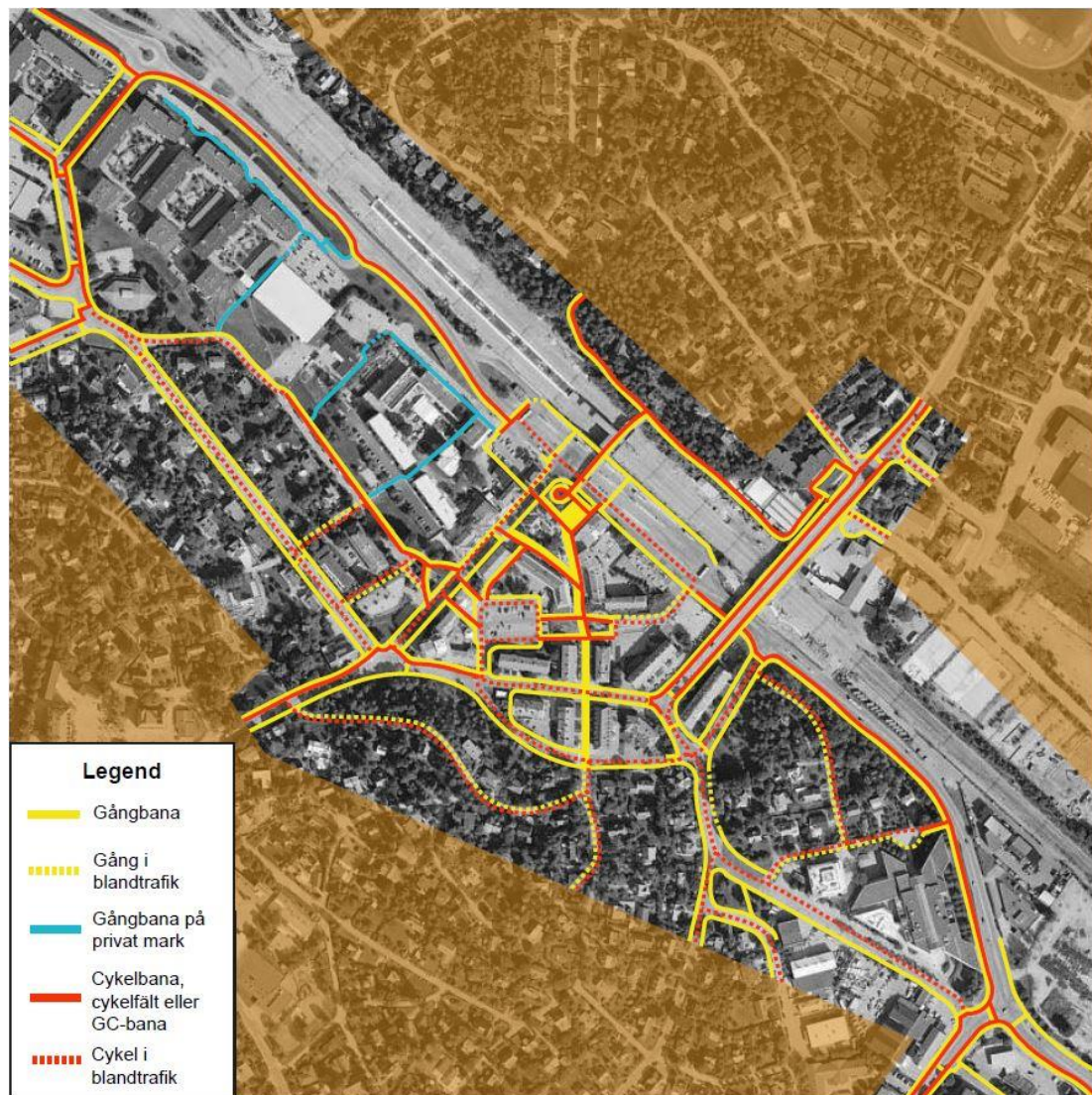


Figur 13, Framtida utbud av 24-timmars parkering efter exploatering av planerad bebyggelse inom det studerade området.

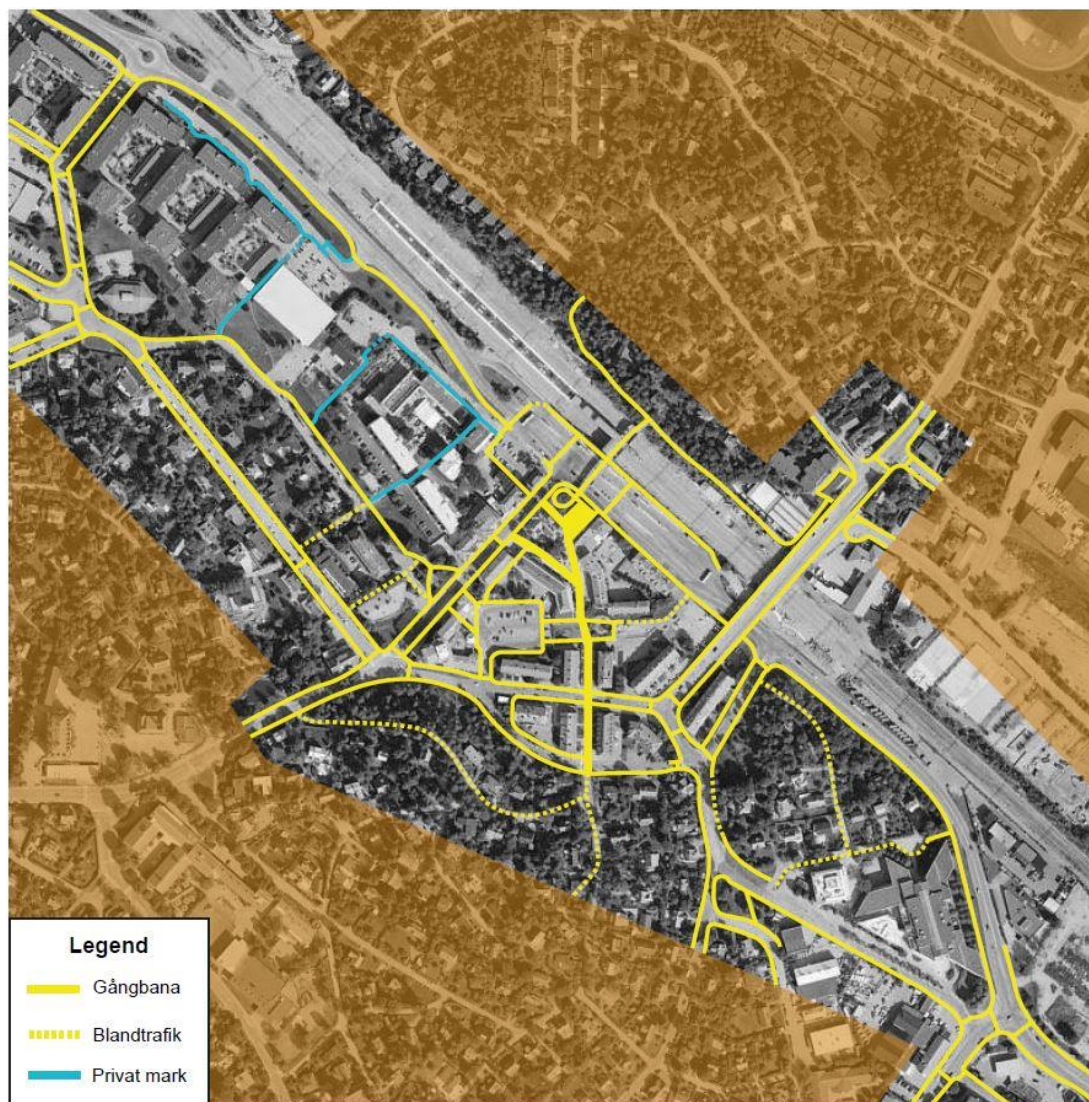
4 Stråkanalys

4.1 Kartläggning av befintliga stråk

Befintligt gångvägnät och cykelvägnät, vilka inventerats i november 2018, redovisas i nedanstående *Figur 14*. Fortsättningsvis redovisas motsvarande figurer separat för gång- och cykelvägnätet.



Figur 14, Befintligt gångvägnät och cykelvägnät, 2018.



Figur 15, Befintligt gångvägnät, 2018.

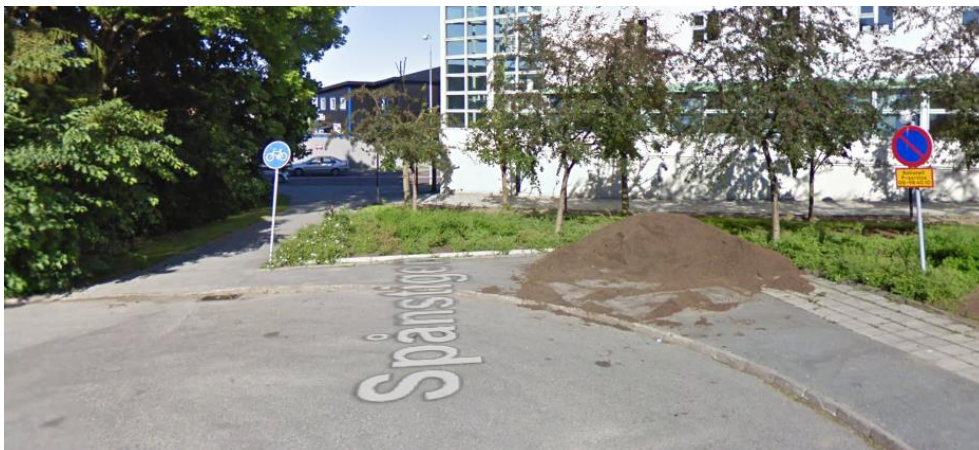
Gångnätet är finmaskigt och utgörs till största delen av gångbanor alternativt kombinerade gång- och cykelbanor. På de mindre lokalgatorna är gående hänvisade till vägrenen. Detta anses inte utgöra en brist med avseende på de smala sektionerna och låga fordonsflödena på de gator där gångbana saknas.

Norr om Spånga centrum råder en otydlighet i vad som är privat mark och vad som är allmänna gångbanor. Om endast det allmänna gångvägnätet studeras är det tydligt att fler kopplingar bör tillgängliggöras för att skapa ett mer gent gångvägnät.

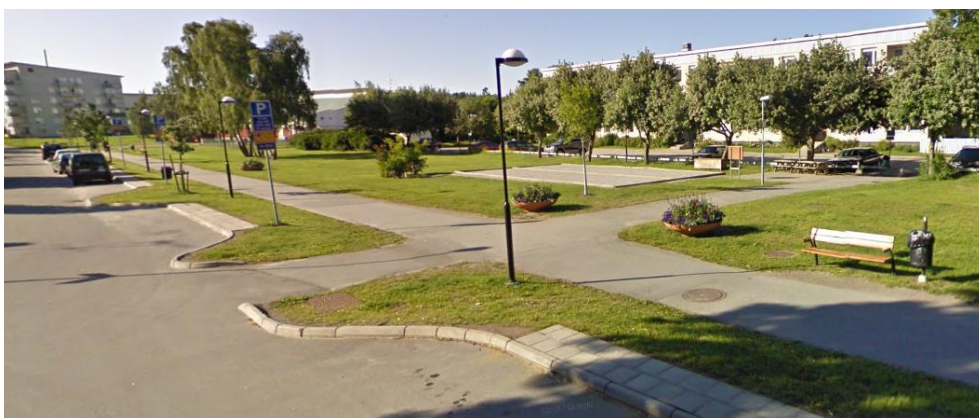
Inom det befintliga gångvägnätet har exempel på brister valts att belysas. Skyltningen är på flera ställen missgynnande för gående. Exempelvis där endast cykelbana skyltas trots att vägen uppenbart används av gående och bör skyltas för både gång och cykel. Följande figurer visar var åtgärder kan genomföras för att bidra till en förbättrad kvalitet för gående inom området.



Figur 16, Exempel från Värsta Allé där påbjuden cykelbana skyltas istället för påbjuden gång- och cykelbana. ([google.se/maps](https://www.google.se/maps))



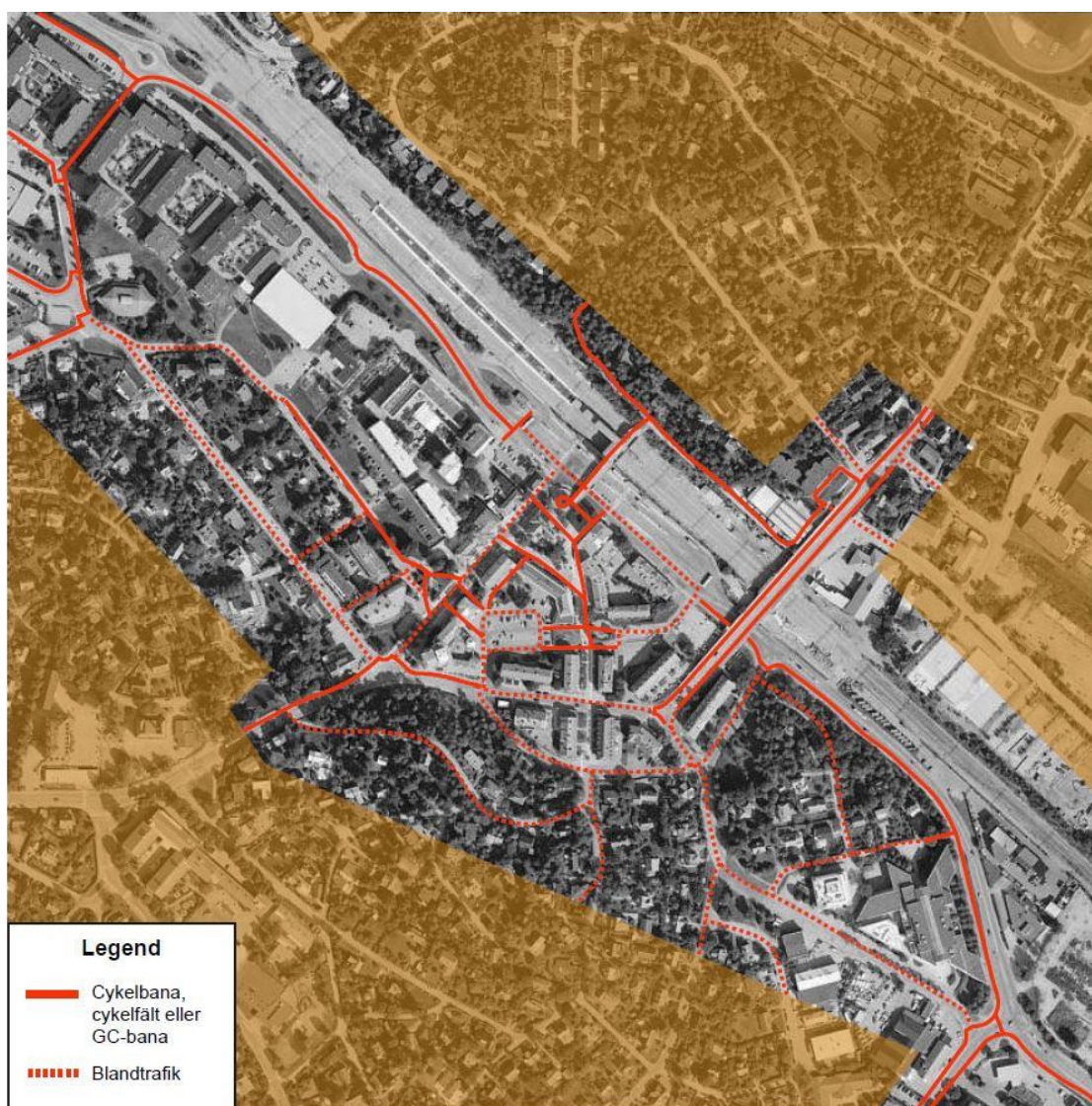
Figur 17, Exempel från Spångstigen där påbjuden cykelbana skyltas istället för påbjuden gång- och cykelbana. ([google.se/maps](https://www.google.se/maps))



Figur 18, Exempel på gångbana som leder ut i körbana vid Kronofogdevägen. Kopplingen åt andra sidan leder över en parkeringsplats och vidare genom ett bostadsområde. Gränsdragningen mellan allmän platsmark och kvartersmark kan därmed upplevas otydlig. ([google.se/maps](https://www.google.se/maps))



Figur 19, Exempel på gång- och cykelbana som leder ut i en korsning utan mötande gång- och cykelbana. Även cykelöverfarten längst upp i bild saknar mötande cykelbana. (google.se/maps)



Figur 20, Befintligt cykelvägnät, 2018.

Det övergripande cykelvägnätet går i delar av området i blandtrafik. De mest anmärkningsvärda platserna där cykelinfrastrukturen om möjligt bör förbättras är utmed Bromstensvägen, i anslutning till Spångaviaduktens södra brofäste samt på Sörgårdsvägen.

På Bromstensvägen vid Spånga station sker cykling i blandtrafik trots vägens relativt hårda belastning. Exempel framgår av *Figur 21*.



Figur 21, Otydligt koppling för cyklister till gång- och cykelbron vid stationen. (google.se/maps)

Vid Spångaviaduktens brofäste övergår enkelriktade cykelbanor till blandtrafik och förlängningen på cykelbanan västerut tar slut i en 90-graderskurva ut i körbana, se nedan *Figur 22*.



Figur 22, Cykelbana som leder rätt ut i körfält strax söder om Spångaviaduktens brofäste. (google.se/maps)

På Spånga Torgväg tillåts cykling i båda riktningar på den enkelriktade gatan, vilket medför en låg trafiksäkerhet och tydlighet i korsningspunkten med Sörgårdsvägen och Spånga Torg.



Figur 23, Skyltningen kan upplevas svårtolkad. Tilläggsstanlan visar att påbudsmärket ej gäller cykel. (google.se/maps)



Figur 24, Söderifrån finns ingen koppling in mot torget och järnvägsbron. Orienterbarheten kan upplevas bristande då delar av torget inbjuder till cykling och andra delar av torget saknar exempelvis cykelöverfarter eller skyltning som medger cykling på gåendes villkor. (google.se/maps)

4.2 Framtida stråk efter exploatering

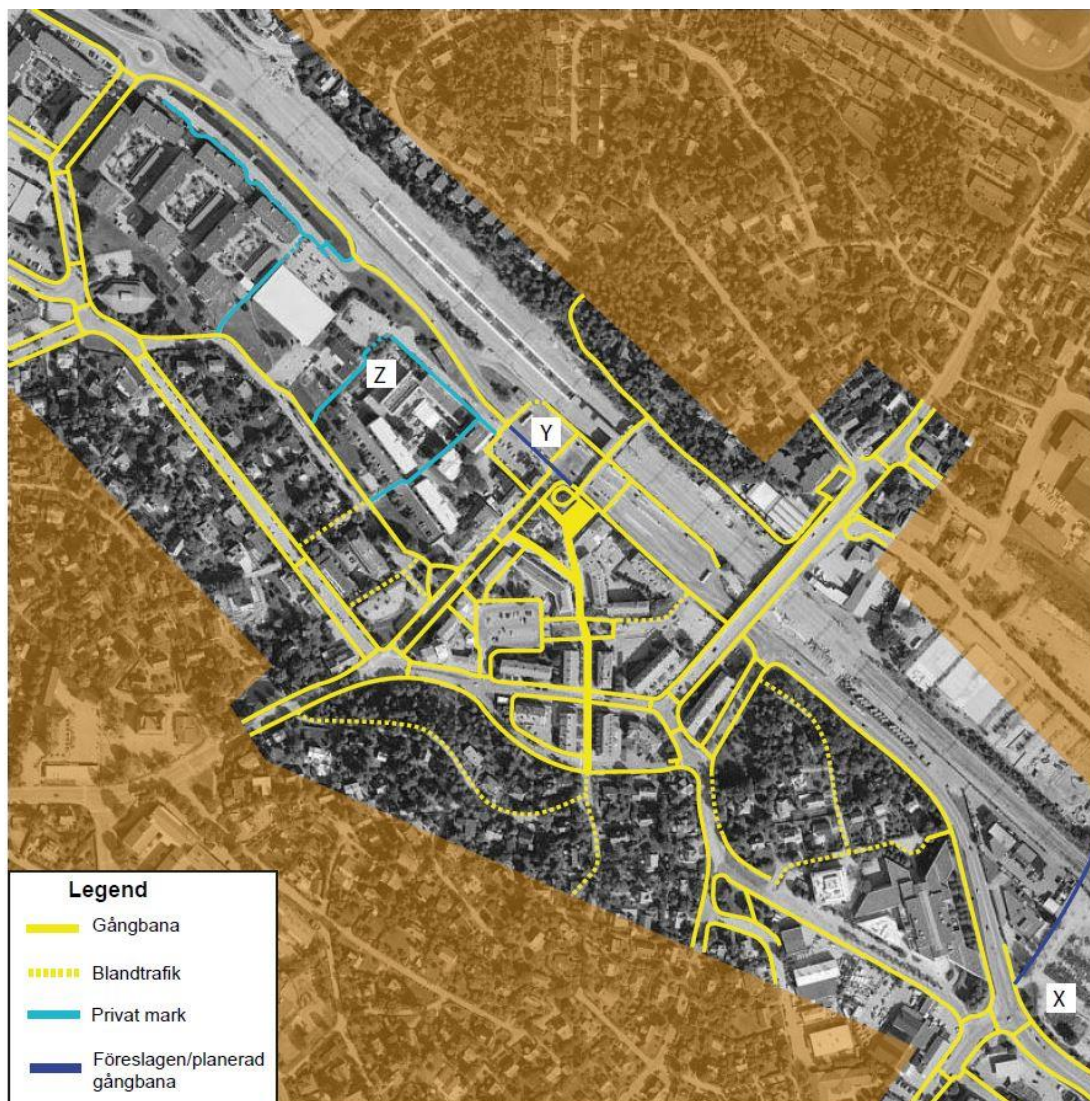
Norr om Mälarbanan planeras Bromstensstaden växa fram. I *Figur 25* visas en översiktsbild över planerad bebyggelse. Den gula pilen i mitten av figuren illustrerar en möjlig framtida gång- och cykelförbindelse under järnvägen. Förbindelsen bidrar till att minska Mälarbanans barriäreffekt och ökar framkomligheten för gående såväl som cyklande. I dagsläget finns endast två stycken barriärbrytande länkar i närhet till Spånga centrum. För att knyta samman det planerade området med Solhem och Spånga centrum, söder om Mälarbanan, utgör barriärbrytande länkar en viktig roll.



Figur 25, Illustrationsplan över Bromstensstaden enligt programförslaget. Gul dubbelriktad pil över Mälarbanan representerar den nya möjliga gång- och cykelförbindelsen.

Befintlig gångbana på Spånga Stationsväg planeras att breddas för att även inrymma cykelbana. Körfält för bil och buss kommer samtidigt att smaltas av och en busshållplats planeras att flyttas. Detta kommer även bidra till att fler cykelparkeringar kan införas vid stationen. Åtgärden innebär att cyklande inte tvingas ut i körbanan längs pendlingsstråket, vilket stärker bland annat trygghet och trafiksäkerhet väsentligt för cyklande.

Det planerade framtida gång- respektive cykelvägnätet illustreras i följande *Figur 26* och *Figur 27*.



Figur 26, Framtida gångvägnät.

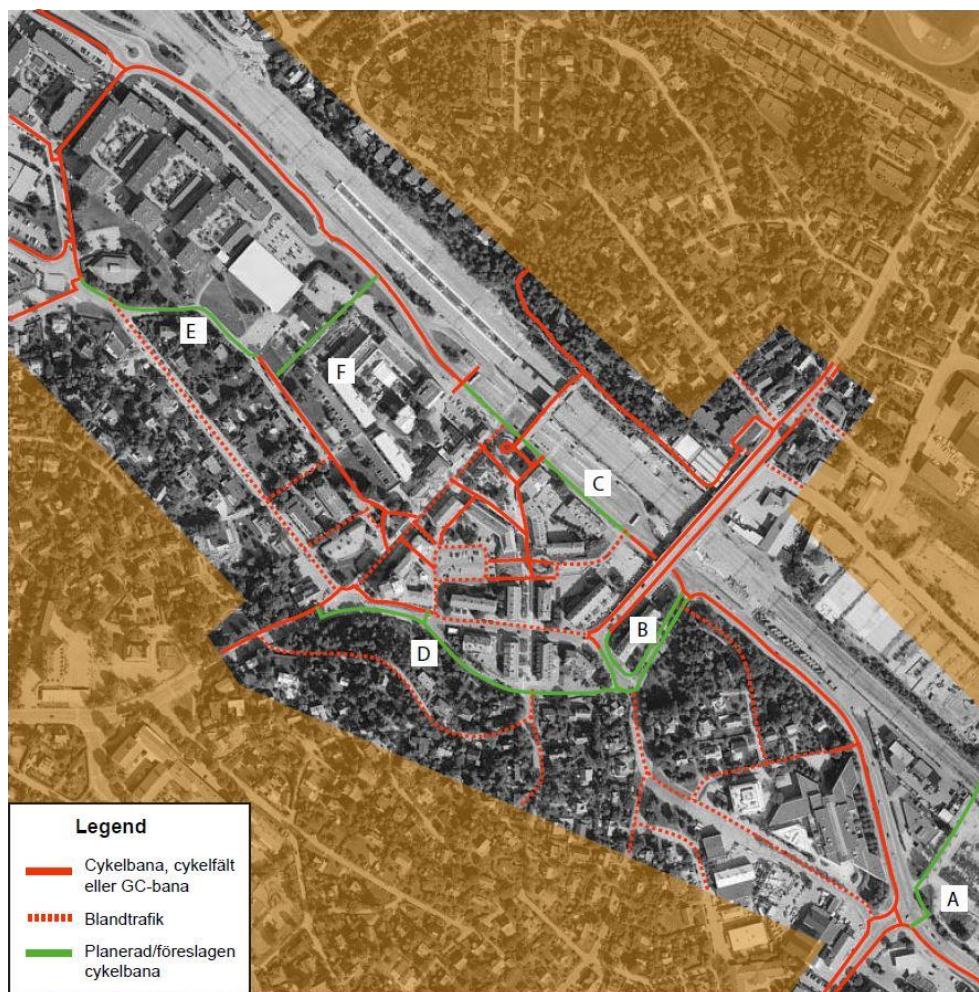
Stadens planerade åtgärder

Tunneln under Mälarbanan, markerad med X i ovan figur, planeras i samband med utbyggnaden av Bromstensstaden.

Sträckan vid Spånga station planeras att förbättras väsentligt vid sträckan markerad med Y. Gångbanan ingår i det projekt där cykelbana anläggs utmed Bromstensvägen förbi Spånga Station.

Förslag på kompletterande åtgärder

Det Z-markerade områden är förslag på en ny koppling som kan tillskapas för att bidra till ett mer finmaskigt gångvägnät. I dagsläget finns endast kopplingar på privat fastighetsmark i området omkring tennishallen. Genom att tillskapa ett x-område kan en långsiktig koppling med kommunalt huvudmannaskap tillskapas där Stockholms stad kan säkerställa drift och tillgänglighet.



Figur 27, Framtida cykelvägnät med planerade och föreslagna kopplingar.

Stadens planerade åtgärder

Område A avser den planerade tunneln under Mälärbanan. Kopplingen kräver att en cykelöverfart tillskapas och att cykelbanan förlängs mellan befintligt pendlingsstråk och tunneln. Det kan även vara aktuellt att utreda ett ytterligare signalreglerat övergångsställe med tillhörande cykelöverfart i korsningens norra tillfart för att skapa en mer gen koppling till den planerade tunneln.

Vid område B, vilken ingår i detaljplanen för Spånga C Öst, kommer de enkelriktade cykelbanorna att förlängas. Detta bidrar till att lösa den otydlighet som råder i dagsläget vid Spångaviaduktens södra brofäste.

Sträckan markerad med C i ovan figur visar den sträcka som ingår i projektet Cykelbana förbi Spånga station. På sträckan finns ett stort behov av förbättrad cykelinfrastruktur och flera av dagens problem kommer genom projektet att åtgärdas.

Förslag på kompletterande åtgärder

På Sörgårdsvägen har en gångbana anlagts, men cykeltrafiken är fortsatt hänvisad till enkelriktad blandtrafik alternativt Spånga Torgväg. När cykelbanorna byggs ut vid genomförande av detaljplan Spånga C Öst kan ett mer sammanhängande cykelnät skapas om cykelbana anläggs utmed område D enligt *Figur 27*. Sörgårdsvägens befintliga cykelbana västerifrån kan då kopplas samman till pendlingsstråket på Bromstensvägen. Detta skulle även kunna bidra till att motverka cykeltrafik på torget för resenärer söderifrån som ansluter till Sörgårdsvägen. Dock krävs fysiska åtgärder och eventuellt borttagande av ett fåtal parkeringsplatser för att möjliggöra en breddning av dagens gångbana.

Genom att bredda dagens gångbana på del av Kronofogdevägen, markerad E i ovan figur, kan det sammanhängande cykelvägnätet utökas. Dock slutar cykelbanan vid bussgatan, Värsta Allé, som nyligen byggts om. På denna sträcka är utrymmet begränsat och att sammanlänka cykelvägnätet norrifrån hela vägen till stationsområdet blir därmed både komplicerat och kostsamt. Trots det rekommenderas att cykelbanan på Kronofogdevägen förlänga fram till Salagatan.

Markeringen F indikerar förslag på att en av de befintliga kopplingarna på kvartersmark mellan Kronofogdevägen och Bromstensvägen bör förvandlas till ett x-område med kommunalt huvudmannaskap. Detta för att skapa ett mer finmaskigt cykelvägnät där staden kan säkerställa en långsiktig lösning med en tillräckligt hög drift- och tillgänglighetsstatus.

5 Konsekvensanalys

5.1 Parkeringsutredning

Vid bebyggelse av samtliga fastigheter som antagits förverkligas i denna rapport kommer utbudet av parkeringsplatser i anslutning till Spånga centrum och stationsområdet reduceras i förhållande till innan parkeringar ianspråktogs för etableringar. Dock kommer utbudet att öka i förhållande till dagsläget, läs november 2018, när infartsparkering tennishallen avetableras.

Vid Swecos utredning av beläggningsgrader framgick att parkeringsplatserna generellt sett hade en hög beläggningsgrad på framför allt vardagar. Vid reduktion av antalet parkeringsplatser kommer dagens bilister behöva använda alternativa färdsätt eller resvägar. För centrumet kan det innebära en minskad efterfrågan om fler valjer att handla där utbudet av parkeringsplatser är större.

Spånga centrum består i dagsläget av ett flertal utspridda markparkeringar. Genom tillkommande bostadsbebyggelse skapas ett större kundutbud inom gångavstånd till centrumet. Samtidigt bidrar förvandlingen av markparkering till bostadskvarter med lokaler i bottenvåningar till att centrumets attraktivitet och trygghet kan stärkas. På lång sikt kan detta gynna befintliga och framtida verksamheter inom området till följd av ett ökat kundunderlag.

Det reducerade antalet långtidsparkeringar innebär en risk för att fler bilister väljer att parkera vid infartsparkeringar längre ut i systemet alternativt att bilister nyttjar bilen för hela resan fram till målpunkt. Då utbudet i förhållande till dagsläget inte kommer att reduceras anses detta inte utgöra en risk då den potentiella överflyttningen redan skett.

Incitamenten för multimodala resor där hållbara färdsätt inkluderas istället för bilen har ökat i och med att antalet parkeringsplatser reducerats. Att stärka kopplingarna i gång- och cykelvägnätet samt utbudet av säkra och väl placerade cykelparkeringar vid centrum och stationen kommer därav vara viktiga parametrar för att främja hållbara resor till och från Spånga centrum och Spånga station.

Det råder en risk för att gatuparkeringar i närliggande villaområden får ökad belastning samt att trafiken på lokalgatorna därmed ökar. Värstagårdsvägens dubbelsidiga parkering är ett exempel på gata där bilister som avser nyttja infartsparkering kan komma att parkera om efterfrågan överstiger utbudet. Detta kan dock motverkas genom reglering och övervakning som motverkar att platserna nyttjas som exempelvis infartsparkering.

I området närmast Spångaviadukten har antalet parkeringsplatser antagits kvarstå med dagens reglering. För att reducera effekten av att 33 korttidsparkeringar tas bort vid genomförande av detaljplanen Hedvig 7 kan flera av dessa platser regleras som korttidsparkering. Detta kan således leda till att både kort- och 24 timmarsparkeringarna utökas med ett fåtal platser i förhållande till dagsläget.

5.2 Stråkanalys

De föreslagna och planerade kopplingarna bidrar till att öka trafiksäkerheten och genheten i det befintliga gång- och cykelvägnätet. De största vinsterna av de planerade och föreslagna kopplingarna för gående och cyklister finns att hämta i cykelvägnätet. De redan planerade utbyggnaderna leder till att flera av dagens brister kommer att åtgärdas. Beroende på de föreslagna åtgärdernas genomförbarhet och kostnad kan dessa frambringa flera positiva effekter som på sikt kan bidra till ökade andelar hållbara resor.

Det har även identifierats platser där skyltningen endast medger cykling, trots att kopplingarna är viktiga även för gående. Genom enklare åtgärder kan dessa skyltar ersättas med skyltar som medger både gång- och cykeltrafik.

6 Slutsats

6.1 Parkeringsutredning

Sammantaget kan konstateras att antalet parkeringsplatser i framtiden kommer att utökas i förhållande till dagsläget, november 2018. Att parkeringssituation vid genomförandet av denna utredning anses tillgodose behovet av parkering tyder på att parkeringsutbudet även i framtidsscenarioet kommer vara tillräckligt högt.

De risker som belyses under kapitlet konsekvensbeskrivning antas ej vara av en hög magnitud eftersom dagens utbud av parkering redan underskrider det framtida utbudet. Konsekvenserna av att två av dagens ytor för markparkering tas i anspråk för ny bebyggelse anses därmed inte påverka varken Spånga station som bytespunkt eller centrumets attraktivitet på lång sikt. De positiva effekterna kan snarare vara en tillgång för centrumets attraktivitet.

Den nya bostadsbebyggelsen harmoniserar med Stockholm stads gällande översiktsplan och bidrar till ett större kundunderlag inom Spånga centrum. De nytillkommande bostäderna ligger i nära anslutning till Spånga station, vilket främjar användandet av kollektivtrafik. Genomförande av de pågående detaljplanerna bidrar till att minska andelen bilresor och öka andelen hållbara resor i Spånga centrum.

Under byggtid för de planerade fastigheterna riskerar antalet parkeringsplatser reduceras i en högre utsträckning än efter färdigställande av bebyggelserna. För att minimera risken för att utbudet reduceras i allt för hög grad bör en utökad parkeringsutredning tas fram avseende byggtid.

Infartsparkeringen vid tennishallen används i dagsläget som etableringsyta för angränsande bebyggelse. Dessutom saknas tillfartsväg till parkeringen eftersom dagens koppling övergått till enskilt huvudmannaskap. Innan de planerade bostäder börjar byggas är det av stor vikt att denna parkering öppnas upp för att ersätta de platser som då tas i anspråk vid ny bebyggelse. Rekommendation är därmed att en ny gata, alternativt ett servitut, tillskapas för att återinföra infartsparkeringen innan fler etableringar tar vid.

6.2 Stråkanalys

Tillgängligheten har på enstaka ställen visats sig bristande i delar av vägnätet, dock fokuserar denna utredning på de övergripande stråken, varför inte enstaka korsningspunkter pekats ut i detalj.

Gångvägnätet är generellt sett finmaskigt och av en hög kvalitet. Ett behov av åtgärder finns vid enstaka korsningar där gångbanan leder ut i blandtrafik eller endast möter en kantsten på motstående sida i korsningen.

Vid tennishallen finns ett behov av att skapa ett mer finmaskigt och tillgängligt gång- och cykelvägnät genom att förbättra och skapa servitut vid befintliga kopplingar på kvartersmark.

Cykling utmed Bromstensvägen kommer i framtiden att bli säkrare och upplevas mer tryggt då den planerade cykelbanan verkställs. I dagens situation

är Bromstensvägen den mest trafikerade vägen i området som samtidigt har en hög andel tung trafik. I samband med utbyggnaden kommer många av dagens problem vid stationen byggas bort.

Även vid Spångaviadukten kommer dagens brister att åtgärdas inom detaljplanen för Spånga C Öst.

Längs Sörgårdsvägen föreslås dagens gångbana även tillåta cykel och förlängas österut. Detta bidrar till att länka samman pendlingscykelstråket utmed Bromstensvägen med cykelbanan västerifrån på Sörgårdsgårdsvägen, vilken i dagsläget upphör på sträckan mellan Värsta Allé och Spångaviadukten.

Den nya förbindelsen under Mälarbanan kommer bidra till att järnvägens barriäreffekt reduceras och att pendlingsstråket för cykel blir mer åtkomligt för cyklister med start eller målpunkter norr om järnvägen. Detta kräver att den planerade cykelbana i tunneln förlängs västerut för att möta befintlig cykelbana längs den södra sidan av Bromstensvägen. Det finns även motiv för att studera ett nytt signalreglerat övergångsställe och cykelöverfart i den norra anslutningen till korsningen Bromstensvägen/Spångavägen i samband med eventuell ombyggnad.

De föreslagna nya kopplingarna bidrar till ökad genhet och trafiksäkerhet. Genomförbarhet och kostnader har dock inte tagits i beaktande i denna utredning, vilket föranleder rekommendationen om fördjupade utredningar för respektive föreslagen åtgärd.

Referenser

Bromstens Industriområde, Program för stadsutveckling, Dnr 2006-07203-53
Stadsbyggnadskontoret, Stockholm stad.

Fördjupad parkeringsutredning Spånga, Tyréns, daterad: juni 2011

Förstudie Spånga C, Internt planeringsunderlag; Arbetskopia 2016-12-30

Planbeskrivning - Detaljplan för del av fastigheten Solhem 16:1 m.fl. i
stadsdelen Solhem, S-DP 2015-08656.

Länk: <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1907223>

Planbeskrivning - Detaljplan för Spånga C Väst, del av fastigheten Solhem 16:1
i stadsdelen Solhem i Stockholm, S-Dp 2015-08652

Länk: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2015-08652>

PM – Trafik Cykelbana vid Spånga station, Structor på uppdrag av
Trafikkontoret, Stockholms stad, daterad: 2017-09-13.

Ny cykelbana förbi Spånga station <https://vaexer.stockholm/projekt/ny-cykelbana-forbi-spanga-station/> (hämtad 2018-12-10)

Spånga Centrum, Stockholm Västerort, Delrapport 1: Parkeringsstudie och
trafikanalys, Sweco Society AB, daterad: 2016-03-07

Spånga Centrum, Stockholm Västerort, Delrapport 2: Bedömning av
parkeringsbalans efter utbyggnad av nya bostäder, Sweco Society AB, daterad:
2016-03-07.

Spånga Centrum, Stockholm Västerort, Delrapport 3: Trafiknätskartering,
trafikprognos och analys, Sweco Society AB, daterad 2016-03-07

Startpromemoria för planläggning av Hedvig 7 i stadsdelen Solhem (ca 100
bostäder och verksamhetslokaler)

Länk: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2017-05974>

Översiktsplan för Stockholms stad, Stadsbyggnadskontoret, 2018-03-23.

Bilaga A – Parkering innan etableringar

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tilläggs skylt
1	Centrumparkering norr	33	2 tim 9-18 (9-16) P-skiva	
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
3	Centrumparkering väst	65	1 tim Alla dagar 9-20 P-skiva	
4	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
5	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
7	Centrumparkering öst	24	2 tim Alla dagar 8-20	
8	Parkering under Spångaviadukten	53	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
10	Sörgårdsvägen	12	2 tim 8-22 (8-17)	
11	Sörgårdsvägen	4	2 tim 8-22 (8-17)	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5

14	Stormbyvägen	12	1 tim 8-18	Övrig tid parkeringsförbud
15	Värstagårdsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagårdsvägen	4	Ej reglerad	
17	Värstagårdsvägen	5	30 min 7-9 15-17	
18	Värstagårdsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagårdsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
22	Kronofogdevägen	8	2 tim 9-18 (9-18) P-skiva	Torsdag 8-16 1/11-15/5
23	Infartsparkering vid tennishallen	50	Infartsparkering Avgift 00-24	
24	Infartsparkering vid järnvägen	85	Infartsparkering Avgift 00-24	
Tot.		494		

Bilaga B - Befintliga parkeringsplatser

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tillägsskylt
1	Centrumparkering norr	33	2 tim 9-18 (9-16) P-skiva	
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
3	Centrumparkering väst	65	1 tim Alla dagar 9-20 P-skiva	
4	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
5	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
7	Centrumparkering öst	24	2 tim Alla dagar 8-20	
8	Parkering under Spångaviadukten	41	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
10	Sörgårdsvägen	12	2 tim 8-22 (8-17)	
11	Sörgårdsvägen	4	2 tim 8-22 (8-17)	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5

14	Stormbyvägen	12	1 tim 8-18	Övrig tid parkeringsförbud
15	Värstagsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagsvägen	4	Ej reglerad	
17	Värstagsvägen	5	30 min 7-9 15-17	
18	Värstagsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
22	Kronofogdevägen	8	2 tim 9-18 (9-18) P-skiva	Torsdag 8-16 1/11-15/5
Tot.		347		

Bilaga C - Framtidsscenario

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tillägsskylt
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
3	Centrumparkering väst	65	1 tim Alla dagar 9-20 P-skiva	
4	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
5	Spånga Torgväg	15	30 min 8-18 (8-16)	Onsdag 6-8
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
7	Centrumparkering öst	24	2 tim Alla dagar 8-20	
8	Parkering under Spångaviadukten	41	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
10	Sörgårdsvägen	12	2 tim 8-22 (8-17)	
11	Sörgårdsvägen	4	2 tim 8-22 (8-17)	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5

14	Stormbyvägen	12	1 tim 8-18	Övrig tid parkeringsförbud
15	Värstagsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagsvägen	4	Ej reglerad	
17	Värstagsvägen	5	30 min 7-9 15-17	
18	Värstagsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
22	Kronofogdevägen	8	2 tim 9-18 (9-18) P-skiva	Torsdag 8-16 1/11-15/5
23	Infartsparkering vid tennishallen	50	Infartsparkering Avgift 00-24	
Tot.		364		

Bilaga D – Långtidsparkering innan etableringar

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tillägsskylt
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
8	Parkering under Spångaviadukten	53	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
15	Värstagårdsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagårdsvägen	4	Ej reglerad	
18	Värstagårdsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagårdsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
23	Infartsparkering vid tennishallen	50	Infartsparkering Avgift 00-24	
24	Infartsparkering vid järnvägen	85	Infartsparkering Avgift 00-24	
Tot.		301		

Bilaga E – Långtidsparkering nuläge

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tillägsskylt
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
8	Parkering under Spångaviadukten	41	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
15	Värstagårdsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagårdsvägen	4	Ej reglerad	
18	Värstagårdsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagårdsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
Tot.		154		

Bilaga F – Långtidsparkering framtidsscenario

Nummer	Gata/område	Antal platser	Restriktion	Tillägsskylt
2	Värsta Allé (endast HCP)	2	RHP	
6	Återvändsgata	16	Ej reglerad	
8	Parkering under Spångaviadukten	41	24 tim	
9	Parkeringen norr om Spångaviadukten	10	Ej reglerad	
12	Stormbyvägen	8	Ej reglerad	
13	Solhagavägen	5	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
15	Värstagårdsvägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
16	Värstagårdsvägen	4	Ej reglerad	
18	Värstagårdsvägen	4	24 tim	Måndag 8-16 1/11-15/5
19	Gryningsvägen	8	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
20	Värstagårdsvägen	40	24 tim	Tisdag 8-16 1/11-15/5
21	Kronofogdevägen	8	24 tim	Torsdag 8-16 1/11-15/5
23	Infartsparkering vid tennishallen	50	Infartsparkering Avgift 00-24	
Tot.		204		