


# MB2 PM 33 Nordlig entré och passage i Spånga

	HANDLÄGGARE: Henrik Bertheden Simon Randahl	DATUM / VERSION: 2014-03-05
	GRANSKAD (DATUM / SIGNATUR): Daniel Palm	UPPDRAGSLEDARE: Ralf Timmerman

REVISION: A	DATUM: 2014-09-18	BESKRIVNING: Tillägg efter genomfört samråd	GODKÄND:
----------------	----------------------	------------------------------------------------	----------

## Innehåll

1.	Bakgrund och syfte .....	3
2.	Förutsättningar .....	3
3.	Nulägesanalys .....	5
4.	Analys och resultat .....	6
5.	Diskussion och slutsats.....	9
6.	Tillägg efter genomfört samråd.....	9
7.	Källor .....	11

## 1. Bakgrund och syfte

Mäljarbanan går norr om Mälaren och sträcker sig mellan Stockholm och Örebro. Större delen av järnvägen är dubbelspårig, spåren är idag maximalt utnyttjade och en liten försening får stora konsekvenser. Fjärrtåg och regionaltåg kör bakom de lokala pendeltågen som stannar vid varje station vilket leder till att även pendeltågen får köa.

Trafikverket planerar därför att bygga ut delar av Mäljarbanan från två till fyra spår vilket innebär att fler tåg kommer att kunna trafikera järnvägen. Pendeltågen får egna spår i mitten och fjärrtåg och andra tåg kan köra om på de yttre spåren. Det gör att fler tåg kan gå, att resenärerna får fler avgångar att välja på och att ankomsttiderna blir säkrare.

Som ett led i utbyggnaden av Mäljarbanan vill Trafikverket se över tillgängligheten till Spånga station via gång- och cykelvägnätet. Idag finns en entré till plattformen vid Spånga station, som är utformad som en gång- och cykelbro med nedgångar ner till plattformen ungefär mitt på densamma och planer finns på att komplettera med en entré även i den norra delen av plattformen.

Syftet med utredningen är att undersöka om en ny nordlig entré till plattformen vid Spånga station kan motiveras utifrån hur många resenärer som förväntas utnyttja den nya entrén.

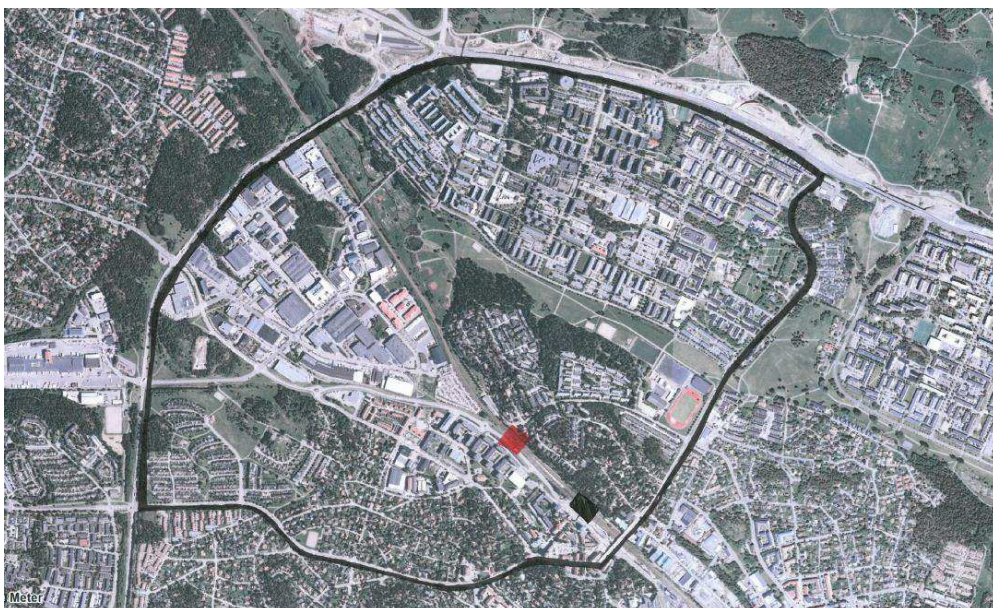
## 2. Förutsättningar

### 2.1. Analysområde

För analysen har en geografisk avgränsning gjorts. Avgränsningen har gjorts utifrån vilket område kring Spånga station som ligger inom acceptabelt gång- och cykelavstånd från befintlig entré, och som därmed skulle kunna använda sig av ett nytt entréläge. Bussresenärer till Spånga station förutsätts välja befintlig entré i anslutning till bussterminalen.

I norr avgränsas analysområdet av E18, i väster och söder av Spånga kyrkoväg, Bromstensviadukten och Sörgårdsvägen. I öster sker avgränsningen väster om väg 275, sträckan mellan Sörgårdsvägen och E18.

Områden kring Spånga station som ligger söder och öster om analysområdet antas fortsätta använda sig av den befintliga entrén alternativt resa på annat sätt.



Figur 1 Översikt över analysområdet med befintligt (svart) samt nytt entréläge (rött)

## 2.2. Mälarbanans utbyggnad

Utbyggnaden av Mälarbanan mellan Spånga station och Barkarby innebär främst att befintligt spårområde utökas med två spår på vardera sidan om de befintliga spåren. De nya spåren följer i stort dagens spårsträckning. Breddningen av befintligt spårområde kommer påverka intilliggande fastigheter samt bil, gång- och cykelvägar som idag går i spårområdets närhet.

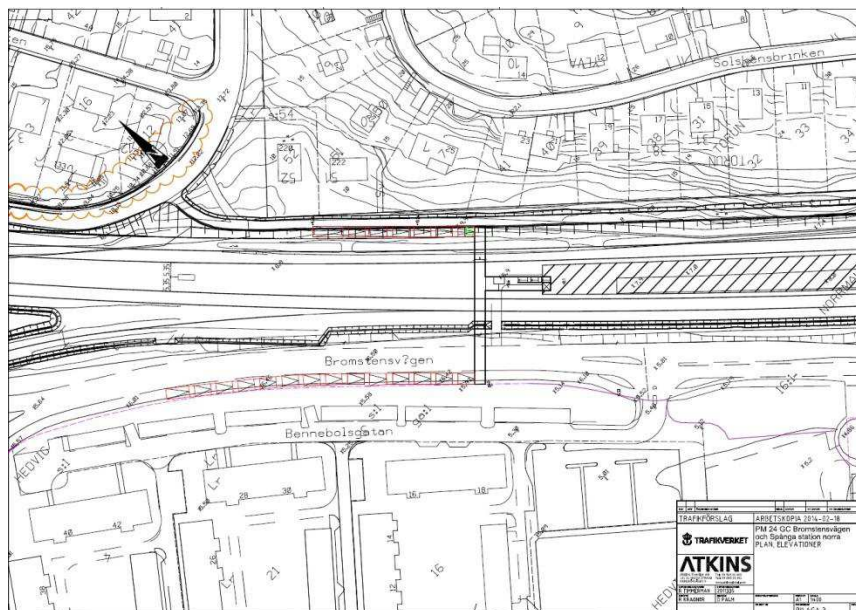
## 2.3. Kommande bebyggelse

I analysens delområden finns ett antal pågående planer och program.

Strax norr om Spånga station på södra sidan av spårområdet planeras 150 nya lägenheter i anslutning till Bromstensvägen, samt en utökning av förskole- och skolverksamhet med 235 elever. I Tensta planeras en komplettering av befintlig bebyggelse som förväntas ge ett tillskott på cirka 200 lägenheter.

## 2.4. Läge för ny nordlig entré

Den tillkommande nya nordliga entrén är tänkt att placeras i anslutning till den norra änden av den förlängda plattformen norr om Spånga stationsbyggnad. Entrén utformas som en gångbro med anslutningar söder och norr om spårområdet samt ner på plattformens norra ände, se figur 2.



Figur 2 Ritning på tänkt utseende av ny entré (Atkins 2014)

## 2.5. Trafikering

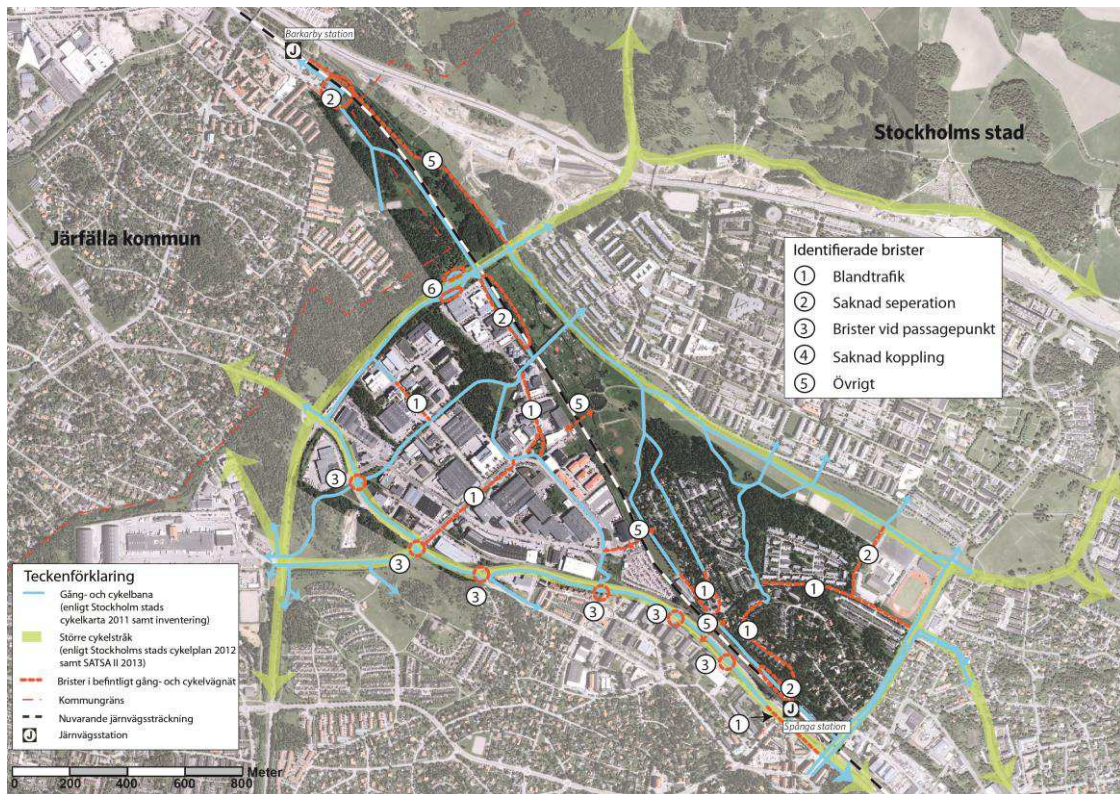
Utbyggnaden från två till fyra spår möjliggör en ökning från dagens 6-8 pendeltåg i timmen till cirka 12 pendeltåg i timmen läng Mälarbanan. Detta fördubblar turtätheten till och från Spånga station. Busstrafiken i anslutning till Spånga station förutsätts i denna utredning trafikera som idag.



### 3. Nulägesanalys

#### 3.1. Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägnätet i analysområdet består av lokala separerade cykelstråk som förbinder det finmaskiga lokala vägnätet där cykling sker i blandtrafik. I anslutning till Spånga station finns idag brister i gång- och cykelvägnätet, se figur 3. Bland annat finns briser vid korsningspunkter med andra trafikslag och kopplingar saknas.



Figur 3 Gång- och cykelvägnät i analysområdet (Atkins 2013)

#### 3.2. Trafikering

##### Pendeltåg

Spånga station trafikeras av Pendeltåg J35, Bålsta-Stockholm C-Nynäshamn. Vardagar mellan 05:19 och 00:49, helger 05:49-01:49. Turtätheten under vardagar i rusningstrafik uppgår till 7 turer i timmen. Tidig morgon och kvällstid varierar turtätheten mellan 2 och 3 turer i timmen. Helgtrafik under dagtid varierar turtätheten mellan 2-4 turer i timmen. Sena kvällar och nätter vardagar som helg 1-2 turer i timmen.

### Buss

Spånga station trafikeras av följande busslinjer:

112	Alvik-Sundbyberg-Spånga stn.
116	Vällingby-Spånga stn.
117	Brommaplan -Flysta-Spånga stn.
118	Hallonbergen-Rissne-Spånga stn-Vällingby
119	Backlura-Hässelby-Spånga stn.
157	Danderyds sjukhus-Rissne-Spånga stn.-Lunda industri
158	Spånga stn.-Vällingby
179	Vällingby-Spånga stn.-Tensta-Kista C-Sollentuna stn.
199	Vällingby-Spånga stn.-Hallonbergen

512	Solna Centrum-Spånga stn.
514	Häggviks handelsplats-Sollentuna stn.-Husby-Kista C-Rinkeby-Tensta-Spånga stn.
517	Spånga stn.-Lunda industri-Hjulsta-Akalla-Husby-Kista C
591	Stockholm C-Råsta-Spånga stn.-S Viksjö-Jakobsbergs stn.-Kallhälls stn.-Kungsängens stn.-Livgardet/Råby

### Antal resenärer

Enligt SL:s statistik från 2011 har Spånga station cirka 7 000 påstigande pendeltågsresenärer en vanlig vinterdag. Motsvarande för bussterminalen vid Spånga station är cirka 8 400 påstigande resenärer.

### 3.3. Parkering

Pendlarparkering finns söder om bussterminalen vid Spånga station. Viss parkering sker även längs kvartersgatorna i närheten av befintlig entré till stationsbyggnaden.

## 4. Analys och resultat

### 4.1. Områdesindelning

Inom analysområdet har olika delområden definierats. Delområdena har tagits fram utifrån vilken typ av bebyggelse/verksamhet som huvudsakligen finns inom delområdet, för att lättare kunna beräkna resealstring per delområde.



Figur 4 Analysområdet indelat i delområde 1-5



De fem delområdena är Lunda industriområde, Tensta/Hjulsta, Solhem norr, Solhem söder samt Solhem öster.

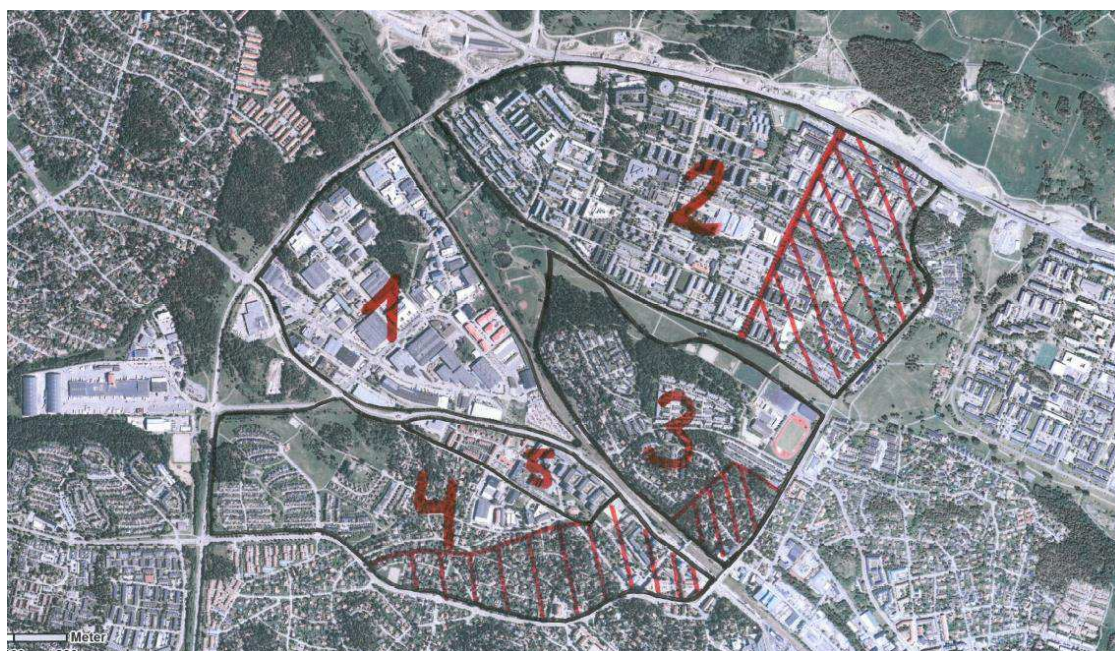
Antal hushåll för vardera delområde samt anställda för område 1 har tagits fram utifrån Postens statistik. I tabell 1 nedan redovisas detta inklusive de tillkommande bostäderna som nämns i kapitel 2.3.

Inom delområde 2-5 finns endast mindre verksamheter som är svårbedömda avseende antal anställda, lokalytor och lokalisering. Av denna anledning beräknas ingen resalstring för dessa verksamheter då ytterligare detaljerade studier skulle krävas för en korrekt bedömning.

Utifrån de identifierade delområdena har en bedömning gjorts av hur stor andel av hushållen och de anställda i respektive delområde som kan tänka sig använda en ny nordlig entré. Bedömningen har tagit hänsyn till närhet till befintlig stationsentré, utformningen av befintligt gång- och cykelnät, topografin i området med mera.

Tabell 1 Antal hushåll per delområde samt andel mot ny entré

Delområde	Hushåll	Anställda	Andel ny entré
1 Lunda industriområde	7	4 500	100 %
2 Tensta/Hjulsta	3 415		67 %
3 Solhem norr	400		67 %
4 Solhem syd	472		50 %
5 Solhem öster	408		100 %
Totalt	4 702	4 500	



Figur 5 Partier av delområdena som förväntas fortsätta använda befintlig entré (röd markering)

## 4.2. Resalstring

Resalstring för hushållen inom studerat område baseras på resalstringstal från Inregias rapport Stadsplanering och res- och trafikallstring från 2003. I denna har området Nälsta strax söder om Spånga studerats och placerats i kategorin "centralt område, hög inkomst och medelhög exploatering".

Inom aktuell utredning görs antagandet att res- och trafikstring samt färdmedelsfördelning för Nälsta även gäller området Solhem söder närmare Spånga station samt området Solhem norr på norra sidan av Mälarbanan. Detta eftersom dessa områden har likartad karaktär som Nälsta. En manuell justering har dock gjorts med hänsyn till Solhems närhet till pendeltågen och därför har denna andel ökats något i färdmedelsfördelningen.

För delområdena Tensta och Hjulsta norr om Spånga samt området med flerbostadshus längs södra sidan av Mälarbanan, Solhem öster, görs antagandet att res- och trafikstring samt färdmedelsfördelning motsvarar likartade områden i Inregias rapport motsvarande "centralt område, låg inkomst, hög exploatering". För Tensta och Hjulsta antas en färdmedelsfördelning med hög andel tunnelbana och för området Solhem öster strax söder om Mälarbanan antas hög andel pendeltåg. Även här har en manuell justering gjorts med hänsyn till områdenas närhet till tunnelbana respektive pendeltåg.

För delområdena Tensta och Hjulsta samt Solhem öster gäller 4 kollektivtrafikresor per hushåll per dygn. För Solhem norr och Solhem söder gäller 1,7 kollektivtrafikresor per hushåll per dygn. För de anställda inom Lunda industriområde antas 0,3 kollektivtrafikresor per anställd per dygn utifrån en erfarenhetsmässig bedömning från liknande områden.

Kollektivtrafikresornas inbördes fördelning mellan buss, tunnelbana och pendeltåg för de olika områdena beräknas utifrån antagen färdmedelsfördelning för respektive område, se tabell 2.

Tabell 2 Framtagen färdmedelsfördelning per område

Delområde	Färdmedelsfördelning					
	Gång	Cykel	Bil	Buss	T-bana	Pendeltåg
Lunda industriområde	0%	2%	68%	10%	0%	20%
Tensta/Hjulsta	6%	8%	26%	11%	47%	2%
Solhem norr och söder	6%	3%	63%	15%	0%	14%
Solhem öster	12%	9%	36%	14%	0%	28%

Resultatet redovisas i tabell 3 som antalet resor till och från en ny entré per dygn. Antalet motsvarar därmed antalet in- och utpasserande resenärer via en ny entré under ett dygn. Det är framförallt område 1 och 5, Lunda industriområde samt solhem öster, som förväntas alstra flest resor till den nya entrén.

Tabell 3 Beräknat antal resenärer per dygn ny entré, uppdelat per delområde

Område	Namn	Antal resor ny entré
1	Lunda industriområde	900
2	Tensta/Hjulsta	275
3	Solhem norr	220
4	Solhem söder	197
5	Solhem öster	1 079
Totalt		2 671 resor/dygn



## 5. Diskussion och slutsats

Analysen visar att den nya nordliga entrén beräknas utnyttjas för cirka 2 800 resor per dag vilket motsvarar antalet in- och utpasserande resenärer under ett dygn. Totalt är detta cirka 20 % av antalet på- och avstigande resenärer vid Spånga station idag och dessa resenärer flyttas över från befintlig entré till den nya i det fall denna realiserar.

I SL:s riktlinjer RiStation-09 anges att en ny entré kan vara lönsam att bygga om det totala antalet in- och utpasserande resenärer beräknas överstiga 4 500 per dag.

Denna utredning visar att en ny nordlig entré enligt SL:s riktlinjer inte skulle vara samhällsekonomisk lönsam att bygga.

I analysen har hänsyn inte tagits till ökat resande som en följd av ökad turtäthet längs Mälarbanan vid färdig utbyggnad. Hänsyn har heller inte tagits till möjligheten att attrahera ytterligare resenärer, utöver de som redan reser idag, med ökad tillgänglighet i form av en ny entré. Bedömningen är dock att dessa öknings trots allt inte räcker för att nå riktvärdet på 4 500 in- och utpasserande per dygn vid en ny entré.

## 6. Tillägg efter genomfört samråd

Efter genomfört samråd har det framkommit att uppgifterna i utredningen om antalet lägenheter i delområdet "Solhem öster" är felaktigt. Utredningen har hämtat sin statistik från Posten, vilket för detta delområde har visat sig ge en statistik som ligger i underkant. En ny beräkning har därför utförts där antalet lägenheter i "Solhem öster" ökat till 757 st. Detta inkluderar både befintliga och de som tillkommer i pågående planer och program. Det totala antalet lägenheter i området ser då ut enligt följande, se tabell 4.

Tabell 4 Antal hushåll i området efter justering

Delområde	Hushåll	Anställda	Andel ny entré
1 Lunda industriområde	7	4 500	100 %
2 Tensta/Hjulsta	3 415		67 %
3 Solhem norr	400		67 %
4 Solhem syd	472		50 %
5 Solhem öster	757		100 %
Totalt	5 051	4 500	

I delområdet "Solhem öster" räknar utredningen med att varje hushåll i snitt beräknas generera 4 kollektivtrafikresor per dygn, och att samtliga boende i området skulle använda sig av den nya entrén om denna byggdes. Detta ger att antalet kollektivtrafikresor som delområdet "Solhem öster" beräknas generera till den nya entrén totalt är 3028 stycken/dygn. I enlighet med den beräknade färdmedelsfördelningen för delområdet som tagits fram tidigare i utredningen sker 66 % av dessa kollektivtrafikresor med pendeltåg.

Detta ger att antalet kollektivtrafikresor som görs med pendeltåg från delområdet "Solhem öster" uppgår till knappt 2000 resor/dygn. Tillsammans med beräknade flöden från övriga analyserade området ger detta ett antal resor på knappt 3600 kollektivtrafikresor/dygn, vilket skulle motsvara 3600 in- och utpasseringar per dygn vid en ny nordlig entré, se tabell 5

**Tabell 5 Beräknat antal resenärer per dygn ny entré efter justering, uppdelat per delområde**

Område	Namn	Antal resor ny entré
1	Lunda industriområde	900
2	Tensta/Hjulsta	275
3	Solhem norr	220
4	Solhem söder	197
5	Solhem öster	1 999
<b>Totalt</b>		<b>3 591 resor/dygn</b>

Antalet in- och utpasseringar efter justering beräknas alltså inte uppgå till de av SL uppsatta riktlinjerna (4500 in- och utpasseringar/dygn) som krävs för att en ny entré skall anses lönsam att bygga.

## 7. Källor

### Skriftliga källor

Inregia AB och WSP (2003) Stadsplanering och res- och trafikallstring

Inregia AB (2005) Trafikallstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering

AB Storstockholms lokaltrafik (2009), RiStation – 09

AB Storstockholms lokaltrafik (2010), Trafikplan 2020

AB Storstockholms lokaltrafik (2012), Fakta om SL och länet 2011

Atkins (2013), MB2 PM25 Gång- och cykelvägutredning Spånga

Stockholms stad (2013), Planprogram för Mälarbanan

Trafikverket (2013), Stationshandbok

### Elektroniska källor

Stockholm stad (2013), Pågående planer,  
<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/>

Storstockholms Lokaltrafik (2013) [www.sl.se](http://www.sl.se)

Posten (2013), Hushåll och verksamheter per postnummer,  
[http://www.posten.se/sv/Marknadskommunikation/Direktreklam/S%C3%B6k%20mottagare%20f%C3%B6r%20ODR/Sidor/home.aspx?utm\\_source=webb&utm\\_medium=banner&utm\\_term=&utm\\_content=mk-verktyg-1-5-sok-mottagare&utm\\_campaign=sok-mottagare](http://www.posten.se/sv/Marknadskommunikation/Direktreklam/S%C3%B6k%20mottagare%20f%C3%B6r%20ODR/Sidor/home.aspx?utm_source=webb&utm_medium=banner&utm_term=&utm_content=mk-verktyg-1-5-sok-mottagare&utm_campaign=sok-mottagare)