

Handläggare
Mats Johansson
08-508 278 19

Utbyggnad av cykelbana längs Ulvsundavägen

Nedan följer en översiktlig beskrivning av de olika etapperna.

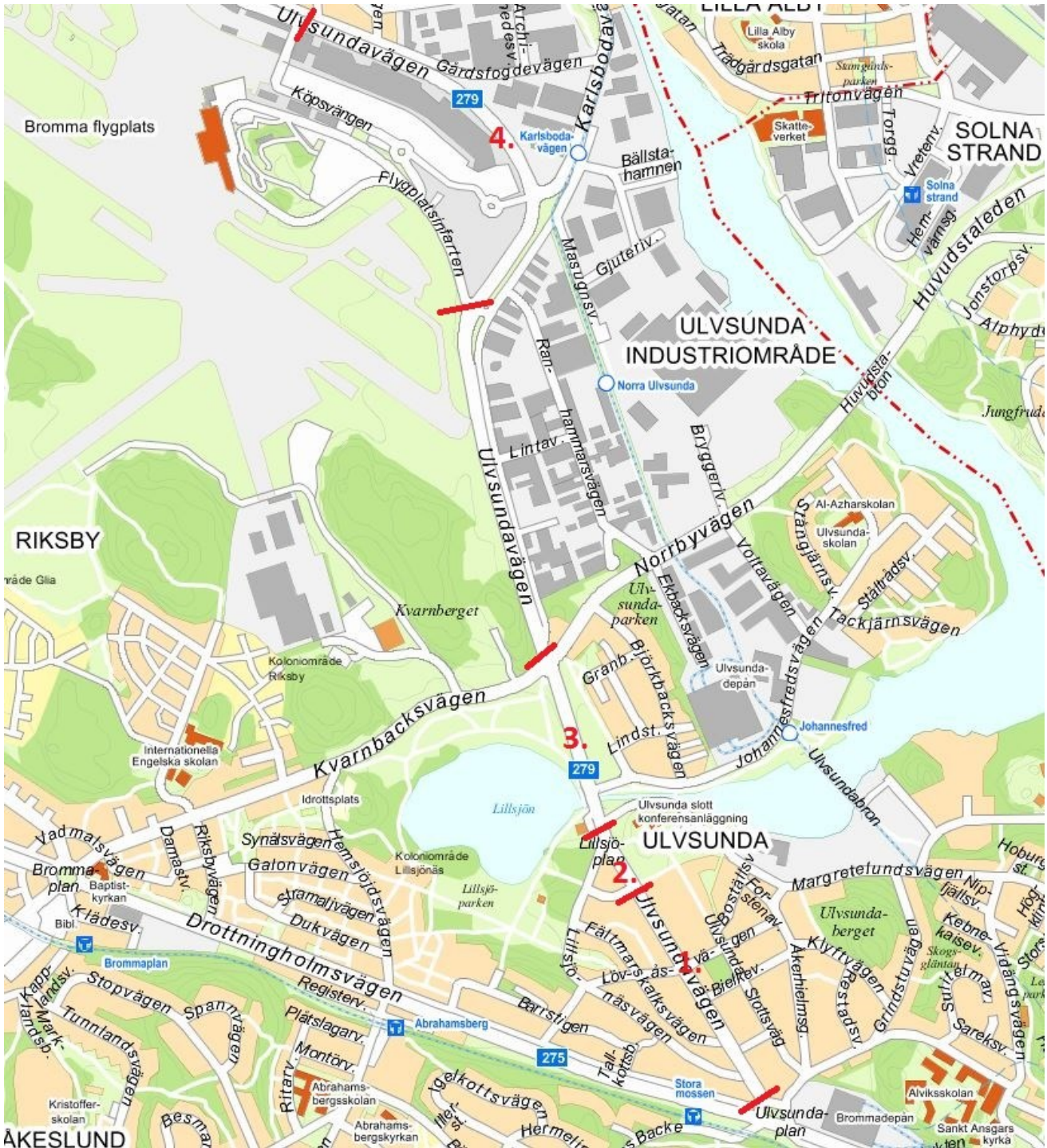


Bild 1. Sträckan som byggs ut Ulvsundaplan- Köpsvängen, uppdelad på etapp 1 t.o.m. 4.

1. ULVSUNDAPLAN – LILLSJÖNÄSVÄGEN

Norr om Ulvsundaplan anläggs ny cykelbana för att möjliggöra cykling till/från Drottningholmsvägens lokala körbana.

På Ulvsundavägens västra sida anläggs en dubbelriktad GC-bana om 5 meter samt en 1 meter bred skiljeremsa mot fordonstrafiken. Gångvägen föreslås bli 2 meter bred och beläggs med betongplattor och cykelvägen 3 meter bred i asfalt.

Två träd som idag står i cykelbanan föreslås tas bort men kommer ersättas med nya träd på motstående sida vägen samt framför brandstationen. Mellan Lövsåsvägen och Smedjevägen krävs en mindre bergsskärning för att undvika en avsmalning av gång- och cykelbanan.

Hpl Grenvägen görs om till stopphållplats och hpl Lövsåsvägen tas bort på grund av utrymmesskäl. Övergångsstället vid Bielkevägen föreslås tas bort till förmån för framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster. Belysning, som idag är monterad på linspänn, kommer att bytas ut mot nya stolpar som ger en bättre ljusmiljö för samtliga trafikanter och en karaktär av en mer stadslik gata.

På sträckan mellan Ulvsundaplan och Lövsåsvägen, där utrymmet är som mest begränsat, kan körfältsbredderna behållas genom att mittrema och mittrefug tas bort.

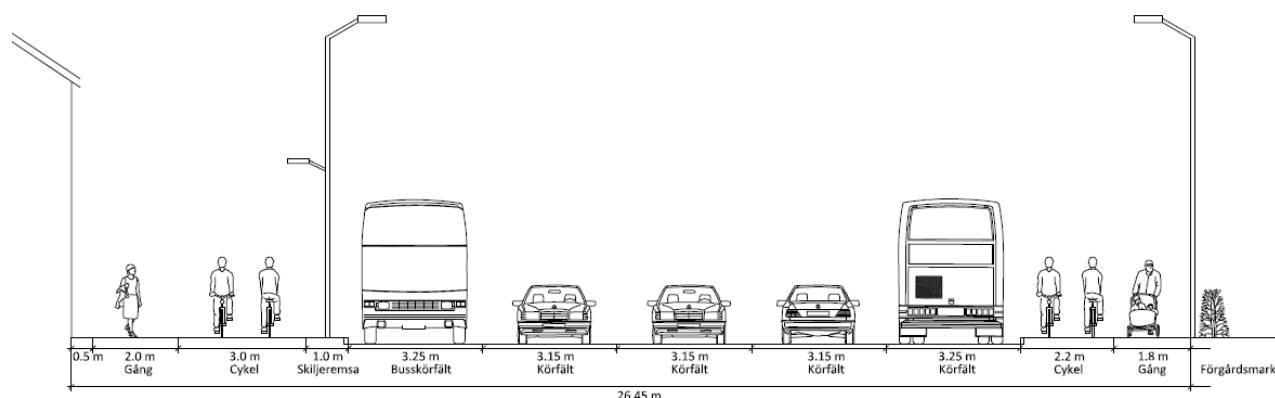


Bild 2. Sektion Ulvsundaplan- Lövsåsvägen

Delsträckan är en viktig sträcka med många konfliktpunkter, utfarter, en stor mängd fotgängare och cyklister. I slottsparken pågår en ny exploatering som innebär att Margretelundsvägen kommer att flyttas söder ut och bli en fyrvägskorning med Smedjevägen och Ulvsundavägen. Busshållplatser vid Ulvsunda slott justeras för att medge god hållplatsutformning.

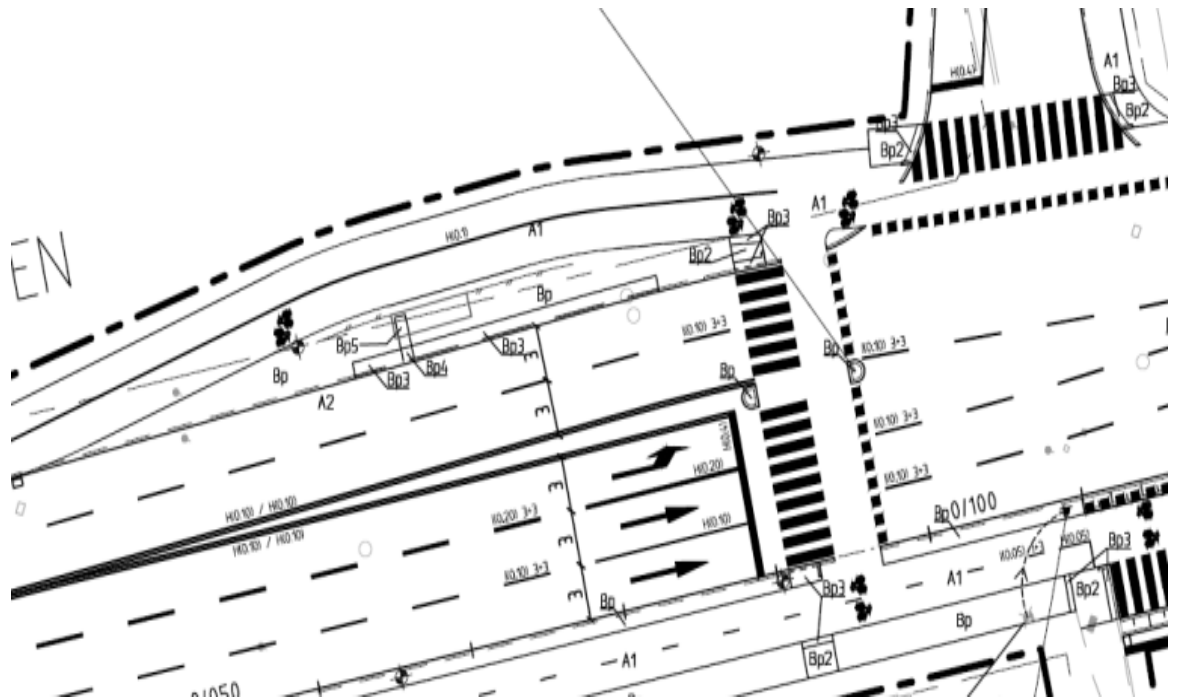


Bild 3. Hållplatsutformning Ulvsunda slott

2. LILLSJÖNÄSVÄGEN – INFART TILL BENSINMACK

Längs sträckan fortsätter den dubbelriktade gång- och cykelbana om 5 meter med en bredare 4 meter skiljeremsa. I skiljeremsan framför bensinmacken planeras för nyplantering av träd. Passager över Lillsjönäsvägen och infarter till bensinmacken hastighets säkras genom att gång- och cykelbana blir upphöjd. Övergångsstället i höjd med gamla Margretelundsvägen breddas och förses med cykelöverfart.

Margretelundsvägens nuvarande anslutning till Ulvsundavägen tas bort i samband med den pågående exploateringen i området.

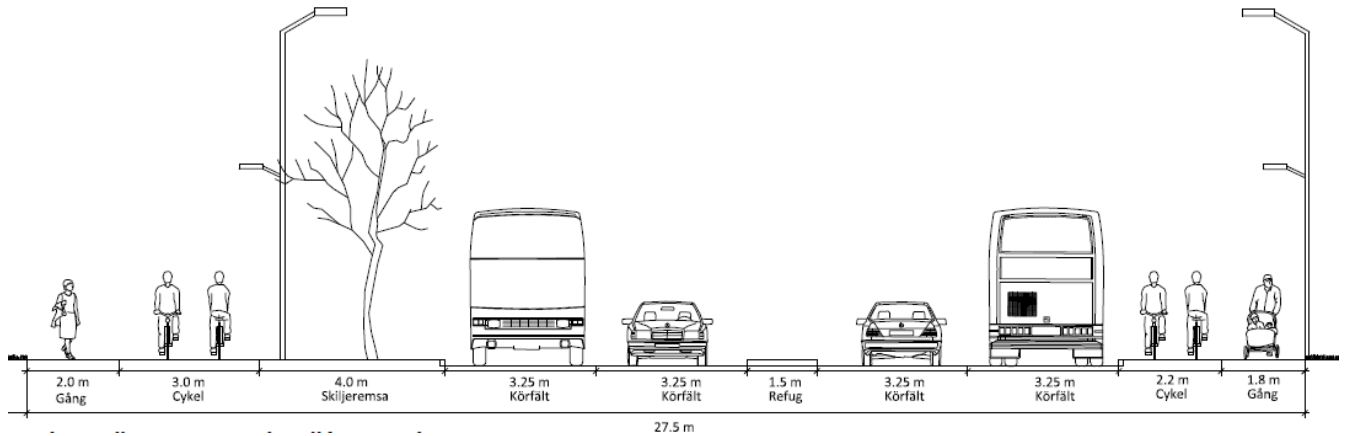


Bild 4. Sektion Lillsjönsvägen- infart till bensinmacken.

3. INFART TILL BENSINMACK – KVARNBACKSVÄGEN

Sträckan fortsätter med den dubbelriktade gång- och cykelbanan om 5 meter och en skiljeremsa som varierar mellan 1-2 meter. Både gång- och cykelbanan föreslås beläggas med asfalt eftersom gatans karaktär förändras i höjd med bensinmacken.

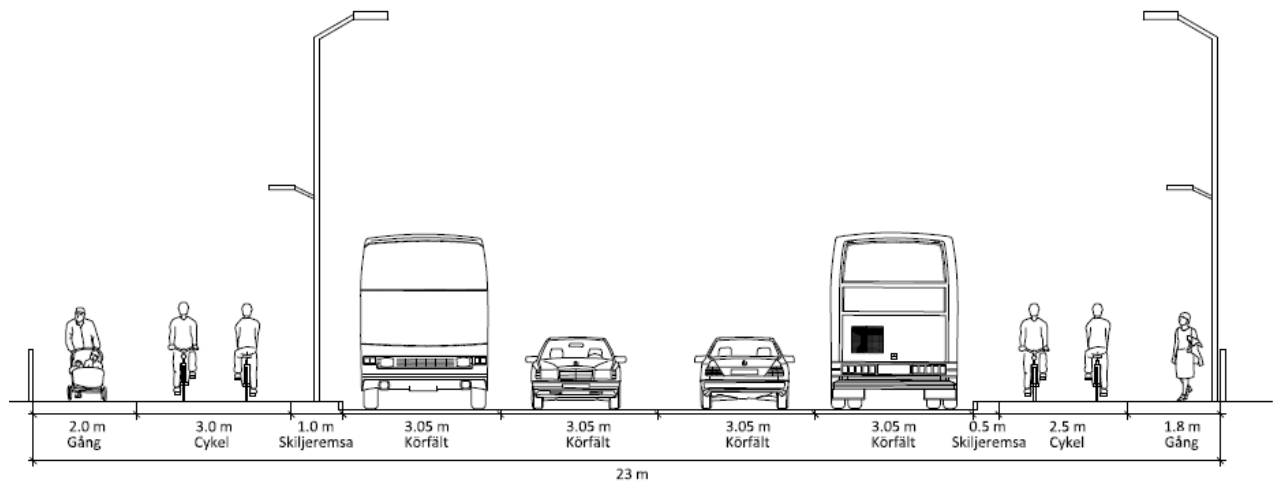


Bild 5. Sektion infart till bensinmack- Johannesfredsvägen

På grund av utrymmesbrist föreslås att ett av övergångsställena vid Johannesfredsvägen tas bort till förmån för framkomlighets- och trafiksäkerhetsvinster.

4. FLYGPLATSINFARTEN - KÖPSVÄNGEN

Busshållplatsen vid Flygplatsverkstäderna föreslås utgå på grund av utrymmesbrist och lågt antal på- och avstigande resenärer. Busshållplatsen vid Hagelstavägen föreslås flyttas ca 150 m

västerut. De gamla belysningsstolparna behålls men armaturena byts ut för att ge fullgod belysning även på cykelbanan. Mellan Flygplatsinfarten och Karlsbodavägen kompletteras även belysningen med nya stolpar längs gång- och cykelbanan. Cykelbanans utbyggnad avslutas vid Köpsvängen för att inte komma i konflikt med tvärbanans utbyggnad.

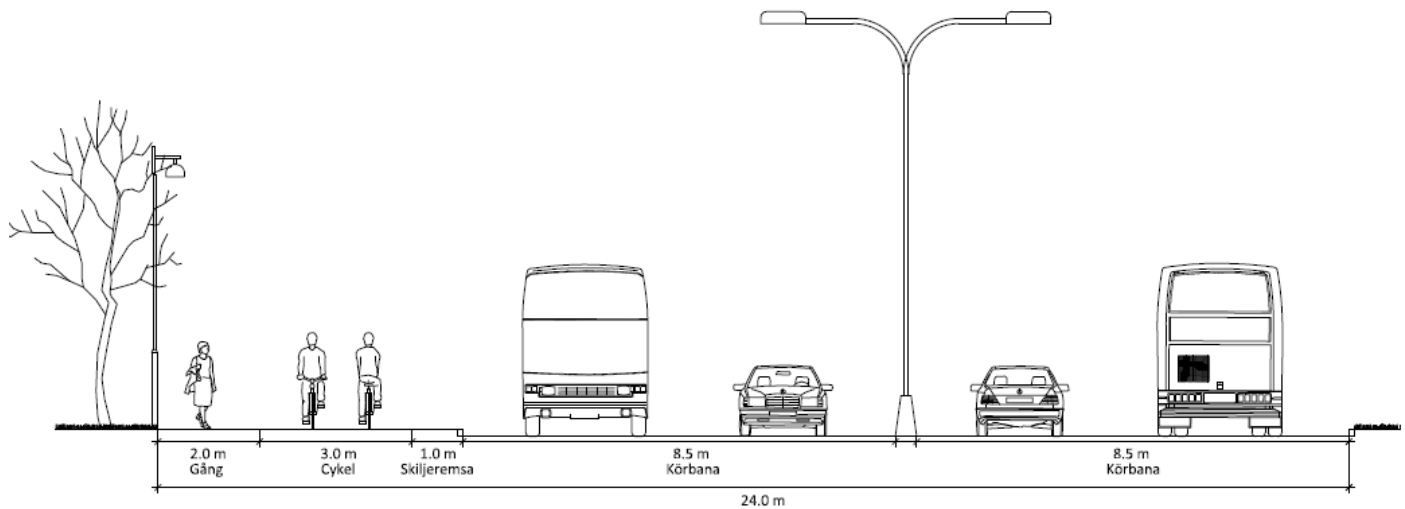


Bild 7. Sektion flygplatsinfarten-Köpsvängen