

Handläggare
Jevgenija Palin
08-508 26 209

En kompletterande utredning över trafiksäkerhetsåtgärder på Sandåkravägen vid Sandåkraskolan och Mickel Bagares gränd.

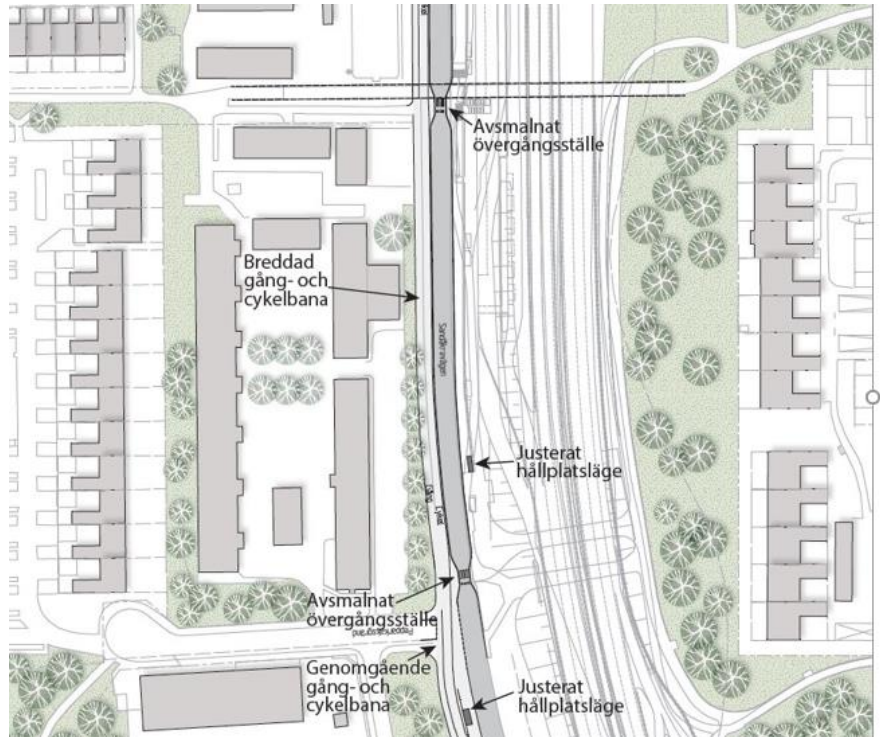
Bakgrund

Sandåkravägen i Sköndal i södra Stockholm är utpekad som pendlingsstråk i Stockholms cykelplan och utgör en del av ett regionalt stråk i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Den aktuella sträckan på Sandåkravägen utgör en sammanbindande länk för cyklister mellan Tyresö och de södra delarna av Stockholm, samt vidare mot Stockholms innerstad, men även för cykling till och från Flatenbadet.

2019-06-13 godkände Trafiknämnden ett inriktningsbeslut gällande cykelåtgärder på Sandåkravägen i Norra Sköndal upp till ca 1,5 mnkr, som underlag för ett genomförandebeslut. Projektets totala utgift beräknades till ca 18 mnkr. Samtidigt gav Trafiknämnden till trafikkontoret i uppdrag att undersöka ytterligare lösningar på trafiksäkerhetsåtgärder vid Sandåkraskolan och en bättre förbindelse mellan den planerade cykelbanan och det befintliga cykelstråket i naturområdet vid korsningen Sandåkravägen-Mickel Bagares gränd.

Förslag i inriktningsbeslutet

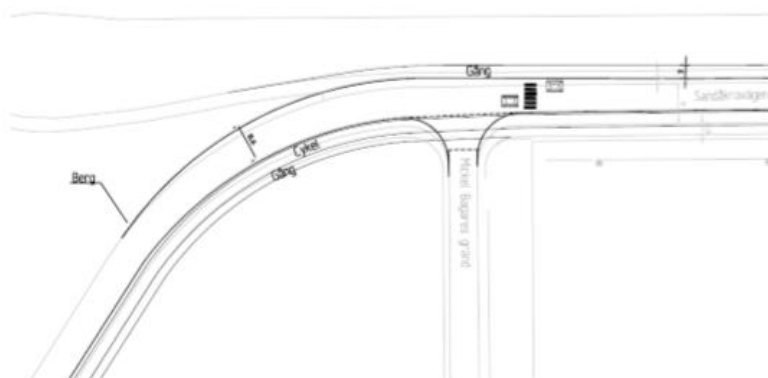
I inriktningsbeslutet presenterades ett förslag vid Sandåkraskolan med en 5,5 meters bred gång-och cykelbana (inkl. skiljeremsan) på södra sidan av gatan, 6,5 meters körbana och dubbla avsmalningar av bägge övergångsställen, vilket betyder att endast ett fordon i taget kan passera övergångsstället. Avsmalningarna förutsåg att trafikens hastighet ska dämpas förbi skolan. Trafikens mängd med ca 3000 fordon/dygn. Avsmalningen innebar en viss restidsfördröjning för motorfordon på Sandåkravägen, men eftersom detta är en viktig passage för skolbarn på väg till/från Sandåkraskolan bör trafiksäkerheten och tryggheten på platsen prioriteras högt.



Figur 1. Översikt med åtgärder vid skolan

Längre västerut vid Mickel Bagares gränd fortsätter det befintliga pendlingsstråket på Sandåkravägens norra sida. I utformningsförslaget föreslogs ett nytt övergångsställe öster om Mickel Bagares gränd i syfte att leda gångtrafikanter från bostadsområdet söder om Sandåkravägen och även gående västerifrån till den nya rampen mot Trafikverkets bussplattform norr om gatan. Övergångsstället hastighetssäkras med hjälp av busskuddar.

För cykeltrafikanter planerades en sänkt kantsten som skulle leda cyklister diagonalt över gatan till det befintliga cykelstråket på norra sidan.



Figur 2. Utformningsförslag för passage vid Mickel Bagares gränd

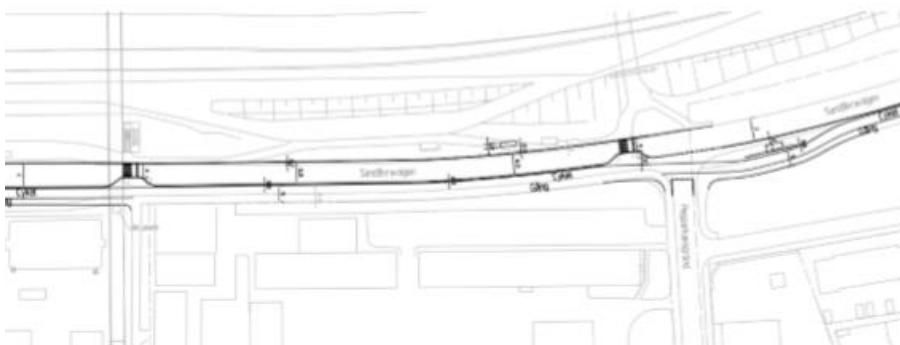
Åtgärder vid Sandåkraskolan

1. Enkel avsmalning

Ett alternativ till dubbel avsmalning vid övergångsställena är att istället ha en enkel avsmalning med refug på bara ena sidan av gatan. Syftet med åtgärden är att underlätta för gående att korsa gatan genom att göra passagen över körbanan kortare. Det är också ett sätt att underlätta för gående att observera och observeras av motortrafiken.

Avsmalningen föreslås ske på den södra sidan med anledning av placeringen av det regionala cykelstråket. Avsmalningen, som blir till genom att anlägga en ”klack” ut i körbanan, skapar en väntyta för gående mellan kör- och cykelbana, vilket är viktigt för fotgängares säkerhet.

Avsmalningen föreslås ske på två punkter, vid övergångsstället under gångbron, nordväst om Sandåkraskolan samt nordost om Sandåkraskolan i anslutning till korsningen med Pepparkaksgränd. Förslaget är dock inte en hastighetssäkrande åtgärd i sig eftersom det inte ger någon garanterad farddämpning. Det gäller i synnerhet fordon som kommer österifrån och som inte behöver göra någon sidorörelse för att passera avsmalningen (se figur 3 och bilaga 1). Denna åtgärd innebär att inget intrång i fastighetsmarken sker.

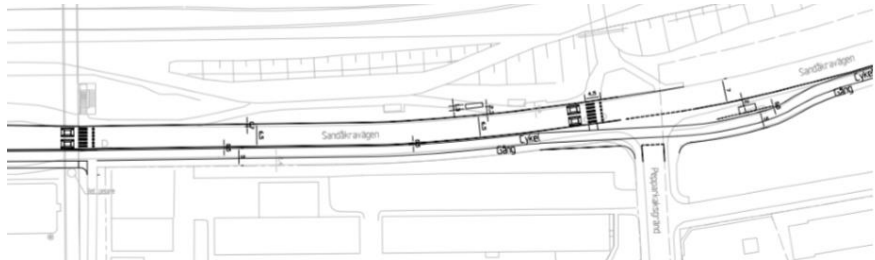
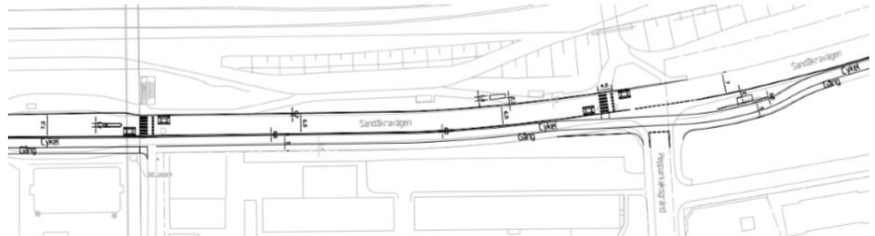


Figur 3. Översikt över enkelsidiga avsmalningar vid övergångsställena

2. Busskuddar

I detta alternativ föreslås busskuddar intill samtliga övergångsställen och cykelpassager längs utredningssträckan. För att minska risken för slalomkörning kan refuger anläggas. Alternativt kan busskuddarna anläggas på samma sida. Detta hindrar slalomkörning men ger inte samma hastighetssänkning som när busskuddarna placeras på vardera sida om övergångsstället och cykelpassagen. För att möjliggöra en väntyta för oskyddade trafikanter som korsar Sandåkravägen förskjuts gång- och

cykelbanan något söderut vid övergångsstället väster om Pepparkaksgränd. Detta får konsekvensen att ett visst fastighetsintrång görs på skolfastigheten med cirka 27 kvadratmeter.



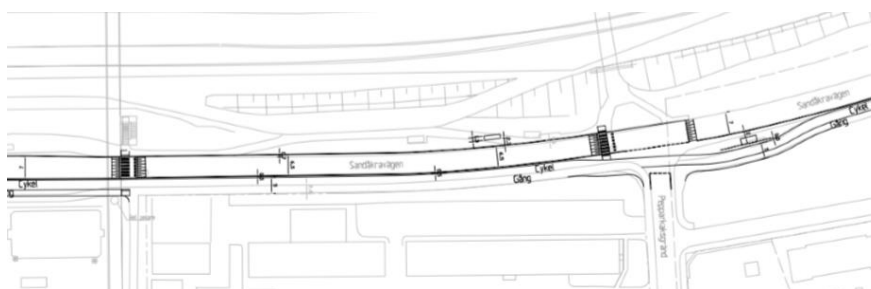
3. Upphöjd korsning

I en upphöjd korsning är vägbanan upphöjd till samma nivå som kringliggande gång- och cykelbanor. Upphöjningen kombineras ibland med breddning av gång- och cykelbanorna samt låga stolpar i korsningens hörn för att tydliggöra separeringen mellan körbanan och gång- och cykelbanan. Upphöjda korsningar används för att få motorfordonen att sänka hastigheten samt för att öka deras uppmärksamhet innan de kör in i korsningen. Det är ett effektivt sätt att öka trafiksäkerheten och tryggheten för gående och cyklister utan att medföra någon köbildning för biltrafiken.

En upphöjd korsning kan övervägas för korsningen Sandåkravägen/Pepparkaksgränd. Upphöjningen bör göras tillräckligt lång för att övergångsstället/cykelpassagen ska kunna placeras i anslutning till den tillkommande ombyggda gång- och cykeltunneln under Tyresövägen. En nackdel med detta är dock att rampen till höger om korsningen hamnar långt från övergångsstället vilket kan medföra att upphöjningen av korsningen ger en mindre hastighetssänkande effekt.

Den upphöjda korsningen bör kompletteras med en trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid övergångsstället nordväst om Sandåkraskolan (under gångbron). I detta fall illustreras detta med

ett upphöjt övergångsställe och cykelpassage. För att möjliggöra en väntyta för oskyddade trafikanter som korsar Sandåkravägen förskjuts gång- och cykelbanan något söderut vid övergångsstället väster om Pepparkaksgränd. Detta får konsekvensen att ett visst fastighetsintrång görs på skolfastigheten med cirka 20 kvadratmeter.



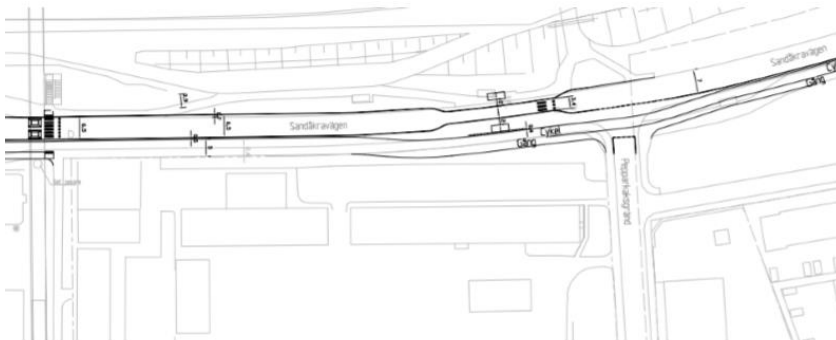
4. Dubbel stopphållplats

Dubbla stopphållplatser innebär att gatan smalnar av till endast ett körfält vid hållplatsläget. Det innebär att övrig trafik inte kan passera när bussen står stilla, vilket i sin tur gör det möjligt för gående och cyklister att korsa gatan utan fara för annan trafik.

Faktorer som avgör utformningen av hållplatstyp är trafikmängd, skyltad hastighet och antal bussar i linjetrafik. Sandåkravägen trafikeras idag av linje 181 som har en turtäthet på fem bussar i timmen i högtrafik vilket innebär tio bussar i båda riktningar. Det övriga trafikflödet på sträckan utanför Sandåkraskolan är cirka 3700 fordon per dygn (2018), vilket ger cirka 370 fordon per timme i högtrafik. En stopphållplats kan övervägas på gator med mindre än 4000 fordon/dygn. Sandåkravägen trafikeras av ca 3000 fordon/dygn.

Stopphållplatsen/timglashållplatsen utformas med övergångsställe och cykelpassage i öster i anslutning till den tillkommande ombyggda gång- och cykeltunneln under Tyresövägen. Även i detta förslag bör åtgärden kompletteras med en trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid övergångsstället nordväst om Sandåkraskolan (under gångbron). Här föreslås två busskuddar.

För att möjliggöra en väntyta för oskyddade trafikanter som korsar Sandåkravägen förskjuts gång- och cykelbanan något söderut vid övergångsstället väster om Pepparkaksgränd. Detta får konsekvensen att fastighetsintrång görs på skolfastigheten med cirka 155 kvadratmeter.



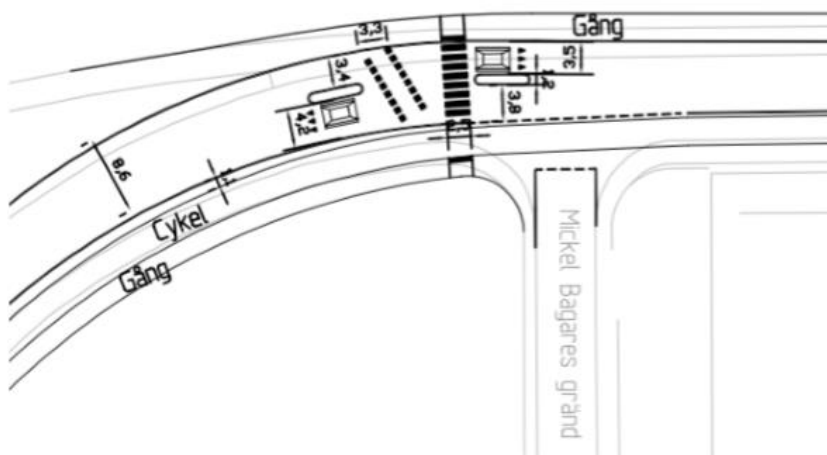
Cykelpassage Micke Bagares gränd

Syftet med utformningsförslagen vid Micke Bagares gränd är att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister som ska korsa Sandåkravägen.

1. Busskuddar

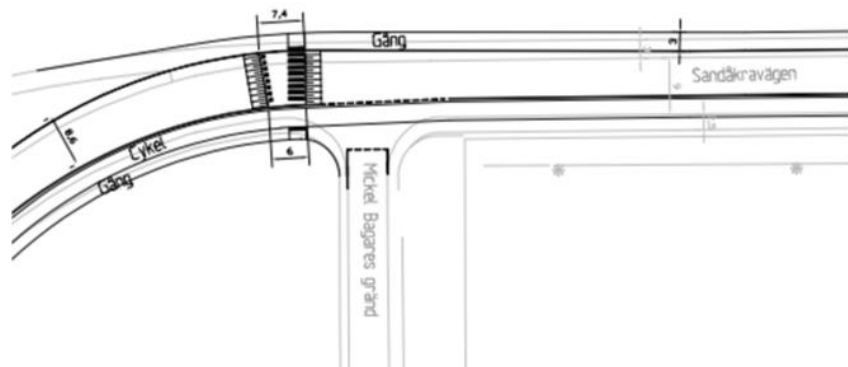
Förslaget innebär att passagen hastighetssäkras med busskuddar. Utformningen med busskuddar kompletteras med refug för att minska risken för slalomkörning. Därtill föreslås vägmarkering "väjningsplikt" innan busskuddarna för att förstärka väjningsplikten inför cykelöverfarten och övergångsstället.

Busskuddarna är flexibla vad gäller placering vilket möjliggör att passagen för cyklisterna kan snedställas. Därmed blir passagen betydligt mer gen mellan den södra och norra sidan av Sandåkravägen, vilket ökar framkomligheten för cyklisterna på sträckan. Med en sned passage ökar även regelefterlevnaden, dvs. fler cyklister kommer att följa anvisningarna och korsa vägen på rätt plats, vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten på platsen.



2. Upphöjd passage

Det andra förslaget innebär att passagen hastighetssäkras genom att den görs upphöjd. Den upphöjda passagen görs i vinkel, vilket innebär att fordonen som ska köra upp på passagen korsar den vinkelrätt med framhjulen. Den sneda passagen medför även en mer gen passage/linjeföring för cyklister.



Utvärdering

I tabellerna nedan görs en samlad bedömning av de olika kombinationerna av trafiksäkerhetsåtgärderna utifrån hur väl de bidrar till att uppfylla mål som tillgänglighet, framkomlighet, trafiksäkerhet, trygghet och komfort.

Sandåkraskolan

Mål och konsekvensbeskrivning	Alternativ 0: Dubbel avsmalning	Alternativ 1: Enkel avsmalning	Alternativ 2: Busskuddar	Alternativ 3: Upphöjd korsning	Alternativ 4: Stoppställplats
Gångtrafik					
- Genhet					
- Tillgänglighet					
- Trafiksäkerhet					
- Trygghet					
Cykeltrafik					
- Framkomlighet					
- Trafiksäkerhet					
- Trygghet					
- Komfort					
Kollektivtrafik					
- Restid					
- Komfort/arbetsmiljö för förare					
- Tillgänglighet					
- Trafiksäkerhet					
Motorfordonstrafik					
- Restid*					
- Kapacitet*					
- Trafiksäkerhet					

Mickel Bagares gränd

Mål och konsekvensbeskrivning	Alternativ 1: Busskuddar/sned passage	Alternativ 2: Upphöjd passage
Gångtrafik		
- Genhet		
- Tillgänglighet		
- Trafiksäkerhet		
- Trygghet		
Cykeltrafik		
- Framkomlighet		
- Trafiksäkerhet		
- Trygghet		
- Komfort		
Kollektivtrafik		
- Restid		
- Komfort/arbetsmiljö för förare		
- Tillgänglighet	Ej relevant	Ej relevant
- Trafiksäkerhet	Ej relevant	Ej relevant
Motorfordonstrafik		
- Restid*		
- Kapacitet*		
- Trafiksäkerhet	Ej relevant	Ej relevant

Konsekvensanalys

Utvärderingsmatriserna är tänkta att vara ett stöd i den samlade bedömningen av de redovisade åtgärdsförslagen. Det läggs inte någon värdering i antalet ”betydande förbättringar” kontra antalet ”försämringar”. Bedömningen sker snare utifrån vilka av målen och konsekvenserna som bedöms uppnås med en ”betydande förbättring”. Restiden för motorfordon försämrars till exempel vid samtliga alternativ. Hur mycket restiden påverkas av respektive alternativ omfattas inte av denna utredning då syftet var att utreda alternativa trafiksäkerhetsåtgärder.

Bedömningen görs utifrån vilka mål och trafikslag som ska prioriteras på sträckan utmed Sandåkraskolan samt vid Mickel Bagares gränd. Med utgångspunkt från Framkomlighetsstrategin³ bör trafikslagen prioriteras enligt figuren nedan, där gång, cykel och kollektivtrafik har nyckelroller i transportsystemet.



Den initiala bedömningen, utifrån perspektivet för gång, cykel och kollektivtrafik, är att en stopphållplats är att rekommendera. Dagens trafikmängder ligger dock inte långt under gränsen för vad som är lämpligt enligt Stockholms stad⁴. En sådan utformning skulle med planerad bebyggelse och utveckling i området kunna medföra kapacitetsproblem på sträckan.

Genom att strikt fokusera på vilket alternativ som medför bäst trafiksäkerhet för gående och cyklister bör alternativ 3 – upphöjd korsning väljas. Alternativet har en hastighetssänkande effekt samtidigt som det ökar motortrafikens uppmärksamhet innan de kör in i korsningen. Avgörande för hastighetsdämpningen är rampernas längd och höjden på upphöjningen. Då bussar trafikerar sträckan måste lutningarna på ramperna anpassas enligt RiBuss riktlinjer vilket kan medföra att hastighetsdämpningen blir ineffektiv. I sådant fall är det en fördel att förstärka den visuella bilden av upphöjningen.

Gällande alternativen för Mickel Bagares gränd är den sammantagna bilden att alternativet med busskuddar är att föredra utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv för gående och cyklister. Kollektivtrafiken bedöms inte påverkas nämnvärt och ej heller motorfordonstrafiken annat än att restiden kan bli något påverkad.

För Sandåkravägen rekommenderas alltså en upphöjd korsning vid Sandåkravägen/Pepparkaksgränd och ett upphöjt övergångsställe nordväst om Sandåkraskolan i kombination med busskuddar, med en sned passage för cyklister, vid Mickel Bagares gränd. Alternativen förutsätter dock att i bägge fall måste ett ingrepp i fastighetsmarken göras, vilket inte är acceptabelt.

