

Trollesundsvägen- Skebokvarnsvägen

Delarna inom centrala Bandhagen

Förbättring av tillgänglighet, säkerhet och gatumiljö



Förslag till nytt busshållplatsområde vid Bandhagens centrum - öster om T-banan

Programutredning

mars 2002

Bakgrund

Skebokvarnsvägen och Trollesundsvägen är huvudgator i Bandhagen. Gatorna har brister i tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö, framförallt på sträckan förbi Bandhagens centrum. Problembeskrivning och övergripande förbättringsförslag finns redovisade i trafik- och gatumiljöplan för område 5 i söderort omfattande stadsdelarna Örby, Högdalen, Bandhagen, Rågsved m.fl. stadsdelar.

Syfte

- Förbättra tillgängligheten
- Förbättra trafiksäkerheten
- Förbättra stadsmiljön

Programhandlingen, som upprättats av J&W på uppdrag av Gatu- och fastighetskontoret, skall användas för fortsatt arbete i form av remiss- och samrådsprocess, genomförandebeslut i gatu- och fastighetsnämnden samt kommande detaljprojektering.

Viktiga utgångspunkter för utredningen:

- Nollvisionen - d.v.s. Riksdagens beslut om ett trafiksystem utan dödsfall eller allvarliga skador
- FN:s standardregler om delaktighet och jämlikhet för människor med funktionshinder och stadens mål för detta

Gatumiljön har inventerats med metodik som bygger på ovanstående utgångspunkter. Förslag till åtgärder för att avhjälpa de svåraste bristerna har tagits fram. Under arbetets gång har det lokala handikapprådet deltagit med synpunkter liksom SL.

Förslag till åtgärder

Trafiksäkerhet

En viktig faktor för att förbättra trafiksäkerheten är biltrafikens hastighet. För att minska skaderisken bör inte hastigheten överstiga 30 km/tim där oskyddade trafikanter har behov att korsa gatan. Vid inventeringen har konstaterats att biltrafikens medelhastighet förmodligen är kring 50 km/tim.

Trafiksäkerhetsåtgärder för gående

- Smalare körbana, refuger och andra hastighetsdämpande anordningar på de ställen där oskyddade trafikanter har behov av att korsa Trollesundsvägen
- Trädplantering för att förändra upplevelsen av gaturummet och få det att kännas trängre.

Oskyddade trafikanters behov av att korsa körbanan är mycket stort vid Bandhagens centrum. På denna sträcka föreslås därför följande:

- Gatumiljön utformas på ett sätt som ger bilförarna signaler om att här gäller låg fart och också fysiskt tvingar fram lägre hastighet.
- "Startpunkterna/portarna" för lågfartssträckan vid centrum signaleras genom trängre gatu-sektion, refuger och träd.
- På delar av sträckan föreslås en bredare mittrefug och på smalare partier några gatstensrader i körbanemitt. Gatstensraderna föreslås även i backen ner mot den västra delen av centrum.
- Hos SL planeras för införande av stombusslinjer i ytterstaden. Busshållplatserna vid centrum föreslås flyttade från väster om tunnelbanan till öster om





den. På så sätt kan passagebehovet för oskyddade trafikanter koncentreras till övergångsstället med trafiksignal, som får vara kvar till hjälp för synskadade. Här föreslås hastighetsdämpande gatstensbeläggning på övergångsstället. Med busshållplatserna i detta läge blir omstigningen till tunnelbanan lättare genom att gångavstånden minskar.

- Taxistopplatsen föreslås flyttad till parkeringsplatsen bakom de nya busshållplatserna vilket också underlättar omstigning och förbättrar orienterbarheten.

Trafiksäkerhetsåtgärder för cykeltrafiken

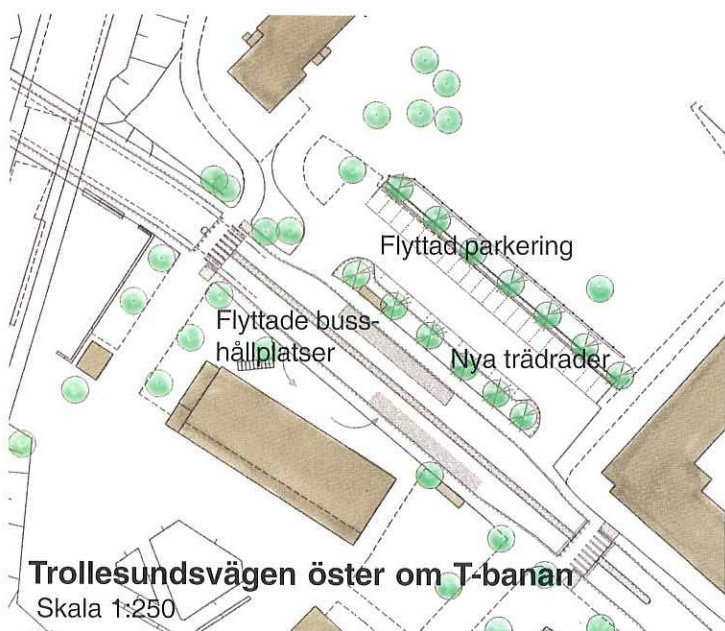
- För cykeltrafiken föreslås cykelbanor på ömse sidor om vägen på sträckan mellan Bandhagens centrum och Sjösavägen
- Förbi centrum är det av utrymmesskäl inte möjligt med cykelbanor utan cyklisterna får fortsätta att cykla i blandtrafik, men cykelfälten målas för att öka utrymmesstandard och trygghet.

Tillgänglighetsåtgärder för funktionshindrade

Tillgängligheten föreslås förbättras genom att alla övergångsställen och busshållplatser handikappanpassas enligt de riktlinjer som gäller i Stockholms stad. Kantstenen sänks där gående behöver passera. Vid detaljprojekteringen bör man lägga stor vikt vid detaljutformningen så som t.ex. beläggingsmaterial, växter, bänkar, belysning.

Belysning

Ny och förbättrad belysning föreslås utmed Trollesundsvägen och Skebokvarnsvägen. Eftersom vägen med gång- och cykelbanor är bred behövs belysning på båda sidor. Belysningen kommer att förbättra tryggheten i området och bidra till att tydliggöra gaturummet.





Rondellen i gatukorset Skebokvarnsvägen/Trollesundsvägen, sedd från väster.

Stadsmiljö

Målet är att skapa en trivsamt och varierande stadsmiljö för alla som rör sig på och intill Trollesundsvägen och samtidigt tillgodose funktion och säkerhet. Vi har sett gatan som en serie rum med "golv"; beläggningen, och "väggar"; byggnader, nivåskillnader, vegetation etc. Rummens skala bör upplevas behaglig och utseendet stämma med innehållet. Exempelvis ska det märkas en tydlig skillnad på de sträckor där gatan går genom bostads- och grönområden respektive löper genom centrum, "väg" respektive "gata".

Förslag till stadsmiljöåtgärder

- Vi har föreslagit gatsten och plattor i centrum. Gatsten har fått markera övergångsställen i centrum där fotgängare prioriteras. Där har också breda gator fått några rader gatsten som mittlinje, dels för att annonsera att man närmar sig centrum, dels för att vägen då uppfattas som mindre bred. Betongplattor, som associeras till platser där man går, finns på Bandhagens torg och läggs utanför Kv Rullskiftet för att binda ihop ytorna visuellt till ett enda sammanhängande torg. Utanför centrum förblir trottoarer, cykelvägar och vägar asfalterade som tidigare.
- Där möjlighet finns har vi föreslagit trädplantering. Större träd planteras nära vägen för att volymerna ska stämma med gatans skala. Nya stora träd bildar också entré eller port när man kör in i centrum västerifrån. Österifrån finns redan träd

planterade. Små träd föreslås markera bostadsentréer - skala korresponderar med funktion - och planteras också i trånga utrymmen. Träden har flera funktioner. De ger på hela sträckan ett visuellt trängre gaturum. Träden markerar också vägens sträckning och "förankrar" vägen i landskapet.

Effekter

De föreslagna åtgärderna kommer att minska biltrafikens hastighet och ge säkrare utrymmen för oskyddade trafikanter. De åtgärder som föreslås bedöms ge en hastighetssänkning till 40 km/tim jämfört med dagens 50 km/tim, vid konfliktpunkter med korsande gångtrafik. Detta är ej fullgod trafiksäkerhetsstandard men ändå en klar förbättring jämfört med dagens låga standard. Risken för olyckor minskar också genom minskad exponering för de oskyddade trafikanterna. Det största effekterna kommer att uppnås vid Bandhagens centrum. Tillgängligheten för funktionshindrade kommer att förbättras. Det blir lättare att orientera sig i området för synskadade och även lättare att passera gatan. Rörelsehindrade kommer också att ha lättare att ta sig fram.

Kostnader

Byggekostnader

Gatusträckan har delats in i tre delar. Byggekostnaderna har beräknats av Bygganalys AB. Kostnadsläget är juli 2001.

Del 1 Centrum, delen öster om tunnelbanebron	3,0 Mkr
Del 2 Centrum, delen väster om tunnelbanebron	4,5 Mkr
Del 3 Mosstenabacken - Sjösavägen	17,0 Mkr
Summa	24,5 Mkr

Driftkostnadseffekter

Barmark- och vinterväghållning	+75 000 kr
Grönyteskötsel	+150 000 kr
Gatubelysning	+25 000 kr
Summa	+250 000 kr

Projektorganisation

Projektleddning

Gatu- och fastighetskontoret Jan-Erik Hollander

Lokal projektbevakning

Vantörs stadsdelsförvaltning Sverker Henriksson

Konsult

J&W Annika Feychting

Detta informationsblad har gjorts av J&W i samråd med gatu- och fastighetskontoret.

J&W