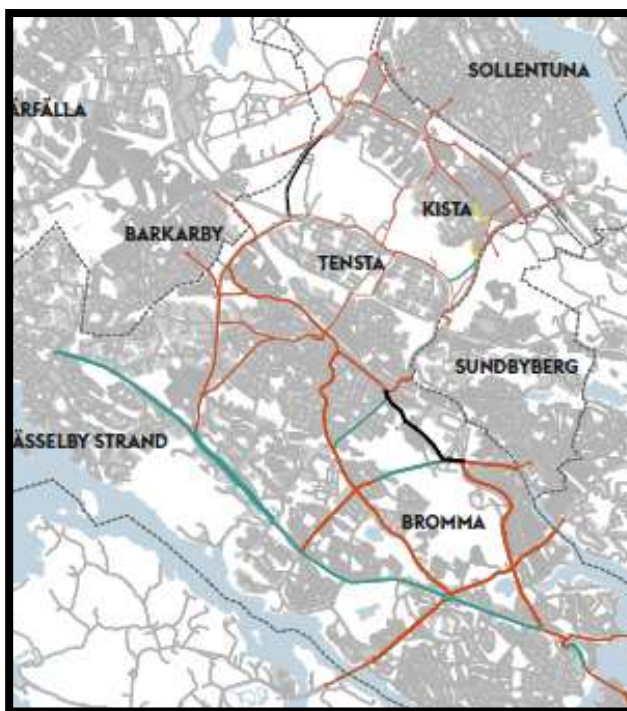


Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Bilaga 3 - Utbyggnad av pendlingsstråk i västerort

Utredningar inför inriktningsbeslutet har påbörjats för tre projekt i västerort. De aktuella projekten är Gamla Bromstensvägen (1) och Akallalänken (2). Gamla Bromstensvägen är tillsammans med Ulvsundavägen en del av arbetet med att stärka cykelkopplingarna mot innerstaden från Västerort. Från Ulvsundaplan och över Tranebergsbron är Trafikverket väghållare för såväl cykelvägen som bilvägen. Dialog pågår med Trafikverket om cykelvägens betydelse för all cykling österut från västerort. På stora delar av Gamla Bromstensvägen och längs med Akallalänken saknas cykelinfrastruktur. I båda projekten föreslås därför ny infrastruktur. Korsningsåtgärderna är också viktiga eftersom det generellt ofta innebär lång väntan vid trafiksignalerna i Västerort. Akallalänken är ett projekt som genomförs i nära samarbete med Trafikverket. Projektet måste synkas med planerna för Förbifart Stockholm.



Projekten som ingår i inredningsbeslut 2 är svartmarkerade på kartan ovan.

1. Gamla Bromstenvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Projektet omfattar Gamla Bromstenvägen längs hela sin sträckning samt Bällstavägen mellan Gamla Bromstenvägen och Ulvsundavägen.

Gamla Bromstenvägen och Bällstavägen mellan Gamla Bromstenvägen och Ulvsundavägen är en mycket viktig länk i cykelvägnätet ur både ett lokalt och ett regionalt perspektiv. En stor del av cykeltrafiken från Spånga, södra Järvafältet och Järfälla in mot innerstaden, Bromma och Sundbyberg kanaliseras till Gamla Bromstenvägen vidare mot Ulvsundavägen.



Bild 1. Utredningsområde längs med G:a Bromstenvägen och Bällstavägen.

Gamla Bromstenvägen

Gamla Bromstenvägen har en hastighetsgräns på 30 km/h och trafikeras av 3300 fordon per årsmedeldygn. Det råder genomfartsförbud. Körfälten är breda med hastighetsdämpande åtgärder i form av ett stort antal refuger och tre större avsmalningar där endast ett fordon i taget kan passera. Det kommer dock fortfarande synpunkter till Trafikkontoret från boende om att man anser att hastigheterna är för höga och att det förekommer smittrafik.

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Trafikflödesdata för Gamla Bromstensvägen¹.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	500	500	50	100	100	50
Buss	65	65	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	1 340	1 840	90	90	240	100
Total	1 905	2 405	145	195	345	155

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 4. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

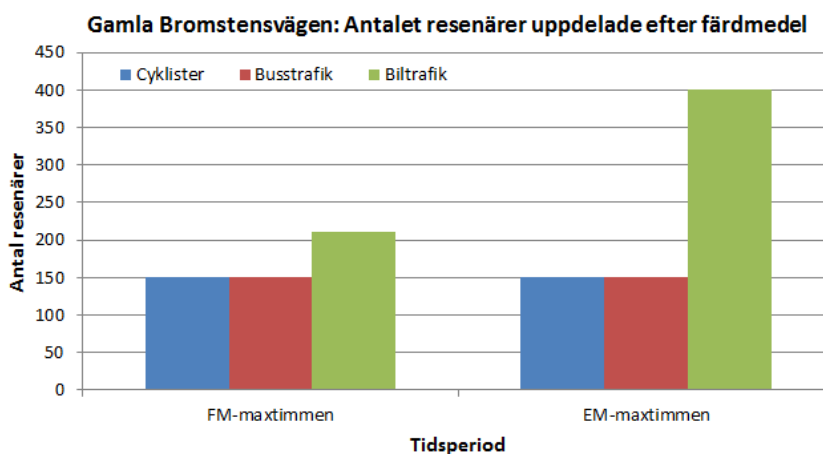


Bild 2. Antal resenärer på Gamla Bromstensvägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Cyklning sker idag i blandtrafik. Avstånden mellan refugerna och gångbanornas kantsten är inte breda nog för att cykel och bil ska kunna passera samtidigt med god marginal. Detta leder till en otrygg och osäker miljö för cykeltrafiken, eftersom bilar ofta antingen ligger bakom och stressar cyklisten, eller passerar med

¹ Trafikflödena för denna och övriga gator i bilagan kommer från olika källor. Siffrorna för biltrafiken är "vardagsmedeldygn" och bygger på mätningar på aktuell gata eller närliggande platser. Buss är beräknat utifrån antalet avgångar enligt nuvarande tidtabell (vinter). Avgångarna från en lämplig utvald hållplats har sedan multiplicerats med ett genomsnittligt antal resenärer per buss, uppdelat på stomlinjebussar (blå), vanliga linjebussar (röda) och ledbussar, i högtrafik resp per dygn. Observera att det ofta är stor skillnad på beläggningen i olika riktningar. Cykelsiffrorna representerar ett ungefärligt vardagsmedeldygn under cykelsäsongen. Det saknas räkningar för en del platser (främst ytterstaden). I dessa fall har uppskattningar gjorts utifrån bland annat kringliggande mätningar.

så litet avstånd att det upplevs som otryggt. Vid avsmalningarna tvingas som regel cyklister att lämna företräde för bilister.

Det finns gångbanor på båda sidor, på den västra sidan är bredden strax under och på den östra strax över två meter. Mellan fastighetsmarken och gångbanorna finns förgårdsmark med björkar. De hus som ligger längs med gatan har problem med vibrationer på grund av biltrafiken. Eventuellt har vägen dålig grundläggning på hela eller delar av sträckan.



Bild 3. Gamla Bromstensvägen

2006 byggdes Gamla Bromstensvägen mellan Sundbyvägen och Ekstocksvägen om av dåvarande Markkontoret (nu Exploateringskontoret). Då byggdes enkelriktade cykelbanor och en dubbel stopphållplats². Hållplatsen är utformad så att konflikt mellan fotgängare och cyklister riskerar att uppstå.

Detaljplanearbete pågår för ett nytt byggvaruhus vid Gamla Bromstensvägen mellan Bällstavägen och Mjölvägen. Inom projektet har avtalats att den dubbelriktade gång- och cykelbanan på sträckan ska flyttas från den västra till den östra sidan.

Bällstavägen

Cykelkopplingen längs Bällstavägen mellan Ulvsundavägen och Gamla Bromstensvägen är komplex och närmast att jämföra med en trafikplats: dubbel- och enkelriktade system möts, cykelvägnätet korsar bilvägnätet på flera platser såväl i plan som planskilt. Den signalreglerade korsningen vid Travbanevägen utgör ett betydande framkomlighetsproblem för cykeltrafiken.

Bällstavägen korsar Ulvsundavägen planskilt på bro och den dubbelriktade GC-vägen på Ulvsundavägen angör Bällstavägens

² Dubbel stopphållplats kallas även timglashållplats. Vid en dubbel stopphållplats står motorfordonstrafiken stilla i båda riktningarna då passagerarna stiger av och på bussen. Därmed elimineras risken att korsande fotgängare framför och bakom bussen ska bli påkörda.

enkelriktade system av cykelbanor via två ramper. De två ramperna fyller tillsammans en viktig funktion i cykelvägnätet då de kopplar ihop pendlingsstråken på Bällstavägen och Ulvsundavägen för cyklister till och från alla riktningar. Den södra rampen är brant och siktförhållandena är dåliga vid rampens slut närmast Ulvsundavägen.

Åtgärdsförslag

Gamla Bromstensvägen

På Gamla Bromstensvägen föreslås ny dubbelriktad cykelbana förlagd till östra sidan. Cykelbanan ska utformas enligt cykelplanens utformningsprinciper och passage av korsande lokalgator utförs med genomgående cykelbana i enlighet med cykelplanen.

Cykelbanan ges plats genom att körfälten på vägen smalnas av samtidigt som delar av förgårdsmarken tas i anspråk. Busshållplatser kan eventuellt utformas som dubbla stopphållplatser för att minska otillåten genomfartstrafik och sänka hastigheten.

Den nya cykelbanan ska ansluta till befintlig dubbelriktad GC-bana på Bromstensvägen. Cykelbanan ska också förberedas för att kunna förbindas med en kommande cykelförbindelse längs Bromstensvägen mot Spånga station.

Passagen över Gamla Bromstensvägen vid Sundbyvägen fyller en viktig funktion då den fångar upp cyklister från både Sundbyvägen och Dagsverksvägen och leder dem in på den föreslagna dubbelriktade cykelbanan. Det är därför viktigt att passagen utformas så att den blir både säker och framkomlig för cyklister.

Bällstavägen

Sträckan på Bällstavägen föreslås utformas med dubbelriktad cykelbana på båda sidorna mellan Gamla Bromstensvägen och Ulvsundavägen. Ny passage över Gamla Bromstensvägen i korsningen Bällstavägen behövs både för att få kontinuitet, god framkomlighet och god trafiksäkerhet för pendlingsstråket längs Bällstavägen men även för att tillgängliggöra det nya byggvaruhuset för cyklister.



Bild 4. Bällstavägen, trafiksignal vid Travbanevägen

Konsekvenser

Utbyggnaden behövs för att kunna möta dagens behov men är även viktig för framtidens behov, bland annat cyklister från kommande exploateringar på Solvallaområdet.

Genom att förlägga en dubbelriktad cykelbana till östra sidan av Gamla Bromstensvägen minimeras antalet konfliktpunkter med fordonstrafik då färre lokalgator och villainfarter passeras och cykelbanan inte går över in-/utfarten till det planerade byggvaruhuset på västra sidan av vägen. Färre träd i förgårdsmarken påverkas också.

Nuvarande enkelriktad cykelväg på Gamla Bromstensvägens västra sida mellan Sundbyvägen och Ekstocksvägen uppfyller inte breddmåten i cykelplanen och görs därför om till gångbana och cyklister hänvisas till östra sidan.

Avsmalningen av de breda körfälten på Gamla Bromstensvägen förstärker gatans karaktär som lokalgata i villakvarter, något som tillsammans med en eventuell ytterligare timglashållplats kan bidra till att göra sträckan mindre attraktiv för smittrafik.

Genomförande

På grund av misstankarna om brister i väggroppen behöver en geoteknisk undersökning göras som avgör hur omfattande ombyggnad som behövs, och på hur lång sträcka. Kostnader för undersökningen av väggroppen och de arbeten som eventuellt krävs för att åtgärda den är inte medtagna i detta tjänsteutlåtande.

Träd kan behöva tas bort på den sida där cykelbanan förläggs. En trädinventering kommer att göras för att undersöka trädens skick.

Projektet behöver koordineras med de anslutande cykelprojekten på Ulvsundavägen och Bällstavägen, samt följande projekt som kommer att påverka Gamla Bromstensvägen och Bällstavägen:

- Exploateringar på Solvallaområdet, dels en eventuell bensinstation nära Ulvsundavägen, dels bostadsbyggande på tidigare parkeringsytor.
- Tvärbanans Kistagren planeras ligga jämsides med Ulvsundavägen och korsar Bällstavägen planskilt
- Ombyggnad av GC-banor längs Bällstavägen mellan Gamla Bromstensvägen och Doktor Abrahams väg.
- Omdisponeringar inom Bromma flygplats.

2. Akallalänken

Befintlig situation och problembeskrivning

Akallastråket är ett utpekat pendlingsstråk som har prioritet 2 i cykelplanen. När Akallastråket har byggts ut kommer det att finnas en gen cykelkoppling mellan norra Järva, Sollentuna och södra Järva, Barkarby och de västra delarna av Västerort.

Idag saknas det cykelförbindelser utmed Akallalänken mellan E18 och Norrviksvägen. Akallalänken kommer att dras om i ett nytt läge på Järvafältet när Förbifart Stockholm ska byggas.

I samband med detta byggs även gång- och cykelstråket ut.



Bild 5. Akallalänken.

Gång- och cykelstråket utmed den nya Akallalänken byggs inom Igelbäckens kulturresevat. Reservatets natur- och kulturvärden kräver aktsamhet både vid planering och utbyggnad. Ingreppen i det känsliga kulturlandskapet bör minimeras.

Ett parti av Akallalänken går genom ett bergspass, vilket kräver flytt av Akallalänken i sidled för att undvika bergssprängning.



Bild 5. Bild på Akallalänken idag.

Akallalänken trafikeras idag av ca 26 000 fordon/dygn, men förväntas få betydligt mindre trafik om den ansluts över E18 enligt den nya detaljplanen. Skyltad hastighet är idag 70 km/h söder om Hästa Gård och därefter 50 km/h. Nya Akallalänken dimensioneras för hastigheten 60 km/timme.

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2. Trafikflödesdata för Akallalänken.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	500	500	100	50	50	100
Buss	50	50	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	14 950	10 950	1 400	900	1 260	1 110
Total	15 500	11 500	1 505	955	1 315	1 215

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 4. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

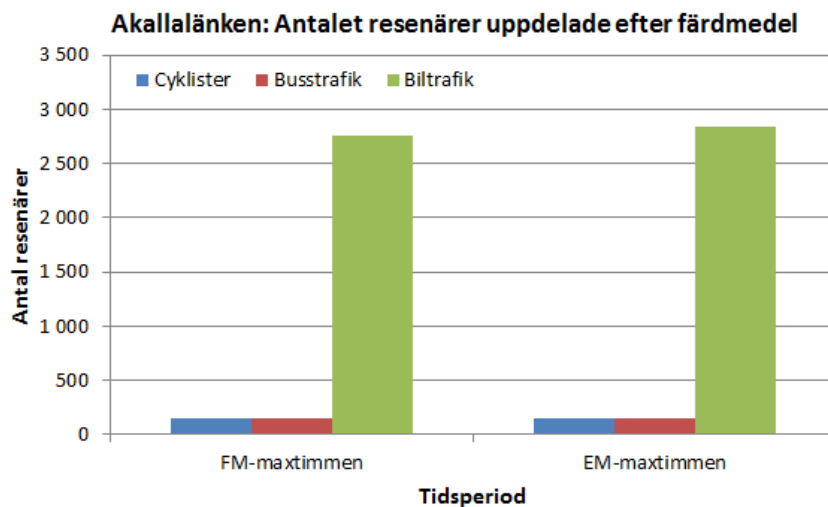


Bild 6. Antal resenärer på Akallalänken uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Åtgärdsförslag

En 4 m bred gång- och cykelbana planeras utmed Akallalänkens östra sida. Sträckan är ca 1,2 km lång. Gång- och cykelbanan skiljs från körbanan med en kantsten och en säkerhetszon målas av mot körbanan. Gående och cyklister separeras med en målad linje, där cykeltrafiken föreslås få 2,5 m fri bredd. Antalet gående på sträckan bedöms bli få i förhållande till antalet cyklister, då det finns alternativa promenadvägar på Järvafältet. Belysning placeras på samma sida som gång- och cykelbanan.

En tydligt markerad rödfärgad cykelöverfart föreslås i korsningen vid Hästa Gård för att öka säkerheten för cykeltrafiken.

Befintlig gångbro över Akallalänken kommer att rivas i samband med utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Gångbron ersätts med ett övergångsställe som särskilt ses över för en säker utformning.



Bild 7. Akallalänken idag

Gång- och cykelbanan passerar en busshållplats vid Hästa Gård, där antalet på- och avstigande är få. Utformningen detaljstuderas.

Akallalänken går delvis på befintlig vägyta och delvis på naturmark som behöver förstärkas med kalkcementpelare på vissa sträckor. Även lättfyllning kan behövas i vägen för att undvika sättningar.

Konsekvenser

Framkomligheten ökar för cykeltrafiken då en helt ny förbindelse öppnas upp över Järvafältet. En väl underhållen och belyst gång- och cykelbana är positiv ur säkerhetssynpunkt.

Den nya länken innebär ökade drift- och underhållskostnader fr.o.m. färdigställandet. Det är svårt att förutspå Akallalänkens framtida trafikmängder, då de påverkas av omgivande trafik- och stadsplanering i Järfälla och Stockholm (Stockholmsporten). Miljön för gång- och cykeltrafiken påverkas av biltrafiken.

Omhändertagandet av trafikdagvattnet behöver utredas särskilt. Det ställs höga krav på det vatten som släpps ut till Igelbäcken.

Genomförande

Akallastråket projekteras inom projekt Förbifart Stockholm och kommer att byggas samtidigt som den nya Akallalänken. Det ger flera samordningsvinster både vad gäller tidplan och kostnad.