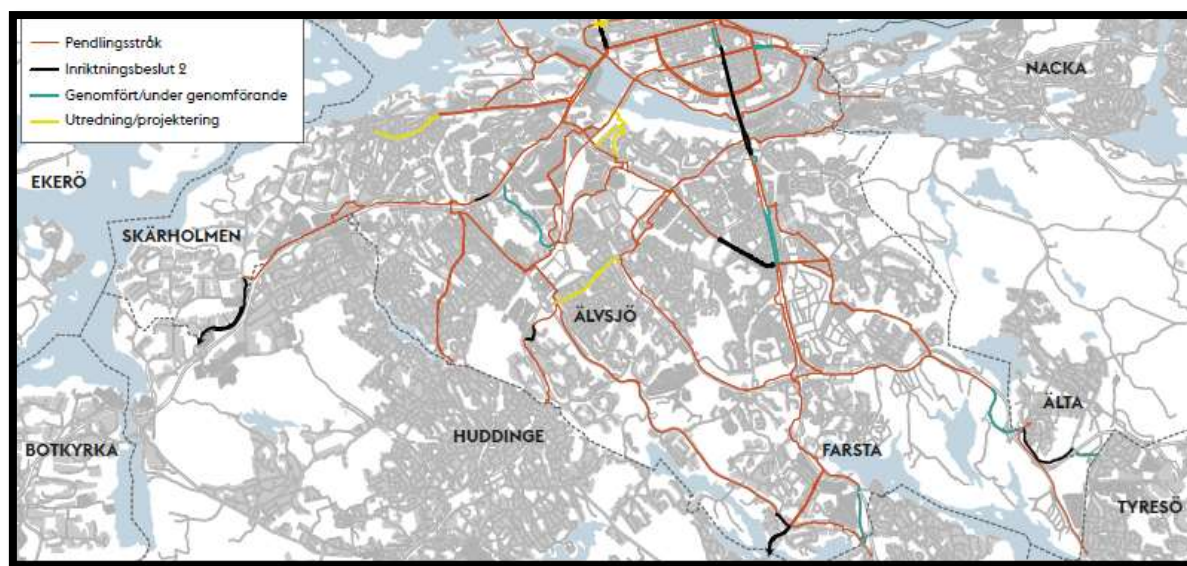


Handläggare
Johanna Salén
08-508 260 32

Bilaga 2- Utbyggnad av pendlingsstråk söderort

Utredningar inför inriktningsbeslutet har påbörjats för fem projekt i söderort. De aktuella projekten är delar av Sockenvägen (1), Ågesta broväg (2), Ormkärsvägen (3), delar av Skärholmsvägen (4), Ältabergsvägen (5) och bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen (6). Gemensamt för projekten är att de avser nybyggnad av cykelvägar/banor där det idag fattas cykelinfrastruktur. I samtliga fall bidrar projekten till att skapa ett sammanhängande nät av cykelinfrastruktur. Flera av projekten genomförs i samråd med andra kommuner och väghållare och de bidrar till att stärka cyklingen över kommungränserna samt till att stimulera regional cykling.



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

1. Del av Sockenvägen

Sockenvägen utgör ett pendlingsstråk med högsta prioritet av åtgärder, se röda linjer på bild 1. På Sockenvägen finns på större delen av sträckan ingen cykelbana utan cykling sker i blandtrafik, mellan Handelsvägen och Enskedevägen finns dock cykelbanor på vardera sida. Längs den södra sidan mellan Handelsvägen och Enskedevägen har cykelbanan en prioritet 3 enligt cykelplanen, se grön linje på bild 1, kontoret anser dock att även denna sträcka bör utredas i detta skede, då det är en naturlig fortsättning på stråket längs Sockenvägen.

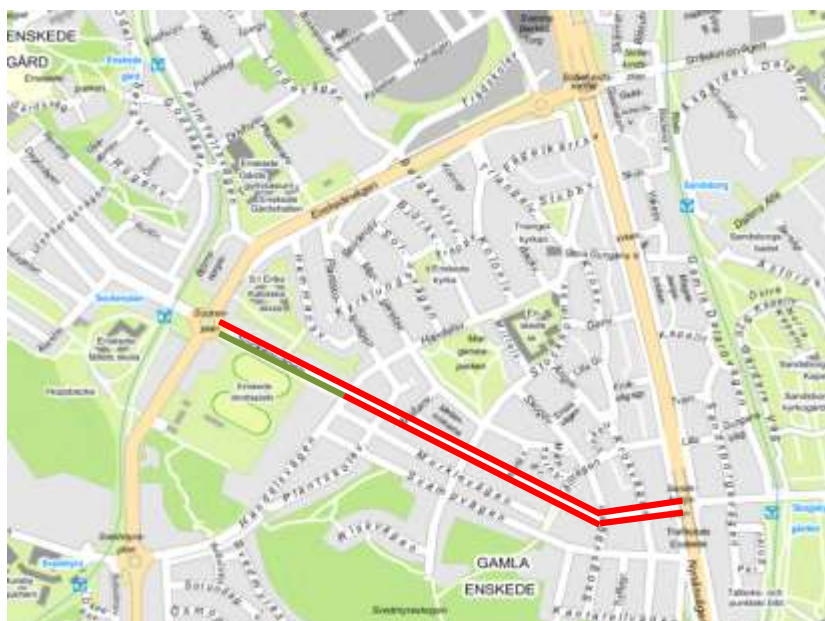


Bild 1. Sträcka som ska utredas.

Befintlig situation

Mellan Nynäsvägen och Handelsvägen har Sockenvägen en sektion på cirka 33-34 meter. I mitten finns en grönyta med två trädrader och på vardera sida om den finns körbanor, se bild 2. Parkering finns på vissa sträckor bara längs ena körbanan, på andra sträckor är parkering tillåtet vid båda körbanorna.



Bild 2. Sockenvägen, mellan Nynäsvägen och Handelsvägen

Mellan Handelsvägen och Enskedevägen är gatuutrymmet något bredare och varierar mellan 35-39 meter, se bild 3. Även här finns en grönyta i mitten med buskar och på vardera sida om gatan finns en trädrad samt en gemensam gång- och cykelbana.



Bild 3. Vy över Sockenvägen, mellan Handelsvägen och Enskedevägen.

Den skyltade hastigheten är 30 km/h på den aktuella sträckan av Sockenvägen och trafikeras på en del av sträckan av buss 161. Sockenvägen, mellan Handelsvägen och Enskedevägen, har ett uppmätt motorfordonsflöde (år 2011) på cirka 4500 fordon/dygn.

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

Tabell 1. Trafikflödesdata för den aktuella delen av Sockenvägen¹.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	480	530	30	70	90	70
Buss	60	60	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	2 240	2 140	280	130	190	280
Total	2 780	2 730	315	205	285	355

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmerna 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.

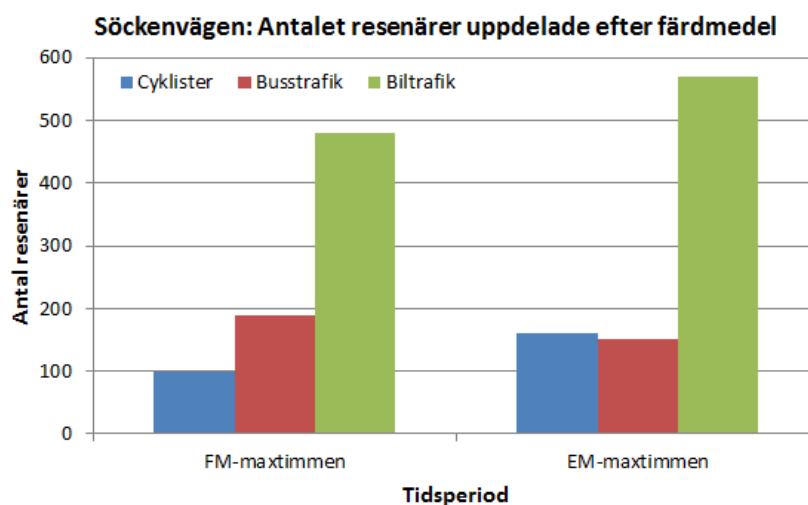


Bild 4. Antal resenärer på Sockenvägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmerna.

På den aktuella sträckan är det reglerat med genomfartsförbud, vilket innebär att genomfart för motorfordonstrafiken ej är tillåten

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 högrafik 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.

mellan Enskedevägen och Nynäsvägen samt mellan Nynäsvägen och Enskedevägen.

Åtgärdsförslag

I utredningen för Sockenvägen kommer det studeras alternativa lösningar så som enkelriktade och dubbelriktade cykelbanor samt cykelfält. Även alternativ att placera en cykelbana i grönytan mellan träden kommer att studeras. I utredningen kommer det ingå att se över ett antal korsningspunkter längs sträckan.

Konsekvenser

En ny cykelväg längs Sockenvägen förbättrar trafiksäkerheten för cyklister som i dagsläget är hänvisade till blandtrafik. Sträckan är även en del av ett pendlingsstråk och åtgärden är en av flera som gör att det kommer att vara enklare att både pendla in och ut från innerstaden samt som resa på tvären med cykel.

För att kunna skapa goda cykellösningar kan det behövas omprioriteringar i gaturummet. Trots att gatuutrymmet är relativt brett, cirka 33-34 meter, kommer avvägningar att behöva göras mellan olika trafikslags behov.

Längs gatan finns det även en del gröna ytor samt trädplanteringar som kan komma att beröras om en cykelbana av hög standard ska anläggas längs gatan, se bild 4. Även parkering kan behöva tas i anspråk för att inrymma en cykelbana.



Bild 5. Sockenvägen, gröna ytor.

2. Ågesta Broväg

Befintlig situation och problembeskrivning

Ågesta Broväg är en viktig länk som binder samman Huddinge och Stockholm. Mätningar visar att Ågestabron trafikeras av ca 10 300 fordon/dygn (2013) och har hastighetsbegränsningen 50 km/h. Bron mellan Huddinge och Stockholm är försedd med möjligheter att gå och cykla på bägge sidor och är separerade med en målad linje trots att de bara är 3,5 meter breda. Vid landfästet fortsätter en oseparatorad gång- och cykelbana på östra sidan genom ett belyst parkstråk mellan Ågesta Broväg och bebyggelsen. Bredden på stråket varierar mellan 3,0 och 4,0 meter och korsar två mindre anslutande gator för att sedan korsas den mer trafikerade Ullerudsbacken. Den sista sträckan upp till Magelungsvägen leds stråket bakom en busshållplats och lokalt minskar bredden på den gemensamma gång- och cykelbanan till så smalt som 2,0 meter.



Bild 6. Gemensam gång- och cykelbana mellan Gräsmarksgränd och Rådagatan

I den signalreglerade korsningen med Magelungsvägen leds cyklisterna över via cykelöverfarter. Magelungsvägen trafikeras av ca 11 000 fordon/dygn (2008) och har hastighetsbegränsning 50 km/h. Sträckan västerut mot cirkulationsplats Farstavägen möjliggör cykling på bägge sidor, men bredderna är underdimensionerade. Både norra och södra sidan är helt oseparatorad mellan fotgängare och cyklister och fungerar som gemensam gång- och cykelbana. Bredderna varierar mellan 1,8

och 3,0 meter. I höjd med Boforsgatan finns ett signalreglerat övergångsställe som idag saknar cykelöverfart.

De aktuella trafiksiffrorna för Ågesta Broväg vad gäller cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2. Trafikflödesdata för Ågesta Broväg.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	500	500	50	100	100	50
Buss	70	75	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	5 030	5 130	400	510	540	480
Total	5 600	5 705	455	615	645	535

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 7. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

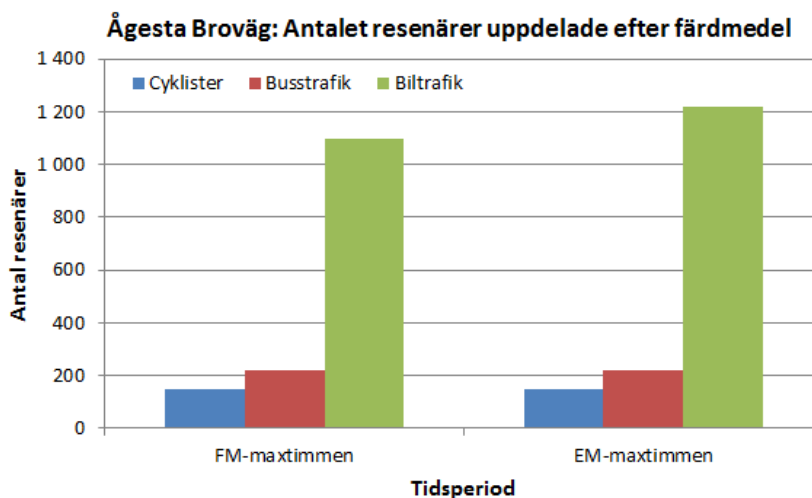


Bild 7. Antal resenärer på Ågesta Broväg uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.



Bild 8. Sträckning av Ågesta Broväg och Magelungsvägen i Farsta som föreslås utredas.

Åtgärdsförslag

På sträckan mellan Ågestabron och Ullerudsbacken föreslås den gemensamma gång- och cykelbanan breddas upp och separeras. Korsningarna med Gräsmarksgränd och Rådagatan görs om till genomgående gång- och cykelbanor. Vid korsningen Ullerudsbacken behöver fortsatta studier göras för val av lämplig åtgärd. Det gäller även för den sista sträckan till Magelungsvägen där möjligheterna att bredda gång- och cykelbanan in mot grönområdet försvåras till följd av befintliga träd och berg i dagen. Studier för hela gatusektionen behöver göras.

Delen på Magelungsvägen, mellan Ågesta Broväg och Farstavägen är mer komplicerad och förutsätter sprängning av berg i dagen för att bredda gång- och cykelbanorna. Även här behövs fördjupade studier över hela gatusektionen. Det signalreglerade övergångsstället tas med i utredningen.

Konsekvensbeskrivning

Målet med projektet är att stärka cykelkopplingen mellan Huddinge och Stockholm och att skapa bättre förutsättningar för fotgängare och cyklister. Åtgärden kan få konsekvenser på befintliga träd och det övriga landskapet vid eventuell bergsprängning samt förändrade gatusektioner och belysning. Förändringar i framkomligheten för övriga transportslag anses små.

Genomförande

Kontoret kommer att kontakta berörda förvaltningar och Huddinge kommun för att samordna eventuella pågående projekt och planer.

3. Ormkärsvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Ormkärsvägen är en huvudgata i Hagsätra med hastighetsbegränsningen 50 km/h och ingår i stadens cykelpendlingsstråk.

Aktuell sträcka utmed Ormkärsvägen är idag en gemensam dubbelriktad gång- och cykelbana utan skiljeremsa mellan gående och cyklister. Bredden på stråket varierar mellan 4,0 meter i den södra delen till 3,0 meter närmast Älvsjöbadet. Längst i söder korsar stråket Ormkärsvägen med en cykelöverfart i samband med ett övergångsställe. Via en parkväg och en vändplats ansluter stråket vidare mot Huddinge. Parkstråket har en bredd på 3,5 meter som har målats upp med en separeringslinje mellan gång och cykel. Även ytan kring vändplanen har förstärkts med målning till följd av tre olyckor med cykel.



Bild 9. Målad yta vid Götlundagatans vändplats

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Trafikflödesdata för Ormkärrsvägen.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	500	500	100	50	50	100
Buss	60	60	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	1 640	1 240	160	250	220	550
Total	2 200	1 800	265	305	275	655

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 10. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med hjälp av olika nyckeltal för få fram antalet resenärer med cykel, kollektivtrafik och bil.

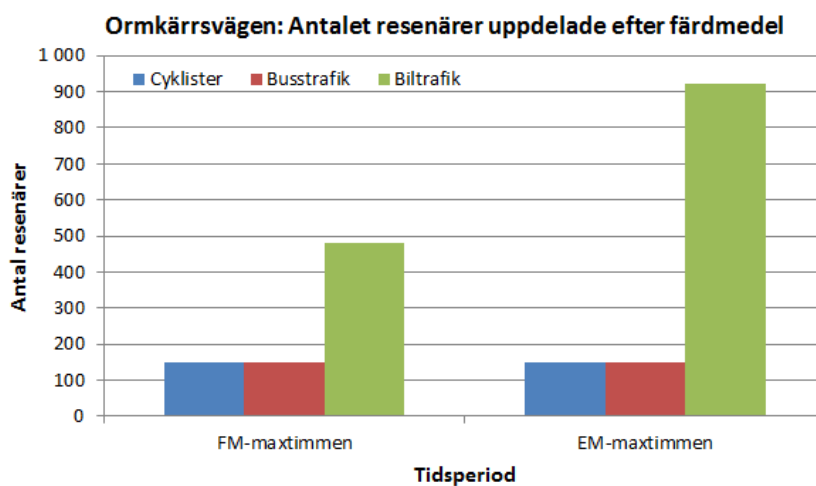


Bild 10. Antal resenärer på Ormkärrsvägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

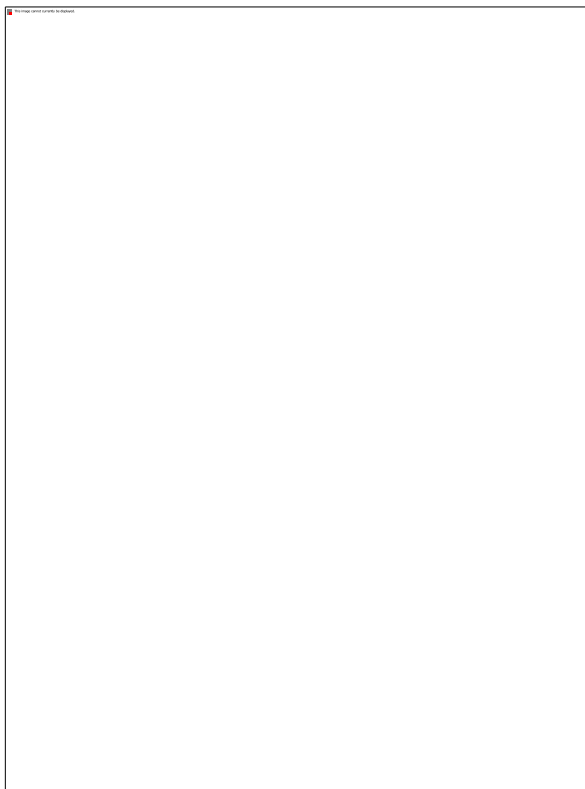


Bild 11. Separeringslinje av parkstråket mellan Götlundagatan och Ormskärsvägen

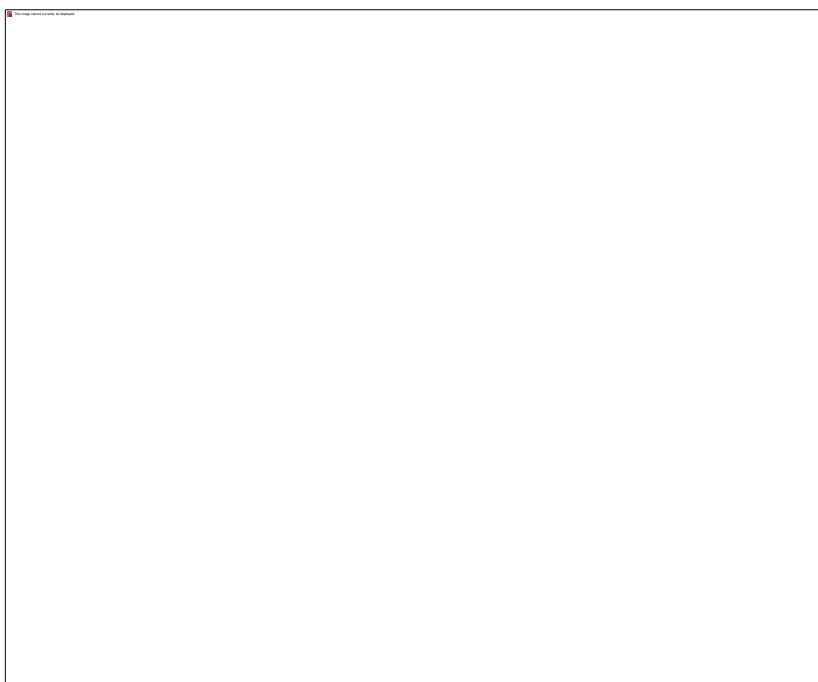


Bild 12. Befintlig gång- och cykelbana vid busshållplats på Ormskärsvägen

Åtgärdsförslag

Den norra delen närmast Älvsjöbadet (punkt 1) föreslås att breddas till 4,0 meter och separeras med 2,0 meter gångbana och 2,0 meter dubbelriktad cykelbana. För att möjliggöra denna breddning krävs att en befintlig trappa mellan gångbana och övergångsstället justeras. Vid busshållplatsen (punkt 2) måste väderskyddet flyttas ut något för att få till en cykelbana på 2,5 meter. Gångbanan blir i denna sektion som smalast 1,85 meter. Sektionen inrymmer 0,4 meter vingelutrymme mellan cykelbana och väderskydd. För att förhindra konflikter mellan avstigande passagerare och cyklister föreslås ett räcke i väderskyddets förlängning.

Sträckan vidare mot Skyllbergsgatan (punkt 3) föreslås få en dubbelriktad cykelbana på 2,5 meter och gångbanan blir som smalast 1,75 meter för att behålla befintlig belysningsstolpe. Skyllbergsgatans anslutning (punkt 4) föreslås utformas som genomgående gång- och cykelbana samt breddning av gång- och cykelbanan. Detta medför att belysningen behöver flyttas. I punkt 5 korsar stråket Ormkärrsvägen och för att hastighetssäkra denna konfliktpunkt föreslås passagen höjas upp och körbanan smalnas av.

Den sista sträckan (punkt 6) genom parken föreslås breddas från dagens 3,4 meter till 4,5 meter. Detta innebär att ett träd måste tas bort. Slutligen föreslås den illegala parkeringen tas bort vid vändplanen (punkt 7) då den utgör en trafiksäkerhetsfara med backrörelser för gående och cyklister.

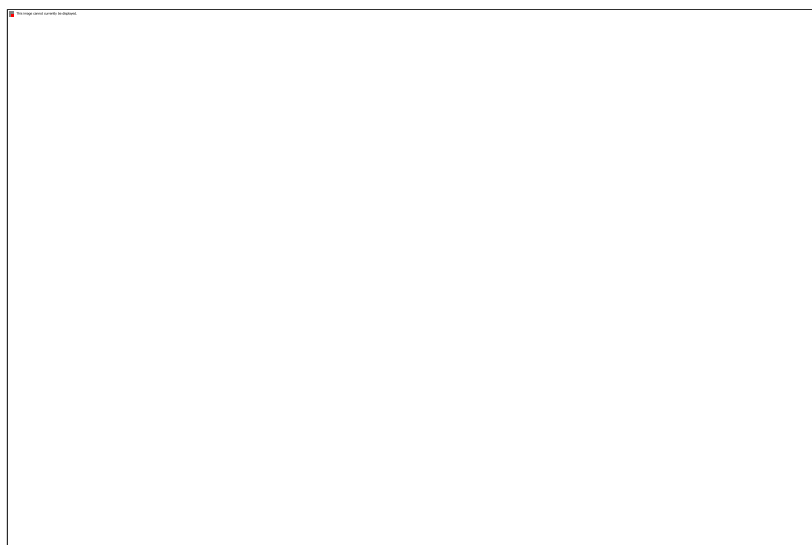


Bild 13. Sträckning av Ormkärrsvägen i Hagsätra som föreslås utredas.

Konsekvensbeskrivning

De positiva konsekvenserna med föreslagna åtgärder är att hela sträckan separerar gående och cyklister. Korsningar och passager utformas med genomgående gång- och cykelbanor samtidigt som övergångsställen utformas med stadens tillgänglighetskrav.

Däremot kommer inte bredden 5,0 meter för pendlingsstråk att uppnås med förslaget. Möjligheterna till detta kommer att studeras vidare och bedömningar efter plats och flöde kommer att göras. En dubbelriktad cykelbana kan även upplevas osäker för korsande trafikanter eftersom cyklister kommer från ”fel” håll i korsningar. Det är emellertid en ganska vanlig lösning med dubbelriktade cykelbanor i ytterstaden. Belysningen kommer att påverkas, likaså minst ett träd. Belysning och träd kommer att ersättas inom projektet.

Genomförande

För närvarande har kontoret inte identifierat något projekt som kan komma att stå i konflikt med cykelprojektet.

4. Delar av Skärholmsvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Skärholmsvägen ingår i Botkyrkastråket och pekas ut som ett pendlingsstråk med prioritet 1 i Stockholms Cykelplan. Det är även en viktig länk i det regionala cykelvägnätet, då det kopplar ihop Stockholms och Huddinges cykelvägnät över kommungränsen.

Den berörda delen, Ekholmsvägen-Lindvretsvägen, sträcker sig från gång- och cykeltunneln under E4/E20 vid Kungens Kurva till Huddinges kommungräns.

Skärholmsvägen har två körfält i varje riktning uppdelade med en 4 m bred mittremsa. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har gjorts på sträckan i form av lokala avsmalningar vid övergångsställen. Väggenarna på båda sidor har målats upp med cykelsymboler. Vintertid fungerar de målade cykelbanorna som snöupplag.



Bild 14. Del av Skärholmsvägen med målade cykelfält i väggrenen.

Sektionen är idag överdimensionerad för biltrafik med hänsyn till de låga trafikmängderna. År 2013 uppmättes 6800 fordon/dygn (vardagsmedel). Trafikverkets övergripande prognoser för Förbifart Stockholm redovisar 7000-9000 fordon/dygn på Skärholmsvägen år 2030.

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Trafikflödesdata för Skärholmsvägen.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	130	150	10	20	20	20
Buss	45	40	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	4 260	2 460	300	160	340	260
Total	4 435	2 650	315	185	365	285

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 15. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med olika nyckeltal för kollektivtrafiken och antalet resenärer på bil.

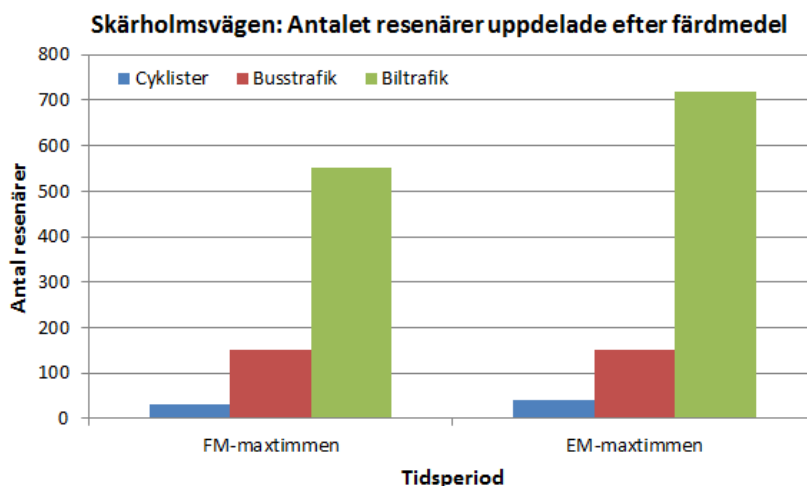


Bild 15. Antal resenärer på Skärholmsvägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Den skyltade hastigheten på sträckan är idag 50 km/timme, men det kan bli aktuellt med 60 km/timme framöver.

Skärholmsvägen trafikeras av lokal busstrafik samt av flygbussar. De busshållplatser som finns på sträckan byggdes om år 2011.

Parallellt med Skärholmsvägen finns en smal parkväg som avslutas vid en gångtunnel under Skärholmsvägen. Gångtunneln saknar idag målpunkt och anslutning på Huddingesidan. Det skulle behövas en lokal anslutning från parkstråket upp till Skärholmsvägen, då det kommer att etableras en ny Statoilmack i anslutning till Skärholmsvägen på Huddingesidan.



Bild 16. Gång- och cykelväg i parkstråk parallellt med Skärholmsvägen.



Bild 17. Gång- och cykeltunneln under Skärholmsvägen.

Skärholmsvägen kommer att beröras av projekt Förbifart Stockholm. En cirkulationsplats ska byggas på Skärholmsvägen med anslutning till den nya trafikplatsen Lindvreten Norra. En ny gång- och cykelbro ska byggas över E4/E20 och landar på Skärholmsvägen söder om Lindholmsbacken.

Åtgärdsförslag

Dubbelriktade gång- och cykelbanor i asfalt med 5 m bredd föreslås på Skärholmsvägen enligt nedanstående skiss.

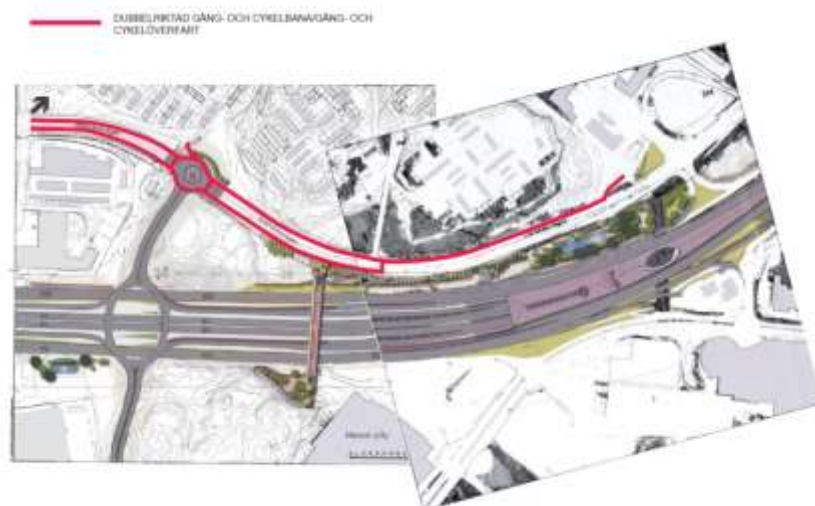


Bild 18. Skiss på dubbelriktade gång- och cykelbanor på Skärholmsvägen.

På delar av sträckan utreds gång- och cykelbanor på båda sidor av Skärholmsvägen. Norr om Lindholmsbacken föreslås gång- och cykelbana endast på den västra sidan, där stråket ansluter till gång- och cykeltunneln under E4/E20 vid Kungens Kurva. En breddning av gång- och cykeltunneln kommer att göras inom ramen för projekt Förbifart Stockholm. Den breddade tunneln ansluter till befintliga gång- och cykelportar på Stockholmsidan.

Utrymme till gång- och cykeltrafiken tas från körfält och vägren. Skärholmsvägen får en ny sektion med ett körfält i varje riktning:

GC-bana 5 m, skyddszon 1 m, körfält 4,5 m och mittremsa 4 m.

Fordonstrafiken ska kunna passera förbi en buss vid hållplats. Detaljutformningen vid korsningar och busshållplatser studeras särskilt för att få en så trafiksäker utformning som möjligt. Busskuddar kan vara ett alternativ vid gång- och cykelöverfarter över Skärholmsvägen.

Det smala parkstråket som finns utmed en kort sträcka av Skärholmsvägen ligger nära inpå bostadsområdet. En breddning av parkstråket bedöms som ett sämre alternativ än att bygga ut gång- och cykelbanor på Skärholmsvägen för cykelpendling.

En lokal gång- och cykelvägsanslutning behöver utredas från parkstråket mot Skärholmsvägen. En utredning behöver göras för att bedöma om tunneln (se bild x) ska vara kvar eller om den kan rivas och fyllas igen. Ett tätskiktsbyte kommer att krävas inom ett antal år.

Konsekvenser

Gång- och cykelbanor på Skärholmsvägen bidrar till högre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken. Lösningen öppnar upp för en ökad cykeltrafik, både lokalt och regionalt. En ny gång- och cykelförbindelse skapas utmed Skärholmsvägen kopplat till den nya gång- och cykelbron över till Heron City. Den nya bensinmacken får en säker gång- och cykelförbindelse.

Utrymme för snöupplag ordnas mellan körbanan och gång- och cykelbanan. Idag läggs snön upp i de målade cykelbanorna.

När utrymmet för biltrafik minskar blir det ett ökat slitage i det körfält som blir kvar. Körfältsbredden 4,5 m medger att en personbil kan ta sig förbi en stillastående personbil vid haveri. Stora fordon kan behöva köra upp med ett däck i mittremsan.

Om trafikmängderna på lång sikt skulle bli betydligt större än vad trafikprognoserna visar, finns det möjlighet att rymma fyra körfält för biltrafiken genom att ta bort den breda mittrefugen.

Genomförande

Gång- och cykelbaneutbyggnaden kräver samordning med Trafikverket (Projekt Förbifart Stockholm), Huddinge kommun samt med Stockholm Vatten.

Trafikverket projekterar och bygger gång- och cykelanslutningen från Kungens Kurva till den nya cykelbron. Huddinge bygger en ny bensinmack utmed Skärholmsvägen och Stockholm Vatten ska göra arbeten i Skärholmsvägen under år 2014-2015.

5. Ältabergsvägen

Befintlig situation och problembeskrivning

Ältabergsvägen är en viktig länk för pendlingscyklister från Nacka och Tyresö till Stockholm. I dagsläget finns varken separat gång- eller cykelväg och de oskyddade trafikanterna hänvisas till körbanan. Cykling i blandtrafik ger låg trafiksäkerhet och exkluderar en stor mängd cyklister, som inte känner sig trygga i blandtrafik. Sträckan trafikeras bland annat av buss och skyltad hastighet är 50 km/h. Ältabergsvägen är utpekad som viktig länk i den regionala cykelplanen. Den saknade länken ligger till 90 procent inom Stockholms stad och till 10 procent inom Nacka kommun.



Bild 19. Ältabergsvägens utredningsområde



Bild 20. Ältabergsvägen i dagsläget

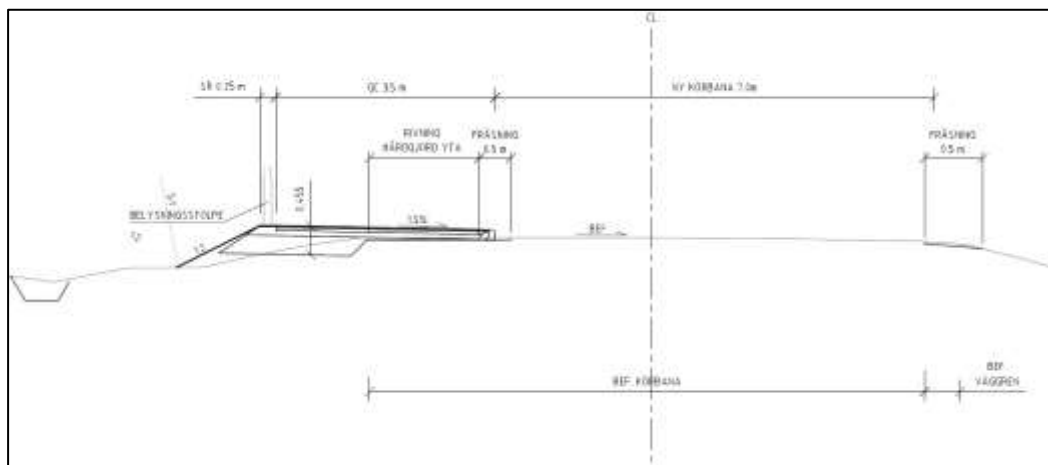


Bild 21. Skiss över åtgärdssektion

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Trafikflödesdata för Ältabergsvägen.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	300	300	30	30	30	30
Buss	55	55	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	1 150	1 150	110	110	110	110
Total	1 505	1 505	145	145	145	145

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 22. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med olika nyckeltal för kollektivtrafiken och antalet resenärer per bil.

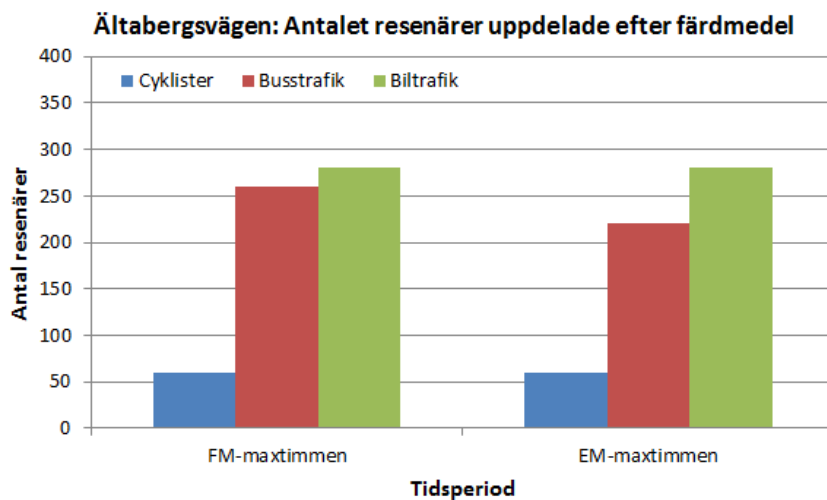


Bild 22. Antal resenärer på Ältabergsvägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Åtgärdsförslag

Projektet drivs gemensamt av Nacka kommun och Stockholms stad. En ny cykelbana föreslås anläggas som ska koppla ihop den cykelbanan längs Flatenvägen med den nyanlagda cykelbanan längs Töresjövägen (byggd i år). Genomgående cykelbanor ska anläggas vid korsningspunkterna. Gång- och cykelvägen förses med nya låga belysningsstolpar anpassade till cyklisters behov. Gång- och cykelvägen dimensioneras efter Nackas riktlinjer eftersom kommungränsen enligt avtal ska flyttas så att vägen tillfaller Nacka inom snar framtid. Den föreslagna bredden på hela sträckan är 3,5 meter. För att bredda gång- och cykelvägen ytterligare krävs inlösen av fastighetsmark vilket skulle innebära stora följdinvesteringar.

Konsekvenser

Nyanläggningen av gång- och cykelbanan kommer att bidra till att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar på en viktig regional cykellänk. Åtgärden påverkar även gående positivt då de inte behöver samsas med fordonstrafiken i vägbanan. Trafikanterna får en tydligare fördelning och separeringen ger en tryggare resa. Åtgärden anses inte få någon negativ effekt på övrig trafik.

6. Bro vid Södertäljevägen/Korpmossevägen

Skärholmsstråket är i cykelplan identifierad som pendlingsstråk och går mellan Skärholmen och Södermalm, det är ett viktigt uppsamlingsstråk för cyklister som vill till och från innerstaden söderifrån.

Befintlig situation

Gående och cyklister på Skärholmsstråket tvingas köra ut på Hökmossevägen för att korsa Hökmossevägen i plan och sedan fortsätta in på stråket, med dagens lösning är det en omväg på ca 160 meter.

Korsningen med Hökmossevägen är högerreglerad, det högre flödet (Ca 7 000 fordon/dygn) på Korpmossevägen sätter högerregeln ur spel vilket medför att både cyklister och andra trafikanter får en osäker passage och får dessutom ofta stå och vänta till biltrafiken passerat.



Bild 23. Hökmossevägen sedd norrifrån och korsningen med Korpmossevägen

De aktuella trafiksiffrorna för cykel, bil och busstrafiken redovisas i Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Trafikflödesdata för Hökmossevägen.

Antal fordon	Dygnstrafik		FM-maxtimme		EM-maxtimme	
	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående	Norrgående	Södergående
Cykel	1 250	1 250	200	300	300	200
Buss	70	65	5	5	5	5
Bil/övr. trafik	3 730	3 040	570	180	330	330
Total	5 050	4 355	775	485	635	535

Antalet resenärer under FM och EM-maxtimmarna uppdelade enligt färdmedelsval redovisas nedan i Bild 22. Siffrorna är ungefärliga och har beräknats med olika nyckeltal för kollektivtrafiken och antalet resenärer på bil.

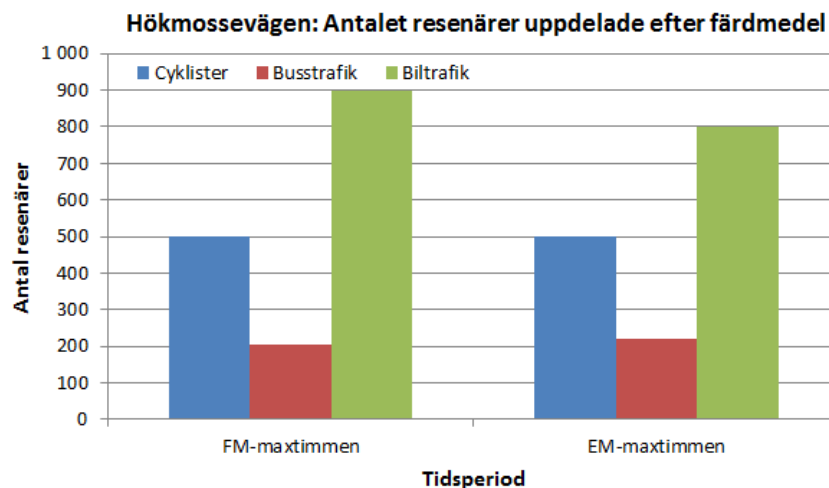


Bild 22. Antal resenärer på Hökmossevägen uppdelade efter färdmedel för FM och EM-maxtimmarna.

Trafikolyckor

Sedan 2008 har tre trafikolyckor inträffat i korsningen. Två mellan cykel och motorfordon och en singelolycka cykel.

Skärholmsstråkets utredningsområde

Skärholmsstråkets utredningsområde framgår av följande bild.



Bild 23. Skärholmsstråkets utredningsområde. Gul linje anger befintlig sträckning av pendlingsstråket, de svarta strecken visar hur stråket görs gent och utan korsningar i plan.

Gul linje anger befintlig sträckning av pendlingsstråket, de svarta strecken visar hur stråket görs gent och utan korsningar i plan. Bron över Korpmossevägen är bara en del av den större översyn av pendlingsstråket längs Södertäljevägen från Södermalm/Liljeholmsbron till Skärholmen som just nu utreds. I den utredningen ingår:

1. Bredängsmotet, bro över E4:s avfart Bredäng norrifrån och påfarten söderut för att sedan ansluta till Murmästarvägens planerade cykelbana.
2. Tunnel genom fruängslinjens banvall, anläggs i samarbete med Fortum som markförlägger högspänningsledningar i samma tunnel.
3. Korpmossebron planskiljer korsningen Hökmossevägen och Korpmossevägen.
4. Bro över Mikrofonvägen.

Åtgärdsförslag

Korpmossebron är den enklaste och minst kostsamma att utföra av de fyra åtgärderna på sträckan och har därför snabbtrets och bedömts möjlig att bygga redan 2014.

Brons sträckning blir längs E4 och den kommer att få samma höjd som befintlig E4-bro. Brons bredd blir fem meter och den anpassas för både gång och cykeltrafik. Brospannet blir ca 30 meter och tillsammans med anslutande vägar blir den totala sträckningen ca 130 meter.