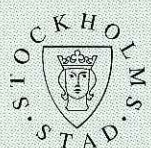


Västberga Allé



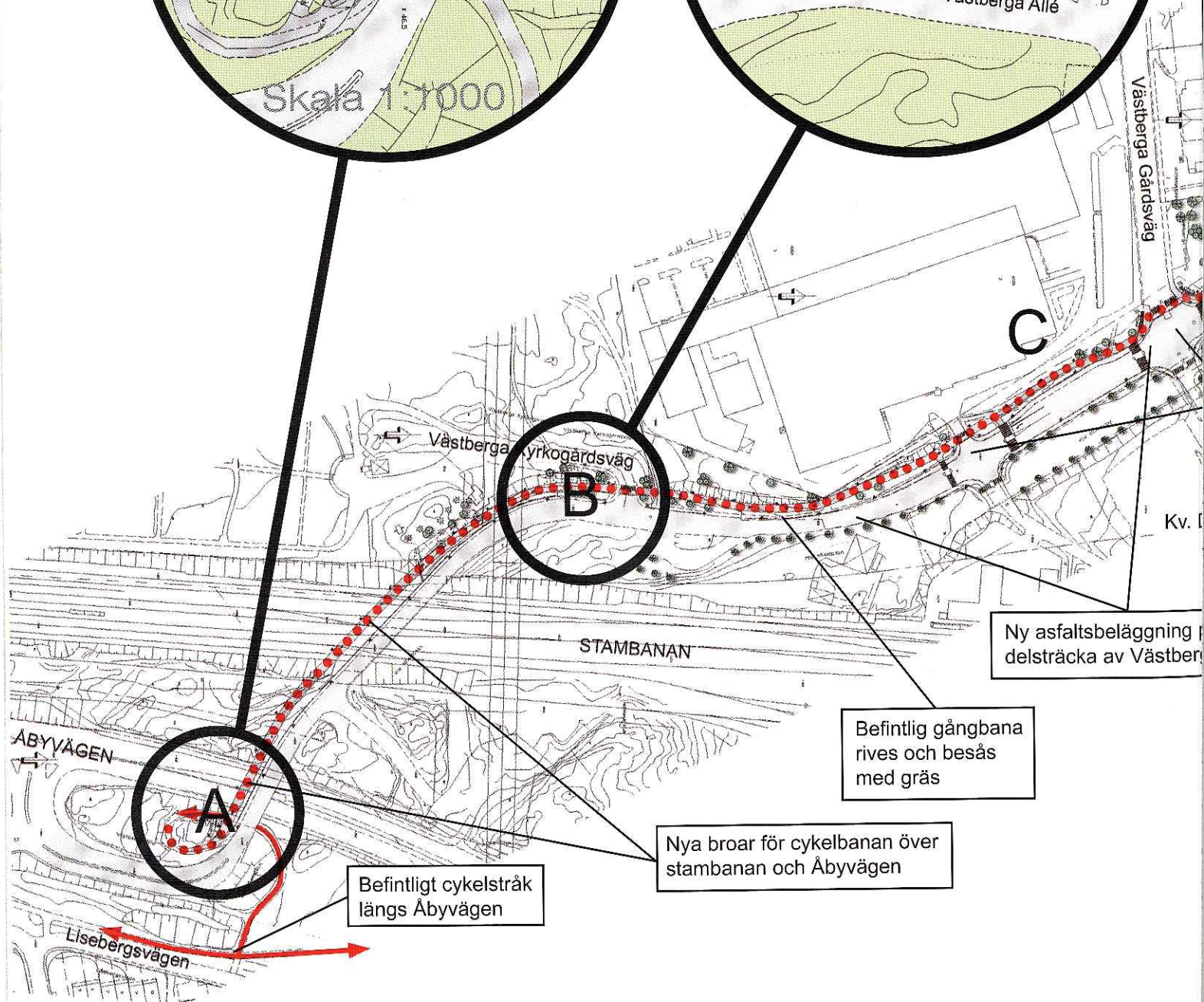
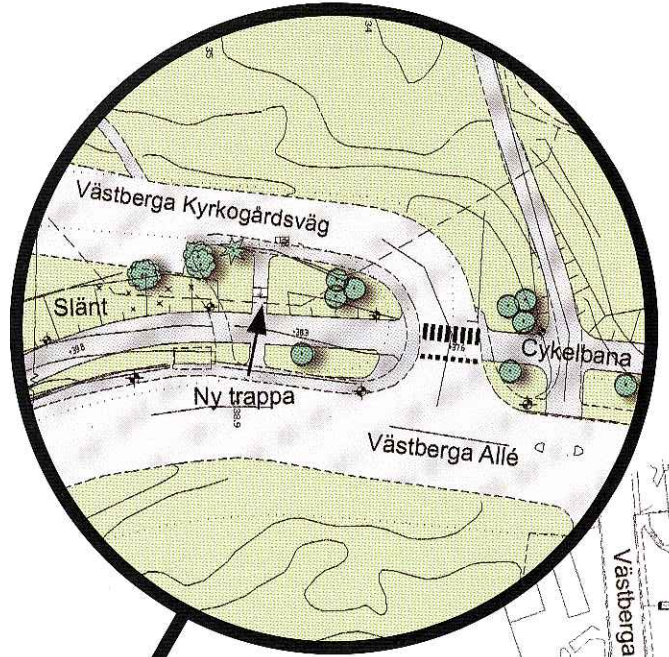
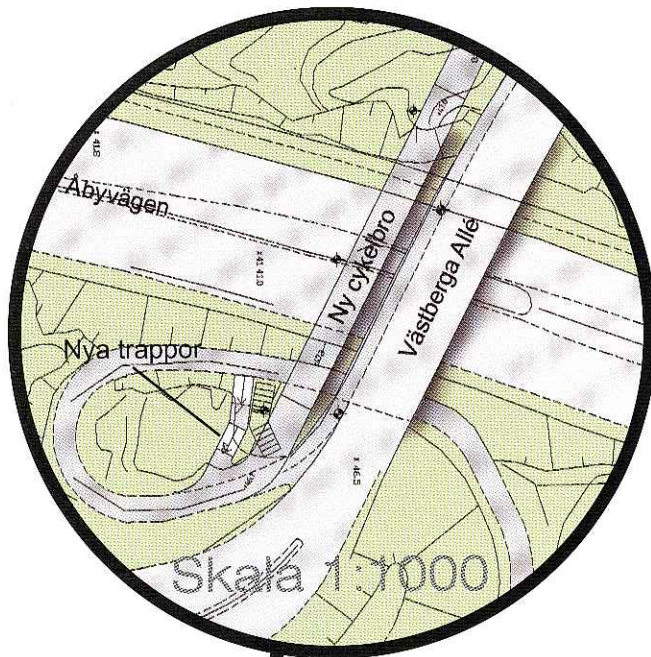
Programhandling - Sammanfattning

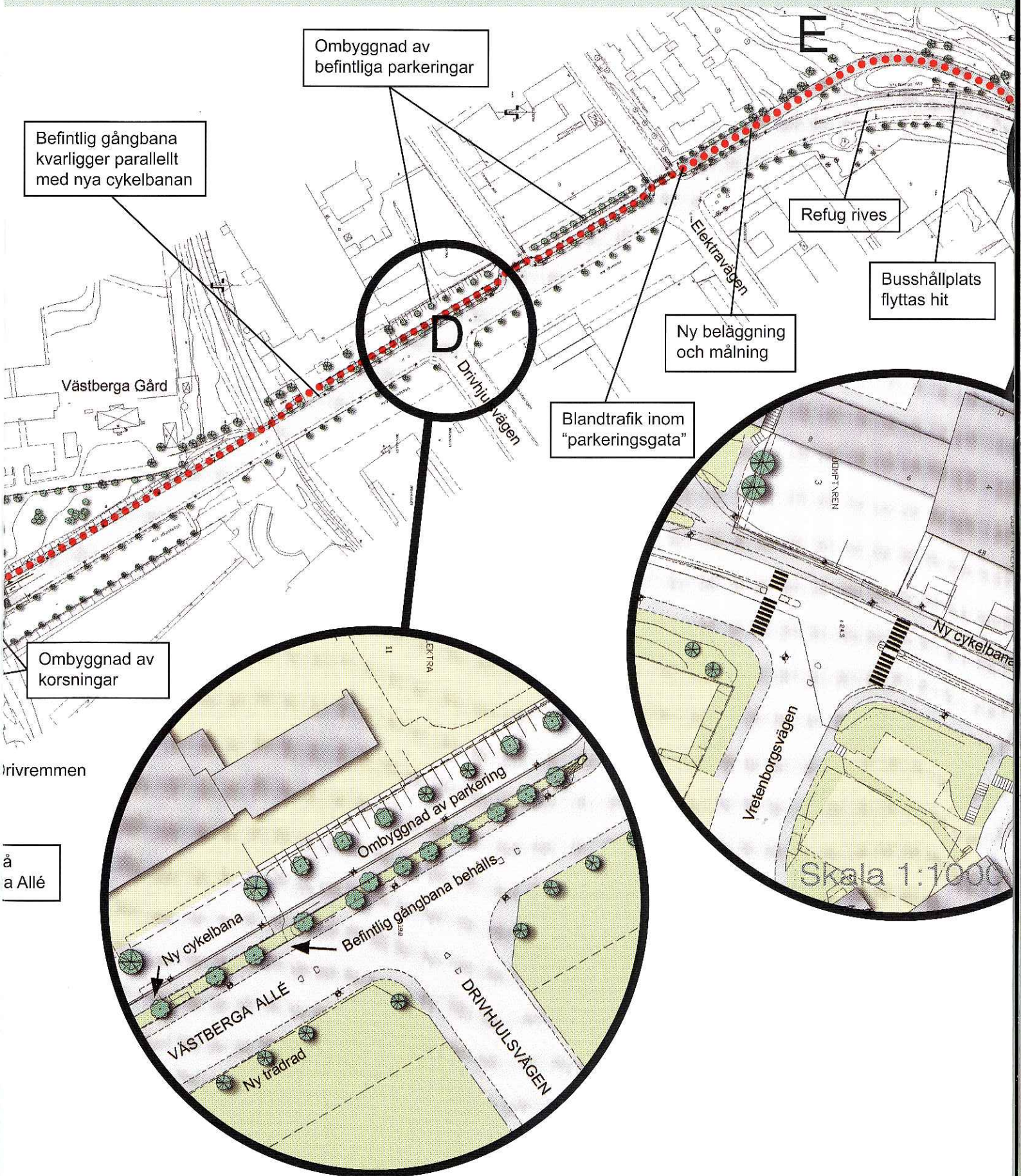


GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

APRIL
2003

Västberga Allé





Omybyggnad av befintliga parkeringar

Befintlig gångbana kvarliggjer parallellt med nya cykelbanan

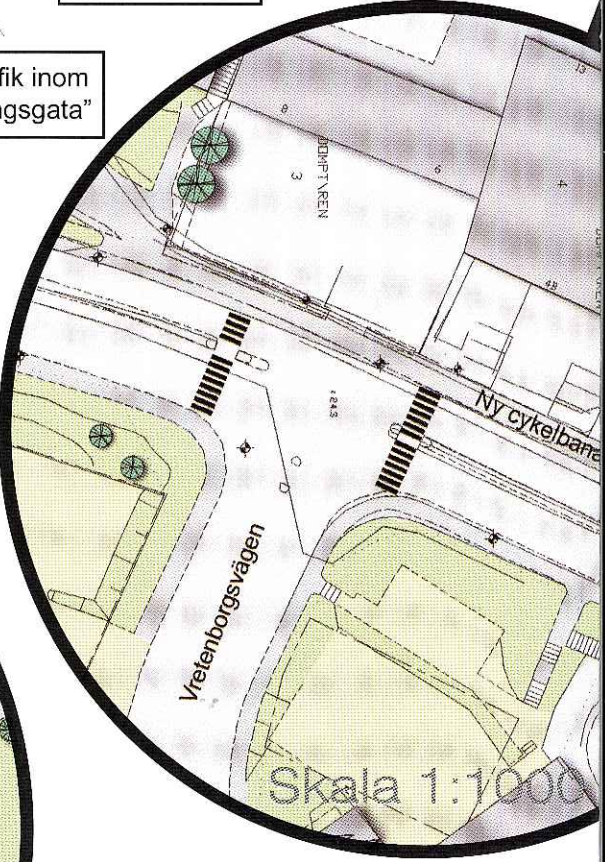
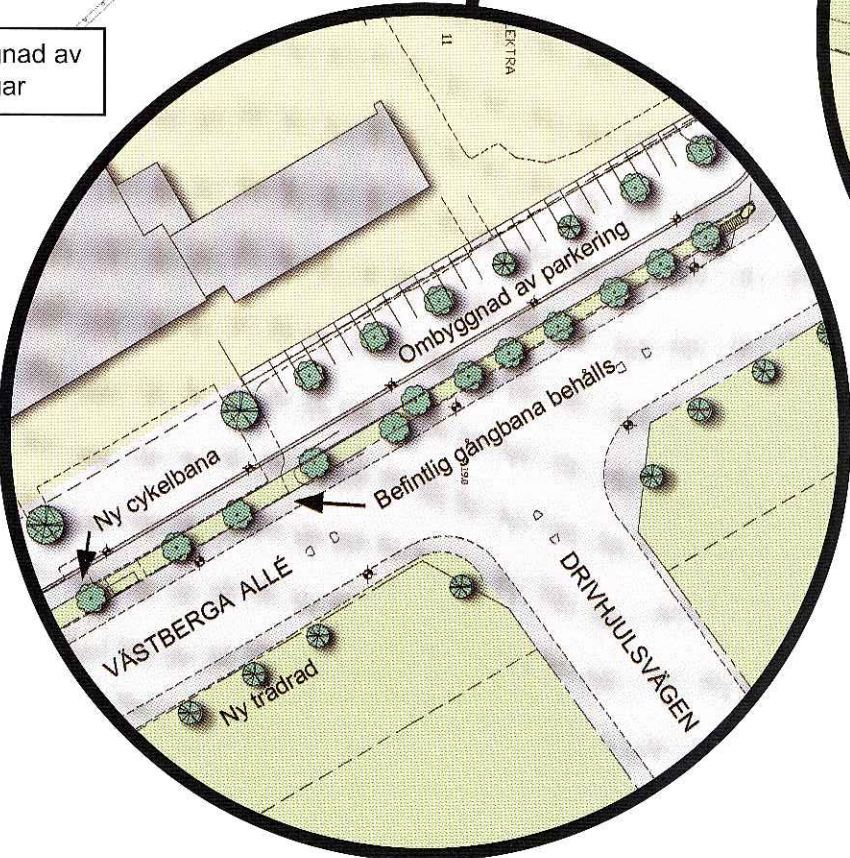
Refug rives

Busshållplats flyttas hit

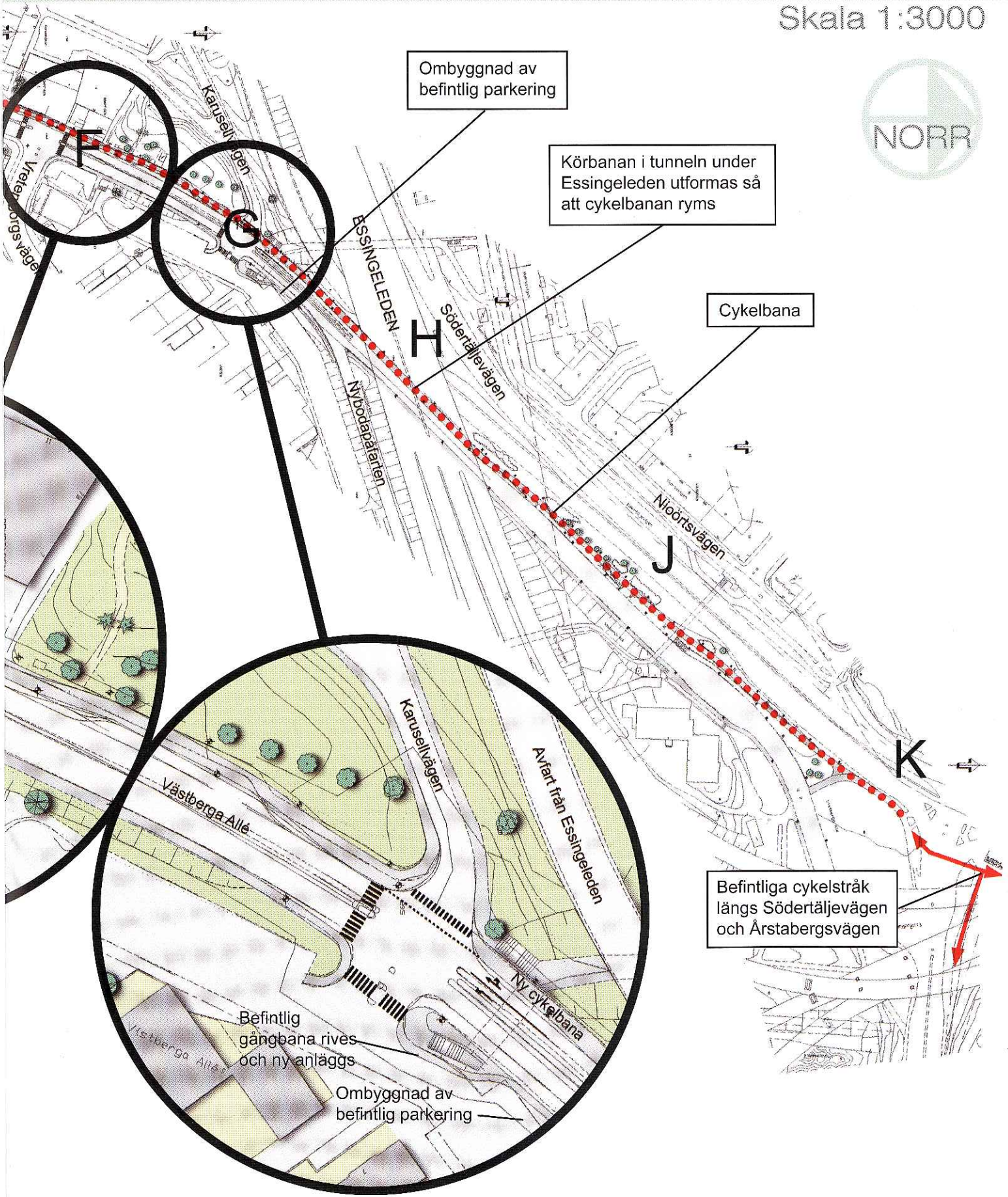
Ny beläggning och målning

Blandtrafik inom "parkeringsgata"

Omybyggnad av korsningar



Skala 1:3000



Ombyggnad av befintlig parkering

Körbanan i tunneln under Essingeledden utformas så att cykelbanan rymms

Cykelbana

Befintliga cykelstråk längs Södertäljevägen och Årstabergsvägen

Befintlig gångbana rives och ny anläggs

Ombyggnad av befintlig parkering

Ny cykelbana

Avrätt från Essingeledden

F

G

H

J

K

Bakgrund

Scandiaconsult har av Stockholms gatu- och fastighetskontor uppdragits genomföra en programutredning rörande förbättrade förhållanden för cykeltrafiken längs Västberga Allé. Utredningen är en fördjupning av de skisser som utarbetades i trafik- och gatumiljöplanen för området. Syftet är att undersöka hur förbindelsen kan utformas och vilka åtgärder, i form av planändringar och marklösen m.m., som krävs för att en utbyggnad skall kunna genomföras. Utredningen innehåller en ekonomisk bedömning av projektet.

Förslag till utformning av cykelvägen

Dagens förhållande för cykeltrafiken

Västberga Allé ingår i huvudnätet för cykeltrafik. Cykling längs vägen sker idag i körbanan eftersom cykelbanor saknas. Sträckan är en felande länk i cykelbanenätet i Söderort. Västberga Allé har trafikflöden på över 15.000 fordon per dygn och en stor andel tung trafik. Idag är därför trafiksäkerhetsförhållanden otillfredsställande för cykeltrafiken utmed vägen.

Geometriska förutsättningar

Utgångspunkten har varit att uppnå en säkerhetsnivå genom att skapa en, från biltrafiken friliggande, cykelförbindelse med hög standard. Förbindelsen är i första hand avsedd för pendlare cyklisterna. Den eftersträvade sektionen har varit en tre meters cykelbana på en friliggande sträcka och 3,5 meter där cykelbanan är förlagd intill kantstöd. På sträckor med blandad gång- och cykeltrafik föreslås sektionen få en större bredd om 4 meter.

Förslag till utformning

Cykelförbindelsen är redovisad på insidan av denna skrift och föreslagna åtgärder är betecknade med punkter A-K. Cykelbanan är förlagd utmed västra sidan på Västberga Allé. Cykelvägen ansluter i sin södra del till befintlig gång- och cykelväg längs Åbyvägen och passerar Åbyvägen och stambanan på nya gång- och cykelbroar **(A)**. Vid Västberga begravningsplats kommer sannolikt ett visst intrång ske genom slänter mot kyrkogårdsmarken **(B)**.

Utformningen på sträckan mellan Västberga Kyrkogårdsväg och industrispåret norr om Västberga gård är anpassad till framtida av industri verksamhet i kv. Drivremmen **(C)**. För att åstadkomma acceptabla anslutningar till kvarteret måste infarterna förses med utrymmen för vänstersväng och detta medför en breddning av gatusektionen i de aktuella korsningarna.

På sträckan mellan järnvägsspåret och Elektra- vägen föreslås den befintliga gångbanan vara kvar och cykelförbindelsen utformas som en helt friliggande cykelväg på mark som idag nyttjas för parkering **(D)**. Lokaliseringen av cykelvägen medför att 35- 40 parkeringsplatser kommer att försvinna.

På sträckan mellan Elektra- vägen och Vretensborgsvägen förläggs cykelförbindelsen på den gamla körbanan för Västberga Allé som idag nyttjas som lokalgata för parkering **(E)**. Cykling föreslås ske i blandtrafik som, tack vare små trafikflöden, kan ske med god säkerhet.

Sträckan **(F)** mellan Vretensborgsvägen och Essingeleden utgör den trängsta sektionen på sträckan. För att undvika intrång på fastighetsmark görs en avsmalning av körbanan och mittrefugen tas bort. Den befintliga busshållplatsen söder om Vretensborgsvägen för södergående bussar föreslås flyttas 100 meter söderut.

Norr om Karusellvägen föreslås cykelbanan förläggas på befintlig körbana **(G)**. Utrymme åstadkommes genom att den befintliga gångbana, på Västberga Allés östra sida, flyttas in mot p-platsen öster om nedgången till gångporten.

Under Essingeleden **(H)** föreslås utrymme tas från den befintliga körbanan för utbyggnad av cykelbanan. Den nuvarande körbanan smalnas av till som minst åtta meter vilket är tillfyllest för den tvåfältiga körbanan.

Norr om Essingeleden **(J)** förläggs cykelbanan friliggande mellan Västberga Allé och Södertäljevägen. Cykelbanan ansluts till befintliga banor i korset Årstabergsvägen/Södertäljevägen **(K)**.

Alternativ lokalisering

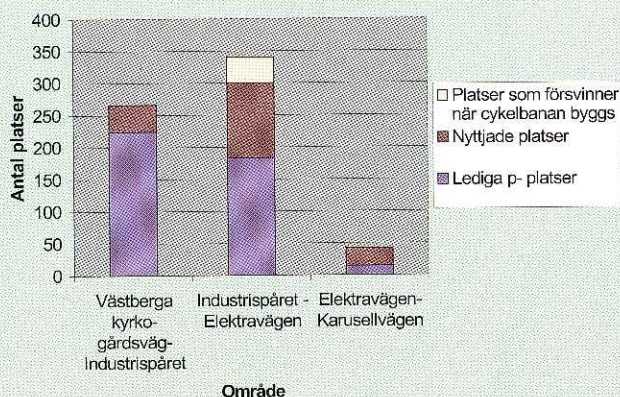
I ett tidigt skede övervägdes att förlägga cykelvägen på östra sidan av Västberga Allé. Detta förkastades framförallt beroende på mera omfattande konflikter mellan cyklande och övriga trafikanter och större intrång på fastighetsmark på den östra sidan.

Parkeringsutredning

I samband med utformningen av cykelförbindelsen genomfördes även parkeringsräkningar under fredagen den 10 december 1999. Räkningarna, som ägde rum 8.00-8.30, 12.00-12.30 och 16.00-16.30, visar att de befintliga parkeringsytorna utmed Västberga Allé idag är ojämnt nyttjade. Platserna på den västra sidan har en hög beläggning medan parkeringsytorna öster om vägen i stort sett är outnyttjade. Det finns således redan idag ersättningsplatser för de parkeringar som tas bort när cykelförbindelsen byggs ut.

I nedanstående diagram visas förhållandet mellan antalet tillgängliga och antalet nyttjade platser samt antalet platser som kommer att försvinna vid utbyggnaden av cykelbanan

Tillgängliga och nyttjade parkeringsplatser utmed Västberga Allé



Medverkande i programskedet

Gatu- och fastighetskontoret – projektledning - Jan-Erik Hollander
Stadsbyggnadskontoret – planarkitekt - Staffan Eriksson
Scandiaconsult Sverige AB – uppdragsansvarig - Tage Tillander

Denna utredningssammanfattning har utarbetats av Scandiaconsult i samråd med gatu- och fastighetskontoret



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

Region Ytterstad - Box 8311 - 104 20 Stockholm
Tel (växel) 08-508 260 00 Fax 08-508 261 59
www.stockholm.se

Behov av planändring

Övervägande delen av cykelbana kommer att kunna byggas på allmän platsmark. Endast i Kv. Domtören, söder om Karusellvägen kommer planändringar att erfordras.

Byggskedet

Eftersom cykelförbindelsen till större delen är förlagd utanför befintlig körytor kommer utbyggnaden att kunna ske med endast små störningar för övrig trafik.

Kostnader

Anläggningskostnaderna är beroende på vilka typer av broar som kommer att byggas över Åbyvägen och stambanan. Eventuellt kan den smala gångbro i stål som idag korsar Årstälänken nyttjas och anläggningskostnaderna blir då något lägre än om en betongbro byggs på plats. Nedan visas en sammanställning av kostnaderna.

Byggekostnader (prisläge 2002)

Utbyggnadskostnad med smal stålbro	34 miljoner kr
Utbyggnadskostnad med betongbroar	37 miljoner kr

Driftkostnadsökning

Renhållning och grönyteskötsel	+ 10 000 kr/år
Gatubelysning	+ 10 000 kr/år
Totalt	+ 20 000 kr/år