

TRAFIKINVESTERINGSPROGRAM

2018 – 2020



Trafikinvestering från 2017, Cykelpassage utmed Golfvägen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| FÖRORD | 2 |
| 1. TRAFIKINVESTERINGAR 2018 | 4 |
| 1.1 Ymervägen, etapp 2 | 4 |
| 1.2 Skrinervägen | 5 |
| 1.3 Alfhemsvägen | 6 |
| 1.4 Burevägen | 7 |
| 1.5 Skogsviksvägen | 8 |
| 1.6 Västra Banvägen, etapp 1 | 9 |
| 1.7 Lokevägen | 10 |
| 1.8 Norrängsvägen | 11 |
| 1.9 Edsviksägen, belysning | 12 |
| 1.10 Östbergavägen | 13 |
| 1.11 FIVÖ-system | 14 |
| 1.12 Cykelöverfarter | 15 |
| 1.13 Budgetreserv | 16 |
| 2. TRAFIKINVESTERINGAR 2019 | 17 |
| 2.1 Västra Banvägen | 17 |
| 2.2 Cykelgarage | 18 |
| 2.3 Cykelöverfarter | 19 |
| 2.4 Cykelservicestationer | 20 |
| 2.5 Skolvägen | 21 |
| 2.6 Gethagsvägen | 22 |
| 2.7 Västerängsvägen | 23 |
| 3. TRAFIKINVESTERINGAR 2020 | 24 |
| 3.1 Näsbyvägen | 24 |
| 3.2 Klingstavägen | 25 |
| 4. NYA CYKELÖVERFARTER | 26 |
| 5 UTFORMNING BUSSHÅLLPLATSER | 27 |

Förord

Enligt den av kommunfullmäktige antagna *Trafikstrategi för Danderyds kommun 2010 – 2020* skall ett treårigt trafiksäkerhetsprogram tas fram och årligen uppdateras. Programmet presenterar förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder och cykelsatsningar för de kommande tre åren 2018 – 2020 där föreslagna åtgärder för 2018 även har kostnadsberäknats.

Ett tydligt fokus när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder ligger på att skapa säkra skolvägar. Genom att möjliggöra för barn och unga att tryggt kunna ta sig till skolan samt fritidsaktiviteter kan även många bilresor undvikas som uppkommer då föräldrar skjutsar sina barn. Dessa bilresor bidrar i sig till sämre trafiksäkerhet och miljö runt skolorna och behöver därför ersättas av exempelvis resor till fots eller på cykel.

Årets föreslagna åtgärder är dels framtagna utifrån föreslagna till åtgärder från dokumenten *Säkra Skolvägar* och *Cykelplan för Danderyds kommun 2014*, och ackompanjerade av trafikmätningar genomförda av tekniska kontoret för att få en tydligare bild över trafikläget utmed föreslagna åtgärdsobjekt. Vissa förslag till åtgärder har tillkommit via synpunkter från allmänheten.

Nedan följer ett urval av kriterier för att en åtgärd kan medges:

- *Finns åtgärden kartlagd i dokumentet Säkra skolvägar.*
- *Inkomna synpunkter och önskemål från medborgare.*
- *Är samordning med beläggningsplanen möjlig.*
- *LOD, Lokalt omhändertagande av dagvatten.*
- *Vid breddning av befintlig trottoar, minst två meter gångbana, om möjligt bredare i kombination med cykel (med vissa undantag).*
- *Upprustning enligt VGU (Vägar och Gators Utformning), Regional Cykelstrategi (t.ex. projekt utmed Enebybergsvägen).*
- *Samordningsvinster med externa entreprenörer (t.ex. Eon, Fortum m.fl.).*
- *Årsdygnstrafik överstigande 300 (trafikmätning).*
- *Generella överträdelser i snitthastighet sett till gällande hastighetsbegränsning (trafikmätning).*
- *Hög 85-percentil (trafikmätning)*
- *Aktuella vägförhållanden, t.ex. förgårdsmark, vegetation, värdefulla träd, kringliggande fastigheter etc.*
- *Ekonomiskt, Ekologiskt, Socialt hållbart.*
- *Framtidsäkrat, samt eventuella planer för området.*

Oftast uppfylls flertalet av kriterierna vid föreslagna åtgärder, men beroende på typ av projekt kan det finnas vissa projekt där vissa kriterier inte uppfylls, ett exempel på detta kan vara att frånga att årsdygnstrafiken skall vara överstigande 300 fordon per dag, sett till att det kanske är en sträcka som används av flertalet gående, är en skolväg eller att det finns grova generella överträdelser sett till gällande hastighetsbegränsning eller att det är en olycksdrabbad sträcka. Tillsammans med varje föreslaget projekt eller åtgärd finns alltid en trafikmätning som grund. Trafikmätningen mäter all trafik under dygnets alla timmar över hela mätperioden (vanligtvis ca 14 dagar ibland längre). Trafikmätningen ger information om

snitthastigheter, 85-percentil, årsdygnstrafik samt hur stor andel av olika typer av trafik som trafikerar en viss gata, dessa är uppdelade i cykel, bil, lastbil och långtradrare. Punkten för cykel innefattar även mopeder och motorcyklar.

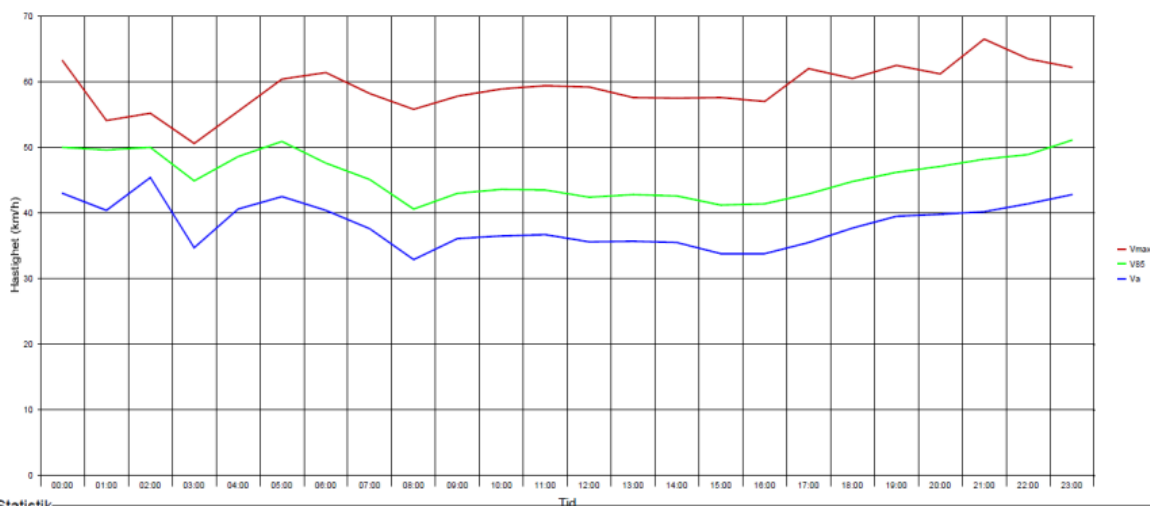
Sierzega Elektronik GmbH
Thürnau 55, A-4062 Thening
Tel.: +43-7221-64114-0, Fax:-14
Mail: office@sierzega.at
Web: www.sierzega.at

Wenn an dieser Stelle Ihr Logo mit Anschrift usw. stehen soll,
so kopieren Sie eine entsprechende Grafik, gespeichert als "logo.wmf" (Windows Metafile)
mit den Proportionen 1:10 (Breite:Länge) in das Programmverzeichnis dieser Software

To see your own logo with your address here at this place:
Design a graphic file and save it as "logo.wmf" (Windows Metafile)
with the proportions 1:10 (width to length) in the program folder of this software



Vägsträcka ..., riktning ..., .. km/h hastighetsbegränsning



Statistik

Period:

den 20 februari 2017, 12:54 till den 28 februari 2017, 11:43

| | | Beräkna + | % | Beräkna - | % | Total | % | V15 + | Va + | V85 + | Vmax+ | V15 - | Va - | V85 - | Vmax - | |
|-----------------------|---------|--------------|-------|-----------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|------|-------|--------|----|
| Hastighetsövert. | 0 % | Mc | 536 | 3,7 | 588 | 4,2 | 1126 | 3,9 | 16 | 30 | 41 | 54 | 13 | 27 | 38 | 59 |
| Genomsnittl. avstånd: | 1,7 sek | Bil | 13640 | 92,7 | 13015 | 92,1 | 26655 | 92,4 | 31 | 38 | 46 | 81 | 27 | 34 | 42 | 75 |
| Kötrafik | 23 % | Lastbil | 405 | 2,8 | 393 | 2,8 | 798 | 2,8 | 30 | 36 | 42 | 57 | 23 | 30 | 38 | 49 |
| ADT: | 3629 | Långtradrare | 139 | 0,9 | 135 | 1 | 274 | 0,9 | 32 | 37 | 43 | 51 | 24 | 31 | 36 | 44 |
| Andel lastbilar: | 4 % | Total | 14722 | 51 | 14131 | 49 | 28853 | 100 | 31 | 38 | 46 | 81 | 26 | 33 | 42 | 75 |



1. Trafikinvesteringar 2017

Följande åtgärder för 2018 är kostnadsberäknade för att rymmas i beslutad budget för trafiksäkerhetshöjande åtgärder och cykelinvesteringar under 2018.

1.1 Ymervägen, etapp 2

Under 2017 breddades en del av trottoaren upp till en kombinerad gång och cykelbana utefter Ymervägen fram till korsningen Emblavägen. Flertalet gående och cyklister använder vägen för att ta sig till och från skolor men även till och från fritidsaktiviteter. I de trafikmätningar som tekniska kontoret genomfört är årsdygnstrafiken högre än det normala i kombination med en hög snitthastighet, som inte speglar gatans utformning.

Tekniska kontoret föreslår en breddning av Ymervägen likt tidigare genomförande (under 2017) från Eddavägen fram till Altorps Station, en sträcka om ca 540 meter.

Kostnad: 900 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar kommer att breddas.

1.2 Skirnervägen

Skirnervägen är en tämligen smal väg, men där flertalet barn och unga vuxna dagligen i blandtrafik tar sig till och från skola, alternativt till och från fritidsaktiviteter. Eftersom det i dagsläget varken finns trottoar eller annan anvisad gångbana ut med Skirnervägen, avser tekniska kontoret att anlägga en gångbana från Torgerdsvägen fram till korsningen Alevägen, en sträcka om ca 230 meter.

Skirnervägen är även vid lämning och hämtning utsatt för tämligen stora trafikmängder, vilket även skapar konfliktsituationer mellan gående och fordon.

Kostnad: 400 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar kommer att anläggas.

1.3 Alfhemsvägen

Vasaskolan och Djursholms Montessoriskola Svalan har idag cirka 500 barn och unga. Hämtning och lämning vid skolan sker på flera platser. En stor del av trafiken till och från skolan går utmed Alfhemsvägen. Utmed vägen löper idag en relativt smal trottoar och vägen i sig är rak och bred. Trots farthinder är hastigheterna höga vilket är särskilt problematiskt i anslutning till skolor där många barn och unga rör sig.

Tekniska kontoret avser att bredda trottoaren till ca 2,5 meter och skapa en gång- och cykelbana samtidigt som körbanan smalnas av för att skapa mer utrymme för oskyddade trafikanter, totalt en sträcka om ca 460 meter. En smalare körbana innebär också att det blir mindre attraktivt att köra fort utmed sträckan. Föreslagen åtgärd görs i samband med att gatan beläggs om.

De trafikmätningar som tekniska kontoret genomfört ut med gatan, visar på att årsdygnstrafiken är högre än det normala i kombination med tämligen hög snitthastighet, som inte speglar gatans utformning.

Kostnad: 750 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar kommer att breddas.

1.4 Burevägen etapp 2

I kommunens egna trafikmätningar har man noterat generella överträdelser sett till gällande hastighetsbegränsning utmed Burevägen. Tekniska kontoret har även erhållit flertalet synpunkter på att man upplevt trottoaren som väldigt smal samtidigt som nivåskillnaden mellan väg och trottoar varit nästintill obefintlig.

Under 2017 lades Burevägens beläggning mellan Framnäsvisken och Vikingavägen om, och i samband med det arbetet breddades även befintlig trottoar från ca: 0,8 meter till ca 2 meter. Detta har även medfört att hastigheten efter åtgärden är bättre anpassad för gatans standard och utformning. Under 2018 är det planerat att resterande del av Burevägen skall beläggas om. Tekniska kontoret förslår således att man även breddar resterande gångbana till 2 meter, mellan Vikingavägen och Eddavägen, en sträcka om ca 320 meter.

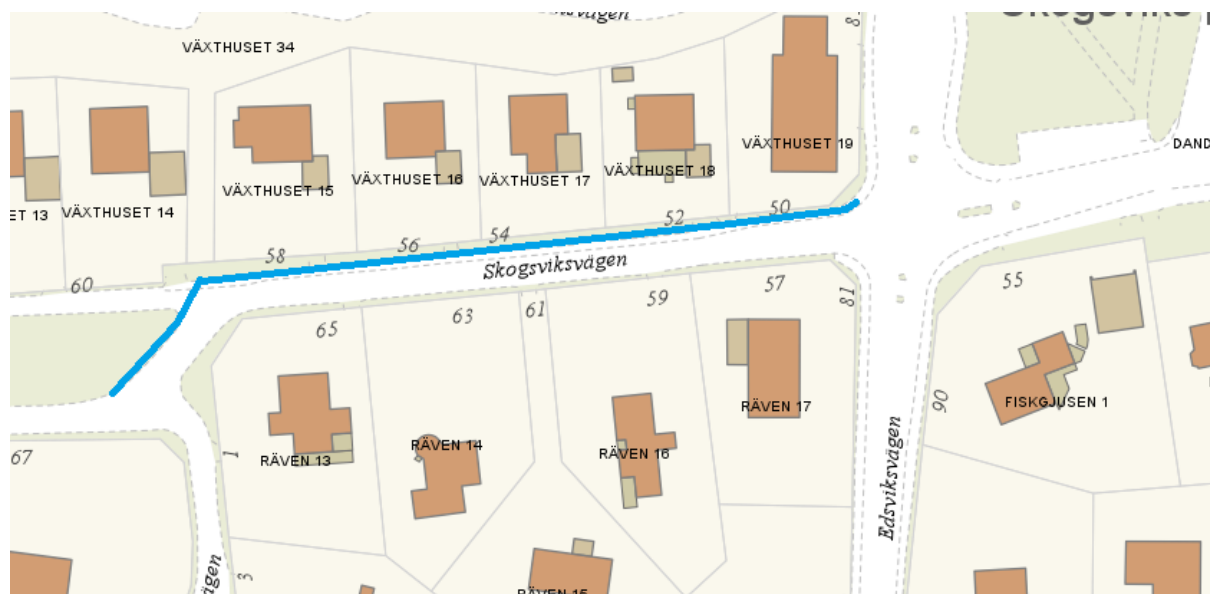
Kostnad: 600 000kr



1.5 Skogsviksvägen

Skogsviksvägen från Edsviksvägen ned mot Skogsviks Strand är periodvis väl trafikerad av gående till och från badplats, båthamn och parklek. Flertalet önskemål gällande en trottoar har inkommit från allmänheten. Periodvis är det mycket fordon parkerade ut med gatan som tvingar ut gående i körbanan, däribland flertalet barn och unga vuxna. Tekniska kontoret avser att anlägga en trottoar om ca 2 meter, från Edsviksvägen fram till grönytan i nära anslutning till parkleken, en sträcka om ca 145 meter.

Kostnad: 300 000kr



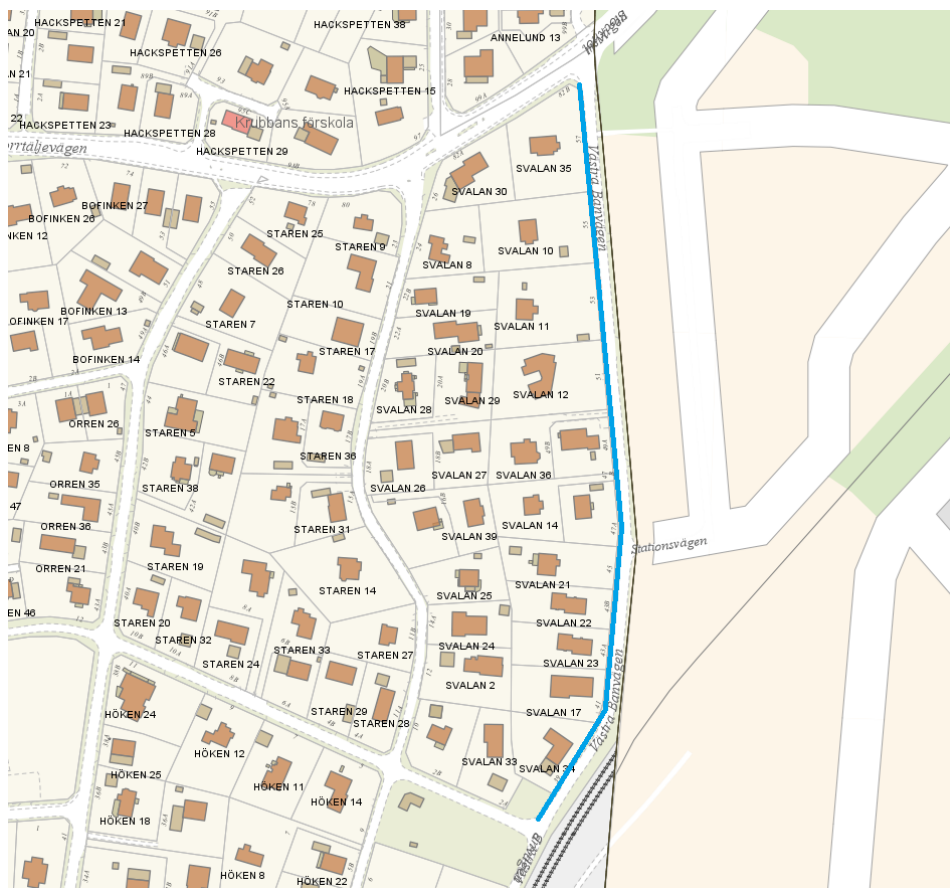
Blå markering visar sträckning där trottoar kommer att anläggas.

1.6 Västra Banvägen, etapp 1

Den cirka 5 meter breda Västra banvägen saknar idag separat gångväg. Vägen trafikeras dagligen av ett stort antal oskyddade trafikanter och är särskilt populär bland cyklister som arbetspendlar. Bristen på eget utrymme för gående innebär en otrygg trafikmiljö där gående tillsammans med cyklister och motorfordon tvingas dela på en begränsad yta. Tekniska kontoret har genomfört flertalet trafikmätningar utmed Västra Banvägen som visar på en hög årsdygnstrafik samt snitthastigheter som sektionsvis visar på generella överträdelser sett till hastighetsbegränsningen.

Tekniska kontoret avser att anlägga en trottoar utmed sträckan mellan Gamla Norrtäljevägen och Gethagsvägen, en sträcka på 420 meter. Genom åtgärden får gående en egen yta att röra sig på medan cyklister även fortsättningsvis tar sig fram i blandtrafik.

Kostnad: 1 050 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar anläggs.

1.7 Lokevägen

Lokevägen har idag en mycket smal trottoar i kombination med att den på vissa punkter ligger höjdmässigt under vägbanan. I samband med att man under 2018 planerar att belägga om Lokevägen, föreslår tekniska kontoret att man även breddar befintlig gångbana till minst två meter i bredd. Åtgärden kopplar även samman Skärsviksvägen (genomfördes 2016) och Norevägen (genomfördes 2017). Berörd sträcka är ca 320m. I de trafikmätningar som tekniska kontoret låtit genomföra, är årsdygnstrafiken normal, däremot visar snitthastigheten på generella överträdelse sett till gällande hastighetsbegränsning.

Kostnad: 600 000kr



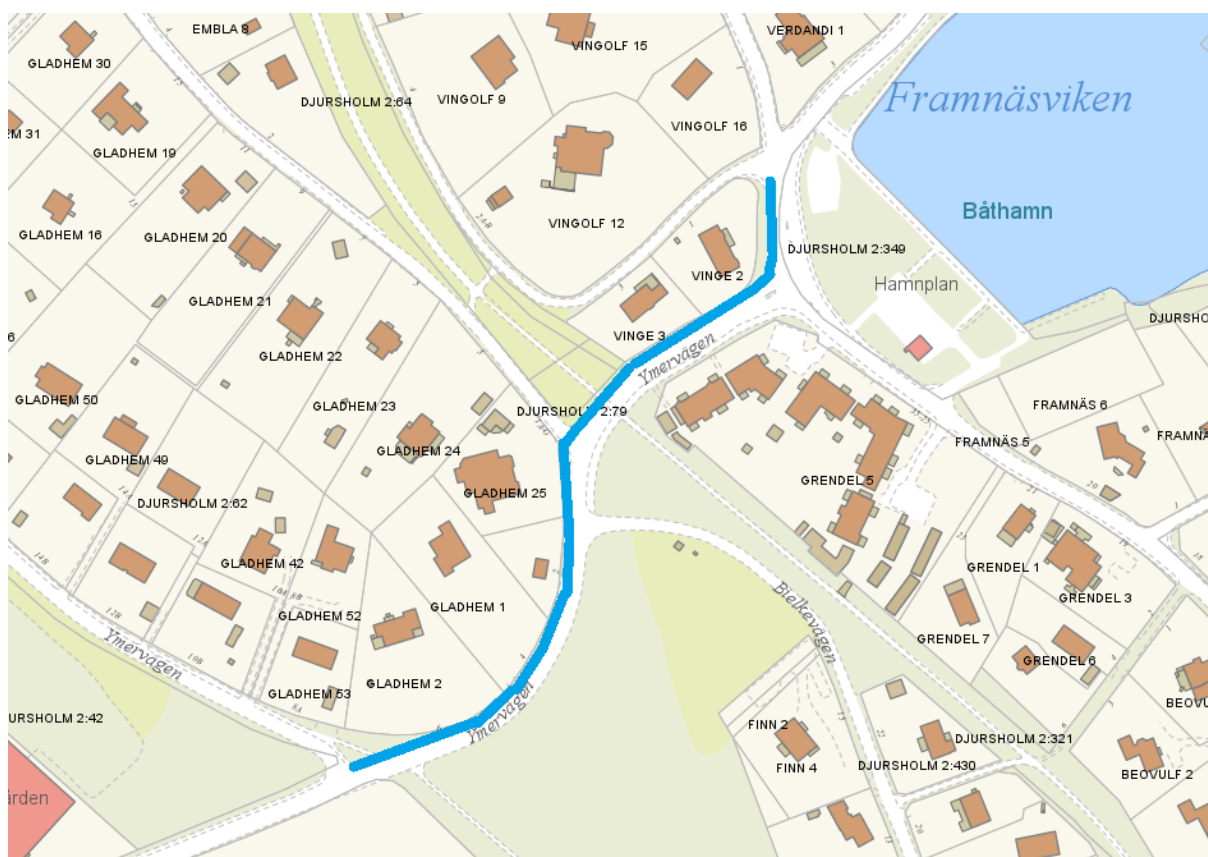
Blå markering visar sträcka där trottoar kommer att breddas

1.8 Norrängsvägen/Ymervägen

Utmed Ymervägen mellan Norrängsvägen och Framnäsvisken finns i dag en smal trottoar för gående. Berörd sträcka användes även flitigt av cyklister, där flertalet är barn och unga vuxna går eller cyklar i blandtrafik, där utöver bilar, även bussar och annan tyngre trafik färdas. Norrängsvägen och Ymervägen är idag väl trafikerade och har en hög årsdygnstrafik i kombination med generella överträdelse sett till snitthastigheten.

Tekniska kontoret avser därför att i samband med att berörd sträcka under 2018 beläggs om, bredda befintlig trottoar till en gång och cykelbana samt flytta ut befintlig busshållplats vid Framnäsvisken. Sträckan avser ca 400 meter.

Kostnad 1 000 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar kommer att breddas.

1.9 Edsviksvägen Belysning

Ut med Edsviksvägen i höjd med Nora träsk saknas belysning över gång och cykelbanan. Sträckan används av så väl cyklister som gående och är en del av huvudcykelstråket. Flertalet synpunkter från allmänheten har inkommit om att man upplever berörd sträcka som otrygg under de mörkare månaderna då berörd sträcka helt saknar belysning. Tekniska kontoret avser därför att anlägga belysning utmed gång och cykelbanan för att skapa en tryggare miljö kring Nora träsk.

Kostnad: 500 000kr



Blå markering visar vart man avser anlägga belysning

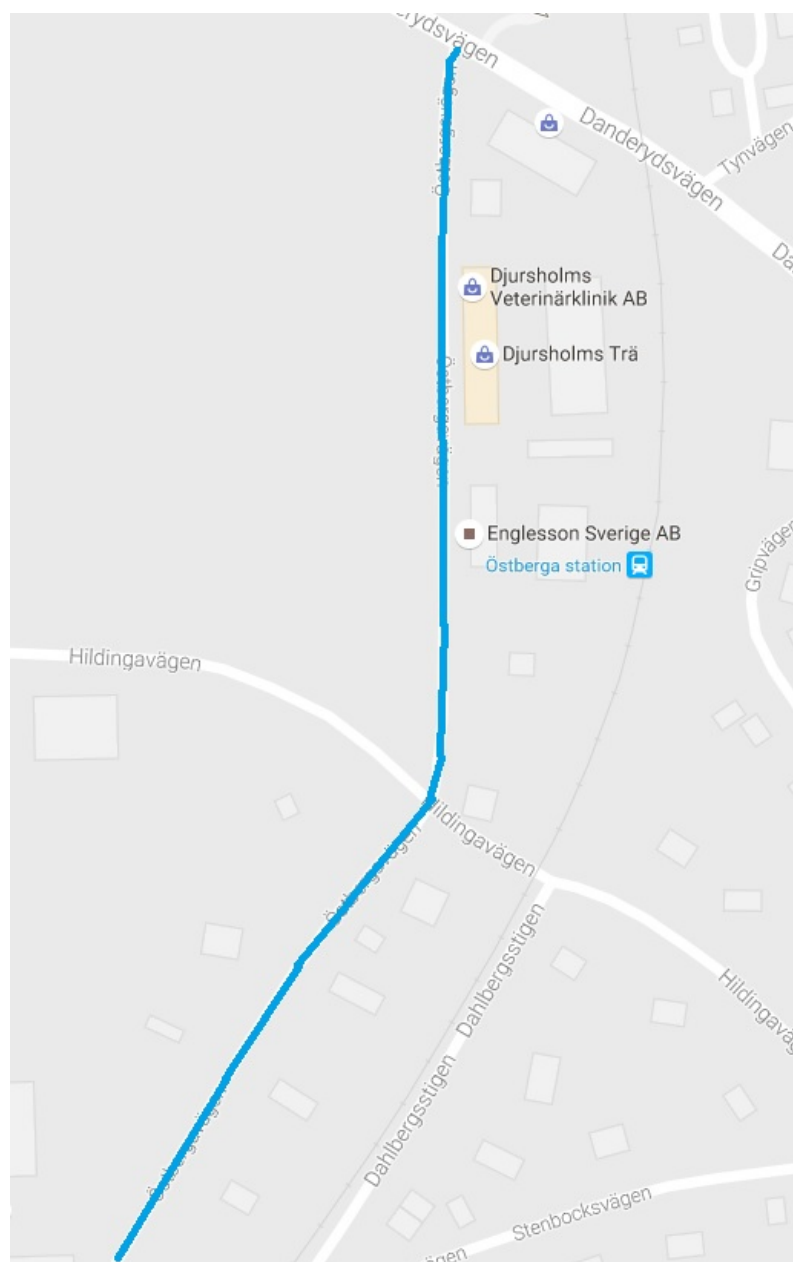
1.10 Östbergavägen

Under sommaren 2017 stod Djursholms Ridhus färdigt. Utmed Östbergavägen så finns idag varken gång eller cykelbana.

I nära anslutning till Östbergavägen finns ett bostadsområde, Östberga Station, flertalet företagsverksamheter, vilket renderar flertalet gång- och cykeltrafikanter som trafikerar sträckan i blandtrafik ofta bland tyngre fordon. I de trafikmätningar som tekniska kontoret låtit göra, är årsdygnstrafiken över det normala men där snitthastigheten är inom ramen sett till gällande hastighetsbegräsning.

Tekniska kontoret avser därför att anlägga en gångbana, och om möjligt även en kombinerad cykelbana från Danderydsvägen till Djursholms Ridhus.

Kostnad: 900 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar är tilltänkt att anläggas.

1.11 FIVÖ-system invid skolor och idrottsplatser.

FIVÖ betyder Förstärkt Information Vid Övergångställen, och är en övergångställeskylt som blinkar när gående eller cyklister är invid övergångsstället, för att på så sätt ytterligare påkalla uppmärksamhet för bilister eller andra förare av motorfordon till övergångsstället. Dessa sätts upp vid oövervakade övergångställen. Systemet är självförsörjande och får sin ström via solceller som laddar upp ett batteri. Ljuset blinkar enbart när gående finns invid övergångsstället, och är riktat mot fordonen och stör således inte närboende med det blinkande ljuset. Eftersom intentionen är att fler barn och ungdomar skall ta sig till och från skola eller frididsaktiviteter för egen maskin, d.v.s. gå eller cykla, med eller utan föräldrar, föreslås att FIVÖ-system sätts upp kring skolor och idrottsplatser som har en problematisk trafiksituation vid hämtning och lämning alternativt ligger invid trafikerade vägar.

Detta system används av flera kommuner och i Danderyd finns de redan på Stockholmsvägen i höjd med Marina Läroverket samt utanför Montessoriförskolan Solvändan, och har visat sig fungera väldigt bra.

Föreslagna platser är följande:

- Vendevägen, i höjd med korsningen Sveavägen
- Vendevägen, i höjd med korsningen Sköldvägen
- Vendevägen, i höjd med korsningen Alfhemsvägen
- Vendevägen, i höjd med korsningen Norevägen
- Enebybergsvägen, i höjd med Arholmavägen
- Enebybergsvägen, i höjd med Ringvägen

Kostnad: 400 000kr



FIVÖ-system utefter Auravägen.

1.12 Cykelöverfarter

I och med de regler kring cykelöverfarter som beskrivs närmre i kapitel 4, avser tekniska kontoret att förbättra framkomligheten för cyklister i korsningar utmed kommunens större cykelstråk. Inledningsvis ska den nya typen av cykelöverfarter i första hand anläggas utmed det regionala cykelstråket. Utformningen bör omfatta upphöjd och färglagd överfart samt skyltning i enlighet med Transportstyrelsens regler. Förstärkt belysning vid överfarten kan tillkomma om detta är möjligt.

Under år 2018 avser Tekniska kontoret att anlägga cykelöverfarter i följande korsningar (se karta sid 22):

- Danderydsvägen - Fafnervägen
- Danderydsvägen - Sveavägen
- Vendevägen – Sveavägen
- Vendevägen - Sveavägen
- Vendevägen- Bragevägen (mot Vasaskolan)
- Vendevägen – Bragevägen
- Vendevägen-Fafnervägen
- Vendevägen- Surtvägen

Kostnad: 850 000kr

1.13 Budgetreserv

Bakgrund och syfte:

Tekniska kontoret föreslår att mindre trafikinvesteringar som kan komma att bli aktuella under året tilldelas en del av budgeten då det kan vara svårt att förutse kommande mindre behov. Exempel på åtgärder är: trafiksäkrade busshållplatser, säkra skolvägsprojekt, chikaner, säkring av övergångsställen eller fartgupp samt anläggning av nya cykelöverfarter, (se kapitel 4) och övergångsställen. Inkluderat i budgetreserven finns även projekteringskostnader för större investeringar planerade under 2019 & 2020. Dessa projekteringar rör främst cykelgarage vid Danderyds Sjukhus samt gång och cykelbana utefter Näsbyvägen. Under 2017 så har förstudier genomförts gällande cykelgaraget samt den kombinerade gång och cykelbanan ut med Näsbyvägen.

Kostnad: 750 000kr

| PROJEKT | KOSTNAD (tkr) |
|------------------------------------|----------------------|
| 1.1 Ymervägen, etapp 2 | 900 |
| 1.2 Skirnavägen | 400 |
| 1.3 Alfhemsvägen | 750 |
| 1.4 Burevägen | 600 |
| 1.5 Skogsviksvägen | 300 |
| 1.6 Västra Banvägen, etapp 1 | 1050 |
| 1.7 Lokevägen | 600 |
| 1.8 Norrängsvägen | 1000 |
| 1.9 Edsviksvägen | 500 |
| 1.10 Östbergavägen | 900 |
| 1.11 FIVÖ-System | 400 |
| 1.12 Cykelöverfarter | 850 |
| 1.13 Budgetreserv och projektering | 750 |
| TOTAL KOSTNAD (tkr) | 9000 |

2. Trafikinvesteringar 2019

De trafikinvesteringar gällande 2019 samt 2020 kan komma att förändras vid ändrade förutsättningar eller vid möjliga samordningsvinster. De visar dock framtida behov

2.1 Västra banvägen, etapp 2

Den cirka 5 meter breda Västra banvägen saknar idag separat gångväg. Vägen trafikeras dagligen av ett stort antal oskyddade trafikanter och är särskilt populär bland cyklister som arbetspendlar. Bristen på eget utrymme för gående innebär en otrygg trafikmiljö där gående tillsammans med cyklister och motorfordon tvingas dela på en begränsad yta.

Tekniska kontoret avser att bredda Västra Banvägen och anlägga en trottoar utmed sträckan mellan Gethagsvägen och Enebybergs station, en sträcka på 650 meter. Genom åtgärden får gående en egen yta att röra sig på medan cyklister även fortsättningsvis tar sig fram i blandtrafik. Eftersom visst markintrång mot Roslagsbanan måste göras för att bibehålla en fullgod bredd för fordonstrafiken, måste frågan först redas ut med Trafikförvaltningen i huruvida ett visst markintrång kan vara möjligt.

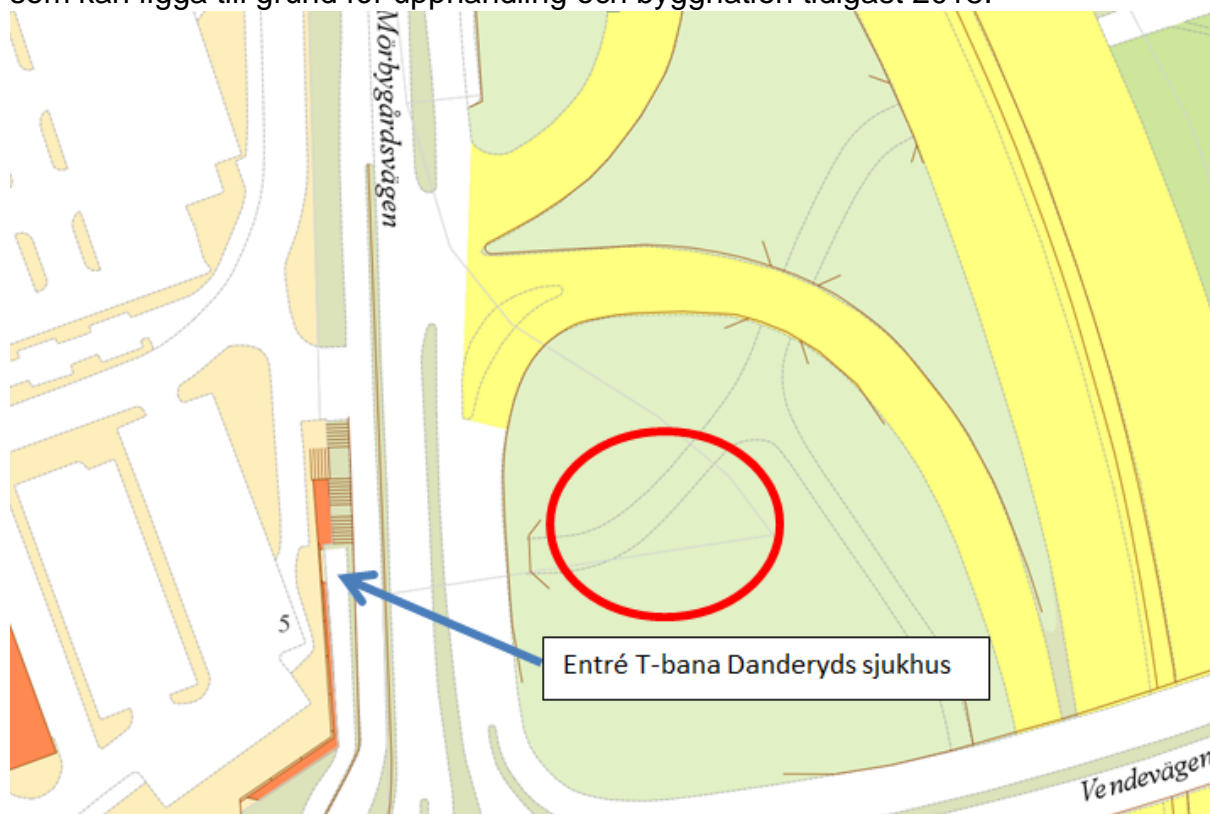


Blå markering visar sträckning av tilltänkt trottoar.

2.2 Cykelgarage Danderyds sjukhus

Varje dag reser flera tusen resenärer till och från tunnelbanestationen och bussterminalen vid Danderyds sjukhus. Många väljer att gå och cykla till platsen och trycket på befintliga cykelparkeringar är mycket högt. Särskilt utsatt är tunneln precis öster om tunnelbanans norra entré. I tunneln finns idag en cykelparkering med plats för ca 100 cyklar. Parkeringen är dock överbelagd vilket får till följd att cyklar parkeras på alternativa platser i anslutning till tunneln, ofta på ett sätt som leder till försämrad tillgänglighet. De cyklar som parkeras utanför cykelparkeringen kan inte heller låsas fast i något vilket ökar stöldrisken. Bristen på cykelparkering utgör ett stort hinder för arbetet med att öka andelen cykelresor och bidrar till att resenärer istället väljer alternativa färdmedel, ofta mindre hållbara.

I anslutning till tunnelbanenedgången och en del av marken närmast Hortusparkering finns ett fantastiskt läge att uppföra ett cykelgarage av europeisk toppklass. Här bör ambitionen vara att erbjuda Danderydscyklisten som vill pendla till och från arbetet ett varmluftsgarage som är upplyst, rent, tryggt och säkert. Service i form av bl.a. informationstavlor om avgångar till cykeltvätt, vatten och enklare verkstad. Omfattning och genomförbarhet studeras under 2017, preliminärt en projektering som kan ligga till grund för upphandling och byggnation tidigast 2018.



Röd ring visar plats för ny cykelparkering.

2.3 Cykelöverfarter

Arbetet med att anlägga cykelöverfarter enligt de regler som finns kring cykelöverfarter fortsätter under 2018 med följande korsningar.

- Danderydsvägen - Ösbyvägen
- Danderydsvägen - Bråvallavägen
- Vendevägen - Östbergavägen
- Vendevägen - Viktor Rydbergs väg
- Edsviksvägen - Kevingeringen
- Edsviksvägen - Soltorpsvägen

2.4 Cykelservicestationer

För underlätta för gemene man att välja cykeln före bilen, måste man även göra cykelresan attraktivare om inte annat mer driftsäker. I dagläget kan det vara långt till närmaste cykelpump, eller för att fylla sin vattenflaska. Tekniska kontoret avser därför att anlägga en eller flera cykelservicestationer på strategiska platser utmed det regionala cykelstråken alternativt huvudcykelstråken.



Exempel på Cykelservicestation

2.5 Skolvägen

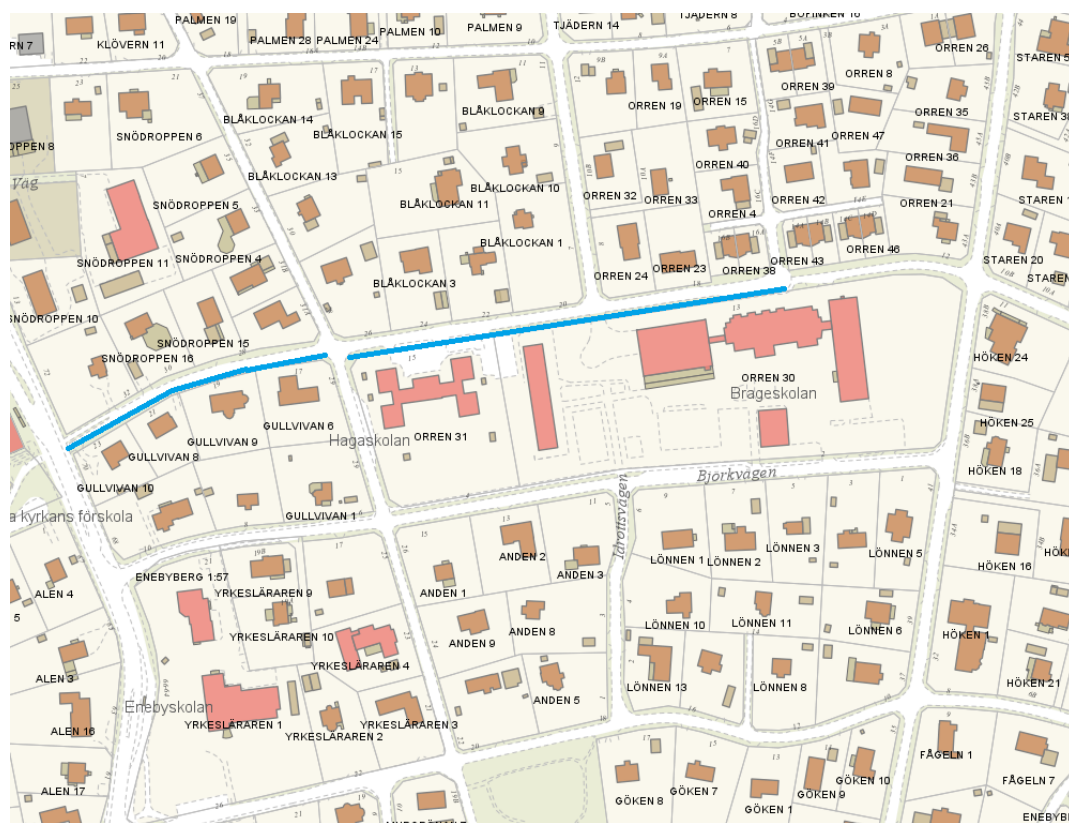
Under 2018 är det planerat tekniska kontoret att genomföra ett försök med att enkelrikta vissa gator kring Enebyskolan, Brageskolan och Hagaskolan, då dessa gator vid hämtning och lämning är mycket hårt trafikerade. Gatorna används även av flertalet barn och unga vuxna som idag tar sig fram gåendes eller på cykel i blandtrafik. Någon anvisad gångbana eller trottoar finns ej. För att trygga barnens och de unga vuxnas möjlighet att ta sig trygg till och från skola samt skapa en tryggare trafikmiljö kring skolan föreslår tekniska kontoret att, under förutsättning att försöket med enkelriktning fallit väl ut, anlägga en trottoar och permanenta enkelriktning på Skolvägen.



Blå markering visar sträckning av tilltänkt trottoar.

2.6 Gethagsvägen

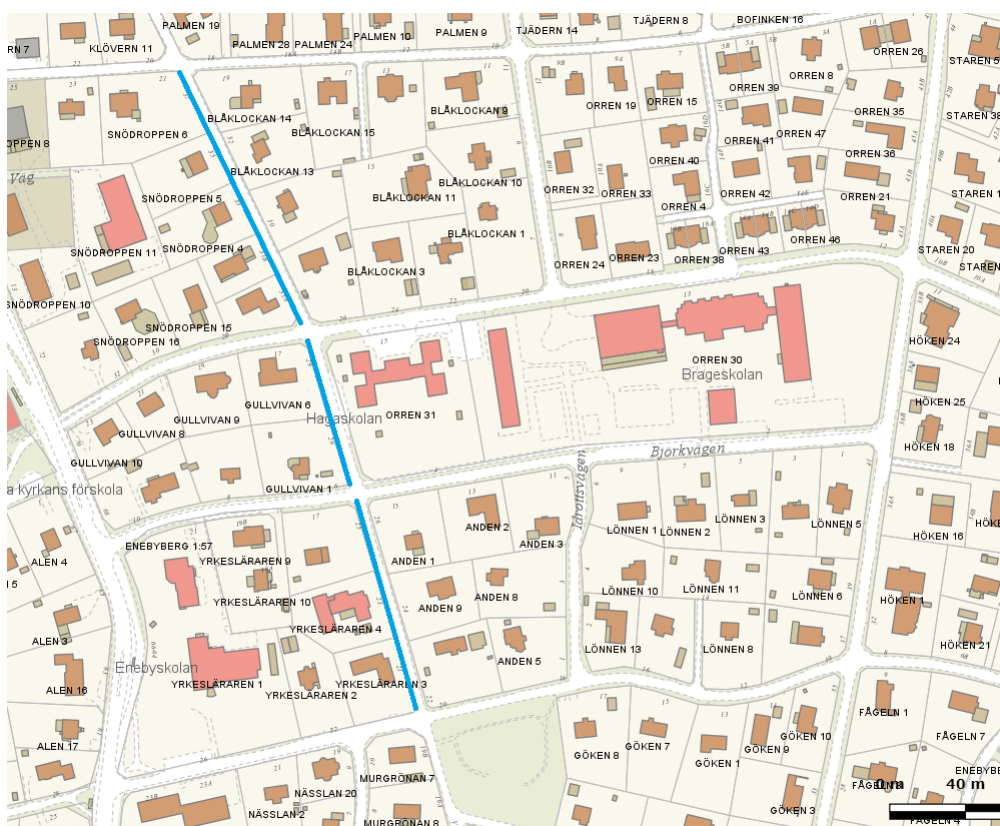
Under 2018 är det planerat tekniska kontoret att genomföra ett försök med att enkelrikta vissa gator kring Enebyskolan, Brageskolan och Hagaskolan, då dessa gator vid hämtning och lämning är mycket hårt trafikerade. Gatorna används även av flertalet barn och unga vuxna som idag tar sig fram gåendes eller på cykel i blandtrafik. Någon anvisad gångbana eller trottoar finns ej. För att trygga barnens och de unga vuxnas möjlighet att ta sig trygg till och från skola samt skapa en tryggare trafikmiljö kring skolan föreslår tekniska kontoret att, under förutsättning att försöket med enkelriktning fallit väl ut, anlägga en trottoar och permanenta enkelriktning på Gethagsvägen.



Blå markering visar sträckning av tilltänkt trottoar.

2.7 Västerängsvägen

Under 2018 är det planerat tekniska kontoret att genomföra ett försök med att enkelrikta vissa gator kring Enebyskolan, Brageskolan och Hagaskolan, då dessa gator vid hämtning och lämning är mycket hårt trafikerade. Gatorna används även av flertalet barn och unga vuxna som idag tar sig fram gåendes eller på cykel i blandtrafik. Någon anvisad gångbana eller trottoar finns ej. För att trygga barnens och de unga vuxnas möjlighet att ta sig trygg till och från skola samt skapa en tryggare trafikmiljö kring skolan föreslår tekniska kontoret att, under förutsättning att försöket med enkelriktning fallit väl ut, anlägga en trottoar och permanenta enkelriktning på Västerängsvägen.



Blå markering visar sträckning av tilltänkt trottoar.

3. Trafikinvestingar 2019

3.1 Näsbyvägen

Näsbyvägen trafikeras i dagsläget av flertalet cyklister varav många är arbetspendlare eller motionscyklister. Cyklister cyklar i dagsläget i s.k. blandtrafik. Under morgon och kvällsrusning är Näsbyvägen en högt trafikerad väg, utan någon form av gång eller cykelbana. Motorfordonen håller, enligt kommunens egna mätningar, hög hastighet sett till hastighetsbegränsningen och vägen bjuder även på skymda krön och kurvor, vilket inverkar negativt på säkerheten för de cyklister som cyklar utefter sträckan. Tekniska kontoret ämnar anlägga en cykelbana, invid eller separerad från bilvägen, för att på så sätt öka säkerheten för cyklister och eventuella gående. Sträckan som detta avser är 1200meter.



Röd markering visar sträckning visar tilltänkt gång och cykelbana.

3.2 Klingstavägen

Sträckan utefter Klingstavägen mellan Edsviksvägen och Noragårdsvägen, trafikeras dagligen av flertalet barn och ungdomar till och från Kyrkskolan. Befintlig trottoar är väldigt smal, och flertalet barn och övriga gående använder sig istället av bilvägen. Tekniska kontoret ämnar bredda upp befintlig trottoar ca 1 meter för att ge barn, ungdomar en ca 2 meter bred trottoar och en säkrare väg till och från skolan.



Blå markering visar sträckning som ämnas breddas upp.

4. Nya cykelöverfarter

I och med ett regeringsbeslut som trädde i kraft den 1 september 2014 gäller nya trafikregler för cykelpassager och cykelöverfarter.

Cykelpassager

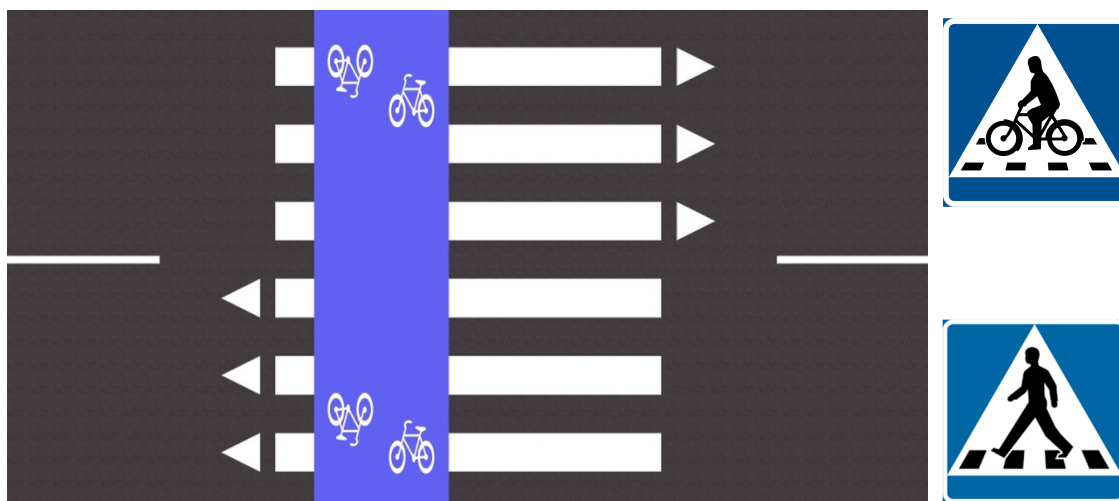
En ny företeelse "cykelpassage" införs där cyklister har väjning mot trafiken på korsande gata. Trafikreglerna för denna är i princip de som gällde för cykelöverfart tidigare. Dock skärps reglerna så att en cyklist/mopedförare som ska färdas ut på en cykelpassage måste sänka hastigheten innan utfart. Cykelpassagen kan anges med vägmarkering M16 (benämns numera cykelpassage eller cykelöverfart).

Cykelöverfart

Nya regler för cykelöverfarten innebär en tydlig prioritering av cykeltrafiken. Trafik som ska korsa cykelöverfarten har väjningsplikt mot cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. För att det klart ska framgå att det finns en cykelöverfart ska det finnas vägmarkering för cykelöverfart, M16, och dessutom kompletterad med väjningslinje, M14, på ömse sidor av cykelöverfarten. Ett nytt slags vägmärke, B8 cykelöverfart, ska också finnas före överfarten. Cykelöverfarten kräver ett beslut om en lokal trafikföreskrift. En förutsättning för detta är att trafikmiljön vid cykelöverfarten är säkrad så att fordon inte kan köras fortare än 30 km/tim.

Uppställningsregler

Förbud att stanna på eller inom tio meter före ett övergångsställe eller cykelöverfart har kompletterats med att gälla även före en cykelpassage. Även flyttning av felparkerat fordon inom fem meter före cykelpassage är numera möjlig.

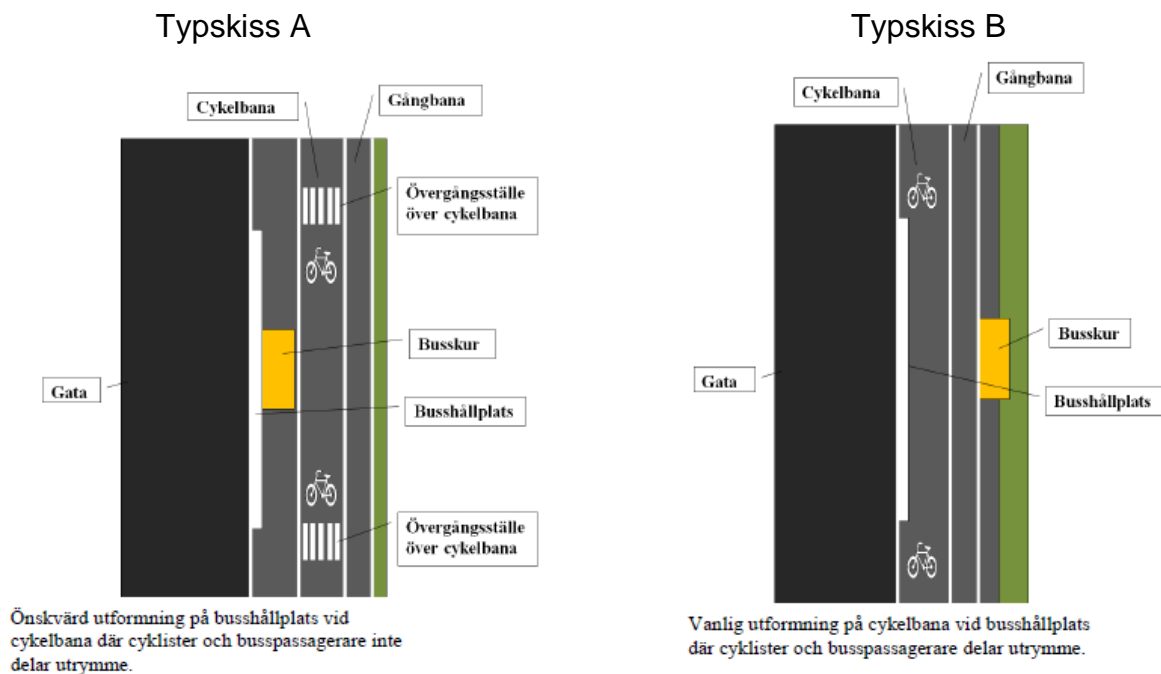


Med anledning av de nya trafikreglerna avser Tekniska kontoret att anlägga ett antal cykelöverfarter utmed stråk vars funktion ställer höga krav på framkomlighet och få stopp. Inledningsvis rör detta i första hand det regionala cykelstråket. De nya cykelöverfarterna antas bidra till färre stopp för cyklister vilket framförallt är en fördel

utmed stråk där många pendlingscyklister passerar. Avsikten är att framöver även anlägga cykelöverfarter utmed fler av kommunens mer trafikerade cykelstråk.

5 Utformning busshållplatser

Ett antal av de busshållplatser som finns i kommunen är idag utformade på ett sätt så att kollisioner riskerar att uppstå mellan busspassagerare och cyklister. Det handlar främst om busshållplatser utmed gång- och cykelstråk där utrymmet i anslutning till busshållplatsen delas mellan passagerare, cyklister och gående. Gång- och cykelbanor löper ofta mellan busskur och vägbana och där flödet av cyklister är stort och där dålig sikt ökar risken för kollisioner, bör berörda busshållplatser få en ny utformning. Behovet av dessa åtgärder finns även prioriterade i *Cykelplan för Danderyds kommun 2014*.



Tekniska kontoret avser att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter invid följande busshållplatser utöver dem som ingår i ovan föreslagna projekt:

- Danderydsvägen, Lill Kalmarvägen (Kantstenshållplats)
- Edsviksvägen, Borgenvägen (Kantstenshållplats)
- Stockholmsvägen, Sjöstigen (Fickhållplats)

Målet bör vara att anlägga busshållplats enligt typskiss A.



Bristfälligt utformade busshållplatser i behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.