

TRAFIKINVESTERINGSPROGRAM

2017 – 2019



Trafikinvestering från 2016, Gång och cykelbana mellan Kungsvägen och Långängsskolan.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

FÖRORD	2
1. TRAFIKINVESTERINGAR 2017	3
1.1 Svanlässkolan och I ur och skur - Äventyret	3
1.2 Norevägen	4
1.3 Ösbyvägen	5
1.4 Sätträängsvägen etapp 2	6
1.5 Sätträängsvägen etapp 3	7
1.6 Cykelöverfarter	8
1.7 FIVÖ-System	9
1.8 Ekebyskolan, Baduhilds förskola	10
1.9 Bråvallavägen etapp 1	11
1.10 Budgetreserv	12
2. TRAFIKINVESTERINGAR 2018	13
2.1 Ymvervägen	13
2.2 Västra Banvägen	14
2.3 Cykelgarage	15
2.4 Alfhemsvägen	16
2.5 Cykelöverfarter	17
2.6 Östbergavägen	18
3. TRAFIKINVESTERINGAR 2019	19
3.1 Näsbyvägen	19
3.4 Klingstavägen	20
4. NYA CYKELÖVERFARTER	21
5 UTFORMNING BUSSHÅLLPLATSER	23

Förord

Enligt den av kommunfullmäktige antagna *Trafikstrategi för Danderyds kommun 2010 – 2020* skall ett treårigt trafikinvesteringsprogram tas fram och årligen uppdateras. Programmet presenterar förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder och cykelsatsningar för de kommande tre åren 2017 – 2019 där föreslagna åtgärder för 2017 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 förslagna åtgärder är framtagna utifrån analyserade behov från dokumenten *Säkra Skolvägar* och *Cykelplan för Danderyds kommun 2014*.

Vissa förslag till åtgärder har tillkommit via synpunkter från allmänhet, med aspekten att skapa fler möjligheter för gemene man att välja bort bilen, till förmån för gång eller cykling. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder för ökat cyklande går som bekant hand i hand.

1. Trafikinvesteringar 2017

Följande åtgärder för 2017 är kostnadsberäknade för att rymma i beslutad budget för trafiksäkerhetshöjande åtgärder och cykelinvesteringar under 2017.

1.1 Svalnässkolan och I ur och skur – Äventyret, etapp 1

Bakgrund och syfte:

Svalnässkolan har elever i åldrarna 6-9 år, fritidshem och hemvist, och cirka 12 anställda.

I ur och skur - Äventyret har 5 avdelningar med barn i åldrarna 1-5 år och cirka 10 anställda.

Tekniska kontoret avser att bredda upp befintlig gång- och cykelbana till ca 2,5 meters bredd utmed Ymervägen mellan de båda korsningarna vid Emblavägen, total sträcka är ca 700 meter. Stråket är en viktig länk mellan skolorna och Djursholms Idrottsplats. Den östra korsningen (Emblavägen/Ymervägen) skall säkras och en bättre koppling till cykelstigen på den gamla banvallen ska skapas. Vidare skall två fartgupp rustas upp och skyltas utmed Emblavägen. Åtgärderna är prioriterade i *Säkra skolvägar*.

Kostnad: 1 200 000kr



Blå markering visar sträcka där befintlig gångbana breddas och omvandlas till gång- och cykelbana. Säkrad passage för gång- och cykel markerad i svart/gult. Röda kvadrater visar fartgupp som skall rustas upp och skyltas.

1.2 Norevägen

Utmed Norevägen från Stockholmsvägen i riktning mot Lokevägen, upplevs trafiksituationen idag som otrygg till följd av höga hastigheter utmed vägen, vilket också trafikmätningar som kommunen utfört visar.

Tekniska kontoret avser därför att bygga en ca 1,6m bred trottoar på vägens södra sida, då sådan i dagsläget saknas från Stockholmsvägen till korsningen med Skärviksvägen, en sträcka på totalt 200 meter. Åtgärden innebär dels att gående får en tryggare miljö att röra sig i, samt att vägen smalnas av och därmed upplevs mindre attraktiv att köra fort på, samtidigt som sträckan knyter an till Skärviksvägen som under 2016 fick likande åtgärder.

Kostnad: 400 000kr



Blå markering visar sträcka där trottoar breddas/anläggs.

1.3 Ösbyvägen

Ösbyvägen är ca 6 meter bred och ett prioriterat cykelstråk som till stor dels används av arbetspendlare.

Utefter sträckan finns en kombinerad gång och cykelbana, men i dagsläget så använder flertalet cyklister bilvägen och samsas där med övriga fordon om samma vägyta, i sk. blandtrafik.

Tekniska kontoret avser att markera upp två cykelfält i vardera riktning som är vardera 1,25 meter för att lämna ett dubbelriktat körfält för motorfordon i mitten på 3,5 meter. Cykelfälten kommer att markeras med röd asfalt för tydligheten skull. Således blir måttkedjan $1,25 + 3,5 + 1,25$ enligt principen att bilar vid möten använder cykelfälten som är streckade, anpassar hastigheten efter cyklisterna och vid behov och möte lägga sig bakom dessa.

Denna standardhöjning på det regionala cykelstråket utmed Ösbyvägen förbättrar tillgängligheten både för cyklister och för gående. Åtgärden ger cyklister fullgott vägutrymme och den befintliga kombinerade gång och cykelbanan blir enbart gångbana.

Anläggning av ovanstående dubbelriktade körfält för cyklister avser en sträcka på 1250 meter. Denna typ av cykelbana har med stor framgång använts utefter Kungsholmsstrand i Stockholms innerstad.

Kostnad: 1 200 000kr



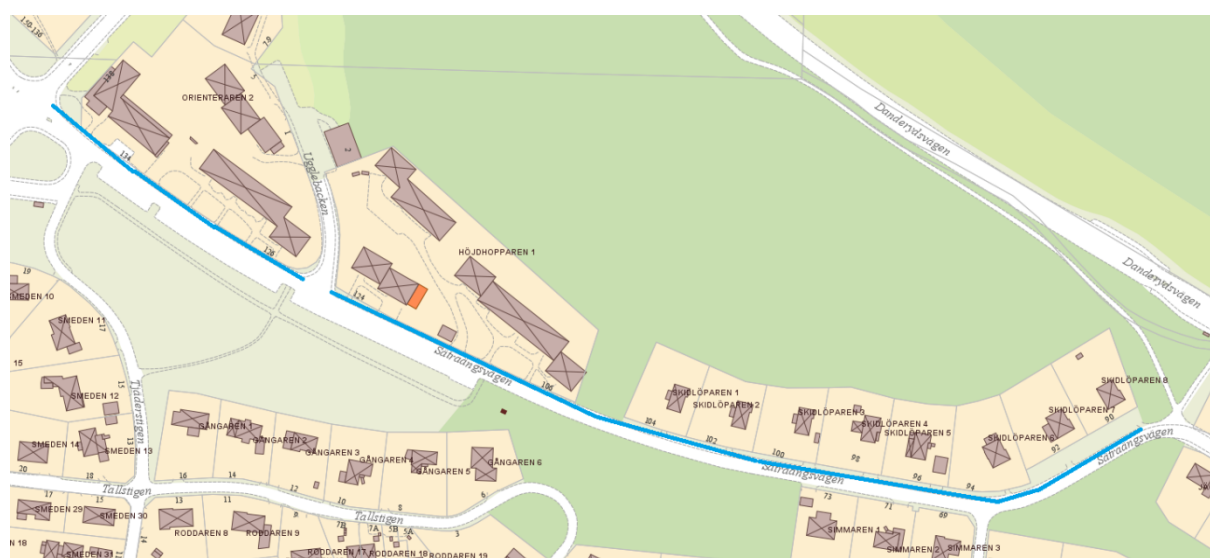
Cykelåtgärdens sträckning, rödfärgad linje. Danderydsvägen i norr till Angantyrvägen i söder.

1.4 Sätträängsvägen, etapp 2

Hastigheterna utmed Sätträängsvägen har efter mätningar visat sig vara generellt höga. Vägens utformning, med långa raksträckor och tilltagen bredd bidrar till att vägens hastighet ofta överskrids. Under 2016 har etapp 1 genomförts mellan Sätträängsvägen 92 och Danarövägen med önskat resultat, då gatans utformning nu stämmer överens med gatans skyltade hastighet. Etapp två avser samma höjning av trafiksäkerheten för de många oskyddade trafikanter som rör sig utmed vägen.

Tekniska kontoret avser att bredda befintlig trottoar utmed Sätträängsvägen mellan Edsviksvägen och Sätträängsvägen 92, en sträcka om ca 600meter.

Kostnad: 750 000kr



Blå markering visar sträcka där trottoar breddas/anläggs.

1.5 Sätträängsvägen etapp 3

Hastigheterna utmed Sätträängsvägen har efter mätningar visat sig vara generellt höga. Vägens utformning, med långa raksträckor och tilltagen bredd bidrar till att vägens hastighet ofta överskrids. Under 2016 har etapp 1 genomförts mellan Sätträängsvägen 92 och Danarövägen med önskat resultat. Gatans utformning stämmer överens med gatans skyltade hastighetsbegränsning. Etapp tre avser samma höjning av trafiksäkerheten för de många oskyddade trafikanter som rör sig utmed vägen.

Tekniska kontoret avser att bredda befintlig trottoar utmed Sätträängsvägen mellan Sätträängsvägen 62 och Enebybergsvägen, en sträcka om ca 800 meter.

Kostnad: 1 200 000kr



Blå markering visar sträcka där trottoar breddas/anläggs.

1.6 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 2017 avser Tekniska kontoret att anlägga cykelöverfarter i följande korsningar (se karta sid 22):

- Mörbyleden - Svärdvägen
- Edsviksvägen - Golfbanevägen
- Golfbanevägen - Golfvägen
- Golfvägen - August Wahlströms väg
- Mörbygårdsvägen - Kevinge Strand
- Mörbygårdsvägen – Mörbylund

Kostnad: 850 000kr

1.7 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 med fördel 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 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 fritidsaktiviteter för egen maskin, dvs 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 skolor och idrottsplatser är följande:

- Hagaskolan & Brageskolan i korsningen Björkvägen / Västerängsvägen
- Långängsskolan i korsningen Långängsvägen / Johan Banérs väg.
- Djursholms IP, i höjd med korsningen Skolängsvägen / Danderydsvägen
- Djursholms IP i höjd med korsningen Norrängsvägen / Danderydsvägen
- Djursholms IP i höjd med korsningen Norrängsvägen / Ymervägen

Kostnad: 300 000kr



FIVÖ-system utefter Stockholmsvägen.

1.8 Ekebyskolan och Baduhilds förskola

Danderydsvägen utanför Ekebyskolan och Baduhilds förskola trafikeras dagligen av ca 4000 fordon. I anslutning till skolorna är hastighetsgränsen 30 km/h mellan 07:30 och 18:00, övrig tid 40 km/h. Hastighetsefterlevnaden är dock dålig och trafikmiljön utanför skolorna upplevs som mycket osäker då många barn och unga går eller cyklar i anslutning till vägen och korsar denna på väg till skolorna. Den osäkra miljön bidrar också till att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn till skolan i bil vilket ytterligare försämrar trafiksituationen och miljön i området.

Tekniska kontoret avser att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed den aktuella sträckan. Detta sker i form av att de båda busshållplatserna som idag utgörs av två fickhållplatser, omvandlas till kantstenshållplatser. Det södra hållplatsläget flyttas också upp så att det hamnar mittemot det norra. En mittrefug anläggs mellan hållplatserna vilket leder till att det inte kommer vara möjligt att köra om bussar som befinner sig vid respektive hållplatsläge. Innan och efter hållplatserna anläggs också övergångsställen. Sammantaget förväntas åtgärderna få en hastighetsdämpande effekt på trafiken, samtidigt som oskyddade trafikanter får säkrare punkter där de kan korsa vägen. Genom åtgärderna frigörs också utrymme så att den befintliga cykelbanan utmed Danderydsvägens västra sida kan ledas bakom hållplatsen.



Bild 1: Exempel på busshållplatsutformning, Edsviksvägen – Klingsta.

Kostnad: 350 000kr

1.9 Bråvallavägen

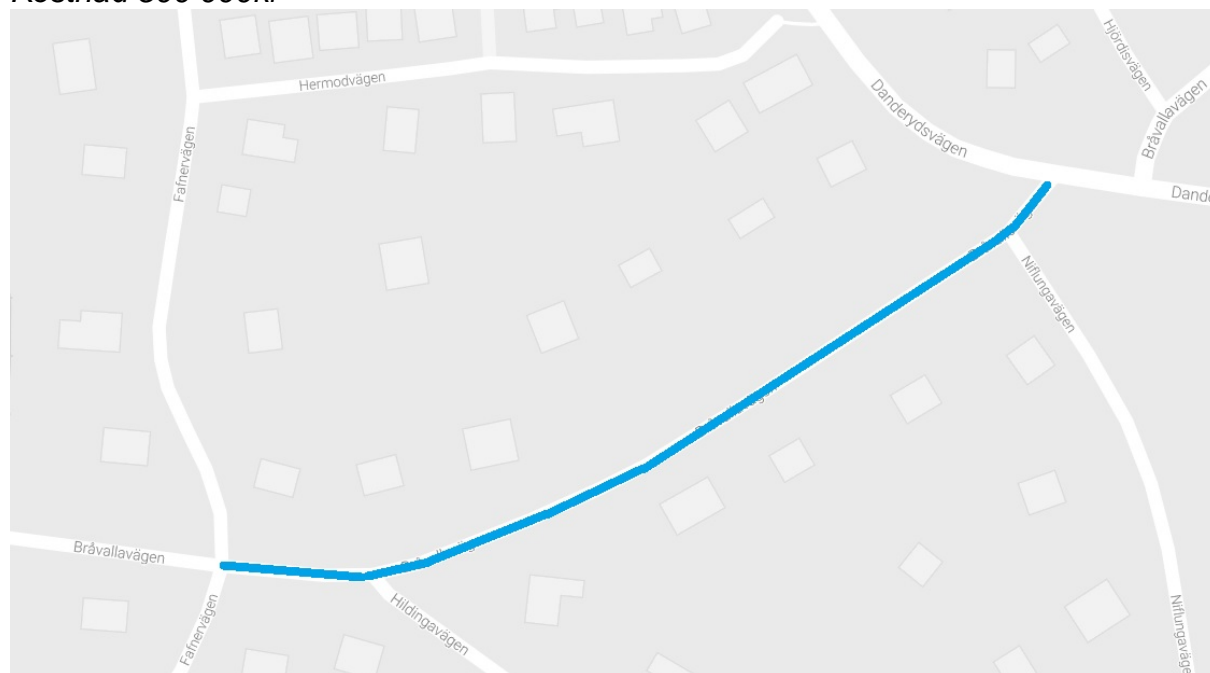
Bråvallavägen är en högt trafikerad väg under morgon och kvällsrusning, både vad gäller cyklister och bilar. Trafiken kommer dels från kommunen, men många Täbybor kör eller cyklar via Näsbyvägen in på Bråvallavägen. Kommunens egna hastighetsmätningar visar på flertalet överträdelser av gällande hastighetsbegränsning.

Bråvallavägen trafikerades tidigare av bussar, med sedan årsskiftet 2017 trafikerar ej bussarna Bråvallavägen. Vad gäller etapp 1, så har busstrafiken inte gått den vägen på flera år.

Tekniska kontoret ämnar bredda gångbanan utmed Bråvallavägen mellan Danderydsvägen och Fafnervägen, en sträcka om ca 350 meter under etapp 1, för att skapa en kombinerad gång och cykelbana, samt renovera befintliga förhöjda övergångsställen som finns på sträckan.

Eftersom ett av de större elbolagen under 2017 även kommer att schakta och lägga ned nya kablar utefter berörd sträcka, kan en eventuell samordning ske och därigenom eventuellt skapa samordningsvinster.

Kostnad 500 000kr



Blå markering visar sträckning där trottoar breddas.

1.10 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, 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 2018 & 2019. Dessa projekteringar rör främst Cykelgarage vid Danderyds Sjukhus samt gång och cykelbana utefter Näsbyvägen.

Kostnad: 750 000kr

PROJEKT	KOSTNAD (tkr)
1.1 Svalnässkolan/Ymervägen etapp 1	1200
1.2 Norevägen	400
1.3 Ösbyvägen	1200
1.4 Sätträängsvägen etapp 2	750
1.5 Sätträängsvägen etapp 3	1200
1.6 Cykelöverfarter	850
1.7 FIVÖ-system	300
1.8 Ekebyskolan, Baduhilds förskola	350
1.9 Bråvallavägen	500
1.10 Budgetreserv och projektering	750
TOTAL KOSTNAD (tkr)	7500

2. Trafikinvesteringar 2018

De trafikinvesteringar gällande 2018 samt 2019 kan komma att förändras vid ändrade förutsättningar eller vid möjliga samordningsvinster. De visar dock framtida behov

2.1 Ymervägen (mellan Emblavägen-Altorps Station)

Under 2017 breddades en del av trottoaren upp till en kombinerad gång och cykelbana utefter Ymervägen då fram till korsningen Emblavägen. Flertalet ungdomar och gående använder vägen för att ta sig till och från skolor men även till och från fritidsaktiviteter. Tekniska kontoret ämnar bredda Ymervägen likt tidigare genomförande under 2017 fram till Altorps Station. Sträckan inbjuder idag, trots sina hastighetsdämpande åtgärder ändå till höga hastigheter, vilket kommunens mätningar visat på.



Blå markering visar sträckning där trottoar breddas.

2.2 Västra banvägen

Bakgrund och syfte:

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



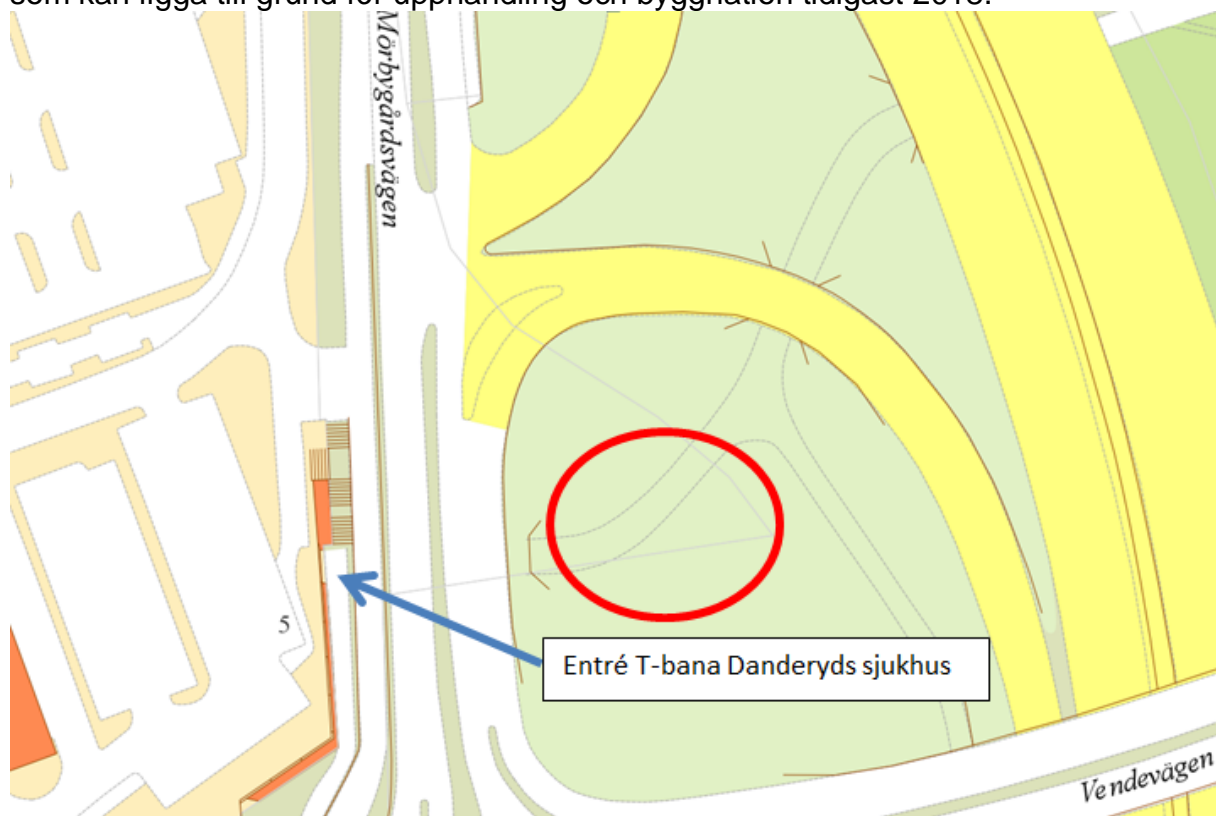
Blå markering visar sträckning som får ny trottoar.

2.3 Cykelgarage Danderyds sjukhus

Bakgrund och syfte:

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.

2.4 Alfhemsvägen

Bakgrund och syfte:

På Vasaskolan och Djursholms Montessoriskola Svalan går idag cirka 500 barn och unga. Hämtning och lämning vid skolan sker vid flera platser. En stor del av trafiken vid skolan går utmed Alfhemsvägen. Utmed vägen löper idag en relativt smal trottoar och vägen i sig är rak och bred. Trots farthinder är hastigheterna ofta 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 460 meter. En smalare körbana innebär också att det blir mindre attraktivt att köra fort utmed sträckan.



Blå markering visar sträckning där trottoar breddas.

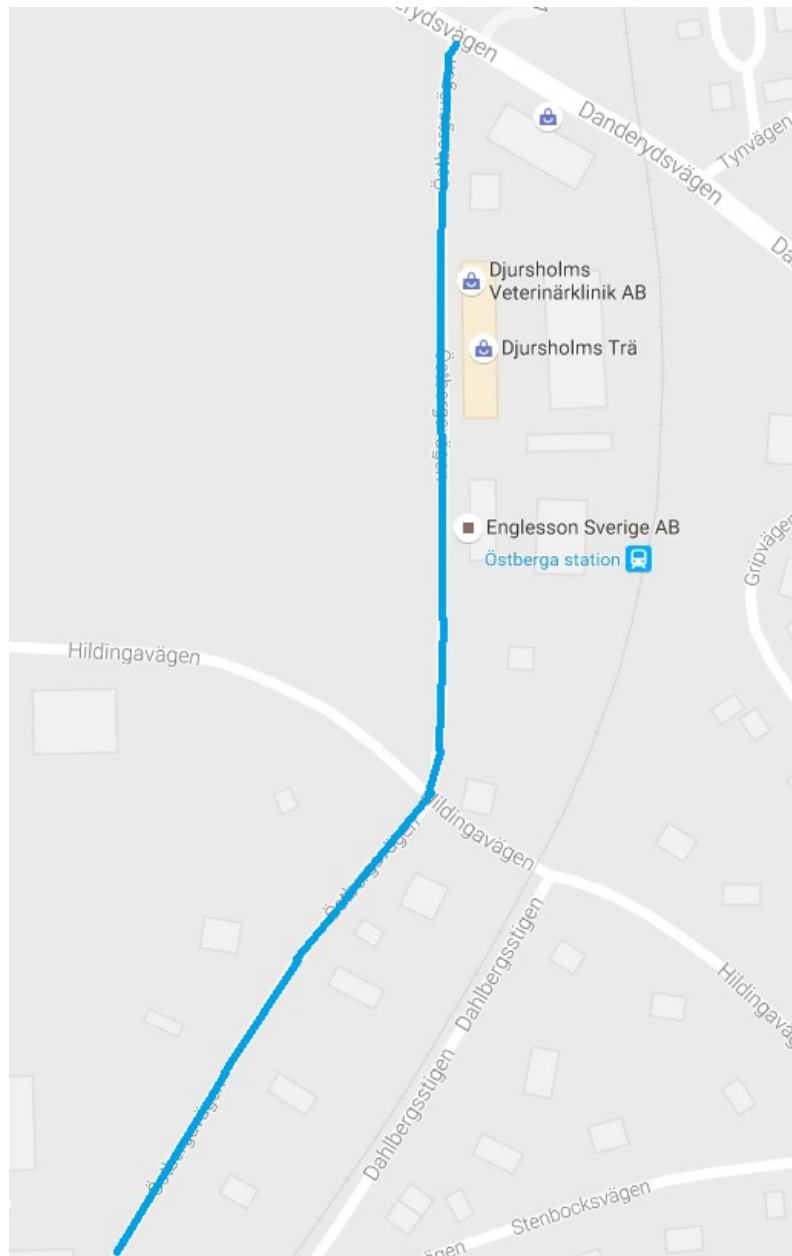
2.5 Cykelöverfarter

Arbetet med att anlägga cykelöverfarter enligt de regler som finns kring cykelöverfarter fortsätter under 2018 med följande korsningar (se karta sid 22):

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

2.6 Östbergavägen

Djursholms Ridhus är planerat att stå helt färdigt under sommaren 2017. För att underlätta för de medborgare, stora som små, som nyttjar ridhuset ämnar Tekniska kontoret anlägga en trottoar och om möjligt även en cykelbana från Danderydsvägen till ridhuset. Idag finns varken trottoar eller cykelbana utefter Österängsvägen.



Blå markering visar sträckning där trottoar är tilltänkt att anläggas.

3. Trafikinvestingar 2019

3.1 Näsbyvägen

Näsbyvägen trafikeras i dagsläget av flertalet cyklister varav många är arbetspendlare eller motionscyklister. Cyklister cyklar i dagsläget i sk. 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

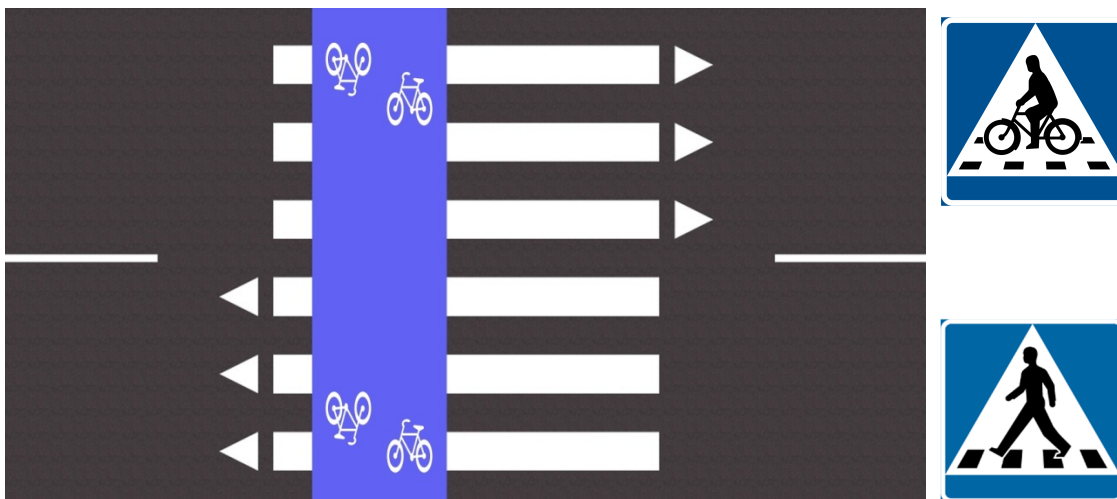
En ny företeelse "cykelpassage" införs där cyklister har väjning mot trafiken på korsande gata. Trafikreglerna för denna är i princip de som gällde för cykelöverfart tidigare. Dock skärps reglerna så att en cyklist/mopedförare som ska färdas ut på en cykelpassage måste sänka hastigheten innan utfart.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

Cykelöverfart

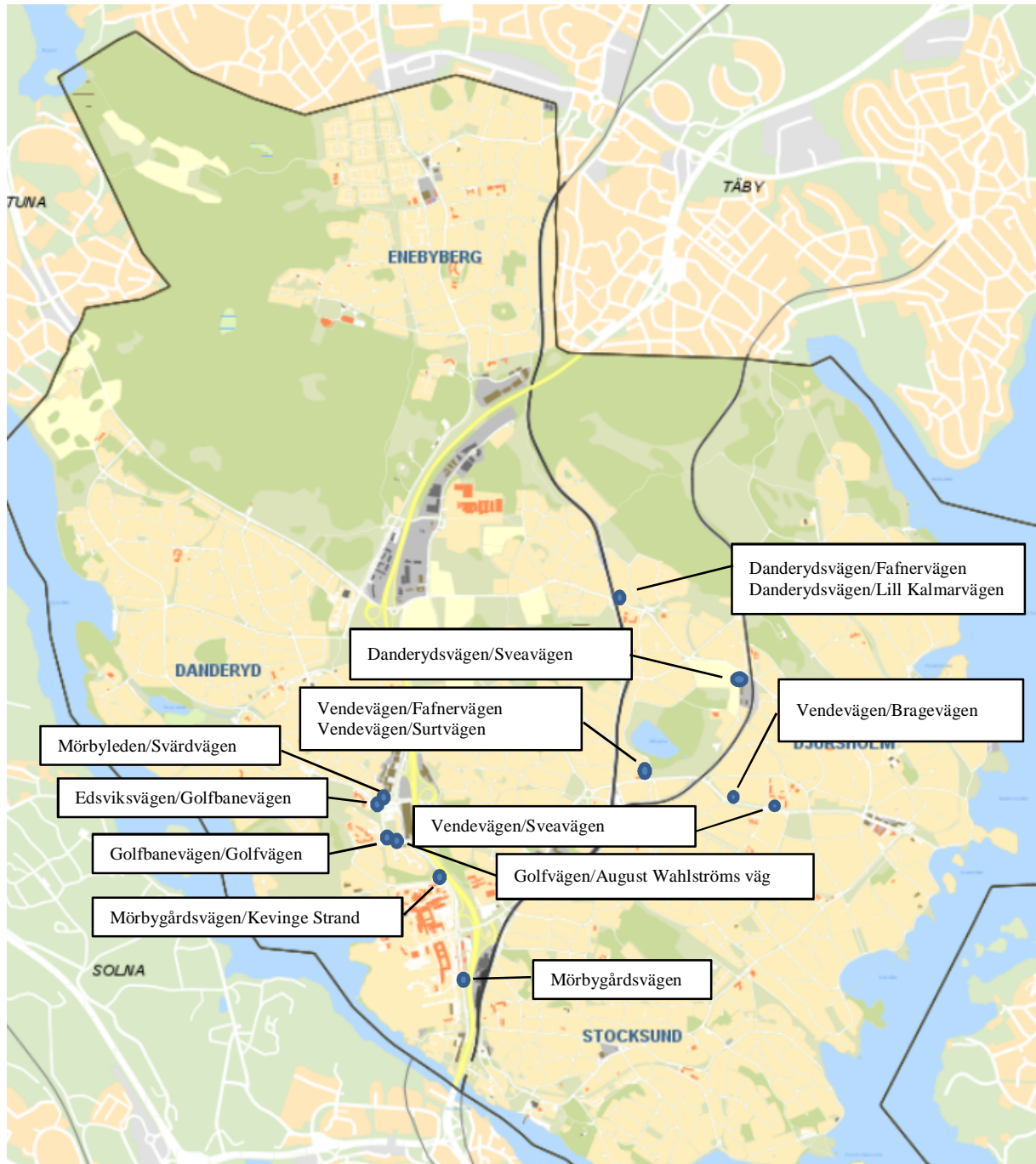
Nya regler för cykelöverfarten innebär en tydlig prioritering av cykeltrafiken. Trafik som ska korsa cykelöverfarten har väjningsplikt mot cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. För att det klart ska framgå att det finns en cykelöverfart ska det finnas vägmarkering 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.



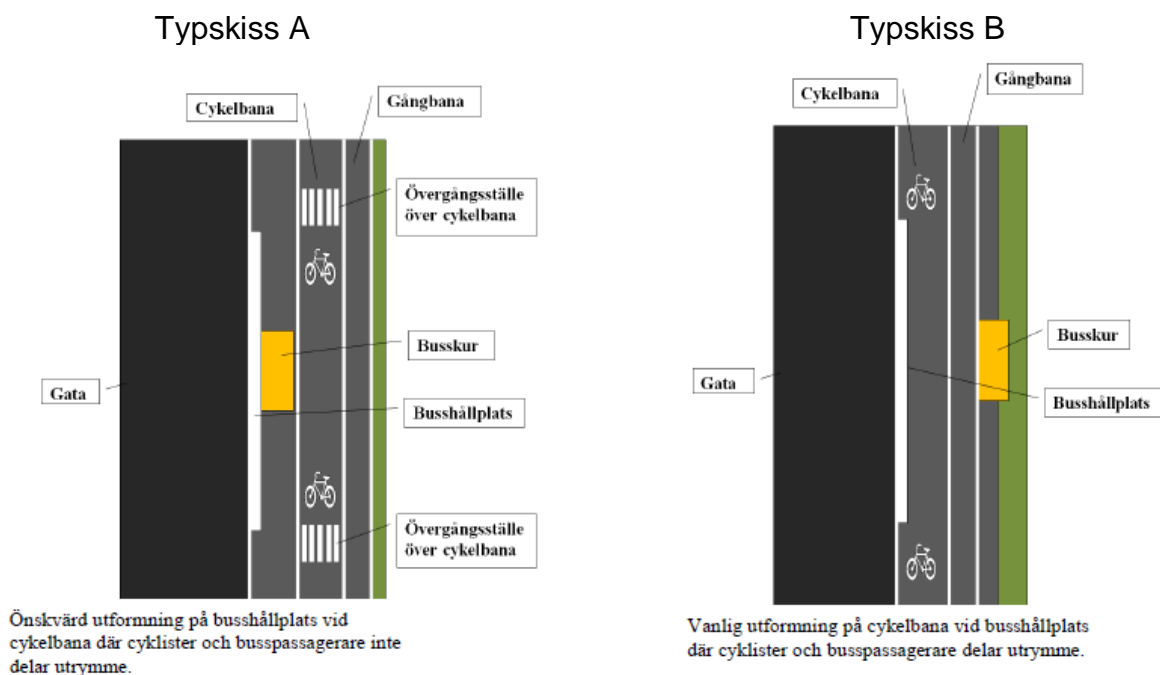
Med anledning av de nya trafikreglerna avser Tekniska kontoret att anlägga ett antal cykelöverfarter utmed stråk vars funktion ställer höga krav på framkomlighet och få stopp. Inledningsvis rör detta i första hand det regionala cykelstråket. De nya cykelöverfarterna antas bidra till färre stopp för cyklister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



Förslag på platser för nya cykelöverfarter.

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.