



Handläggare  
Jon Hugmark  
Jon.hugmark@huddinge.se

Kommunstyrelsens förvaltning

## Bilaga 1. Besvarande av återremissyrkande

Denna bilaga redovisar de punkter som angavs som motivering till avslag inom återremissyrkandet. Yrkandet i sin helhet återfinns i bilaga 2. Projektet har sett över punkterna och gjort alternativa utredningar samt inhämtat fakta för att säkerställa att dessa punkter bemöts.

Nedan redovisas de synpunkter som framfördes i yrkandet. Punktlistan nedan är direkt tagen från yrkandet.

Den föreslagna lösningen har flera uppenbara nackdelar för gående och cyklister:

1. En gemensam gång- och cykelbana om 3 meter är avsevärt sämre än de minimimått på 4 meter som cykelplanen anger för ett huvudcykelstråk. Det här är ett stråk där barn går och cyklar till skolan tillsammans med pendlingscyklister som ska till stan. Med en så här smal lösning blir det otryggt för gående med cyklister som passerar, det blir helt enkelt omöjligt att hålla tillräckligt avstånd för cyklister.
2. Avsaknad av skiljeremsa mot körbanan gör att gång- och cykelbanan i praktiken är ännu smalare; som cyklist är det omöjligt att på ett säkert sätt nyttja den yttersta halvmeteren mot en hög kantsten. Resultatet blir att cyklister behöver hålla in mot mitten och inte kan lämna rimligt avstånd till gående vid passage.
3. Avsaknad av skiljeremsa gör att höjdskillnaden vid utfarterna inte kan tas upp inom skiljeremsan, utan kommer att inkräkta på gång- och cykelbanan och ge gupp vid varje utfart, på samma sätt som återkommande kritiserats längs t.ex. Ävägen och Källbrinksvägen. Guppen ger både komfortproblem och trängselproblem då cyklister undviker den yttersta delen av cykelbanan där höjdskillnaden är som störst. Det blir även problem med snöröjning och halkbekämpning som inte kan göras lika effektivt som på en plan yta.
4. Det saknas en analys av den planerade genomgående cykelbanan vid korsningen med Lillskogsvägen. Vid en uppmärksammas hovrättsdom från en olycka i Göteborg friades en lastbilschaufför som svängt höger och kört ihjäl en cyklist. Är detta trots det fallet den bästa/säkraste lösningen eller finns det andra bättre alternativ?



5. Vid södra änden av Stambanevägen innebär den nya dragningen att cyklister till/från Stuvsta centrum får byta sida över Stambanevägen två gånger inom ett hundratal meter.
6. Korsande fordonstrafik har inte tydlig väjningsplikt vid någon av passagerna. Eftersom de redan är hastighetssäkrade och ingår i ett huvudcykelstråk bör alternativet att de utförs som cykelöverfart och inte cykelpassage analyseras. Ett alternativt utförande är med väjningspliktsmärken (även riktad ut mot rondellen), på liknande sätt som cykelpassagen på östra delen av Hälsovägen.
7. Hela gatans bredd fram till fastighetsgräns verkar inte utnyttjas, vilket är oerhört märkligt när breddmått för cykelbanan inte kan uppfyllas.
8. Vid korsningen till Lillskogsvägen är en vägskylt projekterad att placeras i GC-banan.
9. Skyltar placeras med stolpen i GC-banans kant, vilket gör att själva skylten sticker ut i huvudhöjd för en cyklist om den monteras på normal höjd.

Förutom punkterna ovan lyftes i yrkandet även att en lösning med gång- och cykelbana i samma plan som körbanan, men med en målad linje och plastpollare mot körbanan borde undersökas. En annan synpunkt var att där gång- och cykelbanan korsar anslutande vägar bör det tas fram en lösning som är tydlig med att all biltrafik som korsar gång- och cykelbanan har väjningsplikt. Vidare så lyftes att det behövs en framåtblickande analys av hur cykelstråket vidare söderut ska anslutas från rondellen vid Stuvsta.

### Förslag till åtgärder

Utifrån ovan nämnda synpunkter har projektgruppen utrett föreslagen lösning samt studerat alternativa lösningar.

### *Gång- och cykelbanans bredd*

Punkt 1, 2, 3 och 7 belyser olika typer av problematik kopplat till valet av en 3,0 meter bred gång- och cykelbana vilket inte motsvarar teknisk handboks (eller cykelplanens) mått för huvudcykelstråk på 4,0 meter. Projektet har utifrån detta utrett hur en 4,0 meter bred gång och cykelbana längs Stambanevägen (etapp 1) skulle kunna utföras. Utifrån det projekteringsunderlag som finns framtaget så är det tydligt att det inte går att få till samtliga funktioner tillsammans med en 4,0 meter bred gång- och cykelbana. Gällande punkt 7 så behövs det plats mellan fastighetsgräns och körbana/gång- och cykelbana för att säkra utrymme för nödvändiga funktioner. För att säkra ytan för dessa funktioner behövs en stödremsa. Dessa funktioner är exempelvis dagvattenhantering för allmän plats (tex. dike), belysning, elskåp. En annan viktig aspekt som är specifik för denna plats är att det finns skillnader i höjd mellan vägutrymmet och in- och utfarter till fastigheter. För att ta upp denna höjdskillnad behövs extra utrymme mellan fastighetsgräns och gata.

Eftersom det inte har varit möjligt att öka breddmålet till cykelplanens rekommenderade mått så har även alternativa lösningar studerats. Dels har en



lösning med enkelriktad biltrafik på Stambanevägen undersökts. En sådan lösning hade möjliggjort en minskning av körbanans bredd och därmed möjliggjort en bredare gång- och cykelbana på 4,0 meter. Utöver det har även en alternativ dragning av gång- och cykelbanan längs Byalagsvägen studerats. Slutsatserna från dessa två förslag är:

- Ett alternativ med enkelriktad biltrafik på Stambanevägen medför ökade trafikmängder på omkringliggande gator, vilka är av typen villagator med blandtrafik. Bedömningen är att det inte är ett önskvärt scenario att leda in ytterligare biltrafik på dessa anslutande villagator med hänvisning till en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter då flera av dessa gator är smala och saknar gångbana.
- Det andra alternativet som studerats är en dragning av gång- och cykelbanan längs Byalagsvägen. Kommunstyrelsens förvaltning har gjort bedömningen att cykeltrafiken till och från Stockholm via Långsjön och Älvsjöskogen är den dominerande trafikströmmen, jämfört med cykeltrafiken österut mot Lillskogsvägen och tunneln under järnvägsspåret. Dragning via Byalagsvägen innebär därmed en omväg och kommer sannolikt nyttjas i liten grad då detta inte är den genaste sträckningen. En gång- och cykelbana längs Byalagsvägen skulle framförallt vara för lokal cykling och för små gång- och cykelflöden. Även på Byalagsvägen är det ont om utrymme och avsteg från cykelplan skulle bli nödvändiga.

Kommunstyrelsens förvaltning ser dock en möjlighet att eventuellt kunna utöka gång- och cykelbanans bredd till 3,5 meter genom att ta 0,5 meter av körbanan som då går från 6,0 meter till 5,5 meters bredd. En sådan lösning skulle förbättra utrymmet och samspelet mellan gående och cyklister på gång- och cykelbanan samt ge möjlighet till att minska problematiken kring höjdskillnaderna på gång- och cykelbanan vid in och utfarter. Detta innebär dock vissa begränsningar för biltrafiken, exempelvis för vilka fordon som kan mötas, och behöver därför utredas vidare.

### *Övriga åtgärder*

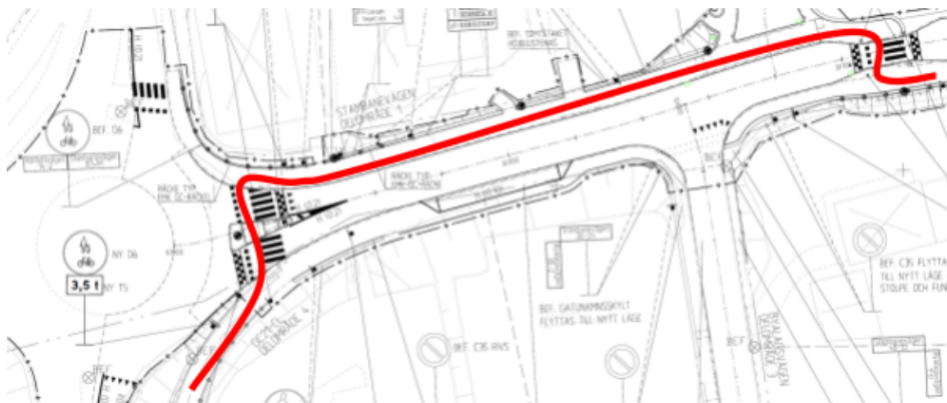
För punkt 4 så har projektet utrett och klargjort vilka regler som gäller vid en genomgående gång- och cykelbana. Nuvarande regler är tydliga i att bilförare har väjningsplikt mot cyklister och gående under förutsättning att den förhöjda och genomgående gång- och cykelbanan är korrekt utformad. Utformningen ska följa teknisk handbok.

Punkt 5 beskriver att det krävs minst två passager över körbanan för cyklister som ska vidare ned mot Stuvsta centrum (se figur 2 nedan). Gång och cykelbanan byter från den östra sidan till den västra strax innan korsning Stambanevägen/Storskiftesvägen för att sedan byta tillbaka till den östra sidan vid övergångsstället över Stambanevägen intill cirkulationen. Att fortsätta gång- och cykelbanan på den östra sidan mellan dessa punkter är inte en möjlig lösning. Anledningen är att det finns en ändamålsplats för lastning och lossning intill kvarteret Mjölner. Det disponibla utrymmet mellan ändamålsplatsen och fastighet



är ca 1,3 meter vilket inte lämpar sig för cyklisterna. Av den anledningen så är det inte en möjlig lösning att låta gång- och cykelbanan gå ut med den östra sidan ut med hela sträckan.

En positiv del i att byta sida enligt projekteringshandlingarna som kan vara värt att lyfta är att det blir en bättre koppling mot det regionala cykelstråket ut med Häradsvägen. Bedömningen är även att cykeltrafik till och från Stuvsta station sannolikt kommer välja gång och cykelbanan via Byalagsvägen och inte enligt röd markering i bilden nedan. Även detta stärker argumentet om en bra koppling mot det regionala cykelstråket på Häradsvägen.



Figur 1 Från återremissyrkandet – två passager över Stambanavägen krävs för att ta sig från Stuvsta station och vidare norrut på Stambanavägen.

Punkt 6 gällde att det inte är någon tydlig väjningsplikt gentemot cyklisterna vid de två passagerna. Passagerna kommer att kompletteras med väjningsplikt gentemot cyklisterna.

Skyltar som ligger intill gång- och cykelbana ska monteras enligt gällande höjder för skyltning över gång- och cykelbana så att problematiken enligt punkt 8 inte inträffar.

I återremissyrkandet så föreslogs även att en lösning med gång- och cykelbana i samma plan som körbanan, men med en målad linje och plastpollare mot körbanan borde undersökas. En sådan lösning anses dock bli problematisk med anledning av de stora höjdskillnader som finns mellan gata och fastigheter som nämnt tidigare. En lösning med gång- och cykelbana i samma nivå som körbanan avskilt med pollare blir därav svårt att åstadkomma på grund av att det leder till problem med höjdsättning av gatan och vissa anslutningar till fastigheter.

Ett annat inspel från återremissyrkandet var att skapa en tydligare koppling mellan projekten Stambanavägen etapp 1 och Stambanavägen etapp 2 (söder om Häradsvägen). Kommunstyrelsens förvaltning har tagit till sig detta. Projekt Stambanavägen etapp 1 utvidgats till att även omfatta övergångsstället och



passagen över Häradsvägen, där den ansluter till Stambanevägen etapp 2 (på Häradsvägen). Övergångsstället och passagen ska breddas för gående och cyklister och gång- och cykelbanan breddas förbi cirkulationen vidare ca 50 meter in på norra sidan av Häradsvägen. En förprojektering har gjorts av sträckan i projekt Stambanevägen etapp 2 och denna kommer samordnas med utbyggnaden i etapp 1.