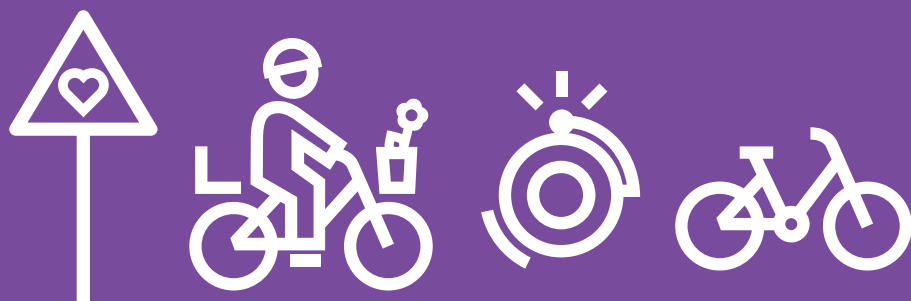


Östra Bredäng Trafikutredning



Oktober 2024

Uppdrag

Östra Bredäng Trafikutredning

Titel på rapport:

Östra Bredäng, Trafikutredning

Datum:

2024-10-29

Status:

Slutleverans

Medverkande

Beställare:

Stockholms stad, Exploateringskontoret

Kontaktperson:

Kristen Haeffner

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Elsa Wendel

Gatuprojektör

Medverkande:

Sandra Seljeseth

Trafikplanerare

Kvalitetsgranskare:

Martin Larsson

Trafikplanerare

Innehållsförteckning

Inledning 4

Styrdokument 5

 Framkomlighetsstrategin 5

 Gångplan..... 5

 Cykelplan / Cykelstaden 5

 Gata Stockholm 5

 En stad för alla 5

 Riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik 5

Angränsande projekt 6

 Ågrytevägen - Stora sällskapets väg 6

 Konduktören 6

 Sigbardiorden 1 m.fl..... 6

Nulägesbeskrivning 7

 Gång- och cykeltrafik 8

 Kollektivtrafik 8

 Motorfordonstrafik..... 8

 Angöring och parkering..... 9

Planförslag 10

Framtida trafiksituation 12

 Bredängsvägen 12

 Bredängs Allé samt korsning med Stora Sällskapets väg 15

 Gröna Stugans väg..... 18

 Auroragränd 19

 Vita Liljans väg..... 20

Fortsatt arbete/restlista.....20

Inledning

Östra Bredäng ska utvecklas till en trygg och levande stadsdel där förutsättningarna för att leva ett rikt stadsliv ökar. Bredängs egen identitet ska bevaras och stärkas med den nya bebyggelsen.

Ett planförslag har tagits fram för Östra Bredäng. Målsättningen är att möjliggöra för cirka 750 bostäder samt lokaler för verksamheter i huvudsak i anslutning till den tidigare panncentralen.

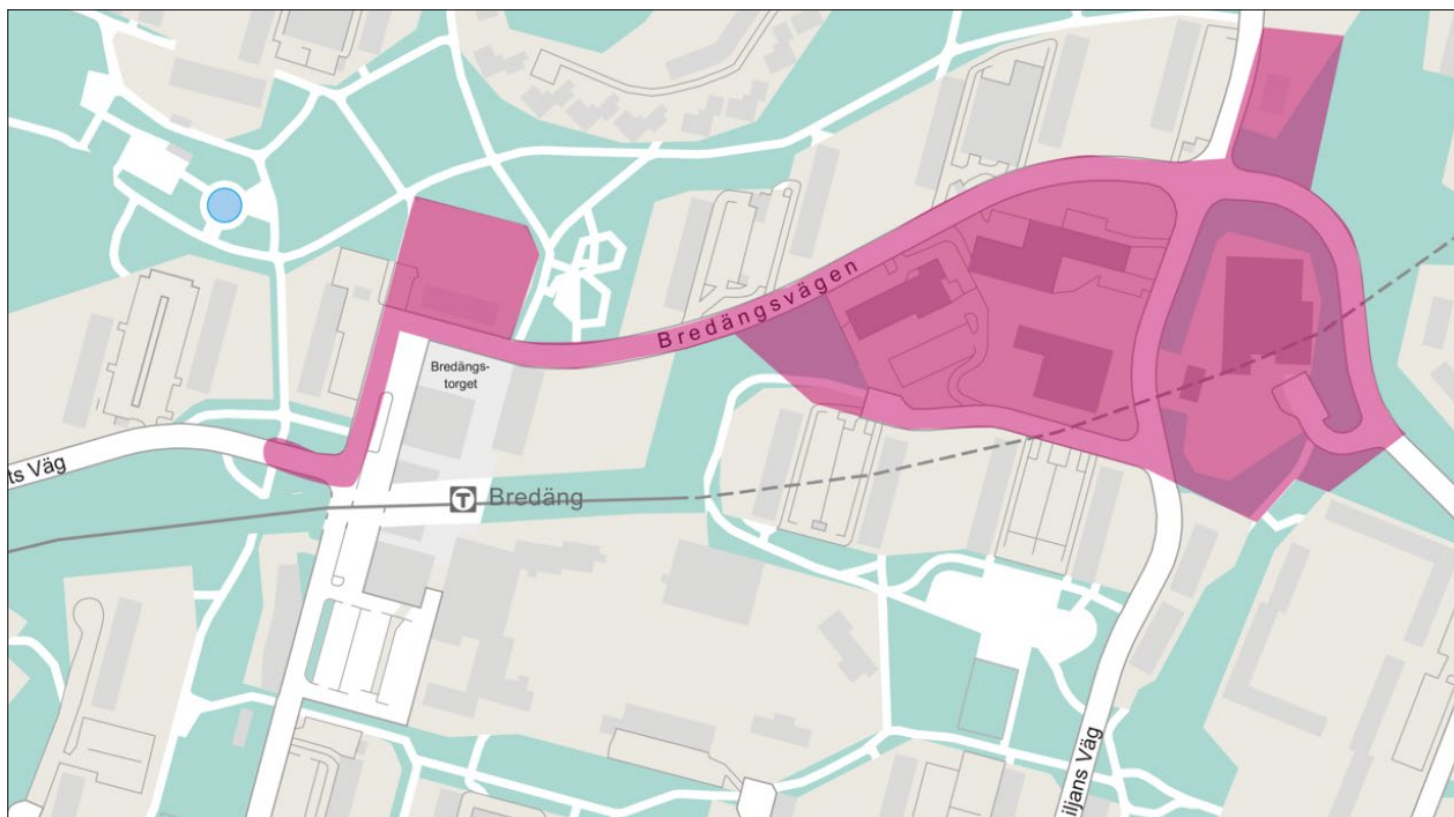
Stadsutvecklingen ska bidra till utveckling av offentliga rum samt ny bebyggelse längs delar av Bredängsvägen, Vita Liljans väg, Gröna stugans väg samt Ålgrytevägen.

Projektet ska stärka det strategiska sambandet mellan Mälarhöjden och Bredäng genom utveckling av stadsrum med separat cykelväg samt genom utvecklade målpunkter i Bredäng.

Utvecklingen i Bredäng är en del av Fokus Skärholmen som syftar till att utveckla Bredäng, Skärholmen, Värberg och Sättra med nya

bostäder, nya förskolor, skolor, bättre närservice, nya mötesplatser och satsningar på parker och grönområden. En viktig målsättning i projektet är att utveckla området med social hållbarhet i fokus.

I samband med att den nya detaljplanen för området tas fram har Tyréns fått i uppdrag att utreda och projektera anslutande gator så att de anpassas till ny bebyggelse samt att standarden för gång- och cykeltrafik längs Bredängsvägen förbättras.



Figur 1. Utredningsområde för östra Bredäng.

Styrdokument

Arbetet med exploateringen i östra Bredäng utgår från stadens och regionens planeringsunderlag samt de mål och visioner som antagits. Nedan nämns ett urval av styrdokument och planeringsunderlagen.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken.

Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

Gångplan

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

Cykelplan / Cykelstaden

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

Gata Stockholm

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt.

Gata Stockholm ska fungera som planering stöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

En stad för alla

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

Riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik

Rigata-Buss anger riktlinjer för utformning och syftar till att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken i Stockholmsregionen.

Busstrafikens framkomlighet är av yttersta vikt för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik och en förutsättning för att kollektivtrafiken ska anses pålitlig och vara ett effektivt transportmedel, såväl ekonomiskt som tidsmässigt.

Väghållare dokumenterar eventuella avsteg från riktlinjerna.

Angränsande projekt

Ålgrytevägen - Stora sällskapets väg

I samband med att en befintlig luftburen starkströmsledning markförläggs frigörs ytor för stadsutveckling längs med Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg i Bredäng för stadsutveckling. Marken ägs av Stockholms stad och delar har markanvisats till Primula, Svenska Bostäder, Einar Mattsson och Folkhem.

Detaljplanen möjliggör cirka 900 nya bostäder med lokaler i bottenvåning, ateljébyggnader, koloniområde för odling och en anpassad campingverksamhet med möjlighet till fler stugor, utbyggda servicebyggnader och nya uppställningsplatser för tält eller campingfordon.

Planen möjliggör även upprustning av gata, park, och elnätstationer samt bekräftar befintliga markparkeringar i anslutning till befintliga skivhus.

Inom projektet planeras cykelinfrastrukturen att byggas ut längs med Stora sällskapets väg.

Detaljplanen är i granskningsskede.

Konduktören

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse längs del av Bredängsvägen. Planförslaget möjliggör fem nya flerbostadshus.

Den tillkommande bebyggelsen ska bidra till Bredängsvägens utveckling mot en tätare och mer stadslik gata och till att koppla samman de centrala delarna av Bredäng, utbyggnadsområdet Mälaräng och villabebyggelsen i de västra delarna av Mälarhöjden. Ny bebyggelse ska följa och förstärka topografin längs Bredängsvägen.

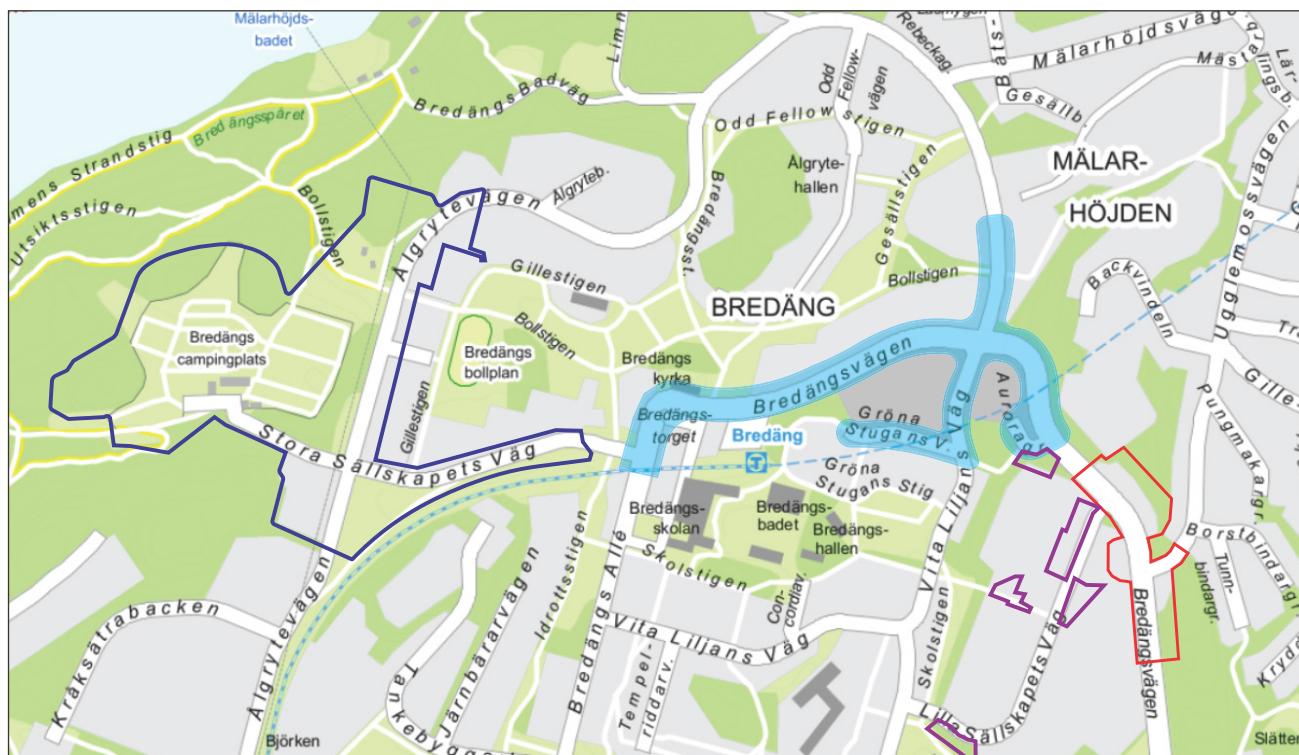
Detaljplanen har vunnit laga kraft.

Sigbardiorden 1 m.fl.

Detaljplaneförslaget syftar till att möjliggöra cirka 110 bostäder i form av flerbostadshus som planeras upplåtas med hyresrätt samt 16 radhus som planeras upplåtas med bostadsrätt, i ett centralt läge i Bredäng, nära service och kollektivtrafik.

Planområdet består av fem mindre delområden som är belägna längs Lilla Sällskapets Väg och Auroragränd, cirka 400-500 meter sydöst om Bredäng centrum.

Detaljplanen är i samrådsskede.



Figur 2. Detaljplaneområdet för Ålgrytevägen (mörkblått) och Konduktören (rött) och Sigbardiorden (lila). Utredningsområdet markerat i blått

Nulägesbeskrivning

Bredäng är en stadsdel i Söderort inom Stockholms kommun. Den gränsar till stadsdelarna Mälärhöjden och Sättra, till kommundelen Segeltorp i Huddinge kommun samt till Mälaren med en strandlinjen som är 1 500 meter lång. Längs Mälarens strand finns skogspartiet Sätterskogens naturreservat och badplatsen Mälärhöjdsbadet.

Bebyggelsen i Bredäng präglas av höghus av typen skivhus och i utkanten av stadsdelen finns mindre småhusbebyggelse med radhus och kedjehus. Bredängs centrum invigdes 1965 och

där ligger även tunnelbanestationen Bredäng. I anslutning till Bredäng centrum ligger även Bredäng skola, Bredängshallen samt Bredängskyrkan som är viktiga målpunkter i området.

I samband med utvecklingen av Bredäng ska stadsrummet och gatorna inom utredningsområdet utvecklas samt anpassas till den nya bebyggelsen. Berörda gator visas i Figur 3 nedan.

Projektet innefattar delar av Bredängsvägen och Ålgrytevägen samt Vita Liljans väg och Gröna Stugans väg, se figur nedan.

Bredängsvägen är reglerad som huvudled och

går i en ringled genom Bredäng vilken kopplar ihop stadsdelen med kringliggande stadsdelar samt med E4.

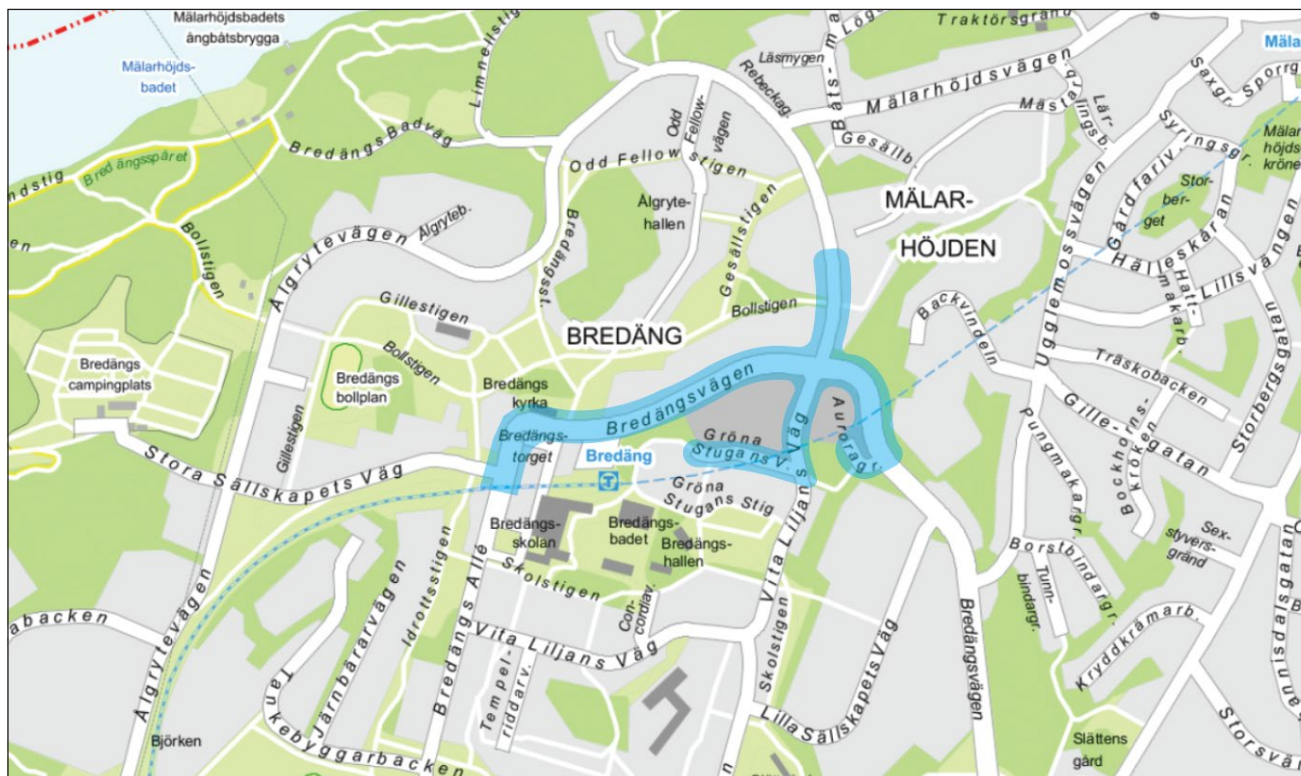
Ålgrytevägen kopplar ihop bostäderna i norra delen av Bredäng med Bredängsvägen, Mälärhöjden och Sättra.

Vita liljans väg är en mindre lokalgatan som går genom Bredäng och ansluter mot Bredängsvägen i norr och Bredängs allé i väst. På Ålgrytevägen och Vita Liljans väg är det endast en kort sträcka vid anslutningen mot Bredängsvägen som ingår i projektet.

Gröna stugans väg är en kort lokalgata som ansluter mot ett par fastigheter med anslutande parkeringsytor och avslutas sedan i en vändplan.

Auroragränd är en kort anslutningsgata till en fastighet med tillhörande parkeringsplatser. Gatan avslutas i en vändplan.

Nedan beskrivs dagens trafikala förutsättningar för gatorna inom utredningsområdet.



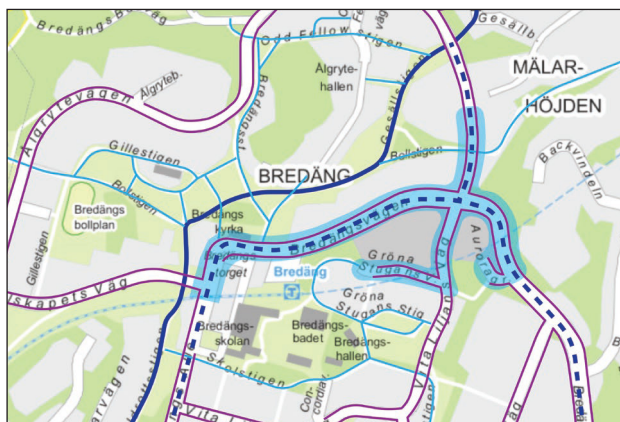
Figur 3. Utredningsområdet markerat med blått.

Gång- och cykeltrafik

I Bredäng finns ett relativt väl utbyggt nät av gång- och cykelbanor, främst förlagda i stråk separerade från trafik, se Figur 4 nedan. Längs Bredängsvägen finns gångbanor på vardera sidan av gatan som är separerade från körbanan med kantsten.

Längs Ålgrytevägen, Vita Liljans väg, Gröna stugans väg och Auroragränd finns gångbanor separerade med kantsten längs båda sidor om gatorna. Från centrum finns även ett tydligt gångstråk norrut till Bredängsparken.

I anslutning till centrum finns gott om övergångställen över Bredängsvägen. Alla övergångställen är tillgänglighetsanpassade. Det finns även tre gångtunnlar inom utredningsområdet. Ytterligare övergångställen över Bredängsvägen och övriga gator finns i anslutning till korsningspunkter.

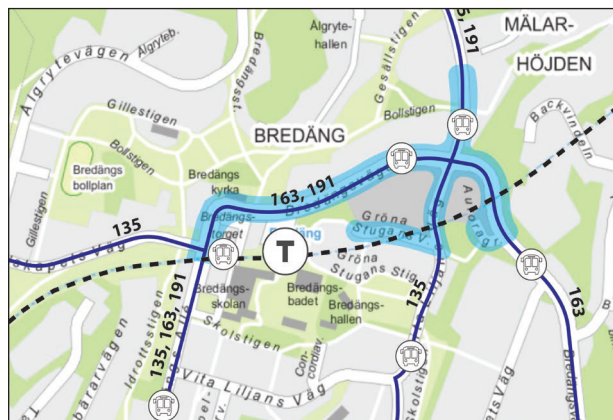


Figur 4. Gångbanor och cykelstråk i anslutning till utredningsområdet. Mörkblå linjer är huvudcykelstråk varav sträckade är i blandtrafik, ljusblå är lokala cykelstråk och lila gångbanor.

Förutom vid centrum finns få målpunkter längs med Bredängsvägen.

Enligt stadens cykelplan är Bredängsvägen ett huvudcykelstråk. Sträckan saknar dock separerade cykelbanor och cyklister hänvisas därmed till gatan. Även längs Ålgrytevägen saknas separerad cykelbana.

Ytterligare ett huvudstråk går genom parken via Idrottsstigen och Gesällstigen. Genom parken är gång- och cykelbanor gemensamma och saknar separering mellan gående och cyklister.



Figur 5. Busslinjer samt tunnelbanestation Bredäng och Mälarhöjden markerat i rött.

Kollektivtrafik

I Bredäng och Mälarhöjden finns tunnelbanestation som trafikeras av röd linje mot Norsborg och centrala Stockholm/Ropsten. Bredängsvägen trafikeras av busslinje 163 mot Bredängs centrum/Sätra och mot Kärrtorp via Fruängen och Älvsjö. I Bredängs centrum avgår buss 135 mot Vårbergs centrum och mot Hägersten och, under

rusningstrafik, går busslinje 191 mot Centralen. Inom utredningsområdet ligger busshållplatserna Ålgrytevägen och Bredängsvägen.

I söderort planeras även utbyggnad av Spårväg Syd och tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan vilket kommer att förstärka områdets läge i regionen.

Motorfordonstrafik

Bredängsvägen som förbinder Bredängs centrum med E4 upplevs idag som en genomfartsled. Körbanan är bred, cirka 8-9 meter, och gatans utformning bidrar till otrygghet och hastigheter högre än de tillåtna.

Bredängsvägen, Bredängs allé, Ålgrytevägen och Auroragränd är reglerad med en hastighetsbegränsning på 40km/h. Stora Sällskapets väg, Vita Liljans väg och Gröna Stugans väg är reglerade till 30km/h.

Längs Bredängsvägen finns ett antal in- och utfarter till anslutande bostäder. Från Bredängsvägen nås även parkeringsplatsen vid centrum samt ett lastfar för leveranser till centrumet. Vid centrum ligger även en drivmedelsstation med in- och utfart mot Bredängsvägen.

Bredängs allé angränsar till Bredängs bussterminal och utfart från terminalen ligger inom utredningsområdet. I kurvan som ansluter Bredängs allé med Bredängsvägen ligger infarten till Bredängs kyrkas parkering samt en parkeringsplats för bostäderna väster om centrum.

Övriga studerade gator har även de ett fåtal in- och utfarter till befintliga bostäder och verksamheter.

Ur ett bilperspektiv ligger Bredäng och Mälarhöjden strategiskt med närheten till E4/Södertäljevägen. Genom Förbifart Stockholm kopplas Skärholmen med västerort och andra delar av norra Stockholm. Förbifart Stockholm beräknas vara färdigbyggd 2026.

Angöring och parkering

Stora delar av Bredängsvägen är reglerad med parkeringsförbud. Det innebär att det är möjligt att stanna för på- och avstigning samt leveranser längs vägen. Det finns däremot få målpunkter längs sträckan varför det faktiska behovet att stanna bedöms som lågt.

Förbi Bredäng centrum är Bredängsvägen däremot reglerad med stoppförbud. På norra sidan i anslutning till Bredäng kyrka sker dock avfallhämtning invid kantstenen från Bredängsvägen.

I anslutning till centrum finns en större parkeringsyta med 2 timmar fri parkering och därefter avgift. Därtill finns ett antal förhyrda platser på parkeringsytan.

Ålgrytevägen, Vita Liljans väg och Auroragränd är också reglerade med parkeringsförbud. Längs Gröna stugans väg är det däremot avgiftsfri parkering med undantag för servicedag som är tisdagar 8-16 mellan den 1/11-15/5.

Planförslag

Planen syftar till att möjliggöra för cirka 750 bostäder i den östra delen av Bredäng samt lokaler för verksamheter i Bredängs kyrka och den före detta panncentralen. Illustrationsplan med föreslagen bebyggelse visas i Figur 6 nedan.

Östra Bredäng ska utvecklas utifrån att öka förutsättningar för ett rikt stadsliv, en stadsmiljö där människor känner trygghet och att Bredängs identitet som en stadsdel med en särskiljande,

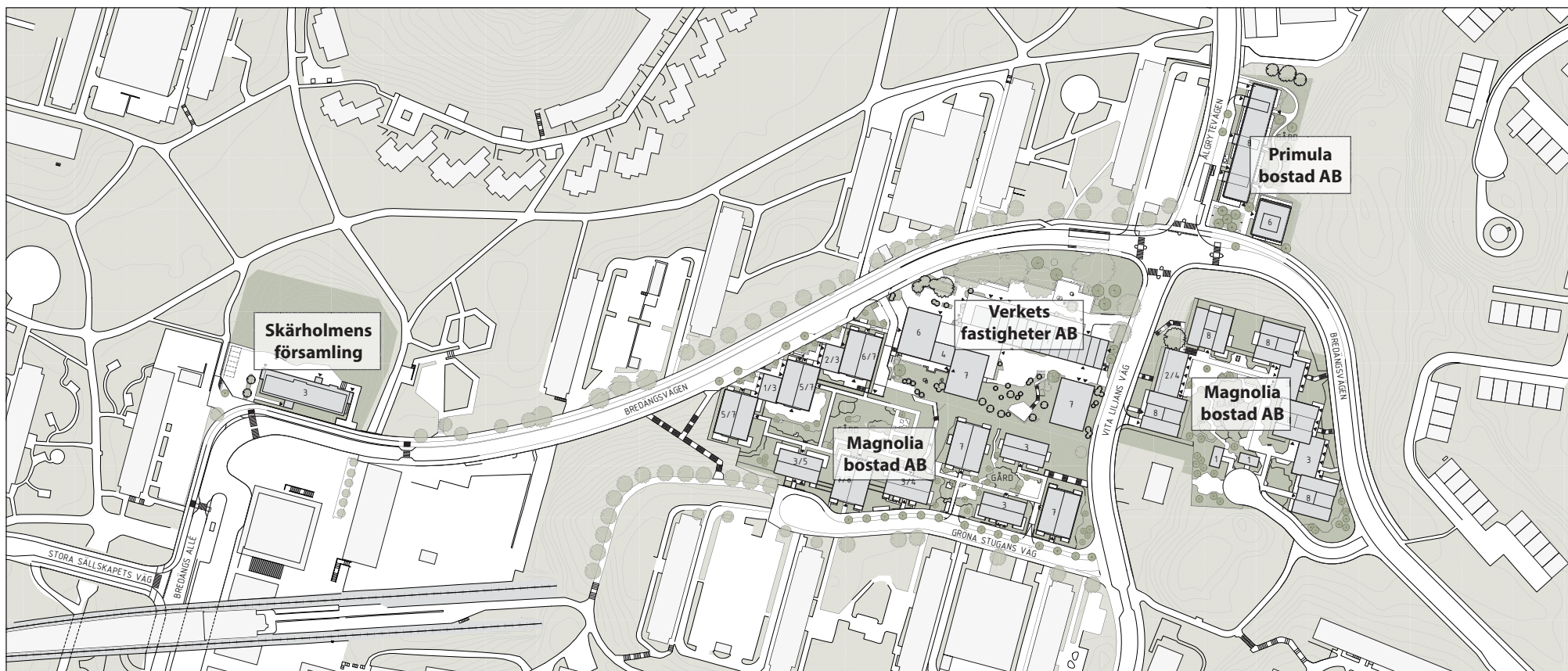
värdefull stadsbild stärks.

Planområdet omfattar delar av Bredängsvägen, Bredängs allé, Vita Liljans väg, Gröna stugans väg, Ålgrytevägen samt Auroragränd.

I kommande avsnitt beskrivs föreslagen utformning på anslutande gatenät samt den framtida trafiksituationen för sträckorna.

Byggaktörer och fastighetsnamn

- Skärholmens församling - Frimurareorden 2
- Magnolia Bostad AB - Vita Liljan 3 & 4, Utile Dulci 2
- Primula Bostad AB - Urmakaren 49
- Verket Fastigheter AB - Vita Liljan 2



Figur 6. Illustrationsplan för ny bebyggelse i östra Bredäng.



Framtida trafiksituation

Bredängsvägen

Bredängsvägen planeras att få en mer stadslik karaktär för att minska känslan av genomfartsled. Längs den norra sidan av gatan tillkommer en cykelbanan enligt stadens standard för huvudcykelstråk. I anslutning till ny bebyggelse tillkommer även angöringsfickor (1).

Gång

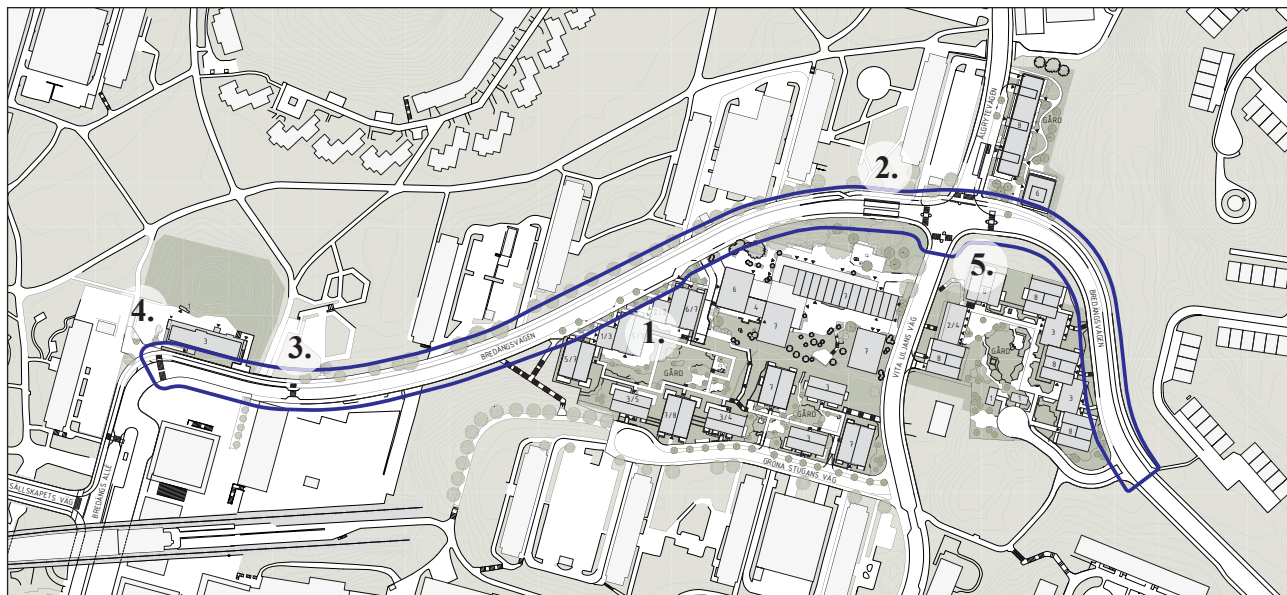
Den södra gångbanan bibehålls men justeras något i anslutning till ny bebyggelse för att möjliggöra för angöringsfickor (1) samt vid busshållplats Ålgrytevägen för att uppfylla

kraven på plattformsbredd i RiGata Buss vid hållplatsen (2). Den södra gångbanan är cirka 2,5 meter.

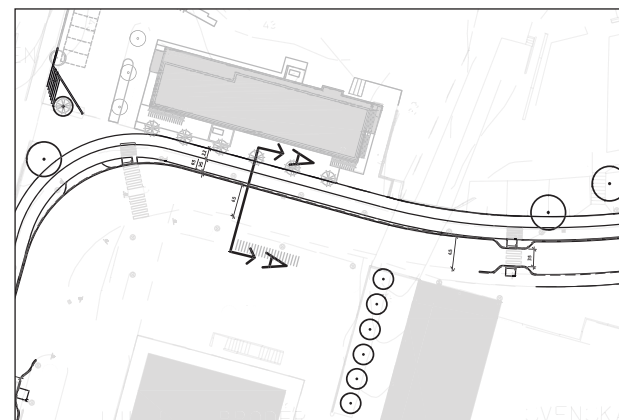
Den norra gångbanan får en bredd på cirka 2,2 meter och separeras från tillkommande cykelbanan med målad linje. Öster om Ålgrytevägen breddas gångbana till 2,5 meter. Förbi befintliga samt tillkommande in- och utfarer utformas gångbanan genomgående.

Det östra övergångsstället i anslutning till Hemköp smalnas av så att endast ett fordon i taget kan köra förbi (3). Det skapar en tryggare passage för gående med kortare exponering i körbanan samt väntytor på båda sidor om vägen.

Vid övergångsstället i kurvan vid torget tillskapas en väntyta mellan körbana och cykelbana. Väntyten blir dock relativt smal för att kunna



Figur 7. Översikt Bredängsvägen



Figur 8. Ny utformning av övergångsställen vid norra delen av centrum (3, 4).

bevara ett träd som ligger på torget (4).

I korsningen med Ålgrytevägen och Vita liljans väg justeras befintliga övergångsställen något (5). På norra sidan av Bredängsvägen tillkommer väntytor mellan körbana och cykelbana för gående tryggt ska kunna vänta på grön signal. Det östra övergångsstället förskjuts även längre österut för att anpassa till ny linjeföring av gatan i korsningen.

Övergångsstället över Ålgrytevägen kortas ner och kompletteras med en cykelpassage.

Cykel

Längs den norra sidan av Bredängsvägen tillkommer en cykelbana med en bredd på 2,5 meter vilket uppfyller standard för huvudcykelstråk. Cykelbanan är dubbelriktad och separeras från gångbanan med målad linje och från körbanan med en skyddszon på 0,3 meter. Förbi befintliga in- och utfarer passerar gång- och cykelbanan genomgående.

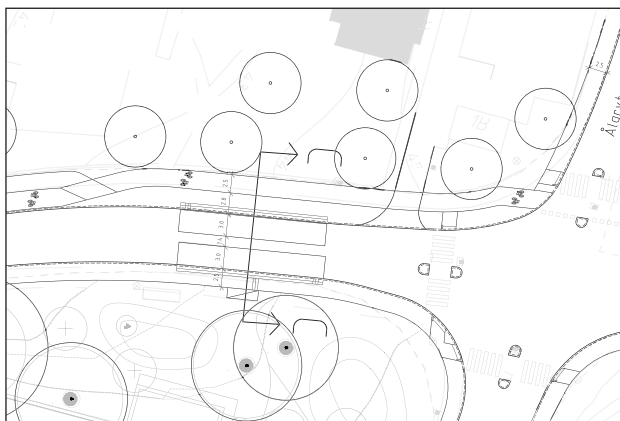
Skyltar och beslysning placeras i bakkant gångbana.

Cykelbanan är placerad närmast körbanan men byter plats med gångbanan förbi busshållplats Ålgrytevägen för att inte leda cyklister över busshållplatsens plattform (2). Öster om korsningen med Ålgrytevägen återgår sedan cykelbanan till en placering närmast körbanan med skyddszon om 0,3 meter.

Övergångstället över Ålgrytevägen kompletteras med en cykelpassage vilket medför bättre framkomlighet för cyklister (5).

Kollektivtrafik

Bredängsvägen trafikeras av busstrafik och ska därmed utformas enligt kraven i RiGata Buss. På sträckan mellan Bredäng centrum och Ålgrytevägen är körbanan utformad enligt Gata Stockholm där en bredd på 6,5 meter är kravet för gator med busstrafik. RiGata Buss krav på 7 meter körbana uppfylls inte då utrymmet



Figur 9. Utformning av cykelbana förbi busshållplats samt i korsningen med Ålgrytevägen (2).

mellan befintliga fastighetsgränser och planerad bebyggelse är begränsad.

Då det är en relativt rak sträcka utan sidohinder bedöms avsteget från RiGata Buss inte medföra några större framkomlighetsproblem för bussen. Detta har även kontrollerats med körspår för boggiebuss.

Busshållplats Ålgrytevägen byggs om och tillgänglighetsanpassas enligt RiGata Buss på båda sidor om vägen (2). Det vill säga att plattformen eller gångbanan i anslutning till hållplatsen breddas till 2,5 respektive 2,8 meter, plattformen förses med taktila och visuella plattor samt att kantstenshöjden anpassas.

Befintlig väderskydd vid hållplatsen för östgående trafik flyttas för att anpassas till det nya läget för hållplatsen. För att inte komma i konflikt med befintligt träd placeras dock inte väderskyddet vid påstigningspunkten. Påstigningspunkten behöver därmed kompletteras med en skylt i bakkant gångbana.

Motorfordonstrafik

Körbanan längs Bredängsvägen har smalnats av jämfört med befintlig. Befintlig bredd är cirka 8-9 meter och ny föreslagen bredd är 6,5 meter.

Den smalare körbanan bedöms bidra till lägre hastigheter på sträckan och att hastighetsreglering följs. Men framkomligheten för motorfordonstrafik bedöms inte påverkas nämnvärt av den nya utformningen.

Avsmalningen av övergångstället vid Bredäng centrum kan komma att påverka framkomlighet något men bedöms bidra till en ökad trafiksäkerhet för gående i passagen.

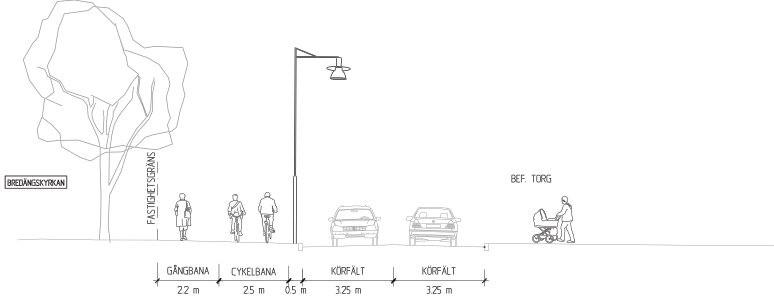
Angöring och parkering

På södra sidan av Bredängsvägen, i anslutning till kvarter Vita Liljan 3 tillkommer angöringsfickor för att tillgodose angöring till de nya bostäderna samt avfallshämtning och eventuell parkering för personer med rörelsehinder (RHP) (1). I övrigt kommer sträckan fortsatt vara reglerad med parkeringsförbud samt stoppförbud i anslutning till centrum.

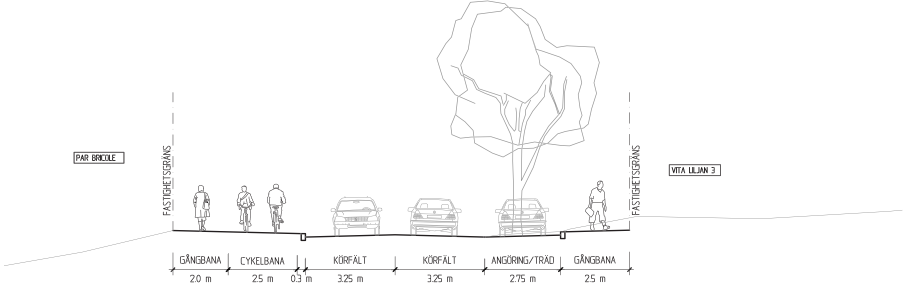
Avfallshämtning i anslutning till Bredäng kyrka flyttas och möjliggörs från parkeringsplatsen väster om kyrkan.

Gatusektioner

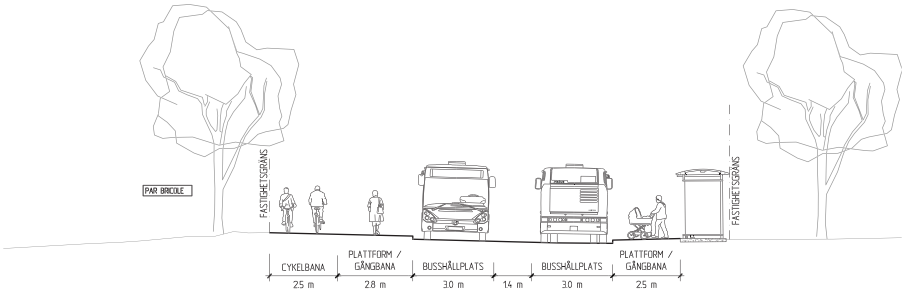
SEKTION A-A
BREDANGSVÄGEN VID KYRKAN



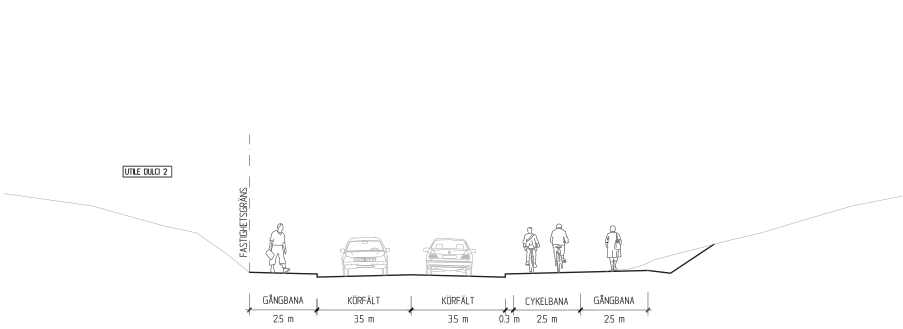
SEKTION B-B
BREDANGSVÄGEN



SEKTION C-C
BREDANGSVÄGEN VID BUSSHÄLLPLATSER



SEKTION E-E
BREDANGSVÄGEN



Bredängs Allé samt korsning med Stora Sällskapets väg

I korsningen mellan Bredängs Allé och Stora Sällskapets väg ansluter projektet till det angränsande projektet för Ålgrytevägen. Inom projektet för Ålgrytevägen kommer cykelinfrastrukturen på Stora Sällskapets väg att byggas ut.

Förslaget är en 2,5 meter bred cykelbanan på södra sidan av vägen. Cykelbanan separeras från gångbanan med målad linje. Gångbanorna på båda sidor om vägen blir 2,4 meter breda och körbanan 6,5 meter. Busstrafik trafikerar mellan Stora Sällskapets väg och Bredängs Allé.

Gång

Längs Bredängs Allé är gatusektionen begränsad och gångbanan får en bredd på 1,6-1,9 meter. Övergångsstället på sträckan (1), i anslutning till bussterminalen, smalnas av så att endast ett fordon i taget kan köra förbi. Det skapar en tryggare passage för gående med väntytor på båda sidor om vägen.

I korsningen bibehålls befintligt övergångsställe över Stora Sällskapets väg (2). I och med att Stora Sällskapets väg smalnas av behöver mittrefugerna tas bort för att inte påverka framkomligheten för busstrafiken i korsningen.

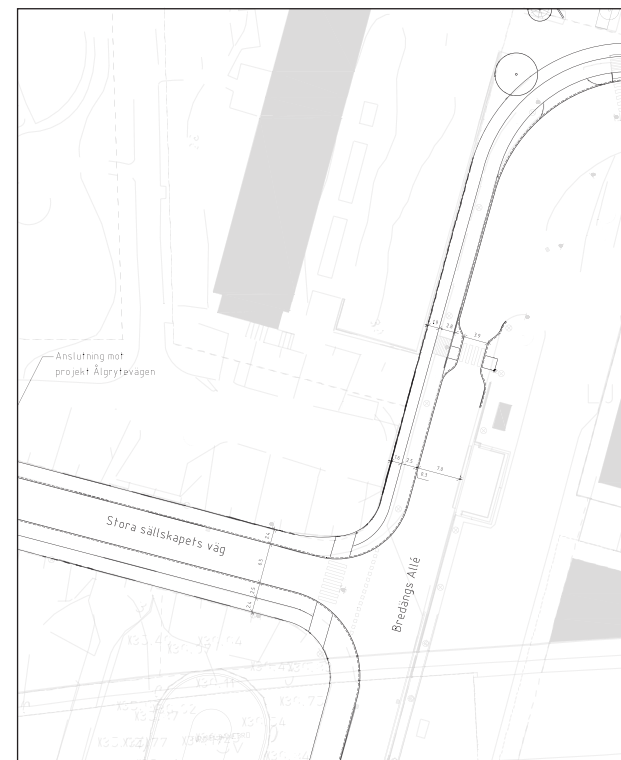


Figur 10. Översikt Bredängs Allé samt Stora Sällskapets väg

Cykel

På västra sidan av Bredängs Allé tillkommer en cykelbana på 2,5 meter som separeras med målad linje från gångbanan samt en skyddszon på 0,3 meter från körbanan.

I anslutningen mellan Stora Sällskapets väg och Bredängs Allé kompletteras övergångsstället med en cykelpassage (2). Det skapas dock en relativt skarp sväng vid anslutningen mot cykelbanan på södra sidan av Stora Sällskapets väg. Lösningen behöver studeras vidare i nästa skede för att utreda om det är möjligt att förbättra anslutningen.



Figur 11. Ny utformning vid korsningen Bredängs Allé och Stora Sällskapets väg.

Kollektivtrafik

Körbanan på Bredängs Allé är 7 meter bred med undantag för avsmalningen vid övergångsstället där körbanan smalnas av till 3,9 meter för att endast tillåta ett fordon i taget att passera (I). Svängradierna i korsningen har utretts med körspår med typfordon boggiebus för att säkerställa att bussarna har god framkomlighet. Körbanan på Stora Sällskapetets väg är 6,5 meter och har anpassats till det anslutande projektet på sträckan.

Motorfordonstrafik

Framkomligheten för motorfordonstrafik påverkas inte nämnvärt av den nya utformningen.

Avsmalningen av övergångsstället i höjd med bussterminalen kan komma att påverka framkomlighet något men förbättrar trafiksäkerheten för gående i passagen (I).

Angöring och parkering

Angöring och parkering påverkas inte av den nya utformningen.

Ålgrytevägen

Gång

Befintlig bredd på gångbanorna längs Ålgrytevägen bibehålls med minsta bredd på 2,5 meter.

Cykel

Cykeltrafiken påverkas inte av den nya utformningen. Cykling sker fortsatt i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Ålgrytevägen får en körbana på 7 meter vilket uppfyller kraven i RiGata Buss. Längs med den nya bebyggelsen på östra sidan av gatan ligger busshållplats Bredängsvägen i norrgående riktning. Busshållplatsen byggs om och tillgänglighetsanpassas samt förses med ett väderskydd (1).

Motorfordonstrafik

Framkomligheten för motorfordonstrafik påverkas inte av den nya utformningen. De har därmed fortsatt god framkomlighet.

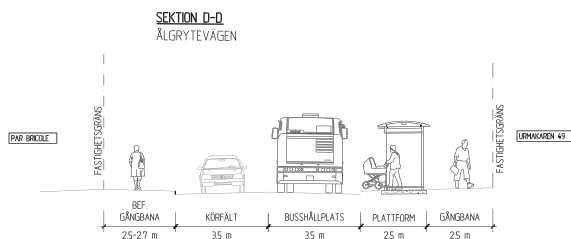
Angöring och parkering

Utrymme för angöring till entréer samt avfallshämtning för de nya bostäderna öster om gatan möjliggörs norr om busshållplatsen.



Figur 12. Översikt Ålgrytevägen

Gatusektioner



Figur 13. Ny utformning på Ålgrytevägen.

Gröna Stugans väg

Gång

Gångbanan på södra sidan av gatan bibehålls med befintlig bredd på 2 meter. Gångbanan på norra sidan breddas till 2,5 meter. Mellan gångbana och körbana på norra sidan av gatan tillkommer en planteringszon.

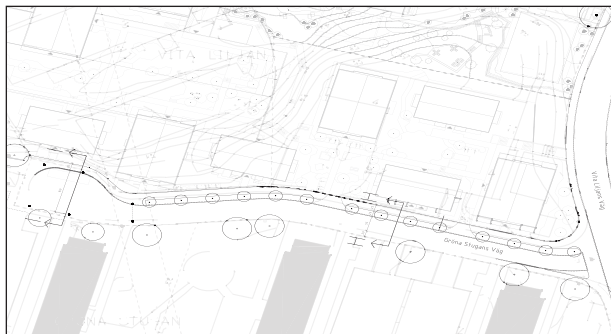
Gångbanan utformas genomgående över nya samt befintliga in- och utfarter. I anslutningen mot Vita Liljans väg utformas längsgående gångbana genomgående för att öka framkomligheten för gående längs Vita Liljans väg (I).

Cykel

Cykeltrafiken påverkas inte av den nya utformningen. Cykling sker fortsatt i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik trafikerar inte sträckan och påverkas därmed inte av den nya utformningen.



Figur 14. Ny utformning på Gröna Stugans väg.

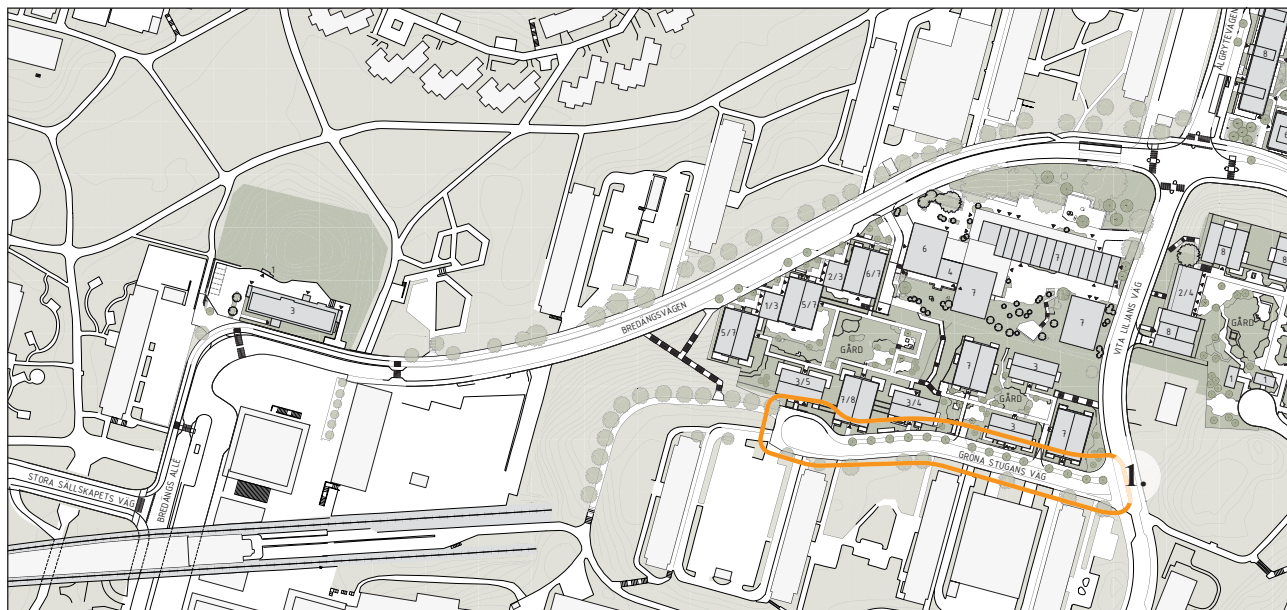
Motorfordonstrafik

Framkomligheten för motorfordonstrafik påverkas inte av den nya utformningen. De har därmed fortsatt god framkomlighet.

Angöring och parkering

Kantstensparkering längs Gröna Stugans väg ersätts med funktioner som förbättrar gatumiljön för allmänheten så som beredare gångbana och en planteringszon med möjlighet att plantera träd eller anlägga växtbäddar.

Dessa åtgärder främjar en mer klimattålig stad i linje med stadens mål. Parkering för boende i närområde bedöms vara tillräcklig på de befintliga parkeringarna på kvartersmark i anslutning till Gröna Stugans väg.

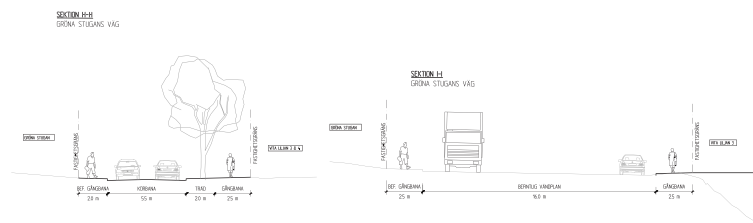


Figur 15. Översikt Gröna Stugans väg.

Angöring för avfallshämning från de nya bostäderna möjliggörs invid kantsten i vändplanen samt på sträckan. RHP och angöring till bostadsentréerna möjliggörs inom fastighetsmark via nya in- och utfarter från Gröna Stugans väg.

Vändplanen bibehålls i befintlig utformning men har utretts med körspår för att säkerställa av sopbilar (Los) kan vända utan att backa över gångbanan.

Gatusektioner



Auroragränd

Auroragränd förlängs jämfört med dagens sträckning för att anpassa till ny bebyggelse. En ny vändplan med en radie på 9 meter anläggs för att möjliggöra för leverans- och avfallsfordon att vända.

Gång

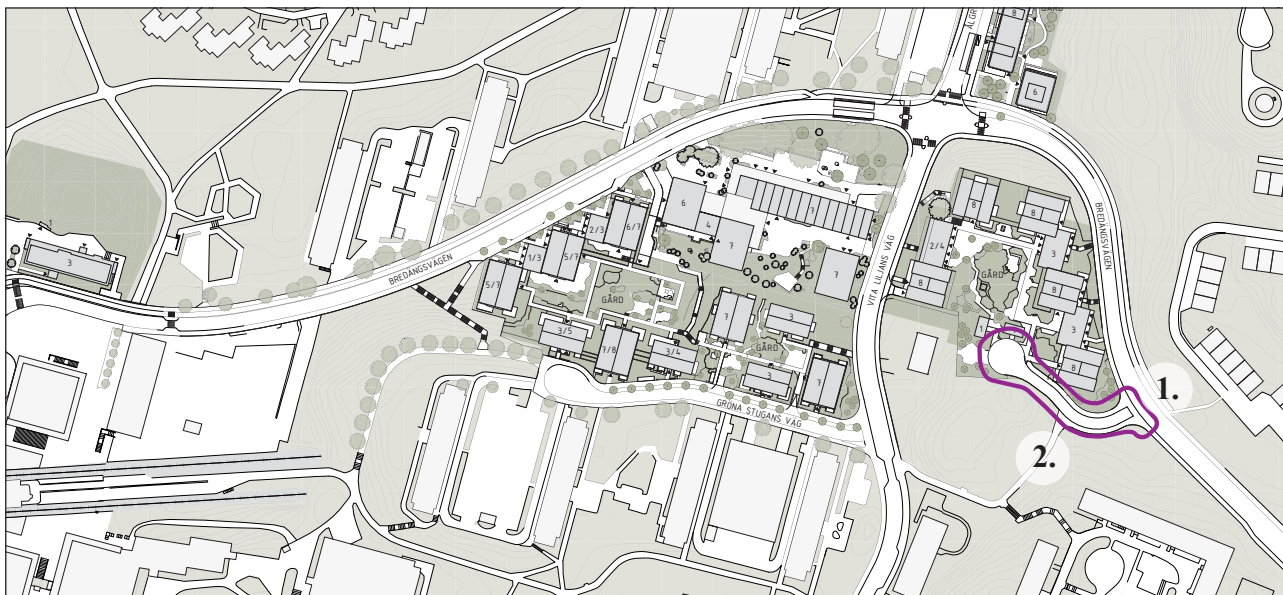
Gångbanor på båda sidor om gatan bibehåller befintlig bredd på 2,5 meter men justeras något i läge.

I anslutningen mot Bredängsvägen utformas längsgående gångbana genomgående för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående längs Bredängsvägen (1).

Den södra gångbanan ansluts fortsatt till befintlig gångväg söderut mot grönområdet (2).



Figur 17. Ny utformning på Auroragränd.



Figur 16. Översikt Auroragränd

Cykel

Cykeltrafiken påverkas inte av den nya utformningen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik trafikerar inte sträckan och påverkas därmed inte av den nya utformningen.

Motorfordonstrafik

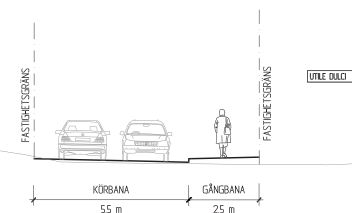
Framkomligheten för motorfordonstrafik påverkas inte nämnvärt av den nya utformningen.

Angöring och parkering

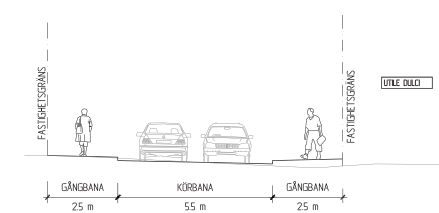
Angöring möjliggörs vid kantsten i vändplanen i anslutning till planerat miljörum.

Gatusektioner

SEKTION G-G
AUROGRÄND



SEKTION F-F
AUROGRÄND



Vita Liljans väg

Vita Liljans väg har god standard idag och behåller till stor del sin befintliga utformning.

Gång

Befintliga gångbanor på vardera sida av vägen bibehåller befintlig bredd på 2,25 meter. Framkomligheten bedöms som god.

Cykel

Cykeltrafiken påverkas inte av den nya utformningen.

Kollektivtrafik

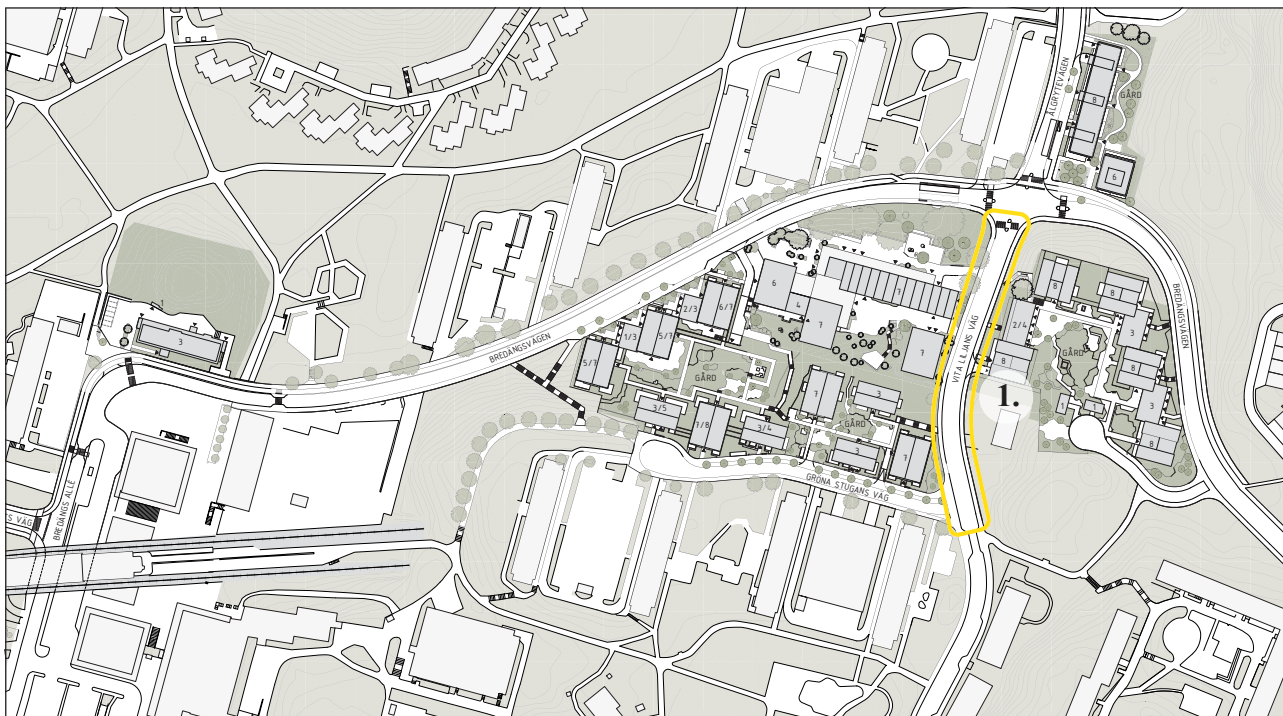
Kollektivtrafik trafikerar inte sträckan och påverkas därmed inte av den nya utformningen.

Motorfordonstrafik

Framkomligheten för motorfordonstrafik påverkas inte av den nya utformningen. Befintlig vägbredd på 9 meter bibehålls.

Angöring och parkering

På östra sidan av gatan tillkommer en infart till nytt garage på Magnolias fastighet Utile Dulci 2 (I).



Figur 18. Översikt Vita Liljans väg



Figur 19. Ny utformning Vita Liljans väg

Fortsatt arbete/restlista

Vidare utredning av utformning av övergångsställe och cykelpassage över Stora Sällskapet's väg längs med Bredängs allé. Föreslagen utformning medför en snäv sväng för cyklister på södra sidan av passagen.

