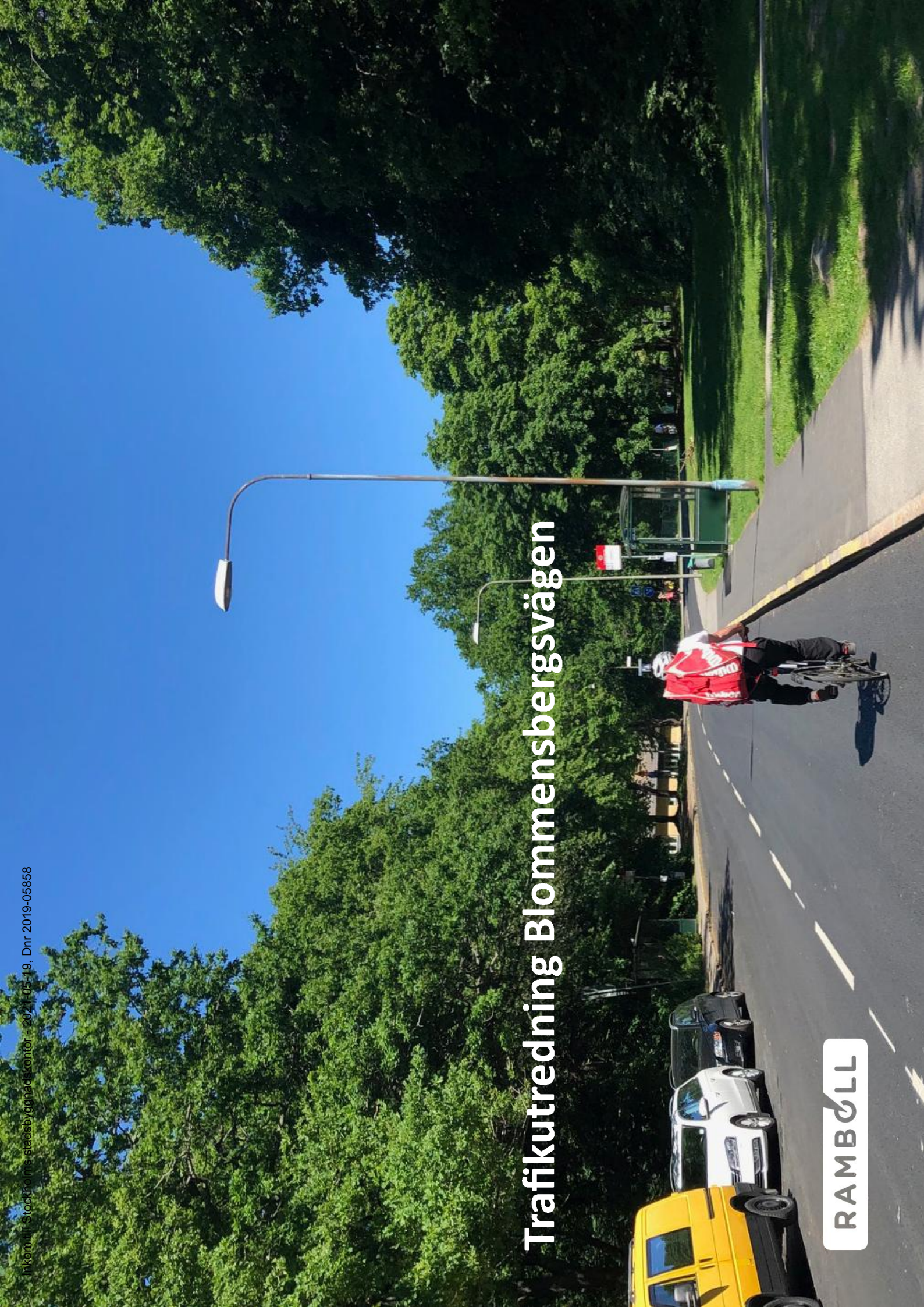


# Trafikutredning Blommensbergsvägen

RAMBOLL





Oktober 2020

Titel: Trafikutredning Blommensbergsvägen  
Författare: Jens Svensson, Johnna Rahm, Sandra Sasu  
Omslagsbild: Johanna Rahm



## SAMMANFATTNING

Denna trafikutredning studerar förutsättningar i trafiksystemet och ger förslag på hur gatuutformningen bör anpassas i samband med den planerade exploateringen utmed Blommensbergsvägen i Aspudden. Utredningen har primärt fokus på det aktuella detaljplaneområdet men omfattar också analyser i ett mer övergripande perspektiv, särskilt när det gäller behoven för cykeltrafik.

Blommensbergsvägen är utpekad som cykelpendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan. Eftersom cykelinfrastruktur idag saknas behöver en inriktning kring cykelstråkets framtida läge och utformning fastställas för att kunna säkra mark i detaljplanen. Trafikutredningens analys pekar på att stråket sannolikt inte kommer att attrahera några stora mängder långväga pendlingscyklister, för de flesta arbetsresor finns andra och mer attraktiva cykelstråk. Dock finns det många viktiga målpunkter för barn och unga längs gatan, vilka kan attrahera andra typer av cykeltrafikanter. Utredningens rekommendation är att en dubbelriktad cykelbana anläggs på Blommensbergsvägens norra sida. Vid en etappvis utbyggnad bör åtminstone sträckorna Hägerstensvägen – Aspuddsskolan samt Lövholmsvägen – Blommensbergsskolan anläggas i en första etapp.

I övrigt rekommenderar trafikutredningen bland annat att standarden för fölgångare höjs och gångvägar breddas, särskilt längs de stråk som utgör skolvägar. En uträtning av korsningen Blommensbergsvägen/Hövdingagatan rekommenderas också för att ge kollektivtrafiken bättre förutsättningar och underlätta för den planerade exploateringen.



Trafikutredningens förslag på Blommensbergsvägens utformning inom planområdet.

Fördjupade utformningsstudier behöver genomföras för att säkra mark för cykelstråket längs hela Blommensbergsvägens sträckning. På delar av sträckan är den befintliga gatussektionen smal och fastighetsgränserna ligger så nära gatan att intrång är oundvikligt. Här behöver dialog inledas med berörda fastighetsägare snarast möjligt. Utformningen behöver

även samråd med trafikförvaltningen eftersom de befintliga busshållplatsernas läge och utformning kan komma att påverkas.

## **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

---

INLEDNING	5
MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT	6
PLANERAD UTBYGGNAD	8
NULÄGE	9
LOKALISERING AV CYKELSTRÅK	16
STUDERAD GATUSEKTION	20
FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	26
REKOMMENDATIONER	27



# INLEDNING

## Bakgrund och syfte

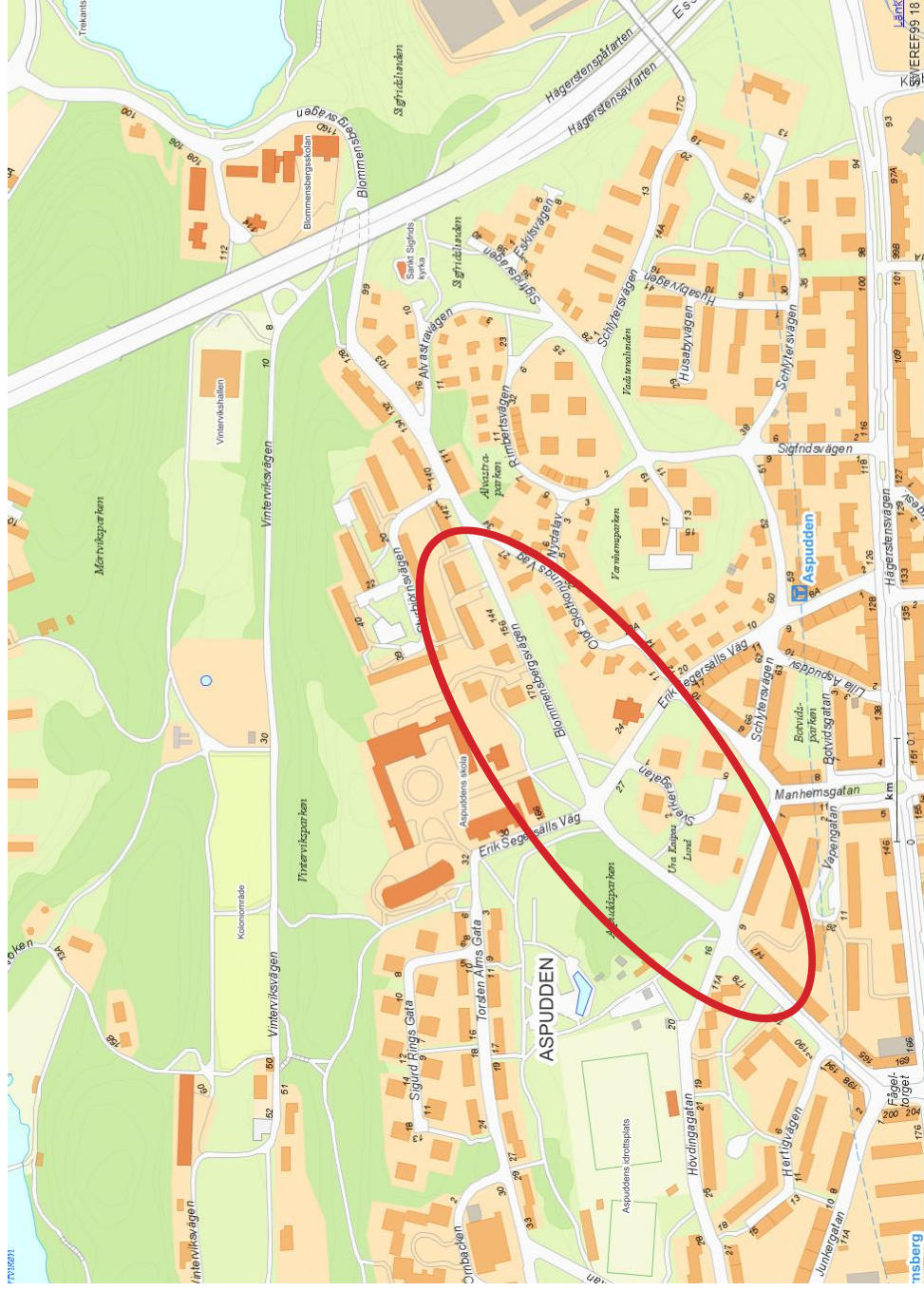
Stockholms stad har påbörjat ett detaljplanearbete i syfte att möjliggöra ny bostadsbebyggelse utmed Blommensbergsvägen. Exploateringen tar stöd i det tidigare genomförda programmet för Midsommarkransen och Aspudden och är ett av flera pågående förtätningsprojekt i Aspudden.

Syftet med denna trafikutredning är utgöra stöd till detaljplanearbetet och studera hur den planerade exploateringen påverkar trafikens funktion och markanspråk. Trafikutredningen ska även ge stöd i utformningen av gatumiljön kring den planerade exploateringen. Särskilt fokus ligger på att anpassa gatuutformningen till det i cykelplanen utpekade cykelpendlingsstråket längs Blommensbergsvägen.

Då trafikutredningen syftar till att ta fram en trafiklösning för hela Blommensbergsvägen krävs att trafikkontoret tar ansvar för de delar som ligger utanför detaljplaneområdet medan exploateringskontoret ansvarar för åtgärder inom planområdet.

## Avgränsningar

Den planerade exploateringen förväntas ha direkt påverkan på Blommensbergsvägens utformning på sträckan mellan korsningarna med Hövdingagatan och Olof Skötkonungs väg, vilket preliminärt även utgör gränsen för detaljplanens omfattning. Det finns dock en önsesidig påverkan mellan de lokala åtgärderna och den omgivande trafiksystemet, vilket innebär att trafikutredningen även behöver omfatta analyser i ett mer övergripande perspektiv. Särskilt gäller detta det planerade pendelcykelstråket längs Blommens-



Trafikutredningens huvudsakliga fokus.

bergsvägen, där de lokala åtgärderna inom detaljplaneområdet behöver samspela med utformningen på övriga delar av cykelstråket. I trafikutredningen studeras därför även delar av gatunätet som ligger utanför den planerade detaljplanens gränser.

Eftersom planeringen av den tillkommande bebyggelsen befinner sig i ett tidigt skede saknas viss kunskap om bebyggelsens omfattning och utformning som behövs för att analysera effekter på trafiksystemet. Trafikutredningen fokuserar därför på att fastställa utformningsprinciper och ge förutsättningar för det fortsatta arbetet med bebyggelsens utformning.

# MÅL OCH STYRANDE DOKUMENT

För att kunna identifiera och utvärdera lämpliga åtgärder sammanställs här ett urval av de mål, strategier och inriktningar som fastställts i några av stadens övergripande styrdokument och som ska ligga till grund för stadens trafikplanering. Innehållet som redovisas har bedömts särskilt relevant för denna trafikutredning och är tänkt att fungera som stöd i framtagnandet och utvärderingen av åtgärder.

## Översiktsplan för Stockholms stad

Översiktsplanen (2018) beskriver ett antal övergripande stadsbyggnadsmål som bryts ned i planeringsinriktningar. Inom området trafik och mobilitet presenteras följande planeringsinriktningar som bedöms vara relevanta för trafikutredningen:

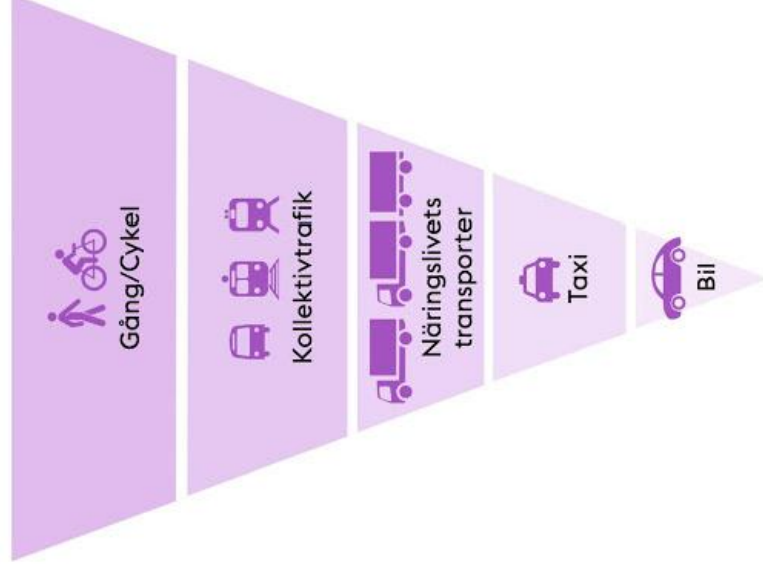
- Stockholms gator ska ha en attraktiv och funktionell utformning.
- Gångvägar och cykelvägar ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta.
- Kollektivtrafiken ska samplaneras med stadsutvecklingen och ges hög prioritet där det finns stora resandeflöden. Hållplatser och bytespunkter ska placeras där goda förutsättningar för stadsliv finns.

## Framkomlighetsstrategin

I framkomlighetsstrategin (2012) presenteras prioriteringar och styrande principer för planeringen av Stockholms trafiksystem som ska göra det möjligt att möta målen i översiktsplanen. Den övergripande strategin består i att prioritera kapacitetsstarka, yteffektiva och energisnåla färdmedel som gång och cykel framför fordonstrafik.

Framkomlighetsstrategin presenterar bland annat mål kring ökade färdmedelsandelar för gång och cykel. I dokumentet konstateras också att en av de viktigaste faktorerna för ökad cykelanvändning är reserverade utrymmen i cykelfält eller cykelbana. Detta kan motivera att parkeringsplatser tas bort eller flyttas och att körfält för motorfordon begränsas eller tas i anspråk för att ge utrymme åt cykeltrafiken.

Strategin presenterar också som mål att det ska vara lätt att hitta en bilparkeringsplats. Detta mål anses dock inte kunna uppnås genom att skapa fler parkeringsplatser på gatan, utan dessa behöver tillskapas under jord eller på fastighetsmark.



*Prioriteringsordning enligt Framkomlighetsstrategin.*



## Gångplan

I gångplanen (2016) konstateras att bebyggelsestäthet och funktionsblandning är de viktigaste faktorerna när det gäller människors benägenhet att röra sig till fots. Möjligheten att uppnå mål kring ökad andel fotgängare styrs därmed till stor del av hur den omgivande bebyggelsen planeras. Gångplanen konstaterar också att barns rörelsefrihet försämrats med tiden och att detta leder till att den fysiska aktiviteten bland barn minskar. Viktiga faktorer som styr barns möjlighet att röra sig till fots är dels avståndet till målpunkter, dels om trafikmiljön upplevs som säker.

I gångplanen presenteras följande mål för att uppnå ett mer gångvänligt Stockholm:

- Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.
- Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.
- Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.
- Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

## Cykelplan

Cykelplanen (2012) är indelad i två delar – en cykelstrategi och en handlingsplan. I strategin beskrivs bland annat mål och åtgärder som kan bidra till målen. Målen sorteras dels efter mål kring ökad cykling, dels i att det ska vara enkelt och säkert att cykla. Exempel på mål som har relevans för trafikutredningen är:

- Andelen av alla resor i högttrafik som sker med cykel ska öka.
- Andelen barn i årskurs 4–9 som cyklar till skolan ska öka.
- Samtliga passager på pendlingscykelnätet ska vara hastighets säkrade till år 2030.
- Framkomligheten för cyklister på pendlingsnätet ska öka genom att skapa förutsättningar för en jämnare hastighet.

I handlingsplanen presenteras den planerade utvecklingen för stadens cykelväg nät och de ingående stråken klassificeras i tre kategorier: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk. Handlingsplanen innehåller också riktlinjer kring utformning för de olika stråktyperna. Blommensbergsvägen är, som tidigare nämnts, utpekad som pendlingsstråk i cykelplanen.

# PLANERAD UTBYGGNAD

## Planförslaget

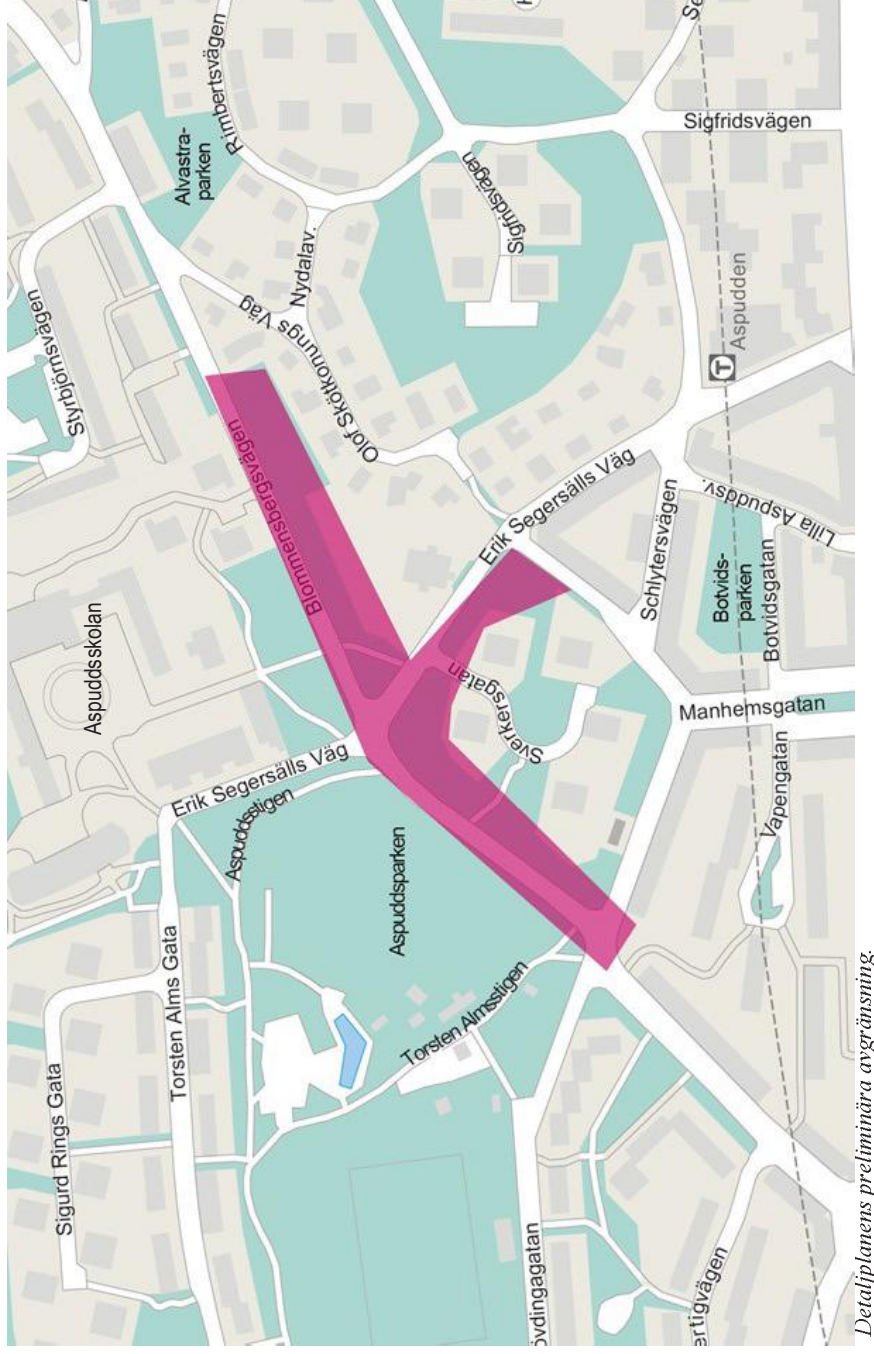
Den aktuella planen ska möjliggöra nybyggnad av cirka 230 bostäder längs Blommensbergsvägen och Erik Segersälls väg. Hälften av bostäderna föreslås bli hyresrätter och hälften bostadsrätter. Planerna befinner sig i ett tidigt skede och det finns inga underlag som beskriver tänkt utformning av den nya bebyggelsen. Det är i skrivande stund inte heller fastställt om detaljplanen endast ska omfatta bebyggelsen på Blommensbergsvägens södra sida eller om den även ska inkludera den obebyggda ytan mellan Aspudsskolan och Blommensbergsvägen.

Planens syfte är att stärka Blommensbergsvägens funktion som stadsgata samtidigt som Aspuddens grönskande karaktär bevaras. De nya husen ska ha entréer mot gatan och lokaler i markplan i strategiska lägen. Bilparkering planeras ske i garage. Befintliga gångstråk som möjliggör gena vägar till omkringliggande områden ska värnas.

På sträckan mellan Hövdingagatan och Erik Segersälls väg ska en justering av Blommensbergsvägens läge studeras i syfte att skapa bättre förutsättningar för den planerade bebyggelsen och underlätta för genomgående busstrafik. En uträttning av vägen har stöd i gällande detaljplan.

## Program för Aspudden och Midsommarkransen

Planförslaget har stöd i Program för Aspudden och Midsommarkransen från 2013, som i sin tur vilar på



översiktsplanens idé om den centrala stadens utvidgning. I programmet föreslås kompletterande bebyggelse som kan stärka stadsdelarnas entréer och kopplingen mellan stadsdelarna.

Inom planprogrammet utfördes en trafikutredning, som bland annat drar slutsatsen att den ökade bebyggelsen ger ökade trafikmängder på områdets huvudgator.

Utredningen konstaterar att det trots dessa inte förväntas uppstå några kapacitetsproblem i vägnätet. För Blommensbergsvägens del bedömdes trafiken öka från 2500 fordon per dygn år 2012 (uppmätt) till 2900 år 2022 (prognos). Detta kan jämföras med de mellan 1800 och 2200 fordon som idag trafikerar Blommensbergsvägen genom Aspudden, enligt Stockholms stads trafikflödeskarta.



## NULÄGE

Blommensbergsvägen är en huvudgata som kopplar samman stadsdelarna Aspudden och Gröndal. Den mark som planeras att exploateras utgörs idag av naturmark.

### Dagens bebyggelse

Bebyggelsens karaktär varierar utmed sträckan. I västra delen finns kvartersstruktur med trevåningshus från 1940-talet och i gatans östra del finns en gård från 1700-talet med kringliggande kolonitradgårdar. Däremellan finns villabebyggelse, punkthus, lamellhus

och skolbyggnader. Utmed sträckan finns också en av söderorts mest besökta parker, Aspudsparken, samt grönområdet kring sjön Trekanten med bad och promenadstråk.



### Målpunkter

Större målpunkter utmed eller i närheten av Blommensbergsvägen är Aspudsparken, Aspuddens IP, två skolor, en förskola, Vintervikens idrottshall och Trekantens badplats. Alla dessa utgör målpunkter för barn och unga.



## Gångtrafik

Utmed kvarteren öster om Hövdingagatan finns breda gångbanor på vardera sida av gatan. I övrigt är gångbanorna mycket smala och uppfyller inte dagens standard. Utöver gångtrafik utmed Blommensbergsvägen utgör Erik Segersälls väg och Torsten Alms gata viktiga gångförbindelser från Aspuddens centrum och tunnelbana till Aspuddens skola och Vintervikens naturområde. Även kopplingen mellan Gröndal och Blommensbergsskolan utgör en viktig länk.

Erik Segersälls väg hade, vid en gångräkning utförd i oktober 2019, de största gångflödena av de studerade gatorna. Här rörde sig drygt 2100 fotgängare under 6 timmar varav en klar majoritet på den östra sidan av gatan.



Smal gångbana på Erik Segersälls väg.

## Cykeltrafik

Blommensbergsvägen är utpekad som ett cykel-pendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan men cykling sker idag i blandtrafik utmed hela sträckan. Det saknas cykelräkningar men utifrån besök på plats och samråd med trafikkontoret bedöms cykling i första hand ske till de målpunkter som finns längs gatan och längre pendlingsresor bedöms vara relativt få.

Utmed Hägerstensvägen finns idag enkelriktade cykelbanor på vardera sida av gatan medan det utmed Lövholmsvägen finns en dubbelriktad cykelbana på gatans södra sida.



Bred gångbana utmed Blommensbergsvägen mellan Hertigvägen och Hövdingavägen.



Uppifrån: smal gångbana utmed Blommensbergsvägen vid Trekanisbadet, dubbelriktad cykelbana på Lövholmsvägen samt enkelriktad cykelbana på Hägerstensvägen.



## Kollektivtrafik

Blommensbergsvägen trafikeras av buss 161 som går från Gröndal via Midsommarkransen till Bagarmossen, med en turtäthet på var 15:e minut i rusningstid. Det finns idag fyra hållplatslägen utmed sträckan. Buss-hållplatserna utmed Blommensbergsvägen uppfyller inte dagens standard och består i flera fall endast av en stolpe utan väderskydd. Hållplatserna saknar tillgänglighetsanpassning.

Planområdet ligger cirka 300 meter från Aspuddens tunnelbaneuppgång, där linje 13 mellan Ropsten och Norsborg trafikerar med turtätheten 5 minuter i rusningstid.

I korsningen med Hövdingagatan är Blommensbergsvägen idag förskjutet i sidled, vilket påverkar busstrafikens linjeföring och resenärernas komfort.



Sidledsförskjutet korsning skapar problem för busstrafiken.

## Biltrafik

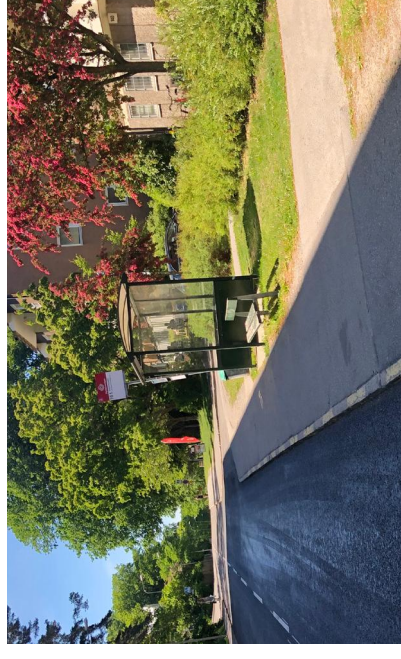
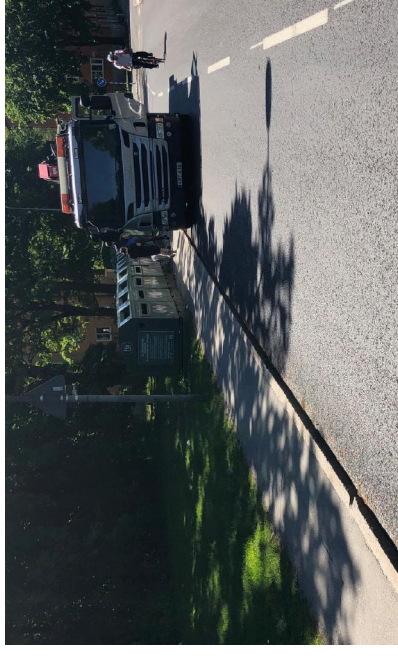
Biltrafikflödet utmed Blommensbergsvägen varierar mellan 1800 och 3100 fordon per dag (ADT), vilket är ett relativt lågt flöde. Hastighetsbegränsningen är 30 km/tim utmed hela gatan och i höjd med Aspuddsskolan finns farthinder i form av upphöjningar längs gatan.

Kantstensparkering finns idag på delar av Blommensbergsvägen, totalt handlar det om omkring 35-40 parkeringsplatser.

En återvinningsstation finns placerad på gatans södra sida mitt emot Aspuddsparken.

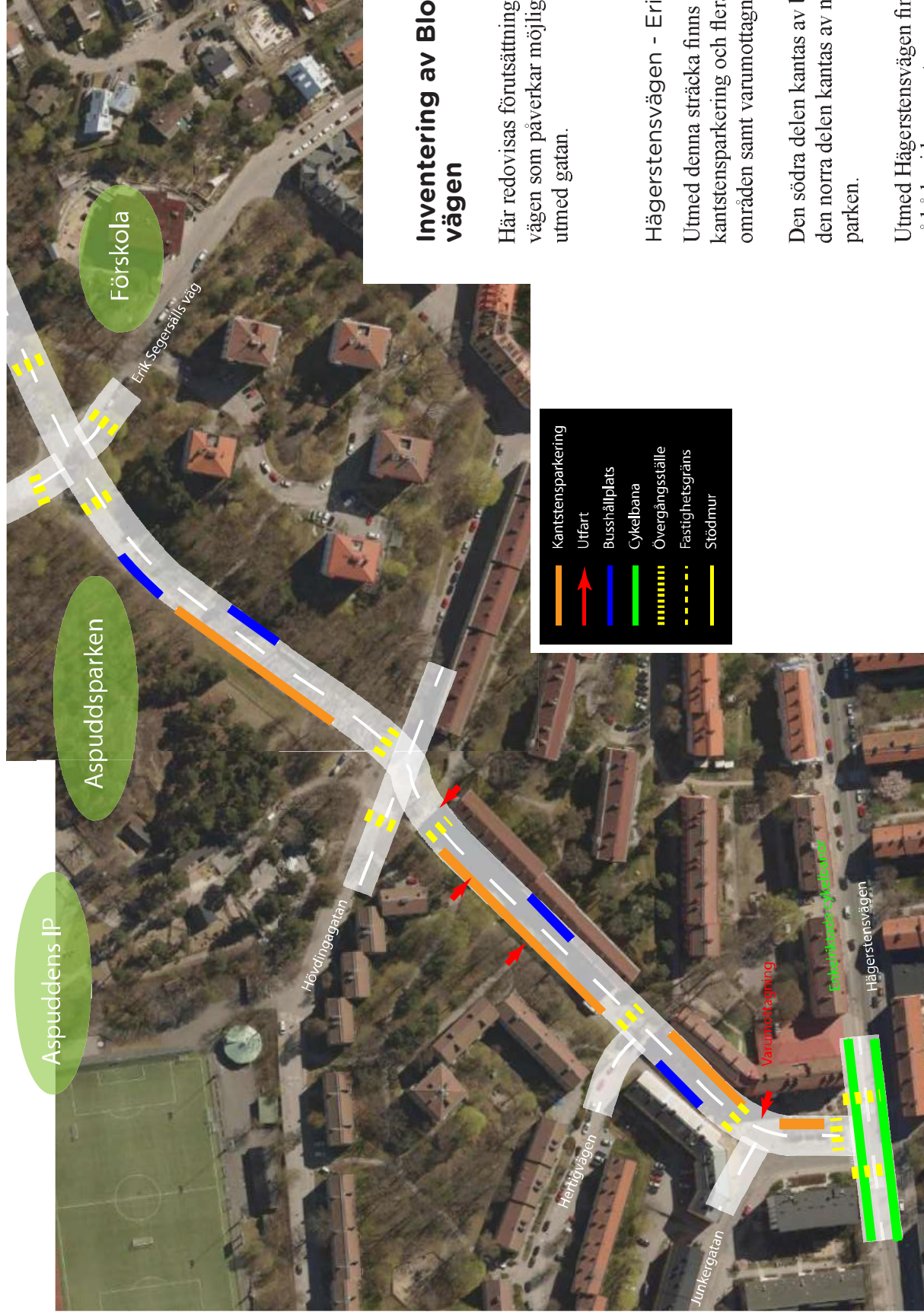


Farthinder vid Aspuddsskolan.



Uppifrån: Essingeledens bropelare, återvinningsstation på Blommensbergsvägen, busshållplats vid Olof Skötkonungs väg.





## Inventering av Blommensbergsvägen

Här redovisas förutsättningar utmed Blommensbergsvägen som påverkar möjligheten att anlägga cykelbana utmed gatan.

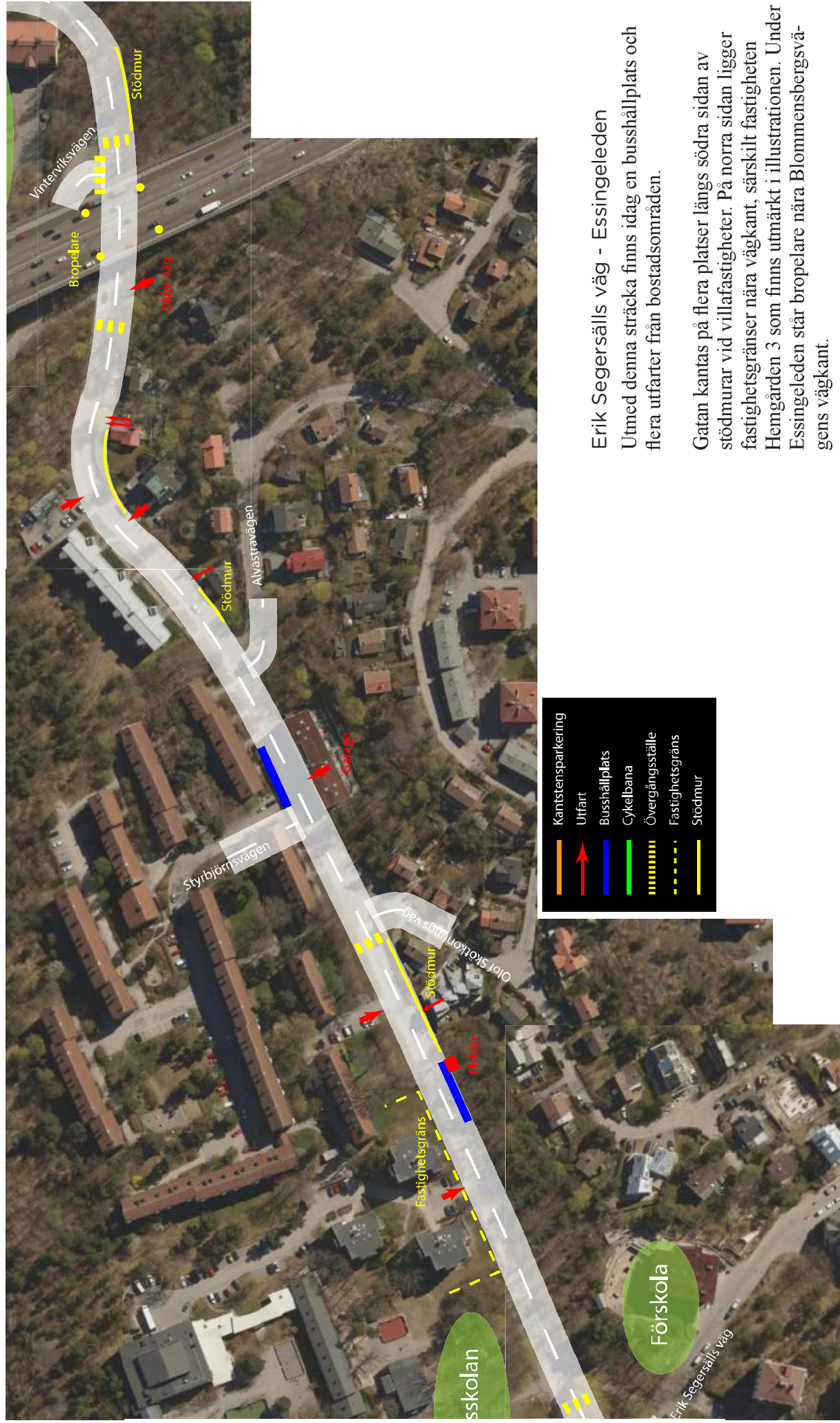
### Hägerstensvägen - Erik Segersälls väg

Utmed denna sträcka finns idag två busshållplatser, kantstensparkering och flera utfarter från bostadsområden samt varumottagning till en livsmedelsbutik.

Den södra delen kantas av bostadsbebyggelse medan den norra delen kantas av naturmark och Aspuddsparken.

Utmed Hägerstensvägen finns enkelriktade cykelbanor på båda sidor av gatan.





## Erik Segersälls väg - Essingeleden

Utmed denna sträcka finns idag en busshållplats och flera utfarter från bostadsområden.

Gatan kantas på flera platser längs södra sidan av stödmurar vid villafastigheter. På norra sidan ligger fastighetsgränser nära väggkant, särskilt fastigheten Hemgården 3 som finns utmärkt i illustrationen. Under Essingeleden står bropelare nära Blommensbergsvägens väggkant.

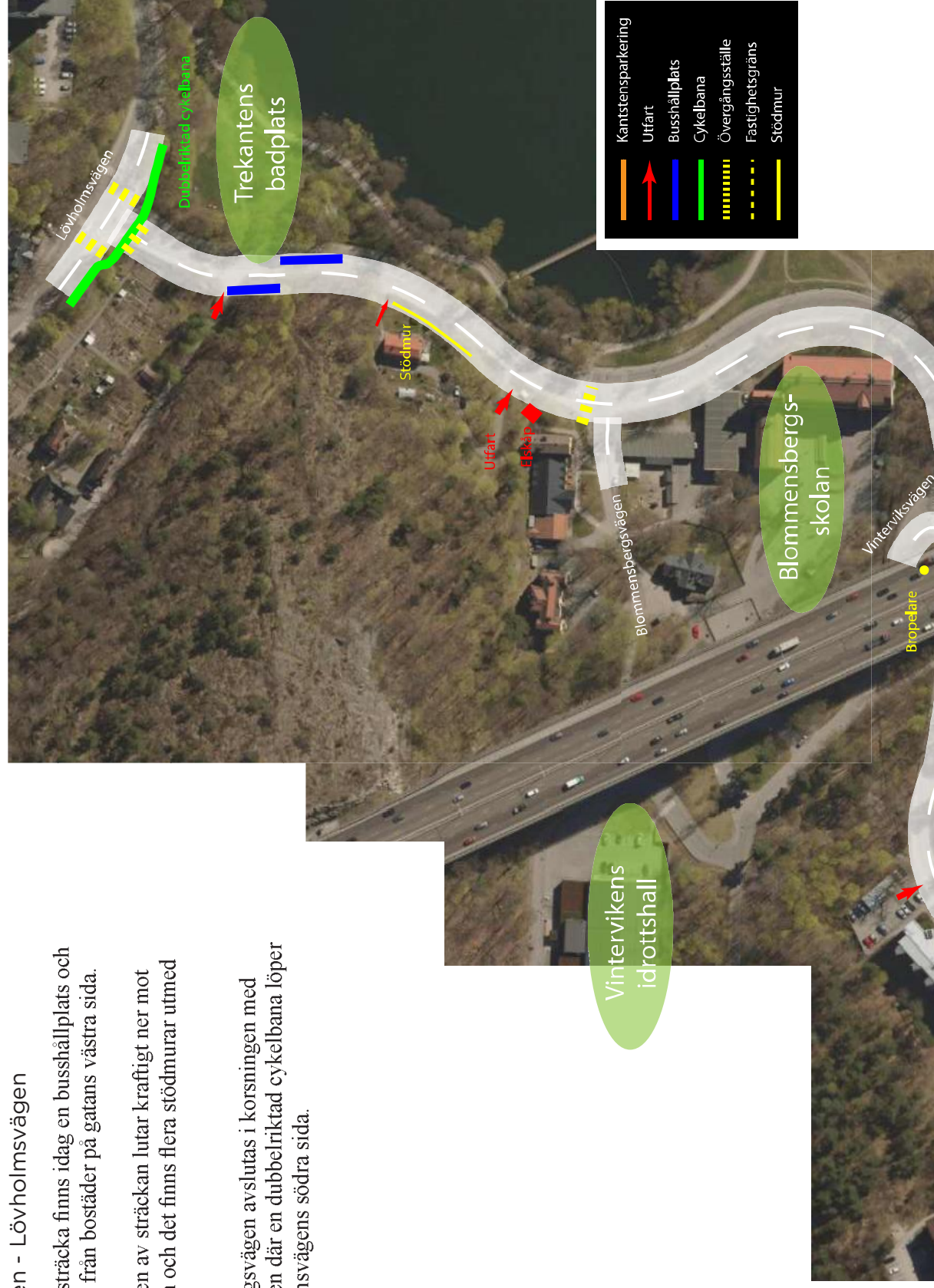


## Essingeleden - Lövholmsvägen

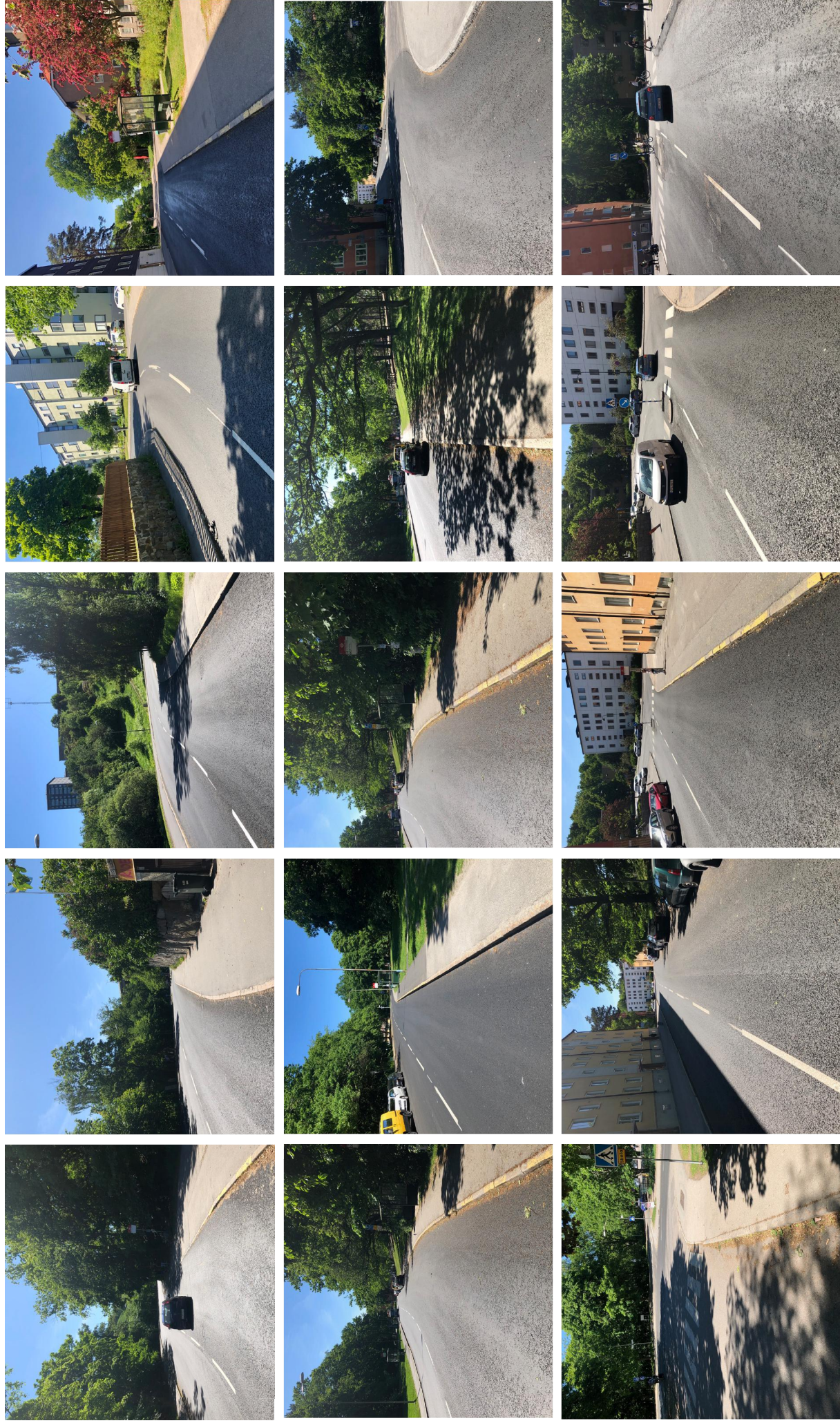
Utmed denna sträcka finns idag en busshållplats och ett par utfarter från bostäder på gatans västra sida.

Den södra delen av sträckan lutar kraftigt ner mot sjön Trekanten och det finns flera stödmurar utmed sträckan.

Blommensbergsvägen avslutas i korsningen med Lövholmsvägen där en dubbelriktad cykelbana löper längs Lövholmsvägens södra sida.







Fotocollage från Blommensbergsvägen i riktning från Gröndal (uppe t v) mot Aspudden (nere t h).



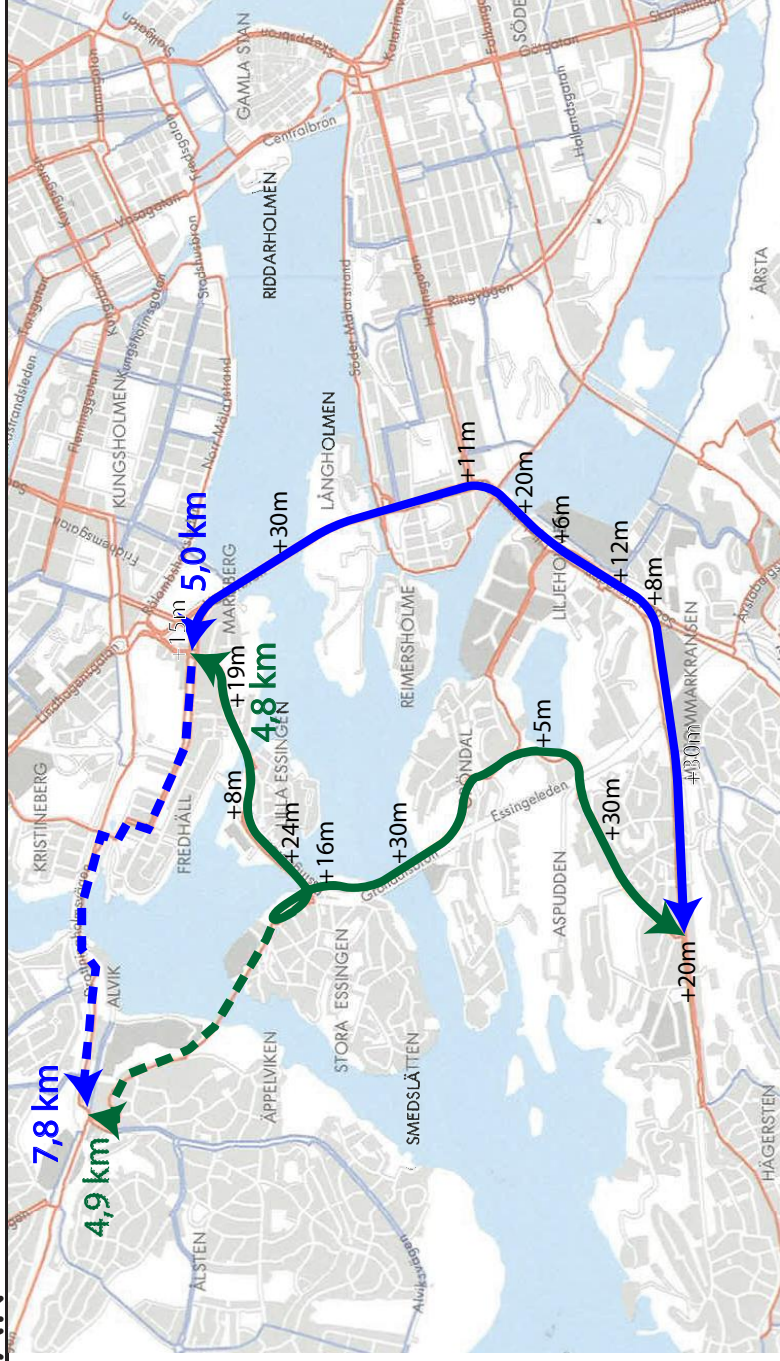
# LOKALISERING AV CYKELSTRÅK

# Analys av framtida cykelpendlingsstråk

Som tidigare nämnts är Blommensbergsvägen utpekad som pendlingscykelstråk i stadens cykelplan. I cykelplanen ges dock inga direktiv kring cykelstråkets läge eller utformning utmed gatan. En viktig del av trafikutredningen har därför bestått i att studera förutsättningarna för ett framtida pendlingscykelstråk längs hela Blommensbergsvägen. Här presenteras denna analys tillsammans med hur resultatet påverkar utformningen inom detaljplaneområdet.

# Funktionsanalys cykelstråk

En övergripande analys har gjorts för att förstå vilken roll ett cykelpendlingsstråk längs Blommensbergsvägen kan förväntas få i ett framtida cykelvägnät. För pendlingscyklister erbjuder länken främst en genväg för resor mellan Stockholms sydvästra delar och Västerort. Däremot är det inte troligt att länken är attraktiv nog för att konkurrera med det befintliga pendlingscykelstråket mot Stockholms innerstad som löper utmed Hägerstensvägen – Södertäljevägen – Långholmsgatan. Avståndet mellan Aspudden och Marieberg är jämförbart i de båda sträckningarna, men sträckningen via Blommensbergsvägen innebär större skillnader i höjdmeter och bedöms dessutom löpa i en mindre attraktiv trafikmiljö. Det stora pendlingsflödet sker till och från de många arbetsplatserna i innerstaden. Eftersom stråket via Liljeholmsbron bedöms vara mer attraktivt för de flesta pendlare förväntas inga stora



Avståndsskillnad och höjdskillnader mellan Aspudden och Västerbroplan samt mellan Aspudden och Abik beroende på val av färdväg.

volymen långväga pendlingscyklister nyttja Blommensbergsvägen för sina arbetsresor. Däremot visar nulägesanalysen att det utmed Blommensbergsvägen finns ett antal viktiga målpunkter för barn och unga som kan förväntas attrahera en annan typ av cykelfikanter. Framförallt är det skolor och idrottsplatser på vägens norra sida som utgör målpunkter, men även badplatsen vid sjön trekanten kan attrahera cyklande barn och ungdomar.

Den förmodat höga andelen unga cykeltrafikanter tillsammans med att gatan är utpekad pendlingscykelstråk gör att cykelbana bör eftersträvas på Blommensbergsvägen, inte cykelfält. Den begränsade sektionsbredden omöjliggör dubbelriktad cykelbana på båda sidor, valet står därför mellan enkelriktade cykelbanor längs vägens båda sidor eller en dubbelriktad cykelbana på ena sidan. Om dubbelriktad cykelbana förordas behöver det även avgöras vilken sida av vägen cykelbanan ska anläggas på.



## Analys av lokaliseringsalternativ

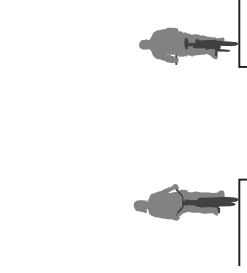
En övergripande jämförelse har gjorts mellan enkelriktad eller dubbelriktad cykelbana utifrån följande parametrar:

- Trygghet
- Trafiksäkerhet och olycksrisk
- Trafikfunktion, orienterbarhet, anslutning till cykelnätet och tillgänglighet till målpunkter
- Utrymmesbehov och anpassning till närmiljön
- Genomförbarhet (särskilt vid etappvis utbyggnad)
- Uppskattad anläggningskostnad (inga kalkyler har gjorts)

Förutom trafiksäkerhetsrisken överväger fördelarna med dubbelriktad cykelbana framför enkelriktade cykelbanor på gatans båda sidor. Dubbelriktade cykelbanor anses vara mindre trafiksäkra i korsningar med vägtrafik eftersom det är svårare för fordonsförare att bedöma varifrån cykeltrafikanterna kommer. Ett sätt att mildra detta problem är att bygga hastighetsräkade cykelpassager, vilket cykelplanen även uttrycker ska vara standard på alla stadens cykelpendlingsstråk.

Trafiksäkerhetsaspekten i alternativjämförelsen påverkas även av att det på Blommensbergsvägen finns vissa trafiksäkerhetsrisker med att anlägga cykelbana på vägens södra sida, vilket krävs om enkelriktade cykelbanor väljs. Flera av fastigheterna på södra sidan har utfarter mot gatan där sikten är skymd och där det kan vara svårt för fordonsförare att upptäcka cykeltrafikanter. Trafiksäkerhetsrisker finns därmed oavsett val av lokalisering och det är inte självklart vilka som väger tyngst i jämförelsen mellan alternativen. Oaktat

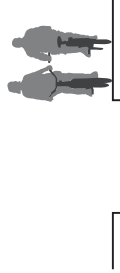
## ENKELRIKTAD ELLER DUBBELRIKTAD CYKELBANA?



### ENKELRIKTAD

Tydligare och trafiksäkrare korsningar  
Kan övergå i blandtrafik lokalt vid trånga sektioner eller etappvis utbyggnad  
Samma princip som på Hågerstensvägen (ansluter i söder)

Blandade trafikantgrupper – risk för trångt vid omkörning  
Fler dolda utfarter på gatans södra sida – trafiksäkerhetsrisk  
Förmodat dyrare anläggningskostnad



### DUBBELRIKTAD

Erbjuder vingelmån och bättre möjlighet till omkörning  
Något mer yteffektivt  
Passar gatans/områdets karaktär  
Samma princip som på Lövholmsvägen (ansluter i norr)

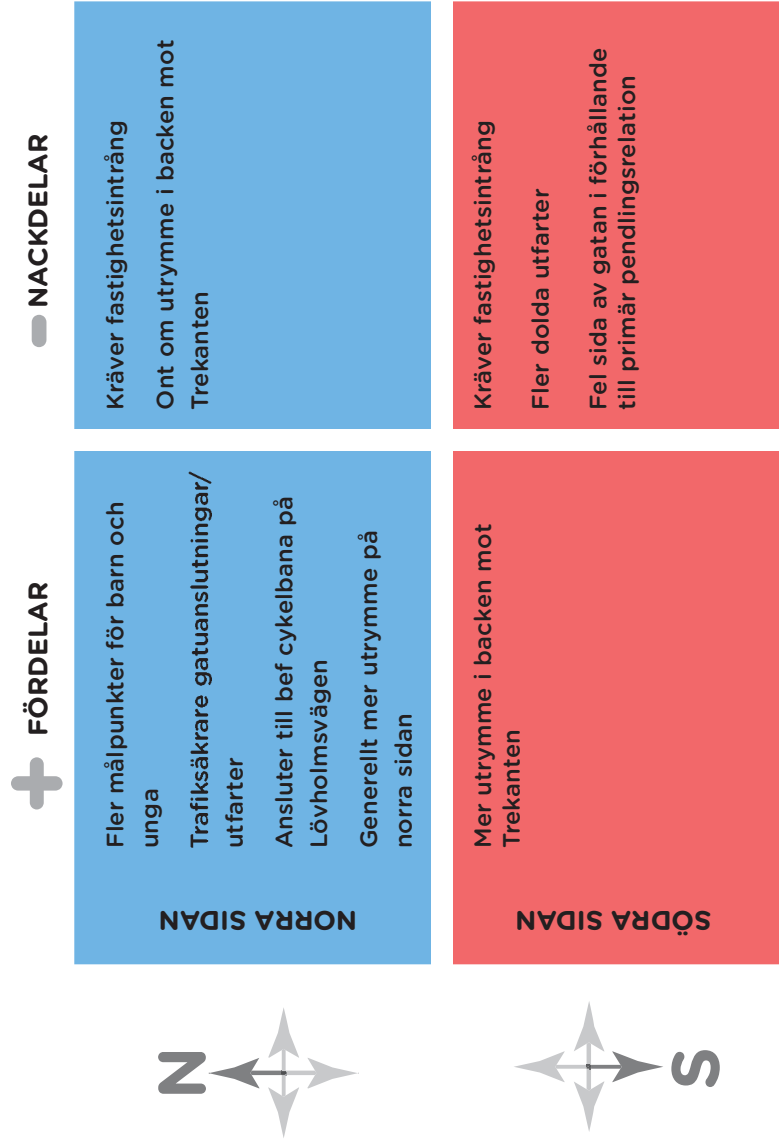
Generellt ökad olycksrisk i korsningar med dubbelriktad cykeltrafik

val av lokalisering innebär dock utbyggnaden av en cykelbana en höjning av trafiksäkerheten för cyklister jämfört med idag.

Den samlade bedömningen pekar på att dubbelriktad cykelbana är att föredra, i alla fall om en större sammanhängande del av cykelstråket kan byggas samtidigt. Om endast en kort del av sträckan färdigställs i en första etapp blir det dock otydligt med dubbelriktad cykelbana eftersom genomgående cykeltrafik i ena

riktningen då behöver växla sida två gånger på en kort sträcka. Om principen med dubbelriktade cykelbanor väljs bör en första utbyggnadsetapp åtminstone omfatta sträckan från Hågerstensvägen till och med detaljplaneområdet.

## DUBBELRIKTAD CYKELBANA PÅ GATANS NORRA ELLER SÖDRA SIDA?



Med stöd i jämförelsen i ovanstående tabell rekommenderas att en dubbelriktad cykelbana anläggs på Blommensbergsvägens norra sida. Detta bör vara den fortsatta inriktningen längs hela Blommensbergsvägens sträckning mellan Hägerstensvägen i söder och Lövholmsvägen i norr.



## Sträckan öster om detaljplaneområdet

Vidare norrut mot Gröndal har trafikutredningen endast mycket grovt studerat förutsättningarna för ett cykelstråk i syfte att kunna föreslå en enhetlig principutformning längs hela cykelstråket. En hel del utmaningar finns på sträckan eftersom utrymmet i den befintliga gatusektionen inte är tillräckligt för att inrymma utbyggnad av cykelbana. På flera ställen finns det befintliga stödmurar eller slänter intill vägen som begränsar möjligheten att på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt bredda sektionen.

På delsträckan mellan Lövholmsvägen och Blommensbergsskolan är det särskilt angeläget att få till cykelinfrastruktur i närtid, detta eftersom skolan kommer att användas som ersättning för Gröndalsskolan som ska renoveras. Blommensbergsskolan kommer därmed att, under en längre tid, inhysa elever i de lägre årskurserna

och för de elever som bor i Gröndal kommer Blommensbergsvägen att utgöra skolväg. Även efter detta kommer skolan fortsätta sin verksamhet som skola för elever i åk 6-9 och bör ha en sammanhängande skolväg för cyklande elever. Delsträckan har inte studerats i detalj i trafikutredningen, men åtminstone på delar av sträckan bedöms det finnas utrymme inom den befintliga vägsektionen för en dubbelriktad cykelbana på vägens norra sida. En cykelbana på norra sidan av gatan utgör en bra koppling mellan skolan och centrala delar av Gröndal. Fortsatta utredningar bör initieras för att kunna genomföra utbyggnaden snarast möjligt.

På sträckan mellan detaljplaneområdet och Blommensbergsskolan kan det finnas skäl att studera en alternativ sträckning för cykelstråket. På grund av de stora

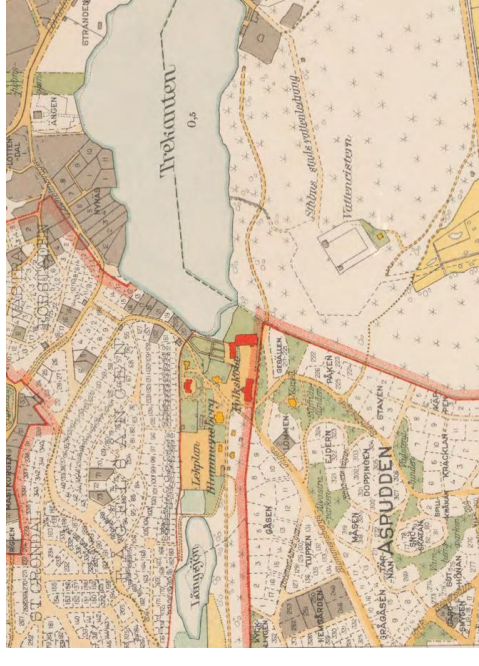


Stödmur och utfart i höjd med Trekanten.



Möjlig alternativ sträckning för cykelstråk.

höjdskillnaderna vid sidan av Blommensbergsvägen och begränsningar i form av stödmurar och bropelare skulle åtgärder för att bredda vägens sektion på denna sträcka sannolikt vara relativt omfattande och dyra. En alternativ lösning som kan vara intressant att studera vidare är att, istället för att följa vägen, leda cykelbanan i en västligare sträckning på delsträckan mellan Aspudden och Trekanten, enligt de ursprungliga planerna för Blommensbergsvägen (se karta nedan). Därigenom skulle utrymmesbristen under Essingeleden undvikas samtidigt som den lokala cykeltrafiken ges bättre access till målpunkterna Vinterviken, Blommensbergsskolan och idrottshallen. Dock är det stora höjdskillnader på sträckan, vilket försvårar möjligheten att åstadkomma en gen och rak sträckning. Fördjupade studier krävs för att kunna bedöma genomförbarheten, kostnaderna och konsekvenserna av en sådan lösning.



Historisk karta från 1927 som visar de ursprungliga planerna för Blommensbergsvägens sträckning.

# STUDERAD GATUSEKTION

I föregående avsnitt konstateras att cykelbanan bör byggas dubbelriktad på Blommensbergsvägens norra sida längs hela vägens sträckning. Med det som utgångspunkt studeras i detta avsnitt hur gatusektionen kan kompletteras med en dubbelriktad cykelbana samt vad konsekvenserna av det ökade markanspråket blir.

## Riktlinjer för sektionsmått

Måtsättningen av Blommensbergsvägens sektion tar stöd i handboken Gata Stockholm och utgår från typutformning för dubbelriktat cykelpendlingsstråk på huvudgata. Med mått enligt Gata Stockholm skulle Blommensbergsvägens sektion bli minst 18,55 meter bred, se illustrerad gatusektion nedan.

### Sektionsmått enligt Gata Stockholm

- Bredd på gångbanor: 3,5-5 m
- Dubbelriktat cykelpendlingsstråk 3,25-4,5 meter
- Dubbelriktat huvudcykelstråk 2,5-3,25 meter
- Körbaneläbredd vid busstrafik: 7 meter
- Skyddsremsa utan stolpar: 0,3 meter
- Skyddsremsa med stolpar: 1 meter

Stolpar får inte placeras längre än 4 meter från körbanans kant, varför en skyddsremsa på 1 meter behövs på den sida av gatan som inrymmer både gång- och cykelbana.

## Konsekvenser av ny sektion

En breddning av Blommensbergsvägens sektion till 18,55 meter skulle påverka flera platser utmed sträckan, vilket visas i illustrationen på nästa sida.

I kvarteren strax norr om Hägerstensvägen är avståndet mellan husfasaderna endast 18 meter. Här ska även inrymmas ett busshållplatsläge vilket medför inskränkningar på sektionsmåten. Längre norrut kantas vägen av flera större träd som skulle behöva tas ner för att få plats med sektionen. Dessutom skulle stödmurar behöva anläggas eftersom sektionen inkräktar på en befintlig slänt.

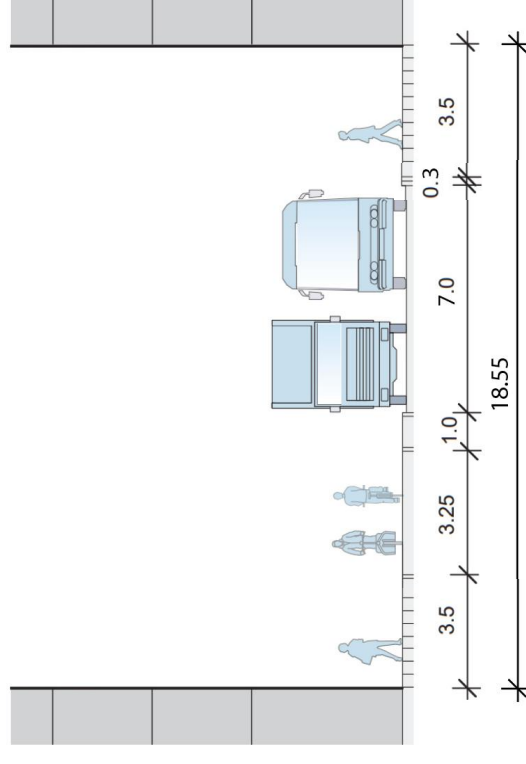
På sträckan mellan Hovdingagatan och Erik Segersälls väg skulle en breddning av gatan medföra intrång i

Aspuddsparken, alternativt minska möjlig yta för ny exploatering i den aktuella detaljplanen.

Vid Aspuddsskolan och vidare norrut skulle en breddning göra intrång i naturmarken vid skolan samt inkräkta på flera intilliggande fastigheter.

I backen vid Blommensbergsskolan är nivåskillnaderna stora och en breddning av gatan skulle kräva stödmurar. Vid Trekantsbadet riskerar en breddning av gatan dessutom att minska ytan för badplatsen.

De långsgående parkeringsplatserna utmed Blommensbergsvägen behövs, oavsett sektionsmått, utgå för att ge plats för en breddad sektion med dubbelriktad cykelbana.

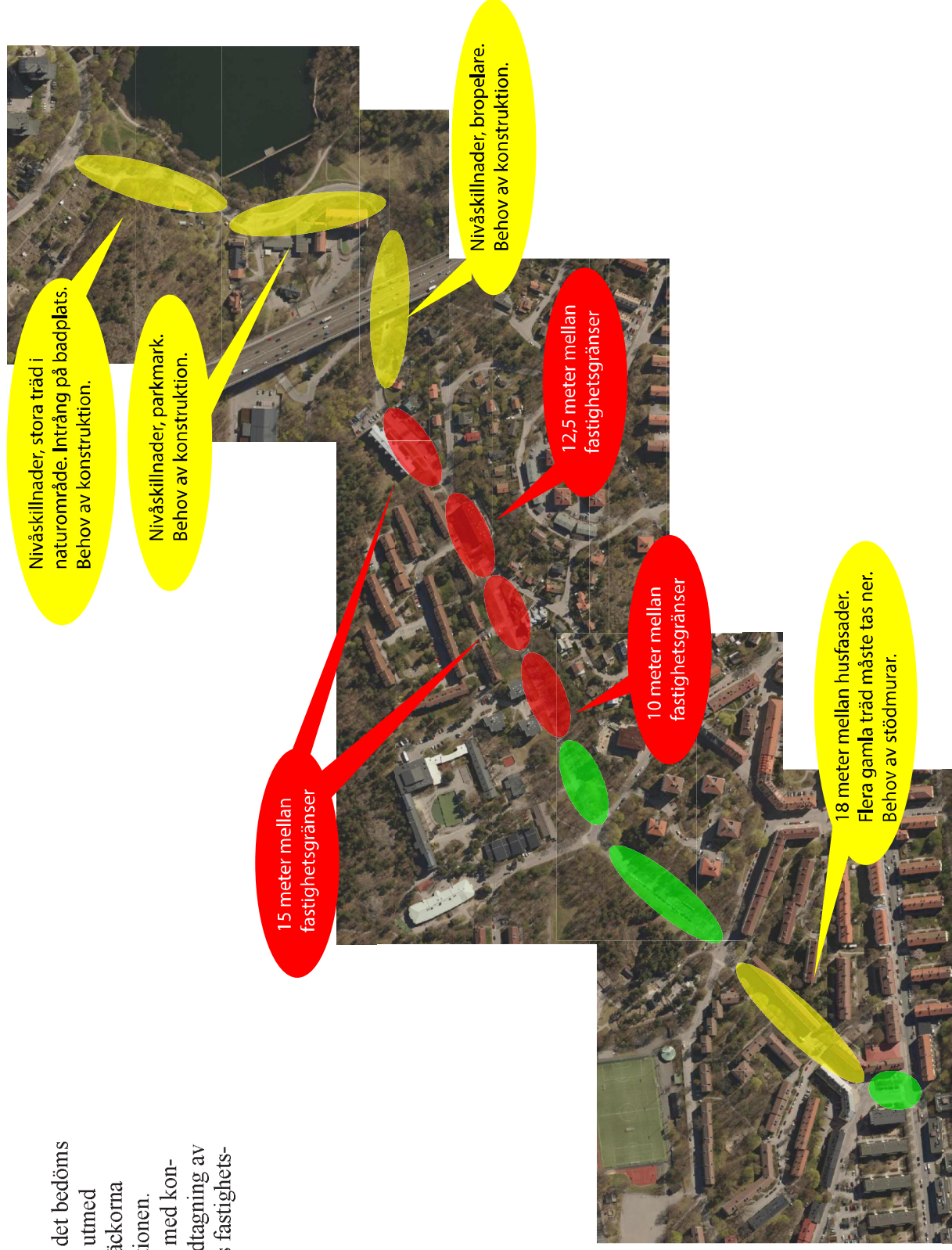


Måtsatt gatusektion för cykelpendlingsstråk på huvudgata



## Bedömning av genomförbarhet

Kartan här intill illustrerar hur komplicerat det bedöms vara att tillskapa en sektion på 18,55 meter utmed Blommensbergsvägen. Utmed de gröna sträckorna bedöms det finnas utrymme att rymma sektionen. Utmed de gula sträckorna finns svårigheter med konstruktioner eller konsekvenser i form av nedtagning av större träd. Utmed de röda sträckorna krävs fastighetsintrång för att möjliggöra sektionen.





## Fastighetsinträng

Som nämnts ovan påverkar en breddad sektion en rad fastigheter, här beskrivs utförligare vilka fastigheter som berörs.

Utmed sträckan mellan Erik Segersälls väg och Olof Skötkonungs väg är Blommensbergsvägen som smalast och flera fastighetsgränser ligger i kant med eller nära dagens vägkant. Anläggandet av cykelbana utmed Blommensbergsvägens norra sida medför fastighetsinträng på fastigheten Hemgården 3, som ägs av Stockholmshem.



*Fastighetsgränsen vid Hemgården 3 går vid häcken till höger i bild, i gångbanans bakkant.*

På samma sida av gatan ligger även fastigheten Tuppen 1 vars fastighetsgräns, som ligger ca 5 meter från vägkant, kan komma att påverkas.

Mitt emot Tuppen 1 ligger fastigheterna Grågåsen 18 och 19 som utgörs av småhusbebyggelse. Här ligger fastighetsgränserna precis i vägkanten och markeras av stödmurar.



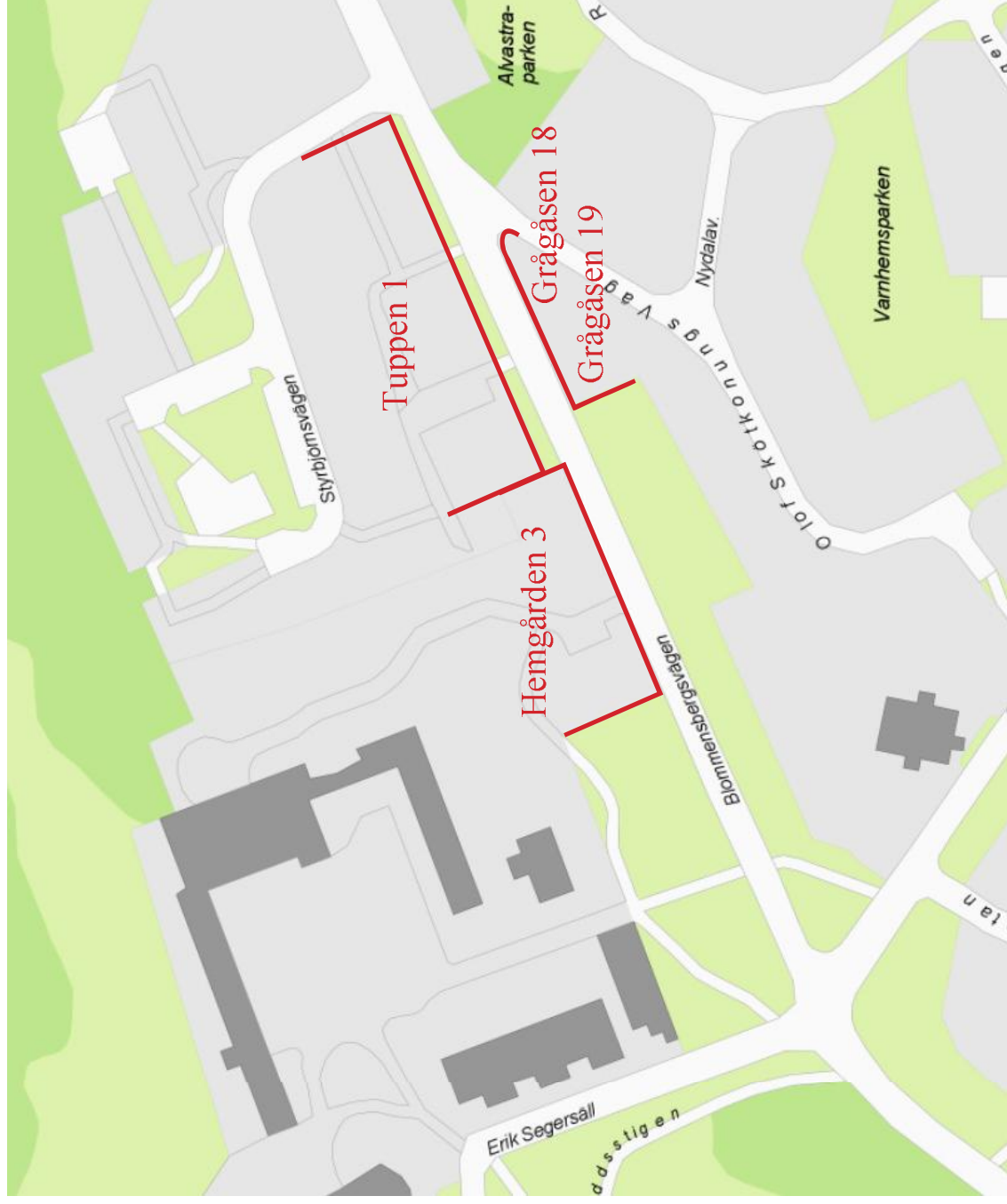
*Till höger i bild syns stödmur vid fastighet Grågåsen 18 och till vänster fastigheten Tuppen 1.*

Öster om korsningen Olof Skötkonungs väg ligger fastigheterna Gässlingen 1 och Gudingen 1. Vid fastigheten Gudingen 1 ligger fasaden i fastighetsgräns. Avståndet mellan dessa fastighetsgränser är 12,5 meter.



*Stödmuren vid Grågåsen 19 utgör gräns mellan gångbana och fastighetens parkeringsplatser.*





Fastighetsgränser begränsar möjligheten att rymma fullgod standard på sektionen.



## Avvikelse från utformningsprinciper

Konsekvensbeskrivningen ovan visar att det är mycket svårt att få till en gatusektion utmed Blommensbergsvägen som uppfyller riktlinjerna utan att konsekvenserna blir orimligt stora. Med anledning av detta föreslås att avsteg görs från riktlinjerna. Prioriteringen mellan olika trafikslags utrymme följer stadens framtida komlighetsstrategi där gång- och cykeltrafik prioriteras högre än vägtrafiken. För att kunna inrymma alla funktioner krävs dock att avsteg görs för alla trafikslag.

Utmed dagens gata är körbanan som smalast 6,3 meter, där buss trafikerar. Isället för riktlinjernas 7 meter föreslås att körbanans bredd blir 6,5 meter vilket därmed inte försämrar standarden för kollektivtrafiken jämfört med nuläget.

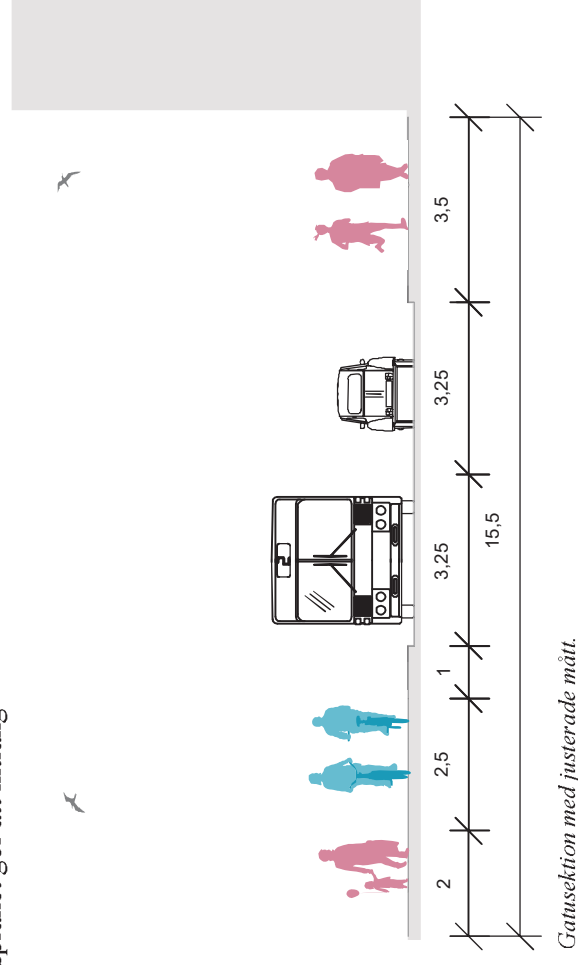
Riktlinjerna anger att en dubbelriktad cykelbana utmed ett cykelpendlingsstråk ska vara minst 3,25 meter. Cykelflödena utmed gatan bedöms bli relativt små och potentialen för att bli ett viktigt arbetspendlingsstråk är begränsade, vilket belysts i tidigare kapitel. Cykelbanans bredd bedöms därför kunna minska till 2,5 meter utan att påverka förutsättningarna för cykeltrafiken negativt. Enligt Gata Stockholm är 2,5 meter standard för en dubbelriktad cykelbana på ett huvudcykelstråk.

Gångbanor utmed huvudgator ska vara 3,5 meter enligt riktlinjerna. För att drifva gångbanan krävs minst 2,5 meter. Gångbanan på norra sidan av gatan, som förläggs intill med cykelbanan, föreslås få en bredd på 2 meter. Detta avsteg motiveras dels på grund av samlokaliseringen med cykelbana, dels på grund av att gångbanan gränsar till stor del till grönyta vilket ger ett öppnare intryck än om gångbanan gränsar till fasad. Gångbanan på södra sidan av gatan bör alltså ha en bredd på 3,5 meter.

Med dessa avvikelser erhålls istället en total sektion på 15,5 meter, vilket gör att delar av de negativa konsekvenser som presenterades i föregående avsnitt kan undvikas. Det minskade markanspråket gör att intrång

i Aspuddsparken kan undvikas och att den exploaterbara ytan ökar något. Genom att banta sektionen kan också flera större träd behållas. Däremot kvarstår vissa svårigheter med fastighetsgränser som påverkar möjligheten att få plats med sektionen. För att det ska vara möjligt med en sammanhängande dubbelriktad cykelbana krävs, även med en bantad sektion, intrång i fastigheten Hemgården 3. Detsamma gäller kantstensparkeringen utmed hela gatan, som måste utgå även med en sektion på 15,5 meter.

Den föreslagna sektionen som illustreras nedan anses representera en rimlig avvägning mellan kostnad, nytta och genomförbarhet.

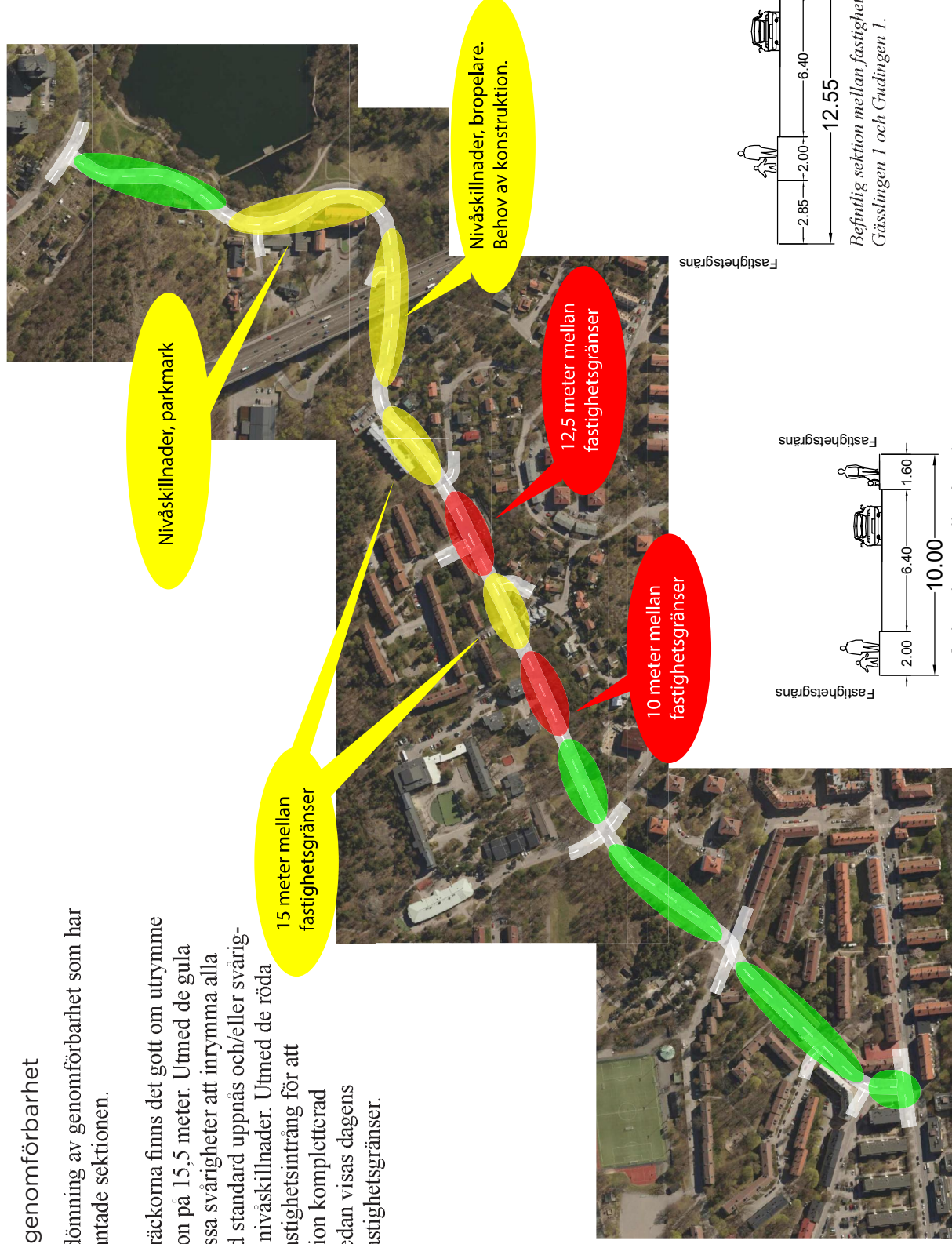




## Bedömning av genomförbarhet

Nedan visas en bedömning av genomförbarhet som har justerats för den bantade sektionen.

Utmed de gröna sträckorna finns det gott om utrymme att rymma en sektion på 15,5 meter. Utmed de gula sträckorna finns vissa svårigheter att inrymma alla trafikslag så att god standard uppnås och/eller svårigheter med kraftiga nivåskillnader. Utmed de röda sträckorna krävs fastighetsintrång för att möjliggöra en sektion kompletterad med cykelbana. Nedan visas dagens sektioner mellan fastighetsgränser.



# FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Här presenteras förslag på åtgärder per trafikslag samt en samlad bedömning av vilka principer och mått som bör gälla för Blommensbergsvägens utformning.

Framkomlighetsstrategin ligger till grund för de prioriteringar som görs.

## Gångtrafik

Blommensbergsvägen och Erik Segersälls väg utgör viktiga gångstråk och skolvägar för elever i årskurs F-9. Standarden och bredden på gångbanorna behöver höjas på flera sträckor.

Övergångsställen bör hastighetsäkras med jämna mellanrum för att hålla nere vägtrafikens hastighet, särskilt på platser där barn korsar gatan i stor utsträckning. Övergångsställen ska tillgänglighetsanpassas.

För att minska risken för konflikter mellan motorfordon som kör in och ut från garage bör garageinfarter i första hand placeras på lokalgator med undantag för östra sidan av Erik Segersälls väg då denna utgör ett viktigt gångstråk.

## Cykeltrafik

Cykelflödet bedöms idag vara relativt litet på Blommensbergsvägen och även med en utbyggd cykelbana antas stråket i huvudsak ha en lokal funktion. I kombination med den redan konstaterade utrymmesbristen längs stora delar av sträckan bör därför cykelbanan kunna dimensioneras enligt stadens standard för huvudcykelstråk.

Genomgående och hastighetssäkrade cykelbanor föreslås i samtliga korsningar med vägtrafik, vilket är i enlighet med cykelplanens ambitioner. Detta är också ett sätt att hantera den generella trafiksäkerhetsrisken med dubbelriktade cykelbanor.

Garageutfarter bör undvikas vid cykelbanor då cyklar passerar i höga hastigheter och kan vara svåra att se för bilister som kommer ut från ett garage.

## Kollektivtrafik

Korsningen Blommensbergsvägen/Hövdingagatan bör rätas ut för att förbättra linjeföringen för framförallt busstrafiken samt möjliggöra ökad exploatering utmed gatans södra sida.

Busshållplatsernas täta placering ger utrymme för en minskning av antalet hållplatser, under förutsättning att rimliga gångavstånd ändå kan uppnås. Enligt



Förslag på var garageinfarter kan placeras för att minska konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon

Trafikförvaltningens riktlinjer bör avståndet mellan busshållplatserna vara 300-500 meter. En busshållplats bör placeras i närheten av Aspudsskolan, gärna i kombination med ett hastighetssäkrat övergångsställe.

Hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp bör utformas som platåupp enligt trafikförvaltningens riktlinjer.

De nya busshållplatserna bör förses med väderskydd och tillgänglighetsanpassas.

Låga vägtrafikflöden gör det möjligt att utforma busshållplatser som dubbla stopphållplatser för att frigöra yta för väderskydd och vänta samt få en hastighetsdämpande effekt på fordonstrafiken.

## Biltrafik

Hastigheten på biltrafiken föreslås dämpas med hjälp av lokala avsmalningar, upphöjda övergångsställen samt upphöjda och genomgående cykelbanor.

Parkeringsplatser utmed Blommensbergsvägen tas bort i förmån för cykelbana. Antalet parkeringsplatser som försvinner bedöms till 35-40 stycken. Eftersom det råder brist på boendeparkering i området är det viktigt att ny bebyggelse löser sitt parkeringsbehov inom fastigheterna.

Vid uträkning av korsningen Blommensbergsvägen/Hövdingagatan bör intrång i Aspudsparken minimeras.



## REKOMMENDATIONER

### Cykelstråket

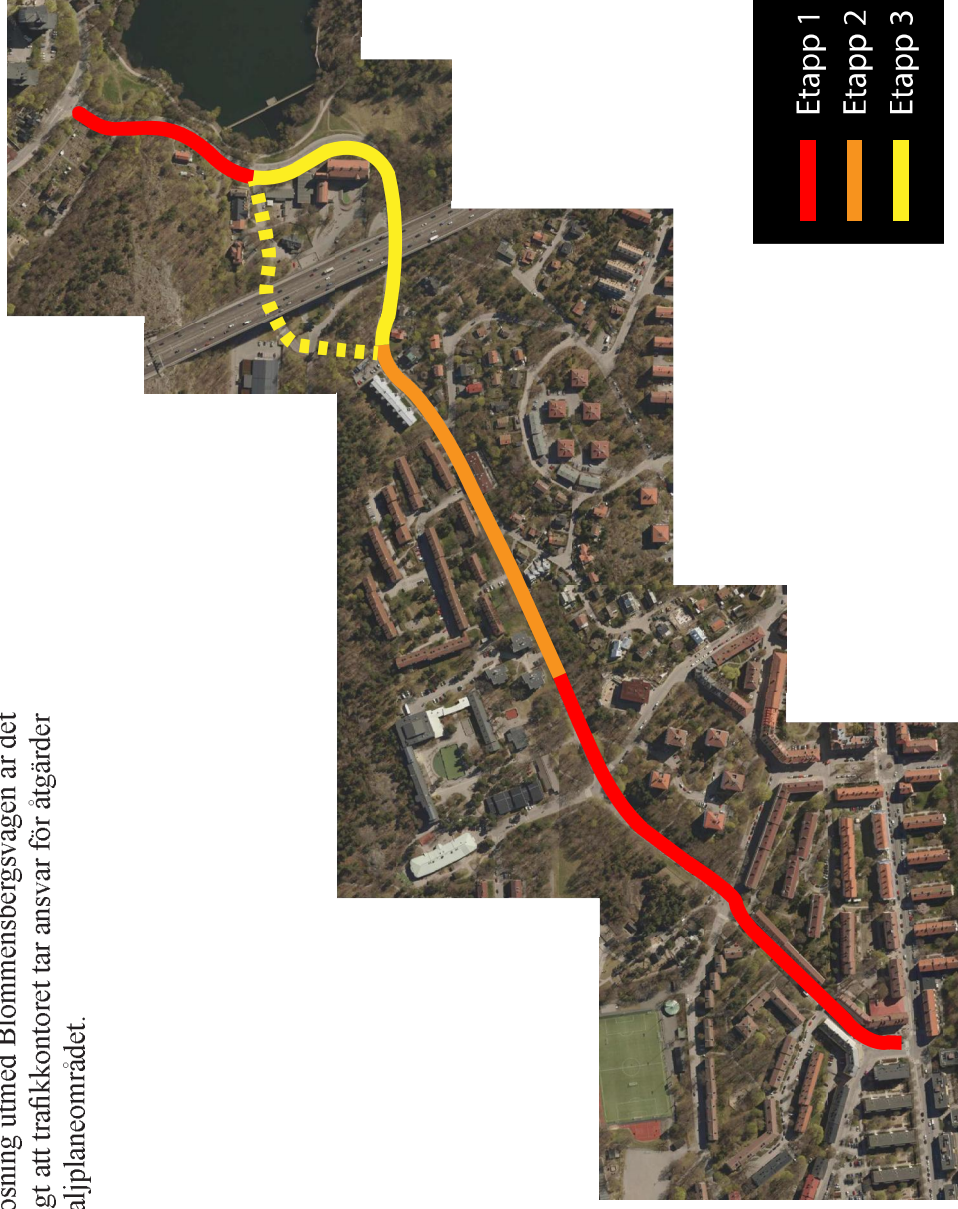
Trafikutredningens rekommendation är att en dubbelriktad cykelbana anläggs längs Blommensbergsvägens norra sida utmed hela vägens sträckning. Vid en etappvis utbyggnad bör sträckorna Hägerstensvägen - Aspudsskolan och Lövholmsvägen - Blommensbergsskolan, som utgör skolvägar, prioriteras. Om cykelbanan byggs ut etappvis är det viktigt att övergångarna mellan separat cykelbana och cykling i blandtrafik görs tydlig och trafiksäker.

Återstående del av sträckan kan indelas i en eller två utbyggnadsetapper. På sträckan öster om Aspudsskolan krävs fastighetsinträng och utbyggnaden av cykelbanan är därför beroende av att denna fråga kan lösas. I backen ned mot Trekanten kan alternativa sträckningar behöva studeras innan beslut fattas om principlösning.

### Fortsatt arbete

Fördjupade utformningsstudier krävs framförallt på sträckorna utanför planområdet för att kunna fastställa slutlig utformning. Studierna föreslås omfatta en översyn av busshållplatsernas lägen utmed Blommensbergsvägen och bör därför genomföras i samråd med trafikförvaltningen. Dialog behöver också inledas med de fastighetsägare som berörs direkt av en utbyggd cykelbana.

Denna utredning föreslår en rad åtgärder som ligger utanför detaljplaneområdet och som inte kommer att lösas inom detaljplanearbetet. För att få en sammanhängande lösning utmed Blommensbergsvägen är det därför viktigt att trafikkontoret tar ansvar för åtgärder utanför detaljplaneområdet.

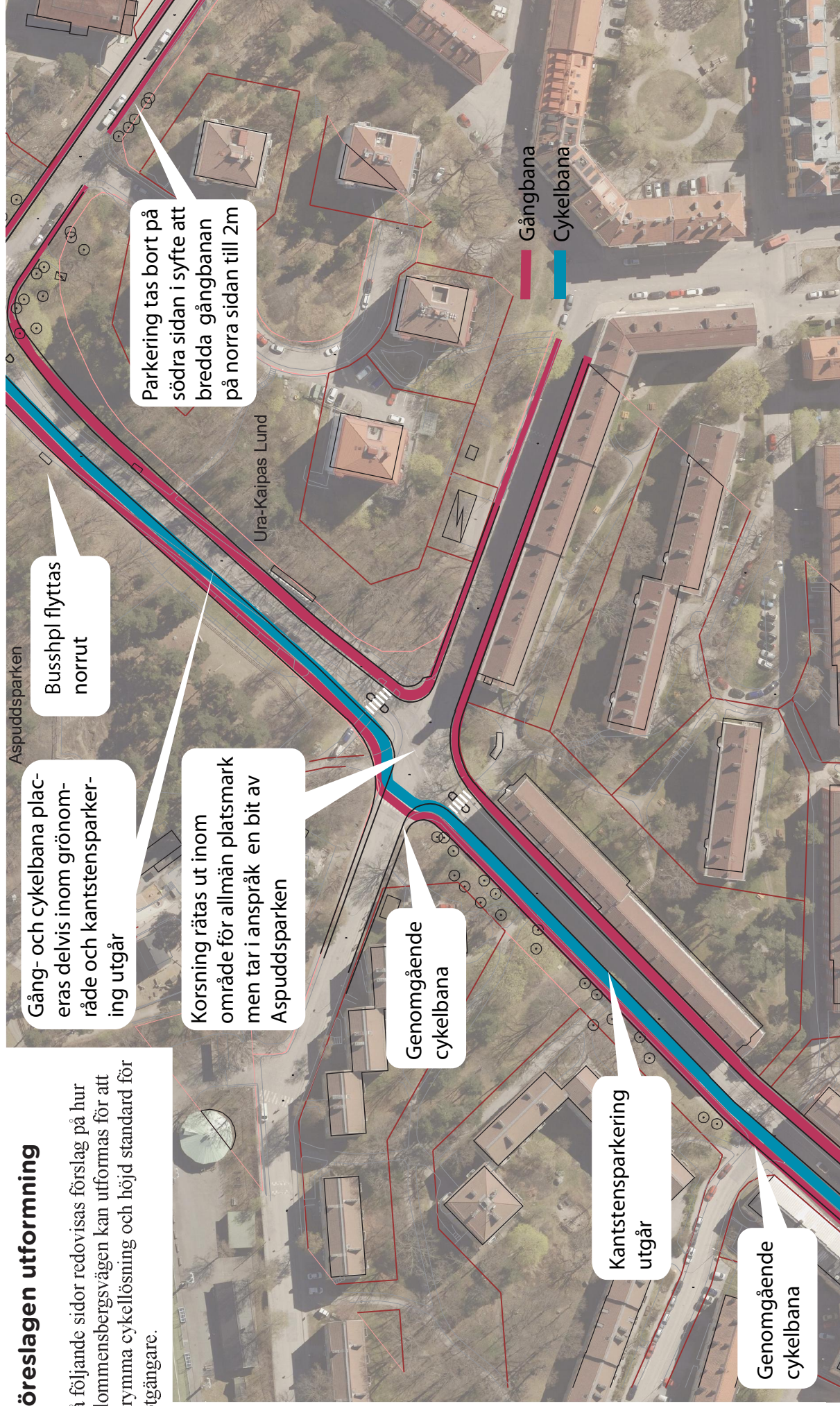


Föreslagen utbyggnadsordning vid etappvis utbyggnad.



## Föreslagen utformning

På följande sidor redovisas förslag på hur Blommensbergsvägen kan utformas för att inrymma cykellostning och höjd standard för fotgängare.



Förslag på åtgärder



