

Trafiksäkerhet för gående och cyklister i Atlasrondellen och Gillerondellen

Mottagare

Trafikverket Region Stockholm
Nacka kommun

Kopia till

- Ulrika Haij, Enhetschef Trafikenheten, Nacka kommun
- Poa Hellqvist, Trafik- och Fastighetsdirektör, Nacka kommun
- Peter Zethraeus, Ordförande Natur- och trafiknämnden, Nacka kommun
- Johan Krogh, Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden, Nacka kommun

Vision

Skapa en trygg överfart för gång- och cykeltrafik i Nacka, längs med ett väl använt regionalt cykelstråk – Atlasrondellen, Gillerondellen och del av Järlaleden – där bland annat många barn och ungdomar rör sig. Därigenom få bort upplevelsen av att nuvarande trafiklösning är en barriär för fri rörelse i området samt göra samarbetet mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken bättre.

Bakgrund

Det regionala cykelstråket i Nacka går förbi Atlasrondellen och Gillerondellen, som i nuläget är två mycket osäkra platser för gående och cyklister. Dessa två cirkulationsplatser är de naturliga vägarna att välja för att cykla och gå genom området mellan centrala Stockholm och södra delarna av Sickla, söder om Järlaleden mot Sicklasjön och även vidare ut mot Älta, dit många också cykelpendlar. När Nobelbergets ca 500 lägenheter är färdigbyggda kommer Atlasrondellen dessutom att vara en rondell som de boende måste passera för att nå bland annat Nackareservatet och Sicklasjön.

Problembeskrivning

1. Många filer för biltrafik.
2. För höga hastigheter.
3. Otydliga övergångsställen och slitna vägmarkeringar.

De största problemen med övergångsställena i både Gillerondellen och Atlasrondellen är att det handlar om flera fordonsfiler in i och ut ur rondellerna (dock endast en fil in i Gillerondellen från Sickla Köp kvarter). Detta medför problem i flera fall. För det första måste både gående och cyklister stanna framför det första fordonet som har stannat vid övergångsstället, för att därefter titta runt för att se om det kommer ett annat fordon bakom det första fordonet i den andra filen (vilket ofta är svårt att se). I andra fall kan det komma ett från början skymt fordon i 50km/h som kan ha svårt att hinna stanna vid övergångsstället. Se bifogade bilder i slutet av dokumentet för att se exempel på detta problem.

Mest alarmerande är dock säkerhetsproblemen i Atlasrondellen. Där är det två körfiler in i och ut ur cirkulationsplatsen.

Filerna för biltrafik är i båda rondellerna mycket mjukt utsvängda, varpå känslan av att "svänga ut" från en rondell är näst intill obefintlig. Upplevelsen liknar mer att köra på en lätt böjd väg, vilket medför att man med lätthet kan hålla den maximala hastigheten på 50 km/h. Problemen är desamma i Gillerondellen österut mot Järlaleden, trots att det enbart finns en fil in och en fil ut ur cirkulationsplatsen (jämfört med Atlasrondellen som har två). Dessa övergångsställen i Gillerondellen är det Nacka kommun som är väghållare för.

Därtill är vägmarkeringarna för gång- och cykelbanorna i båda cirkulationsplatserna undermåliga och väldigt utslitna. Även skyltningen är bristfällig. Det samlas även en stor mängd vatten som kan frysa och skapa en isgata på övergångsstället i Atlasrondellen, se bifogad bild på sid 7. Belysningen av och för oskyddade trafikanter bör också nämnas, då den är närmast obefintlig. De närmast belägna gatlamporna belyser andra delar av närliggande gator och vissa delar av cirkulationsplatserna.

För samarbetet mellan oskyddade trafikanter och bilister är det mycket otydligt vem som har företräde i de aktuella cirkulationsplatserna. När man befinner sig en stund på trafikplatserna är mängden tutningar och snabba inbromsningar mycket framträdande, vilket tyder på att de behöver en mycket tydligare struktur. Konsekvenserna av dessa oklarheter är förstås störst för oskyddade trafikanter.

Det finns ett flertal studier som har behandlat frågan om trafiksäkerhet i cirkulationsplatser, bland annat situationen i Atlasrondellen och Gillerondellen. Redan i en förstudie från 2010 av Trafikverket om Järlaleden nämndes cirkulationsplatserna tillsammans med Järlaleden som farliga och att de utgör en barriär i området:

"För barn och ungdomar, som ofta rör sig som oskyddade trafikanter, är skolor och idrottsplatser viktiga målpunkter. Inom influensområdet ligger ett flertal skolor med gång- och cykelförbindelser till bostadsområdena runt om. Järlaleden utgör dock en barriär med sin höga trafikbelastning och sina få korsningsmöjligheter."

"Oskyddade trafikanter uppfattar att trafiksäkerheten är bristande på övergångsställena vid Atlas- och Gillerondellen. Detta bekräftas delvis av olycksstatistiken. Framförallt vid Atlasrondellen upplevs det otryggt att passera eftersom trafiken från Södra länken ofta håller hög fart genom cirkulationsplatsen. Dessutom medför den ofta kaotiska trafiksituationen att bilister ibland missar att uppmärksamma fotgängare som passerar gatan, vilket har lett till olyckor med personskador."

Mitt på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen har en informell fotgångarpassage uppstått, som framförallt används av gående på väg till och från busshållplatserna på vägens båda sidor. Här finns en uppenbar risk för konflikter mellan fotgängare och fordon. Många passager sker till och från gymnasieskolorna i Kunskapsgallerian och fotgängarna kan ibland brista i uppmärksamheten när de korsar vägen."¹

¹ Trafikverket, Väg 260 Järlaleden Sickla köp kvarter, Förstudie, Objekt nummer 844 853 74, april 2010.

Vidare kan man läsa följande om Nollvisionen på Trafikverket.se:

“Cykeltrafiken är en viktig del i ett hållbart transportsystem”. Därefter anges att säker infrastruktur är viktigt för att öka säkerheten för cyklister.² Detta är dock inte rådande situation i vare sig Atlasrondellen eller Gillerondellen.

Därtill kan man läsa följande i Sveriges Kommuner och Regioners och Trafikverkets handbok från år 2022, “Mobilitet för gående, cyklister och mopedister”:

“För cykeltrafiken kan dock cirkulationsplatser ibland innebära omvägar och osäkra situationer – en av de vanligaste konfliktsituationerna mellan cyklister och bilister inträffar där en cykelbana korsar en väg före en cirkulationsplats.”³

“Cirkulationsplatsen bör dimensioneras för 30 km/tim om gående och cyklister ska passera i plan. Om det inte är möjligt bör passager hastighetssäkras. Vid höga gång-, cykel- och mopedflöden eller när gång- och cykelbanan ingår i huvudnätet bör passagen utformas som hastighetssäkrat övergångsställe och cykelöverfart eller hastighetssäkrad cykelpassage. Passager bör placeras så nära cirkulationen som möjligt. Radier bör medge en smidig och gen överfart. Refuger i till- och frånfarter är viktiga för att dämpa fordonstrafikens hastighet och för att underlätta för cyklister och gående att korsa vägen”⁴

I Trafikverkets publikation “Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0” från år 2017 anges följande:

“Merparten av de dödsolyckor med gående som inträffat, har skett på 50-vägnätet.”⁵

“Internationella och nationella stadsprojekt visar att det är möjligt att öka gångtrafiken genom att skapa säkra utemiljöer för gående. Detta kan till exempel ske genom åtgärder som ger lägre hastigheter för biltrafiken och genom satsningar på minskat utrymme för biltrafiken och på helt bilfri infrastruktur. Att göra miljöer säkrare för gående och cyklister är sannolikt en av de viktigaste åtgärderna för att uppmuntra fler människor att röra sig mer i den offentliga miljön. Att minska risken för att gående skadas allvarligt är därför viktigt även för ambitionen att öka gångtrafiken.”⁶

“Farthinder vid övergångsställen hjälper bilisten att iaktta väjningsplikten mot gående.”⁷

“Bilens påkörandehastighet är den parameter som har störst inverkan på den gåendes skaderisk. Sedan mer än 15 år har arbetet med att skapa ökad säkerhet för gående och cyklister utgått från den så kallade krockvårdskurvan. Den visar att hastigheten vid en

² Trafikverket, Säkerhet på cykel, <https://www.trafikverket.se/>, senast hämtad 2023-10-23.

³ SKR och Trafikverket, *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*, 2022:020, 2022-05-18, s. 140.

⁴ Ibid.

⁵ Trafikverket, *Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0*, 2017:102, 2017-04, s. 14.

⁶ Ibid s. 17.

⁷ Ibid s. 21.

*kollision mellan bil och gående inte får vara högre än 30 km/tim om man vill värna liv och hälsa.*⁸

Sammantaget kan det konstateras att det finns mycket som pekar på att den rådande trafiksituationen i Atlasrondellen och Gillerondellen är både problematisk och osäker, särskilt för gående och cyklister. Utifrån både ett miljö- och hälsoperspektiv är det förödande att det saknas möjlighet att röra sig på ett säkert sätt vid dessa platser. Att ignorera problemen påverkar i synnerhet barn, unga, äldre och funktionshindrade. Att förbättra trafiklösningen skulle medföra stora positiva konsekvenser för såväl dessa grupper som för övriga individer som passerar dessa platser. Nedan följer ett antal förslag till lösningar.

Förslag till lösningar

- Sänka hastigheten i båda cirkulationsplatserna samt på Järlaleden mellan Atlasrondellen och Gillerondellen från nuvarande 50 km/h till 30 km/h. Även sätta dit fartkameror så hastighetsbegränsningen efterföljs. Detta kommer att medföra en säkrare plats för alla (och borde även bidra till ett jämnare trafikflöde då trafiken på Järlaleden ofta snabbt ändrar hastighet mellan 50km/h och stillastående).
- Skapa en modern och säker cykel- och gångöverfart med upphöjning och farthinder som gör att fordon som kör in i och ut ur cirkulationsplatsen måste anpassa sin fart och sitt fokus till oskyddade trafikanter.
- Signalreglering för biltrafik (som har nämnts i ett tidigare medborgarförslag till Nacka Kommun från år 2022, diarienummer: NTN 2022-00195). Även för detta förslag krävs betydligt tydligare linjeföring än idag.
- Bygga farthinder före gång- och cykelbanan på båda hållen, det vill säga både in i och ut ur cirkulationsplatserna.
- Skapa tydliga vägmarkeringar och väjningsplikt för biltrafik före övergångsställena.
- Förtydliga de dubbelfiliga in- och utfarterna in och ut ur cirkulationsplatserna med pollare i plast utöver tydliga vägmarkeringar.
- Färgmarkera gång- och cykelbanan tydligt.
- Renovera övergångsstället så det inte samlas vatten mellan övergångsställena vid Atlasrondellen.
- Bygg specifik belysning för att öka tryggheten i mörker för oskyddade trafikanter.

Slutord

Även om Trafikverket har ansvaret för trafiksäkerheten på de aktuella cirkulationsplatserna borde det vara av högsta intresse även för Nacka kommun att höja trafiksäkerheten på platserna. Detta då det handlar om viktiga och vältrafikerade pendlingsstråk in i och ut ur kommunen, liksom sträckor som många lokalinvånare måste passera (ofta dagligen) genom att använda något av de nämnda i nuläget osäkra övergångsställena.

Enligt Nacka kommuns nya cykelstrategi är visionen att göra cyklandet i Nacka enklare, snabbare och säkrare. Genom att behålla en otrygg barriär som påverkar säker pendling mellan stora delar av Nacka och Stockholm negativt är målen med cykelstrategin svåra att uppnå. Enligt cykelstrategin ska nämligen följande insatsområden prioriteras i kommunens

⁸ Ibid.

arbete med cykelfrågor: "Saknade viktiga cykellänkar ska identifieras och förbättras samt i möjligaste mån byggas bort."⁹

Även figur 4 i Trafikverkets publikation "Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0" kan nämnas i sammanhanget. Figuren är en trafikantpyramid som pekar på det faktum att systemutformaren (Trafikverket i detta fall) har ett särskilt ansvar för gående, men även för cyklister – vilka också utgör en större grupp trafikanter sett till antalet medborgare. Bilister utgör den minsta gruppen ("vissa vuxna" enligt trafikantpyramiden) men tycks trots det ha prioriterats högst när det kommer till den nuvarande trafiksituationen i Atlasrondellen och Gillerondellen.¹⁰

Slutligen ska nämnas att jag gärna stämmer träff med ansvariga representanter för trafiksäkerheten vid Atlasrondellen och Gillerondellen, i syfte att skapa en uppfattning om platsen och hur den upplevs i verkligheten.

Med vänliga hälsningar,

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Bilagor

- Karta från Nationell Vägdatabas (se nedan). Siffror 1 och 2: hänvisar till de tvåfiliga övergångsställena vid Atlasrondellen. Siffror 3 och 4: hänvisar till de ett- och tvåfiliga övergångsställena vid Gillerondellen.
- Fotografier från platserna (se s. 6 – 7).



⁹ Nacka kommun, *Cykelstrategi i Nacka*, KFKS 2023–00319, 2023-06-19, s. 2.

¹⁰ Jfr Trafikverket, *Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0*, 2017:102, 2017-04, s. 10.

Atlasrondellen



Atlasrondellen



Atlasrondellen



Gillerondellen

