



Tullinge Centrum – förslag till stadsmässig centrumförnyelse - Vision

## Bakgrund

Väg 226 genom Tullinge Centrum är ca 8m bred, har en rak sträckning med två körfält och en trafikbelastning på ca 16000 fordon/dygn. Hastigheten är 50 km/h. I centrumdelen ligger också SL:s bussterminal. Vägen utgör en tydlig barriär genom Centrum.

## Tullinge centrum

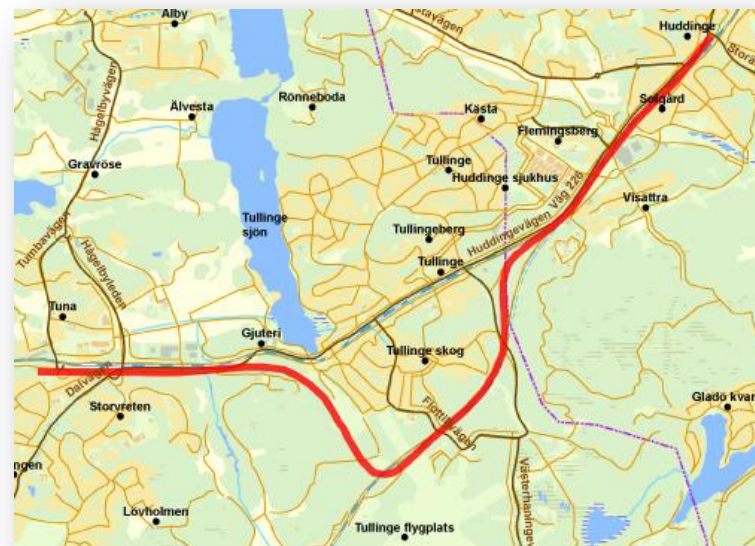


Karta: Olof Karlsson genom utdrag från Botkyrkas kommuns databas.

## Trafikverkets planering

Trafikverket har startat en förstudie för en förbifart Tullinge. Sträckan förbi Tullinge sammanfaller också med Trafikverkets förstudie för en förbättring av ett regionalt cykelstråk längs väg 226.

I förstudien föreslås bl.a en samordning av signaregleringar vid Flottiljvägen – Nibblevägen – Nyängsvägen för att öka framkomligheten och ge trafik från anslutande vägar bättre möjlighet att komma in på väg 226. Hastigheten kan komma att begränsas till 40 km/h, se nedan.



## Signalkluster Tullinge C

Väg 226 är hårt trafikerad, speciellt under morgnens och eftermiddagens högtrafik. Trafikmängderna på huvudvägen är av den storleken att anslutande vägar med mycket trafik får svårt att ta sig ut i oreglerade korsningar.

I samband med detaljplanläggning för nya bostäder vid Nyängsvägen har beslut tagits att signalreglera denna korsning. Det har även framkommit önskemål om att förbättra tillgängligheten från Flottiljvägen och det skulle kunna ske genom en signalreglering av även den korsningen.

De olika signalanläggningarna skall samordnas så att onödiga stopp undviks för trafiken på huvudvägen. En bussprioritering med signal vid Tullinge station skulle dock överordnas denna samordning.

Det finns önskemål om att begränsa hastigheten till 40 km/h genom Tullinge och den regleringen skulle kunna vara tillämplig mellan de tre signalreglerade korsningarna (Flottiljvägen - Nyängsvägen). Syftet kan i första hand vara att dämpa hastigheten för att förbättra miljö- och bullersituationen genom centrala Tullinge.

Underlagsmtrl. från Trafikverket

Bussterminalen föreslås byggas om enl.nedan.

## Bussterminal Tullinge

Nuvarande bussterminal har två in- och utfarter till Huddingevägen. Dessa båda anslutningar innebär en del friktion för trafiken på Huddingevägen vid bussarnas olika sväng rörelser. Vidare kommer det uppstå en allvarlig konflikt mellan bussar och gång/cykel på den planerade cykelvägen utmed Huddingevägens södra sida.

Ett förslag som diskuterats med SL är att stänga den västra anslutningen och bygga en vändslinga inne på terminalen. I det förslaget skall även anslutningen mot pendelparkeringen stängas så att det blir renodlad busstrafik inne på terminalområdet. Vidare föreslås att anslutningen mot Huddingevägen utförs med bussprioritering, dvs en signal som direkt ger grön signal för buss som är på väg in- eller ut ur terminalen. Nackdelen med en sådan lösning är dock att den bryter samordningen mellan de övriga tre signalerna i intilliggande korsningar.



Underlagsmtrl. från Trafikverket

En cykelväg (ljus grå) föreslås dras på breddad bro över nuv. g/C tunnel förbi bussterminalen längs väg 226. Trafikverket befinner sig nu i första steget i planeringsprocessen, **Förstudien**. Den skall sedan följas av **Vägutredning**, **Arbetsplan** och **Bygghandling**. Någon tidplan har inte redovisats men normalt tar processen avsevärd tid.



## **Tyréns uppdrag**

Tullingepartiet har gett Tyréns i uppdrag att lägga trafiksynpunkter på ovanstående visionsförslag.

## **Förslaget**

Vägen, som i förslaget mer ter sig som en gata, har dragits närmare järnvägen och fått två cirkulationsplatser i anslutningspunkterna till Nibblevägen och Nyängsvägen. Vägen behåller två körfält med angöringsmöjligheter i fickor längs sidorna. En avsmalning med ev. kompletterande hastighetsdämpande åtgärder i form av "vägkuddar" kan hastighetssäkra föreslaget övergångsstället i centrumdelen. Nuvarande bussterminal föreslås utgå till förmån för hållplatser längs gatan i anslutning till ett nytt Resecentrum som kombineras med en ny gångbro till pendeltågsstationen och över till södra sidan. Nuvarande planskilda G/C-förbindelse under väg 226 ersätts av övergångsställe i anslutning till cirkulationsplatsen. En cykelväg (blåmarkerad) dras längs väg 226.

## **Trafiksynpunkter**

### **Allmänt.**

Väg 226 har i förslaget fått en mer stadsmässig utformning som kan betecknas som en miljöprioriterad genomfartsgata.

### **Biltrafik**

Cirkulationsplatserna som ersätter signalkorsningar kan komma att minska framkomligheten något men detta bör kunna accepteras särskilt då Trafikverket på sikt planerar en förbifart. Cirkulationsplatserna kan utföras med en lägre körbar "krans" för att medge större fordons körgeometriska krav.

### **Gång och Cykel.**

Den planskilda G/C förbindelsen som föreslås ersättas av övergångsställe vid cirkulationsplatsen kan komma att begränsa framkomligheten på väg 226 varför planskildheten ev. kan behållas tills förbifarten har byggts. Cykelvägen längs väg 226 dras i huvudsak enl. Trafikverkets förslag i förstudien.

**SL Busstrafik.**

Den förändring av bussarnas angöring som innebär uppställning längs gatan måste diskuteras vidare med SL. Denna typ av uppställning bör ändå kunna utgöra ett alternativ kombinerat med elektronisk information om nästa buss i förslaget Resecentrum. Exempel på denna typ av bussuppställningslösning finns i Älvsjö och delvis vid Uppsalas nya terminal. Tidreglerande och vändande bussar måste i förslaget nyttja cirkulationsplatserna vilket kan upplevas som en försämring jämfört med dagens förhållande. Det är möjligt att ytterligare alternativ för bussterminalens utformning och placering bör utvecklas.

**Summering**

Sammantaget utgör visionsförslaget en förändring från en ren genomfartsväg till en stadsgata där bilister färdas i lägre hastighet med prioritet för korsande gång- och cykel. Förslaget bör kunna vara ett alternativ till de planer på signalkluster som redovisas i Trafikverkets planering. Förslaget ger också utrymme för en utveckling av Tullinge Centrum.

Sten Sedin  
Trafikplanerare