V259 Tvärförbindelse Södertörn

TSK01
Framtagande av Vägplan

PM
Gång- och cykelvägar i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn

VÄGPLAN

2021-01-25

0T140024.doc

Rev	Ant	Ändring avser	Godkänd	Datum

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
Mats Petersson	Eva Öberg	Stockholm	2021-01-25

Objektnamn	V259 Tvärförbindelse Södertörn
Entreprenadnummer	TSK01
Entreprenadnamn	Framtagande av Vägplan
Beskrivning 1	PM
Beskrivning 2	Gång- och cykelvägar i anslutning
Beskrivning 3	till Tvärförbindelse Södertörn
Beskrivning 4	
Granskningsstatus	
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	145326
Plantyp	VÄGPLAN
Handlingstyp	
Företag	Tyréns AB
Författare/Konstruktör	Johan Nordberg
Externnummer	260805

Innehåll

1 Syfte och bakgrund 3
1.1 Bakgrund 3
1.2 Tidigare utredningar 5
2 Förutsättningar 6
2.1 Befintlig infrastruktur för gång och cykel 6
2.2 Utformning 8
3 Gång- och cykelvägens lokalisering 10
3.1 Översiktlig sträckning 10
3.2 Delsträcka 1 Masmo-Flottsbro 11
3.3 Delsträcka 2 Flottsbro-Kästa 16
3.4 Delsträcka 3 Flemingsberg-Gladö 18
3.5 Delsträcka 4 Gladö 20
3.6 Delsträcka 5 Lissma 21
3.7 Delsträcka 6 Jordbro 24
4 Underlagsmaterial 27

1 Syfte och bakgrund

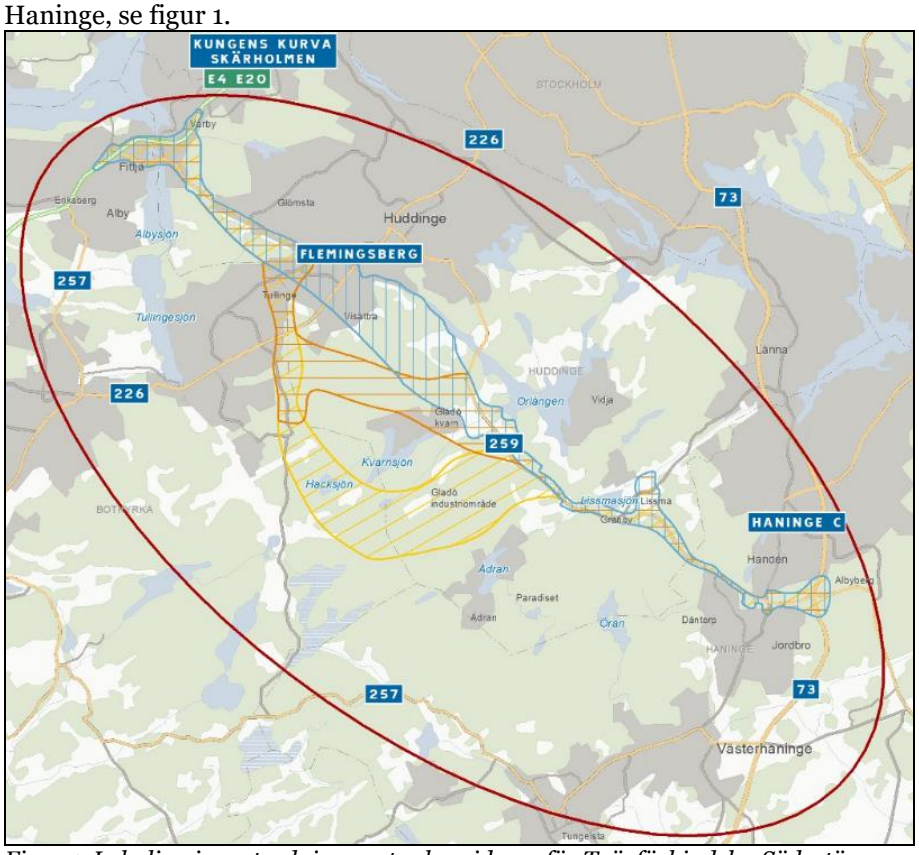
Tvärförbindelse Södertörn är en ny vägsträckning mellan E4/E20 vid Skärholmen/Kungens kurva, via Flemingsberg till riksväg 73 i Haninge, inklusive parallell gång- och cykelväg. Syftet med vägprojektet är att förbättra säkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på Södertörn för både människor och gods.

Syftet med detta PM är att övergripande beskriva de gång- och cykelvägar som anläggs i anslutning till projektet, när det gäller geografisk dragning och utformning. Den riktar sig i första hand till allmänheten, dvs till dig som har lämnat synpunkter på GC-vägarna eller önskar en allmän orientering kring sträckning och utformning. Tekniska beskrivningar tillkommer i ett senare skede inför byggstart.

1.1 Bakgrund

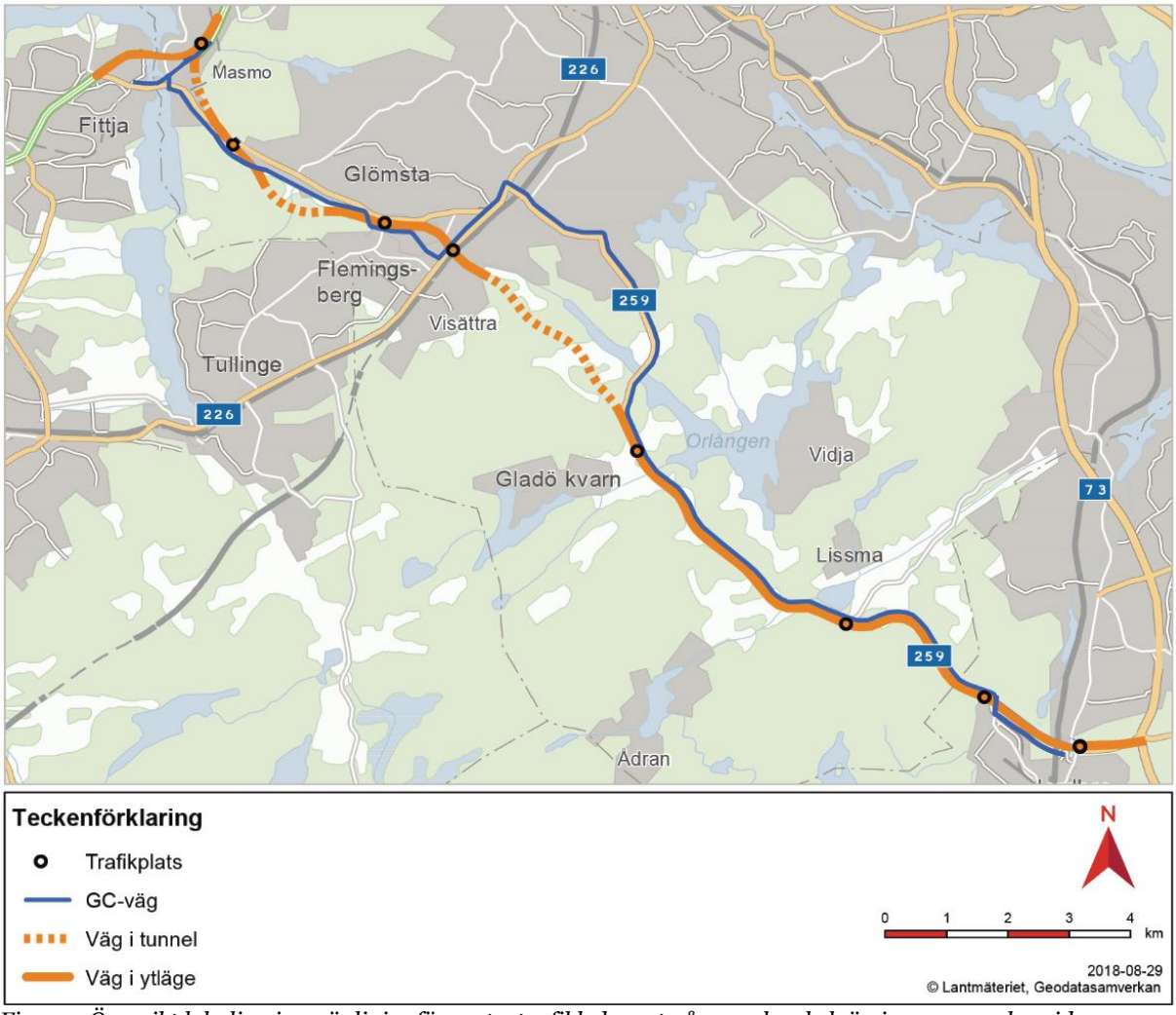
Planeringen av Tvärförbindelse Södertörn påbörjades 2014 med en åtgärdsvalsstudie. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att, utifrån uppsatt ändamål, transportpolitiska mål, miljökvalitetsmål och områdets förutsättningar, ta fram ett underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa transportproblemen på Södertörn. Utifrån identifierade brister i transportsystemet togs ändamål och projektmål fram och den åtgärd som enskilt bedömdes uppfylla ändamål och projektmål bäst var ”Ny vägförbindelse på Södertörn inklusive gång- och cykelväg”.

Den lokaliseringsutredning som följde under 2015-2016 resulterade i tre möjliga korridorer för motortrafikleden mellan de regionala stadskärnorna Skärholmen / Kungens Kurva, Flemingsberg och Haninge, se figur 1.



Figur 1. Lokaliseringsutredningens tre korridorer för Tvärförbindelse Södertörn.

I mars 2017 valdes den norra korridoren (blå) för fortsatt projektering med tunnelläge under Flemingsbergsskogen och en fullständig trafikplats i Masmo. Preliminär väglinje samt trafikplatser inom norra korridoren beslutades under sommaren 2017. Beslut togs om att förlägga vägen i tunnel under Glömstadalen för att möjliggöra för framtida exploatering. Vägens läge visas i figur 2.



Figur 2. Översikt lokalisering väglinjer för motortrafikled samt gång- och cykelväg inom norra korridoren.

Under hösten 2018 höll Trafikverket samråd med allmänheten där ett förslag till ny vägförbindelse inklusive parallell gång- och cykelväg presenterades. Under samrådet inkom många synpunkter på gång- och cykelvägens sträckning. Utifrån dessa synpunkter gjordes under 2019 en omarbetning av cykelvägens sträckning och denna omarbetade sträckning ligger nu till grund för den cykelväg som beskrivs i detta PM.

1.2 Tidigare utredningar

Ett flertal andra PM som på ett eller annat sätt berör cykelvägen och de trafikala förutsättningarna för projekt Tvärförbindelse Södertörn har tagits fram.

Följande PM berör trafik i projektet:

- 0T140014 PM Gång- och cykelväg – Detta PM togs fram till det samråd som hölls med allmänheten 2018 och beskriver det förslag som då presenterades. Detta PM beskriver även nuläget för gång- och cykeltrafik i utredningsområdet samt de projekteringsförutsättningar och regelverk som legat till grund för utformningen. PM:et beskriver även de alternativa dragningar av cykelvägen som har valts bort med motiv för detta.

- 0T140016 PM Vägutformning – beskriver mer detaljerat utformningen av den nya bilvägen samt de åtgärder som görs på intilliggande lokalvägnät.

- 0T140017 PM Vägvisning – beskrivning av vägvisning kring vägen samt gång- och cykelvägen.

- 0T140018 PM Trafikanalys – redogörelse av de trafikanalyser som gjorts för vägförbindelsen.

- 0T140021 PM Kollektivtrafik – mer detaljerad beskrivning av kollektivtrafiken i nuläget samt i framtida scenarion där Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd.

- 0T140024 – Detta PM

- 0T140023 PM Trafikprognos - beskriver framtagandet av den trafikprognos som används för dimensionering av vägen. Summering finns även i detta PM.

2 Förutsättningar

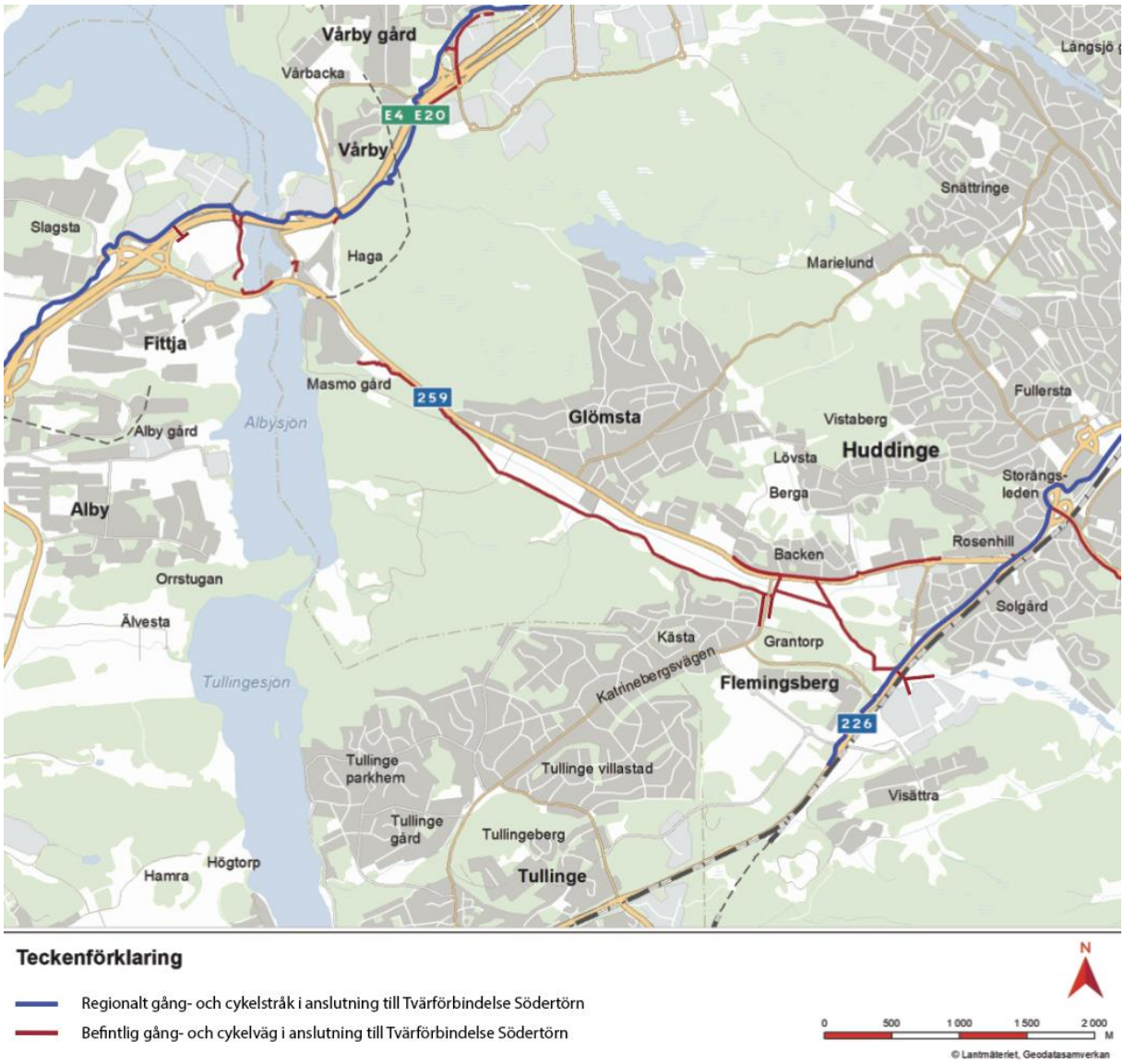
2.1 Befintlig infrastruktur för gång och cykel

Befintlig väg 259 är cirka 24 kilometer lång och passerar genom olika typer av områden; tät bebyggelse, glesare och lantlig bebyggelse, öppet landskap med jordbruksfält och sjöar samt större skogsområden. Det medför en växlande karaktär för vägen samt dess användare.

Det befintliga gång- och cykelvägnätet i anslutning till den befintliga vägen redovisas i figur 3 - 5.

Längs med E4/E20 löper ett regionalt cykelstråk, Södertäljestråket.

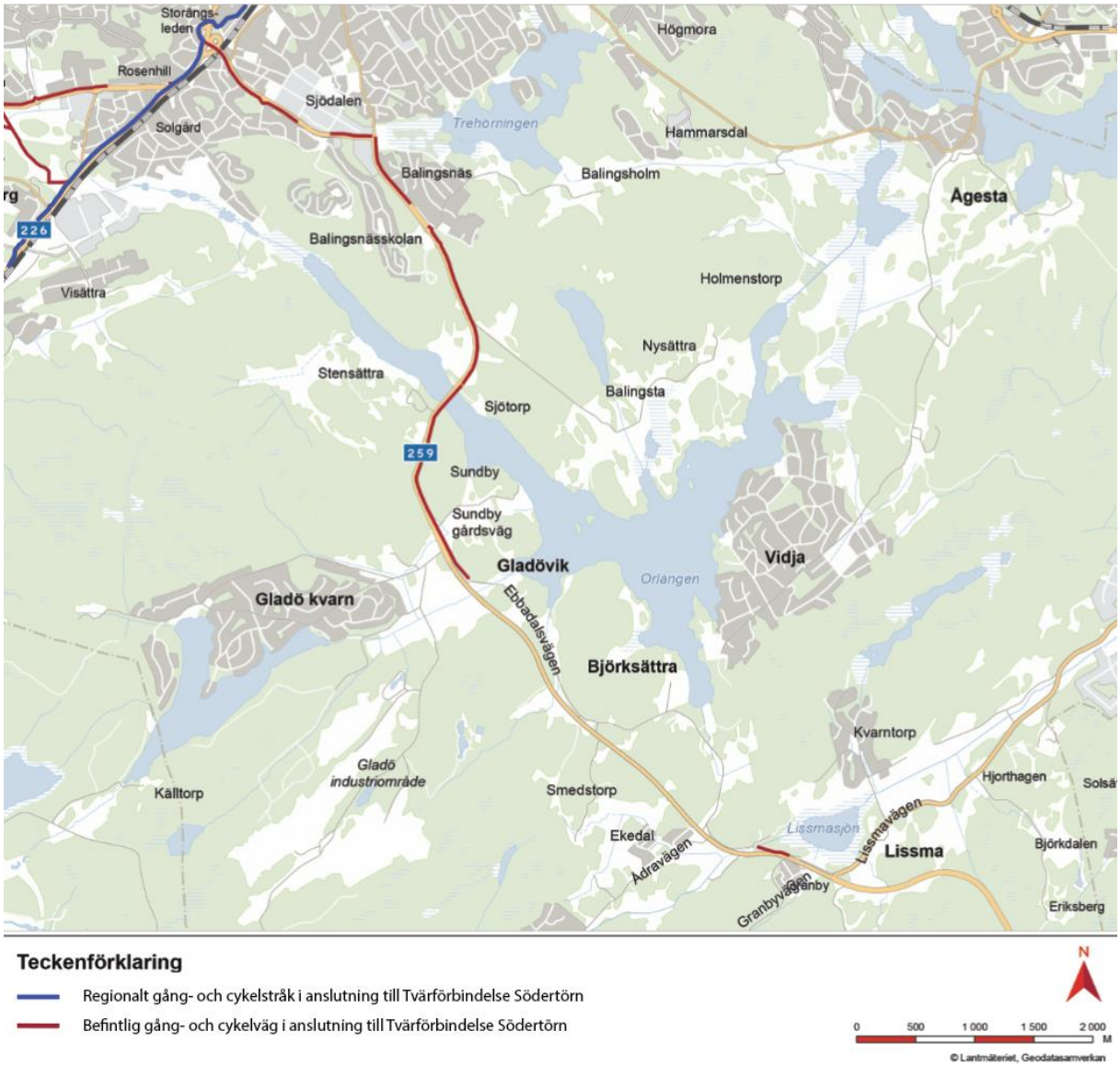
Mellan Fittja och Flemingsberg finns det ett någorlunda sammanhängande nät av gång- och cykelvägar söder om väg 259. Norr om väg 259 finns kortare avsnitt med gång- och cykelväg.



Figur 3. Befintliga gång- och cykelvägar parallellt med väg 259 samt anslutande regionala gång- och cykelvägar i anslutning till väg 259, mellan E4/E20 och väg 226 Huddingevägen.

Utmed väg 226 Huddingevägen mellan Flemingsberg och Huddinge centrum finns en regional gång- och cykelväg, Salemstråket.

Mellan Huddinge centrum och Balingsnäs finns lokala gång- och cykelvägar, se Figur 4. Framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister på denna sträcka är låg då de går både på norra och södra sidan om väg 259 och det därmed krävs flera sidbyten via gång- och cykeltunnlar för att kunna nyttja hela sträckan.



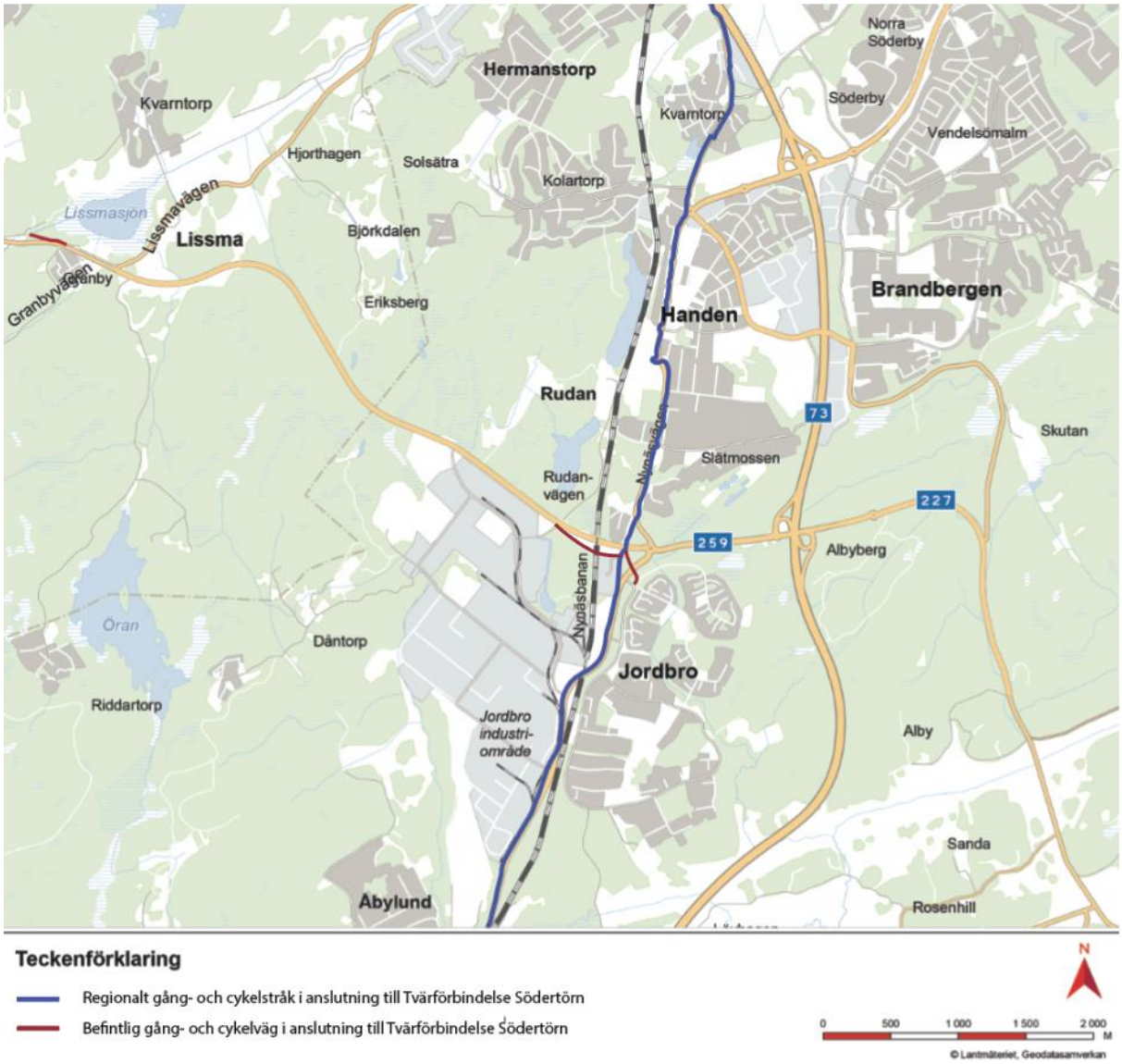
Figur 4. Befintliga gång- och cykelvägar parallellt med väg 259 samt anslutande regionala gång- och cykelvägar mellan Flemingsberg och Lissma.

Mellan Balingsnäs och Gladö finns en gång- och cykelväg längs vägens östra sida. Gång- och cykelvägen har en bredd på cirka 3 meter. Över sjön Orlången finns en bro där körbanan har en bredd på 7 meter samt en gång- och cykelbana med cirka 2 meters bredd.

Öster om Gladö fram till Ekedal saknas gång- och cykelväg men det finns en parallell lokalväg med lågt biltrafikflöde där cykling i blandtrafik är möjlig. Lokalvägen har en bredd på ca 7 meter och tillåten hastighet ligger mellan 50 - 70 km/h. Lokalvägen trafikeras även av busslinje 709. Mellan Ekedal och

Lissma finns en kortare sträcka utan parallell lokalväg men det finns en gång- och cykelväg på norra sidan om väg 259.

I den östra delen av utredningsområdet (se Figur 5) mellan Lissma och Haninge saknas både gång- och cykelväg samt parallell lokalväg utmed väg 259. Befintlig väg saknar vägren och tillåten hastighet är 80 km/h.



Figur 5. Befintliga gång- och cykelvägar parallellt med väg 259 samt anslutande regionala gång- och cykelvägar mellan Lissma och Jordbro.

2.2 Utformning

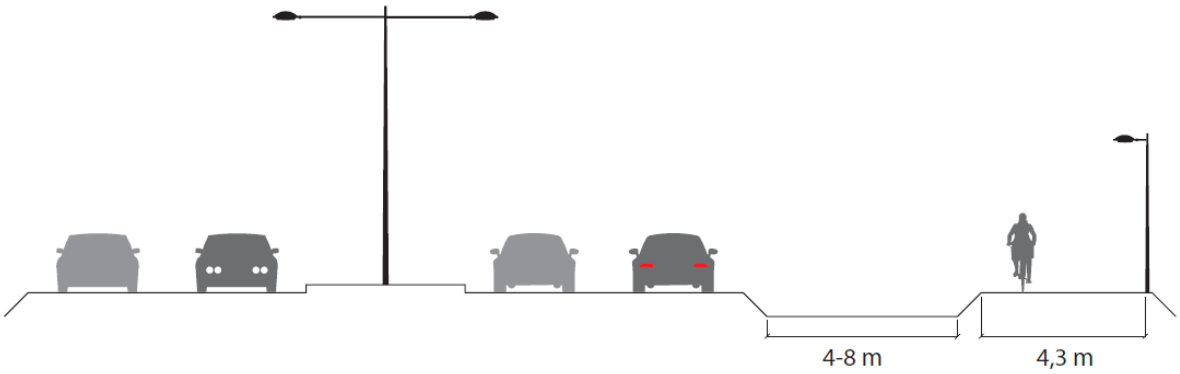
Målsättningen är att följa utformningskraven enligt den regionala cykelplanen. Avvägningar har gjorts för att minska intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer, undvika fastighetsintrång samt skapa miljöer med hög grad av upplevd trygghet.

Standarden enligt den regionala cykelplanen innebär att gång- och cykelvägen har en bredd om 4,3 meter samt separering med linje mellan gående och cyklister. Vid höga sidohinder, till exempel räcken på broar eller intill stödmurar breddas gång- och cykelvägen med 0,3 meter mot hindret.

Gång- och cykelvägen utformas för referenshastighet 30 km/h. Detta beskrivs i Tekniskt PM Vägutformning. De lokala gång- och cykelvägarna har utformats med bredden 3,5 meter.

Enligt VGU Råd ska fri höjd över gång- och cykelbana vara minst 2,5 meter. I projektet har Huddinges tekniska handbok följts som anger en fri höjd på minst 2,9 meter för gång- och cykelvägar.

Där gång- och cykelvägen ligger parallellt med motortrafikleden utformas sektionen med en sidoremsa på 4-8 meter. Enligt kravdelen i VGU ska avstånd mellan en motortrafikled med hastighet 100 km/h och en gång- och cykelväg vara minst 4 meter. Regionala cykelplanen anger mått enligt figur nedan. Generellt har måttet 8 meter tillämpats för att få en så god miljö som möjligt för trafikanterna på gång- och cykelvägen men i omgivningar med känslig natur har måttet på vissa håll minskats ner till mellan 4 och 6 meter.



Figur 6. Typsektion dubbelriktad gång- och cykelväg med sidoremsa utmed motortrafikleden med acceptabel standard enligt regionala cykelplanen.

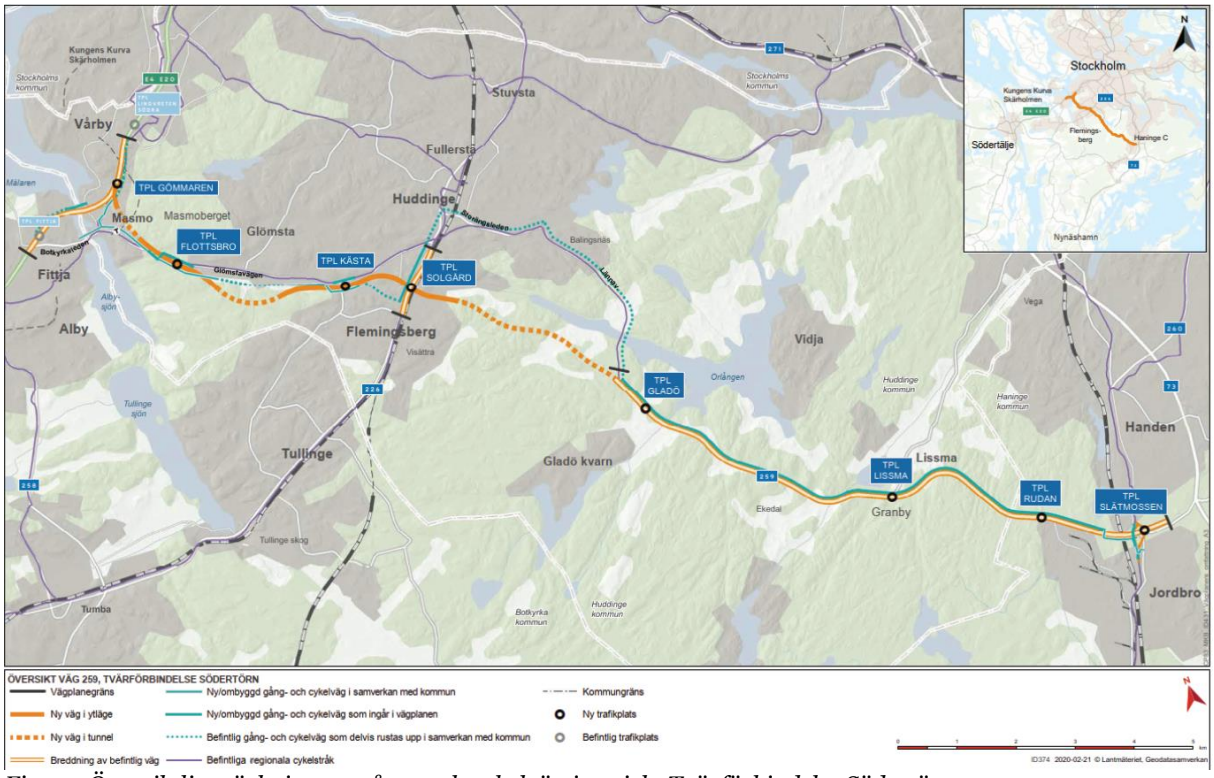
Motortrafikleden ska förses med viltstängsel på den östra delen mellan Gladö och Nynäsvägen. Gång- och cykelvägen kommer att anläggas inom viltstängsel så att även gång- och cykelvägen skyddas från krockar med vilt. För att tillgodose tillgången till intilliggande naturområden för det rörliga friluftslivet så kommer viltstängslet förses med grindar där så är lämpligt.

Gång- och cykelvägen ska utrustas med belysning för att säkerställa trafiksäkerhet och trygghet. Belysningen placeras utanför angivna vägbredder. På vissa sträckor kommer belysningen att vara närvarostyrd för att minimera påverkan på djurlivet. Vilka sträckor som kommer att bli aktuella för detta kommer att utredas vidare i bygghandlingsskedet.

En vägvisningsplan har tagits fram för projektet i vilken vägvisning för gång- och cykelvägen ingår. Denna beskrivs i *PM vägvisning, 0T140017*.

3 Gång- och cykelvägens lokalisering

3.1 Översiktlig sträckning



Figur 7 Översiktlig stäckning av gång- och cykelväg i projekt Tvärförbindelse Södertörn

På sträckan mellan E4/E20 och Jordbro kommer det att anläggas ett sammanhängande gång- och cykelstråk genom upprustning av befintliga och anläggande av nya gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägen kommer att följa väg 259 där denna går i ytläge. Där väg 259 går i tunnel kommer gång- och cykelvägen istället följa befintligt vägnät. Det gäller Masmotunneln, Glömstatunneln och Flemingsbergstunneln. Vid Masmotunneln kommer cykelvägen att följa lokalt vägnät (Botkyrkavägen, Vårby allé, Botkyrkaleden) som rustas upp med nya gång- och cykelvägar. Vid Glömstatunneln används befintlig gång- och cykelväg genom Glömstadalen.

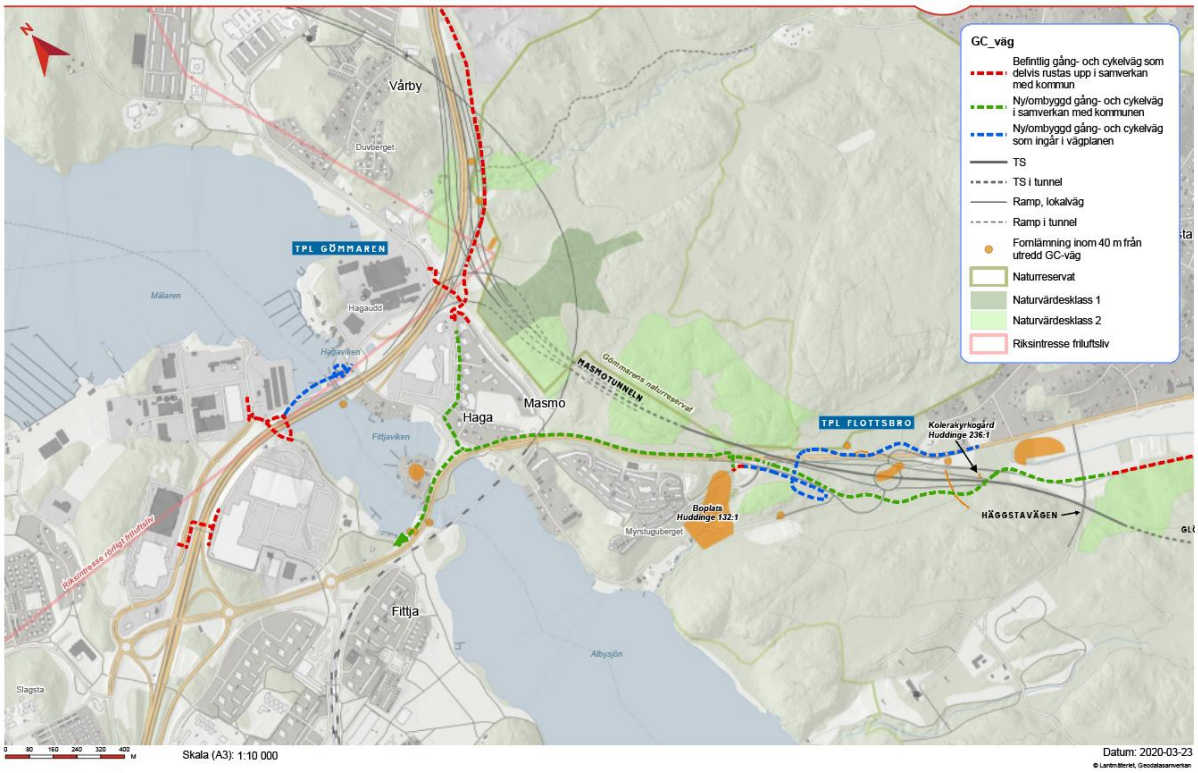
Vid Flemingsbergstunneln mellan väg 226 och Gladö kvarn kommer gång- och cykelvägen att följa befintlig väg (Storängsleden och Lännavägen). Sträckan kommer att behöva rustas upp av Trafikverket i samarbete med Huddinge kommun. En dragning genom Flemingsbergsskogen har valts bort eftersom det skulle medföra för stora skador på områdets värden för naturvård och medföra risk för påtaglig skada på riksintresset för friluftsliv.

Målsättningen vid lokalisering av gång- och cykelvägen har varit att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten med cykel mellan de regionala stadskärnorna. Det har även varit en målsättning att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter och till angränsande cykelstråk. Det innebär bland annat att det parallella stråket ska korsa Tvärförbindelsen på så få ställen som möjligt. Beroende på hur topografi och omgivande cykelvägnät ser ut samt var de stora målpunkterna finns så kommer den att korsa leden på några ställen. Alla korsningspunkter mellan gång- och cykelvägar och motortrafikleden kommer utformas planskilt.

Utöver den gång- och cykelväg som löper parallellt med motortrafikleden så innebär projekt Tvärförbindelse Södertörn även påverkan på tre regionala gång- och cykelstråk. Störst påverkan får

det på Södertäljestråket som går parallellt med E4/E20 där projektet delvis innebär en ny dragning för detta stråk. Salemstråket parallellt med väg 226 Huddingevägen samt Västerhaningestråket parallellt med Nynäsvägen påverkas även i viss mån.

3.2 Delsträcka 1 Masmo-Flottsbro



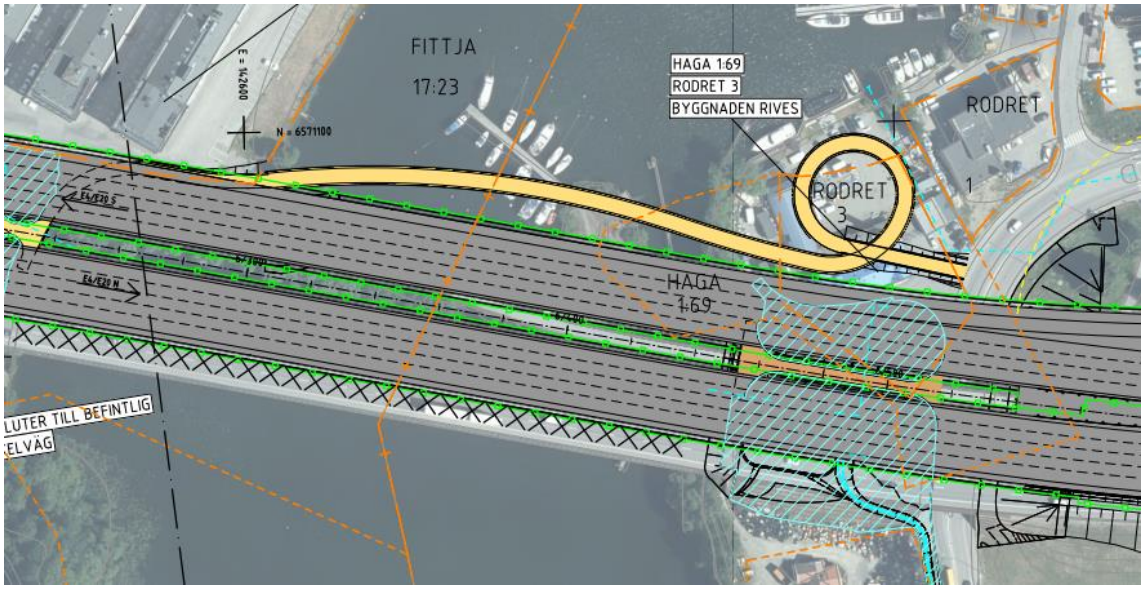
Figur 8 Översikt delsträcka 1 Masmo/Flottsbro

Södertäljestråket som idag sträcker sig längs med E4/E20 på vägens östra/södra sida kommer även fortsättningsvis att ligga på denna sida men behöver flyttas något in mot Gömmarens naturreservat för att rymma nya körfält på E4/E20. I samband med detta ges gång- och cykelvägen en genare dragning och breddas till 4,3 meter på den sträcka som byggs om. Den del av denna gång och cykelväg som ligger mellan projekt Tvärförbindelse Södertörn och projekt Förbifart Stockholms nybyggda gång- och cykelväg, en sträcka på ca 200 meter, breddas till 3,5 meter för att få samma bredd som förbifartens gång- och cykelväg. Söder om trafikplats Gömmaren planeras Södertäljestråket att få en ny sträckning via Botkyrkavägen, Vårby allé och Botkyrkaleden för att sedan fortsätta söderut genom Fittja.

Gömmareravinens passage under E4/E20 som idag är kulverterad kommer att öppnas upp genom att vägbanken rivs och ersätts med broar. Detta ger en ny koppling in i Gömmarens naturreservat för rekreation och friluftsliv.

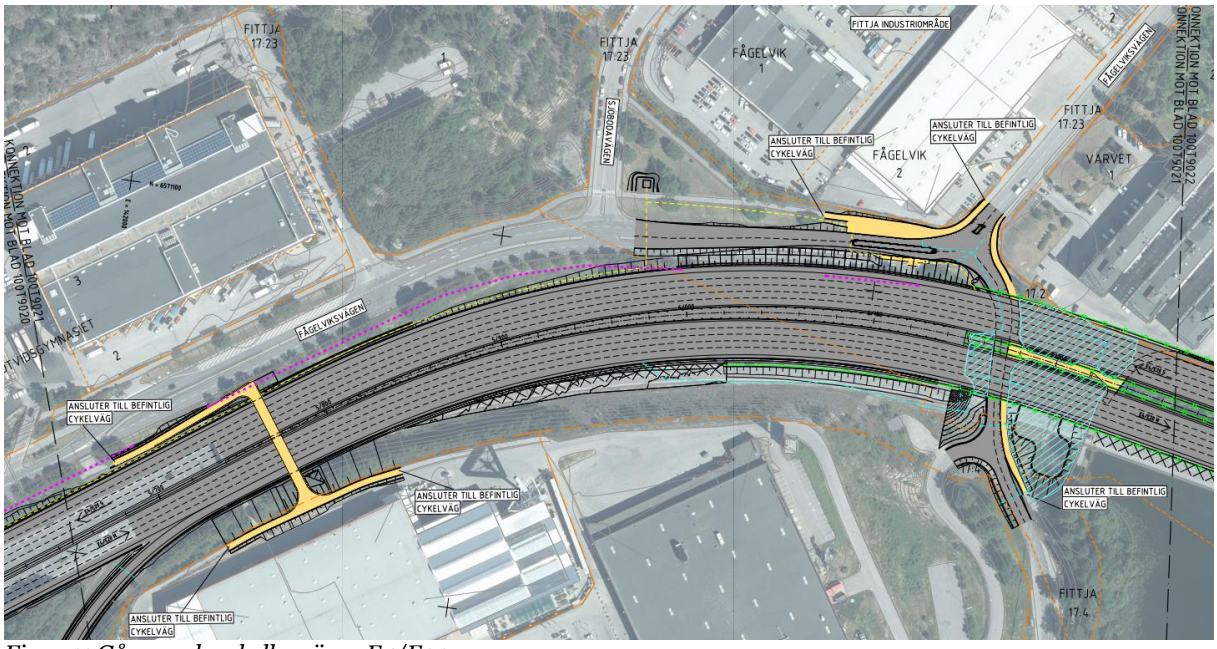
Figur 9 Visionsbild passage under E4/E20 vid Gömmarebäcken.

Den gång- och cykelbro över Fittjaviken som idag finns på norra sidan kommer att ersättas av en ny bro i ett något nordligare läge bron byggs 4,6 meter bred. På Botkyrkasidan ansluter denna bro till befintligt gång- och cykelvägnät som rustas upp i och med att lokalvägarna byggs om på denna sida. På Huddingesidan av bron kommer den att ansluta till Vårby allé genom en ”snurra” som tar upp höjdskillnaden.



Figur 10 Ny gång- och cykelbro (gult) över Fittjaviken

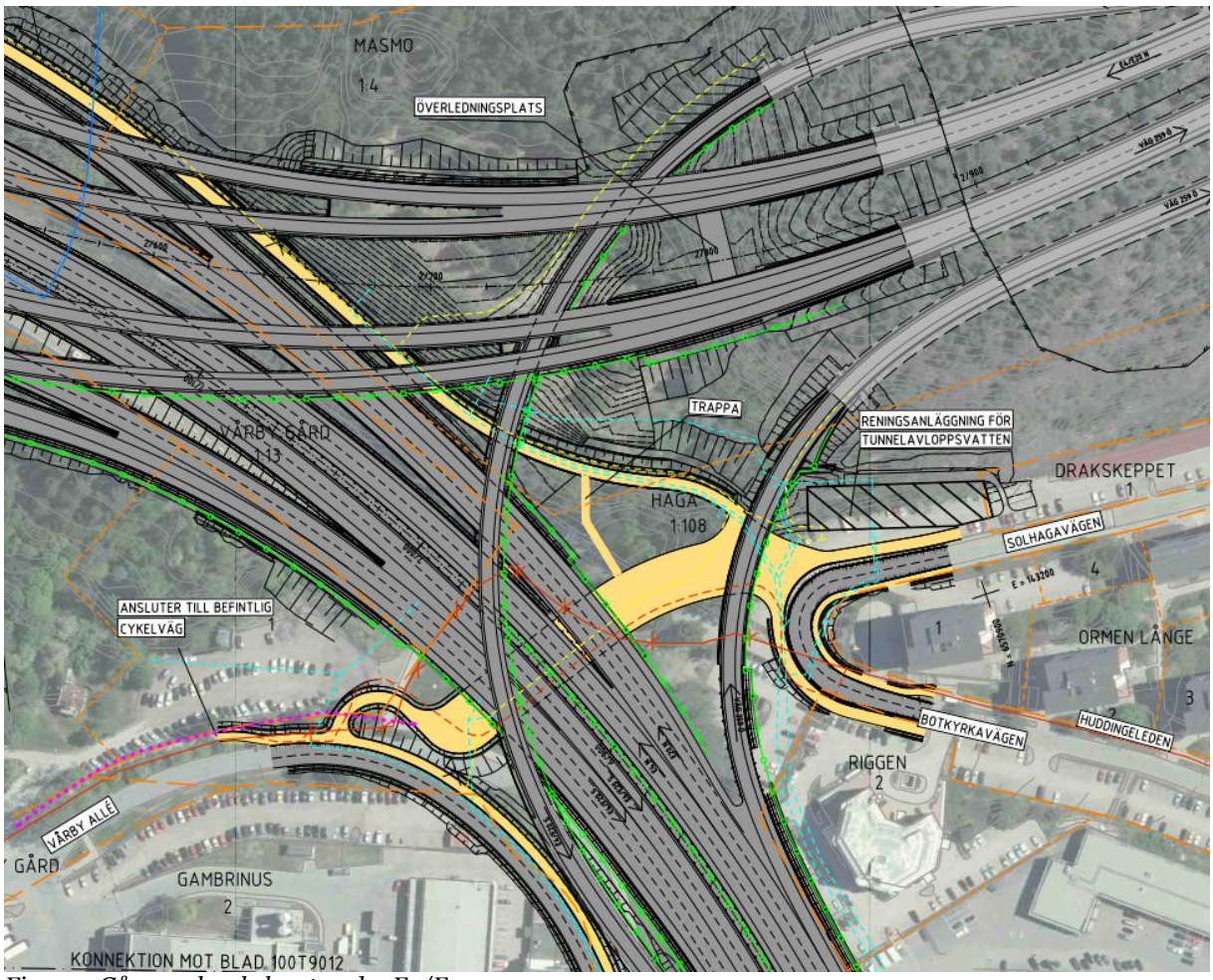
Den gång- och cykelbro som idag finns öster om trafikplats Fittja rivs och ersätts med en ny bredare (5,5 meter) bro i ungefär samma läge som befintlig.



Figur 11 Gång- och cykelbro över E4/E20

Den gång- och cykelport som idag finns under E4/E20 mellan Vårby allé och Solhagavägen byggs om och breddas till 10 meters bredd för ökad trygghet.

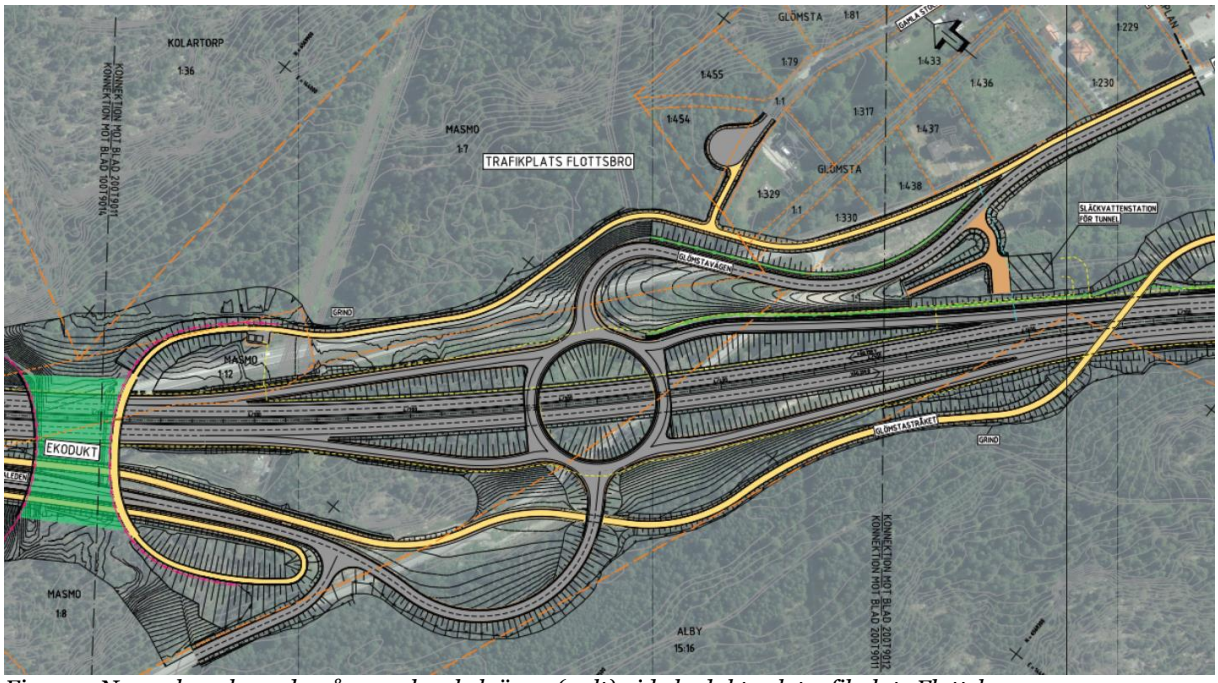
Figur 12 Visionsbild för ombyggd gång- och cykelport under E4/E20, vy från Solhagavägen.



Figur 13 Gång- och cykelport under E4/E20

Vid Masmo börjar även det cykelstråk som går parallellt med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn. Från Vårby allé till trafikplats Flottsbro följer gång- och cykelvägen längs med Botkyrkaleden på vägens norra sida. Olika utformningsalternativ för detta diskuteras tillsammans med Huddinge kommun som i och med öppnandet av Tvärförbindelse Södertörn kommer att ta över väghållarskapet för Botkyrkaleden på denna sträcka. Gång och cykelvägen planeras på denna sträcka bli 4,3 meter bred.

Vid trafikplats Flottsbro passerar gång- och cykelvägen under den ekodukt som planeras strax väster om trafikplatsen och vid trafikplatsen passerar gång- och cykelvägen under Botkyrkaleden. Öster om trafikplatsen passerar gång- och cykelvägen över motortrafikleden på en lång bro för att sedan fortsätta mot Glömstadalen. Längs hela sträckan är gång- och cykelvägen 4,3 meter bred. Bron över motortrafikleden är vinklad snett över vägen för att göra passagen så gen som möjligt. Denna lösning har tillkommit efter de synpunkter som inkom i samband med samrådet hösten 2018.



Figur 14 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid ekodukt och trafikplats Flottsbro

Det kommer även vara möjligt för gående och cyklister att passera över ekodukten då en del av denna utformas som gång- och cykelväg med 3,5 meters bredd. Denna koppling utgör dels en passage mellan skogsområdena på ömse sidor om motortrafikleden för rekreation och friluftsliv och dels är den en koppling för gående och cyklister mellan Botkyrkaleden i väst och Glömstavägen/Gamla Stockholmsvägen i öst. Vid Glömstavägen ansluter den till det planerade projektet *väg 259 gång- och cykelväg Glömstavägen*.

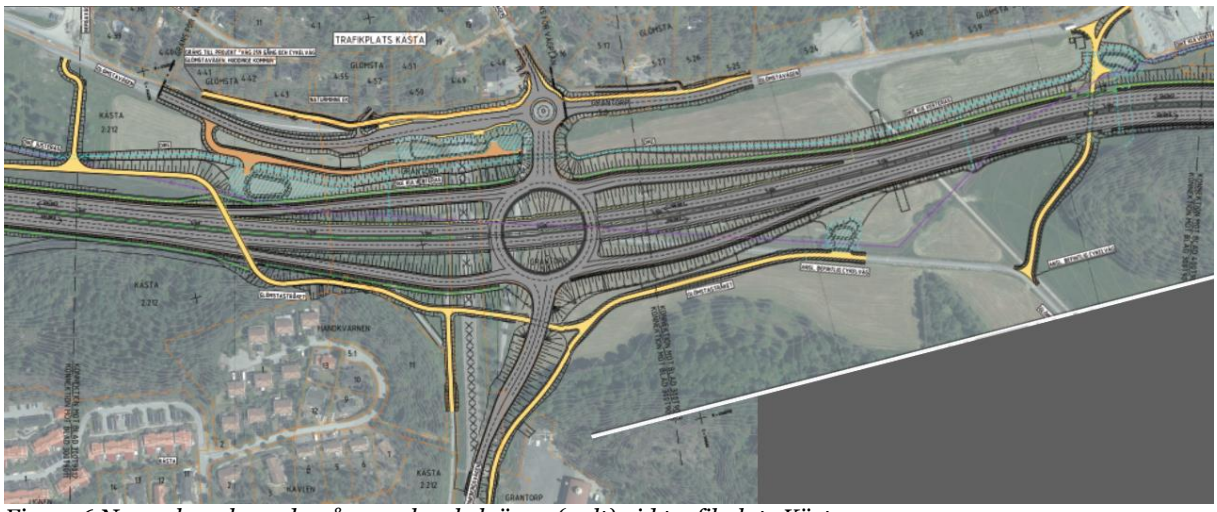
3.3 Delsträcka 2 Flottsbro-Kästa

Figur 15 Översikt delsträcka 2 Flottsbro-Kästa

Där motortrafikleden går in i Glömstatunneln ansluter gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelväg genom Glömstadalen och denna nyttjas fram till östra tunnelmynningen. Från denna punkt och österut mot trafikplats Kästa byggs ny gång- och cykelväg eftersom befintlig gång- och cykelväg på denna sträcka behöver rivas för att ge plats åt motortrafikleden. Väster om trafikplats Kästa passerar gång- och cykelvägen över motortrafikleden mot Katrinebergsvägen på en snedställd bro. Den nya gång och cykelvägen byggs 4,3 meter bred. Det byggs även en koppling mot Glömstavägen/Bergavägen väster om trafikplatsen med bredden 3,5 meter.

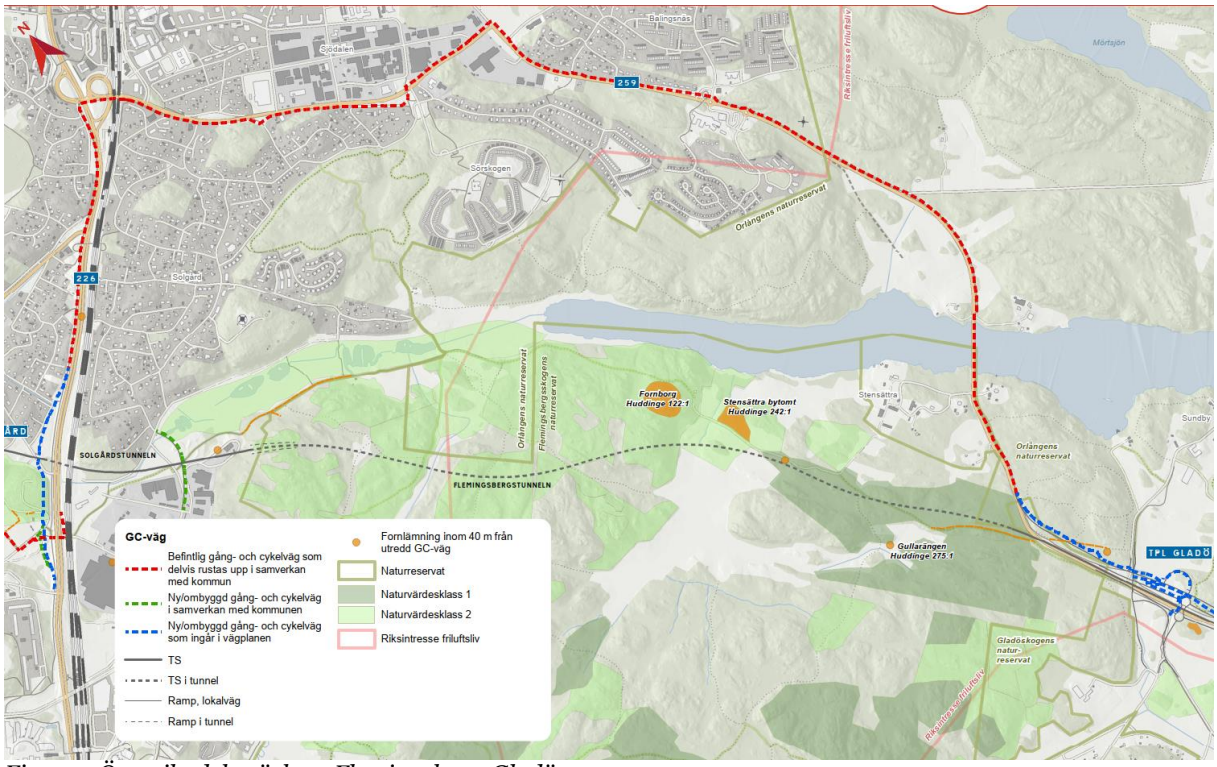
Vid trafikplats Kästa passerar gång- och cykelvägen under Katrinebergsvägen i en port. Kopplingar till befintliga gång- och cykelvägar parallellt med Katrinebergsvägen finns på båda sidor om denna port. Öster om trafikplats Kästa ansluter gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelväg som nyttjas fram till väg 226 Huddingevägen. En passage byggs under motortrafikleden öster om trafikplats Kästa. Denna koppling som via Glömstavägen leder mot väg 226 Huddingevägen utgör den genaste vägen för vidare färd österut mot Gladö/Haninge, vilket sker via Storängsleden.

I och med att Glömstavägen byggs om på en sträcka i anslutning till korsningen med Katrinebergsvägen så byggs även den parallella gång- och cykelvägen om på denna sträcka. I väster ansluter denna ombyggnad till projekt *väg 259 gång- och cykelväg Glömstavägen*.



Figur 16 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Kästa

3.4 Delsträcka 3 Flemingsberg-Gladö



Figur 17 Översikt delsträcka 3 Flemingsberg-Gladö

Mellan väg 226 och Gladö kvarn kommer gång- och cykelvägen att följa befintlig väg (Storängsleden och Lännavägen) eftersom motortrafikleden går i tunnel, se kapitel 3.1. Denna sträcka kommer behöva rustas upp i samarbete med Huddinge kommun där ambitionen är att uppnå standard enligt regionala cykelplanen.

Baserat på en grov förprojektering som genomförts i projektet bedöms en gång- och cykelväg till stora delar kunna inrymmas inom vägområdet för befintlig väg 259, Storängsleden.

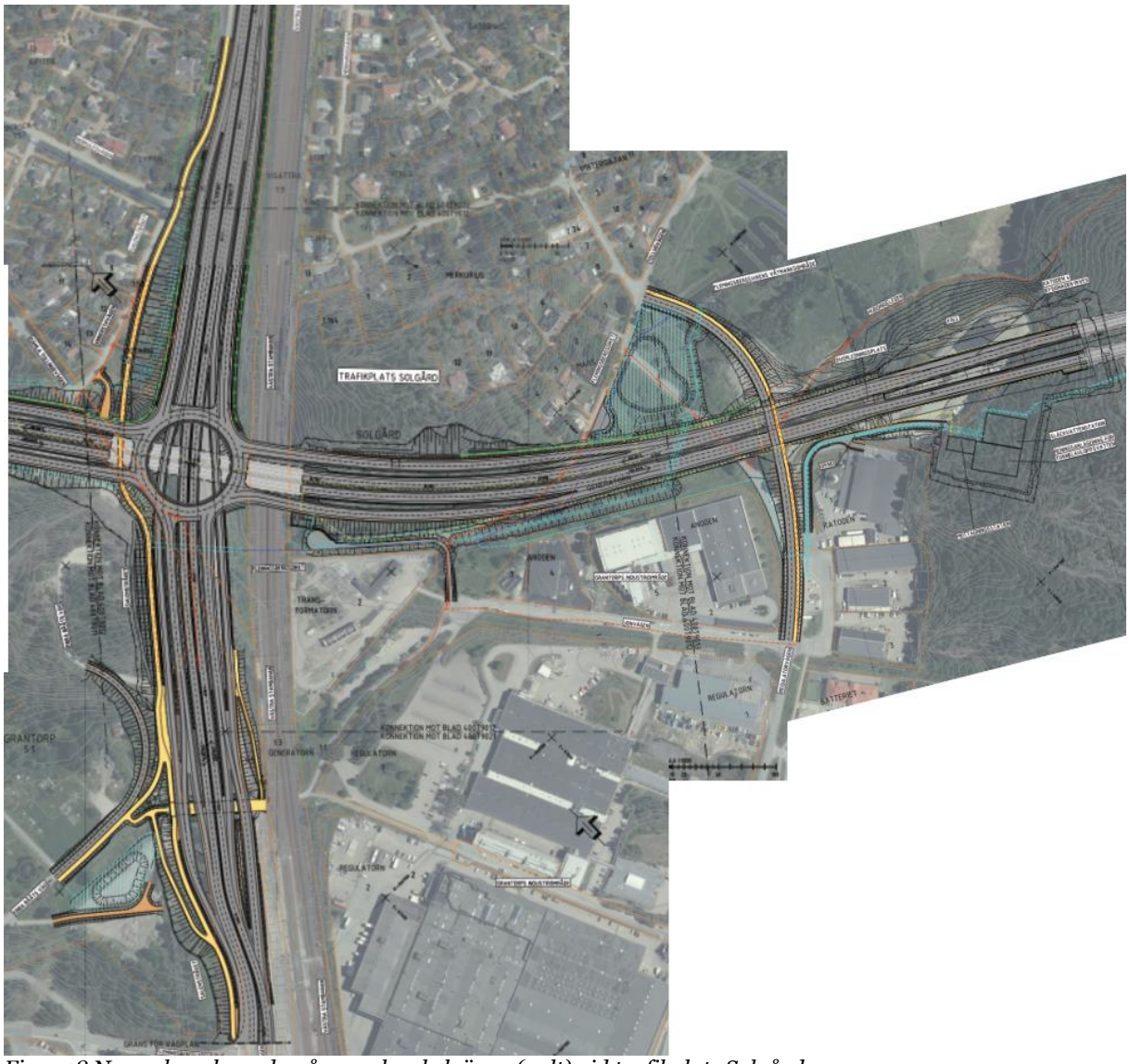
Även utmed Lännavägens del inom tätbebyggt område kan en cykelväg med önskad standard anordnas inom befintligt vägområde. Här kommer inte bebyggelsen vid sidan om vägen ändras. Genom en omfördelning av ytorna kan utrymme skapas för gång- och cykelvägen.

Utmed Lännavägen men utanför tätbebyggt område kan den befintliga gång- och cykelvägen nyttjas. Befintlig bredd motsvarar inte tillräcklig standard för en gång- och cykelväg enligt regionala cykelplanen men en breddning bedöms möjlig på stora delar av sträckan. Det svåraste avsnittet är passagen över sjön Orlången där bron är så smal att befintlig gång- och cykelväg är smalare än på resterande sträcka. Här kan gång- och cykelvägen inte breddas utan att bron byggs om eller en ny (gång- och cykel-) bro byggs.

Vid trafikplats Solgård byggs befintlig gång- och cykelväg (Salemstråket) längs väg 226 Huddingevägen om i och med att väg 226 behöver byggas om. Stråket byggs 4,3 meter brett. Salemstråket kommer fortsatt att ligga på västra sidan av väg 226 och passerar under ramperna i trafikplats Solgård genom två portar. Söder om trafikplatsen byggs gång- och cykelvägen om och kommer att ligga på samma nivå som väg 226, den kommer därmed passera över den gång- och cykelpassage som finns under väg 226 och Västra stambanan. Denna passage kommer att byggas om och breddas under väg 226 i och med att vägen byggs om. Väster om passagagen byggs kopplingar till Salemstråket, både norrut och söderut.

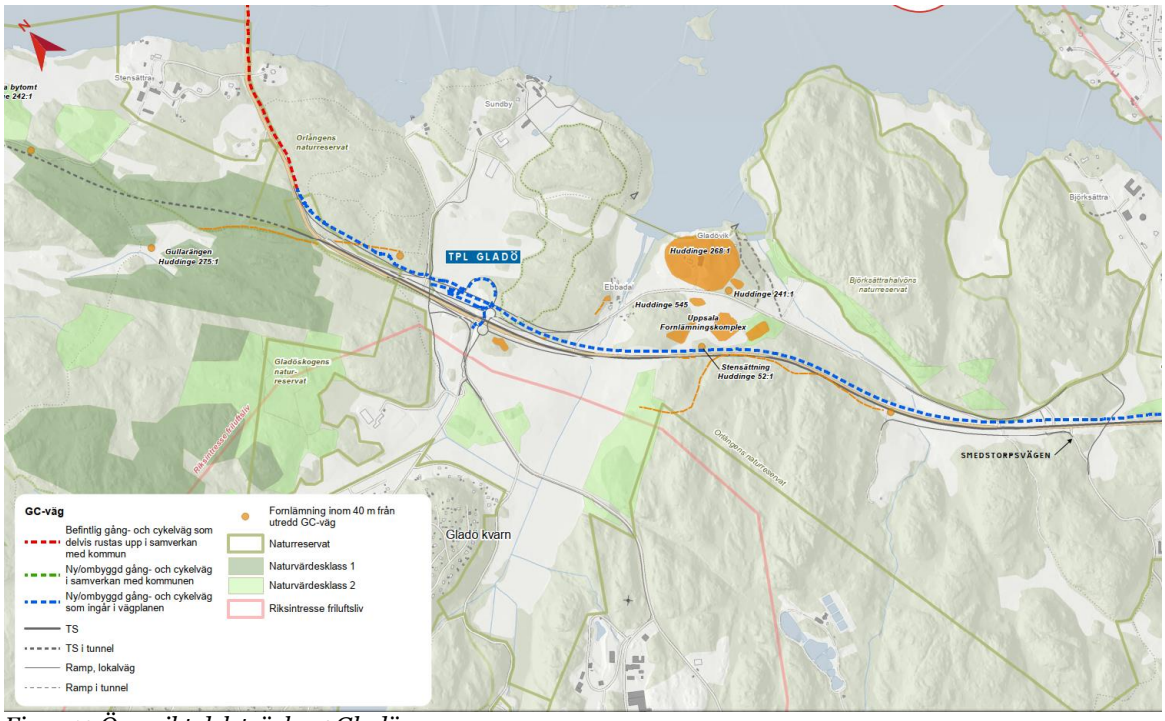
Denna lösning har tillkommit efter de synpunkter som inkom i samband med samrådet hösten 2018.

Öster om trafikplats Solgård byggs en ny bro för Regulatorvägen över Tvärförbindelse Södertörn. På denna bro ryms även en gång- och cykelbana.



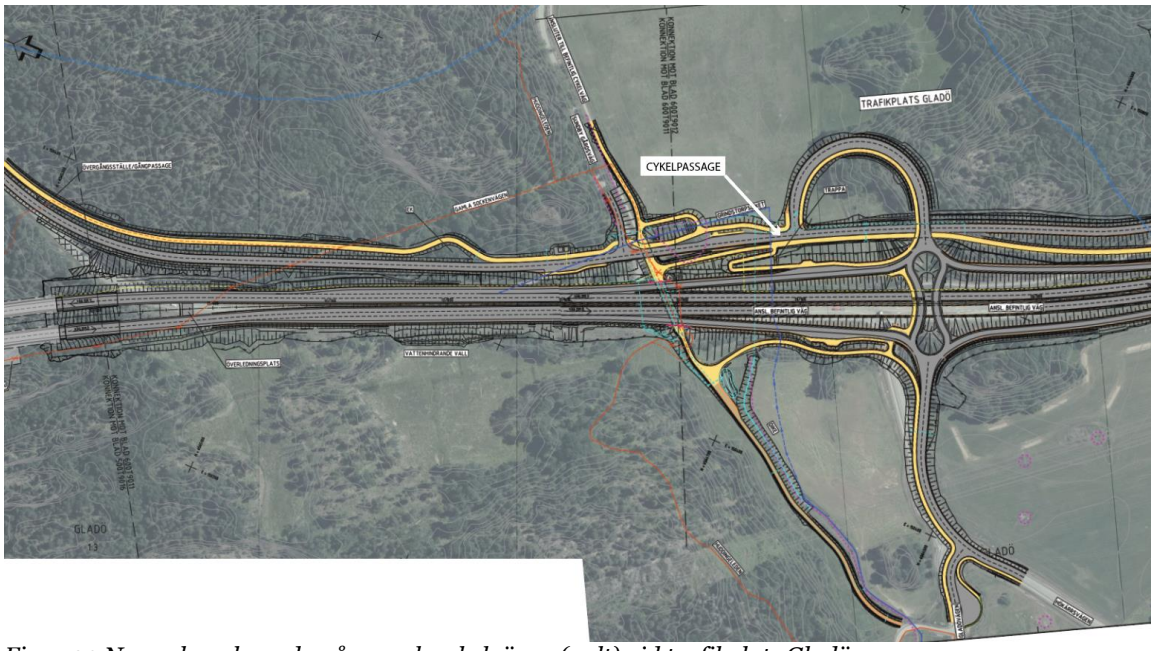
Figur 18 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Solgård

3.5 Delsträcka 4 Gladö



Figur 19 Översikt delsträcka 4 Gladö

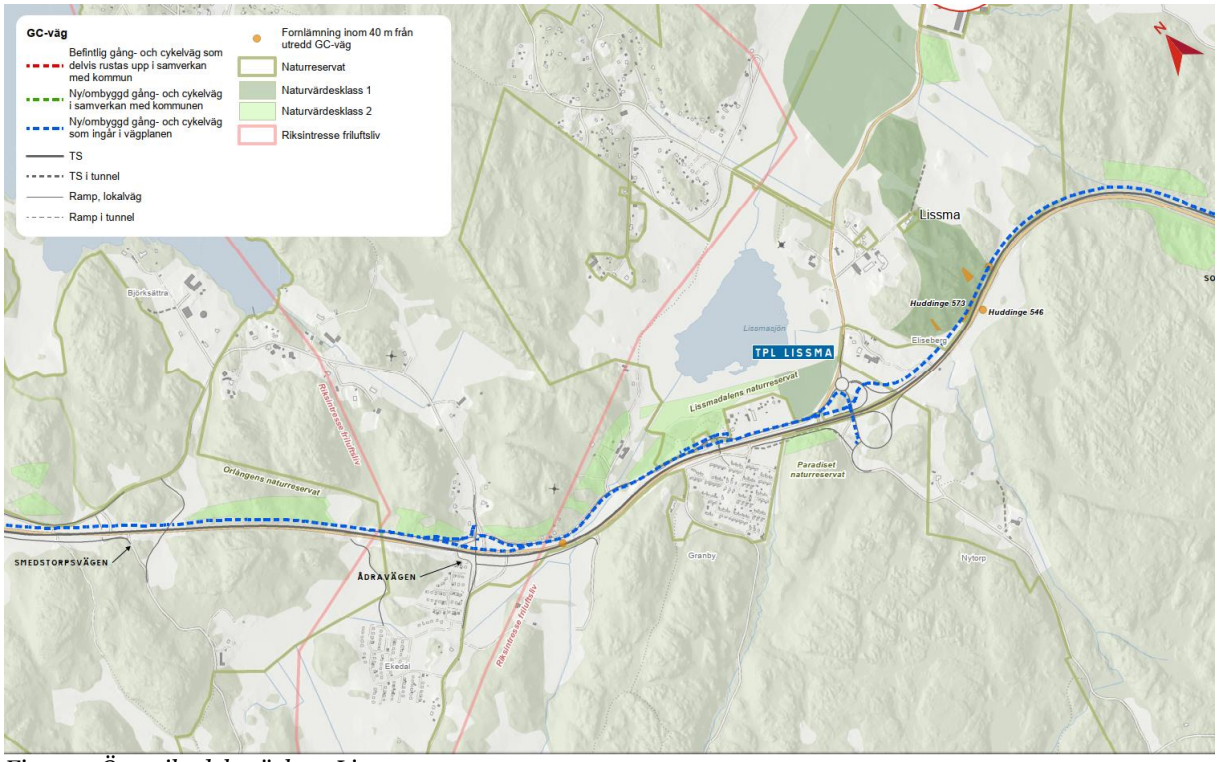
I och med att Tvärförbindelse Södertörn byggs så byggs även en del av Lännavägen om söder om Orlångenbron. På denna sträcka byggs även den parallella gång- och cykelvägen på Lännavägens östra sida om och breddas till 4,3 meter. Vid trafikplats Gladö byter gång- och cykelvägen sida av Lännavägen och fortsätter därefter på vägens (som här byter namn och blir Ebbadalsvägen) södra sida efter trafikplatsen. Sidbytet sker via en cykelpassage/cykelöverfart i anslutning till den väg som leder ner från trafikplatsen till Lännavägen/Ebbadalsvägen.



Figur 20 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Gladö

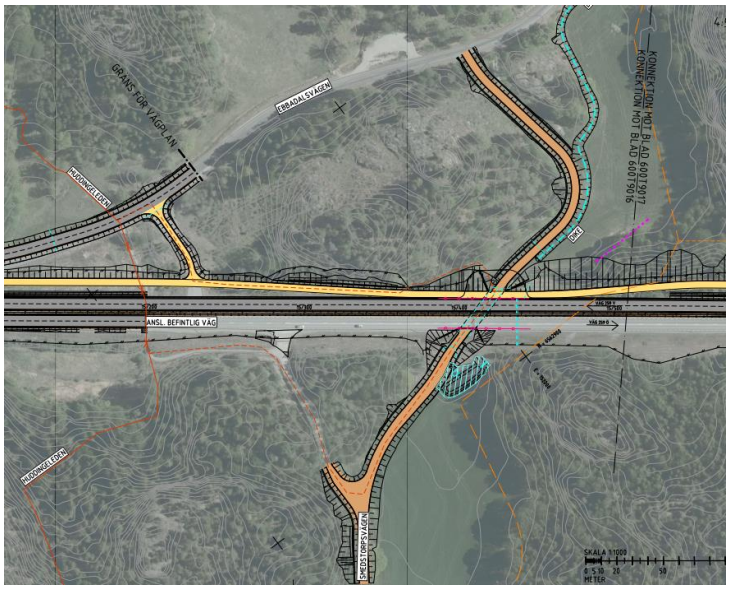
Den gång- och cykelport som idag finns under befintlig väg 259 vid Sundby gårdsväg byggs om och breddas för att även rymma en ridväg. Norr om porten anpassas gång- och cykelvägen mot Sundby gård och en koppling för gående och cyklister upp till det längsgående stråket byggs. Söder om porten kopplas passagen mot Gladövägen längs trafikplatsens västgående avfartsramp. I trafikplatsens ramper anläggs busshållplatser och möjlighet finns att passera genom trafikplatsen för gående och cyklister via gång- och cykelbanor längs ramperna och övergångsställen över ramperna.

3.6 Delsträcka 5 Lissma



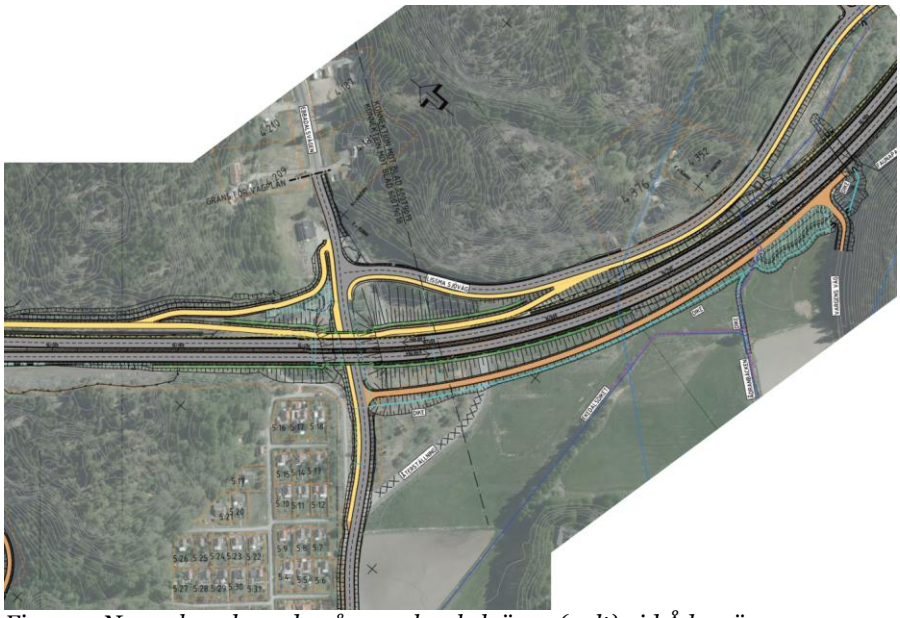
Figur 21 Översikt delsträcka 5 Lissma

Österut från trafikplats Gladö följer gång- och cykelstråket längs Tvärförbindelse Södertörns norra sida, längs denna sträcka byggs stråket 4,3 meter brett. För Smedstorpsvägen byggs en port under Tvärförbindelse Södertörn genom vilken även Huddingeleden föreslås ledas om.



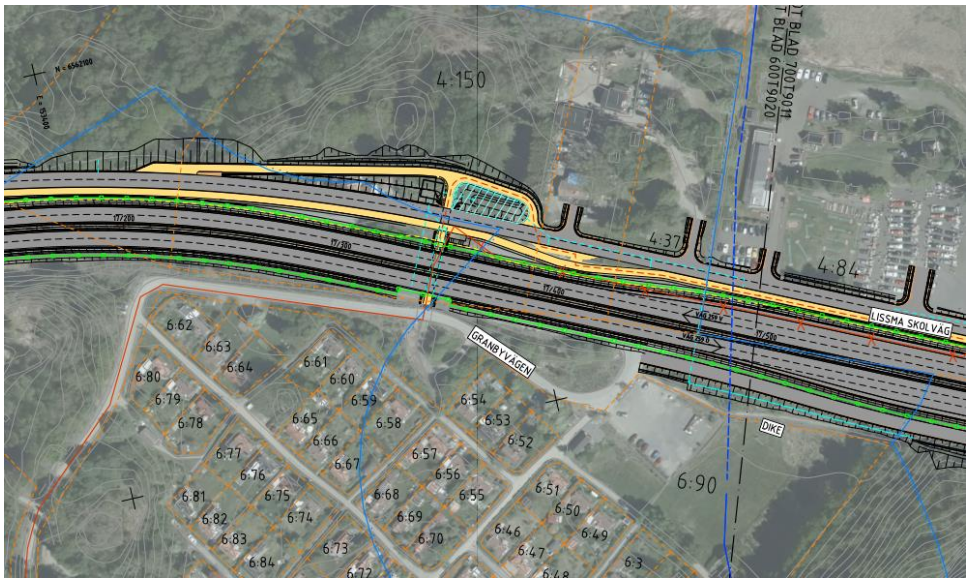
Figur 22 Smedstorpsvägens passage under Tvärförbindelse Södertörn

Ådravägens anslutning till väg 259 kommer att tas bort i och med att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Ådravägen kommer istället att ledas under den nya vägen i en nybyggd port som ligger i läget för befintlig gång- och cykelport. Denna port kommer även att rymma en gång- och cykelbana. Cykelstråket längs med Tvärförbindelse Södertörn passerar över denna port i samma nivå som motortrafikleden och kopplingar byggs från porten upp till detta stråk i båda riktningar. Öster om denna port och fram till trafikplats Lissma följer cykelvägen sedan längs med Lissma sjöväg/Lissma skolväg på vägens södra sida. Denna lösning har tillkommit efter de synpunkter som inkom i samband med samrådet hösten 2018. Där gång- och cykelvägen följer Lissma sjöväg/Lissma skolväg byggs den med 3,5 meters bredd och avskiljs från bilvägen med kantstöd.



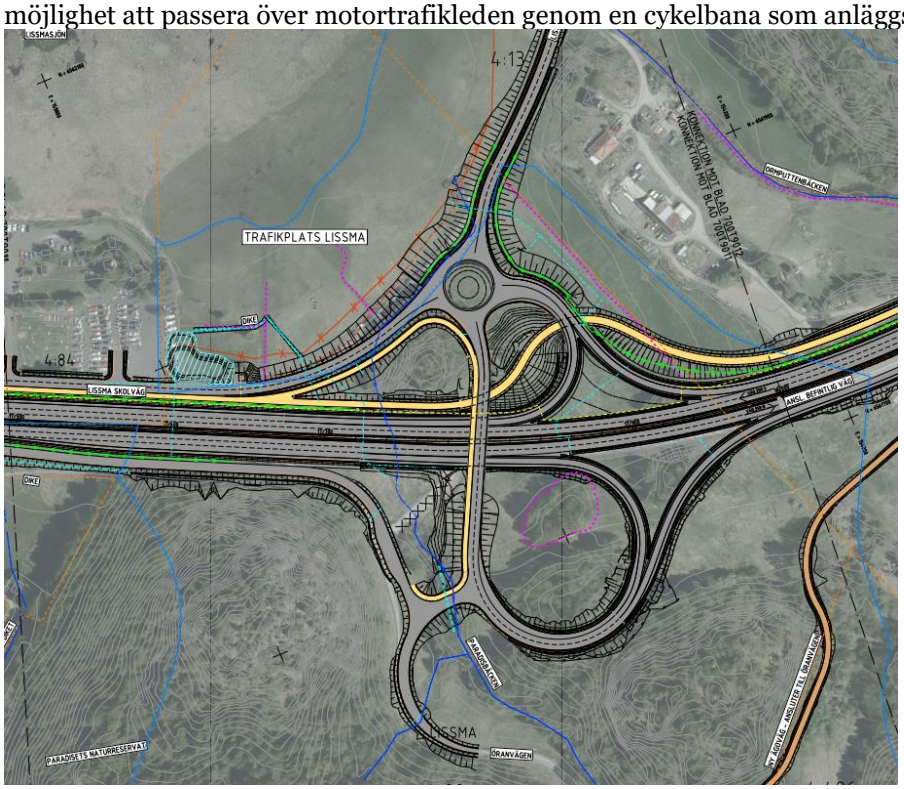
Figur 23 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid Ådravägen

Vid Granby byggs befintlig gång- och cykelport under väg 259 om och förlängs under Lissma skolväg samt breddas. Norr om porten byggs kopplingar upp till Lissma skolväg i båda riktningar. Genom denna port går även Huddingeleden.



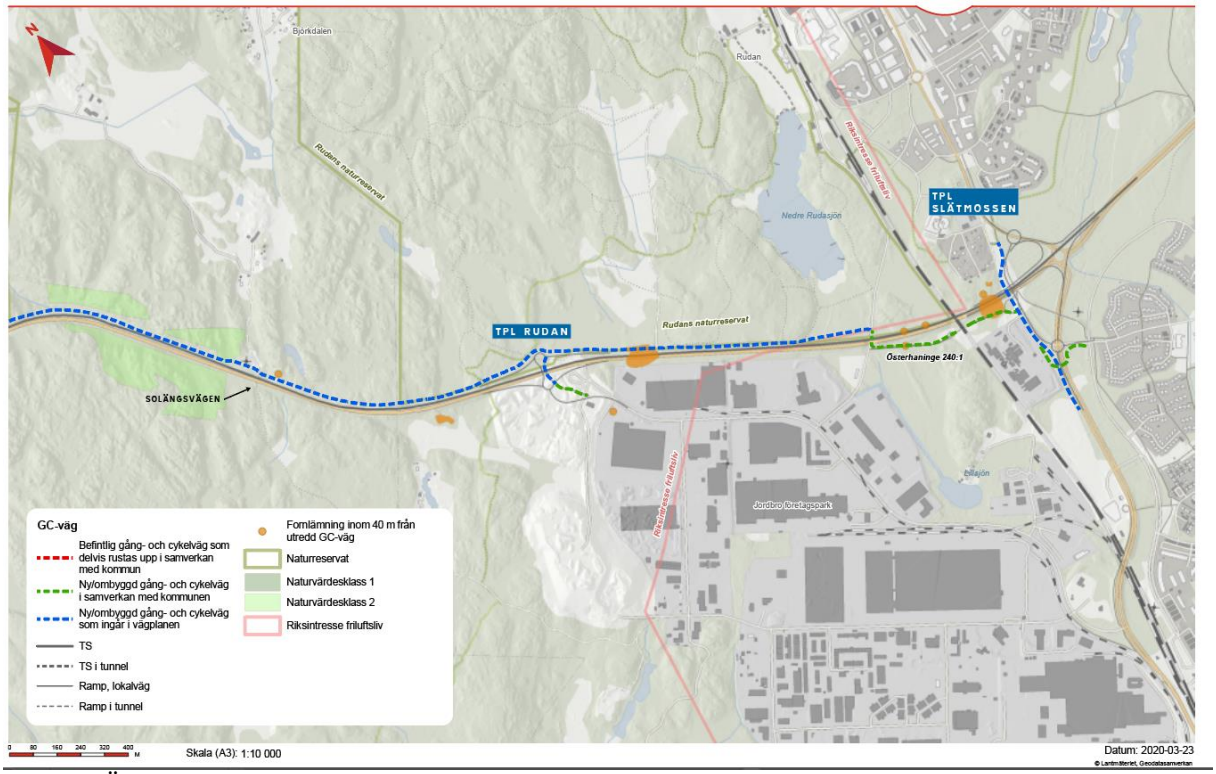
Figur 24 Port under väg 259 vid Granby

Vid trafikplats Lissma passerar gång- och cykelvägen genom trafikplatsen genom en port under trafikplatsens norra ramper, den fortsätter sedan österut längs motortrafikledens norra sida och har på denna sträcka bredden 4,3 meter. Utformningen av passagen genom trafikplatsen har justerats efter de synpunkter som inkom i samband med samrådet hösten 2018. I trafikplatsen finns även möjlighet att passera över motortrafikleden genom en cykelbana som anläggs på bron över vägen.



Figur 25 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Lissma

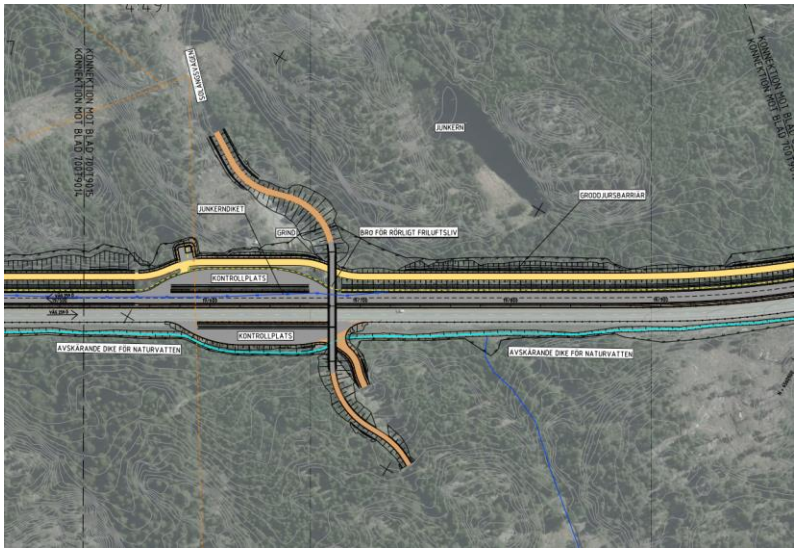
3.7 Delsträcka 6 Jordbro



Figur 26 Översikt delsträcka 6 Jordbro

Öster om trafikplats Lissma följer gång- och cykelvägen längs motortrafikledens norra sida fram till Rudanvägen i Haninge kommun. Längs hela sträckan har gång- och cykelvägen bredden 4,3 meter.

Vid Solängsvägen byggs en ny bro över väg 259 vilken kommer att utgöra en koppling över vägen för rekreation och friluftsliv.

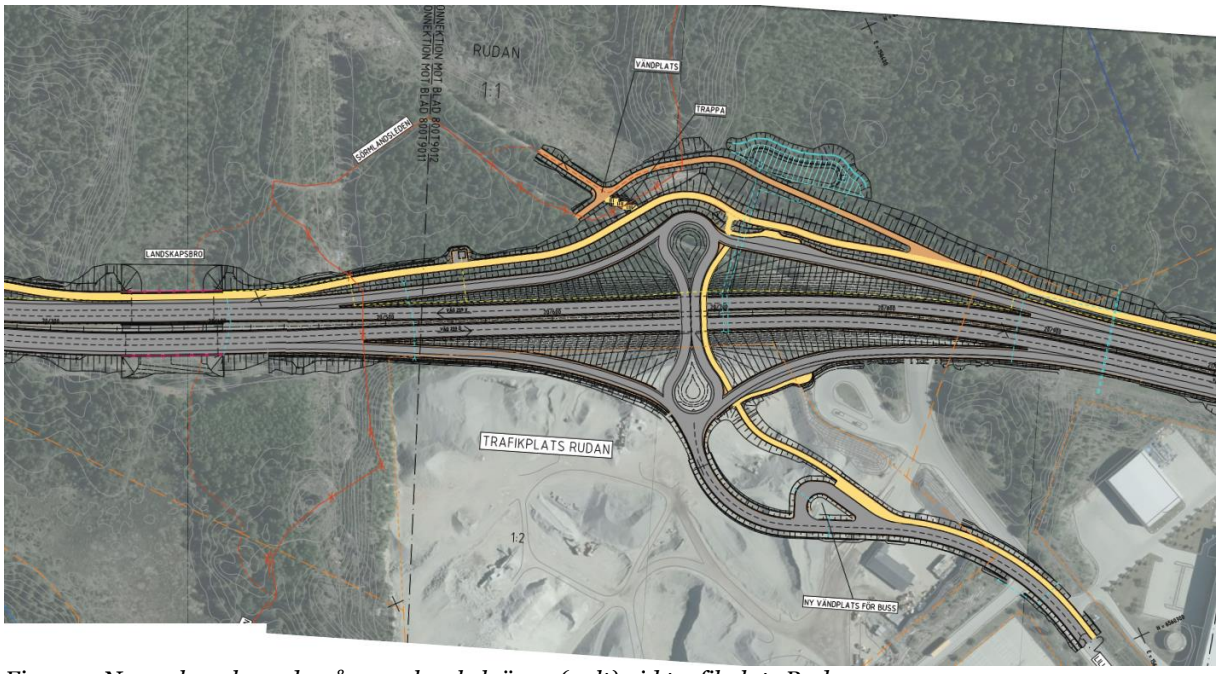


Figur 27 Passage över väg Tvärförbindelse Södertörn vid Solängsvägen

Väster om trafikplats Rudan byggs en ny landskapsbro för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn. Under denna bro föreslås Sörmlandsleden ledas om.

Figur 28 Visionsbild Landskapsbro för Sörmlandsleden, vy från söder.

Vid trafikplats Rudan följer gång- och cykelvägen längs trafikplatsens norra sida med bredden 4,3 meter. Möjlighet för gående och cyklister finns att passera motortrafikleden i trafikplatsen genom övergångsställen i de östliga ramperna. På dessa ramper anläggs även busshållplatser för att ge möjlighet till byte mellan lokalbuss och stombuss på denna plats. Längs Lilljsövägen, som behöver byggas om på en sträcka av ett par hundra meter byggs en ny lokal gång- och cykelväg med bredden 3,5 meter.



Figur 29 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Rudan

Öster om trafikplats Rudan följer gång- och cykelvägen längs med motortrafikledens norra sida förbi Rudans naturreservat. Denna sträckning har efter samråd med kommunen ändrats efter att tidigare haft en föreslagen sträckning längre in i reservatet. Bredden på gång- och cykelvägen är här 4,3 meter. Gång- och cykelvägen ansluter till Rudanvägen och passerar under motortrafikleden som går på bro över Rudanvägen. Öster om Rudanvägen fortsätter gång- och cykelvägen med 4,3 meters bredd längs vägens södra sida där det idag finns en befintlig grusväg.

Figur 30 Ny Gång- och cykelväg (gult) vid Rudans naturreservat

Gång- och cykelvägen passerar under Nynäsbanan i befintlig port söder om väg 259 och ansluter till Västerhaningestråket väster om trafikplats Slätmossen. I och med byggandet av trafikplats Slätmossen byggs även Nynäsvägen om och får en ny dragning ungefär i läget för befintlig gång- och cykelport under väg 259. I samband med detta byggs även Västerhaningestråket om och får samma sträckning som Nynäsvägen. Befintlig gång- och cykelbro över Nynäsvägen rivs när vägen flyttas, bron ersätts med en ny bredare bro söder om korsningen med Mostensvägen.

Figur 31 Nya och ombyggda gång- och cykelvägar (gult) vid trafikplats Slätmossen

4 Underlagsmaterial

- Vägplanbeskrivning, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn
- Samrådsredogörelse, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn
- PM redovisning av utredda alternativ, Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn
- Regional cykelplan för Stockholms län 2014 - 2030, Trafikverket Region Stockholm i samarbetet med Tillväxt, miljö och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL) samt Länsstyrelsen i Stockholms län (Februari 2014)
- Cykelplan för Botkyrka kommun (2010)
- Cykelplan för Huddinge kommun (2016)
- Cykelplan för Haninge Kommun (2018)