

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg

Danderyd och Sollentuna kommun, Stockholms län

Vägplan, 2015-08-25

TRV 2014/45542



**Trafikverket**

Postadress: 171 54 Solna; Besöksadress: Solna Strandväg 98

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

DokumentID: 3C140010

Författare/Konsult: WSP

Dokumentdatum: 2015-08-25

Ärendenummer: TRV 2014/45542

Kontaktperson: Niklas Dernell, Trafikverket

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅDSKRETS</b>	<b>4</b>
<b>SAMRÅD</b>	<b>5</b>
<b>Samråd med berörd länsstyrelse</b>	<b>5</b>
Samråd kring samrådsunderlag	5
Samråd kring samråds- och granskningshandling	5
Samråd om biotopskydd och rödlistade arter	5
<b>Samråd med berörda kommuner</b>	<b>6</b>
Sollentuna kommun	6
Danderyds kommun	7
<b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda</b>	<b>7</b>
Inkomna synpunkter	8
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer</b>	<b>9</b>
Inkomna synpunkter	9
<b>Samråd med allmänheten</b>	<b>12</b>
Synpunkter från samrådsmöte 2015-03-03	12
Övriga synpunkter från allmänheten	15
<b>Samrådsredogörelse från samråd juni-aug 2014 rörande samrådsunderlag</b>	<b>20</b>

## Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet kring projektet "Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg" bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt Trafikverkets kommentarer till dessa.

Genom projektet "Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg" föreslås en separat gång- och cykelväg anläggas längs med väg 262 från Rösjön i norr (Sollentuna kommun) till Enebybergsvägen i söder (Danderyds kommun).

Totalt har 27 skriftliga synpunkter kommit in till Trafikverket angående samrådshandlingen för projektet. Till detta kommer också de synpunkter som lämnats muntligen vid samrådsmöte den 3 mars 2015.

Samråd har även skett kring samrådsunderlaget för projektet. En beskrivning av denna tidigare del av samrådet ges i bilaga 1 till denna samrådsredogörelse.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för projektet "Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg" har skrivits 2014-05-19 och reviderats 2015-02-16. Den finns att läsa på Trafikverkets hemsida om projektet, med följande direktlänk:  
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-262-Danderyd--Rosjon-gang--och-cykelvag/>

## Samrådskrets

Samrådskretsen i projektet "Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång- och cykelväg" har baserats på den fastighetsförteckning som upprättats i projektet. Förteckningen (upprättad enligt Vägförordningen 3 kap 13 §) inbegriper bland annat fastigheter, samfälligheter och nyttjanderätter där mark eller utrymme permanent eller tillfälligt behöver tas i anspråk. Bland berörda fastighetsägare finns bland annat Danderyds respektive Sollentuna kommun, Danderyds församling och ett mindre antal privatpersoner.

Samrådskretsen har under februari 2015 fått information per brev om samråd om projektet inklusive inbjudan till samrådsmöte i mars 2015. Information och inbjudan har även skickats till föreningar, organisationer och myndigheter som bedömts kunna bli berörda av projektet. Vidare har allmänheten bjudits in till samråd via annons i lokaltidning och Trafikverkets hemsida, där information om projektet inklusive samtliga samrådshandlingar

funnits att tillgå. Samrådshandlingen har funnits ute på samråd mellan 19 februari och 15 mars 2015.

Under hösten 2014 har även brev skickats ut till boende och fastighetsägare som riskerat att störas av borrhovtagningar längs sträckan för projektet, med information om dessa provtagningar.

## Samråd

### *Samråd med berörd länsstyrelse*

#### Samråd kring samrådsunderlag

Det framtagna samrådsunderlaget för projektet samt inkomna synpunkter på detta skickades till Länsstyrelsen i Stockholms län i september 2014. Samrådsredogörelse för denna fas i projektet (samrådsunderlag) redovisas i bilaga 1. Tillsammans med informationen till länsstyrelsen begärdes beslut om projektet bedömdes medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Länsstyrelsen beslutade i denna fråga i december 2014, och beslutet innebar att projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen skriver i sitt beslut bland annat att utredningsområdet gränsar till Rinkebyskogen som tillsammans med Sättra ängar ingår i Rösjökilens, men att kilen inte bedöms påverkas negativt av utbyggnaden av väg 262.

Vidare noterar länsstyrelsen att det finns kända fornlämningar *utanför* utredningsområdet, och att det inte tidigare har gjorts någon arkeologisk utredning för platsen. Det kan därmed inte uteslutas att det finns okända fornlämningar *inom* utredningsområdet, och detta behöver klarläggas inför val av lokaliserings- och utformningsalternativ. Man skriver att Trafikverket behöver ta kontakt med länsstyrelsens enhet för kulturmiljö och bostadsstöd för samråd om fortsatt utredningsarbete.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket har skickat in en förfrågan om behov och beställning av att länsstyrelsen handlar upp arkeologisk utredning för sträckan. Utredningen är ännu inte genomförd.*

#### Samråd kring samråds- och granskningshandling

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillhandahållits projektets samrådshandling under våren 2015.

Denna samrådsredogörelse kommer att skickas tillsammans med granskningshandlingen till Länsstyrelsen i Stockholms län för tillstyrkande, efter att granskningshandlingen varit tillgänglig för allmänhetens granskning.

#### Samråd om biotopskydd och rödlistade arter

Länsstyrelsen i Stockholms län har i slutet av augusti 2015 fått ett särskilt dokument om samråd kring generella biotopskydd som berörs av projektet, och även om rödlistade arter som påträffats inom berört område.

### *Samråd med berörda kommuner*

Möten mellan Trafikverket och Danderyds respektive Sollentuna kommun har hållits löpande sedan projektets start. Vid mötena har Trafikverket informerat om projektet och dess innehåll, med syftet att hålla kommunerna informerade om Trafikverkets arbete. Kommunernas synpunkter på projektet har lämnats skriftligen på dels samrådsunderlaget, vilket redovisas i bilaga 1, och dels samrådshandlingen, vilket redovisas nedan.

#### Sollentuna kommun

##### Synpunkter från Trafik- och fastighetsnämnden i Sollentuna kommun

Trafik- och fastighetsnämnden är positivt inställda till Trafikverkets planer på gång- och cykelväg längs väg 262. Man skriver bland annat att cykelstråket ska prioriteras högt och hålla en hög standard vad gäller bredd, beläggning, belysning, sikt, vägvisning etc.

Trafik- och fastighetsnämnden ställer sig dock frågande till att Trafikverket endast studerar sträckan mellan Enebybergsvägen och Rösjön, då Edsvikenstråket sträcker sig mellan Sollentunavägen i norr och Norrtäljevägen i syd och Trafikverket är väghållare för hela sträckan fram till Sollentunavägen. Man menar att en separat gång- och cykelväg mellan Sollentunavägen och Rösjön saknas. Det studerade förslaget riskerar därmed att förlora många av de cyklister som annars skulle ha anslutit till gång- och cykelvägen norrifrån. Detta anses extra viktigt i och med utbyggnad kring Väsjön som kommer att rymma cirka 3 000 bostäder, samt bl.a. förskolor, skola, och utbyggda idrotts- och friluftsmöjligheter.

Trafik- och fastighetsnämnden förutsätter att Trafikverket tar kontakt med naturvårdsenheten i samband med projekteringsskedet av gång- och cykelvägen. Följande punkter bör stämmas av mellan Trafikverket och naturvårdsenheten:

- Att jordsammansättningen anpassas efter den flora som växer i slänterna.
- Att vegetationen bevaras och skyddas under byggtiden.
- Att ytjord som omhändertas återinförs inom samma område för att förbättra förutsättningarna för lokalt anpassad växtlighet.
- Att hänsyn tas till de naturvärden som finns i barr- och sumpskogsområdena vid Rösjöns busshållplats.

##### *Trafikverkets kommentar:*

*Detta projekt sträcker sig endast mellan Enebybergsvägen och Rösjön varför någon förlängning av gång- och cykelvägen inte ingår i detta projekt. Anslutningen till befintligt gång- och cykelvägnät vid Rösjön har däremot gjorts för att även fungera vid framtida utbyggnad av gång- och cykelvägen mellan Rösjön och Sollentunavägen.*

*Sollentuna kommuns naturvårdsenhet kommer att kontaktas angående de punkter som nämns i kommunens yttrande.*

## Danderyds kommun

### Synpunkter från Tekniska kontoret i Danderyds kommun

Danderyds kommun ställer sig positiv till planerna och ser ett behov av ett regionalt cykelstråk av hög standard mellan Sollentuna och Danderyd nu och framledes. Kommunen ser att stråket är mycket viktigt för utvecklingen av det regionala pendlingscyklandet, som kommer att spela en allt viktigare roll för den framtida trafikförsörjningen. Detta i en region som växer snabbt och med stora trafikförsörjningsutmaningar nu och på sikt.

Danderyds kommun vill särskilt betona vikten av att stråkets attraktivitet för cyklisten förstärks, det innefattar allt från trafiksäkra lösningar till åtgärder som garanterar cyklisten god framkomlighet utmed hela stråket. Kommunen föreslår därför att samtliga cykelpassager längs med väg 262 inom Danderyds kommun utformas som cykelöverfarter enligt den nya föreskriften i vägmärkesförordningen, detta för att tydligare prioritera cykel i relationen till bil där cykeltrafiken är av regional karaktär. Anläggande av den nya typen cykelöverfarter kommer från och med 2015 att genomföras på ett flertal platser i kommunen på det kommunala vägnätet, ett regionalt cykelstråk utmed väg 262 bör inte vara något undantag.

Kommunen ser ett behov av att värna om cyklistens miljö utmed stråket. Därför förespråkas även en effektiv separering utöver det räcke som föreslås mellan körfält och cykelbana. En sådan separering, exempelvis i form av plexiglas förhindrar bland annat att cyklister vid regn stänks ner av passerande bilar, och bidrar till att den upplevda tryggheten och komforten hos cyklisten är hög.

Kommunen ställer sig positiv till den föreslagna planskildheten i korsningen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen. En sådan planskildhet skulle få positiv effekt på framkomligheten och trafiksäkerheten även för befintlig pendlingscykling på det regionala stråket utmed Enebybergsvägen. Därför är det önskvärt att en etapputbyggnad påbörjas med planskildheten för att sedan byggas ut i riktning mot Sollentuna.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*De passager över väg 262 som har ett anslutande cykelvägnät på sydvästra sidan kommer att utformas enligt den nya vägmärkesförordningen.*

*Separeringsform med vägräcke som separerar gång- och cykeltrafik från fordonstrafik är en trafiksäkerhetsåtgärd. Alternativ med till exempel plexiglas får negativa effekter ur såväl säkerhetsaspekt som driftsynpunkt. Trafikverket fortsätter dock att titta på lösningar för att öka tryggheten och komforten för gång- och cykeltrafikanter längs sträckan.*

*Hela projektet kommer att detaljprojekteras och byggas så snart vägplanen är fastställd. Eftersom planskildheterna vid Enebybergsvägen är de delar som kommer att ha längst produktionsstid så blir det de som blir styrande för färdigställandet av hela projektet.*

**Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda**

Enskilda som kan bli särskilt berörda har ingått i samrådsgruppen, och har under februari 2015 fått information per brev om samråd om projektet inklusive inbjudan till samrådsmöte. Information om projektet har även funnits på Trafikverkets hemsida, där samtliga samrådshandlingar funnits att tillgå.

## Inkomna synpunkter

### Fastighetsägare på Sidensvansvägen

Fastighetsägare på Sidensvansvägen är positiva till den nya gång och cykelbanan men vill gärna veta hur det praktiskt löses med etableringsytan som planeras på del av deras fastighet.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket kommer genom upphandlad entreprenör att disponera ytan under den tid som anläggandet av den nya gång- och cykelvägen pågår. Innan entreprenaden är avslutad så återställer entreprenören ytan till ursprungligt skick och i samband med entreprenadens avslutande så återlämnas ytan till fastighetsägaren. Hur ytan får användas och hur det regleras gentemot fastighetsägaren fastställs i vägplanen.*

### Ikano Bostad Danderyd KB

Ikano Bostad Danderyd KB ser positivt på en utbyggnad av gång- och cykeltrafiknätet, men motsätter sig att en del av deras fastighet Nyponet 3 enligt förslaget till vägplan kommer att användas som undergång för gång- och cykeltrafik. Anledningen är att detta i mycket hög grad skulle påverka synpunktgivarens möjligheter att bygga ut i området. En förtätning av fastigheten Nyponet m.fl. är aktuell enligt planprogram utskickat för samråd enligt beslut i Danderyds kommuns byggnadsnämnd i december 2013. Under 2014 har möjlighet att tillskapa ytterligare bostäder i området undersökts. En förutsättning för planerad förtätning är att Nyponet 3 förblir intakt. En viadukt under Edsbergsvägen är enligt synpunktsgivaren inte heller en långsiktig lösning, eftersom planerna för förtätning innebär att Enebybergsvägen söder om Edsbergsvägen förändras.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Syftet med vägplanen är att med minsta möjliga markintrång uppfylla de funktionskrav som den planerade väganläggningen har. Vid korsningen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen korsas två regionala gång- och cykelstråk. Det är inte möjligt att uppnå tillräckligt god standard utan planskildheter mellan gång- och cykeltrafik och fordonstrafik. I det fortsatta arbetet kommer anläggningen anpassas i största möjliga mån till fastigheten Nyponet 3 utan att det gör avkall på anläggningens standard.*

### Prästlönetillgångar i Stockholms stift

Prästlönetillgångar i Stockholms stift som äger fastigheten Danderyd 2:2 utmed väg 262 vid Sättra gård, östra sidan, ser positivt på anläggandet av en gång- och cykelväg på den aktuella sträckan. Man instämmer med planförslaget i att busshållplatsen bör separeras från skogsvägens in- och utfart av trafiksäkerhetsskäl. Man framhåller också vikten av (som framgår av planförslaget) möjlig åtkomst till åkern och skogen med skördetröska, lastbil och



timmerbil i full storlek. Man bedriver idag skogsbruk på fastigheten. Vidare anser man det viktigt att det säkerställs att det ökade vattenflöde som beräknas i det biotopskyddade diket inte påverkar biotopen negativt.

*Trafikverkets kommentar:*

*Samtliga åkeranslutningar längs sträckan kommer att behållas och dimensioneras utifrån de fordon som ska nyttja dessa.*

*Det biotopskyddade diket som beskrivs i samrådshandlingen kommer inte att påverkas av vägförslaget. (Diket är en del av Sättrabäcken, som kommer få något ökat flöde söder om väg 262 där bäcken är kulverterad).*

#### Käppalaförbundet

Käppalaförbundet informerar om vilka restriktioner som gäller för Käppalatunneln. Den aktuella vägsträckan korsar Käppalatunneln på två ställen, och Käppalaförbundet har varit inblandade i planeringen av gång- och cykelvägen från ett tidigt skede. Förbundet förutsätter att det fortsatta arbetet kommer att bedrivas så att Käppalaförbundets integritet inte riskeras.

*Trafikverkets kommentar:*

*Arbetet med ledningssamordning kommer att fortsätta med ledningssamordningsmöten där samtliga ledningsägare bjuds in.*

#### **Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

Information och inbjudan till samrådsmöte har skickats till föreningar, organisationer och myndigheter som bedömts kunna bli berörda av projektet. Information om projektet har även funnits på Trafikverkets hemsida, där samtliga samrådshandlingar funnits att tillgå.

#### **Inkomna synpunkter**

##### Trafikförvaltningen (Stockholms läns landsting)

Trafikförvaltningen tycker det är positivt med en separat gång- och cykelbana längs med väg 262 och att man ser över hållplatsernas tillgänglighet. Dock anser man att ett körfält på 3,25 meter är för smalt för busstrafik, då en buss med backspeglar är över 3 meter bred. En avsmalning av vägrenen innebär dessutom ytterligare begränsning av vägbana och vingelmån. Man anser att körfältsbredden bör ligga på 3,5 meter, för att busstrafik ska få en bra framkomlighet, komfort och vara attraktiv. Man understryker också vikten av väg 262 som kollektivtrafiklänk mellan Sollentuna och Täby, vilket också kan komma att öka framöver. Man anser det bra att flytta hållplats Sättra prästgård så att skogsvägens in- och utfart separeras från busshållplatsen. Dock anser man det inte vara en trafiksäker lösning att placera övergångsstället framför busshållplatsen, då sikten blir skymd av bussen. Trafikförvaltningen vill gärna delta i det fortsatta arbetet angående hållplatsplacering och utformning.

*Trafikverkets kommentar:*

*Sektionsmåttan har valts utifrån ett flertal aspekter som fordonsbredder men även för att få en hastighetsdämpande effekt längs vägen. Vägbanan är 7,5 meter bred med körfältsbredder 3,25 meter och vägrenar 0,5 meter för att ge ett smalare intryck men ge samma utrymme som körfält 3,5 meter och vägren 0,25 meter. RiBuss anger en minsta körfältsbredd 3,25 meter och minsta gatubredd 7,0 meter.*

*Övergångsstället vid hållplats Sättra Prästgård kommer (som beskrivs i samrådshandlingen) att placeras efter hållplatsen i båda körriktningarna.*

### Sollentuna Hembygdsförening

Sollentuna Hembygdsförening är positiv till den planerade gång- och cykelvägen, men har vissa synpunkter på samrådshandlingen. Man anser att Landsnoravägen över Bergendal - Landsnora kvarn – Edsberg mot Sollentunavägen idag är en alternativ cykelväg till cykelbanan utefter norra delen av väg 262 vilket är mycket olämpligt, eftersom många olyckor skett där vägen efter en brant backe ner mot kvarnen passerar en skarp och smal kurva runt kvarnbyggnadens hörn. Man föreslår därför att korsningen mellan väg 262/Landsnoravägen/Lomvägen utformas så att den befintliga gångvägen mot Landsnoravägen inte uppgraderas till 4,3 meters bredd utan förblir en gångstig. Man föreslår också att gång- och cykelvägen får en fortsättning utefter väg 262, men separerad från den fram till Sollentunavägen.

Man påpekar också att gång- och cykelvägens passage av Landsnoraån ca 400 meter norr om korsningen med Landsnoravägen/Lomvägen inte får förhindra en framtida reglering av vattenståndet eller vattenflödet i Landsnoraån.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Gång- och cykelvägen är ett regionalt stråk som är avsett för pendlingstrafik. Rätt utformat bör det därför attrahera de cyklister som vill färdas fort längs sträckan och på så sätt minska olycksrisken på lokalvägnätet. Däremot är det viktigt att det lokala gång- och cykelvägnätet kopplas till det regionala stråket och en av de punkterna är vid Landsnoravägen. Däremot ska detaljutformningen inte inbjuda pendlingscyklister att nyttja Landsnoravägen.*

*Vattenstånd och vattenflöden i Landsnoraån kommer inte att påverkas av vägplanen.*

### Naturskyddsföreningen, Sollentuna

Föreningen anser det vara utmärkt att en gång- och cykelväg byggs längs med det aktuella vägvägnittet och att den utformas som en del i ett regionalt cykelvägnät. För att underlätta cykelpendling från Edsberg mot Danderyd och nordöstra delarna av Stockholm anser man att även sträckan mellan Rösjöbadet och Edsbergs centrum bör hårdgöras. Vidare anser man att den nya gång- och cykelvägen inte bör blockera en framtida bussfil, då den ökade befolkningen som planeras i Sollentuna ökar behovet av en sådan.

Man tar även upp barriäreffekter som ett viktigt område att ta hänsyn till. Man anser att förslaget behöver uppgraderas med avseende på detta vid framför allt passagerna av vattendragen Sättrabäcken och Landsnoraån. Sättrabäcken i Danderyd är enligt föreningen en av de större bäckar som leder från det nyligen inrättade naturreservatet Rinkebyskogen

via Sättra ängar till Edsviken. Det är viktigt att det finns en fungerande naturpassage för vattenlevande och vattenberoende arter under vägen. Föreningen föreslår att det uppnås genom att bygga en stålvalvbro som rymmer bäcken, naturlig bäckbotten och en strandremsa.

Landsnoraåns dalgång var, enligt föreningen, under järnåldern den sista farbara sjöleden till centrala Uppland. Ån och dess dalsänka har vid byggande av väg 262 förstörts, dels genom att lägga vägen på en hög vägbank tvärs över dalsänkan, vidare genom att helt skära av ån och slutligen genom att installera en rörtunnel för människor och djur som ska tvära vägen. Att en sådan landskapsförstörande barriär överhuvudtaget en gång fick byggas anser föreningen vara anmärkningsvärt, och man anser det som helt oacceptabelt att den befintliga rörpassagen och vägbanksbarriären enligt nuvarande förslag permanentas.

Den föreslagna gång- och cykelvägen uppges sträcka sig till just Landsnoraån och föreningen anser det negativt att rörtunneln ska behållas trots att två befintliga gång- och cykelvägar ska anslutas. Med tanke på att en bussfil också bör rymmas utmed vägen anser Naturskyddsföreningen i Sollentuna att detta avsnitt av planen bör utgå och ersättas av plan för en viadukt som tillåter passagen av Landsnoraån (som bör återställas som den vattenförbindelse den en gång var från Rösjön till Edsviken), med en naturlig botten och strand, samt en väl tilltagen passage för gående och cyklande.

*Trafikverkets kommentar:*

*Projektet sträcker sig mellan Enebybergsvägen i Danderyd och Rösjön i Sollentuna och ska säkerställa gång- och cykelförbindelsen på den sträckan. Anslutningen vid Rösjön är till det befintliga gång- och cykelvägnätet men omöjliggör inte framtida utbyggnad mellan Rösjön och Edsberg.*

*Vägsektionen som har valts för projektet innebär minimalt intrång i befintlig vägkropp och att så lite ny mark som möjligt tas i anspråk för väganläggningen. Det innebär att när behov av kollektivtrafikkörfält uppstår kan man återskapa befintlig vägsektion med relativt små medel och att man då gör en helt ny dragning av gång- och cykelvägen.*

*Sättrabäcken kommer inte att påverkas genom utbyggnaden av väg 262, på annat sätt än att vattenflöden från vägen och söderut ökar något (från 150 till ca 164 liter/sekund). Eftersom halterna av föroreningar inte ökar beräknas inte detta vara negativt för bäcken. Vattenflödet och vattenkvaliteten norr om väg 262 beräknas inte påverkas av projektet, eftersom avrinningen från väg 262 sker söderut ner mot Edsviken. Den befintliga trumman som går under vägen kommer finnas kvar.*

*Passagen av Landsnoraån och utbyte av rörtunnel kommer inte att kunna åtgärdas inom ramen för detta projekt. Den dagen behov av såväl gång- och cykelväg som kollektivtrafikkörfält uppstår behövs en helt annan lösning vid passage av Landsnoraån.*

Naturskyddsföreningen, Danderyd

Naturskyddsföreningen i Danderyd är positiv till att en gång- och cykelväg byggs på nämnda vägvagnsnitt men vill framföra vissa synpunkter. Man har tagit del av Naturskyddsföreningens i Sollentunas yttrande över projektet och ställer sig helt bakom deras synpunkter. Naturskyddsföreningen i Danderyd vill särskilt framhålla vikten av att man vid passagen av

Sätrabäcken i Danderyd ser till att bygga en vattenpassage, som tillåter en bäck med botten och strandzon att passera under vägen. Sätrabäcken är en av de bäckar som leder från Rinkebyskogen via Sättra ängar till Edsviken. Rinkebyskogen är ett nybildat naturreservat och utgör en del av Rösjökilen, en av Stockholms gröna kilar, som går från Nationalstadsparken via Edsviken, Sättra ängar, Rinkebyskogen och vidare ända upp till Sigtuna kommun. Det är av yttersta vikt att spridningskorridoren för vattenlevande och vattenberoende djur och växter inte blockeras av den nya bredare vägen.

*Trafikverkets kommentar:*

*Sätrabäcken kommer inte att påverkas genom utbyggnaden av väg 262, på annat sätt än att vattenflöden från vägen och söderut ökar något (från 150 till ca 164 liter/sekund). Eftersom halterna av föroreningar inte ökar beräknas inte detta vara negativt för bäcken. Vattenflödet och vattenkvaliteten norr om väg 262 beräknas inte påverkas av projektet, eftersom avrinningen från väg 262 sker söderut ner mot Edsviken. Den befintliga trumman som går under vägen kommer finnas kvar.*

### **Samråd med allmänheten**

Allmänheten har bjudits in till samråd via annons i lokaltidning och Trafikverkets hemsida, där information om projektet inklusive samtliga samrådshandlingar funnits att tillgå.

Adressen till Trafikverkets information om projektet är

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Vag-262-Danderyd--Rosjon-gang--och-cykelvag/>

### **Synpunkter från samrådsmöte 2015-03-03**

Samrådsmöte med allmänhet, organisationer och övriga intressenter hölls kvällstid den 3 mars 2015 i Kärrdalsskolans matsal. Vid mötet deltog 26 personer (samt sex personer som representerade Trafikverket). De synpunkter som framfördes muntligt handlade framför allt om nedanstående delar av förslaget.

#### **Buller längs med väg 262**

Flera synpunkter framfördes gällande huruvida bullret kommer att öka med förslaget eller inte. En person menar att en gång- och cykelväg med dess påverkan på vegetation kan leda till ökat buller om förhållandena förändras. En annan person undrar om bullret kommer att öka om vägen flyttas närmare fastigheterna. Flera frågor ställs angående om det gjorts några bullerberäkningar för projektet. En person menar att projektet kommer att minska bullernivåerna.

*Trafikverkets kommentar:*

*Trafikverket räknar inte med att gång- och cykelvägen kommer att generera mer buller. En mindre bullerutredning har dock genomförts efter samrådsmötet för att undersöka om bullret påverkas när vägmitten flyttas en meter närmare bebyggelsen. De genomförda beräkningarna visar att en förflyttning av vägmitten med en meter har en försumbar effekt på ljudmiljön i närområdet. Mer om detta finns att läsa i projektets plan- och miljöbeskrivning.*

*Ett befintligt bullerplank påverkas också av åtgärder vid en busshållplats, och det planket kommer därför att justeras.*

#### Hastigheter längs med väg 262

Under mötet framkom flertalet synpunkter gällande de höga hastigheterna på väg 262 och huruvida förslaget kommer leda till en sänkt hastighet, samt vilken hastighetsbegränsning det bör vara på vägen. Vidare även att trafiken på sträckan har ökat och att trafiksituationen har ändrats under senaste tiden. En person undrar om det genomförts några hastighetsmätningar på vägen. En annan synpunktsgivare menar att Trafikverket inte kan utgå från trafikmätningar från år 2013.

Gällande hastigheten på vägen menar en annan person att det enda som skulle kunna göras för att få ner hastigheten på vägen är fartkameror och att det är Trafikverkets ansvar att sätta upp dessa. Två personer undrar när hastighetskameror kommer att sättas upp då personer som går över övergångsställen idag utsätts för stor risk.

En annan person undrar varför man inte bygger två rondeller för att få ner hastigheten på vägen. Andra synpunkter är att hastigheten borde vara högre än 50km/h då det är en genomfartsväg och menar att trafiksignaler bör sättas upp. Ett önskemål från en annan person är att hastigheten borde vara det primära för att det ska bli en trygg miljö.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Föreslagen vägsektion längs vägsträckan med smalare körfält och vägrenar är vald för att få en bättre efterlevnad av hastighetsbegränsningarna än i dagsläget. Beslut om hastighetsbegränsning görs av länsstyrelsen och kan inte fastställas i vägplanen. Beslut om fartkameror är ett myndighetsbeslut hos Trafikverket och kan inte fastställas i vägplanen.*

*Cirkulationsplatser har föreslagits i tidigare vägutredningar längs väg 262 men detta är ett projekt att bygga gång- och cykelväg. Korsningsombyggnader eller andra väggätgärder ingår inte i detta projekt.*

#### Ifrågasatt behov av gångbana längs med väg 262

Flera personer menar att behovet av en cykelväg är stort men ifrågasätter behovet av en gångväg på sträckan. Man menar att det vore bättre om hela vägen användes endast för cyklister. En synpunktsgivare tycker att det är en trafikfara att blanda gång- och cykeltrafiken.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*På vissa sträckor som vid busshållplatser är behovet av gångväg stort. I vägförslaget ingår även gångväg på de sträckor där behovet är mindre men eftersom det inte finns alternativa gångvägar och man inte kan utesluta en trafikantgrupp så redovisas en gång- och cykelväg på hela sträckan.*

#### Läge på flyttat övergångsställe vid busshållplatsen Sättra gård

Det ifrågasätts huruvida den nya lokaliseringen för övergångsstället är bättre än där det ligger idag. En person menar att det inte är optimalt att lägga övergångsstället precis till höger om en utfart. En annan person menar att den nya placeringen av övergångsstället är farligt då det är mörkt där man behöver korsa trafiken. En annan person menar att det behövs fartkameror för det oövervakade övergångsstället vid Sätra gård, då risken för olyckor är stor idag. Frågan om det kommer vara extra kraftig belysning på övergångsställena ställs också.

*Trafikverkets kommentar:*

*Ett övergångsställe bör placeras så nära en korsning som möjligt där hastigheten är lägre och uppmärksamheten hos fordonstrafikanter högre. Det finns inget som visar på att det är säkrare att det ligger till vänster eller höger om den anslutande vägen i en trevägskorsning.*

*Belysningen kommer att åtgärdas vid korsningar och övergångsställen så att den uppfyller dagens krav.*

*Beslut om fartkameror är ett myndighetsbeslut hos Trafikverket och kan inte fastställas i vägplanen.*

#### Passager av vilt över väg 262

En person poängterar att det är väldigt mycket vilt som passerar i området kring Sätra ängar och att det finns en studie om vilt på väg 262 att ta i beaktande. Vidare undrar personen om man tänkt på hur räcket mellan gång- och cykelvägen och vägbanan kommer påverka rådjuren.

*Trafikverkets kommentar:*

*Frågan om viltpassager problematiseras i projektets miljöbeskrivning, då ett räcke utgör en barriär för de djur som förlyttar sig över vägen. Projektet riskerar att medföra ökad dödlighet för viltet i området, och därmed finns också en risk att trafikolyckor med vilt ökar efter att projektet genomförts. Att ha släpp i räcket har diskuterats som åtgärd, men kunskapsläget är lågt vad gäller effekten av en sådan åtgärd. Räcket i sig är också en trafiksäkerhetsförhöjande åtgärd för att hindra både att bilar hamnar på gång- och cykelbanan och att cyklister och fotgängare kommer ut i körbanan. Istället rekommenderas bland annat att uppföljningar av viltolyckor och viltrörelser på sträckan genomförs systematiskt, och att det i detaljprojekteringen undersöks närmare vilket räcke som kan väljas för att minimera siktproblematiken för passerande djur. För ytterligare information och diskussion kring frågan hänvisas till vägplanens plan- och miljöbeskrivning.*

#### Avslutande kommentarer

En person undrar om de gångvägar som finns mellan väg 262 och Rinkebyskogen kommer att finnas kvar.

Vid Enebybergskorsningen kommer två stora strömmar av cyklister och därför bör korsningen vara ljusreglerad och bred för att undvika olyckor.

Några personer undrar om Trafikverket kommer att ändra till något av de alternativen som inte presenterats på dagens möte, då de inte vill att Trafikverket ska genomföra alternativ 1 (det vill säga gång- och cykelväg på sydvästra sidan av väg 262).

Det är svårt för bussarna att komma fram på Danderydsvägen och det kommer bli ännu svårare under byggtiden menar en synpunktsgivare.

En person undrar om det i närtid kommer göras något åt vägrenarna som idag är i dåligt skick.

*Trafikverkets kommentar:*

*Befintliga gångvägar mellan väg 262 och Rinkebykogen kommer att behållas.*

*Gång- och cykeltrafikanter korsar fordonstrafiken planskilt. För att undvika konflikter mellan korsande gång- och cykelströmmar så utformas gång- och cykelportar samt korsning med goda siktförhållanden i samtliga riktningar.*

*Trafikverket avser att gå vidare med det alternativ som presenterades på mötet.*

*Trafikverket är väl medvetet om svårigheten att anlägga gång- och cykelvägen med minsta möjliga påverkan på fordonstrafiken. Utbyggnadsförslaget innebär ingen inskränkning i antalet körfält på sträckan men körfälten kommer att bli smalare och hastigheten kommer att sättas ned under byggskedet. Vid korsningar kan antalet körfält begränsas under byggskedet.*

### Övriga synpunkter från allmänheten

Totalt har 17 skriftliga synpunkter från allmänheten kommit in. Nedan redovisas de sammanfattade per ämnesområde, med Trafikverkets kommentarer per ämne. Synpunkter från en enskild synpunktsgivare kan ingå under flera rubriker.

#### Generellt om projektet

Det har inkommit flertalet synpunkter på att den planerade gångvägen inte är nödvändig men att däremot cykelvägen är det. Flera skriver att de är tveksamma till om det finns ett behov av en gångbana längs den aktuella sträckan. De är dock alla positiva till cykelbanan. Två synpunktsgivare menar att det inte är trevligt att gå utmed en trafikerad väg och att det finns alternativa vägar att gå som i stort sett följer stora vägen. Det finns även upptrampade stigar och möjligheter att gena, och bitvis också trottoar.

En person påpekar att olycksrisken ökar med cyklister och gående på samma väg. Två personer tycker även att det är viktigt att hålla gående och cyklister så långt ifrån varandra som möjligt. Att tillåta att gångtrafikanter, barn som vuxna, delar utrymme med cyklister (som i vissa fall kör riktigt fort) uppfattas från två synpunktsgivare som farligt. En person tycker att det vore bra att dela av cykel och gångvägen så att de gående går på yttersidan då det kan kännas otryggt att gå närmast bilarna och få dem i ryggen.

Flertalet synpunktsgivare är positiva till cykelvägen och säger att den verkligen behövs. Att det är bra med en organiserad cykelväg på den berörda sträckan och att det framförallt underlättar under vintertid då vägrenar kan vara svåracyklade. Vidare är en annan synpunktsgivare också positiv till cykelvägen och menar att det är många som även kommer använda cykelvägen för rullskidåkning då det saknas säkra träningsvägar för detta i närheten.

En synpunktsgivare är även positivt överraskad över ett bra och informativt samrådsmöte. En annan person säger att korsningen vid Enebybergsvägen ser jättebra ut. Det blir även ett lyft för cyklister som kommer från Enebyberg och ska in mot stan. En person är positiv till gång- och cykelvägen men önskar också en gång- och cykelväg runt sjön Edsviken.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*På vissa sträckor som vid busshållplatser är behovet av gångväg stort. I vägförslaget ingår även gångväg på de sträckor där behovet är mindre men eftersom det inte finns alternativa gångvägar och man inte kan utesluta en trafikantgrupp så redovisas en gång- och cykelväg på hela sträckan.*

*Gång- och cykelvägen är främst avsedd som ett regionalt stråk för pendling, därav valet av standard för sektion och sträckning. Alternativa gång- och cykelvägar längs sträckan lämpar sig bättre för rekreation.*

*Gång- och cykeltrafikanter kommer att separeras med vägmarkering så att cyklister rör sig närmast biltrafiken och gående rör sig närmast vägkanten.*

#### Vägstandard

Det har inkommit ett flertal synpunkter på att cykelvägen måste vara bred nog för att kunna nyttjas av fler cyklister, även för att cyklister ska ha möjlighet att hålla en hög hastighet. Förslag har även inkommit om att cykelvägen ska vara separat och avskild från annan trafik. Flera personer menar också att det måste satsas på att underlaget ska bli bättre för cyklister, då dagens underlag bitvis är i dåligt skick.

#### *Trafikverkets kommentar:*

*Sektionen är anpassad för två cyklister och två gående i bredd, trafikflödena av gång- och cykeltrafikanter på sträckan motiverar inte en bredare sektion. Gång- och cykeltrafikanter kommer att skiljas från fordonstrafikanter med vägräcke, däremot kommer det inte att vara någon fysisk separering mellan gående och cyklister.*

*En jämnare asfaltbeläggning som är bättre anpassad för gång- och cykeltrafik kommer att anläggas på gång- och cykelvägen.*

#### Belysning

Det har inkommit synpunkter på att belysningen längs sträckan är för dålig. Flera av lyktstolparna längs sträckan saknar belysning och även i en tunnel saknas belysning eller är i för dåligt skick. En person är tveksam till om den planerade belysningen från andra sidan cykelbanan kommer räcka till.



*Trafikverkets kommentar:*

*I samband med att gång- och cykelvägen byggs kommer belysningen att upprustas så att den uppfyller dagens standard för vägbelysning.*

Trafiksäkerhet

Det har inkommit flera synpunkter kring att det är viktigt att trafikljusen ska reagera för cyklister så att cyklister slipper köra mot rött och bryta trafikreglerna. En person menar att om trafikljusen inte reagerar på cyklister kommer de allra flesta köra mot rött om det inte kommer några bilar. En annan person menar att det inte är bra att köra mot rött för "trafikmoralen" och att det kan finnas en större risk att de som följer de flesta cykeltrafikreglerna även börjar rucka på andra regler om man bryter mot några.

En person föreslår att om det skulle bli tryckknappar istället för att trafikljusen reagerar på cyklister bör dessa sitta 10-15 meter före korsningen så att man långsamt kan köra fram till korsningen utan att behöva stanna. Även en till person menar att som cyklist vill man försöka undvika alla ovälkomna stopp.

En person nämner att exempelvis det rödljus som är på väg 262 i korsningen med Fasanvägen/Lomvägen inte slår om idag och skulle vilja att trafikljusen ska reagera på cyklister.

En person ger den generella synpunkten när det gäller cykelvägar utmed vägar med korsningar att den föredrar en enkelriktad cykelbana på vardera sidan om vägen som sedan går ner på vägbanan i varje korsning. Framförallt minskar det risken för att man ur bilförarens synvinkel kommer från "fel håll" när de svänger in på vägen.

Tre personer är oroliga över att för många personer kör alldeles för fort på Danderydsvägen och att skyltad hastighet om 50 km/h inte följs. En person nämner att brott mot hastigheten 50 km/h borde vara den tveklöst viktigaste frågan för Trafikverket och tycker inte att Trafikverket har tagit frågan på allvar under mötet. En person har kontaktat polisen angående att för många kör för fort på 50-sträckan, och fått till svar att det är Trafikverkets ansvar att göra något åt detta genom att sätta upp en vägkamera.

En annan person undrar hur trafiksäkerheten i projektet har tagits i beaktan i korsningen Danderydsvägen/Lomvägen/Landsnoravägen. Personen tycker att korsningen inte känns optimal ur trafiksäkerhetsynpunkt. En annan person vänder sig emot att Trafikverket använder sig av en trafikmätning från år 2013 och tycker att det inte har med verkligheten att göra.

*Trafikverkets kommentar:*

*Det finns tekniska lösningar för att detektera cyklister vid signalreglerade korsningar, det är dock inget som fastställs i vägplanen. Trafikverket har noterat synpunkten och tar med sig den till näste skede då trafiksignalerna detaljprojekteras.*

*Enkelriktade cykelbanor kan vara att föredra för cyklisterna på vissa sträckor men kan ge mer problem vid respektive ände av projektet med ytterligare planskildheter och ramper. De är dessutom mer komplicerade att underhålla eftersom sektionsbredden inte räcker till*

*för att ha tillräckligt breda gång- och cykelbanor på vardera sidan av vägen för att snöröja med fordon.*

*Vägförslaget anpassar vägsektionen bättre till skyltad hastighet och kan således hjälpa till för att hastighetsbegränsningen efterlevs.*

*Det har gjorts trafikräkningar och trafikanalyser i projektet (även från 2014, vilket bl.a. beskrivs i plan- och miljöbeskrivningen i granskningshandlingen) vilket ligger till grund för utformningen i korsningen Danderydsvägen/Lomvägen/Landsnoravägen. Hela korsningen kommer att signalregleras vilket kommer att leda till ökad trafiksäkerhet för såväl fordonstrafik som gång- och cykeltrafik.*

### Alternativa lösningar

En person tycker att påfarten Fasanvägen mot Edsviken inte kommer bli bra som den är planerad. Det blir svårt med en alternativ lösning om man inte kan ta mark i anspråk från kontorsfastigheten. Personen skulle välja att köra av/på cykelvägen mitt i gatan och köra likadant som bilarna. Detta skulle underlättas om övergångsstället hade en refug så att det var möjligt att kliva av där. Personen undrar om det går att göra markeringar i vägen för cykel?

En annan synpunktsgivare tycker att det största problemet är hur man som cyklist ska ansluta till gång- och cykelbanan när man kommer norrifrån. Ska man som cyklist när man cyklar ned för backen på väg 262 snedda över vägen för att ta sig upp på busshållplatsen där gång- och cykelvägen börjar? Personen menar att det är en 70-väg med mycket trafik och ser det som den första möjligheten att ansluta norrifrån vid Landnoravägen. Personen undrar även, som flera andra synpunktsgivare, om trafikljusen kommer att slå om för cyklister.

Vidare menar personen att det alltid finns en högre risk för cyklister vid en kombinerad gång- och cykelväg då gående utan förvarning kan gå ut i cykelbanan och att dessa problem är störst vid busshållplatser. Personen föreslår att räcken bör sättas upp för att separera gående och cyklister.

### *Trafikverkets kommentar:*

*Vid korsningen med Lomvägen och Fasanvägen har flera alternativa lösningar studerats utan att kunna hitta en optimal lösning. Den sammanvägda bedömningen för att uppfylla standardkrav samt minimera intrång och kostnader har lett till vägförslagets korsningsutformning. Det finns däremot saker som man kan arbeta vidare med under detaljprojekteringen för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.*

*Projektet ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät vid Rösjöns busshållplats. Tyvärr är standarden på gång- och cykelvägen norrut i dagsläget låg men förhoppningen är att man i framtiden ska förbättra gång- och cykelvägen mot Edsberg och Häggvik.*

*Busshållplatserna har utformats så att på- och avstigande busspassagerare har en plattform som är skild från cykelbanan med ett räcke.*

### Övrigt

En person menar att snöröjningen är viktigt att ha i beaktande vid planering. En annan person menar att snöröjningen måste förbättras för busshållsplatser vid Blomvägen.

En annan person önskar att den nya gång- och cykelvägen blev "slät" så att den passar för utövare av rullskide- och inlinesåkning, då behovet av en kontrollerad och säker väg för dessa ändamål i området är stort.

När det gäller buller så beskriver en person att Trafikverket säger att föreslagen förändring inte kommer innebära högre bullernivåer och anser att Trafikverket inte kan bedöma detta då ingen bullermätning har genomförts innan. Personen efterfrågar en bullermätning.

En person har synpunkter angående ny utformning av busshållsplatser vid Blomvägen. Förslaget innebär att avstigande på busshållsplatsen på norra sidan av vägen, för trafik från Mörby centrum mot Edsberg, får en förlängd gångsträcka vilken kan resultera i att personer går eller springer tvärs över vägen vilken leder till en ökad olycksrisk. Personen tycker vidare att den befintliga gångrampen fungerar bra, men skulle behöva asfalteras, samt kompletteras med ett räcke så att cyklister inte väljer denna väg utan istället den föreslagna rampen. När det gäller förslaget på den södra sidan av vägen tycker personen att det leder till en klar försämring då trappor försämrar tillgängligheten.

*Trafikverkets kommentar:*

*Projektet har haft dialog med Trafikverkets drift- och underhållsenhet. För- och nackdelar med föreslagen utformning har diskuterats och resultatet är att det är fullt möjligt att underhålla gång- och cykelvägen på ett rationellt sätt. Det finns dock detaljer som måste fortsätta att studeras under detaljprojekteringen och Trafikverket tar med sig frågan till nästa skede.*

*Beläggningen på gång- och cykelvägen kommer att bytas ut till ett slitlager som är jämnare och bättre lämpat för gång- och cykeltrafik.*

*Att anlägga en gång- och cykelväg och samtidigt genomföra hastighetsdämpande åtgärder för vägtrafiken räknas som åtgärder som inte kommer öka bullret längs väg 262. För att utreda om en flytt av vägmitten en meter åt sydväst kan påverka bullernivåerna vid närliggande bebyggelse har dock en mindre bullerutredning genomförts efter att samrådshandlingen togs fram. De genomförda beräkningarna visar att en förflyttning av vägmitten med en meter har en försumbar effekt på ljudmiljön i närområdet. Mer om detta finns att läsa i projektets plan- och miljöbeskrivning.*

*Den förlängda gångsträckan vid busshållplatsen Blomvägen har tillkommit enligt dagens krav på tillgänglighet, den befintliga rampen är helt enkelt för brant. Det är dock fullt möjligt att under detaljprojekteringsfasen komplettera med en ramp eller trappa som ett komplement till rampen. Trapporna på södra sidan är just en sådan genväg för de på- och avstigande som inte vill ta omvägen via rampen.*

Niklas Dernell

projektledare

## Bilaga 1

## Samrådsredogörelse från samråd juni-aug 2014 rörande samrådsunderlag

PM

Ärendenummer  
TRV 2014/46542  
Projektnummer  
131785

Dokumentdatum  
2014-08-25  
Sidor  
1(4)



## Samrådsredogörelse över till Trafikverket Region Stockholm inkomna yttranden rörande samrådsunderlaget för väg 262 Danderyd - Rösjön, GC-väg, Stockholms län.

Trafikverket Region Stockholm har tagit fram ett samrådsunderlag för rubricerat objekt. Samrådstid har varit mellan 17 juni till 15 augusti 2014.

Med anledning av samrådet har sex stycken yttranden inkommit, vilka numrerats.

---

Namn	XX
Adress	Sjöberg, Sollentuna

---

I yttrandet framförs följande:

- 1.1 Framför att trafiksäkerhet för cyklister till stor del beror på hur gång- och cykelvägen utformas. Anser att gc-vägen bör läggas på en sida av vägen för att undvika passager.
- 1.2 Framför att vid korsningspunkter så är det bättre att passera i plan än att bygga tunnelloseringar. Anser att tunnelloseringar blir trånga med dålig sikt.
- 1.3 Gång- och cykelvägen bör utformas så att gående och cyklister separeras för att undvika olyckor.

-----  
Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 1.1 Bristande trafiksäkerhet för cyklister är en avsakerna till att gc-vägen ska byggas. Trafikverket kommer beakta synpunkterna i kommande detaljprojektering.
  - 1.2 Se ovan kommentar 1.1
  - 1.3 Se ovan kommentar 1.1
- 

Trafikverket  
172 90 Sundbyberg  
Besöksadress: Solna Strandväg 98,  
171 54 Solna

Texttelefon: 010-123 5000  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Niklas Demell  
Trafikverket Investering  
Direkt: 010-123 67 44  
Mobil: 070-551 04 79  
E-post: [niklas.demell@trafikverket.se](mailto:niklas.demell@trafikverket.se)

PM

Ärendenummer  
TRV 2014/45542  
Projektnummer  
131785

Dokumentdatum  
2014-08-25  
Sidor  
2(4)



Namn	xx
Adress	Sidensvansvägen, Sollentuna

I yttrandet framförs följande:

- 2.1 Anser att den planerade gång- och cykelvägen är onödig då det redan finns ett antal möjligheter att förflytta sig via befintliga gång- och cykelvägar/promenadvägar/motionsspår inom samma geografiska område.
- 2.2 Framför att en av de föreslagna dragningsarna för den nya gång- och cykelvägen gör att en framtida kollektivkörfätslösning inte är möjlig att bygga.
- 2.3 Anser att Trafikverket ska värna om resurserna och hellre satsa pengarna på upprustning av befintlig väg och busskörfält.

-----  
Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 2.1 Den nya gång- och cykelvägen är en del av det regionala stråket "Edsvikenstråket" som ökar trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. Den skapar möjligheter för fler att cykla till skola, arbete och fritidsaktiviteter vilket bidrar till bättre miljö. Befintliga gång- och cykelvägar går i blandtrafik och genom bostads- och industriområden.
- 2.2 I dagsläget finns inga planer på att anlägga ett kollektivkörfält på denna sträcka. Den nya gång- och cykelvägen påverkar inte antal körfält på v 262.
- 2.3 Samhällsekonomiska kalkyler ligger till grund för den nya gång- och cykelvägen.

Namn	Stockholms läns landsting
Företrädare	Pauline Sedin
Adress	Trafikförvaltningen, Stockholm

I yttrandet framförs följande:

- 3.1 Beskriver att det idag är tre busslinjer som trafikerar sträckan. Edsbergsvägen är ett viktigt pendlingsstråk. Den nya gång- och cykelvägen får inte resultera i sämre framkomlighet för busstrafiken.
- 3.2 Busshållplatsernas anslutning mot den nya gång- och cykelvägen bör utformas så att inga konflikter mellan trafikanter uppstår.
- 3.3 Cykelparkeringar bör planeras in för att byten mellan olika färdmedel ska ske så smidigt som möjligt.

Trafikverket  
172 90 Sundbyberg  
Besöksadress: Solna Strandväg 98,  
171 54 Solna

Texttelefon: 010-123 5000  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Niklas Dernel  
Trafikverket Investering  
Direkt: 010-123 6744  
Mobil: 070-551 0479  
E-post: [niklas.dernel@trafikverket.se](mailto:niklas.dernel@trafikverket.se)

PM

Ärendenummer  
TRV 2014/45542  
Projektnummer  
131785

Dokumentdatum  
2014-08-25  
Bildor  
3(4)



#### Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 3.1 Den nya gång- och cykelvägen kommer inte påverka dagens antal körfält på v 262.
- 3.2 Utformning av busshållplatser kommer göras enligt gällande normer. Trafiksäkerhet för trafikanterna kommer att beaktas i den fortsatta planeringen.
- 3.3 Utformning av busshållplatser kommer göras enligt gällande normer.

Namn	Sollentuna kommun
Företrädare	Carl Larsson
Adress	Trafik och fastighetskontoret, Sollentuna

#### I yttrandet framförs följande:

- 4.1 Anser att det är positivt att Trafikverket planerar att förbättra möjligheterna att cykla längs v 262 och man hoppas att den nya gång- och cykelvägen kan få ner hastigheterna på v 262.
- 4.2 Sollentuna kommun har byggt en gång- och cykelväg som slutar vid Landsnoravägens korsning med v 262. Sollentuna kommun vill att Trafikverket studerar hur den nya gång- och cykelvägen kan anslutas till kommunens gång- och cykelväg.
- 4.3 Korsningen mellan v 262 och Lom/Fasanvägen behöver studeras. De tre olika alternativ som Trafikverket tagit fram har för- och nackdelar. Kommunen anser att alternativ C inte är lämpligt.

#### Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 4.1 Det är positivt att en berörd kommun ställer sig positiv till projektet.
- 4.2 Trafikverket kommer utreda frågan i kommande detaljprojektering.
- 4.3 Trafikverket kommer utreda frågan i kommande detaljprojektering.

Namn	Käppalaförbundet
Företrädare	Cecilia Johnsson
Adress	Box 3095, 181 03 Lidingö

#### I yttrandet framförs följande:

- 5.1 För Käppalatumeln finns skyddsavstånd och Käppalaförbundet vill försäkra sig om att de får komma med synpunkter rörande detta i projektet.

#### Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 5.1 Alla ledningsägare som berörs av projektet är inbjudna till ledningssamordningsmöten under hösten 2014 där dessa frågor kommer behandlas.

Trafikverket  
172 90 Sundbyberg  
Besöksadress: Solna Strandväg 98,  
171 54 Solna

Texttelefon: 010-123 5000  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

Niklas Dornell  
Trafikverket Investering  
Direkt: 010-123 6744  
Mobil: 070-551 04 79  
E-post: [niklas.dornell@trafikverket.se](mailto:niklas.dornell@trafikverket.se)

PM

Ärendenummer  
TRV 2014/45542  
Projektnummer  
131785

Dokumentdatum  
2014-08-25  
Sidor  
4(4)



Namn	Danderyds kommun
Företrädare	Jonas Frejd
Adress	Tekniska kontoret

---

I yttrandet framförs följande:

- 6.1 Är positiv till utbyggnad av en gång- och cykelväg mellan Danderyd och Sollentuna då man ser ett behov av ett regionalt cykelstråk av hög standard.
- 6.2 Förordar alternativ 3 som mest fördelaktigt förutsatt att trafiksäkra passager avväg 262 anläggs så att det lokala cykelnätet kan nyttjas. Passagera bör samordnas med kommande trafiksäkerhetsåtgärder på Edsbergsvägen.
- 6.3 Ser positivt på den föreslagna planskildheten i komingen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen och önskar att produktionen påbörjas i denna planskildhet.

-----  
Kommentar från Trafikverket Region Stockholm

- 6.1 Det är positivt att en berörd kommun ställer sig positiv till projektet
- 6.2 Trafikverket kommer utreda frågan i kommande detaljprojektering.
- 6.3 Trafikverket kommer utreda frågan i kommande detaljprojektering.

För Trafikverket Region Stockholm den 2014-09-01

|

---

Niklas Dornell, projektledare