

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång och cykelväg

Danderyd och Sollentuna Kommun, Stockholms Län

2014-06-17

Projektnummer: 131785



Dokumenttitel: **Väg 262 Danderyd – Rösjön, gång och cykelväg**

Författare: Peter Fors WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2014-06-17

Dokumenttyp: Samrådsunderlag

Ärendenummer: TRV 2014/45542

Projektnummer: 131785

Version: 1.0

Publiceringsdatum: 2014-06-17

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Niklas Dernell

Uppdragsansvarig: Rickard Sundström WSP Sverige AB

Distributör: Trafikverket, 171 54 Solna; Besöksadress: Solna Strandväg 98, Telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning.....	5
1 Bakgrund och syfte.....	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Behov av förändringar.....	6
1.3 Ändamål.....	6
1.4 Analys enligt fyrstegsprincipen.....	6
1.5 Planläggningsprocessen.....	7
2 Tidigare planering.....	9
3 Förutsättningar.....	10
3.1 Cykelstråk i norrort.....	10
3.2 Geografisk avgränsning.....	10
3.3 Vägsystem.....	11
3.4 Trafik och trafikanter.....	11
3.5 Trafiksäkerhet.....	12
3.6 Markanvändning.....	12
3.7 Byggnadstekniska förutsättningar.....	13
3.8 Bebyggelse, befolkning och utveckling.....	14
3.9 Kommunala planer.....	15
3.10 Miljö.....	15
3.11 Risker.....	16
4 Edsbergsstråket delen Danderyd - Rösjön.....	18
4.1 Gång och cykelstråk norra delen.....	18
4.2 Gång och cykelstråk södra delen.....	18
4.3 Cykelstråk och korsande vägar.....	19
4.4 Typsektion.....	20
4.5 Förslagets bedömda effekter.....	21
5 Tänkbara miljöeffekter.....	22
5.1 Markanvändning.....	22
5.2 Mark och vatten.....	22
5.3 Rekreation, friluftsliv, natur- och kulturmiljö.....	22
5.4 Barriär och risk.....	22
5.5 Luft, buller och vibrationer.....	22
5.6 Byggtiden.....	23
5.7 Effekternas omfattning.....	23
5.8 Effekternas betydelse och komplexitet.....	23
5.9 Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet.....	23

Sammanfattning

Detta samrådsunderlag utgör första steget i planlägningsprocessen för upprättande av vägplan enligt Väglagen (lag 1971:948). Underlaget och redogörelse för genomfört samråd utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan enligt Miljöbalken (lag 1998: 808).

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cykelpendling längs Edsbergsvägen (väg 262) mellan Rösjön och Enebybergsvägen finns ett behov av en separat gång- och cykelväg. Gång och cykelvägen utgör en delsträcka i det utpekade regionala cykelstråket Edsvikenstråket mellan Sollentunavägen och Norrtäljevägen.

Dessutom finns behov av trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter vid korsningarna Edsbergsvägen/Lomvägen samt Edsbergsvägen/Enebybergsvägen.

Flera alternativa sträckningar och utformningar har studerats i tidigare utredningsarbeten som genomförts av dåvarande Vägverket och Trafikverket. Samrådsunderlaget baseras i huvudsak på detta befintliga underlag.

Beroende på om gång och cykelvägen anläggs i eller strax intill väg 262 uppnås olika effekter. I den norra delen av sträckan mellan Rösjön och Sjöberg föreslås gång och cykelvägen läggas längs vägens östra sida.

Mellan Sjöberg och korsningen väg 262 och Enebybergsväg kan gång och cykelvägen anläggas inom vägområdet på den västra sidan (alternativ 1) eller den östra sidan (alternativ 2).

Anläggs gång och cykelvägen inom befintligt vägområde (alternativ 1 och 2) uppkommer en reducerad vägsektion som kan ligga till grund för hastighetssänkande åtgärder och bättre trafiksäkerhet på väg 262 som med sin breda vägsektion inbjuder till höga hastigheter trots skyltad hastighet 50 km/tim.

Om gång och cykelvägen läggs intill bebyggelsen inom väg området (alternativ 1) erhålls en tydlig lokalkoppling till bebyggelsen i Sjöberg, Skogsvik och Nora. Nackdelen är att gång och cykelvägen kommer att korsa flera utfarter och komma i konflikt med ett flertal busshållplatser.

En helt från vägområdet separerad gång och cykelväg strax intill väg 262 (alternativ 3) skapar väl fungerande regionalt cykelsstråk med få konflikter med korsande vägar och befintliga busshållplatser. En friliggande gång och cykelväg tar mark i anspråk utanför befintligt vägområde och de hastighetssänkande åtgärder på väg 262 som kan erhållas med en gång och cykelväg inom befintligt vägområde kan inte tillgodogöras.

Flera alternativa planskilda lösningar redovisas för gång och cykelvägens passager vid Enebybergsvägens korsning med väg 262 och vid Lomvägens korsning. Generellt tenderar planskildheter (gång och cykeltunnlar) att kräva stora utrymmen för ramper mm med risk för stora markintrång.

De miljöaspekter som bedöms få av störst betydelse för projektets miljöbedömning är intrång i detaljplanelagd mark och anläggningar men även vissa effekter på naturmiljö, barriäreffekter och störningar under byggskedet.

1 Bakgrund och syfte

1.1 Bakgrund

Edsvikenstråket är 13 km långt cykelstråk som löper mellan Norrtäljevägen (E18) och Sollentunavägen. Stråket angör Täbystråket i söder och Sollentunastråket i norr. Stråket går genom Nora och Skogsvik, vidare genom Sätra, Sjöberg och Edsberg och fram till Sollentunavägen. Stråket löper genom bostadsområden mer eller mindre parallellt med Edsbergsvägen som övergår till Danderydsvägen i norr (väg 262).

Längs stråket finns ett antal sträckor där cykelinfrastruktur saknas. Cyklister tvingas in i blandtrafik genom bostadsområden eftersom det i dagsläget inte finns någon separat GC-väg mellan Rösjön och Enebybergsvägen. Även genom Edsbergs industriområde tvingas cyklister cykla i blandtrafik. Höga hastigheter väg 262 har lett till ett flertal allvarliga olyckor.

1.2 Behov av förändringar

Länsväg 262 förbinder Norrortsleden, länsväg 265, och E4 i Sollentuna kommun med E18 i Danderyds kommun. Vägen passerar ett antal stadsdelar med bostadsområden och fyller också en viktig funktion som genomfartsled och nyttjas av många trafikanter mellan Sollentuna och Danderyd.

Vägen är ursprungligen dimensionerad för 70 km/h och har därför en bredd av ca 11,5 – 13 m inklusive vägren. Sedan ett antal år tillbaka gäller hastighetsbegränsningen 50 km/tim från korsningen Enebybergsvägen till Lomvägen. Vägutformningen inbjuder till höga hastigheter. Norr om korsningen med Lomvägen är hastigheten begränsad till 70 km/tim.

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cykelpendling längs Edsbergsvägen (väg 262) mellan Rösjön och Enebybergsvägen finns ett behov av en separat gång- och cykelväg. GC-vägen utgör en delsträcka i det utpekade regionala cykelstråket Edsvikenstråket mellan Sollentunavägen och Norrtäljevägen.

I projektet ingår även trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter vid korsningarna Edsbergsvägen/Lomvägen samt Edsbergsvägen/Enebybergsvägen.

1.3 Ändamål

Ändamålet med åtgärden är en separerad cykelförbindelse längs väg 262 mellan Danderyd - Rösjön som bidrar till sänkt hastighet för vägtrafikanter på väg 262 inklusive säkerhetshöjande åtgärder för cyklister i korsningarna med Lomvägen och Edsbergsvägen (väg 262)/Enebybergsvägen.

En utbyggnad av cykelvägar med hög standard skapar möjligheter för fler att cykla, till både arbete, skola och fritid vilket bidrar till god miljö, hälsa, trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister likväl som bilister.

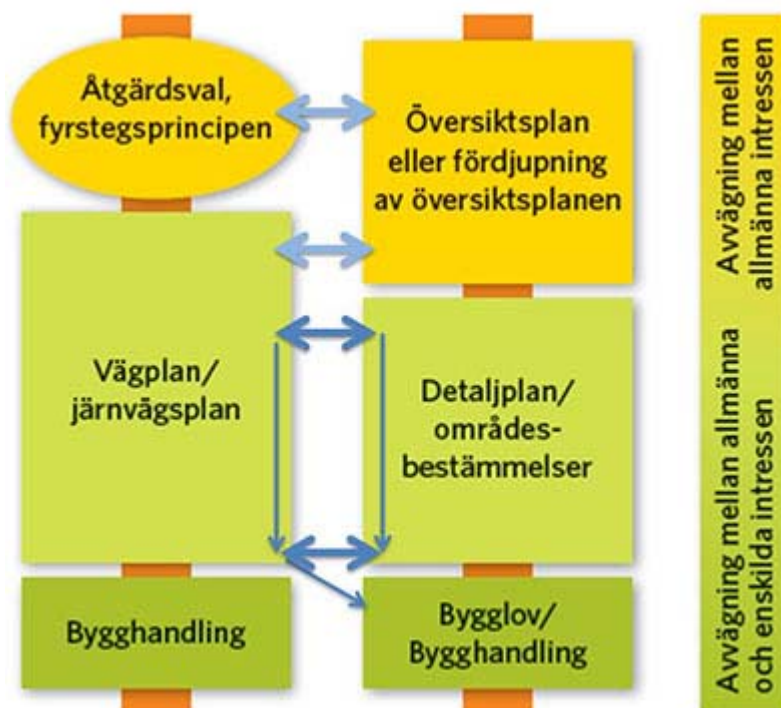
1.4 Analys enligt fyrstegsprincipen

Den formella fysiska planeringen bör normalt föregås av en förberedande studie s.k. åtgärdsvalsanalys, som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys utifrån s.k. fyrstegsprincipen om vilka åtgärder som kan behöva vidtas för att utveckla transportsystemet på både kort och på lång sikt.

Den Regionala cykelplanen för Stockholms län 2014 utgör underlag för utbyggnad av regionala cykelnät för arbetspendling under åren 2014-2030. Cykelplanen har ingen formel status i planläggningsprocessen men är gemensamt framtagen av Trafikverket, TMR och Trafikförvaltningen i Stockholms län. I arbetet har även länets kommuner deltagit. Cykelplanen bedöms enligt Trafikverket, tillsammans med föreslagna finansieringsramar i Länstransportplanen och Nationella planen (remiss 2014-2025), utgöra underlag för att påbörja planläggningsprocessen för vägplan.

1.5 Planläggningsprocessen

Den 1 januari 2013 trädde en ny infrastrukturlagstiftning i kraft. Ett av syftena med den nya lagen är att den fysiska planläggningen ska mer effektiv och mer situationsanpassad och samordnad med övriga berörda lagstiftningar.

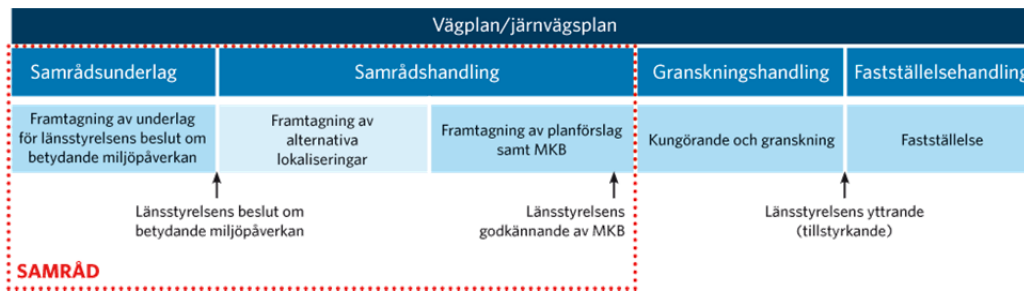


Figur 1: Planläggningsprocesser och samordning

Planeringsprocessen för väginfrastruktur är indelat i fyra steg, vilka beskrivs i figuren nedan. För varje steg i processen blir planen mer och mer detaljerad.

Den första delen i planläggningsprocessen är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede och del i en samrådsprocess. Avgränsning görs av området som ska analyseras, förutsättningar redovisas och projektets effekter beskrivs.

Ett samrådsunderlag tas fram som tillsammans med redogörelsen från samrådet utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan. Samrådet är viktigt och återkommer under planläggningsprocessen.



Figur 2: Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsplan

Projekt som inte bedöms utgöra betydande miljöpåverkan omfattas inte av krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens kapitel 6. En MKB och beskrivning av lokaliseringsalternativ utförs vid behov. Efter detta skede utformas planförslaget för samråd med berörda enskilda. Planförslaget ställs därefter ut för granskning. I sista delen av planläggningsprocessen skickas planen för fastställelse till Trafikverket (Juridik och planprövning).

Vägplaneringen förutsätter samordning med den kommunala planeringen och plan- och bygglagen. Vägprojekt måste samordnas med översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. I detaljplanelagda områden kan ett vägprojekt medföra behov av ändringar i gällande detaljplaner eller eventuellt upprättande av nya detaljplaner.

2 Tidigare planering

En förstudie för väg 262, delen i Danderyds kommun, togs fram 2001 av dåvarande Vägverket i syfte att få en enhetlig och säker trafikmiljö längs väg 262. Efter förstudien togs två vägutredningar med tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar fram under åren 2002-2005.

- **Vägutredning Väg 262 Edsbergsvägen, korsningen Edsbergsvägen/Enebybergsvägen, oktober 2004.**

En vägutredning togs fram för att ytterligare utreda de trafiksäkerhetsåtgärder utmed väg 262 som föreslås i förstudien. Sträckan utökades i vägutredningen fram till Rösjön i Sollentuna kommun.

- **Vägutredning Väg 262 Edsbergsvägen, Trafiksäkerhetsåtgärder Rösjön-Enebybergsvägen, mars 2005.**

Vägutredningen är en fördjupning av förstudien vid korsningspunkten Edsbergsvägen/Enebybergsvägen.

- **Komplettering av vägutredning av GC-väg (TS-åtgärder) på Väg 262, delen Rösjön – Enebybergsvägen Projektnummer: 134056; Trafikverket; 2013-02-26.**

Eftersom åtgärderna enligt vägutredningarna ännu inte genomförts beslutade Trafikverket 2012 att komplettera tidigare genomförda vägutredningar. Tidigare studerade dragningar för gång och cykelvägen uppdaterades och kompletterades i enlighet med ny standard för regionala cykelstråk. Tidigare korsningsutformningar utmed Edsbergsvägen uppdaterades och kompletterades.

Utredningen delar upp sträckan i två delområden; nord och syd med brytpunkt vid Sjöberg. Norr om Sjöberg föreslås en sträckning längs östra delen av vägområdet. Söder om Sjöberg redovisas tre alternativ dvs att förlägga cykelbanan längs västra, östra alternativt separerat gång och cykelstråk öster om befintligt vägområde. Utredningen redovisar även alternativa utformningar för planskildheter vid Lomvägen och Enebybergsvägen.

- **Regional cykelplan för Stockholms län (TRV 2014:041); Trafikverket m fl; Februari 2014**

Sträckan Danderyd - Rösjön ingår i Edsvikenstråket och i objektbeskrivningen för Norra länsdelen.

3 Förutsättningar

3.1 Cykelstråk i norrort

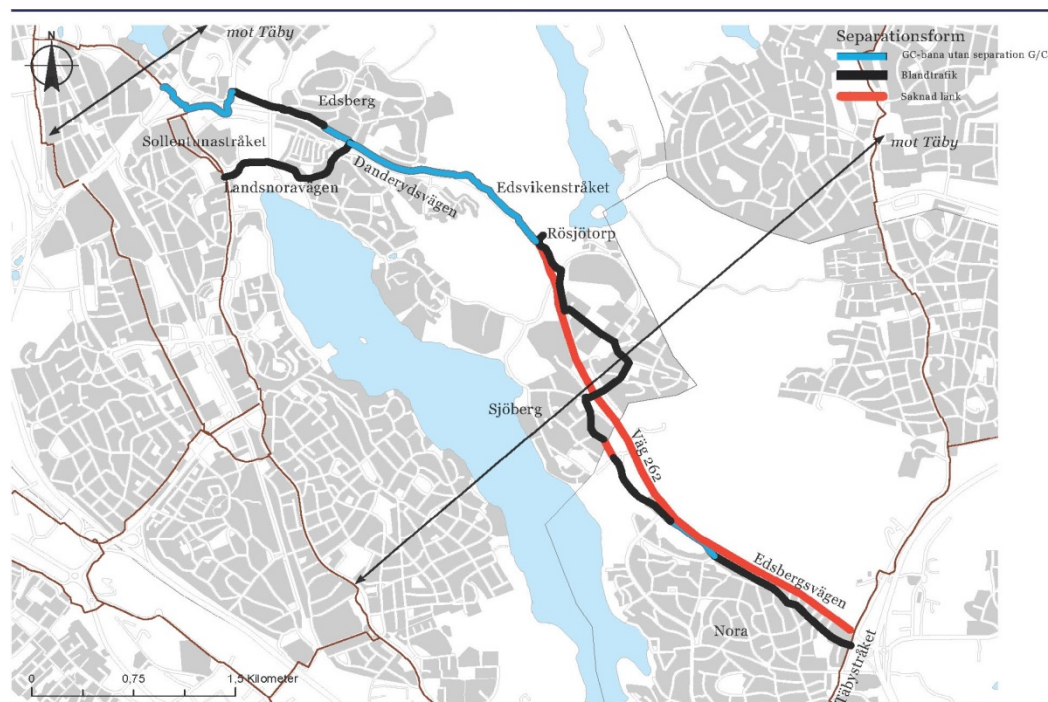
Edsvikenstråket är 13 km långt och sträcker sig mellan Norrtäljevägen E18 och Sollentunavägen i norr. Stråket angör Täbystråket i söder och Sollentunastråket i norr. Stråket går genom Nora och Skogsvik, vidare genom Sätra, Sjöberg och Edsberg och fram till Sollentunavägen. Stråkets löper via ogena dragningar genom bostadsområden mer eller mindre parallellt med Edsbergsvägen som byter namn till Danderydsvägen i norr i Sollentuna kommun.

Stråket passerar inga större regionala målpunkter. Längs Edsvikenstråket finns inga kopplingar till tvärgående regionala stråk. Ett antal delsträckor saknar cykelinfrastruktur och cyklisten tvingas cykla i blandtrafik genom bostadsområden, mer eller mindre hela sträckan från Norrtäljevägen fram till Rösjötorp.

3.2 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för delen Danderyd och Rösjön börjar i söder vid befintlig signalreglerad plankorsning mellan Edsbergsvägen och Enebybergsvägen och fortsätter norrut genom bostads- och verksamhetsområden och friluftsområden fram till Rösjön. Utredningsområdet omfattar vägområdet för väg 262 (röd linje på karta figur 3) med en bredd av cirka 30 meter på ömse sidor av väg 262.

Vid busshållplatsen vid Rösjön, fortsätter Edsvikenstråket via en befintlig belyst grusad gång- och cykelväg som är ca 1,5 - 2 m bred på den nordöstra sidan om befintlig väg fram till Edsberg och vidare mot Sollentuna. I söder ansluter befintlig cykelväg under E18:s broar samt det nordsydliga Täbystråket längs Enebybergsvägen.



Figur 3. Befintliga cykelstråk enligt Regional Cykelplan.

3.3 Vägsystem

Väg 262 förbinder Norrortsleden, länsväg 265, och E4 i Sollentuna kommun med E18 i Danderyds kommun. Vägen passerar ett antal stadsdelar med bostadsområden och fyller också en viktig funktion som genomfartsled och nyttjas av många trafikanter som rör sig mellan Sollentuna och Danderyd. Edbergsvägen benämns Danderydsvägen i Sollentuna. Vägen utformades från början för en hastighetsbegränsning på 70 km/h och har därför en bredd av ca 11,5 – 13 m inklusive vägren. Sedan ett antal år tillbaka gäller hastighetsbegränsningen 50 km/h från korsningen med Enebybergsvägen till Lomvägen. Vägutformningen inbjuder fortfarande till högre hastigheter och det är många som kör för fort på den studerade sträckan. Norr om korsningen med Lomvägen är hastighetsbegränsningen 70 km/h.

3.4 Trafik och trafikanter

Årsmedeldygnstrafiken på väg 262 har sedan Norrortsledens färdigställande 2008 minskat från ca 16 000 fordon 2002 till ca 11 500 fordon 2009. Andelen tung trafik på vägen uppgår till ca 7 % (Trafikverket 2012). Inga trafikräkningar har gjorts av Trafikverket sedan 2009.

Möjligheten för cyklister att röra sig längs vägen trafiksäkert är begränsad då cykelinfrastruktur saknas helt. Den som vill cykla längs vägen hänvisas till vägrenen.

Sträckan längs väg 262 som benämns Edsbergsstråket har pekats ut som ett viktigt stråk för arbetspendling i den regionala cykelplanen för Stockholms län.

Möjligheten för fotgängare att röra sig längs väg 260 är också begränsad på grund av avsaknaden av gångbanor. Behovet att röra sig längs vägen antas dock vara relativt begränsat, förutom för angöring till busshållplatserna.

För gående och cyklister som vill passera Edsbergsvägen finns en planskild gång- och cykelförbindelse vid Handelsvägens busshållplats, en cirka 3 meter bred tunnel. Vid Lomvägen finns ytterligare en gång och cykeltunnel. Knappt 400 meter norrut finns en bro över vägen för de oskyddade trafikanterna.



Den sista planskilda passagen på sträckan återfinns vid Rösjöns hpl, en smal och mörk gångport under vägen. Övriga passager för de oskyddade trafikanterna över Edsbergsvägen sker i plan.

Vid Enebybergsvägen är passagen signalreglerad och övriga befintliga övergångsställen är försedda med refuger i mitten av vägen.

Figur 4. Bron norr om Lomvägen

Övergångsställena är anpassade till busshållplatsernas lägen och målpunkter som till exempel rekreativområdet och golfbanan norr om vägen.

Väg 262 trafikeras av busslinjerna 607, 627 och 697. Linjerna 607 och 697 trafikerar sträckorna Edsberg- Mörby C respektive Karolinska sjh – Sättra äng. Linjen 627 trafikerar sträckan Kista – Arnänge. Längs sträckan finns 11 busshållplatser, varav 6 st i vardera riktningen.

Standarden på hållplatserna är idag inte tillfredsställande ur ett tillgänglighetsperspektiv. Trafikverket genomför ett parallellprojekt som syftar till tillgänglighetsanpassa busshållplatser i Stockholms län, bland annat på väg 262. Projektet tar i nuläget fram vägplan för objekten.

3.5 Trafiksäkerhet

Sikten är god i många korsningar längs Edsbergsvägen då vägen är relativt rak. Hastigheten är dock hög vilket kan öka risken för sidokollisionsolyckor i korsningarna längs vägen. Vid denna typ av kollisioner är risken för dödsfall stor om hastigheterna överstiger 50 km/tim. Vid utfart från några av sidovägarna är sikten även skyddad av bullerplank och buskage.

Trafikverkets olycksdatabas har utnyttjats för att undersöka rapporterade olyckor längs sträckan. Period för datauttaget är 2007-01-01 – 2011-12-31. Sammanlagt har det inträffat 30 olyckor, varav 4 svåra olyckor, 24 lindriga olyckor och 2 med okänd svårhetsgrad.

Den vanligast förekommande olyckstypen är singelolycka vilket ofta är en effekt av att föraren hållit en alltför hög hastighet. Totalt har det inträffat 8 singelolyckor, varav en svår olycka. Den näst vanligaste olyckstypen är s k ”korsandeolyckor mellan motorfordon”, totalt har det inträffat 6 sådana olyckor, varav 2 svåra olyckor. De båda svåra olyckorna har berott på rödljuskörningar i korsningen med Enebybergsvägen och Fasanvägen.

Totalt har det inträffat 7 olyckor med inblandning av gång- och cykeltrafik. I korsningen med Enebybergsvägen har det inträffat en svår olycka mellan cyklist och personbil vid övergångsställe.

Enligt den hastighetsplan som Danderyd tog fram 2012 konstateras att 85-percentilen för Väg 262 (på sträcka) är 53 km/tim, d v s 85 % av passerande fordon håller en hastighet som understiger 53 km/tim. På denna sträcka gäller idag hastighetsbegränsningen 50 km/tim. Vid mätningar i oktober 2002 var andelen fordon som framfördes med en hastighet högre än 50 km/h mellan 86-95 %.

Uppgifter om uppmätta medelhastigheter har även inhämtats från Trafikverkets webbsida för vägtrafik och hastighetsdata. På Väg 262, ca 500 m norr om korsningen med Lomvägen där hastighetsbegränsningen är 70 km/tim, uppgår medelhastigheten till 74 km/tim för både personbil och tung trafik. Medelhastigheten varierar under dygnet och uppgår till över 80 km/tim nattetid.

3.6 Markanvändning

Längs den studerade sträckan passerar väg 262 stadsdelarna Kärrdal, Sjöberg, Skogsvik och Nora vilka främst består av bostadsbebyggelse. I Kärrdal finns både radhus och flerfamiljshus men i övriga stadsdelar finns nästan bara enfamiljshus.

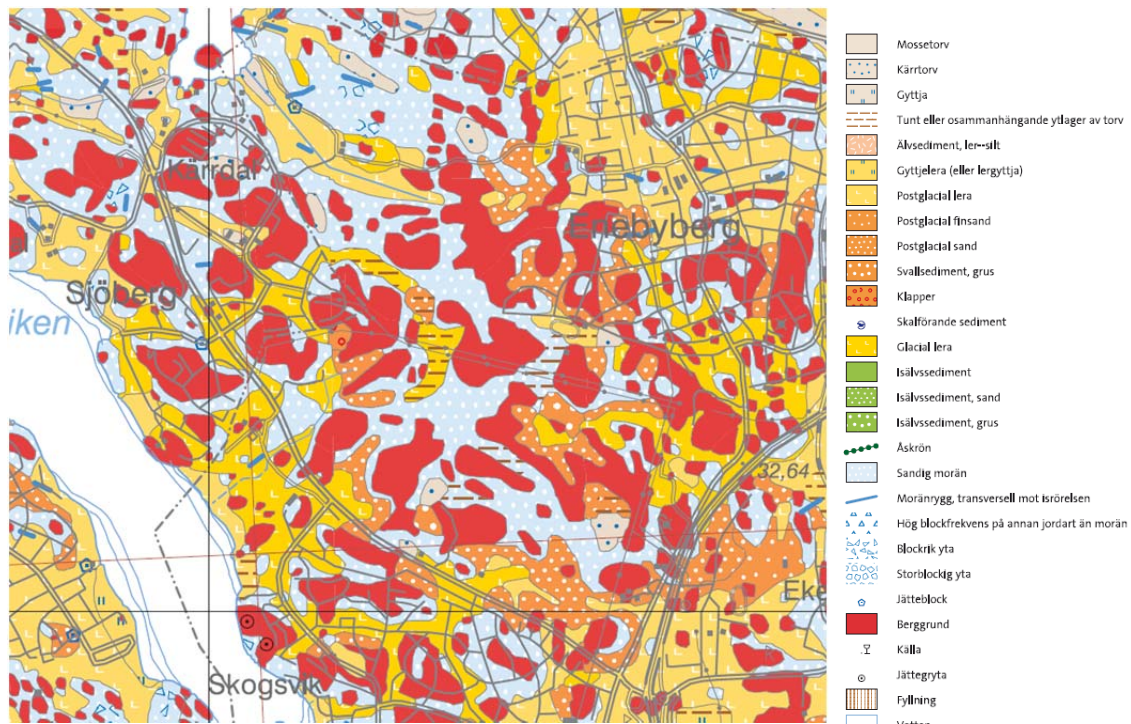
Edsbergsvägen fortsätter västerut in i Sollentuna kommun och byter där namn till Danderydsvägen. Intill Sätra prästgård i väster ligger villabebyggelse i Sjöberg. Norr om vägen gränsar bostadsområden längs Lomvägen mot väg 262.



Figur 5. Översikt

3.7 Byggnadstekniska förutsättningar

Nedan framgår del SGU:s jordartskarta för området. Där kan utläsas att jordarterna varierar längs sträckan med berg, morän och ytliga svallsediment. Längre söderut på de öppna ytorna vid E18 dominerar lerjordarter med inslag av utsvallade sediment.



Figur 6: Utdrag ur SGU Jordartskarta

Vattenfalls luftledning 70Kv mellan Norrviken och Sjöberg som idag korsar vägen vid Sjöberg ska ersättas med en ny markkabel 70/130 KV och kommer att korsa väg 262 längre söderut.

Käppalatunneln för avloppsvatten löper genom Rinkebyskogen och korsar även Edsbergsvägen i söder.

Vägen är belyst med stolpar längs vägens västra sida. Standarden är varierande och knappt hälften av dem har modern armatur. En femtedel av stolparna har fundament som sticker upp från marken, vilket innebär risk för svåra olyckor om någon kör av vägen.

3.8 Bebyggelse, befolkning och utveckling

Söder om Edsbergsvägen på sträckan från Enebybergsvägen till strax väster om Edsviksvägen, ligger bostadsområdena Sätra äng, Skogsvik, Nora och Klingsta. I första hand består dessa av villabebyggelse.

Närmast Enebybergsvägen ligger även ett antal flerfamiljshus. Väster om Edsviksvägen är marken obebyggd så när som på Sätra prästgård och kapell. Runt prästgården har marken varit uppodlad och landskapet öppnar sig ner mot Edsviken. I höjd med den före detta jaktskyttebanan ligger ett parkområde. Bostadsområden ansluter mot Edsbergsvägen via Skogsviksvägen, Handelsvägen, Danarövägen och Edsviksvägen.

Norr om Edsbergsvägen breder Rinkebyskogen ut sig mot Enebyberg och vidare mot Rösjön. Skogen genomkorsas av ett antal motionsspår samt Roslagsleden. Intill vägen arrenderar Danderyds golfklubb mark för en golfbana. Klubbhus och infart med p-platser ligger i höjd med Danarövägen.

Edsbergsvägen fortsätter i väster in i Sollentuna kommun och byter där namn till Danderydsvägen. Angränsande till Sätra prästgård i väster ligger villabebyggelse i Sjöberg och även norr om vägen ligger bostadsområden längs med Lomvägen.

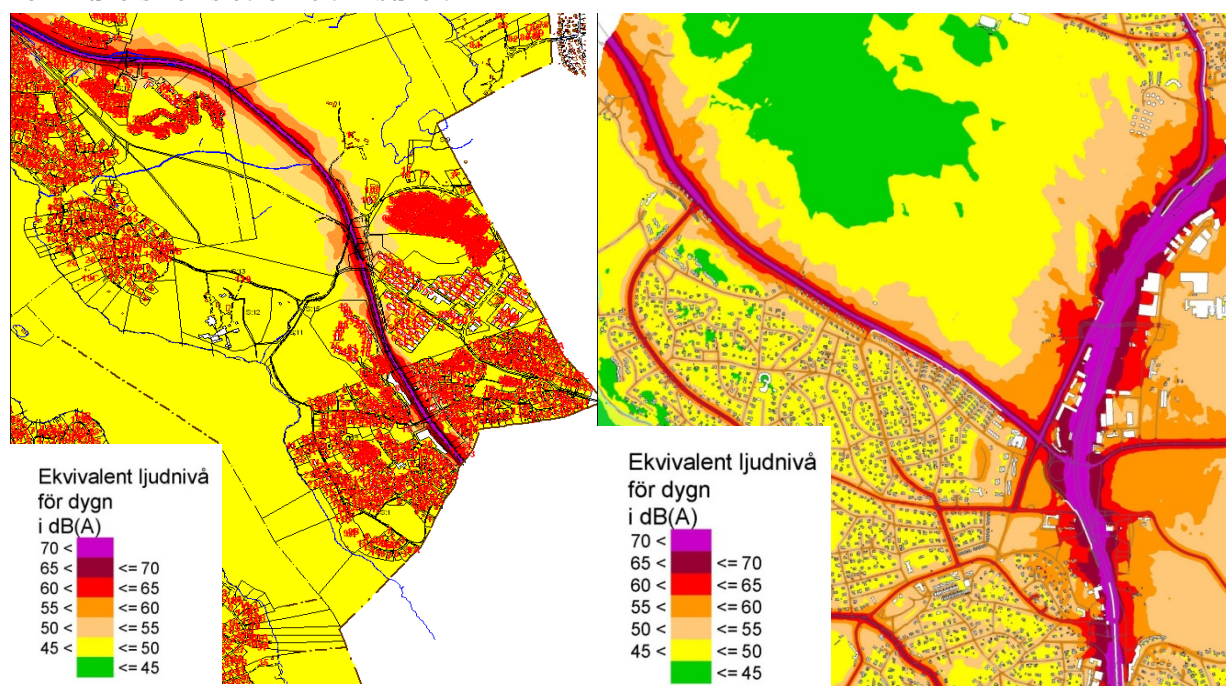
3.9 Kommunala planer

Inom båda kommunerna – särskilt inom Sollentuna kommun- är markanvändningen längs väg 262 till största delen reglerad genom detaljplan. Inom Danderyds kommun är bebyggelsen väster om väg 262 planlagd.

3.10 Miljö

Tidigare var bostadsbebyggelsen längs Edsbergsvägen utsatt för höga bullernivåer. Efter att bullerskärmar och vallar uppförts längs vägen i början av 90-talet har bullernivåerna, reducerats med 10-14 dB(A) enligt då utförda mätningar.

Bullerutbredningen från trafiken längs väg 262 redovisas nedan enligt respektive kommuners hemsida om trafikbuller.



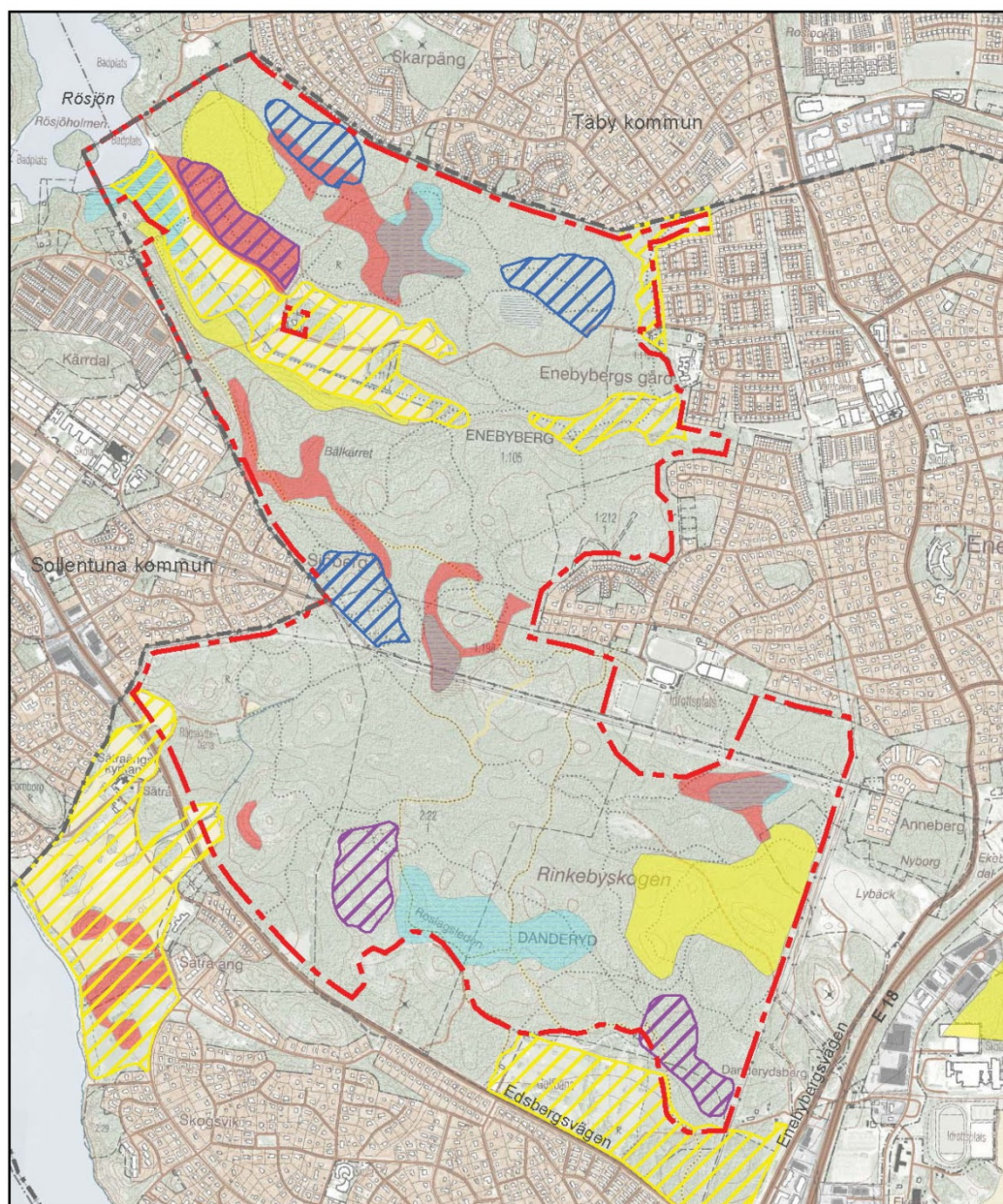
Figur 7 Trafikbuller enligt Sollentuna och Danderyds kommuners kartering

Rinkebyskogen är sedan 2014 kommunalt naturreservat som upprätthåller förbindelsen mellan framförallt områdena runt Ekebysjön och Rösjön. Området ingår i Rösjökilen som sträcker sig från sjön Fysingen öster om Rosersberg till Ekebysjön som utgör kilens spets. Reservatens avgränsning i väster mot väg 262 innehåller en 30 meter bred zon mellan väggkant och gräns ämnat för kommunens behov för eventuella åtgärder.

Även Sättra ängar med kontakten mot Edsviken ingår i kilen. Skogen innehåller främst barrträd men har även lövinslag, medan Sättra ängar är ett öppnare kulturlandskap med stora ekar. Många rådjur passerar vägen i höjd med Prästgården.

Till motionsspåren i Rinkebyskogen kommer man företrädesvis från parkeringen vid golfbanan eller via anslutningsstigar vid Edsviksvägen. Rinkebyskogen har en bullerstörd zon närmast Edsbergsvägen.

Inga kända fornlämningar ligger i direkt närhet till väg 262 på sträckan mellan Rösjön och Enebybergsvägen.



SKOGSSTYRELSENS
NATURVÄRDESBEDÖMNINGAR

- Nyckelbiotoper
- Naturvärdesområden
- Sumpskogar

UPPLELSEVÄRDEN

- Särskilda skogsupplevelser
- Öppna odlingslandskap
- Förhållandevis ostörda områden

Figur 8: Utdrag ur Danderyd kommuns skötselplan för Rinkebyskogen

3.11 Risker

Edsbergsvägen är klassad som en sekundär led för transport av farligt gods. De sekundära transportlederna är avsedda för lokala transporter till och från det primära vägnätet och ska inte nyttjas som genomfartsleder för farligt godstrafik. Vägen är en öst-västlig länk mellan vägarna E4 och E18 som är primära leder för farligt gods transporter.

En kartläggning av antalet transporter och färdvägar i Stockholm genomfördes av Vägverket 1987. Resultatet visade att inga fordon förväntas trafikera denna sträcka. Målpunkternas lokalisering medförde att transporter inte bedömdes nyttja delen av

väg 262 som ingår i denna utredning. I korsningen med Enebybergsvägen förväntas däremot mellan 51 - 250 fordon per år passera som har målpunkter i Täby.

En viss mängd transporter kan ändå förväntas då det bland annat finns stycke godsleveranser och trafikflöden under rusningstrafik kan se annorlunda ut, vilket kan medföra att farligt gods trafik söker sig andra vägar än de stora primära lederna.

Länsstyrelsen ska verka för att minimera riskerna vid transporter av farligt gods. I "Riskhänsyn vid nybebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer ges rekommendationer för skyddsavstånd för ny bebyggelse. För befintlig bebyggelse bör om möjligt åtgärder vidtas för att säkerheten ska närma sig den som eftersträvas för ny bebyggelse.

Riktlinjerna är följande:

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast transportleden.
- Tät kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamheter närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.
- Vid bebyggelse närmare vägen än 1 00 meter ska risksituationen bedömas.

Avsteg från riktlinjer kan eventuellt göras beroende på :

- Vilken typ av bebyggelse som ligger i anslutning till vägen.
- Hur bebyggelsen är utformad.

4 Edsbergsstråket delen Danderyd - Rösjön



En vägutredning togs fram 2012 där utredningssträckan delades upp mellan Enebybergsvägen – Rösjön i två delsträckor: Nord och Syd.

Delsträcka Nord innefattar delen Rösjön – Lomvägen, delsträcka Syd innefattar delen Lomvägen – Enebybergsvägen. De sträckningar som togs fram redovisas nedan som underlag för samråd och för bedömning av tänkbara miljöeffekter.

4.1 Gång och cykelstråk norra delen

I norr kan gång- och cykelbanan för delsträcka Nord anläggas på den östra sidan av vägen och ansluta till befintlig gång- och cykelbana vid Rösjön.

4.2 Gång och cykelstråk södra delen

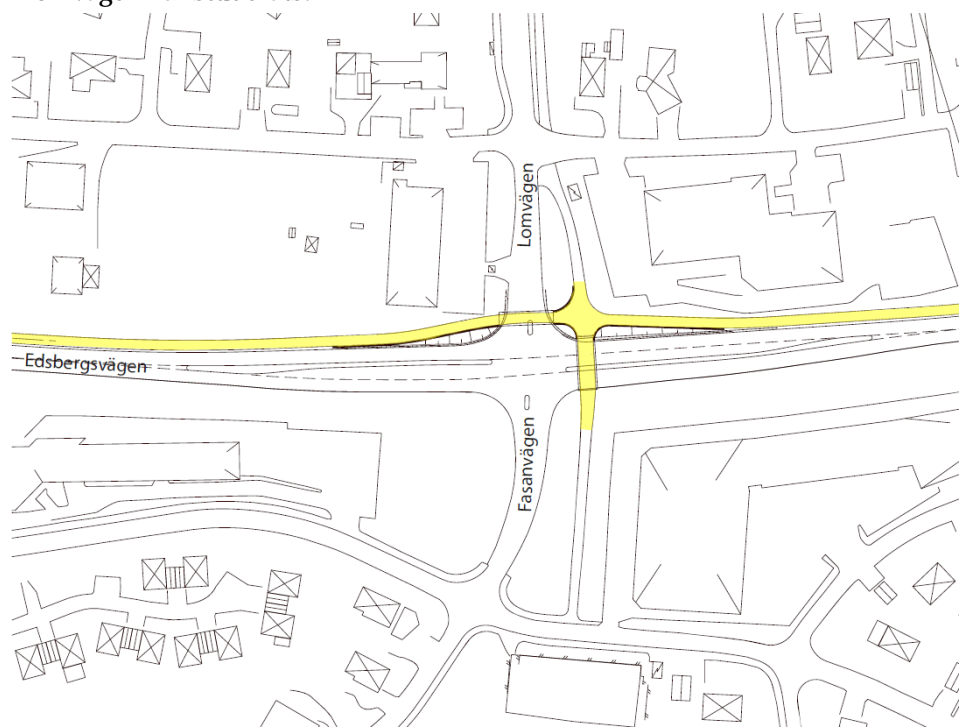
För delsträckan Syd presenterades i vägutredningen tre utredningsalternativ. Gång- och cykelbanan kan anläggas på den västra (1) eller östra sidan (2) inom befintligt vägområde. Ett tredje alternativ (3) innebär en friliggande gång- och cykelbana längs östra sidan av vägen.

I alternativ 1 och 2 följer den nya gång- och cykelbanan nuvarande väg längs hela sträckan vilket innebär att den i endast begränsad utsträckning kommer att göra intrång utanför befintligt vägområde och på intilliggande miljö förutom vid busshållplatser och vägkorsningar.

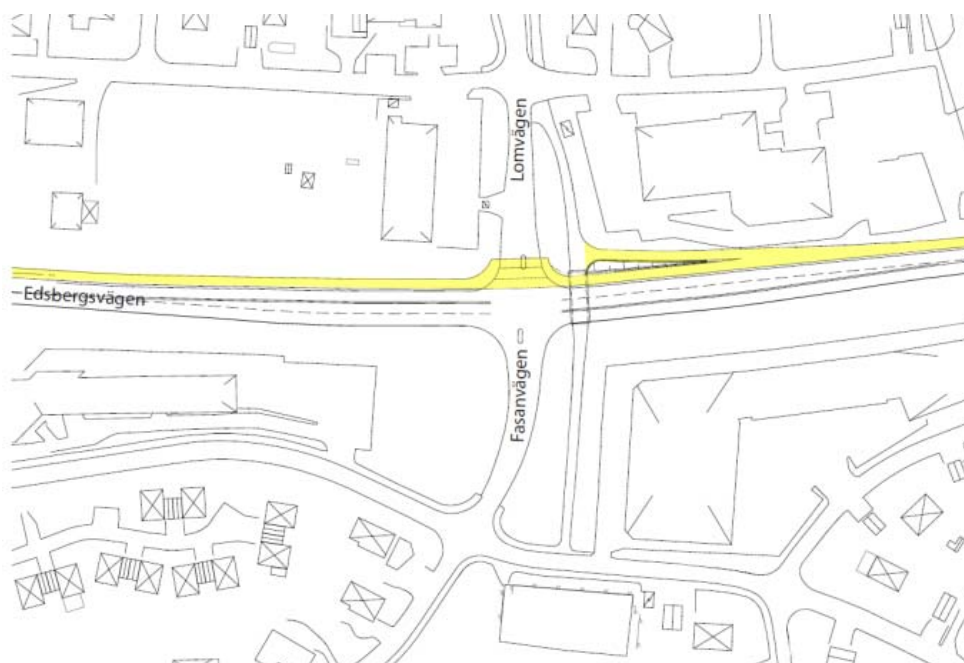
Alternativ 3 innebär att gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan av väg 262 och avgränsas mot körbanan med en grönremsa som kan variera i bredd beroende på terrängförhållandena.

4.3 Cykelstråk och korsande vägar

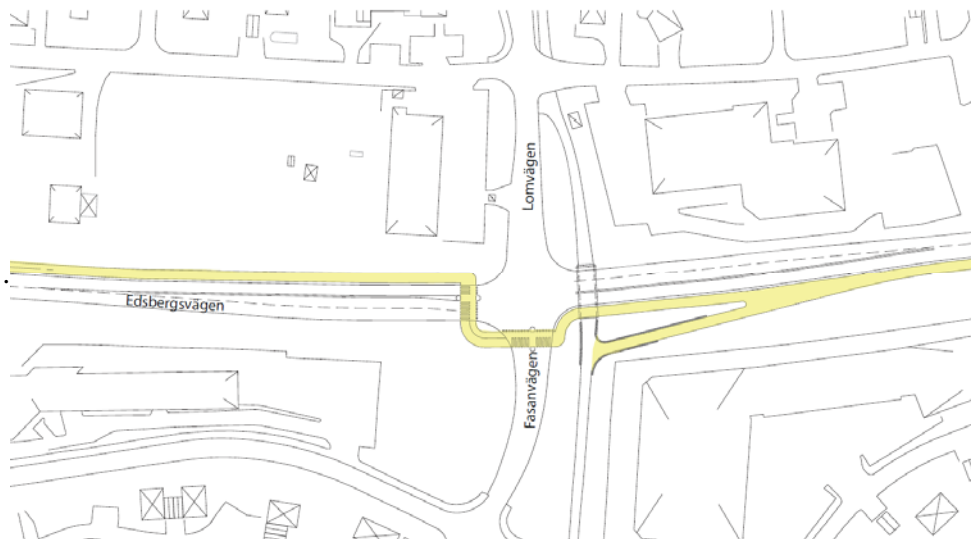
Korsningen med Lomvägen/Fasanvägen är idag signalreglerad med en vägbro för gång och cykel under väg 262. Tre alternativa lösningar för korsningen med Lomvägen har studerats:



Figur 9: Alternativ A innebär att gång- och cykeltrafiken ges en planskild passage av Lomvägen med en ny gång- och cykeltunnel

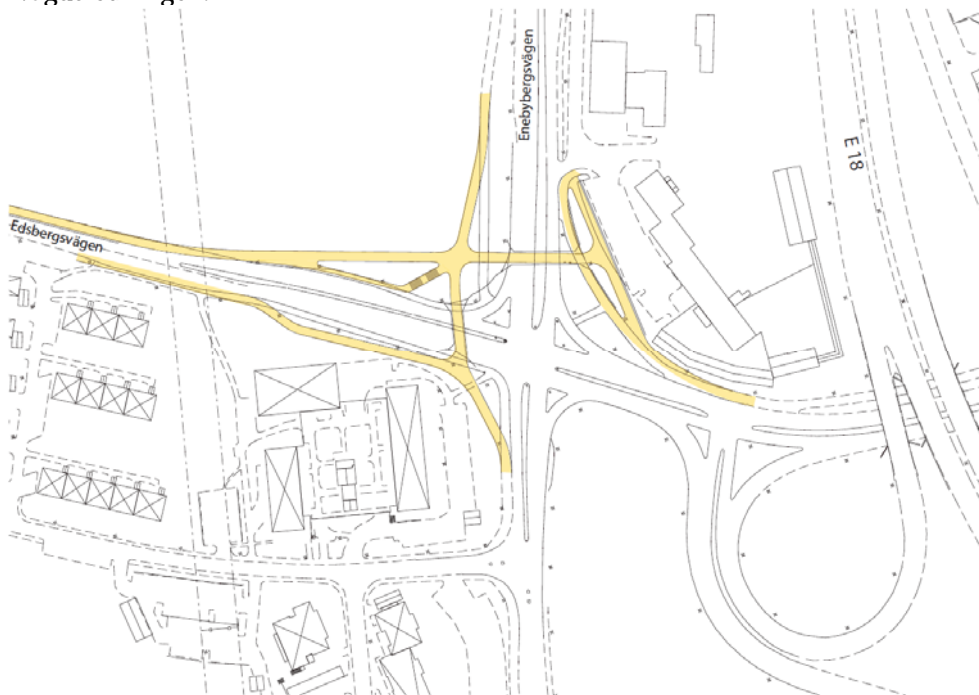


Figur 10 Alternativ B att Lomvägen passeras i plan



Figur 11 Alternativ C att både Fasanvägen och väg 262 passerar i plan

Korsningen väg 262 – Enebybergsvägen är i dagsläget en signalreglerad fyrvägskorsning där gång- och cykeltrafik passerar korsningen i plan. Två korsningsalternativ har utretts i vägutredningen.



Figur 12 Alternativ 1 innebär anläggande av planskilda GC-tunnlar under Enebybergsvägen och Edsbergsvägen

4.4 Typsektion

Utformningsprinciperna följer den standard för regionala cykelstråk som tagits fram i arbetet med den regionala cykelplanen för Stockholms län. Måtten följer anvisningar i GCM-handboken:

- a) Dubbelriktad cykelbana, 3,25 m
- b) Dubbelriktad gång- och cykelbana, 4,3 m (2,5 m + 1,8 m)

4.5 Förslagets bedömda effekter

I norr knyts cykelvägen naturligt till befintligt nät vid Rösjön med en koppling söderut till Kärrdal och Sjöberg. Naturliga kopplingar finns till Lomvägen och till bron över väg 262.

Med GC vägen på västra sidan (alternativ 1) i delsträcka syd stöds det lokala cykelnätet. Cykelvägen kommer att korsa flera in/utfarter till bebyggelsen som i huvudsak är förlagd på västra sidan av vägen på delsträcka syd.

En förläggning av GC vägen på östra sidan (alternativ 2) i delsträcka syd stöder det regionala cykelnätet bättre med färre korsningar beroende på att bebyggelsen i huvudsak är förlagd väster om vägen som dock måste korsa vägen för att ta sig till gång och cykelstråket.

Båda alternativen innebär risk för konflikter med befintliga busshållplatsers lägen och utformning som i eget projekt planeras att förbättras med hänsyn till tillgänglighet.

En friliggande gång och cykelväg (alternativ 3) är ett lämpligt alternativ då den kan bli ett stråk som kan utformas för med hög standard för hög framkomlighet och trafiksäkerhet: Korsande utfarter är väsentligt färre inom Danderyds kommun än i alternativ 1 och 2 och cykeltrafiken får en tydlig separering från vägtrafiken där behovet för ytor för snöröjning och busshållplatser enklare kan möjliggöras.

Alternativet medför också färre åtgärder och ombyggnader på befintlig vägsystem. Det blir sannolikt också enklare att bygga med hänsyn till nödvändiga åtgärder på befintlig väg som krävs i alternativ 1 och 2.

En separerad gång och cykelväg enligt alternativ 3 innebär att hastighetssänkande åtgärder för väg 262 inte samordnas med en utbyggnad av gång och cykelväg inom vägområdet. Alternativ 3 innebär totalt sett utökat markbehov utanför befintligt vägområde jämfört med alternativ 1 och 2.

I korsningarna med Lomvägen och Enebybergsvägen/Edsbergsvägen föreslås planskildheter dvs. gång och cykeltunnlar. fördelarna med planskildheter är uppenbara och leder till säkra passager. En nackdel med planskildheter är att tillgänglighetsanpassning kräver stora ytor för bl.a. ramper med risk för komplicerade intrång i fastigheter och anläggningar.

En eventuell ny trafikplats i anslutning till Enebybergsvägen/väg 262 ingår i dagsläget inte i projektet för gång och cykelvägen.

5 Tänkbara miljöeffekter

Nedan redovisas en preliminär bedömning av tänkbara miljöeffekter från infrastrukturutbyggnaden som underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan. En betydligt djupare analys görs senare i planlägningsprocessen med omfattning som styrs av projektets beslutade miljöpåverkan.

5.1 Markanvändning

Utbyggnaden av ett regionalt cykelstråk innebär en förändring av markanvändningen längs väg 262 vilket kan medföra intrång i kvartersmark utöver behov av förändrat vägområde. Det innebär att både befintliga anläggningar tex broar, anslutande vägar och ledningar kan påverkas samt att vissa detaljplaner kan behöva ändras på grund av ändrad markanvändning.

Gång och cykelvägen innebär att redan idag hårdgjorda vägytor dvs befintligt vägområde tas i anspråk i flera av alternativen men också att naturmark utanför vägområdet kan komma att behövas för väganläggningen särskilt i alternativ 3.

5.2 Mark och vatten

Området ingår i vattenförekomsten Edsviken. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten har klassificerats till måttlig, otillfredsställande eller dålig. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021. Dagvattentillförseln från gång och cykelvägen bedöms bli marginell vars bidrag inte bör påverka miljö kvalitetsnormen god ekologisk status med tidsfrist till 2021 för Edsviken

Rena överskottsmassor från projektet används på lämpligt sätt i väganläggningen. Bergmaterial från skärningar används i vägbank och som utfyllnader. Massbalans eftersträvas. Kontroller av eventuella föroreningar i befintlig vägkropp sker inför byggskedet.

5.3 Rekreation, friluftsliv, natur- och kulturmiljö

Den nya gång och cykelvägen i alternativ 3 bedöms kunna förläggas mellan befintlig väg och gränsen till Rinkebyskogens naturreservat vilket möjliggörs med den zon på 30 meter mellan vägkant och reservatskant som redovisas i reservatsbestämmelserna. En gång och cykelväg på den östra sidan öppnar för förbättrad åtkomst för gång och cykel till naturreservatet.

Utbyggnaden bedöms inte påverka några kända fornlämningar.

5.4 Barriär och risk

Barriäreffekten kommer att förstärkas något med en utbyggnad av gång och cykelvägen där någon typ av räcke mellan väg och gång och cykelbana förväntas. Det kan leda till ytterligare behov av åtgärder för att säkert kunna korsa väg 262.

5.5 Luft, buller och vibrationer

Den viktigaste källan till luftföroreningar är trafiken. Det finns ett antal miljö kvalitetsnormer för utsläpp till luft varav utsläpp av kvävedioxid och inandningsbara partiklar (PM10) är de svåraste att klara. Luftföroreningshalterna längs sträckan ligger långt under gällande miljö kvalitetsnormer.

Trafiken på väg 262 genererar trafikbuller med ställvis höga ljudnivåer. Samtidigt som gång och cykelvägen byggs förutsätts hastighetsdämpande åtgärder på väg 262 – även i alternativ 3- för att motverka överskridande av gällande hastighetsbegränsning.

Åtgärderna på väg 262 som genomförs inom ramen för gång och cykelvägens byggande bedöms kunna leda till sänkta faktiska ljudnivåer vid närmast bebyggelse.

I den mån vibrationsstörningar förekommer längs vägen bedöms lägre faktiska hastigheter kunna leda till minskade vibrationer från vägtrafiken.

5.6 Byggtiden

Genomförandet av gång och cykelvägen omfattar - beroende på val av alternativ - olika åtgärder på befintlig väg. Arbetena kommer därutöver att kräva provisorier för vägtrafiken vilket leder till temporärt nedsatt trafikkapacitet på väg 262 samt påverkan på befintliga anläggningar tex korsande broar med tillhörande ramper, pumpstationer, ledningar och miljön. Buller och vibrationer från bergschakt vid vägen kan komma att påverka bebyggelse och anläggningar längs väg 226.

5.7 Effekternas omfattning

Effekternas från genomförandet av gång och cykelvägen bedöms i ett större perspektiv bli begränsade men kan lokalt bli särskilt tydliga genom tex intrång i kvartermark eller genom nya utformningar mot anslutande vägar och mot bebyggelse. Miljöbelastningen som helhet bedöms bli begränsad och temporär i form av bullerstörningar, barriärer etc under byggtiden.

5.8 Effekternas betydelse och komplexitet

De miljöaspekter som i detta fall bedöms få av störst betydelse för projektets miljöbedömning är intrång i detaljplanelagd mark och anläggningar men även effekter på naturmiljö, barriäreffekter och störningar under byggskedet.

5.9 Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet

Omfattningen av eventuell ohälsa som kan uppstå av projektet är sannolikt begränsad till byggskedet.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98.

Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se