

Komplettering av vägutredning av GC-väg (TS-åtgärder) på Väg 262, delen Rösjön – Enebybergsvägen och vägutredning av korsning Edebergsvägen/ Enebybergsvägen

2013-02-26

Projektnummer: 134056



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	4
2	Inledning	6
2.1	Bakgrund	6
2.2	Syfte och avgränsning	6
2.3	Tidigare studier	6
2.4	Planer	7
3	Förutsättningar	8
3.1	Vägsystem	8
3.2	Trafik och trafikanter	8
3.3	Trafiksäkerhet	9
3.4	Markanvändning	9
3.5	Miljö	9
3.6	Byggnadstekniska förutsättningar	11
4	Problemanalys	12
4.1	Tillgänglighet	12
4.2	Transportkvalitet	12
4.3	Trafiksäkerhet	12
5	Ny gång- och cykelväg	13
5.1	Sträckning	13
5.2	Vägutformning	16
6	Korsningsutformning	21
6.1	Väg 262 – Enebybergsvägen	21
6.2	Väg 262 – Lomvägen/Fasanvägen	24
6.3	Övriga åtgärder	26
7	Effekter	27
7.1	Sträckningsalternativ	27
7.2	Utformningsprinciper	30
7.3	Korsningsutformning	31
7.4	Sammanställning	32
8	Anläggningskostnader	35
9	Analys och rekommendation	36
9.1	Befintligt vägområdes utbredning	36
9.2	Val av sträckning för gång- och cykelväg	36
9.3	Val av korsningsutformning	36
9.4	Kostnadsexempel	37

Uppdraget har utförts av Sweco Infrastructure på uppdrag av Trafikverket mellan oktober 2012 – februari 2013.

Beställare: Trafikverket Region Stockholm

Kontaktperson: Kicki Sandström

Konsult: Sweco Infrastructure AB

Uppdragsledare: Joakim Ax

Trafikplanering: Oskar Malmberg

Vägutformning: Adam Webber

Kalkyl: Björn Forsberg

Kvalitetsgranskning: Ulrika Bernström

1 Sammanfattning

Trafikverket har uppdragit åt Sweco att komplettera tidigare genomförda vägutredningar med syfte att förbättra trafiksäkerheten längs länsväg 262 samt möjliggöra för cyklister att färdas mellan Sollentuna och Danderyd. Denna kompletterande vägutredning syftar till att:

- Tidigare studerade dragningar för gång- och cykelväg längs väg 262 skall uppdateras och kompletteras samt att de ska överensstämma med nya krav på utformningsstandard för regionala cykelstråk.
- Tidigare studerade korsningsutformningar för väg 262/Edsviksvägen ska uppdateras och kompletteras.

Effekterna av samtliga studerade alternativ ska beskrivas och alternativen ska kostnadsbedömas.

Området som studeras sträcker sig längs väg 262 mellan korsning med Enebybergsvägen och busshållplatsen vid Rösjön. Utredningen är avgränsad till det befintliga vägområdet. Detta ger en möjlighet att genomföra åtgärder utan att en ny arbetsplan upprättas.

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 som rör sig mellan Sollentuna och Danderyd.

Vägen har 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. Norr om korsningen med Lomvägen är hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att röra sig längs vägen trafiksäkert är begränsat då sträckan saknar cykelinfrastruktur. Den som vill cykla längs vägen hänvisas till cykling i blandtrafik och fotgängare kan endast röra sig till och från busshållplatser.

Vägen har pekats ut som ett viktigt stråk för arbetspendling i den regionala cykelplanen som Trafikverket just nu arbetar med att ta fram. Vägen bedöms ha en stor potential för ökad arbetspendling med cykel.

Utredningssträckan mellan Enebybergsvägen – Rösjön har delats upp i två delsträckor: Nord och Syd. Delsträcka Nord innefattar delen Rösjön – Lomvägen, delsträcka Syd innefattar delen Lomvägen – Enebybergsvägen.

För delsträcka Nord har ett utredningsalternativ tagits fram. Gång- och cykelbanan föreslås här anläggas på den nordöstra sidan av vägen och ansluta till befintlig gång- och cykelbana vid Rösjön. För delsträckan Syd har tre utredningsalternativ tagits fram (1-3). I det ena alternativet anläggs gång- och cykelbanan på den sydöstra sidan av vägen och i det andra alternativet på den nordöstra sidan. Det tredje alternativet innebär att en friliggande gång- och cykelbana anläggs på den nordöstra sidan av vägen. I alternativ 1 och 2 följer den nya gång- och cykelbanan nuvarande väg längs hela sträckan vilket innebär att den endast i begränsad utsträckning kommer att göra intrång på intilliggande miljö. Alternativ 3 innebär att gång- och cykelvägen avgränsas mot körbanan med en grönremsa som kan variera i bredd beroende på terrängförhållandena.

För respektive alternativ föreslås två olika utformningsprinciper, benämnda a) och b).

Utformningsprinciperna följer den standard för regionala cykelstråk som tagits fram i det pågående 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)

Korsningen väg 262 – Enebybergsvägen är i dagsläget en signalreglerad fyrvägskorsning där gång- och cykeltrafik passerar korsningen i plan. För korsningen har två korsningsalternativ studerats, det ena innebär anläggande av GC-tunnlar och det andra anläggande av en ny cirkulationsplats där E18:s ramper kopplas direkt till korsningen.

Ingående korsningsutformningar har studerats längs sträckan för att underlätta för GC-trafik. Vid korsning med Lomvägen/Fasanvägen har tre alternativa lösningar studerats. Det första alternativet innebär att gång- och cykeltrafiken ges en planskild passage av Lomvägen med en ny gång- och cykeltunnel, det andra alternativet att Lomvägen passerar i plan och det tredje alternativet att både Fasanvägen och väg 262 passerar i plan.

Det befintliga vägområdet för väg 262 har inte kunnat fastställas inom ramen för detta uppdrag. För att kunna definiera vägområdet krävs att lägen på slänkfot och släntkrön finns intolkade på kartunderlag.

För alternativen 1 och 2 kan i stor utsträckning gång- och cykelbanan rymmas inom befintlig vägkropp vilket innebär att den kan rymmas inom befintligt vägområde. I samband med busshållplatser och korsningspunkter kan det dock bli aktuellt att röra sig utanför vägområdet.

För alternativ 3 är det oklart om gång- och cykelvägen kan rymmas inom befintligt vägområde. Detta behöver definieras inför det fortsatta arbetet.

För sträckning Nord innebär en GC-bana på den nordöstra sidan ett utmärkt alternativ då den har goda förutsättningar att bli attraktiv genom närhet till bostadsområden och bra möjlighet till vidare koppling norröver till befintlig GC-väg i Sollentuna. Idag finns en gällande detaljplan (B0163-nr186) som omsluter en 400 m lång sträcka av väg 262.

För sträckning Syd innebär en friliggande GC-väg (alternativ 3) ett utmärkt alternativ då den kan bli ett stråk med hög framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister genom att korsningspunkter med korsande vägar saknas. Även alternativ 2 bör framhållas som ett bra alternativ, där finns dock möjliga konfliktpunkter med fotgängare i samband med busshållplatser. Men om utformningen av busshållplatser kan utformas i enlighet med tidigare redovisad principritning bör dessa konflikter kunna reduceras. I området norr om väg 262 i Danderyds kommun planeras för naturreservat, i samband med det friliggande alternativet bör detta tas i beaktande då alternativet kommer att innebära ett utökat vägområde. Reservatets exakta gräns bör klargöras i det fortsatta arbetet.

Vid korsningspunkterna med Lomvägen och Enebybergsvägen innebär GC-tunnlar (alternativ 1) bästa möjliga alternativ för GC-trafiken utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Alternativet där GC-trafiken passerar korsningen i plan (alternativ 2) är ett bra alternativ under förutsättning att passagen kan utformas på ett trafiksäkert sätt. Den underlättar även möjligheten att binda samman bostadsområdet med verksamhetsområdet och Rinkebyskogen.

Korsningen väg 262 – Enebybergsvägen hanterar idag många cykelpendlare och en planskild GC-passage skulle innebära ett lyft ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Trafikplatsen i anslutning till Enebybergsvägen/väg 262 behöver studeras vidare i sin helhet. Initialt behöver en trafikprognos tas fram för trafikplatsen för att klargöra vilka trafikflöden som ska kunna hanteras. Därefter bör en kapacitetsanalys göras för ett antal alternativa trafikplatslösningar.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Trafikverket har uppdragit åt Sweco att komplettera tidigare genomförda vägutredningar med syfte att förbättra trafiksäkerheten längs länsväg 262 samt möjliggöra för cyklister att färdas mellan Sollentuna och Danderyd.

Nuvarande vägutformning inbjuder till höga hastigheter och längs vägen har ett flertal allvarliga olyckor inträffat. Möjligheten för cyklister att röra sig längs vägen trafiksäkert är begränsat då sträckan saknar cykelinfrastruktur. Den som vill cykla längs vägen hänvisas till cykling i blandtrafik.

2.2 Syfte och avgränsning

Denna kompletterande vägutredning syftar till att uppdatera tidigare genomförda vägutredningar med förändrade förutsättningar, uppdaterade trafikflöden, aktuell olycksinformation samt uppdaterade krav och riktlinjer för regionala cykelstråk. Detta innefattar två huvudsakliga delar:

- Tidigare studerade dragningar för gång- och cykelväg längs väg 262 skall uppdateras och kompletteras samt att de ska överensstämma med nya krav på utformningsstandard för regionala cykelstråk.
- Tidigare studerade korsningsutformningar för väg 262/Edsviksvägen ska uppdateras och kompletteras.

Effekterna av samtliga studerade alternativ ska beskrivas och alternativen ska kostnadsbedömas.

Området som studeras sträcker sig längs väg 262 mellan korsning väg 262 – Enebybergsvägen och busshållplatsen vid Rösjön. Utredningen är avgränsad till det befintliga vägområdet. Detta ger en möjlighet att genomföra åtgärder utan att en ny arbetsplan upprättas. För att nå ett kostnadseffektivt resultat ska, om möjligt, även föreslagna åtgärder kunna genomföras utan att befintlig väggropp ska behöva breddas eller förändras.

2.3 Tidigare studier

Vägutredning för länsväg 262 och korsningen Enebybergsvägen – länsväg 262 (2002-2005)

Mellan 2002-2004 utfördes en vägutredning för väg 262, delen Rösjön – väg 262 i syfte att förbättra trafiksäkerheten längs vägen sedan ett antal allvarliga trafikolyckor inträffat på sträckan. Parallellt utfördes en vägutredning för korsningen väg 262 – Enebybergsvägen i syfte att förbättra trafiksäkerheten för alla trafikanter i korsningen.

Vägutredningarna rekommenderade åtgärder såsom

- ombyggnad av korsningarna väg 262 – Edsviksvägen och väg 262 – Danarövägen till cirkulationsplatser
- ombyggnader av busshållplatser vid Sättra prästgård och jaktskyttebanan
- utbyggnad av gång- och cykelväg, delen Rösjön – Enebybergsvägen i två etapper
- planskilda gång- och cykelpassager (etapp 1) och anläggning av cirkulationsplats (etapp 2) i korsning väg 262 – Enebybergsvägen
- förstärkt vägbelysning

Ingen av de föreslagna åtgärderna kom att genomföras.

Rätt fart i Danderyd – hastighetsplan för Danderyds kommun (2012)

Den 2 maj 2008 började en ny förordning om nya hastighetsgränser att gälla. Den innebär att beslut kan tas om hastighetsgränser från 30 – 120 km/h i 10 steg. På sikt kan utvecklingen leda till ett system med jämna 20-steg där till exempel hastighetsgränsen 50 km/h ersätts med antingen 40 eller 60 km/h. Systemet bedöms leda till en bättre efterlevnad och ökad acceptans av hastighetsgränserna då de är mer anpassade efter rådande vägförhållanden.

Väg 262 har idag en hastighetsbegränsning på 50 km/h. I samband med införande av ny hastighetsbegränsning (60 km/h) på väg 262 bör obebakade övergångsställen hastighetssäkras. Obebakade övergångsställen får endast förekomma i direkt anslutning till en cirkulationsplats. I de fall övergångsställen inte kan åtgärdas kan befintlig hastighet behållas tills vidare.

2.4 Planer

Danderyd tog fram en ny översiktsplan 2006. I översiktsplanen omnämns ett antal planerade åtgärder för den utredda vägsträckan, bl a:

- Cirkulationsplatser föreslås i korsningarna väg 262 – Danarövägen samt i korsningen väg 262 – Edsviksvägen
- Ett reservat bibehålls för åtgärder längs vägen samt för ombyggnad av korsningen vid Enebybergsvägen och E18.

En kommunplan togs fram för Sollentuna 1998 (aktualitetsförklarad 2002). I dokumentet omnämns vägsträckan enligt:

- Väg 262 nämns som ett stråk där kollektiva transportmedel ska prioriteras

Gällande detaljplaner som angränsar till den utredda vägsträckan har inhämtats från Sollentuna och Danderyds kommun. Det finns inga pågående detaljplaneprocesser i angränsning till vägsträckan.

Danderyd:

I Danderyds kommun finns ett antal gällande detaljplaner på den södra sidan om vägen som angränsar till väg 262. Detta innefattar uteslutande den befintliga villa- och radhusbebyggelsen, detta tas upp i detaljplanerna S42, S55, S65 och S68. På den norra sidan av väg 262 finns inga gällande planer i Danderyd.

Norr om väg 262 finns ett föreslaget naturreservat för Rinkebyskogen. För den södra delen av stråket i Danderyd ligger naturreservatets gräns på ett längre avstånd från väg 262 men på den norra delen löper naturreservatets gräns i nära anslutning till väg 262. Naturreservatets exakta läge bör klargöras inför det fortsatta arbetet.

Sollentuna:

I Sollentuna kommun finns ett antal gällande planer i nära anslutning till väg 262 vid Sjöberg. Detaljplanerna nr 334 och 327 gäller på den västra sidan om vägen och detaljplanerna nr 186, 335 och 338 gäller på den östra sidan om vägen.

Den gällande detaljplanen nr 186 omsluter på en ca 400 m lång sträcka väg 262 genom området Kärrdal vilket medför att planändring säkerligen krävs om föreslagen GC-väg inte kan hålla sig inom befintligt vägområde.

3 Förutsättningar

3.1 Vägsystem

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 som rör sig mellan Sollentuna och Danderyd.

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.

3.2 Trafik och trafikanter

Biltrafik

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 ytterligare trafikräkningar har gjorts sedan 2009.

Cykeltrafik

Möjligheten för cyklister att röra sig längs vägen trafiksäkert är begränsad då cykelinfrastruktur saknas helt. Den som vill cykla längs vägen hänvisas istället till cykling i vägrenen. Vägen har pekats ut som ett viktigt stråk för arbetspendling i den regionala cykelplanen som Trafikverket just nu arbetar med att ta fram. Vägen bedöms ha en stor potential för ökad arbetspendling med cykel.

Gångtrafik

Möjligheten för fotgängare att röra sig längs vägen är begränsad p.g.a. avsaknaden av gångbanor. Efterfrågan på att röra sig längs vägen antas dock vara relativt begränsad, förutom i områdena närmast busshållplatserna. Vid busshållplatsen vid Rösjön finns en befintlig belyst grusad gång- och cykelväg som är ca 1,5 - 2 m bred, stråket fortsätter på den nordöstra sidan om befintlig väg fram till Edsberg.



Bild 1: Korsning väg 262 - Enebybergsvägen

Kollektivtrafik

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 – Arninge. Längs sträckan finns 11 antal busshållplatser, varav 6 st i vardera riktningen. Standarden på hållplatserna är idag undermålig ur ett tillgänglighetsperspektiv, åtgärder krävs för att underlätta för synskadade och rörelsehindrade.

3.3 Trafiksäkerhet

Olyckor

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.

Hastigheter

Enligt den hastighetsplan som Danderyd tog fram 2012 konstateras att 85-percentilen för Väg 262 (på sträcka) är 53 km/h, d v s 85 % av passerande fordon håller en hastighet som understiger 53 km/h. På denna sträcka gäller idag hastighetsbegränsningen 50 km/h. 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/h, uppgår medelhastigheten till 74 km/h för både personbil och tung trafik. Medelhastigheten varierar under dygnet och uppgår till över 80 km/h nattetid.

3.4 Markanvändning

Bostäder

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

Verksamheter

Vid anslutningen till E18 finns ett mindre verksamhetsområde och i Sjöberg finns också ett antal verksamheter.

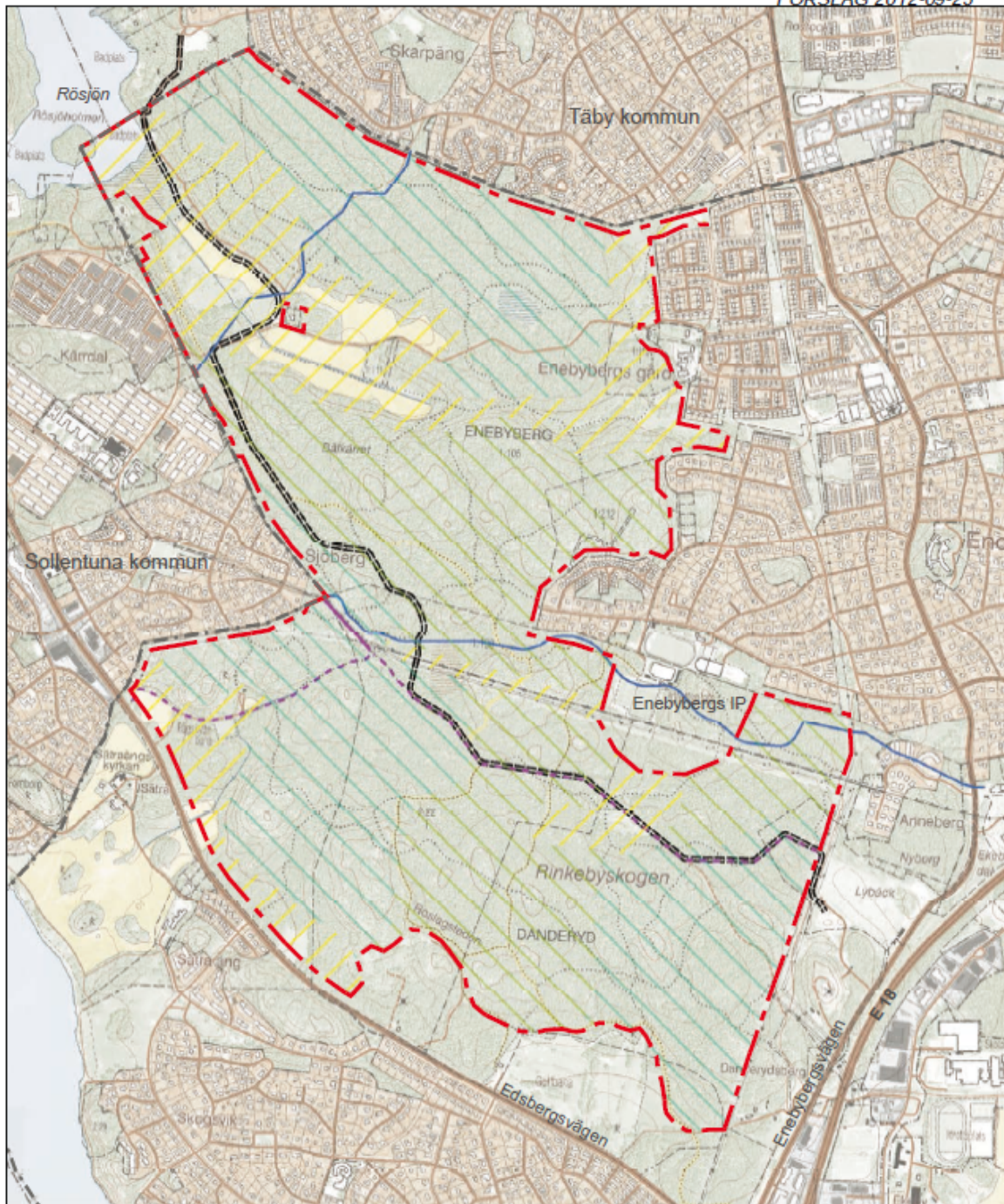
Skolor

I Kärrdal finns en F-5 skola, Kärrdalsskolan, med ca 250 elever och i Skogsvik finns en F-3 skola, Balderskolan, med ca 200 elever.

För en mer utförlig beskrivning av markanvändningen i området hänvisas till tidigare vägutredning.


3.5 Miljö

Nedan framgår utdrag från kommunernas översiktplaner avseende naturvård. I Danderyds kommun har beslutats att inrätta naturreservat enligt nedanstående område. Kartan för Sollentuna kommun är hämtad ur Sollentunas översiktsplan där gröna/blå områden ekologiskt särskilt känsliga områden.

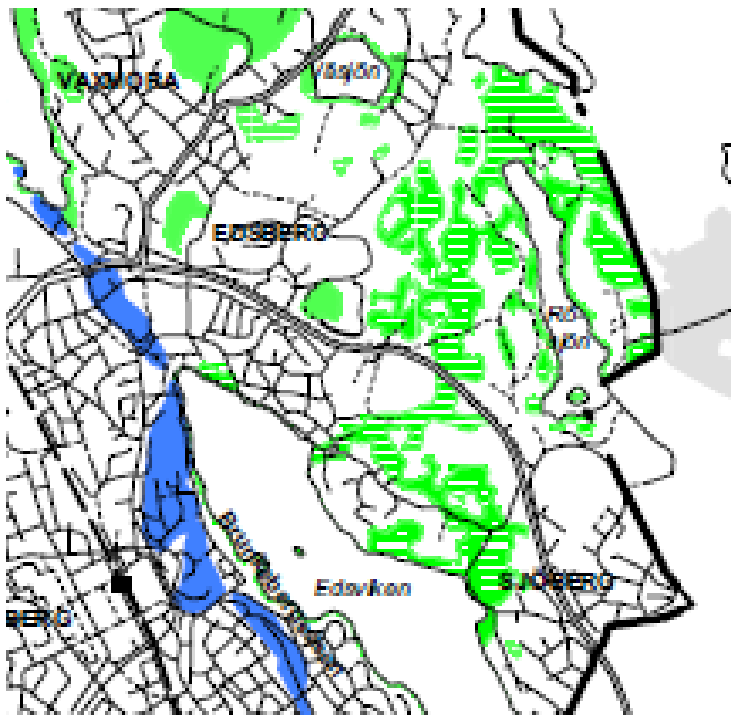


0 250 500 1 000 m

Beslut

- | | | | |
|---|------------------------|---|-----------------------------------|
|  | Naturreservatets gräns |  | Huvudvattenledning |
|  | Zon 1 |  | Elkabel 70 kV (markförlagd) |
|  | Zon 2 |  | Elledning 70 kV (luft eller mark) |
|  | Zon 3 |  | Elkabel 400 kV (markförlagd) |

Karta 1: Utdrag ur Danderyds översiktsplan. (Källa: Danderyds kommun)

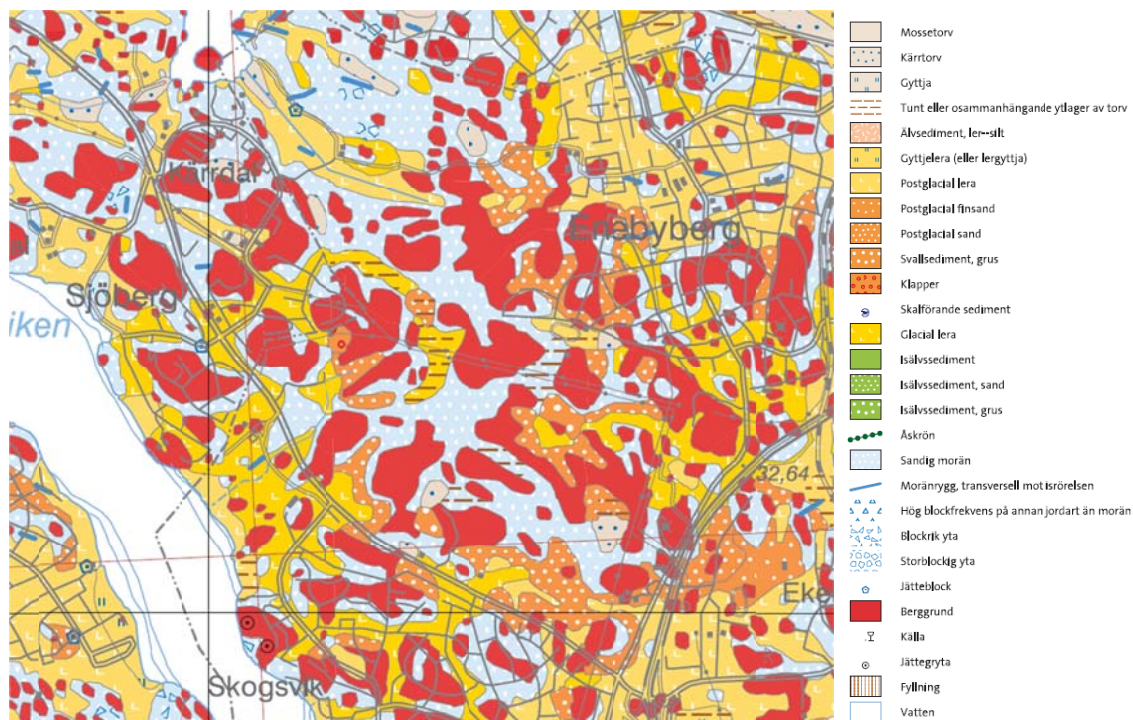


Karta 2: Utdrag ur Sollentunas översiktsplan. (Källa: Sollentuna kommun)

3.6 Byggnadstekniska förutsättningar

Nedan framgår jordartskarta för området från SGU. Enligt kartan kan utläsas att jordarterna varierar längs sträckan. På Danderydssidan är det i huvudsak lera med inslag av svallsediment grus och sandig morän. I Sollentuna växlar det mellan lera och sandig morän.

För en mer utförlig beskrivning av byggnadstekniska förutsättningar hänvisas till tidigare vägutredning.



Karta 3: Jordartskarta.

4 Problemanalys

4.1 Tillgänglighet

Tillgängligheten för cykeltrafiken längs väg 262 är undermålig. Attraktiva, gena cykelvägar saknas och cykeltrafiken hänvisas istället till att utnyttja vägrenarna på väg 262. Den som inte vill cykla i blandtrafik på den kraftigt trafikerade vägen måste istället hitta sin väg längs ett ofullständigt cykelvägnät och bland lokalgatorna i intilliggande bostadsområden. Detta betyder en mycket krånglig resväg med en betydande restidsfördröjning och utan lokalkännedom är det svårt att ta sig fram som cyklist.

Busshållplatsernas utformning är undermålig ur ett tillgänglighetsperspektiv och behöver ses över.

Tillgängligheten för biltrafiken är generellt god på sträckan. Korsningspunkterna väg 262 – Enebybergsvägen och väg 262 – Fasanvägen är signalreglerade och innebär fördröjningar för biltrafiken.

4.2 Transportkvalitet

Transportkvaliteten för gång- och cykeltrafiken längs väg 262 kan inte bedömas eftersom infrastruktur saknas. De alternativa resvägar som finns i området har inte bedömts i hänseende av transportkvalitet eftersom de inte kan anses uppfylla kraven på god tillgänglighet och framkomlighet.

Transportkvaliteten för biltrafiken är god, mycket p g a att vägen idag har en utformning som är dimensionerad för 70 km/h trots att hastighetsbegränsningen är 50 km/ på större delen av sträckan. Detta gör att den inbjuder till höga hastigheter. Inga begränsningar i bärighet finns på sträckan.

4.3 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten längs de alternativa resvägarna för gång- och cykeltrafiken har inte studerats. I hastighetsplanen som Danderyds kommun tagit fram konstateras att majoriteten av alla fordon håller en för hög hastighet. Den vanligaste olyckstypen bland de allvarigare olyckorna är korsandeolyckor mellan motortrafik och gång/cykel.

Korsningen väg 262 – Enebybergsvägen har ett antal konfliktpunkter och innebär en trafiksäkerhetsrisk speciellt för oskyddade trafikanter. Trafikolyckorna på sträckan har minskat i omfattning de senaste tio åren. En möjlig förklaring är att trafikflödet på Väg 262 har minskat sedan Norrortsleden byggts.



Bild 2: Väg 262 vid befintlig GC-tunnel på Sollentunasidan

5 Ny gång- och cykelväg

5.1 Sträckning

Utredningssträckan mellan Enebybergsvägen – Rösjön har delats upp i två delsträckor: Nord och Syd. Delsträcka Nord innefattar delen Rösjön – Lomvägen, delsträcka Syd innefattar delen Lomvägen – Enebybergsvägen.

För delsträcka Nord har ett utredningsalternativ tagits fram. Gång- och cykelbanan föreslås här anläggas på den nordöstra sidan av vägen och ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Rösjön. För delsträckan Syd har tre utredningsalternativ tagits fram (1-3). I det ena alternativet anläggs gång- och cykelbanan på den sydvästra sidan av vägen och i det andra alternativet på den nordöstra sidan. Det tredje alternativet innebär att en friliggande gång- och cykelbana anläggs på den nordöstra sidan av vägen. I alternativ 1 och 2 följer den nya gång- och cykelbanan nuvarande väg längs hela sträckan vilket innebär att den endast i begränsad utsträckning kommer att göra intrång på intilliggande miljö. Alternativ 3 innebär att gång- och cykelvägen avgränsas mot körbanan med en grönremsa som kan variera i bredd beroende på terrängförhållandena.



Karta 4: Översiktskarta, sträckningsalternativ.

I följande stycken presenteras de tre alternativen var för sig.

Sträckning Nord, alternativ 1

På delsträckan Rösjön – Lomvägen föreslås gång- och cykelbanan anläggas på den nordöstra sidan av vägen och ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Rösjön. På grund av terrängförhållandena, där vägen går på en hög bank nära Rösjön och i en sprängd sänka genom höjden sydväst om Kärrdal föreslås en dragning som följer vägen och där gång- och cykelbanan tar plats inom befintlig vägkropp. Detta ger en gen dragning med bästa möjliga vertikallinjeföring.

På sträckan finns en passage vid korsningen väg 262 – Lomvägen/Landsnoravägen. Passagen bör hastighetssäkras för att garantera en god trafiksäkerhet. Passagen bör även utformas med en genomgående gång- och cykelbana där cyklisterna ges företräde gentemot biltrafiken för att prioriteras lika högt som övriga trafikanter längs väg 262.

En passage gör att magasinlängden mellan väg 262 och Lomvägen minskar vilket påverkar framkomligheten för biltrafiken negativt. Detta kan lösas genom att en gång- och cykeltunnel anläggs.

Sträckning Syd, alternativ 1

På delsträckan Lomvägen – Enebybergsvägen innebär alternativ 1 att gång- och cykelbanan tar plats sydväst om väg 262. Här föreslås en dragning som följer vägen och där gång- och cykelbanan tar plats inom befintlig vägkropp. Detta ger en gen dragning med bästa möjliga vertikallinjeföring.

För att ansluta till delsträcka nord krävs vid korsningen väg 262 – Lomvägen/Fasanvägen en passage av väg 262. Två alternativ till passage av vägen har tagits fram. Det första alternativet innebär att en planfri passage skapas genom att en ny gång- och cykeltunnel anläggs under Lomvägen på den nordöstra sidan av väg 262. För att nå denna tunnel anläggs en ramp ner till befintlig gång- och cykeltunnel under väg 262. I det andra alternativet korsar den nya gång- och cykelbanan väg 262 och Fasanvägen i plan. Gång- och cykelbanan tar här plats bredvid körfälten på den befintliga bron. En utförligare beskrivning av de båda alternativen presenteras i kap. 6 – Korsningsutformningar.

Den nya gång- och cykelbanan ansluter vid Enebybergsvägen till befintlig gång- och cykelbana.

På sträckan finns i övrigt tre passager, vid Sjöbergsvägen, Edsviksvägen och Danarövägen. Dessa passager bör hastighetssäkras för att garantera god trafiksäkerhet. Passagerna bör även utformas med genomgående gång- och cykelbana där cyklisterna ges företräde gentemot biltrafiken för att prioriteras lika högt som övriga trafikanter längs väg 262.

Sträckning Syd, alternativ 2

Det andra alternativet på delsträckan Lomvägen – Enebybergsvägen innebär att gång- och cykelbanan anläggs på den nordöstra sidan av väg 262. Även i detta alternativ föreslås en dragning som följer vägen och där gång- och cykelbanan tar plats inom befintlig vägkropp. Detta ger en gen dragning med bästa möjliga vertikallinjeföring.

För att ansluta till delsträcka nord krävs en passage av Lomvägen. Två alternativ till passage av vägen har tagits fram. Det första alternativet innebär att en planskild passage skapas genom att en ny gång- och cykeltunnel anläggs under Lomvägen. För att nå denna tunnel anläggs en ramp som ansluter till befintlig gång- och cykeltunnel under väg 262. I det andra alternativet korsar den nya gång- och cykelbanan Lomvägen i plan. Gång- och cykelbanan tar här plats bredvid körfälten på den befintliga bron. En utförligare beskrivning av de båda alternativen presenteras i kap. 6 – Korsningsutformningar.

Den nya gång- och cykelbanan ansluter vid Enebybergsvägen till befintlig gång- och cykelbana.

På sträckan finns i övrigt ett par passager av villainfarter samt en passage av infarten till parkeringen vid Danderyds golfklubbs 9-hålsbana. Passagerna bör även utformas med genomgående gång- och cykelbana där cyklisterna ges företräde gentemot biltrafiken för att prioriteras lika högt som övriga trafikanter längs väg 262.

Sträckning Syd, alternativ 3

Det tredje alternativet på delsträckan Lomvägen – Enebybergsvägen innebär att en friliggande gång- och cykelbanan anläggs på den nordöstra sidan av väg 262. I detta alternativ ryms inte gång- och cykelbanan inom befintlig väggropp. En parallell väg måste därför anläggas bredvid väg 262. Ett bredare dike alternativt grönremsa föreslås separera trafiken på väg 262 från gång- och cykeltrafiken. Bredden på diket anpassas efter rådande terrängförhållanden. Det är viktigt att gång- och cykelbanan ges samma vertikallinjeföring som väg 262 så att en god framkomlighet för gång- och cykeltrafiken kan uppnås.

Vid bebyggelsen söder om Lomvägen måste gång- och cykelbanan ta plats inom befintligt vägområde och här föreslås samma lösningar för passage av Lomvägen som i alternativ 2.

Den nya gång- och cykelvägen ansluter vid Enebybergsvägen till befintlig gång- och cykelbana.

På sträckan finns i övrigt ett par passager av villainfarter samt en passage av infarten till parkeringen vid Danderyds golfklubbs 9-hålsbana. Passagerna bör utformas med genomgående gång- och cykelbana där cyklister ges företräde gentemot biltrafiken för att prioriteras lika högt som övriga trafikanter längs väg 262.

Avfärdade alternativ

För sträckning Nord har alternativet att lokalisera GC-banan på den sydvästra sidan avfärdats med hänsyn till att den norra anslutningen mot Rösjön kan ordnas lättare om GC-banan är placerad på den nordöstra sidan av vägen. Dessutom löper den befintliga GC-vägen längs väg 262 på den nordöstra sidan vilket gör det lättare om detta GC-stråk ska kopplas ihop med centrala delarna av Sollentuna. Om en sträckning på den sydvästra sidan ska vara möjlig krävs att väg 262 måste passeras vidare norröver vilket innebär att en GC-tunnel måste tillskapas t ex vid Landsnoravägen/Lomvägen. En ytterligare anledning är att bebyggelsen är tätare på den östra sidan om vägen vilket gör att fler cyklister kan attraheras.

För sträckning Nord har alternativ med friliggande GC-väg avfärdats m h t till att vägsektionen är begränsad vid den befintliga GC-bron över väg 262. Dessutom ligger vägen upphöjd från omgivande mark på en stor del av sträckan vilket kräver att en betydande vägbank behöver anläggas för GC-vägen. Nuvarande detaljplan omsluter idag väg 262 på ett 400 m långt avsnitt mellan korsningen med Fasanvägen och Rösjön.

För sträckning Syd har alternativet med friliggande GC-väg på den södra sidan av vägen avfärdats p g a att detta innebär att en väsentlig del av den befintliga väg 262 måste rivas för att åstadkomma GC-väg och sidoområde, dessutom måste en ny väggropp byggas upp.

5.2 Vägutformning

Körbana föreslås utformas i enlighet med VGU för VR60 och är 7,5 m bred (K 6,5 V 0,5) med 3,25 m breda körfält och 0,5 m breda vägrenar på respektive sida. Detta bör studeras vidare i projekteringskedet.

I alternativen där en gång- och cykelbana tar plats i befintlig vägsektion förutsätts att den byggs upp med justeringslager för att säkerställa att erforderlig avvattning kan uppnås. Vägbanan bör justeras så att avrinning sker från vägräcket för att undvika inlåsning av vatten. Detta är särskilt viktigt på vintern då snömassor från plogning av körbanorna läggs vid räcket. Förutsättningarna för avvattning måste studeras vidare i projekteringskedet.

För respektive alternativ föreslås två olika utformningsprinciper. Utformningsprinciperna följer den standard för regionala cykelstråk som tagits fram i det pågående arbetet med den regionala cykelplanen för Stockholms län. I planen definieras minimimått för nyanläggning och upprustning av gång- och cykelvägar som ingår i de regionala cykelstråken och som pekats ut som viktiga för arbetspendlingen i länet. Stråket längs väg 262 har pekats ut som regionalt cykelstråk och bör därför utformas enligt denna standard. Måtten följer anvisningar i GCM-handboken:

Utformningsalternativ a) Dubbelriktad cykelbana, 3,25 m

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

När de fyra sträckningsalternativen kombineras med de två utformningsprinciperna ges fyra möjliga typsektioner, vilka presenteras nedan.



Bild 3: Befintlig gång- och cykelväg längs med väg 262 i Sollentuna

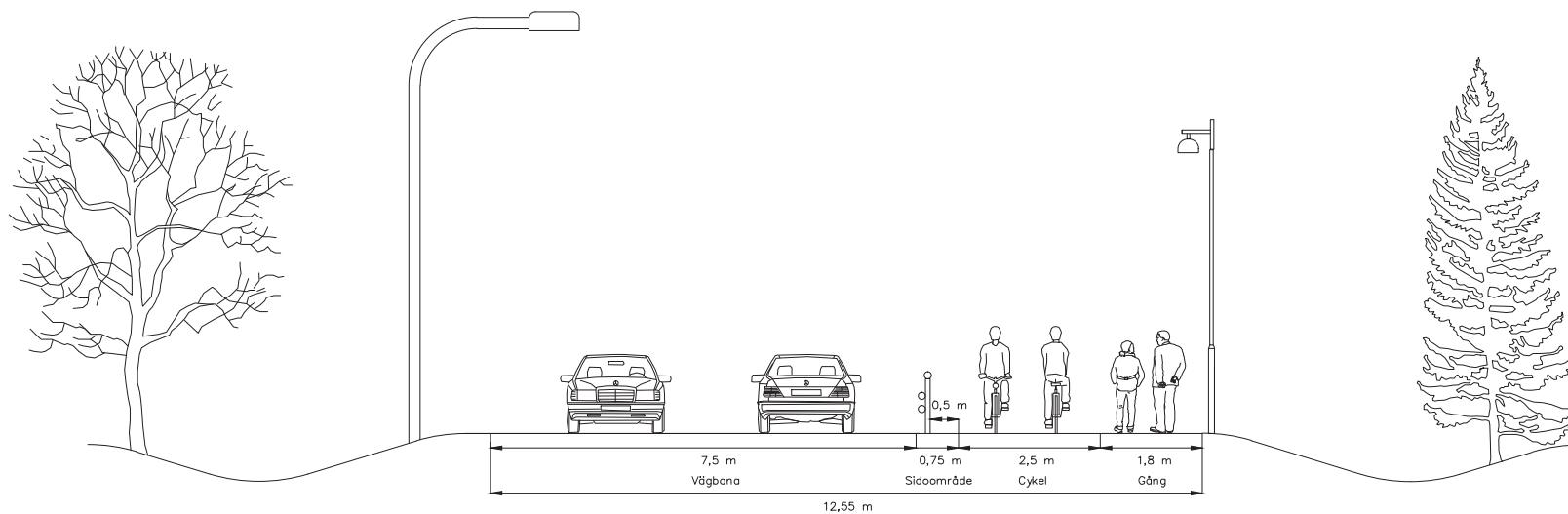


Illustration 1: Typsektion för sträckning Nord (GC), Syd Alternativ 1 (GC) och Syd Alternativ 2 (GC)

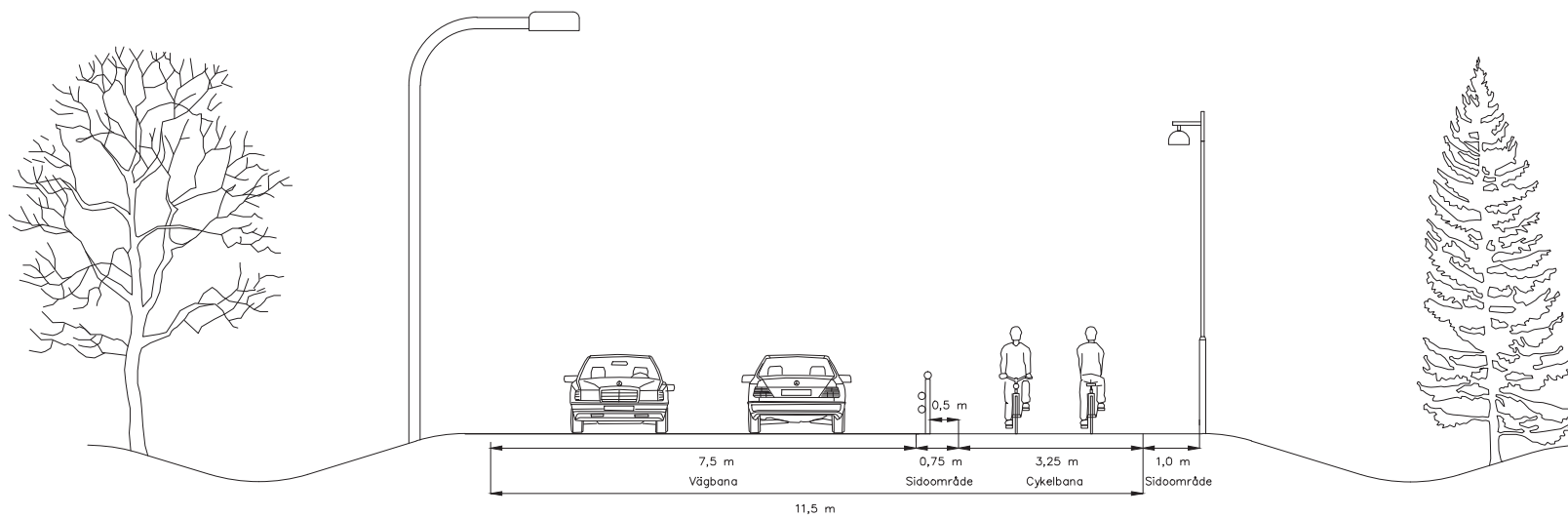


Illustration 2: Typsektion för sträckning Nord (C), Syd Alternativ 1 (C) och Syd Alternativ 2 (C)

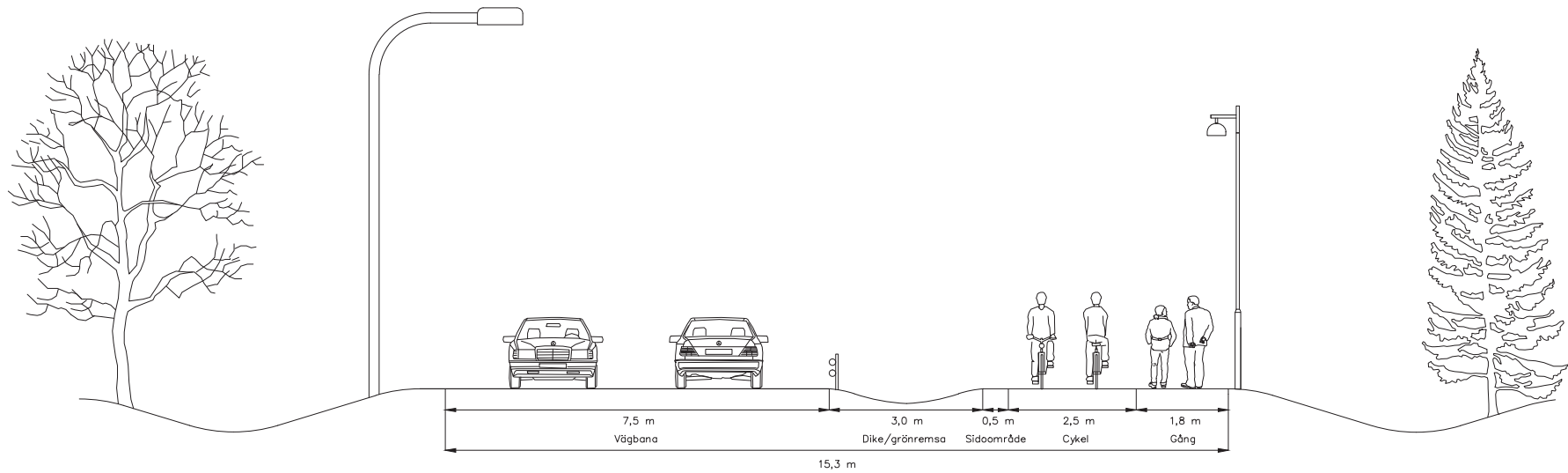


Illustration 3: Typsektion för sträckning Syd, Alternativ 3 (GC)

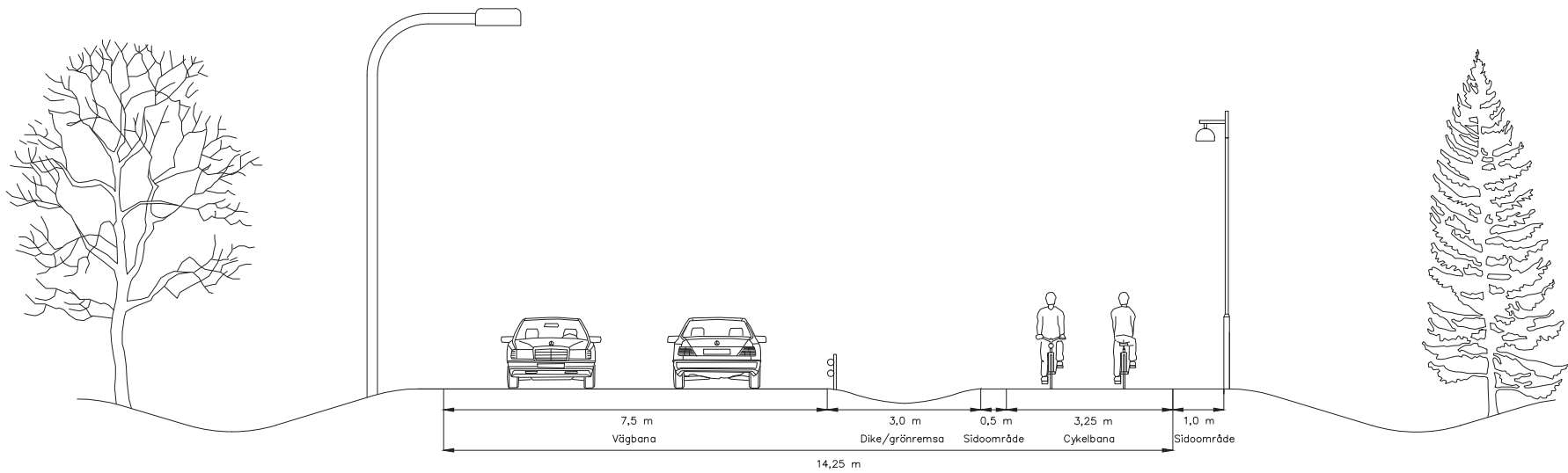


Illustration 4: Typsektion för sträckning Syd, Alternativ 3 (C)

Busshållplatser

Där gång- och cykelbanan passerar busshållplatser är det viktigt att en god utformning eftersträvas för att undvika konflikter mellan fotgängare och cyklister. Minsta avstånd från cykelbana till väderskydd ska vara 1,0 m för att undvika siktproblem och risk för påkörning. Vid väderskyddet ska det finnas ett räcke som hindrar fotgängare från att plötsligt stiga ut i cykelbanan från en position där de är skymda bakom väderskyddet. Eventuella kurvor i anslutning till busshållplatsen ska ha en radie om minst 40 m för att cyklisternas framkomlighet inte ska begränsas.

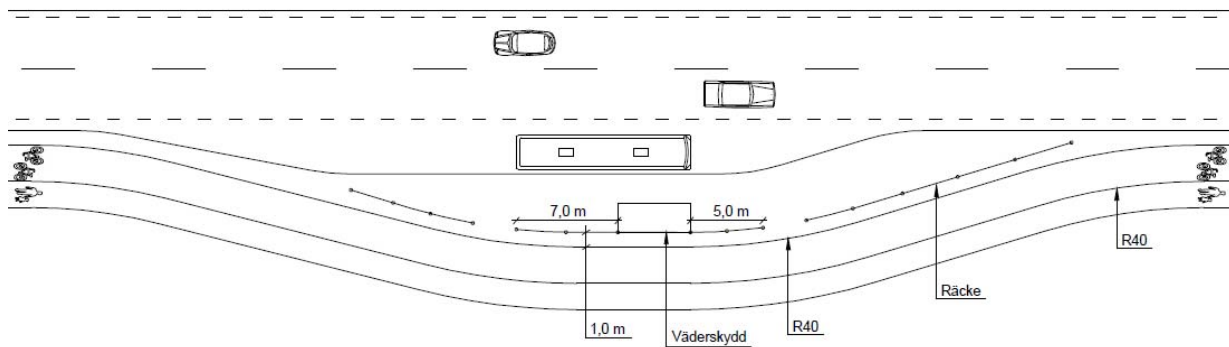


Illustration 5: Utformningsprincip busshållplats.



Bild 4: Exempel på god hållplatsutformning.

Passager

Passager föreslås hastighetssäkras och utformas med genomgående gång- och cykelbana så att gång- och cykeltrafiken ges företräde mot korsande fordonstrafik. Detta ger trafiksäkra passager med god framkomlighet för cykeltrafiken. Följande typlösningar utgör exempel på hur passager kan utformas:

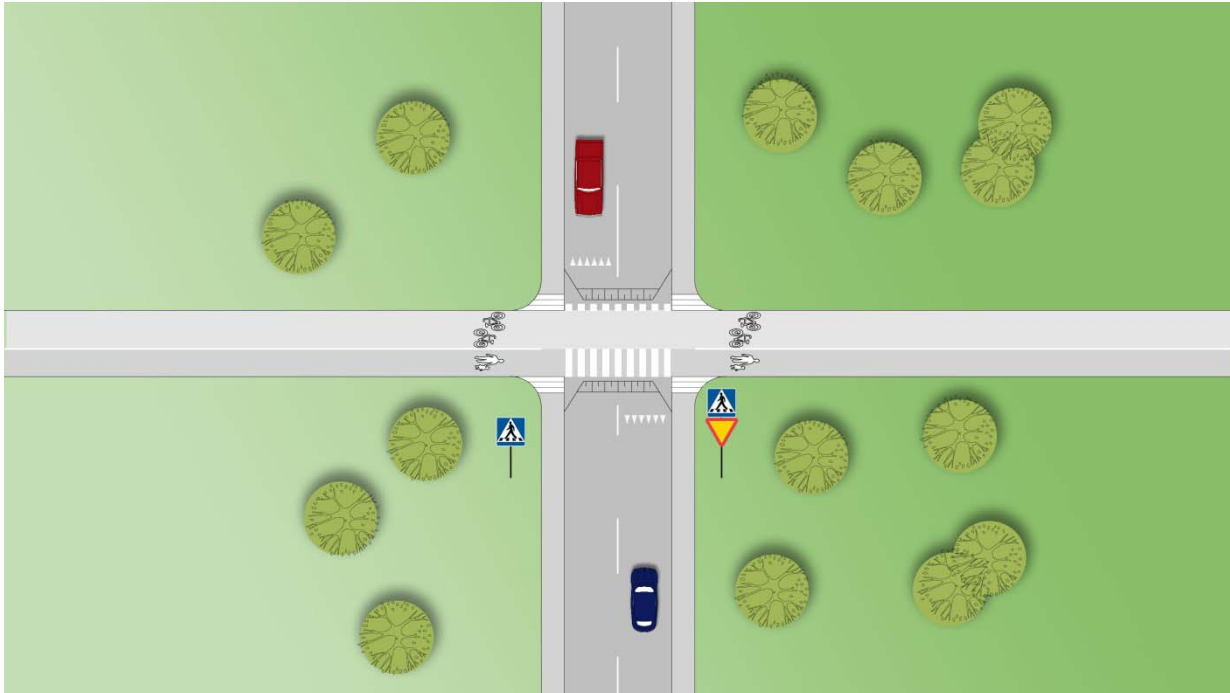


Illustration 6: Utformningsprincip, genomgående gc-bana (från Stockholms stads cykelplan 2012 och GCM-handboken).

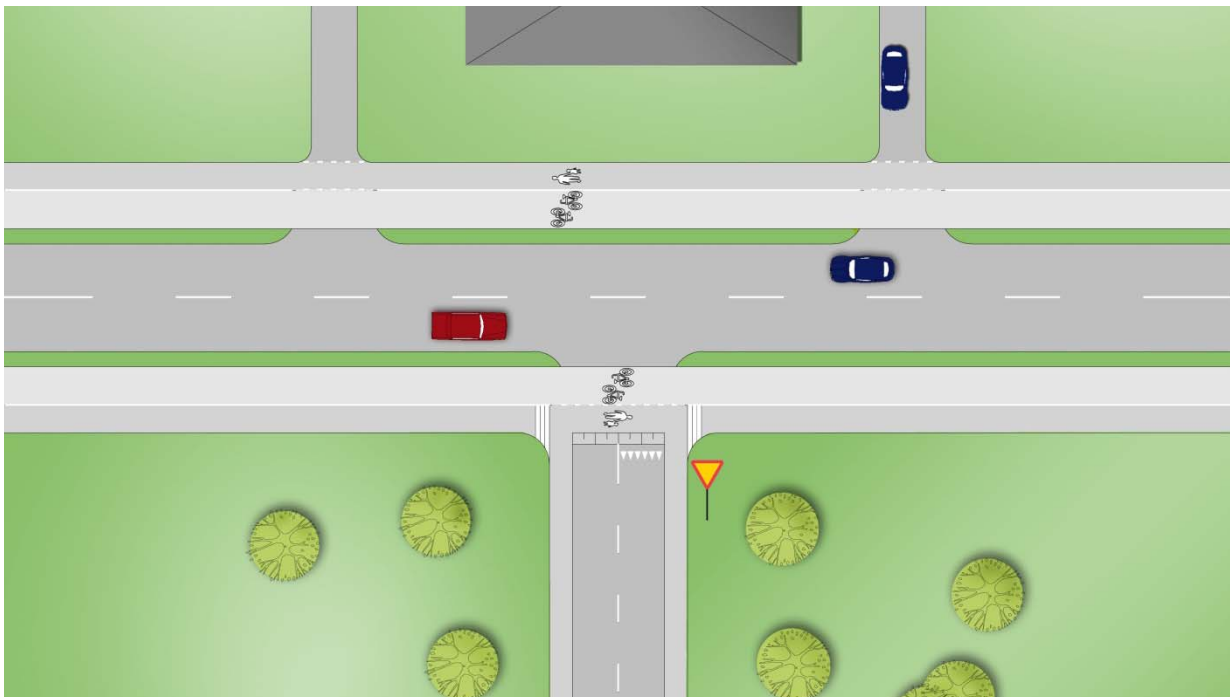


Illustration 7: Utformningsprincip, genomgående gc-bana (från Stockholms stads cykelplan 2012 och GCM-handboken).

6 Korsningsutformning

6.1 Väg 262 – Enebybergsvägen

I samband med Norrortsledens färdigställande 2008 avlastades korsningen på trafik. Vid jämförelser av trafikflödesmätningar före och efter 2008 har trafikbelastningen på dygnsnivå minskat med ca 25 %.

I brist på aktuella trafikräkningar har trafikflöden från 2002 uppräknats till bedömda dygnsflöden för 2012.

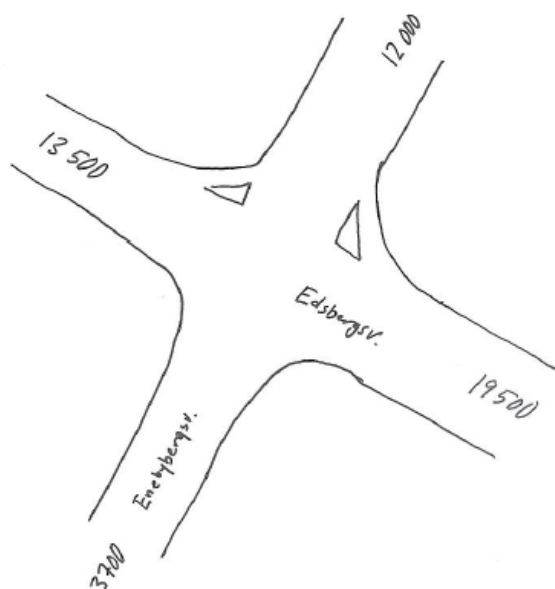


Illustration 8: Uppskattade trafikflöden genom korsningen, nuläge

Befintlig lösning, trafiksignal

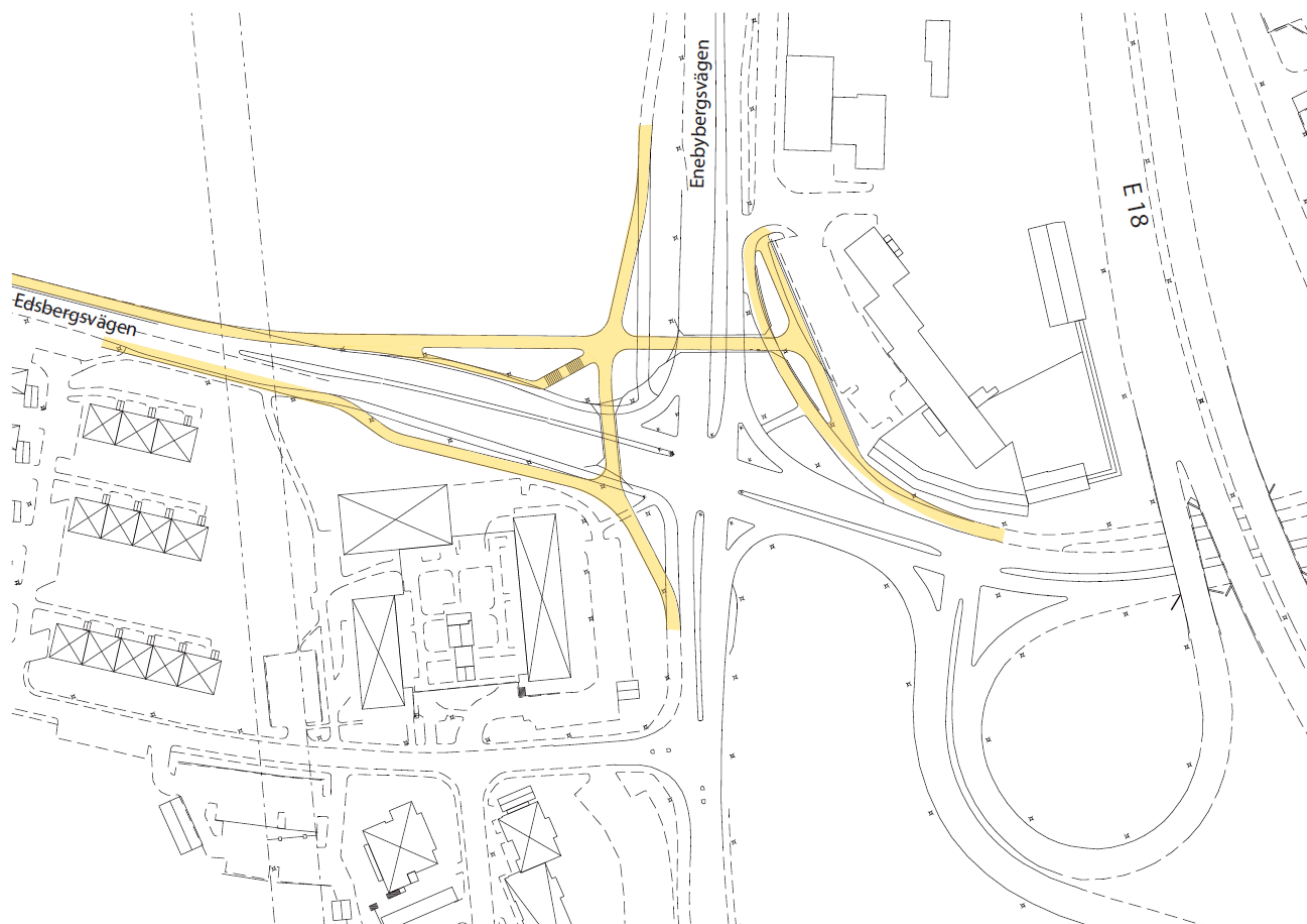
Korsningens utformning är i dagsläget en signalreglerad fyrvägs korsning. Gång- och cykeltrafik passerar korsningen i plan enligt nedanstående bild.



Bild 5: Befintlig korsning.

Gång- och cykeltunnlar under väg 262 och Enebybergsvägen (bibehållen trafiksignal)

Åtgärden innebär att gång- och cykeltrafiken separeras i plan mot fordonstrafiken. Åtgärden underlättar betydligt för gång- och cykeltrafiken som ska röra sig längs väg 262 och Enebybergsvägen. Den underlättar även möjligheten att binda samman bostadsområdet med verksamhetsområdet och Rinkebyskogen. I samband med den föreslagna åtgärden föreslås befintlig trafiksignalanläggning bibehållas.



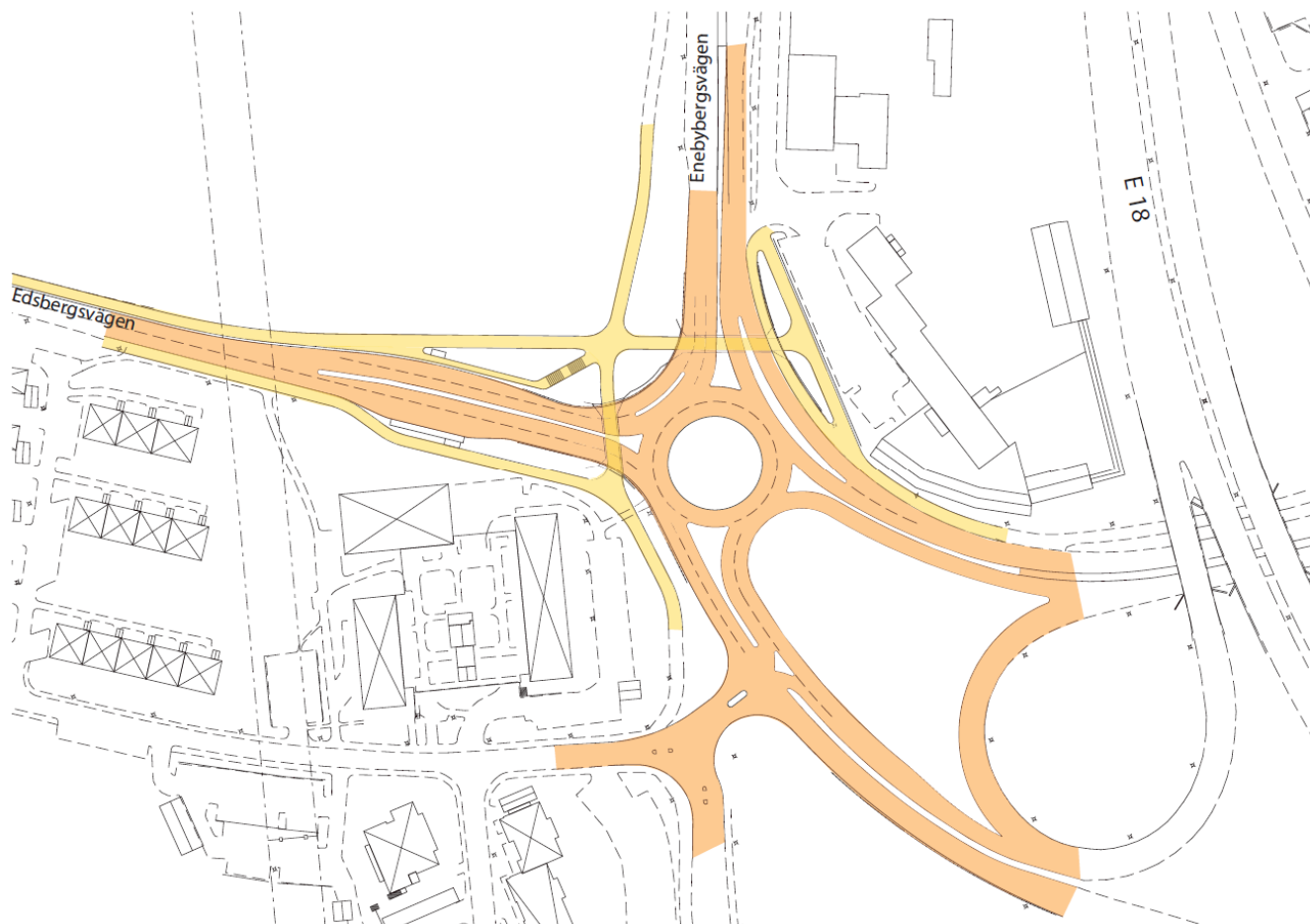
Ritning 1: Gång- och cykeltunnlar under väg 262 och Enebybergsvägen.

Signalanläggningsförbättring

Befintlig trafiksignalanläggning ersätts med ny teknik och trimmas in med avseende på korsningens trafikflöden.

Ny cirkulationsplats ink gång- och cykeltunnlar

Nedanstående bild redovisar en möjlig dragning för en cirkulationsplats där Enebybergsvägens södra väkanslutning dras om och ansluter till en ny vägförbindelse med direktkoppling till E18 genom på- och avfartsramper.



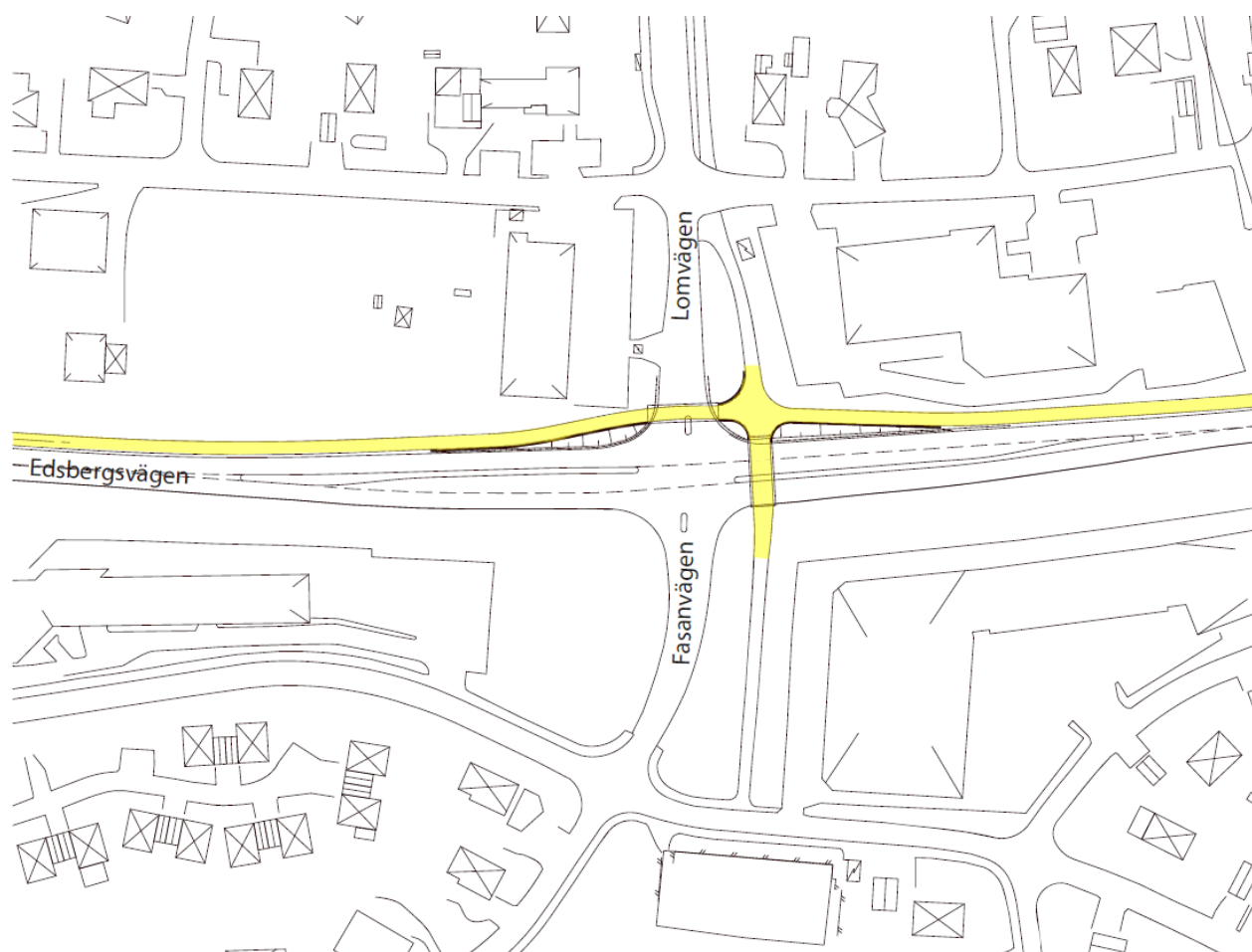
Ritning 2: Ny cirkulationsplats ink gång- och cykeltunnlar.

6.2 Väg 262 – Lomvägen/Fasanvägen

Vid en tillkommande gång- och cykelbana förbi korsningen väg 262 – Lomvägen/Fasanvägen krävs en anpassning av korsningsutformningen för att möjliggöra en framkomlig och trafiksäker passage. Tre alternativa lösningar för korsningen har studerats. Det första alternativet innebär att gång- och cykeltrafiken ges en planskild passage av Lomvägen med en ny gång- och cykeltunnel, det andra alternativet att Lomvägen passerar i plan och det tredje alternativet att både Fasanvägen och väg 262 passerar i plan.

Ny gång- och cykeltunnel

För bästa möjliga framkomlighet och trafiksäkerhet bör en ny gång- och cykeltunnel anläggas under Lomvägen. För att ansluta den nya gång- och cykelvägen till tunneln anläggs en ramp ner från väg 262 på antingen den norra eller södra sidan av vägen beroende på vilket sträckningsalternativ som väljs. Med en sträckning söder om vägen nyttjas befintlig gång- och cykeltunnel för passage av väg 262 och anslutning till den nya tunneln. Ramperna innebär att gång- och cykeltrafik som måste passera väg 262 för att nå den nya gång- och cykelbanan kan nyttja den befintliga tunneln, varvid all passage av väg 262 kan ske planskilt.



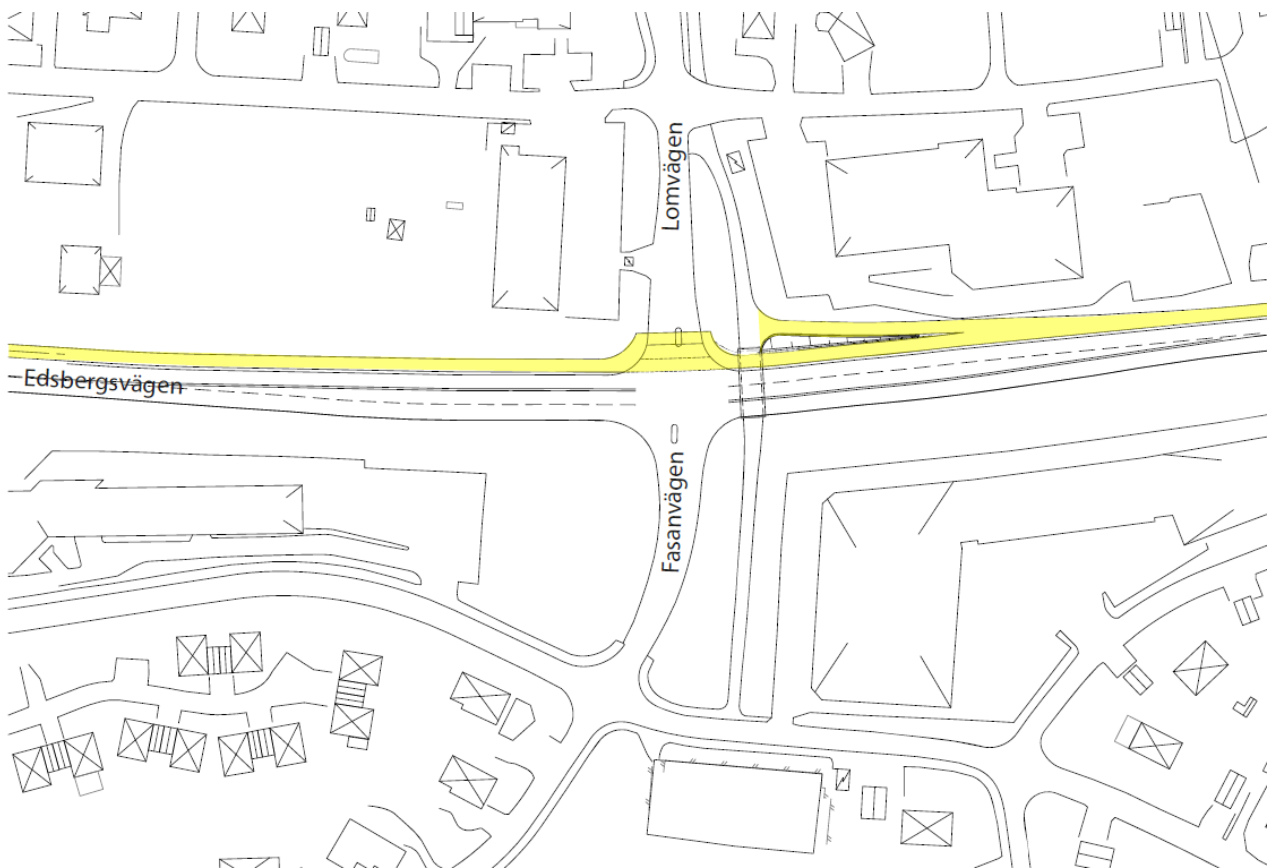
Ritning 3: Gång- och cykeltunnel under Lomvägen

Plankorsning Lomvägen

Om den nya gång- och cykelbanan inte leds förbi korsningen genom en tunnel under Lomvägen föreslås den anläggas på befintlig bro bredvid körfälten på väg 262 och ledas över Lomvägen i en plankorsning med trafiksignal. Vid denna lösning är det viktigt att såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för gång- och cykeltrafiken tillgodoses vid utformningen av korsningen.

För att garantera en trafiksäker passage av Lomvägen föreslås att trafiksignalen anpassas så att gång- och cykeltrafiken ges förgrönt (får grönt signalsken innan vägtrafiken) för att undvika olyckor med högersvängande fordon, att passagen rödmålas samt att den ges en lätt upphöjning.

För att skapa bästa möjliga framkomlighet föreslås att trafiksignalen anpassas med överanmälan, (vilket innebär att både fotgängare och cyklist kan initiera grönt för båda) och detektering av cykeltrafiken samt att linjeföringen genom korsningen blir så gen som möjligt. Det är också av stor vikt att en ramp ner till befintlig gång- och cykeltunnel anläggs så att även den gång- och cykeltrafik som korsar väg 262 ges bästa möjliga lösning vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet.



Ritning 4: Plankorsning Lomvägen.

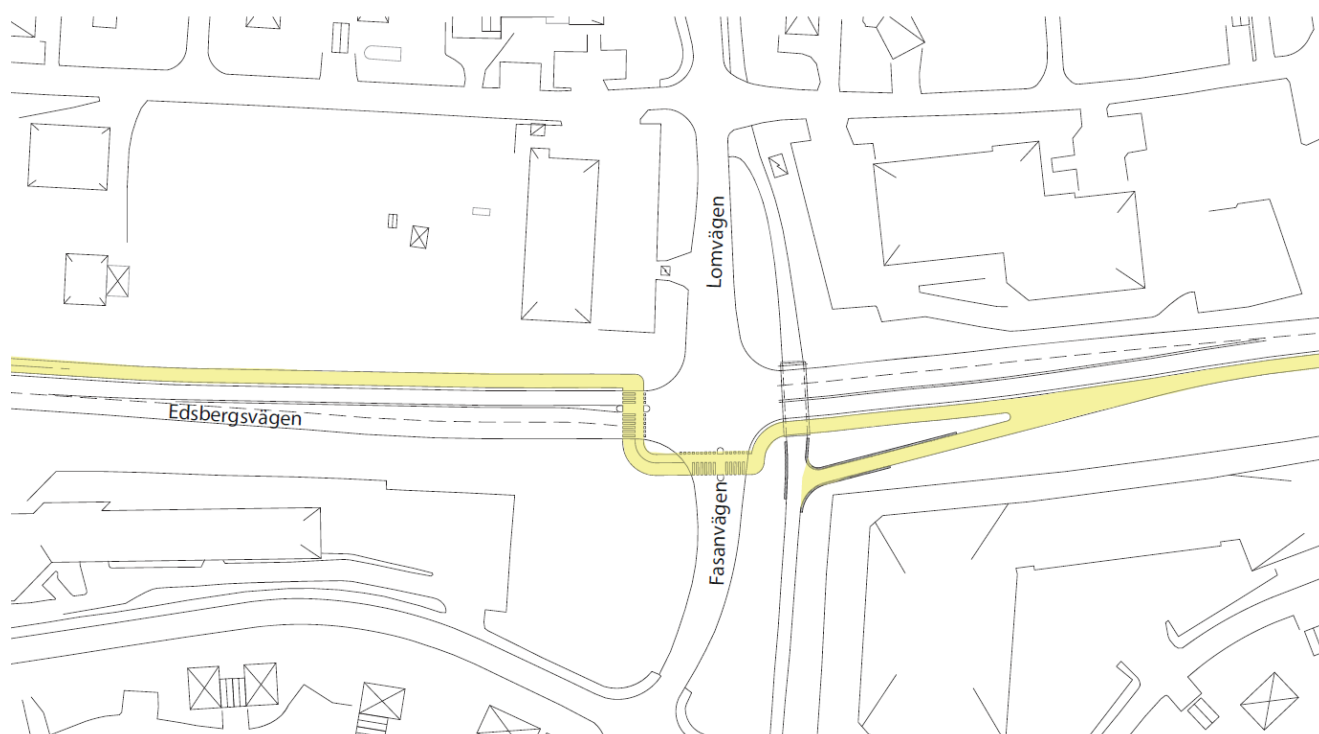
Plankorsning Fasanvägen/Väg 262

Om den nya gång- och cykelbanan tar plats söder om väg 262 och inte leds förbi korsningen genom en tunnel under Lomvägen föreslås den anläggas på befintlig bro bredvid körfälten på väg 262 och ledas över Fasanvägen i en plankorsning med trafiksignal. Norr om korsningen leds gång- och cykeltrafiken över väg 262 i ytterligare en plankorsning med trafiksignal.

Även vid denna lösning är det viktigt att såväl trafiksäkerhet som framkomlighet för gång- och cykeltrafiken tillgodoses vid utformningen av korsningen.

Trafiksignalen för passagen av Fasanvägen anpassas så att gång- och cykeltrafiken ges förgrönt för att undvika olyckor med högersvängande fordon, passagen rödmålas och ges en lätt upphöjning.

För att skapa bästa möjliga framkomlighet föreslås att båda trafiksignalerna anpassas med överanmälan och detektering av cykeltrafiken samt att linjeföringen genom korsningen blir så gen som möjligt, utan tvära kurvor. Även vid detta alternativ är det viktigt att en ramp ner till befintlig gång- och cykeltunnel anläggs så att gång- och cykeltrafik som korsar väg 262 ges bästa möjliga lösning vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet.



Ritning 5: Plankorsning Fasanvägen och väg 262.

6.3 Övriga åtgärder

I den tidigare vägutredningen föreslogs att korsningarna väg 262 – Danarövägen och väg 262 – Edsviksvägen skulle byggas om och utformas med cirkulationsplatser. Detta för att skapa säkrare korsningar för såväl fordonstrafiken som för oskyddade trafikanter som korsar väg 262.

I denna utredning har korsningsutformningarna inte studerats men om en ombyggnad skulle bli verklighet är det viktigt att gång- och cykelpassagerna utformas för bästa möjliga framkomlighet och trafiksäkerhet. För att undvika alltför kraftiga sidoförskjutningar av gång- och cykelbanan måste cirkulationens läge anpassas till både körbanan och den nya gång- och cykelbanan. Detta bör studeras vidare inför det fortsatta arbetet. Cirkulationsplatserna är inte medtagna i kostnadsbedömningen.

7 Effekter

Effekterna av de föreslagna åtgärderna längs väg 262 har utvärderats och bedömts utifrån de transportpolitiska målen. I följande avsnitt presenteras för- och nackdelar med var och en av de föreslagna åtgärderna.

7.1 Sträckningsalternativ

Sträckning Nord



Karta 5: Sträckning Nord.

Den föreslagna vägdragningen mellan Lomvägen och Rösjön innebär att gång- och cykelvägen ges en gen sträckning med bästa möjliga framkomlighet. Gång- och cykelvägen följer väg 262:s horisontal- och vertikallinjeföring och gång- och cykeltrafiken ges därmed samma goda transportkvalitet som fordonstrafiken.

Sträckningen möjliggör anslutningar från övriga gång- och cykelvägnätet norrifrån vid Rösjön, och Lomvägens båda anslutningar till väg 262. Gång- och cykeltrafik som kommer söderifrån kan nå den nya gång- och cykelvägen via tunneln under väg 262 vid Lomvägen. Tillgängligheten bedöms därför hög.

På sträckan finns en passage, vid Lomvägens norra anslutning till väg 262. Med rätt utformning garanteras en säker och framkomlig passage. Trafikanterna på gång- och cykelbanan separeras från fordonstrafiken med räcke. Trafiksäkerheten längs sträckan bedöms därför hög.

Gång- och cykelbanans placering och utformning gör att den kan ta plats inom befintlig väggkropp och miljöpåverkan blir därför minsta möjliga.

Sträckning Syd, Alternativ 1



Karta 6: Sträckning Syd, alternativ 1.

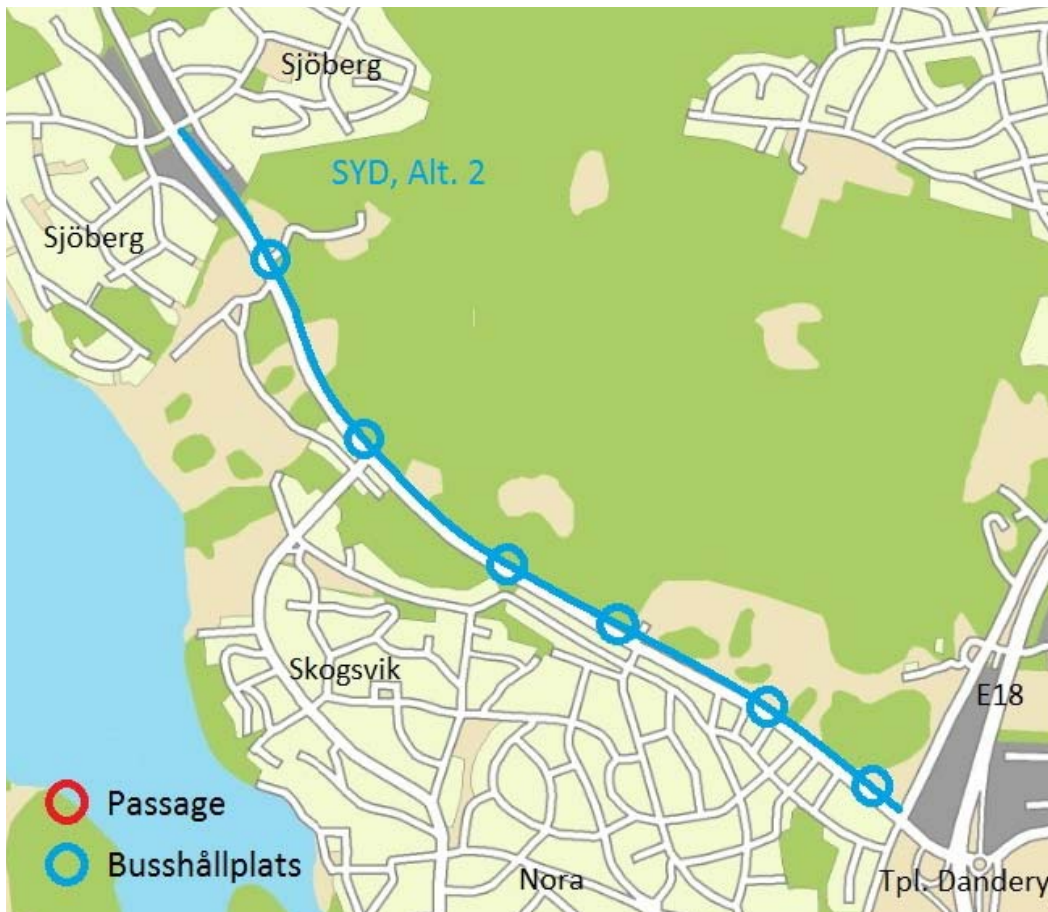
Alternativet innebär att den nya gång- och cykelbanan tar plats på den sydöstra sidan av väg 262. På sträckan finns tre passager, vid Borgvägen, Danarövägen och Edsviksvägen. Med rätt utformning garanteras säkra och framkomliga passager. Trafikanterna på gång- och cykelbanan separeras från fordonstrafiken med räcke. Trafiksäkerheten längs sträckan bedöms därför hög.

På sträckan finns också 6 st busshållplatser. Detta kräver att gång- och cykelbanan ges bästa möjliga utformning förbi dessa platser för att inte framkomlighet och trafiksäkerhet ska påverkas negativt. Utrymmet söder om vägen begränsas dock av angränsande fastigheter vilket innebär att busshållplatserna måste placeras en bit ut i nuvarande körbana för att en gång- och cykelbana ska inrymmas innanför hållplatserna. Detta kommer att påverka körbanans linjeföring och därmed transportkvaliteten för fordonstrafiken.

Sträckningen möjliggör anslutningar från lokalgator och gång- och cykelvägar söder om väg 262. Gång- och cykeltrafik som kommer från bostadsområdena norr om vägen, Kärrdal och Sjöberg, kan nå den nya gång- och cykelvägen via tunneln under väg 262 vid Lomvägen. På sträckan mellan Lomvägen och Enebybergsvägen finns inga start- eller målpunkter norr om vägen, förutom Danderyds golfklubbs 9-hålsbana, varför det inte finns något korsningsbehov av vägen på denna sträcka. Tillgängligheten bedöms därför hög.

Gång- och cykelbanans sträckning gör att den kan ta plats inom befintlig väggropp och miljöpåverkan blir därför minsta möjliga.

Sträckning Syd, Alternativ 2



Karta 7: Sträckning Syd, alternativ 2.

Alternativet innebär att den nya gång- och cykelbanan tar plats på den nordöstra sidan av väg 262. På sträckan finns 6 st busshållplatser. Detta kräver att gång- och cykelbanan ges bästa möjliga utformning förbi dessa platser för att inte framkomlighet och trafiksäkerhet ska påverkas negativt. Nordost om vägen finns skogsmark vilket innebär att gång- och cykelbanan kan placeras utanför busshållplatserna. Till skillnad från alternativ 1 kommer detta inte att påverka körbanans linjeföring och såväl gång- och cykeltrafiken som fordonstrafiken får en hög transportkvalitet.

På sträckan finns inga betydande passager som påverkar framkomlighet eller trafiksäkerhet, endast en passage vid infarten till Danderyds golfklubb och ett par villainfarter. Trafikanterna på gång- och cykelbanan separeras från fordonstrafiken med räcke. Trafiksäkerheten längs sträckan bedöms därför hög.

Sträckningen innebär att gång- och cykeltrafikanter som kommer söderifrån måste passera väg 262 för att nå den nya gång- och cykelbanan. Gång- och cykeltrafik från bostadsområdet Sjöberg söder om vägen kan nå den nya gång- och cykelvägen via tunneln under väg 262 vid Lomvägen. Trafik från bostadsområdena längre österut, Skogsvik och Nora, måste passera väg 262 i plan. Sett till arbetspendlingen bedöms dock korsningsbehovet som relativt litet eftersom de flesta cyklister antas resa från dessa bostadsområden till arbetsplatser i Stockholm. Dessa cyklister kommer troligen att leta sig söderut på lokalgatorna genom Skogsvik och Nora och inte nyttja cykelbanan längs väg 262 oavsett på vilken sida den går. Tillgängligheten bedöms därför hög även i detta alternativ.

Gång- och cykelbanans sträckning gör att den kan ta plats inom befintlig vägkropp och miljöpåverkan blir därför minsta möjliga.

Sträckning Syd, Alternativ 3



Karta 8: Sträckning Syd, alternativ 3.

Med en friliggande gång- och cykelbana nordöst om väg 262 erbjuds de oskyddade trafikanterna bästa möjliga sträckning vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Gång- och cykelbanan får en linjeföring som inte påverkas av busshållplatsernas lägen och risken för konflikter mellan cyklister och fotgängare elimineras. De oskyddade trafikanterna åtskiljs helt från fordonstrafiken och trafiksäkerheten längs sträckan bedöms hög.

Körbanan på väg 262 lämnas oförändrad och fordonstrafikens transportkvalitet bibehålls.

En friliggande gång- och cykelbana innebär ett visst intrång i skogsområdet nordöst om vägen men möjliggör samtidigt en bättre gestaltning. De samlade miljökonsekvenserna bedöms därför vara acceptabla.

Tillgängligheten bedöms vara den samma som i alternativ 2.

I området norr om väg 262 i Danderyds kommun planeras för naturreservat (se sid 10), i samband med det friliggande alternativet bör detta tas i beaktande då alternativet kommer att innebära ett utökat vägområde. Reservatets exakta gräns bör definieras i det fortsatta arbetet.

7.2 Utformningsprinciper

a) Dubbelriktad cykelbana

Med en dubbelriktad cykelbana utan gångbana ges cyklister bästa möjliga förutsättningar vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet. Utan utrymmesbehovet för att klara omkörningar och möten av fotgängare kan bredden minskas till 3,25 m. Det är dock svårt att hålla fotgängare borta om det inte

finns någon alternativ gångväg och risken är stor att effekten blir den motsatta. En bred cykelbana kan snabbt förvandlas till en smal gång- och cykelbana utan separering mellan cyklister och fotgängare.

I jämförelse med en kombinerad gång- och cykelbana skulle en cykelbana därför sannolikt resultera i en något lägre framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Skillnaden i intrång i naturmark är endast marginell eftersom båda alternativen ryms inom befintlig vägrörelse på stora delar av sträckan.

b) Dubbelriktad gång- och cykelbana

Med en dubbelriktad gång- och cykelbana enligt föreslagen standard, med 2,5 m bred cykelbana och 1,8 m bred gångbana, ges både cyklister och fotgängare goda förutsättningar att röra sig längs hela sträckan. Separering genom målad linje skapar en tydlighet om vilken yta respektive trafikantgrupp ska använda och risken för konflikter och framkomlighetsproblem minimeras. Detta skapar god tillgänglighet och hög trafiksäkerhet.

Den dubbelriktade gång- och cykelbanan lämnar tillräckligt med utrymme för att fordonstrafiken ska bibehålla nuvarande tillgänglighet, transportkvalitet och trafiksäkerhet.

I jämförelse till alternativet att endast anlägga cykelbana innebär en kombinerad gång- och cykelbana endast en marginell skillnad i intrång i naturmark eftersom båda alternativen ryms inom befintlig vägrörelse på stora delar av sträckan.

7.3 Korsningsutformning

Gång- och cykeltunnlar under väg 262 och Enebybergsvägen

Med gång- och cykeltunnlar under väg 262 och Enebybergsvägen skapas bästa möjliga lösning i avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för såväl fotgängare som cyklister.

Framkomligheten för fordonstrafiken förbättras också av åtgärden.

Intrången i naturmiljön blir begränsade och åtgärden bedöms inte ge några negativa miljöeffekter.

Signalanläggningsförbättring

Åtgärden innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten för vägtrafiken ökar.

Cirkulationsplats väg 262 – Enebybergsvägen

Cirkulationsplatsen innebär bl a att åtkomst till E18 från väg 262 förenklas gentemot dagens läge. Genom att koppla trafiken till/från E18 direkt till korsningen med väg 262 förbättras framkomligheten för denna trafik. En skillnad mot dagens lösning blir att trafik från Djursholm mot E18 måste belasta korsningen Enebybergsvägen/väg 262.

Effekter avseende kapacitet för den nya cirkulationsplatsen har inte analyserats. Inför det kommande arbetet är det viktigt att trafikräkningar görs på timnivå för ingående trafikströmmar i anslutning till signalkorsningen och trafikplatsen. En trafikprognos behöver därefter tas fram som underlag för kapacitetsberäkningar av korsningen och trafikplatsen. Med hänsyn till att avståndet mellan dessa är så pass kort är det viktigt att beskriva konsekvenser av utformningsförslaget.

Intrången i naturmiljön blir relativt omfattande men naturvärdena bedöms som låga. Åtgärden bedöms inte ge några negativa miljöeffekter.

Ny gång- och cykeltunnel under Lomvägen

Med en planskild korsning av Lomvägen och tillhörande ramper skapas bästa möjliga lösning i avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för såväl fotgängare som cyklister.

Förutsättningarna för fordonstrafiken påverkas inte av åtgärden.

Intrången i naturmiljön blir begränsade och åtgärden bedöms inte ge några negativa miljöeffekter.



Bild 6: Befintlig GC-tunnel under väg 262 vid Lomvägen/Fasanvägen

Plankorsning Lomvägen

Med en korsning av Lomvägen i plan och ramp för att få åtkomst till befintlig GC-tunnel under väg 262 begränsas cyklisternas framkomlighet av trafiksignalen även om de förses med cykeldetektering och överanmälan.

Trafiksäkerheten blir sämre än vid alternativet med en gång- och cykeltunnel även om utformningen anpassas för att göra passagen så säker som möjligt.

Alternativet innebär en viss försämring av framkomligheten för fordonstrafiken på Lomvägen.

Alternativet innebär begränsat intrång i naturmiljön och åtgärden bedöms inte ge några negativa miljöeffekter.

Plankorsning Fasanvägen/väg 262

Det tredje alternativet med plankorsningar av både Fasanvägen och väg 262 samt ramp för att få åtkomst till befintlig GC-tunnel under väg 262 betyder att cyklisternas framkomlighet i hög grad påverkas av trafiksignalerna. Detta även om de försetts med cykeldetektering, och överanmälan.

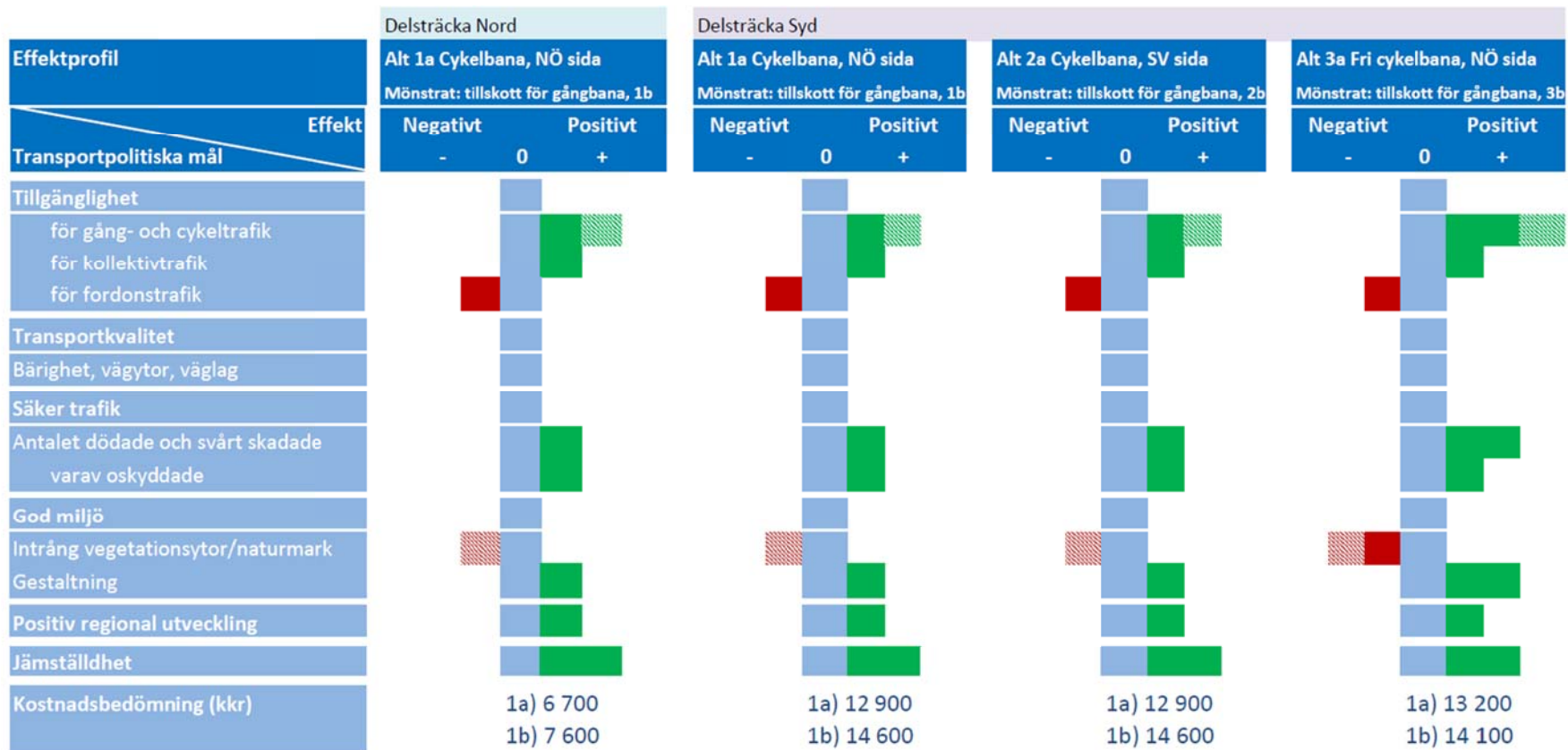
Trafiksäkerheten blir sämre än vid de båda andra alternativen även om utformningen anpassas för att göra passagerna så säkra som möjligt.

Framkomligheten för fordonstrafiken på både Väg 262 och Fasanvägen försämras.

Alternativet innebär begränsat intrång i naturmiljön och åtgärden bedöms inte ge några negativa miljöeffekter.

7.4 Sammanställning

Nedanstående tabell redovisar en samlad bedömning av de olika åtgärdernas effekter med utgångspunkt från de transportpolitiska målen.



8 Anläggningskostnader

Anläggningskostnader har tagits fram för samtliga utredningsalternativ för de olika delsträckorna, korsningsåtgärder samt för nya busshållplatser.

Uppskattningen är gjord som anbud för en utförandeentreprenad. Uppräkning med 10 % har gjorts för ökad detaljeringsgrad och med 10 % för tillfälliga trafikordningar under byggtiden på samtliga poster. De framtagna kostnaderna är ungefärliga och inrymmer stora osäkerheter.

I alternativen 1a -2b har fräsning och justering med asfaltsgrus (AG) och nytt slitlager medtagits på den del av vägytan som skall höjjusteras.

I alternativen 3a, 3b har även schakt för nytt dike med avvattning inräknats.

Samtliga alternativ 1a – 3b har belysning, vägräcke och linjemålning.

Belysning på GC-väg har stolpar och armaturer på c/c 25 m, med kostnad av 12 400:-/st

Belysning på trafikytor har stolpar och armaturer på c/c 50 m med kostnad av 18 500:-/st

Vägräcken (BIRSTA 2P GC) ligger med för samtliga sträckor som en kostnad på 1100:-/m

För busshållplatser har medräknats fullständig tillgänglighetsanpassning enligt RIBUSS med bussskur, kontrastmarkering, kontrastmarkering etc. Schablonmässigt beräknat till ca 300 000:- /busshpl.

Cirkulationsplatser på Danarövägen och Edsviksvägen är inte medtagna i kostnadsbedömningen.

Sträcka Nord	Sträcka (m)	Totalkostnad (kkr)
Alternativ Nord 1a, cykelbana (inom vägområde)	1 230	6 700
Alternativ Nord 1b, GC-bana (inom vägområde)	1 230	7 600
Sträcka Syd		
Alternativ Syd 1a, cykelbana (inom vägområde)	2 370	12 900
Alternativ Syd 1b, GC-bana (inom vägområde)	2 370	14 600
Alternativ Syd 2a, cykelbana (inom vägområde)	2 370	12 900
Alternativ Syd 2b, GC-bana (inom vägområde)	2 370	14 600
Alternativ Syd 3a, friliggande cykelbana	2 370	13 200
Alternativ Syd 3b, friliggande GC-bana	2 370	14 100
Korsning väg 262 - Lomv		
Ny gång- och cykeltunnel under Lomvägen		8 300
Plankorsning Lomvägen		3 900
Plankorsning Fasanvägen och väg 262		5 100
Korsning väg 262 - Enebybergsv		
GC-tunnlar (bibehållen signalanläggning)		25 000
Signalanläggningsförbättring		1 000
Cirkulationsplats ink GC-tunnlar		48 600
Övrigt		
Nya busshållplatser, 6 st		1 800

9 Analys och rekommendation

9.1 Befintligt vägområdes utbredning

Det befintliga vägområdet för väg 262 har inte kunnat fastställas inom ramen för detta uppdrag. För att kunna definiera vägområdet krävs att lägen på släntfot och slänkrön finns intolkade på kartunderlag.

Uppgifter om lägen på befintliga konstruktioner såsom befintliga broar och tunnlar finns intolkade på kartunderlag, varför vägområdet i dessa snitt har kunnat definieras.

För alternativen Syd 1a/b och Syd 2a/b kan i stor utsträckning gång- och cykelbanan rymmas inom befintlig väggropp vilket innebär att den kan rymmas inom befintligt vägområde. I samband med busshållplatser och korsningspunkter kan det dock bli aktuellt att röra sig utanför vägområdet.

För alternativ Syd 3a/b är det oklart om gång- och cykelvägen kan rymmas inom befintligt vägområde. Detta behöver definieras inför det fortsatta arbetet.

9.2 Val av sträckning för gång- och cykelväg

För sträckning Nord innebär en GC-bana på den nordöstra sidan ett utmärkt alternativ då den har goda förutsättningar att bli attraktiv genom närhet till bostadsområden. Den skapar dessutom goda förutsättningar för en kontinuitet genom att ett befintligt gång- och cykelstråk tar vid norröver längs väg 262.

Eftersom en 400 m lång del av befintlig väg 262 i Sollentuna kommun omsluts av gällande detaljplan bör detta studeras vidare i det fortsatta arbetet.

För sträckning Syd innebär en friliggande GC-väg (alternativ Syd 3b) ett utmärkt alternativ då den kan bli ett stråk med hög framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister genom att passager med korsande vägar saknas. Även alternativ Syd 2 bör framhållas som ett bra alternativ, där finns dock möjliga konfliktpunkter med fotgängare i samband med busshållplatser. Men om utformning av busshållplatser kan utformas i enlighet med tidigare redovisad principritning bör dessa konflikter kunna reduceras.

För den sydliga sträckningen bör naturreservatets exakta gräns klargöras inför det fortsatta arbetet för att säkerställa att detta beaktas.

9.3 Val av korsningsutformning

Vid korsningspunkterna med Lomvägen och Enebybergsvägen innebär GC-tunnlar bästa möjliga alternativ för GC-trafiken utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Alternativet där GC-trafiken passerar korsningen i plan är ett bra alternativ under förutsättning att passagen kan utformas på ett trafiksäkert sätt.

Korsningen väg 262 – Enebybergsvägen hanterar idag många cykelpendlare och en planskild GC-passage skulle innebära ett lyft ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Trafikplatsen i anslutning till Enebybergsvägen/väg 262 behöver studeras vidare i sin helhet. Initialt behöver en trafikprognos tas fram för trafikplatsen för att klargöra vilka trafikflöden som ska kunna hanteras. Därefter bör en kapacitetsanalys göras för ett antal alternativa trafikplatslösningar.

9.4 Kostnadsexempel

Exempel på kostnad för ovan rekommenderade åtgärder längs sträcka och vid korsningar:

Sträckning Nord, GC-bana (kk)	7 600
Sträckning Syd, Alt. 3 GC-bana (kk)	14 100
Tunnel under Lomvägen (kk)	8 300
GC-tunnlar under Enebybergsvägen och väg 262 (kk)	25 000
Total kostnad (kk)	55 000