

RAPPORT

Åtgärdsvalsstudie för förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs med del av väg 257 och Stavsvägen (väg 556), Haninge kommun, Stockholms län

Publikationsnummer: TRV 2015:046

Datum: 2015-09-15



Följande personer har medverkat i arbetet:

Trafikverket: Martin Bylander (projektledare)
Christer Strömberg

Haninge kommun: Kent Lindgren
Helena Hartzell
Lars Johnsson
Hanna Lamberg

Trafikförvaltningen SLL: Jan Eklund

Trivector Traffic: Paulina Soliman (processledare)
Robin Billsjö (biträdande processledare)
Emelie Andén (utredare)
Astrid Bergman (utredare)
Alexander Börefelt (utredare)
Joakim Karlgren (utredare)
Helena Sjöstrand (utredare)
Jacob Witzell (utredare)

Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie för förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs med del av väg 257 och Stavsvägen (väg 556)

Dokumentdatum: 2015-09-15

Dokumenttyp: Rapport

ISBN: 978-91-7467-702-7

Publikationsnummer: 2015:046

Ärendenummer: 2012/68850

Slutversion

Publiceringsdatum: 2015-09-15

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Christer Strömberg

Uppdragsansvarig: Paulina Soliman

Tryck: Ineko AB

Distributör: Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 SOLNA, telefon: 0771-921 921

Förord

Trafikverket har i samarbete med Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL tagit fram en åtgärdsvalsstudie för väg 257, delen mellan trafikplats Västerhaninge och tätortsgränsen för Tungelsta i väster samt Stavsvägen, och Stavsvägen i Haninge kommun. En åtgärdsvalsstudie är ett förberedande steg för val av åtgärder och ska vara trafikslagsövergripande.

Åtgärdsvalsstudien har initierats av att Haninge kommun som önskar exploatera i Tungelsta på båda sidor om järnvägen vilket väntas leda till ökad trafik på de aktuella vägarna något som inte är önskvärt i dagsläget då det finns problem med bristande trafiksäkerhet i korsningar och utfarter, busshållplatser med låg kvalitet, kapacitetsproblem samt klagomål på buller och vibrationer från boende. Vidare utgör vägen tillsammans med Nynäsbanan en kraftig barriär i området.

Åtgärdsvalsstudien visar på ett behov av åtgärder för ökat trafiksäkerhet och trygghet för de som går och cyklar längs och tvärs de aktuella vägarna, åtgärder för att minska barriäreffekten av väg 257 samt åtgärder som minskar de korta bilresorna.

Åtgärdsvalsstudien ligger till grund för kommande överenskommelser mellan Trafikverket och Haninge kommun. Nästa steg efter genomförd process är att skriva en avsiktsförklaring utifrån studien samt inleda en gemensam utredning mellan Trafikverket och Haninge kommun om vilken funktion väg 257 och Stavsvägen ska ha i framtiden.

Innehåll

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 6 |
| 1 Bakgrund | 8 |
| 1.1 Arbetsprocessen och organisering av arbetet | 8 |
| 1.2 Tidigare planeringsarbete | 10 |
| 1.3 Anknytande planering..... | 11 |
| 1.4 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats | 11 |
| 1.5 Avgränsningar | 11 |
| 1.5.1 Geografisk avgränsning | 11 |
| 1.5.2 Avgränsning av innehåll och omfattning..... | 12 |
| 1.6 Tidshorisont för åtgärders genomförande | 12 |
| 2 Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder .. | 13 |
| 2.1 Problem identifierade på workshop..... | 13 |
| 2.1.1 Stavsvägen (väg 556) | 13 |
| 2.1.2 Tungelstavägen (väg 257) | 13 |
| 2.1.3 Övergripande problem..... | 13 |
| 2.2 Problem beskrivna i kommunala dokument..... | 14 |
| 2.2.1 Kollektivtrafik | 14 |
| 2.2.2 Gång och cykel | 14 |
| 2.3 Verifiering av problembild | 14 |
| 2.3.1 Buller..... | 15 |
| 2.3.2 Trafikflöden och andel tung trafik..... | 15 |
| 2.3.3 Djupstudie korsningar | 16 |
| 2.3.4 Användning av infartsparkeringar | 18 |
| 2.3.5 Olycksstatistik..... | 19 |
| 2.4 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ | 20 |
| 2.4.1 Studieområdet – en översikt..... | 21 |
| 2.4.2 Färdmedelsfördelning och bilnehav..... | 23 |
| 2.4.3 Gångtrafik | 23 |
| 2.4.4 Cykeltrafik..... | 23 |
| 2.4.5 Kollektivtrafik | 27 |
| 2.4.6 Biltrafik | 28 |
| 2.4.7 Infartsparkeringar | 29 |
| 2.4.8 Trafiksäkerhet..... | 29 |
| 2.4.9 Miljöpåverkan av trafiken..... | 30 |

| | | |
|--------|--|----|
| 2.4.10 | Natur- och kulturvärden..... | 31 |
| 2.4.11 | Utveckling i studieområdet..... | 31 |
| 2.4.12 | Förväntad trafikutveckling – nollalternativ | 35 |
| 2.4.13 | Önskvärd utveckling | 36 |
| 2.5 | Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet | 37 |
| 2.6 | Mål för åtgärderna | 37 |
| 3 | Alternativa lösningar..... | 38 |
| 3.1 | Tänkbara åtgärdstyper..... | 38 |
| 3.1.1 | Övergripande arbete | 39 |
| 3.1.2 | Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafiken | 39 |
| 3.1.3 | Åtgärder för ökat gående och cyklande | 42 |
| 3.1.4 | Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhet längs med väg 257 .. | 45 |
| 3.1.5 | Ökat trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen..... | 54 |
| 3.2 | Potentiella effekter och konsekvenser | 56 |
| 3.2.1 | Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafiken | 57 |
| 3.2.2 | Åtgärder för ökat gående och cyklande | 59 |
| 3.2.3 | Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhet längs med väg 257 .. | 61 |
| 3.2.4 | Ökat trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen..... | 66 |
| 3.3 | Uppskattning av kostnader | 70 |
| 3.4 | Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen | 71 |
| 4 | Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder..... | 72 |
| 4.1 | Beskrivning av övergripande inriktning | 72 |
| 4.2 | Rekommenderade åtgärder | 72 |
| 4.2.1 | Åtgärder för ökat kollektivt resande..... | 73 |
| 4.2.2 | Åtgärder för ökat gående och cyklande | 73 |
| 4.2.3 | Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med väg 257 .. | 74 |
| 4.3 | Krav eller rekommendation till planering på projektnivå | 74 |
| | Bilaga | 75 |

Sammanfattning

Haninge kommun har som mål att Tungelsta i framtiden ska exploateras på båda sidor om järnvägen. Med anledning av planerad exploatering finns behov av att finna långsiktigt hållbara lösningar för samtliga trafikslag och trafikanter som trafikerar väg 257, delsträckan Tungelstavägen och väg 556, Stavsvägen.

Problem som noterats längs Tungelstavägen är framförallt bristande trafiksäkerhet gällande korsningar och utfarter, kapacitetsproblem, buller och busshållplatser med låg kvalitet. För Stavsvägen är trafiksäkerhetsstandarden bitvis låg på grund av smal och kurvig väg samt att höga hastigheter råder. De två vägarna tillsammans med järnvägen utgör även en upplevd barriär mellan de befintliga områdena.

För att lösa upplevda problem initierade Trafikverket en åtgärdsvalsstudie år 2013. Trafikverket har tillsammans med Haninge kommun och Stockholms läns landstings trafikförvaltning (SLL) bedrivit studien. För att beskriva brister och problem samt för att ta fram mål för studien har workshops med boende och näringsidkare längs Tungelstavägen och Stavsvägen hållits.

Åtgärdsvalsstudien har haft följande mål:

- Öka andelen som går, cyklar och reser med kollektivtrafik till, från och inom utredningsområdet för att minska de lokala bilresorna.
- Förbättra trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister längs och tvärs väg 257 och Stavsvägen.
- Minska de negativa effekterna av fordonstrafiken på väg 257 och Stavsvägen avseende trafiksäkerhet och vibrationer för att förbättra befintlig situation och möjliggöra exploatering i lägen med attraktiv kollektivtrafik.
- Stärka kopplingen mellan de olika delarna av utredningsområdet genom att minska barriäreffekter.

Utifrån målen togs åtgärder inom fyra områden fram:

- Åtgärder för ökat kollektivt resande
- Åtgärder för ökat gående och cyklande
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs väg 257
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs Stavsvägen

Det är framförallt åtgärder inom steg 1-3 som studerats men även större åtgärder i steg 4 har lyfts fram.

Väg 257 är idag en statlig primär länsväg men har i studien noterats ha en mer lokal än regional funktion. Stavsvägen är delvis kommunal väg och delvis statlig sekundär länsväg. Det saknas idag en tydlig hierarki mellan vägarna. Vilka åtgärder som kan genomföras beror till viss del på om vägarna är statliga eller kommunala, dels om de ska klassas som primära eller sekundära. Åtgärdsvalsstudien har konstaterat att det finns ett behov av att Trafikverket och Haninge kommun utreder vägarnas framtida funktion innan vissa föreslagna åtgärder kan genomföras.

Åtgärder som inte är beroende av resultatet från utredningen om vägarnas framtida funktion är listade nedan. Berörda parter ska arbeta vidare med möjligheterna att genomföra åtgärderna.

Åtgärder för ökat kollektivt resande

| Åtgärd | Steg | Ansvar |
|--|------|-----------------------|
| Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken | 1-2 | TF/Nobina och HK |
| Testresenärsprojekt för nyinflyttade | 1-2 | TF/Nobina och HK |
| Utveckling av busstrafik | 1-2 | TF/Nobina och HK |
| Hållplats vid Hagavägen | 3 | TRV, TF/Nobina och HK |
| Utreda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik till Tungelsta | 4 | TRV, TF och HK |

Åtgärder för ökat gående och cyklande

| Åtgärd | Steg | Ansvar |
|---|------|---------------------|
| Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar med att gå och cykla | 1-2 | HK |
| Kampanjer för färre, korta bilresor | 1-2 | HK |
| Hälsotramparkampanjer i samband med nyinflyttning och ev. etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla | 1-2 | HK |
| Bättre vägvisning för gående och cyklister | 1-2 | HK och TRV |
| Samordning av drift och underhåll mellan Haninge kommun och Trafikverket | 1-2 | HK och TRV |
| Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer | 3 | HK och TRV |
| Utreda om bro över Nynäsbanan kan byggas om för att även kunna användas av cyklister | 3 | HK |
| Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen | 4 | TRV i samråd med HK |

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med väg 257

| Åtgärd | Steg | Ansvar |
|--|------|------------|
| Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet | 1-2 | HK och TRV |
| Tunnel för gående och cyklister i höjd med Ringvägen för att minska barriäreffekten | 3 | TRV och HK |
| Nytt övergångsställe vid cirkulationsplatser i korsningen Österhaningevägen/Nynäsvägen för att minska barriäreffekten mellan Prästgården och Ribby ängar | 3 | TRV och HK |
| Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten | 3 | TRV och HK |

1 Bakgrund

Väg 257 utgör en tvärförbindelse mellan väg 73 i öst och väg 225 i väst och passerar genom ett flertal tätorter. Inom utredningsområdet passerar vägen genom Västerhaninge och Tungelsta och benämns Tungelstavägen. Upplevda problem utgörs av bristande trafiksäkerhet i korsningar och utfarter, busshållplatser av låg kvalitet, kapacitetsproblem samt klagomål på buller och vibrationer från boende. Vidare utgör vägen tillsammans med Nynäsbanan en kraftig barriär i området. Kommunen önskar en utveckling av vägen i riktning mot en huvudgata i tätort, snarare än en genomfartsled, med förbättrade möjligheter för gående och cyklister att korsa stråket på ett tryggt och säkert sätt. Trafikverket är väghållare för väg 257.

Stavsvägen, väg 556, utgör en förbindelse från Tungelsta till väg 73 där den övergår i gamla Nynäsvägen. Vägen ansluter till väg 73 vid Trafikplats Fors i Norr och Trafikplats Gryt i Söder. Trafikverket har tidigare utrett en ny trafikplats med anslutningar till väg 73 mellan dessa två. Stavsvägen har som en del i projektet med dubbelspår på Nynäsbanan byggts om och delvis fått en ny sträckning via en bro över järnvägen, denna sträcka benämns nya Stavsvägen. Delsträckan mellan nya Stavsvägen och gamla Nynäsvägen är bitvis smal och kurvig vilket medför en låg trafiksäkerhetsstandard. Kommunen är väghållare för nya Stavsvägen medan Trafikverket är väghållare för resterande del av Stavsvägen.

Hastighetsbegränsningen längs med såväl Tungelstavägen som Stavsvägen är 70 km/h med undantag för sträckorna genom Västerhaninge och Tungelsta tätort där 50 km/h gäller. Oskyddade trafikanter förekommer längs med delar av båda vägarna. Längs med väg 257 finns en gång- och cykelväg, men separering saknas helt för den gamla delen av Stavsvägen.

Kommunen har som mål att Tungelsta i framtiden ska exploateras på båda sidor om järnvägen. Av Tungelstas utvecklingsprogram framgår riktlinjer för hur Tungelsta ska utvecklas med en etappvis utbyggnad och skapandet av en centrumkärna. En förutsättning för exploateringsplanerna är att rådande brister i trafikförhållanden åtgärdas.

1.1 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Arbetsprocessen har organiserats i fyra faser i enlighet med metodiken för åtgärdsvalsstudier. I nedanstående tabell framgår hur arbetsprocessen delats upp i olika arbetsmoment och hur dessa har bemannats.

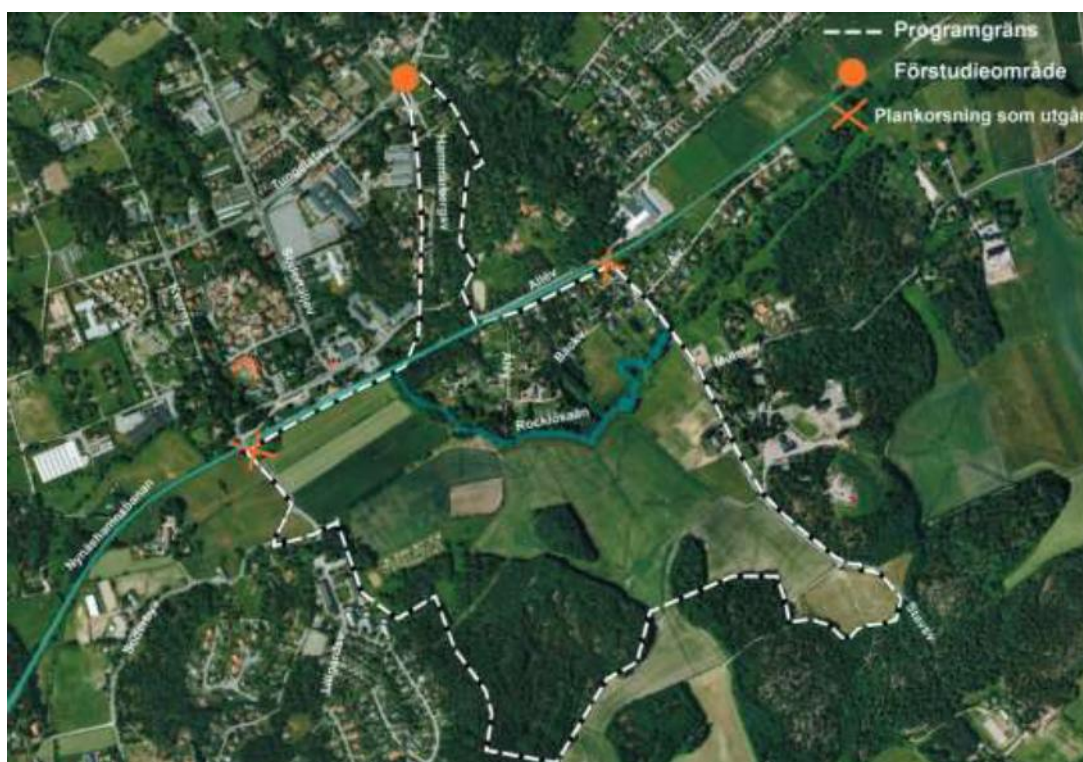
Tabell 1. Arbetsprocessen

| Fas | Moment | Konstellation | Syfte |
|---|---|---|--|
| Fas 1: Initiera | Uppstartsmöte arbetsgrupp. | Arbetsgrupp | Detaljplanering, avstämning av innehåll och underlag. Platsbesök. |
| | Presentation av färdigt förslag till projektbeskrivning för styrgruppen. | Arbetsgrupp | Inhämta synpunkter, förankra. |
| Fas 2: Förstå situationen | Avstämningsmöte kring projektbeskrivning, upplägg och utformning av workshop 1. | Arbetsgrupp | Fastställa projektbeskrivning. Diskutera och gemensamt utforma workshop 1. |
| | Workshop 1 | Bredare krets berörda intressenter | Inhämta synpunkter på problembeskrivning, utforma mål för åtgärder. |
| | Avstämning nulägesbeskrivning, nollalternativ, problembeskrivning. | Arbetsgrupp | Diskutera och gemensamt fastställa förslag. Utforma workshop 2. |
| | Presentation av utvecklat förslag på nuläges- och problembeskrivning, samt ett förslag på mål för åtgärderna. | | |
| Fas 3: Pröva tänkbara lösningar | Workshop 2 | Arbetsgruppen samt personer med expertkunskap från respektive part. | Förankra mål för åtgärder. Generera åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen. |
| | Uppföljning av workshop 2. | Arbetsgrupp | Följa upp resultatet av workshop 2. Besluta om förslag på åtgärder. |
| | Presentation av preliminärt förslag på åtgärdskoncept. | Styrgrupp | Förankra och fastställa föreslagna åtgärder. |
| Fas 4: Forma inriktning och rekommendationer | Presentation av förslag på inriktning och åtgärder, samt slutrapport. | Arbetsgrupp | Diskutera och inhämta synpunkter. |
| | Presentation av slutligt förslag på inriktning och åtgärder, samt slutrapport. | Styrgrupp | Beslut om fastställande. |

| | | | |
|------------------------|-------------------------------|--|---|
| | Slutredovisning. | Aktörer (utöver deltagare i arbetsgrupp och styrgrupp) som berörs av åtgärdsvalsstudiens resultat, avseende genomförande och finansiering. | Återkoppling, förankring och kommunikation. |
| Överenskommelse | Förslag till överenskommelse. | Styrgruppen samt övriga aktörer aktuella för att underteckna överenskommelse. | Förankra och besluta samt ge parterna möjlighet att skriva under. |

1.2 Tidigare planeringsarbete

År 2008 tog Haninge kommun fram ett planprogram för utvecklingen av de södra delarna av Tungelsta, omfattande området söder om järnvägen mellan Stavsvägen och Söderbyvägen samt Hammarbergsvägen upp till korsningen med väg 257, se Figur 1. Detta gjordes mot bakgrund av dåvarande Banverkets utbyggnad av dubbelspår för Nynäsbanan. Programmet syftade till att utgöra en ram för kommunens detaljplanearbete med förändrad markanvändning och infrastruktur i södra Tungelsta. Programmet omfattade bland annat den ombyggnad som ledde till nya Stavsvägen. I programmet ingick även förslag på en bostadsutbyggnad om cirka 900 bostäder i form av en trädgårdsstad med tätast exploatering närmast järnvägen.



Figur 1. Planprogrammets avgränsning.

1.3 Anknytande planering

Parallellt med denna utredning har en åtgärdsvalsstudie för tvärförbindelse Södertörn genomförts. Studiens huvudsakliga syfte var att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn genom att tillgodose fysisk tillgänglighet för personer och gods. Dels mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva - Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum och dels mellan Södertörn och omvärlden. Åtgärdsvalsstudien resulterade i tio åtgärdsområden, exempelvis en ny spårvägsförbindelse för kollektivtrafik mellan Älvsjö och Haninge centrum via Kungens kurva och Flemingsberg samt en ny öst-västlig vägförbindelse mellan väg 73 och E4/E20. En sådan förbindelse medför nya alternativ för bland annat den tunga trafiken, vilket dock inte helt kommer ersätta väg 257 eftersom viktiga målpunkter för den tunga trafiken återfinns även längs denna väg.

1.4 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats

Med anledning av planerad exploatering i Tungelsta finns behov av att finna långsiktigt hållbara lösningar för samtliga trafikslag och trafikanter som trafikerar väg 257 och Stavsvägen, väg 556.

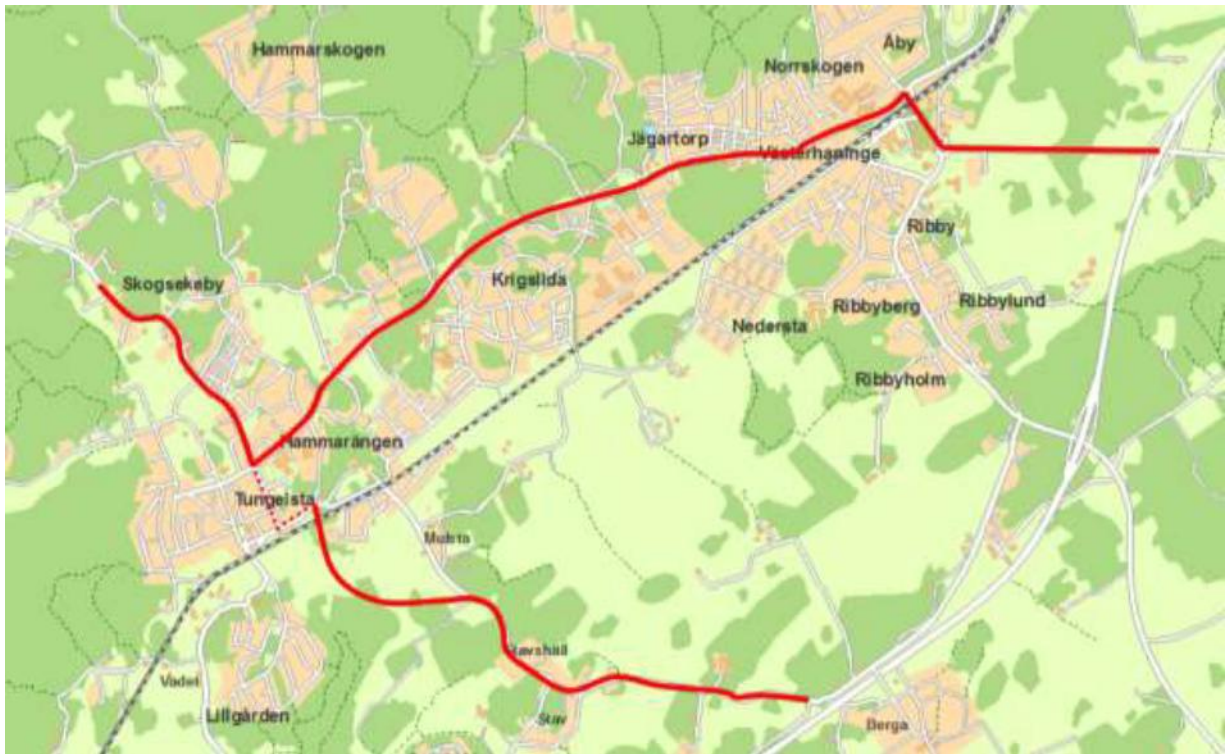
Det huvudsakliga syftet med åtgärdsvalsstudien för detta område är att möjliggöra planerad exploatering på båda sidor om järnvägen i Tungelsta. Detta medför i sin tur följande kompletterande syften.

- Förbättra trafiksäkerhetsstandarden i det studerade stråket.
- Öka kapaciteten i det studerade stråket genom att skapa förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt.

1.5 Avgränsningar

1.5.1 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet avgränsas till stråket som utgörs av väg 257, mellan trafikplats Västerhaninge och tätortsgränsen för Tungelsta i väster samt Stavsvägen, väg 556, mellan nya Stavsvägen och icke realiserad trafikplats vid väg 73 samt de kopplingar som löper till denna, se röd linje i Figur 2.



Figur 2. Geografisk avgränsning för åtgärdsvalsstudien.

1.5.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

Påtalade problem rör såväl oskyddade trafikanter som kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet samt tillgänglighet för fordonstrafiken och de miljöeffekter den medför. Utredningen görs därmed ur ett helhetsperspektiv där alla trafikslag inkluderas och mål för tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö vägs mot varandra.

I syfte att erhålla så hållbara åtgärdsförslag som möjligt utgår arbetet med åtgärdsvalsstudien från fyrstegsprincipen. Fokus är i första hand på generering av åtgärder inom steg 1–3.

En avgränsning handlar om terminologi, där fyrstegsprincipen bygger på att generera kostnads- och resurseffektiva åtgärder, varför begrepp som ”kapacitet” kommer att användas sparsamt eller helst inte alls. Detta för att undvika insnävning av symptomen (trafiken) och därmed riskera att också föreslå snäva alternativ till fysiska åtgärder i steg 3 och steg 4. Dessutom är ”kapacitet” en svår term i sammanhanget - samma trafikproblem uttrycks ibland som ”kapacitetsbrist” och ibland som ”trängsel”.

1.6 Tidshorisont för åtgärders genomförande

Länsstyrelsen ansvarar för att ge ut länsplan för regional transportinfrastruktur. Planen utgår från nationella och regionala mål för utvecklingen av transportsystemet och beskriver planerade infrastrukturåtgärder samt varför de är viktiga. Vidare beskriver den även hur åtgärderna samverkar samt hur prioritering mellan dem bör ske på längre sikt. Syftet med detta är att erhålla största möjliga nytta av statens investeringar och ett omnämnande i länsplanen är en förutsättning för statlig medfinansiering.

Nuvarande förslag till plan för Stockholms län gäller för perioden 2014–2025 och där finns 35 miljoner kr avsatta för väg 257 och 65 miljoner kr avsatta för Stavsvägen, båda från år 2019. För åtgärder av mindre karaktär är det främst Haninge kommun som kan styra över genomförandetiden.

2 Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder

2.1 Problem identifierade på workshop

I syfte att identifiera upplevda problem inom utredningsområdet anordnades en workshop till vilken berörda intressenter bjöds in. Workshopen hölls i Haninge kommun måndagen den 17 juni 2013. Intressenter bestod av fastighetsägare, villaägarföreningar, näringsidkare och skolor. För en komplett lista över inbjudna intressenter, se bilaga 1. De problem som identifierades under workshop 1 sammanfattas i nedanstående punkter.

2.1.1 Stavsvägen (väg 556)

- Höga hastigheter av framför allt personbilar, men även tung trafik & MC.
- Vägen är smal och saknar gång- och cykelväg, vilket leder till bilresor till pendeltåget i Västerhaninge.
- Sättningar i vägen på grund av tung trafik.
- Buller och vibrationer på grund av ökad trafik längs med Stavsvägen.
- Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs Stavsvägen. Skymd sikt och låg vägstandard.
- Dålig hastighetsefterlevnad.

2.1.2 Tungelstavägen (väg 257)

- Otrygga gång- och cykelanslutningar till och från busshållplatser vilket skapar dålig tillgänglighet till pendeltåget.
- Stora problem att komma ut och in under rusningstrafik vid ICA-butiken. Långa köer ned mot Jordbroplan, ishallen och Hanveden. Vid korsningen finns ett signalreglerat övergångsställe så att gångtrafikanter kan komma över. Dålig framkomlighet både längs med och tvärs Tungelstavägen.
- Olyckor har inträffat på övergångsstället längre ned vid Mulstavägen/Tungelstavägen. Svårigheter att ta sig över. Övergångsstället är inte hastighetssäkrat. Omkörningar sker vid busshållplatsen som skapar farliga situationer.
- Höga hastigheter. Omskytning från 70 km/h till 50 km/h har inte hjälpt.
- Genomfart med tung trafik på Tungelstavägen medför buller och avgaser.
- Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i korsningar och vid obevakade övergångsställen.
- Bristande kapacitet.

2.1.3 Övergripande problem

- Tungelstavägen, Stavsvägen och järnvägen utgör barriärer.
- Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade.

2.2 Problem beskrivna i kommunala dokument

2.2.1 Kollektivtrafik

I kommunens trafikplan konstateras att det råder framkomlighetsproblem på Tungelstavägen i högtrafik samt vid Handens trafikplats. Låg kvalitet avseende bussars framkomlighet har även konstaterats vid Handens centrum, Västerhaninge centrum och längs södra delen av Söderbyleden.

Enligt kommunens statistik finns cirka 500 busshållplatser, varav knappt hälften är belägna på landsbygden. Många av hållplatserna på landsbygden har låg standard avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet.

År 2005 genomfördes tillgänglighetsinventering av busshållplatser i Haninge kommuns tätorter. Resultaten av inventeringen visade att det generellt sett fanns god anslutning till gång- och cykelvägar och att de flesta undersökta hållplatser hade god sikt. Det noterades även att tydliga markeringar för gång- och cykelvägar saknades och att vissa hållplatser saknade tydliga markeringar mellan cykelväg och hållplatsområde. Av 238 hållplatser inom tätorten är 23 procent (55 stycken) tillgängliga eller delvis tillgängliga för funktionshindrade.

2.2.2 Gång och cykel

Kvaliteten på gång- och cykelpassagera bedöms i kommunens trafiknätsanalys som låg (85-percentilen för bilarnas hastighet är över 40 km/h) på 33 procent av alla passager. Arbete pågår med att bygga bort passagera med låg kvalitet, ofta genom att anlägga refuger. Detta ger inte god kvalitet, men åtminstone mindre god. Genom detta arbete har antalet passager med låg kvalitet minskat från 33 procent till 22 procent.

Vad gäller den fysiska tillgängligheten för fotgängare har drygt 200 gångpassager med övergångsställen inventerats med avseende på tillgänglighet för funktionshindrade (i inventeringen ingår inte planskilda gångpassager eller gångpassager utan övergångsställe). Resultatet av inventeringen visar att gångpassagera i de norra kommundelarna håller en generellt sett högre standard avseende tillgänglighet än gångpassagera i de södra kommundelarna.

2.3 Verifiering av problembild

I syfte att verifiera den problembild som framkom vid workshop 1 har en genomgång gjorts av befintliga utredningar, vilka pekades ut av Haninge kommun. Dessutom har en kompletterande trafikutredning gjorts med målet att få en bättre förståelse för vissa av de problem som pekats ut och för att erhålla en objektiv nulägesbeskrivning som underlag för bedömning av åtgärdsbehov. Trafikutredningen har dels bestått i en skrivbordsinventering och dels i en trafikanalys baserad på en platsinventering.

2.3.1 Buller

Enligt Haninge kommuns riktlinjer bör åtgärd ske när buller från vägtrafiken överstiger 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Enligt Trafikverkets bullerberäkning från 2006 överskreds 65 dBA vid två bostadsadresser, fastigheterna Ålsta 7:2 och Ålsta 11:1. Enligt Trafikverkets bullerkarta framkommer att 65 dBA överskrids i ett flertal punkter längs med Tungelstavägen i såväl Västerhaninge som Tungelsta men att samtliga dessa punkter har varit föremål för en åtgärd.

2.3.2 Trafikflöden och andel tung trafik

Såväl totala trafikmängder som andel tung trafik på den östligaste delen av väg 257 mellan väg 73 och väg 563 har varit relativt stabila sedan 2005. I Trafikverkets senaste mätning från 2009 är årsdygnstrafiken (ÅDT) beräknad till 10 080 fordon varav den tunga trafiken utgör cirka 8 procent.

Trafikmängderna har legat relativt stabila även på sträckan väg 563–Åbyplan. I Trafikverkets senaste mätning beräknades ÅDT till 11 100 fordon. Detta är en ökning med 12 procent sedan 1999 men en minskning med 23 procent sedan 1993. Mängden tung trafik förefaller emellertid ha ökat med 27 procent jämfört med 2005.

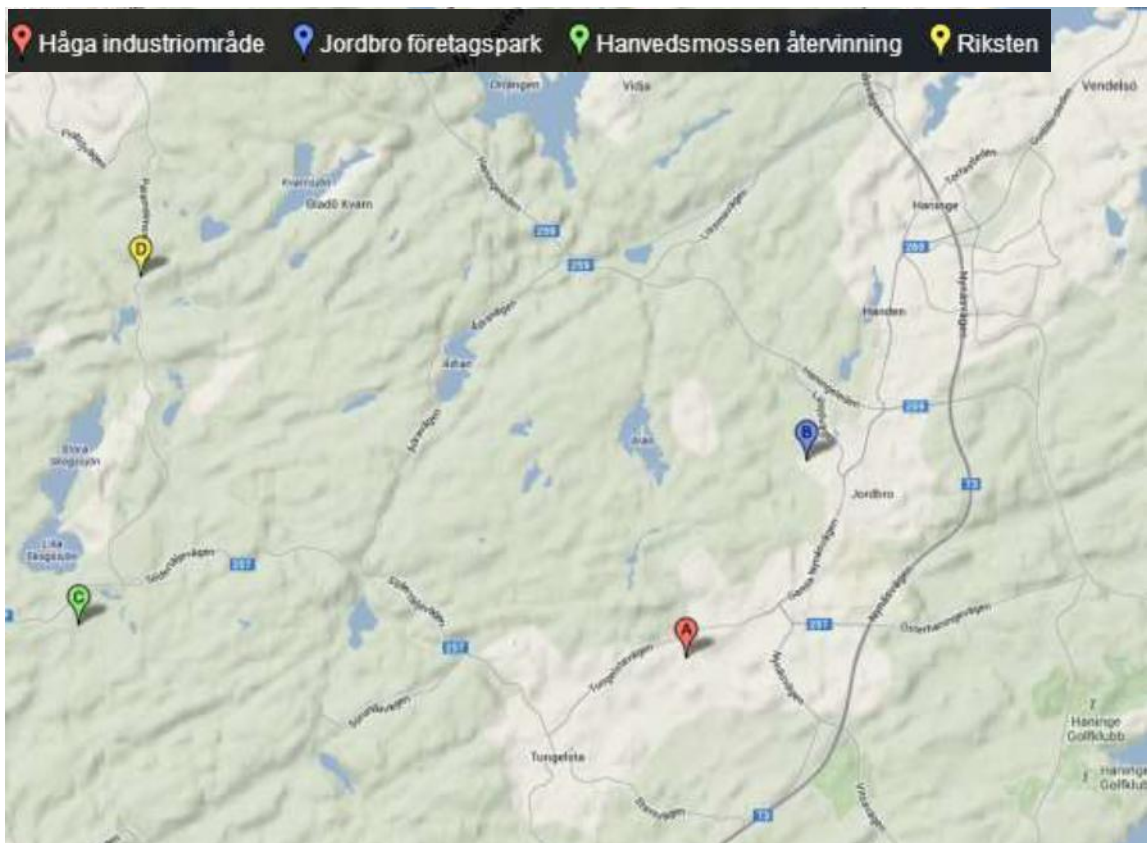
Sträckan Åbyplan–Södertäljevägen utgörs av huvuddelen av väg 257 genom Västerhaninge och Tungelsta. Enligt Trafikverkets mätningar låg ÅDT 2009 på 10 640 fordon per dygn varav 10 procent tung trafik. Det är en ökning av trafikmängderna med 11 procent sedan 2005 och 52 procent sedan 2001. Den tunga trafiken har ökat i såväl absoluta tal som andelen av total trafik.

På Stavsvägen har trafikmätningar inte genomförts i samma utsträckning som längs med väg 257. Den senaste mätningen är från 2007 och visar på en ÅDT på 1 020 fordon per dygn varav 7 procent tung trafik. Mellan 1999 och 2007 ökade ÅDT med 23 procent på Stavsvägen.

Målpunkter för tung trafik

I syfte att erhålla en förståelse för vilka målpunkter som är viktiga för den tunga trafiken fördes samtal med Haninge åkeri.¹ I anslutning till utredningsområdet finns ett flertal målpunkter för tung trafik. Dessa illustreras i Figur 3: Håga industriområde (A), Jordbro företagspark (B), Hanvedsmossens återvinning (C) och Rikstens bergtäkt (D). Väg 257 används av den tunga trafiken, dels som en tvärförbindelse mellan sydvästra och sydöstra Stockholm och dels för att nå dessa målpunkter.

¹ Samtal med Ove Tyllman, VD Haninge Åkeri, 2013-10-04



Figur 3. Målpunkter för tung trafik. Karta: Google.

2.3.3 Djupstudie korsningar

För tre korsningar längs med väg 257 gjordes en djupstudie i form av ett platsbesök där trafikanternas beteende och trafikfördelningen studerades under morgonens och eftermiddagens högtrafik.

Cirkulationsplats Åbyplan

Under morgonens högtrafik utgörs merparten av trafiken av högersvängande flöden och trafiken flyter relativt bra. Köer bildas tidvis söderut från tillfart Tungelstavägen men avvecklas relativt snabbt. Eftermiddagens högtrafik består till stor del av vänstersvängande trafik, främst från Nynäsvägen in på Tungelstavägen, men också från gamla Nynäsvägen in på Nynäsvägen. Det innebär fler vävningstillfällen och sänkt kapacitet i samtliga tillfarter utom Nynäsvägen.

I tillfarten från gamla Nynäsvägen är det under eftermiddagen ett högt trafikflöde och köbildning. Även från Nynäsvägen är flödet periodvis högt, men med kortare uppehåll. Mängden vänstersvängande trafik (och rakt fram) från Nynäsvägen innebär att tillfarten från gamla Nynäsvägen täpps till, vilket leder till långvarig köbildning bakåt längs gamla Nynäsvägen. Tidvis köar även fordon från Tungelstavägen bakåt in i cirkulationen, troligen på grund av övergångsstället vid Västerhaninge station och/eller signalregleringen i höjd med Ringvägen. Kön fortplantar sig genom cirkulationsplatsen från utfarten mot Tungelstavägen och bakåt till i höjd med utfart gamla Nynäsvägen (och tidvis bakåt in på infart Nynäsvägen). Detta leder till tidvis stillastående trafik genom cirkulationsplatsen. Köbildningen påverkar samtliga fordonsrörelser med undantag för högersvängande trafik från Tungelstavägen in på Nynäsvägen.

Tungelstavägen/Parkvägen

Trafiken till/från Parkvägen är störst på eftermiddagen då ICA-butiken är öppen. Även gång- och cykeltrafiken på det bevakade övergångsstället över Tungelstavägen är något större på eftermiddagen. Över Parkvägen rör sig gående och cyklister nästan uteslutande söder om Tungelstavägen, där den korsande trafiken är obetydlig.

Trafik från Parkvägen in på Tungelstavägen avvecklas som regel inom varje rödperiod. Detta gäller såväl under morgon som eftermiddag. Trafik mot Tungelsta (högersväng) kan ofta ta sig ut i flödet även vid grönperiod i trafikljuset. Vänstersvängande trafik mot Åbycirkulationen behöver ibland vänta på rödperiod för att kunna köra ut på Tungelstavägen, men kan tidvis köra ut utan att invänta rödperiod. Vid några tillfällen under eftermiddagen köar bilar upp i bredd framför trafikljuset, se Figur 4.



Figur 4. Köbildning i korsningen Tungelstavägen/Parkvägen.

Återkommande korta köer bakåt på Parkvägen uppstår, som regel bestående av 2–4 fordon, med enstaka toppar upp mot 7–8 fordon. Dessa avvecklas normalt innan nya fordon köar upp. Tidvis uppstår också potentiellt trafikfarliga situationer vid vänstersvängande fordonsrörelser från Tungelsta in på Parkvägen, då fordon i riktning mot Åbycirkulationen kör om på höger sida.

Tungelstavägen/Mulstavägen

Korsningen Tungelstavägen/Mulstavägen bildar tillsammans med Glasbergavägen och Lyngstavägen en femvägskorsning med relativt otydlig utformning. Trafikflödena är låga, så identifierade problem rör snarare incidenter som potentiellt skulle kunna medföra olyckor. Följande noterades vid platsbesök i morgonens och eftermiddagens högtrafik.

- Potentiella konflikter vid vänstersvängande fordon från Västerhaninge in på Mulstavägen. Tidvis kan kortare köbildning uppstå till följd av vänstersvängande fordon.
- Gående korsar Tungelstavägen utanför övergångsställen. Exempelvis bussresenärer som korsar Tungelstavägen framför bussen istället för att

nyttja övergångsstället för att ta sig till gång- och cykelvägen på andra sidan vägen.

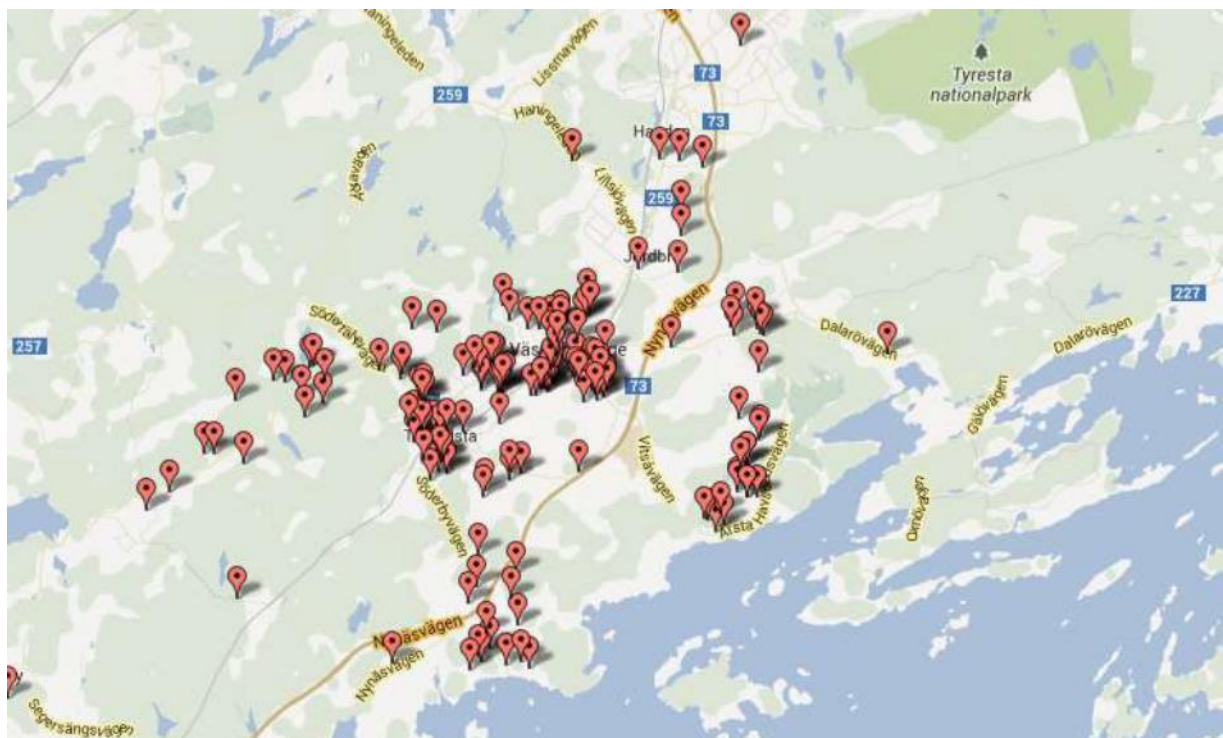
- Otydligheter/missförstånd mellan fotgängare/cyklister och motorfordon kan uppstå vid omarkerad gång- och cykelpassage över Mulstavägen (parallellt med Tungelstavägen). Otydlighet kring företräde, exempelvis mellan cyklist och bilist (båda stannar). Vid ett tillfälle fick en cyklist göra en kraftig inbromsning vid överfarten då en bilist bromsade sent. Flera personer klev av och ledde cykeln över Mulstavägen.
- Stopplikten på Mulstavägen accepteras inte alltid.

2.3.4 Användning av infartsparkeringar

Totalt finns det sju stycken pendelparkeringar i anslutning till pendeltågsstationerna inom utredningsområdet, fem i Västerhaninge och två i Tungelsta.

Västerhaninge

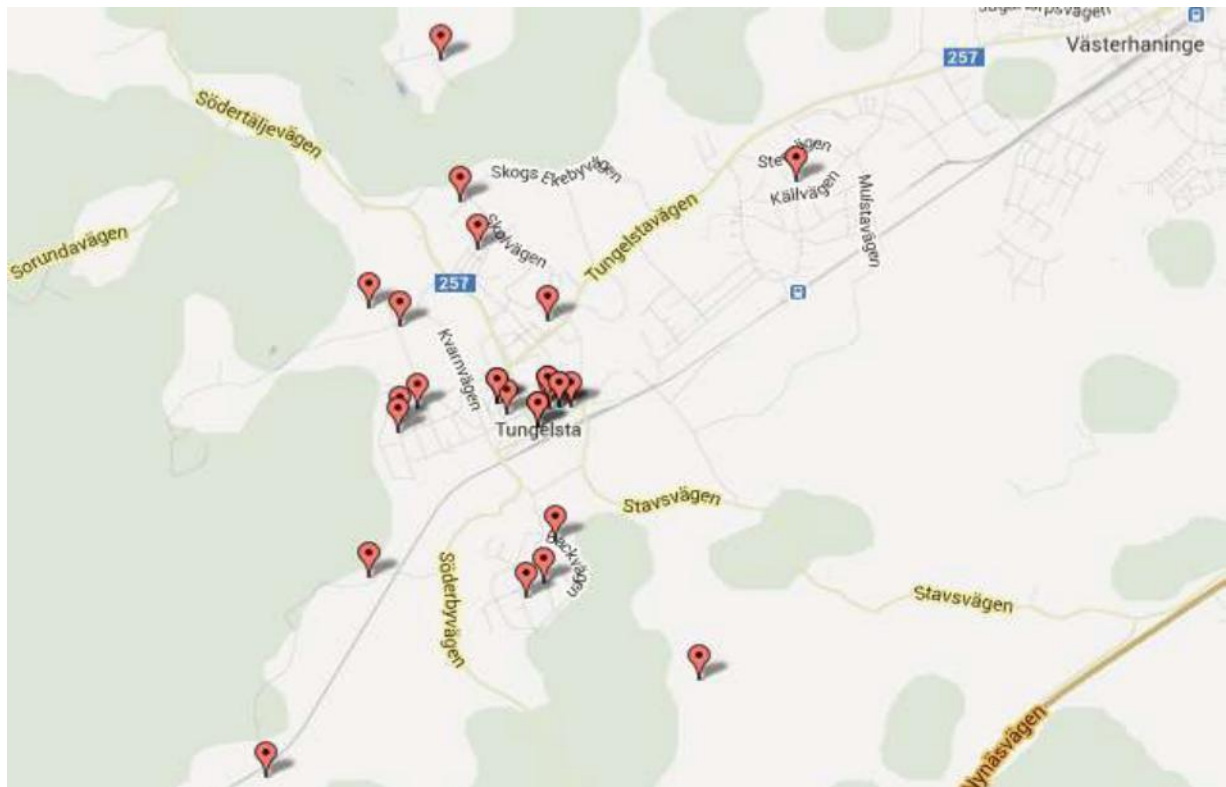
I Västerhaninge finns det totalt 264 pendelparkeringsplatser. Dessa var vid inventeringen fullbelagda. Nummerskrivningen visade att cirka 30 procent av fordonen var registrerade i Västerhaninge medan 25 procent var registrerade i Tungelsta och resterande fordon på annan plats, främst inom Haninge kommun. Registrerad adress för fordon på pendelparkeringarna i Västerhaninge framgår av Figur 5 nedan.



Figur 5. Registrerad adress för fordon på pendelparkeringar i Västerhaninge. Karta: Google.

Tungelsta

Pendelparkeringarna i Tungelsta består av 63 platser som främst attraherar lokala användare. Vid nummerskrivningen var beläggningen 75 procent och över 70 procent av de parkerade bilarna var hemmahörande i Tungelsta, se Figur 6.



Figur 6. Registrerad adress för fordon på pendelparkeringar i Tungelsta. Karta: Google.

Sammanfattningsvis bekräftar inventeringen bilden att pendelparkering i Västerhaninge attraherar många trafikanter, även från Tungelsta. Det faktum att tungelstabor pendelparkerar i Västerhaninge trots att det finns plats i Tungelsta bidrar till de lokala bilresorna i området vilket utgör en del av den identifierade problembilden.

2.3.5 Olycksstatistik

Polisen och de större akutsjukhusen rapporterar inträffade olyckor till den nationella databasen, STRADA. Uttag har gjorts från databasen i syfte att identifiera punkter med låg trafiksäkerhet längs med Tungelstavägen och Stavsvägen.

Mellan 2009 och första halvåret 2013 inträffade sammanlagt 31 olyckor längs med Tungelstavägen varav 5 klassades som svåra och 26 som lindriga. Den vanligaste olyckstypen är upphinnandeolyckor med motorfordon följt av singelolyckor med motorfordon och olyckor mellan fotgängare/cyklister/mopedister.

Längs Stavsvägen har endast en trafikolycka rapporterats mellan 2009 och första halvåret 2013. Det gällde en singelolycka med en motorcykel med dödlig utgång.

2.4 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ

I detta avsnitt beskrivs nuvarande förhållanden och planerad utveckling i området samt förväntad trafikutveckling om de aktuella problemen inte åtgärdas, det vill säga ett nollalternativ eller referensalternativ.

Haninge kommun är en till yta och befolkning relativt stor kommun i sydvästra delen av Stockholms län. Bebyggelsen är främst lokaliserad utmed de tre stora kommunikationsstråken genom kommunen – Nynäsbanan (järnvägen) och Nynäsvägen (väg 73). Centralorten är Handen med Haninge centrum utpekat som en regional stadskärna i RUFSS 2010. I kommunen bor idag knappt 80 000 invånare och kommunen bedömer att antalet kommer att stiga till 90 000 invånare fram till år 2022. Jämfört med Stockholms län har Haninge en yngre befolkning, med större andel unga under 25 år än länet som helhet. Enligt kommunens befolkningsprognos väntas både antalet pensionärer och antalet grundskolebarn öka med cirka 20 procent på 10 år.²



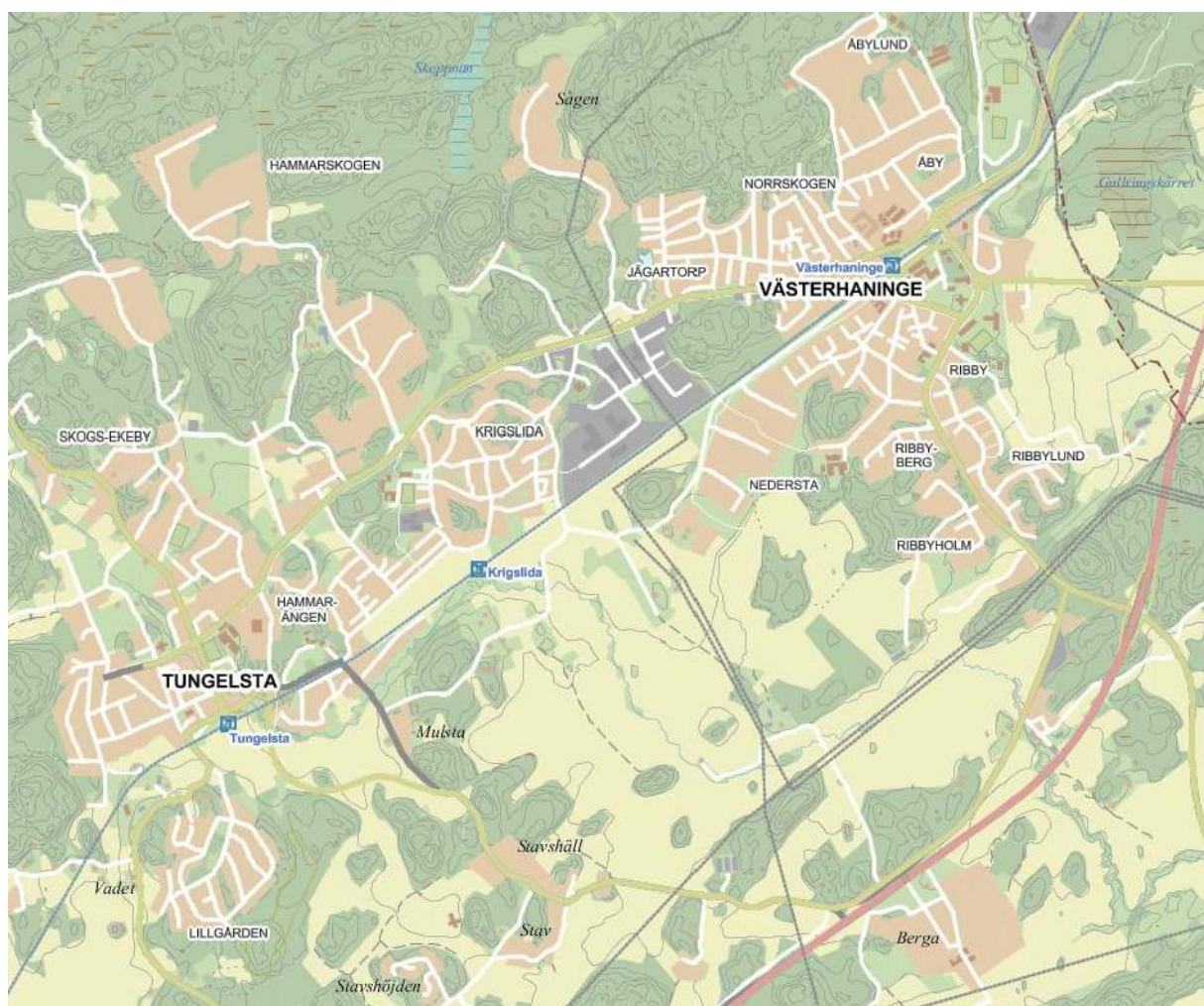
Figur 7. Studieområdets läge i södra delen av Stockholms län.

² www.haninge.se, statistik avseende år 2012, 2013-08-02.

2.4.1 Studieområdet – en översikt

Västerhaninge och Tungalsta är två stationssamhällen utmed Nynäsbanan som båda till största delen utvecklades under 1960–80-talen och som till stor del har vuxit ihop längs med järnvägen och Tungalstavägen. Västerhaninge har idag cirka 12 700 invånare och Tungalsta cirka 5 100³, bebyggelsen består främst av bostadshus. I Tungalsta är bostadsbebyggelsen främst koncentrerad till västra sidan av järnvägen och huvuddelen av ortens service ligger i närheten av stationen samt utmed Allévägen. Sydöst om järnvägen ligger bostadsområdet Lillgården.

I Västerhaninge breder bebyggelsen ut sig på båda sidor om järnvägen med en mindre centrumanläggning på sydöstra sidan.



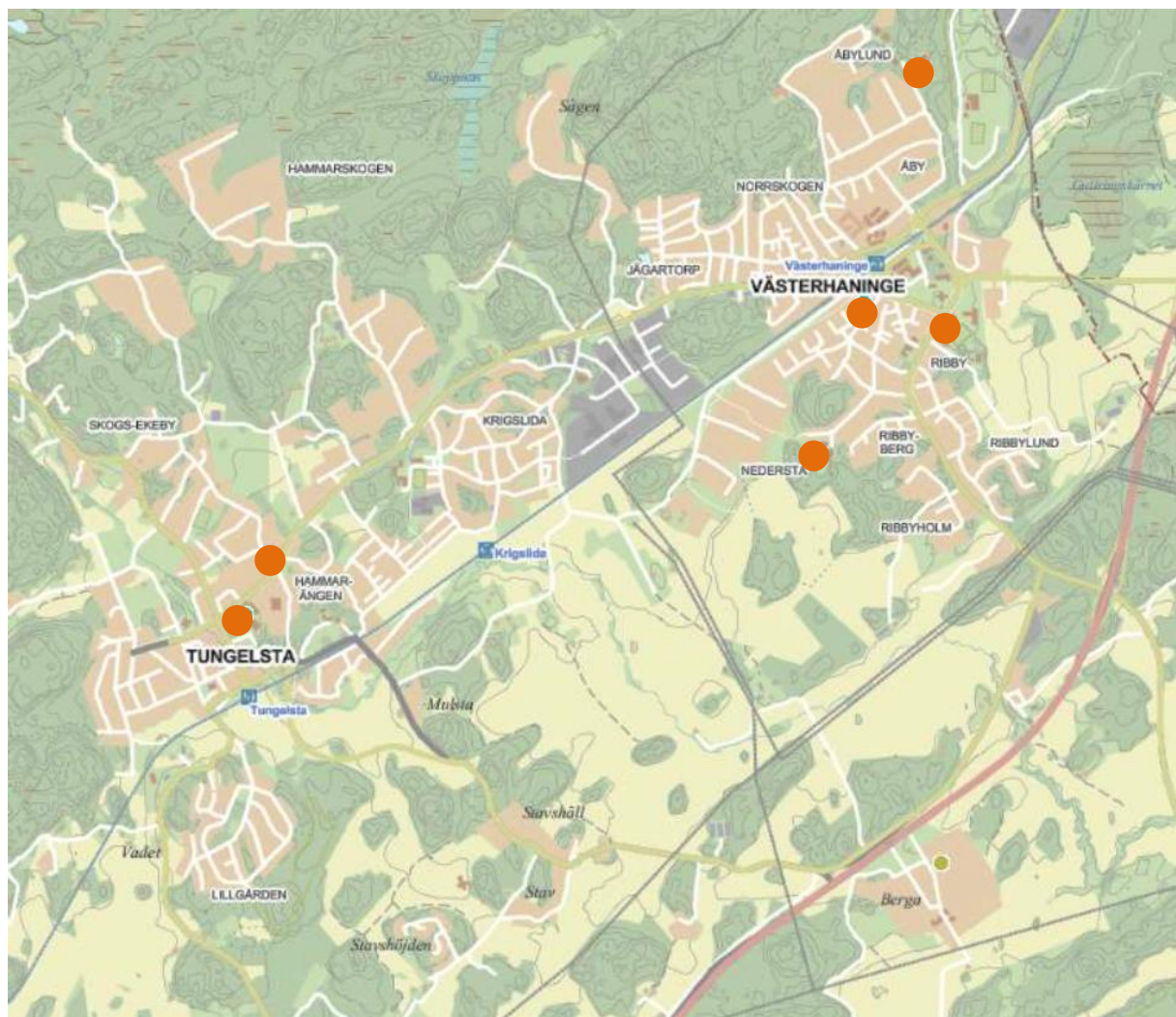
Figur 8. Karta över studieområdet. Källa: kartor.stockholm.se

Övriga målområden och målpunkter

För boende i utredningsområdet är Handens centrum, Jordbro företagspark, Stockholm och Nynäshamn viktiga externa målpunkter. De viktigaste interna målpunkterna är skolorna, stationerna, Tungalsta centrum, Västerhaninge centrum, Håga industriområde och de små arbetsplatsområden som finns spridda i kommundelarna.

³ www.haninge.se, statistik avseende år 2012, 2013-08-02.

Inom studieområdet finns sex skolor, se Figur 9. I Tungelsta finns Tungelstaskolan för årskurs F-9 och friskolan Rodret för årskurs F-3. Båda är belägna norr om järnvägen. I Västerhaninge finns fyra skolor. Norr om järnvägen ligger Åbyskolan (årskurs F-6), söder om järnvägen Ugglan (årskurs 2-6), Ribbyskolan (årskurs 7-9) och Ribbybergsskolan (årskurs F-6).



Figur 9. Skolor inom studieområdet (orangea punkter). Källa: haninge.se

I Västerhaninge finns ett mindre centrum med restauranger, kaféer, livsmedels- och specialbutiker, apotek, post, bank med mera. Tungelsta har ett mindre serviceutbud med en livsmedelsbutik. Övriga viktiga målpunkter för handel är Haninge centrum och externa handelsetableringar norr om Handen utmed Nynäsvägen samt längs Gudöbroleden (väg 260).

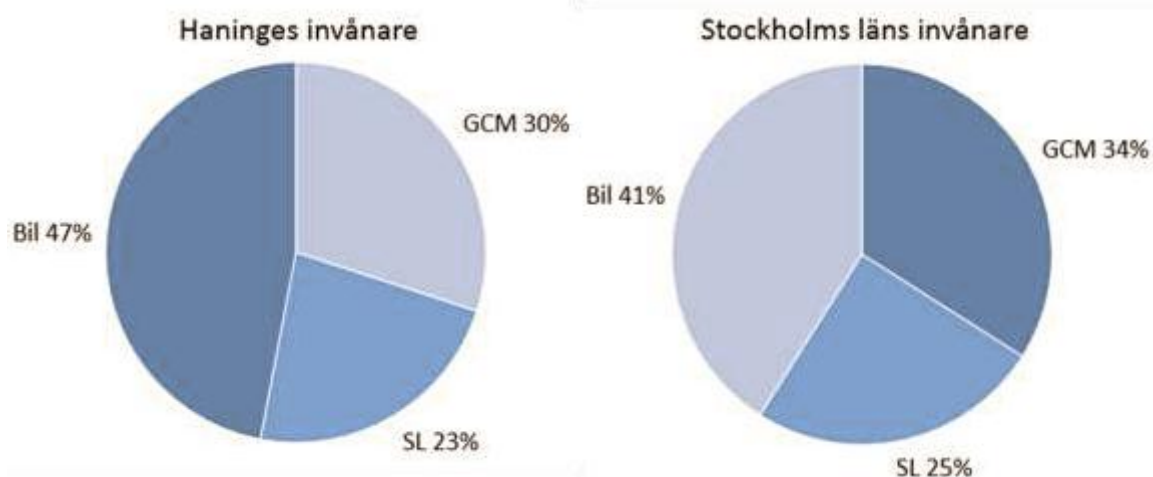
Håga industriområde ligger utmed Tungelstavägen, mellan Västerhaninge och Tungelsta. Området är ett mindre verksamhetsområde med 45 små och medelstora företag inom tillverkningsindustri, lager samt distribution och med sammanlagt cirka 475 anställda. Strax norr om studieområdet och Västerhaninge ligger Jordbro företagspark med 170 företag och 4 000 anställda.⁴

⁴ www.haninge.se, Håga industriområde och Jordbro industriområde 2013-08-07

Cirka 24 000 pendlar ut från Haninge varje dag och detta präglar således kommunen. I kommunen finns cirka 25 000 arbetstillfällen, varav drygt hälften bemannas av Haningebor.⁵

2.4.2 Färdmedelsfördelning och bilinnehav

Kommuninvånarna reser främst med bil, bilandelen var 47 procent år 2005-2006 för resor inom länet, vilket var något högre än länet som helhet. Se Figur 10.



Figur 10. Marknadsandelar för resor med mål i Stockholms län en vintervardag (GCM = gång, cykel och moped). Källa: RES0506.

Trots att Haninges invånare gör en något högre andel resor med bil än länet som helhet är bilinnehavet lägre, 361 personbilar i trafik per 1 000 invånare jämfört med 390 för hela länet.⁶ Endast Huddinge, Botkyrka och Sundbyberg har lägre bilinnehav. Det låga bilinnehavet kan främst förklaras med socioekonomiska faktorer.

2.4.3 Gångtrafik

En ny gång- och cykelbro har byggts över spåret istället för plankorsningen för gång- och cykel som fanns tidigare.

2.4.4 Cykeltrafik

Den regionala cykelplanen för Stockholms län pekar ut regionala cykelstråk för arbetspendling. Syftet med planen är att bidra till ökat cyklande genom att peka ut problem och förslag på åtgärder och på så vis tjäna som underlag för kommunernas översikts- och detaljplanering samt för kommunala cykel- och trafikplaner med mera. Målet är att de regionala cykelstråken ska vara åtgärdade till 2030.

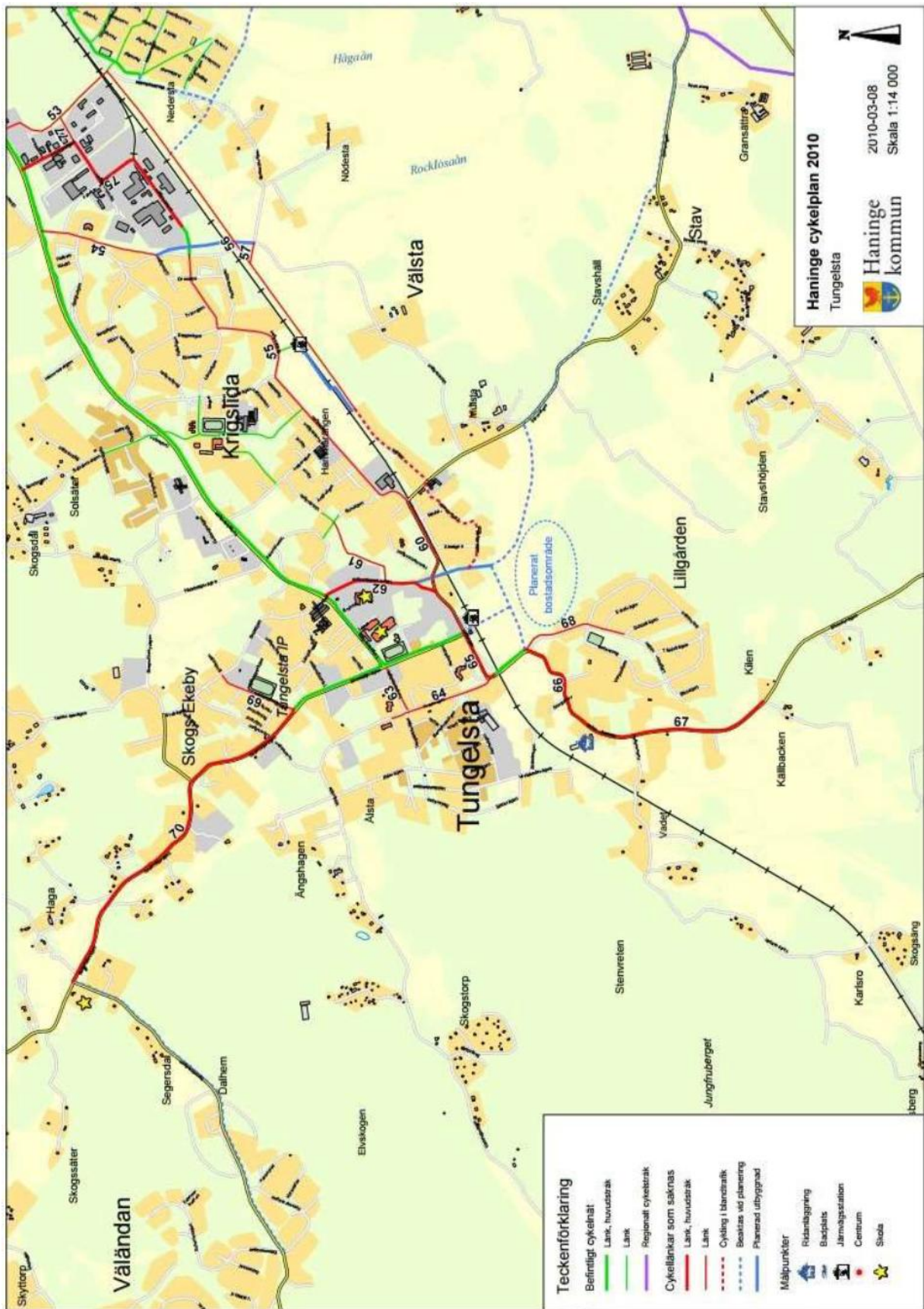
Västerhaninge är utpekad som en regionalt viktig målpunkt för arbetspendling och genom Haninge kommun löper tre utpekade regionala cykelstråk. Dessa är Västerhaningestråket, som löper från Slussen till Västerhaninge och knyter ihop Stockholm med Haninge. Nynäshamnsstråket knyter ihop Haninge med Nynäshamn och

⁵ www.haninge.se, statistik från 2010 avseende förvärvsarbetande över 16 år, 2013-08-02.

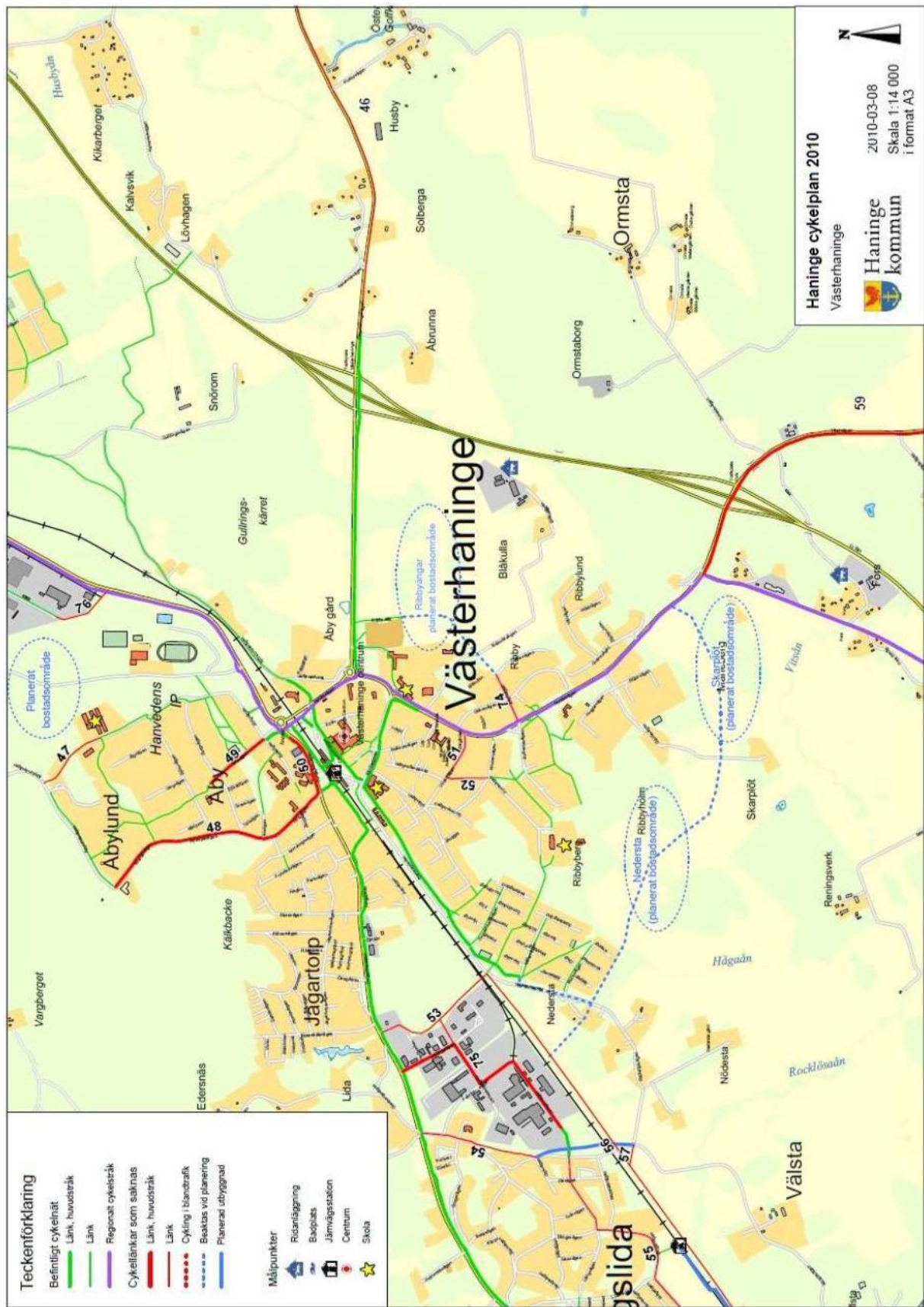
⁶ SCB Tabell RSK2, data från slutet av 2010.

ansluter till Västerhaningestråket. Slutligen är också Vendelsöstråket som löper mellan Tyresö och Handen utpekad.

Kommunens cykelplan är från 2010 och pekar ut åtgärder längs såväl det statliga som det kommunala vägnätet för perioden fram till år 2030. Bland de åtgärder som föreslås återfinns utbyggnad av 69 km ny cykelväg, breddning av befintliga gång- och cykelvägar samt utbyggnad av cykelparkeringar och förbättrad vägvisning.



Figur 11. Cykelnät Tungelsta. Källa: Haninge cykelplan 2010.



Figur 12. Cykelnät Västerhaninge. Källa: Haninge cykelplan 2010.

2.4.5 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Haninge utgörs av buss- och pendeltågstrafik. Nynäsbanan går genom kommunen med dubbelspår fram till Västerhaninge och därefter med enkelspår mot Nynäshamn med mötesplatser i Tungelsta och i Hemfosa.

Inom studieområdet finns stationerna Västerhaninge, Krigslida och Tungelsta. Under en vintervardag 2011 var antalet påstigande cirka 7 400 i Västerhaninge och 200 respektive 300 i Krigslida och Tungelsta.⁷

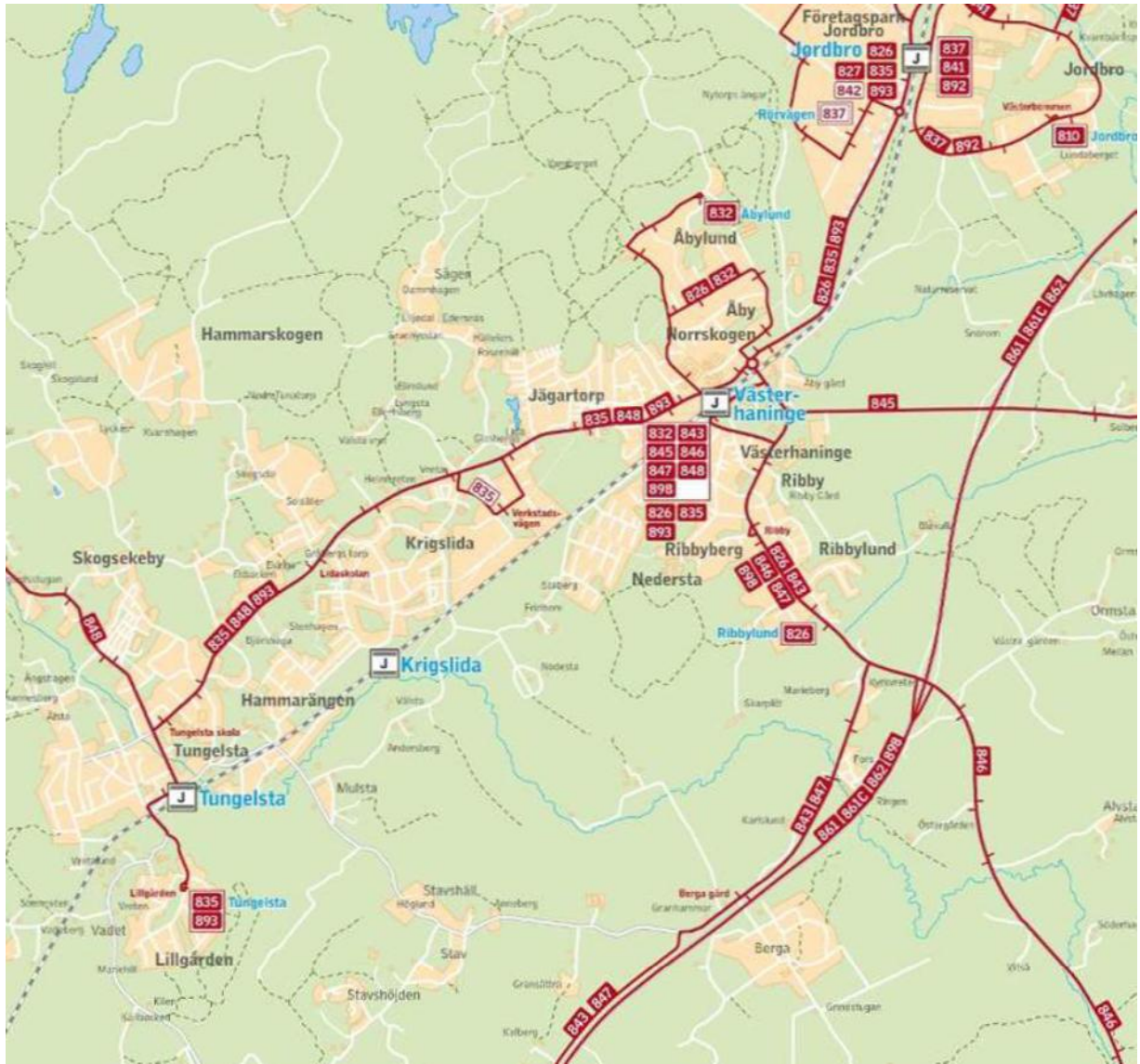
Att resa till Stockholms central från Västerhaninge tar cirka 30 minuter och trafiken går i kvartstrafik hela dagen mellan kl. 06 och 22. Därutöver förstärks den med två avgångar per timme under rusningstrafik. Mot Nynäshamn går tågen i halvtimmestrafik under större delen av dagen.

Från Tungelsta och Krigslida går tågen i halvtimmestrafik hela dagen mellan kl. 06 och 22, därefter en gång i timmen, mot både Stockholm och Nynäshamn.

Att resa till Södertälje centrum tar 1 timme och 7 minuter från Västerhaninge och innebär byte i Älvsjö, medan det från Tungelsta och Krigslida tar 5-10 minuter längre tid. För båda relationerna är turtätheten densamma som ovan eftersom den första anslutningen utgörs av pendeltågen mot Stockholms central.

När citybanan öppnar 2017 kommer det att innebära en möjlighet att trafikera pendeltågen med en turtäthet på 10 minuter på sträckan Stockholm–Västerhaninge och med 20 minuters turtäthet på sträckan söder om Västerhaninge, några beslut om hur trafiken ska utökas finns ännu inte.

⁷ SL Fakta om länet 2011.



Figur 13. Karta över buss- och spårtrafiken i studieområdet. Källa: sl.se

2.4.6 Biltrafik

Tungelstavägen är den viktigaste biltrafikleden inom studieområdet. Den binder samman Tungelsta, Krigslida och Västerhaninge med Handen och Nynäsvägen norrut och Södertäljevägen västerut. Vägen är idag utpekad som en primär länsväg, men i praktiken har den en mer lokal funktion och används främst för lokala resor samt resor med start- och målpunkt i området. År 2006 var fordonsflödet ökande från cirka 4 700 fordon per dygn i Tungelsta i väster till cirka 9 300 i Västerhaninge i öster. En mätning från 2009 på sträckan Södertäljevägen-Mulstavägen i Tungelsta visade ett fordonsflöde på cirka 10 600 fordon (ÅDT) varav 10 procent utgjordes av tung trafik.

Hastighetsbegränsningen är 50 km/h på Tungelstavägen, utom på den korta sträckan väster om Södertäljevägen där hastighetsbegränsningen är 30 km/h.

Stavsvägen är utformad som en landsväg, den saknar gång- och cykelvägar och har på sina ställen korta siktsträckor. Vägen används i begränsad omfattning för

genomfartstrafik och år 2011 var flödet cirka 1 000 fordon per dygn.⁸ Sedan dess har Stavsvägen fått en ny sträckning från Hammarberget till strax söder om Mulsta, med broar över järnvägen och Rocklösaån i samband med utbyggnaden av Nynäsbanan till dubbelspår. På den nybyggda delen, gamla Stavsvägen och sträckan genom Stav är hastighetsbegränsningen 50 km/h medan 70 km/h gäller på övriga delsträckor.



Figur 14. Biltrafikflöden nuläge i studieområdet.

2.4.7 Infartsparkeringar

Inom studieområdet finns det totalt 264 infartsparkeringsplatser vid Västerhaninge station och 63 infartsparkeringsplatser vid Tungelsta station. Parkeringarna i Västerhaninge är i dagläget fullbelagda under vardagar medan parkeringarna i Tungelsta har en belägningsgrad på omkring 75 procent. Se även kapitel 2.3.4.

2.4.8 Trafiksäkerhet

Mellan januari 2009 och juli 2013 rapporterades 31 olyckor på Tungelstavägen, drygt sju olyckor per år.⁹ Majoriteten av olyckorna var lindriga med i genomsnitt en svår olycka

⁸ Nvdb2012.trafikverket.se 2013-08-08, Mätningen gjordes 2011-10-06, d.v.s. efter att nya Stavsvägen hade öppnat för trafik.

⁹ Polis- och sjukhusrapporterade olyckor i STRADA

per år. Under perioden inträffade ingen dödsolycka. Fyra av de fem svåra olyckorna inbegrep fotgängare och någon form av motorfordon (MC, personbil, lastbil).

Under samma period inträffade en olycka på Stavsvägen med dödlig utgång. Inom området finns tre plankorsningar med Nynäsbanan: Söderbyvägen öster om Tungelsta station, Stavsvägen och Mulstavägen.¹⁰ I planeringen för dubbelspår mot Hemfosa finns ett förslag om att stänga plankorsningen på Söderbyvägen.

2.4.9 Miljöpåverkan av trafiken

Haninge kommun har kartlagt sin klimatpåverkan och kunde i detta arbete konstatera att 70 procent av alla växthusgaser i Haninge kommer från transporter. Personbilar är det trafikslag som står för den största andelen av trafikslagen, 59 procent. Utsläppet av koldioxid från transporter i Haninge kommun beräknas till 1 740 kg per invånare och år.¹¹

Tungelstavägen och väg 73 utgör rekommenderade vägar för transporter av farligt gods.¹² Även Nynäsbanan är transportled för farligt gods.

Haninge kommun har tagit fram en klimatstrategi i syfte att samla kommunens arbete med att minska utsläppen av växthusgaser, vilket ska ske genom minskad energianvändning och ökad andel förnybar energi. I strategin berörs en utbyggd kollektivtrafik för att öka kopplingen mellan kommunens olika stadskärnor och erhålla flerkärnighet i enligt med intentionerna i RUFSS 2010. Vidare fastslås att utöver teknikutveckling och energieffektivisering krävs även beteendeförändringar som innebär större andel kollektivtrafik och ökad cykling vid korta resor. För att uppnå detta ska exploatering koncentreras kring befintliga kollektivtrafiklinjer och kommunen ska verka för säkra och sammanhängande cykelvägar. Strategin fastslår vidare att fyrstegsprincipen ska tillämpas i planeringen samt att vid såväl planering som utformning och drift av trafiknäten ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik.

Enligt översiktsplanen och det miljöpolitiska programmet visar mätningar och beräkningar av luftföroreningar i Haninge kommun att dagens halter inte överstiger rekommenderade normer. Beräkningar för 2006 visar på ett fortsatt underskridande av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och ytterligare sänkta halter av kvävedioxid i luften utan att specifika åtgärder genomförs. Trenden är att halterna av föroreningar från vägtrafiken minskar, bland annat genom effektivare förbränningsmotorer och bättre rening. Det tyder på att normerna sannolikt inte heller kommer att överskridas inom den närmaste framtiden (till och med 2010).

Det är möjligt att miljökvalitetsnormerna framöver kommer att skärpas, vilket medför att kommunen måste finna lösningar som minskar eller minimerar utsläppen av luftföroreningar. För länets del kommer förmodligen miljökvalitetsnormer för partiklar

¹⁰ Trafikutredning - Tungelsta – Västerhaninge, Haninge kommun 2006.

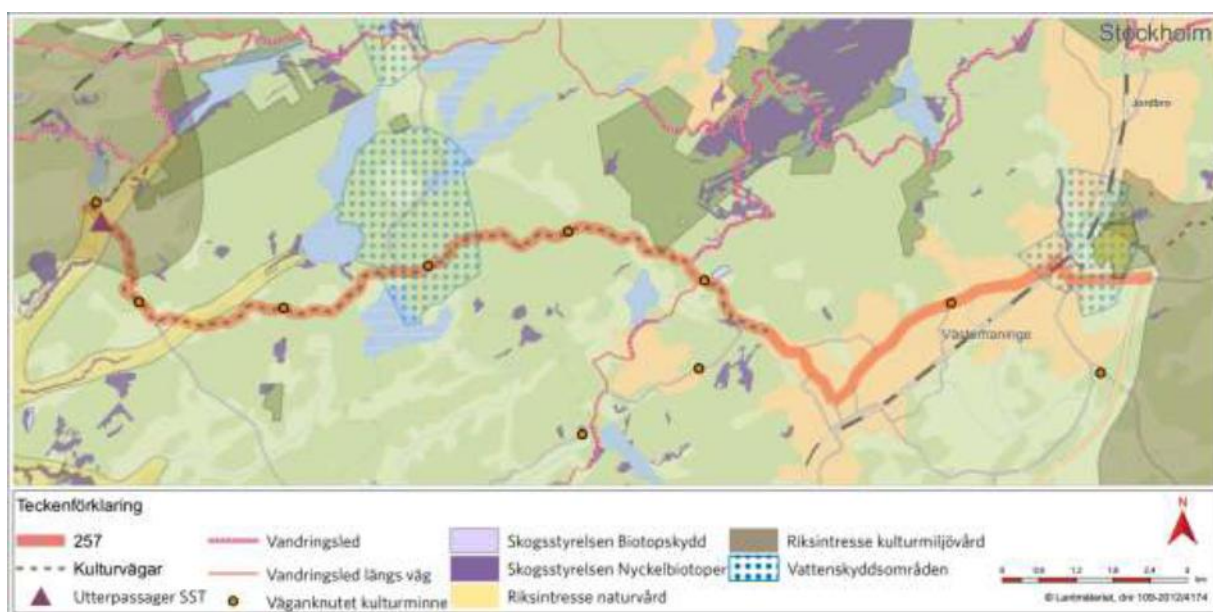
¹¹ Uppgifter från SMED 2006 och SCB via Haninge kommuns trafikplan.

¹² www.haninge.se, Håga industriområde och Jordbro industriområde 2013-08-07

att vara svårast att klara. Slitagepartiklar från bromsbelägg, däck och vägbana utgör 70-80 procent av den totala PM-halten i gatunivå under vintertid.

2.4.10 Natur- och kulturvärden

Av Figur 15 framgår natur- och kulturvärden inom utredningsområdet. Den östligaste delen av väg 257 ligger inom ett vattenskyddsområde, vilket rör cirkulationen vid Åbyplan, Nynäsvägen och Österhaningevägen.



Figur 15. Natur- och kulturvärden för det studerade stråket. Källa: Trafikverket.

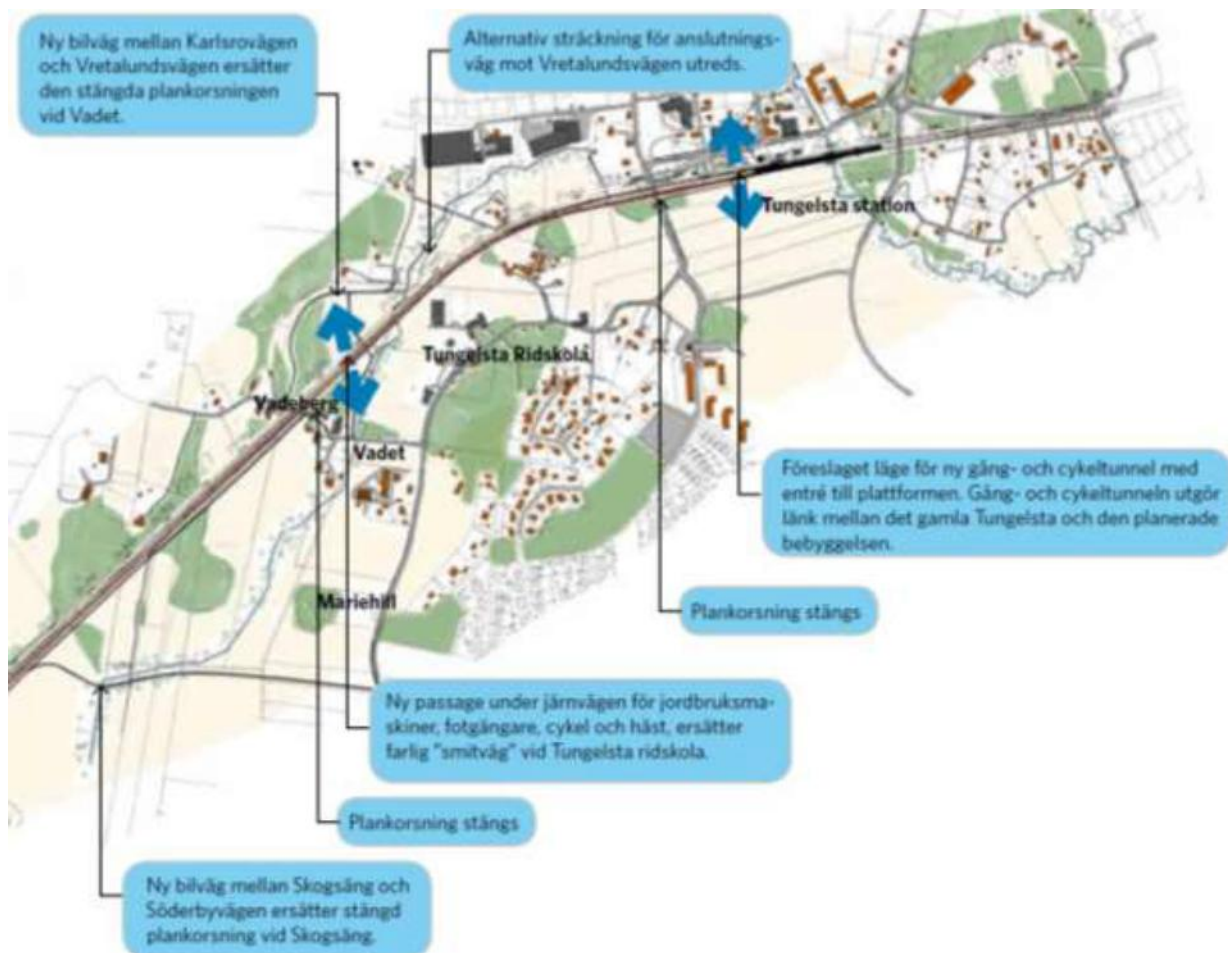
2.4.11 Utveckling i studieområdet

Utbyggnad av Nynäsbanan till dubbelspår

Nynäsbanan byggdes under perioden 2010-2012 ut till dubbelspår mellan Västerhaninge och Tungelsta. Utbyggnaden gjordes i syfte att minska känsligheten för trafikstörningar och därmed öka punktligheten och möjliggöra en utökad trafikering. I och med utbyggnaden gjordes vissa förändringar inom studieområdet. Stavsvägen fick en ny sträckning och Krigslida station fick en ny mittplattform med bomreglerad övergång i norra änden. I Västerhaninge anlades bullerskärmar på båda sidor om järnvägen och i Håga byggdes en gång- och cykelbro istället för den gångfälla som fanns där tidigare. Västerhaninge stations plattformar var för korta och förlängdes år 2008 för att möjliggöra trafikering med långa tåg hela sträckan till Nynäshamn.

Nu pågår planering för en fortsättning av dubbelspåret mellan Tungelsta och Hemfosa, som beräknas vara färdigbyggt i slutet av 2015. Förslagna åtgärder inom studieområdet visas i Figur 16.¹³

¹³ www.trafikverket.se 2013-08-05



Figur 16. Föreslagna förändringar i samband med utbyggnad av dubbelspår på Nynäsbanan mellan Tungelsta och Hemfosa. Källa: Infofolder Dubbelspår Hemfosa-Tungelsta, Trafikverket, 2012.

Tungelsta

Utvecklingsprogrammet för Tungelsta som antogs i kommunfullmäktige i december 2012 anger att framtida utveckling av Tungelsta främst ska ske inom 600 meter från Tungelsta station. Orsaken är främst den rådande trafiksituationen längs med Tungelstavägen. Det anges att planering för bebyggelse utanför området närmast stationen kan ske först om/när planer för nya Stavsvägen och Södertörnsleden är antagna. Södertörnsleden har varit föremål för en parallell åtgärdsvalsstudie benämnd Tvärförbindelse Södertörn. Det finns ett beslutat planprogram för utveckling av Tungelstas södra delar om 900 bostäder söder om stationen i vilken en ny väg mellan Stavsvägen och Söderbyvägen ingår.¹⁴

I södra delen av Tungelsta, mellan Lillgården och nya Stavsvägen, föreslås ny bebyggelse med 160 bostäder i form av flerbostadshus (cirka 80 lägenheter) och stadsradhus (83 lägenheter), en skola för årskurs F-5 och en förskola samt ett äldreboende. I planen föreslås att nya Stavsvägen kompletteras med trädkantad gång- och cykelväg samt ett nytt lokalgatunät. Detaljplanen var på samråd under våren 2013 och har vunnit laga kraft i april 2014, ombyggnad påbörjades under hösten 2014.

¹⁴ Tungelsta utvecklingsprogram, Haninge kommun, 2012-12-10.

Nya Stavsvägen avses bli huvudgata för den nya biltillfarten till Lillgårdsområdet, när Söderbyvägens järnvägs korsning stängs för biltrafik vid dubbelspårsutbyggnaden. Inom planområdet planeras för knappt 160 parkeringsplatser, det vill säga 0,8-1,0 parkeringsplatser per bostad samt 1,5–2,5 cykelparkeringsplatser per bostad.¹⁵

I planbeskrivningen bedöms nya Stavsvägen och den förlängda Söderbyvägen få en måttlig trafikmängd efter utbyggnaden. Stavsvägen cirka 5 000 fordon per dygn och Söderbyvägen cirka 2 000-3 000 fordon per dygn. Kommunen bedömer att denna trafikmängd gör att inverkan från biltrafiken på luftkvaliteten kommer att ligga under gränserna för miljö kvalitetsnormerna.¹⁶

Den fjärde juni 2012 utfördes en trafikbullerutredning på ett förhandsmaterial av detaljplanen. Den visar att byggnader som ligger närmast vägarna med störst dygnstrafik (huvudgatorna nya Stavsvägen och Söderbyvägens förlängning) får ekvivalent ljudnivå som överstiger riktvärdet, 55 dBA. Byggnader nära de mindre trafikerade vägarna (lokalgatorna) uppfyller riktvärdet.

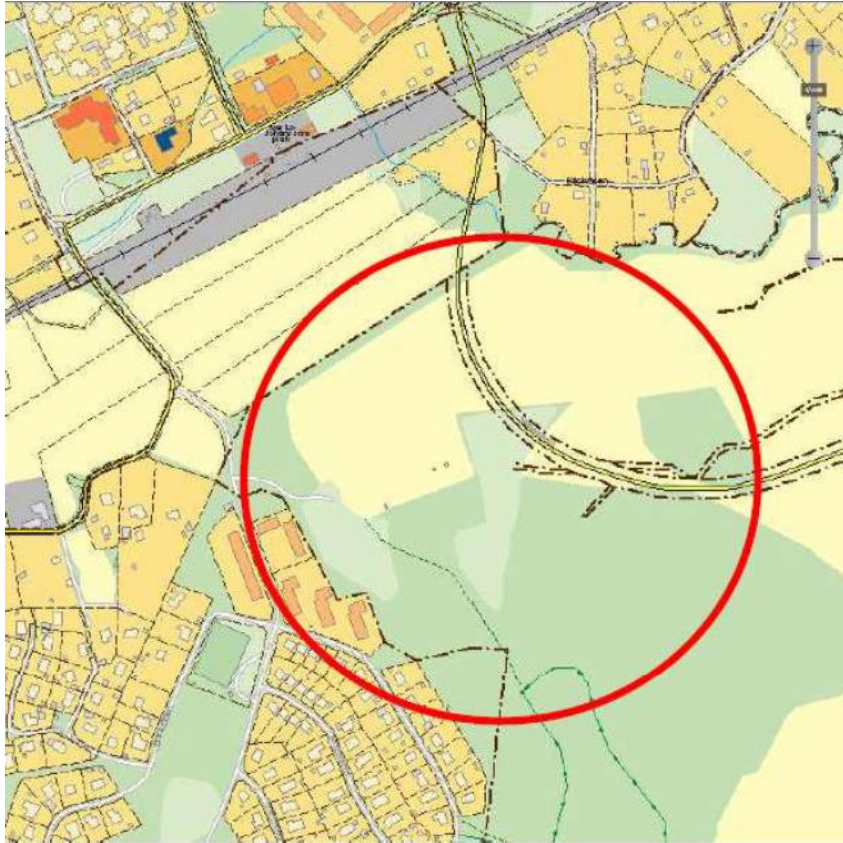
För att uppfylla bullerkraven på bostäderna kan avstegsfall utnyttjas då byggnaderna har en "ljuddämpad" sida. Byggnader med genomgående lägenheter bör byggas så att minst hälften av boningsrummen kan placeras mot "ljuddämpad" sida. Detaljplanen och dess illustration är utformad så att den mer trafikbullerutsatta gatusidan kompletteras med en bullerskyddad gårdssida, där både den enskilda uteplatsen/balkongen och den gemensamma gården är "ljuddämpad".



Figur 17. Illustrationsplan Lillgården, del av Stav 1:38. Samrådshandling 2013-02-04.

¹⁵ Detaljplan för Tungelsta, Lillgården – del av Stav 1:38, Haninge kommun, samrådshandling 2013-01-28

¹⁶ Detaljplan för Tungelsta, Lillgården – del av Stav 1:38, Haninge kommun, samrådshandling 2013-01-28



Figur 18. Planområde Lillgården. Källa: Detaljplan för Tungelsta, Lillgården – del av Stav 1:38, Haninge kommun.

För kollektivtrafiken finns möjligheter för en utökning av turtätheten för pendeltågen när Citybanan är utbyggd år 2017 vilket kommer medge 10-minuterstrafik till Västerhaninge och 20-minuterstrafik till Tungelsta och Nynäshamn. Haninge kommun avser att verka för att 10-minuterstrafik ska införas även till Tungelsta och söderut.¹⁷ I förslaget till länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025 finns totalt 65 miljoner kr avsatta för åtgärd av väg 556, Stavsvägen, under åren 2019–2022.

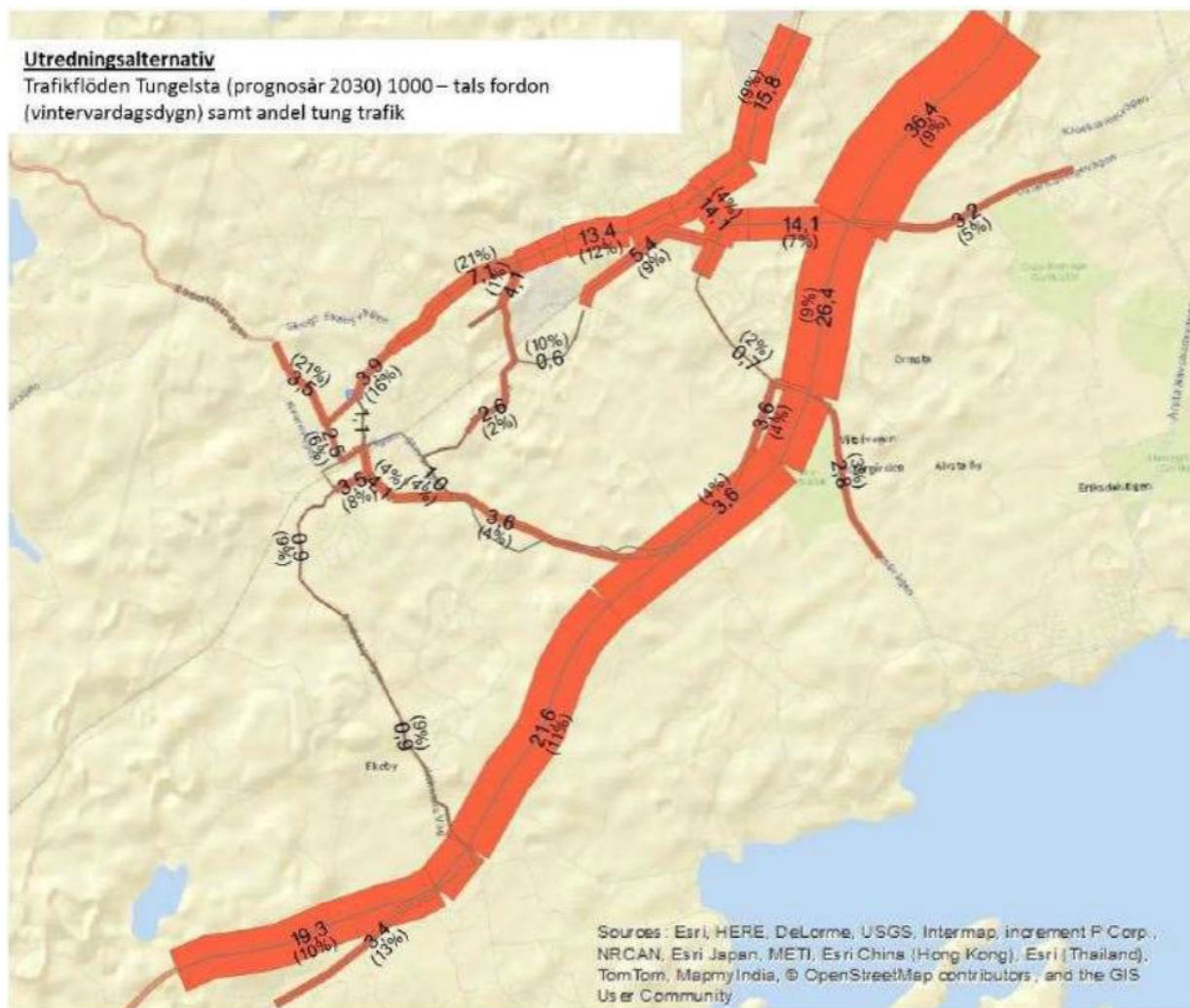
Västerhaninge

Ett utvecklingsprogram för Västerhaninge som beslutades i december 2012 anger att kommunen avser att fokusera utvecklingen av kommundelen till centrumkärnan i anslutning till stationen. Avsikten är en förtätning för att åstadkomma en god tillgänglighet till kollektivtrafiken och service. I programmet uttrycks ett behov att se över tillgängligheten i stationsområdet både för passage och byte mellan olika färdmedel. Kommunen önskar även skapa infartsparkeringar.¹⁸

För väg 257, Tungelstavägen, finns totalt 35 miljoner kr avsatta i länsplanen för åren 2019–2020.

¹⁷ Tungelsta utvecklingsprogram, Haninge kommun, 2012-12-10.

¹⁸ Västerhaninge utvecklingsprogram, Haninge kommun 2012-12-10



Figur 20. Trafikflöden 2030 med ny sträckning för Stavs vägen

2.4.13 Önskvärd utveckling

Gällande översiktsplan för Haninge kommun är från 2004. Det övergripande målet är:

- Långsiktigt hållbar utveckling ekonomiskt, ekologiskt, socialt och kulturellt.

Detta mål bryts i sin tur ned i följande sju strategiska mål:

- Goda möjligheter till arbete, bostad, utbildning och service.
- Hälsosam och trygg miljö innehållande bebyggelse med skönhet och trevnadsvärden.
- En utvecklad stadsmiljö med möjlighet till möten, nöjen, kultur och shopping.
- Våra parker, vattnet, natur- och kulturvärden och andra rekreationsvärden skyddas och vårdas. Den biologiska mångfalden upprätthålls.
- Goda kommunikationer.
- Goda förutsättningar för företag att etablera sig och utvecklas.
- En balanserad befolkningsutveckling.

Under 2014–2015 tar Haninge fram en ny översiktsplan. Av kommunens miljömål framgår att Haninge strävar efter att bli en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar kommun. De ekologiska aspekterna är:

- I Haninge kommun ska utsläpp av växthusgaser fram till 2020 ha minskat med 25 procent jämfört med nivån år 2005.
- Den biologiska mångfalden ska öka.
- Sjöar och vattendrag ska bli renare.
- Energianvändningen ska minska.

Sammantaget innebär strävan efter långsiktig ekologisk hållbarhet bland annat att värna om biologisk mångfald, kulturmiljöer, människors hälsa och ekosystemets produktivitet.

2.5 Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

Väg 257 i Tungalsta och Västerhaninge är en primär länsväg och har flera olika funktioner: länsvägsgenomfart, huvudgata i tätorterna, kollektivtrafikstråk, cykelförbindelse och skolväg. Detta medför målkonflikter vid åtgärder längs med vägen.

Väg 556, Stavsvägen, är en sekundär länsväg och har åtminstone en regional målpunkt i form av hästsjukhuset i Stav med hela Stockholm-Mälardalen som upptagningsområde.

2.6 Mål för åtgärderna

Följande mål har utarbetats av arbetsgruppen med utgångspunkt i mål som formulerades av åtgärdsvalsstudiens intressenter under workshop 1.

- Öka andelen som går, cyklar och reser med kollektivtrafik till, från och inom utredningsområdet för att minska de lokala bilresorna.
- Förbättra trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister längs och tvärs väg 257 och Stavsvägen.
- Minska de negativa effekterna av fordonstrafiken på väg 257 och Stavsvägen avseende trafiksäkerhet, buller och vibrationer för att förbättra befintlig situation och möjliggöra exploateringar i lägen med attraktiv kollektivtrafik.
- Stärka kopplingen mellan de olika delarna av utredningsområdet genom att minska barriäreffekter.

3 Alternativa lösningar

3.1 Tänkbara åtgärdestyper

Mot bakgrund av de problem och mål som definierades av intressenterna under workshop 1 och som sedan fastställdes av arbetsgruppen anordnades en andra workshop i syfte att identifiera lämpliga åtgärder inom steg 1–4. Workshopen var utformad för att i första hand rikta in arbetet på att finna åtgärder inom steg 1–3. Inbjudna att delta var tjänstemän inom Trafikverket, Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL. Workshopen resulterades i en bruttolista som arbetsgruppen arbetade vidare med. Vissa åtgärder ströks och andra tillkom varpå en kategorisering av åtgärderna i lämpliga grupper genomfördes, se Tabell 2. I tabellen anges vilken eller vilka parter som är ansvarig för att genomföra åtgärden: Trafikverket (TRV), Trafikförvaltningen SLL (TF) respektive Haninge kommun (HK) samt om åtgärden effektbedöms eller ej.

Tabell 2. Tänkbara åtgärder.

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Effektbedöms |
|---|------|-----------------------|--------------|
| Åtgärder för ökat kollektivt resande (K) | | | |
| K1 Fler skyltar med realtidsinformation på busshållplatser | 1-2 | TF i samråd med TRV | Ja |
| K2 Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken | 1-2 | TF/Nobina och HK | Ja |
| K3 Testresenärsprojekt för nyinflyttade | 1-2 | TF/Nobina och HK | Ja |
| K4 Hållplats vid Hagavägen | 3 | TRV, TF/Nobina och HK | Ja |
| K5 Utveckling av busstrafik | 1-2 | TF/Nobina och HK | Nej |
| K6 Utredda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta | 4 | TRV, TF och HK | Nej |
| Åtgärder för ökat gående och cyklande (GC) | | | |
| GC1 Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar med att gå och cykla | 1-2 | HK | Ja |
| GC2 Kampanjer för färre, korta bilresor | 1-2 | HK | Ja |
| GC3 Hälsotrampankampanjer i samband med nyinflyttning och ev. etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla | 1-2 | HK | Ja |
| GC4 Bättre vägvisning för gående och cyklister | 1-2 | HK och TRV | Ja |
| GC5 Samordning av drift och underhåll mellan Haninge kommun och Trafikverket | 1-2 | HK och TRV | Nej |
| GC6 Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer | 3 | HK och TRV | Ja |
| GC7 Utredda om bro över Nynäsbanan kan byggas om för att även kunna användas av cyklister | 3 | HK | Nej |
| GC8 Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen | 4 | TRV i samråd med HK | Ja |
| GC9 Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen | 4 | TRV i samråd med HK | Ja |
| Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med väg 257 (TS) | | | |
| TS1 Bättre belysning och rensning av vegetation | 1-2 | HK och TRV | Ja |
| TS2 Kompletterad skyltning och målning | 1-2 | HK och TRV | Ja |
| TS3 Trafiksäkerhetskameror | 3 | TRV | Ja |

| | | | |
|--|---|--------------------------|-----|
| TS4 Hastighetssäkra passager | 3 | TRV i samråd med HK | Ja |
| TS5 Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen | 3 | TRV och HK | Ja |
| TS6 Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar | 3 | TRV och HK | Ja |
| TS7 Minskad barriäreffekt vid Tungelsta skola | 3 | TRV och HK | Ja |
| TS8 Helhetsöversyn av väg 257 | 4 | TRV i samråd med HK & TF | Nej |
| TS9 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg 257/Parkvägen (ICA) | 3 | TRV i samråd med HK& TF | Ja |
| TS10 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg 257/Mulstavägen | 3 | TRV i samråd med HK& TF | Ja |
| TS11 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg 257/Hammarbergsvägen | 3 | TRV i samråd med HK& TF | Ja |
| Åtgärder för ökat trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen (STAV) | | | |
| STAV1 Trimningsåtgärder | 3 | TRV i samråd med HK | Ja |
| STAV2 Ny sträckning för Stavsvägen | 4 | TRV i samråd med HK | Ja |

3.1.1 Övergripande arbete

Trafikverket bör snarast som en följd av denna ÄVS, i samråd med Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL, ta fram en långsiktig vision för väg 257 och Stavsvägen. Vilken funktion respektive väg ska ha i framtiden påverkar vilka åtgärder som är lämpliga och möjliga att genomföra. En avgörande fråga är om väg 257 även i fortsättningen ska vara primär länsväg.

Haninge kommun har inlett ett strukturerat arbete med mobility management genom att exempelvis arbeta med kampanjer för överflyttning från bil till gång och cykel. Detta arbete har tyvärr fått minskade resurser men bör fortsätta och olika kampanjer och information bör samordnas inom kommunen för bästa effekt. Särskilt viktigt är det att arbeta systematiskt med denna typ av åtgärder i samband med att exploatering sker. För några av de föreslagna åtgärderna behövs det en personalresurs vid kommunen (eller regionen, och då en resurs som flera kommuner kan nyttja) som har ansvar för att driva kampanjer och sprida information. En sådan tjänst kan kallas mobilitetssamordnare.

Haninge kommun bör även löpande arbeta med strategisk utveckling av sin parkeringspolitik för att säkerställa att planeringen av parkering bidrar till att uppnå översiktsplanens mål om en långsiktigt hållbar utveckling. Kommunen har nyligen tagit fram en ny parkeringspolicy för nybyggnader i Handen i centrala Haninge. Ambitionen bör vara att denna policy vidareutvecklas för att kunna användas i hela kommunen och säkerställa en medveten och hållbar planering inom utredningsområdet.

Kommunen bör även ha en strategi för var verksamheter ska lokaliseras då detta har stor påverkan hur trafiken utvecklas.

3.1.2 Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafiken

Ett flertal av de identifierade problemen rör höga trafikflöden och de följdproblem det åstadkommer i form av upplevt buller, otrygghet och barriäreffekter. Ett sätt att minska trafiken kan vara att uppmuntra människor till andra sätt att resa, exempelvis i form av kollektivtrafik eller samordnade transporter. Syftet med dessa åtgärder är att synliggöra kollektivtrafiken och att åstadkomma en överflyttning från bil till kollektivtrafik eller andra samordnade transporter.

Steg 1–2

K1 Fler skyltar med realtidsinformation till kollektivtrafiken i anslutning till busshållplatser

Åtgärden syftar till öka kollektivtrafikens attraktivitet genom ökad realtidsskyltning som ökar möjligheterna för trafikanter att resa så tidseffektivt som möjligt. Åtgärden medför även ökad tillgänglighet för ovana resenärer. Inom utredningsområdet rör detta främst busshållplatserna vid väg 257. Trafikförvaltningen SLL prioriterar att sätta upp realtidsskyltar där det är stort antal resande. En diskussion bör tas mellan Trafikförvaltningen SLL, Trafikverket som väghållare och Haninge kommun om vilka hållplatser som bör prioriteras.

K2 Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken

Med åtgärden avses att se över tillgången på information om kollektivtrafiken för trafikanterna i utredningsområdet. Det kan exempelvis handla om förtydligande skyltning, fler linjekartor och tryckta tidtabeller eller realtidsskyltar vid viktiga målpunkter i utredningsområdet som exempelvis skolors och arbetsplatsers entréer. Det kan även röra förbättrad information på kommunens och idrottsföreningars hemsidor samt andra digitala kanaler.

K3 Testresenärsprojekt för nyinflyttade

När man flyttar skapar man sig nya vanor, det är då ett bra läge att låta vanebilister testa att resa med kollektivtrafiken. Åtgärden bör utformas som ett paket som erbjuds alla som flyttar in i utredningsområdet.

K5 Utveckling av busstrafik

För att göra det mer attraktivt att använda buss för lokala resor i området och för anslutning till pendeltåget bör en översyn göras av möjligheten att utveckla busstrafiken. Det är Trafikförvaltningens entreprenör Nobina som ansvarar för detta. Haninge kommun kontakter Nobina för en dialog kring hur busstrafiken kan utvecklas.

Steg 3

K4 Hållplats vid Hagavägen

Busshållplatsen är sedan tidigare planerad och ett hållplatsläge finns anlagt i östlig riktning. I västlig riktning krävs markinlösen från en privat fastighetsägare vilket har stoppat processen. Trafikverket och Haninge kommun ansvarar gemensamt för att fortsätta arbetet med att lösa markfrågan.



Figur 21. Nuvarande hållplats vid Hagavägen och Gråbergsvägen (infarten till växthusen) samt var ny hållplats, gång- och cykelpassage och gångväg kan placeras. Bild från Google.

Vid vidare planering ska hållplatsläget följa kriterier enligt VGU och RiBuss samt vara föremål för en samsyn mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen SLL. I åtgärden ingår även att säkerställa säkra, trygga och tillgängliga gånganslutningar till och från hållplatserna inklusive en gångpassage.

Steg 4

K6 Utredda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta

Ett nytt vändspår på Nynäsbanan är en förutsättning för att skapa lika tät trafik hela vägen till Tungelsta som det idag är till Västerhaninge (i teorin kan man köra tätare trafik hela vägen till Nynäshamn och vända där, men då det saknas dubbelspår hela vägen blir det i praktiken svårt att genomföra).

Idag erbjuder Västerhaninge station, med tätare trafik och mer stationsnära service, en mer attraktiv pendlingsmöjlighet än Tungelsta station varför många som har Tungelsta som sin närmaste station ändå reser från Västerhaninge station. Många tar sig dit med bil och bidrar till de trafikrelaterade problem som finns längs väg 257, motsvarande gäller för Krigslida.

Haninge kommun planerar för exploatering av bostäder i såväl Tungelsta som Krigslida och den ökade trafikeringen som ett nytt vändspår möjliggör skulle avsevärt förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik och sannolikt kunna bidra till att minska biltrafiken på vägen mellan Tungelsta och Västerhaninge.

Åtgärden hade varit enklare att genomföra i samband med att dubbelspår byggdes mellan Tungelsta och Hemfosa. För att lägga till ett vändspår i efterhand krävs flytt av ett av spåren, vilket gör kostnaden avsevärt större. Åtgärden innebär att Trafikverket i samråd med Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL utreder möjligheten att bygga ett vändspår och sedan öka pendeltågstrafiken till Tungelsta. Trafikverket kommer eventuellt att genomföra en stråkstudie för delar av Nynäsbanan och frågan om vändspår vid Tungelsta bör då beröras i denna utredning. Vändspåret bör även pekas ut i Haninge

kommuns nya översiktsplan. Det finns även tankar om att placera en depå söder om Tungelsta.

3.1.3 Åtgärder för ökat gående och cyklande

Syftet med dessa åtgärder är att åstadkomma en överflyttning från bil till gång och cykel för lokala resor inom utredningsområdet. Förbättringar kan även underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik vilket även kan ersätta mer långväga bilresor. Haninge kommun har en cykelplan från 2010 i vilken en rad olika åtgärder pekas ut. Kommunen ansvarar för att i första hand genomföra de åtgärder av brister som tidigare pekats ut och se över om några nya har tillkommit på det kommunala vägnätet. Trafikverket ansvarar för den del av cykelnätet som löper längs statliga vägar. Vid löpande drift och underhåll av gång- och cykelvägnätet är det viktigt att även ha ett trygghetsperspektiv för att erhålla god tillgänglighet för alla trafikanter, tunnlar är extra viktiga i detta avseende.

Steg 1–2

GC1 Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar med att gå och cykla

Förbättringar av infrastrukturen ska alltid marknadsföras för att dessa ska få största möjliga effekt. Ett exempel är att den serviceväg som nyttjats vid utbyggnad av dubbelspår längs med Nynäsbanan har övergått i kommunal ägo och konverterats till en gång- och cykelväg, vilken erbjuder en väldigt god förbindelse mellan Tungelsta och Västerhaninge. Denna uppenbara standardhöjning bör marknadsföras i syfte att locka nya trafikanter, något som kan bidra till att minska andelen korta bilresor i området. På motsvarande sätt bör information ske om kommande förbättringar.

GC2 Kampanjer för färre, korta bilresor

För att minska antalet korta bilresor kan riktade kampanjer skapas för att hjälpa invånare att samåka mer eller för att ersätta en bilresa med kollektivtrafik eller cykel. De korta bilresorna kan exempelvis röra resor till pendeltågsstationer för vidare resa med kollektivtrafik, lokala inköpsresor eller resor till fritidsaktiviteter. Valet av målgrupp avgör utformning av kampanjen. En annan grupp kan vara arbetspendlare, vilka kan nå genom samarbete med större arbetsgivare i exempelvis Jordbro företagspark eller Håga industriområde.

Haninge kommun har inom projektet *Hållbart resande* inlett ett strukturerat arbete för att med hjälp av mobility management påverka resandet i en hållbar riktning. Under 2014 genomfördes en studie om gåendes förutsättningar i Handen. Studien är tänkt att fungera som ett underlag vid planering för att öka andelen gående. Gång är det vanligaste sättet att ta sig till kollektivtrafik, genom att förbättra gåendes förutsättningar ökar också förutsättningarna för att medborgarna väljer kollektivtrafik framför bil vid såväl korta som långa resor.

GC3 Hälsotramparkampanjer i samband med nyinflyttning och eventuell etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla

Syftet med åtgärden är att bidra till en överflyttning från bilresor till cykelresor. I samband med att nya boende flyttar in eller nya arbetsplatser etableras bör en hälsotramparkampanj genomföras. Åtgärden innebär att vanebilister med korta avstånd till arbetet uppmuntras att gå med i ett så kallat "Hälsotramparkprojekt" där de skriver

kontrakt på att huvudsakligen cykla till arbete under exempelvis ett halvår eller ett år. Kontraktet är en överenskommelse om att deltagarna minst tre dagar i veckan under perioden ska gå eller cykla till och från arbetet. Som uppmuntring kan deltagarna erhålla olika typer av cykelaccessoarer som till exempel cykeldator och regnställ samt rabatt på cykelservice. Genom att göra ett sådant här projekt årligt återkommande, får även gamla hälsotrampare ökad motivation och kan stimuleras att fortsätta gå och cykla även efter sitt eget deltagande i projektet. För att sprida erfarenheterna om hälsotramparna föreslås att kontakt tas med lokaltidningar. Hälsotramparna används på så sätt som ambassadörer för ett ökat cyklande.

GC4 Bättre vägvisning för gående och cyklister

Åtgärden innebär att underlätta för de som cyklar och att locka fler till detta alternativ genom att tydliggöra navigering längs cykelvägnätet.

Haninge kommun och Trafikverket ansvarar gemensamt för vägvisningen för cykel, vilken bör harmonisera med den skyltning som föreslås i den regionala cykelplanen samt följa riktlinjer som framgår av vägmärkesförordningen (2007:90).

GC5 Samordning av drift och underhåll mellan Haninge kommun och Trafikverket

Trafikverket har identifierat vissa platser där uppdelningen i ansvar mellan väghållare inte är förenligt med den mest effektiva snöröjningen. Exempelvis gäller detta för gång- och cykelvägar längs med väg 257, Tungelstavägen. Av kommunens rutiner framgår att det regionala cykelstråket och huvudcykelstråken ska prioriteras vid vinterväghållning. Åtgärden innebär att Trafikverket och Haninge kommun ska samordna sina rutiner för drift och underhåll för att säkerställa god tillgänglighet oavsett väghållare.

Steg 3

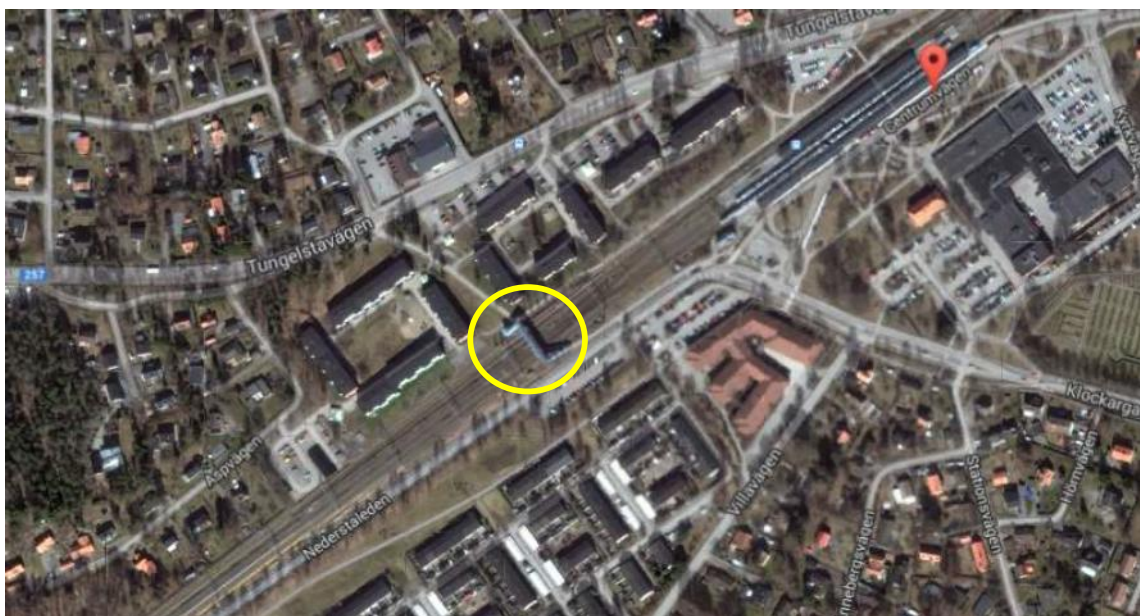
GC6 Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer

Genom att skapa säkrare och mer attraktiva cykelparkeringar vid Nynäsbanans stationer och vid prioriterade busshållplatser skapas bättre möjligheter för att ersätta korta bilresor med cykel. Alla stationer och de busshållplatser som har många påstigande inom utredningsområdet bör prioriteras.

Cykelparkeringar som utgör en del av pendelparkeringar kan finansieras av Trafikförvaltningen SLL, i övrigt är det Haninge kommun som ansvarar för cykelparkeringar.

GC7 Utredda om bro över Nynäsbanan kan byggas om för att även kunna användas av cyklister

Genom att bygga om befintlig gångbro över Nynäsbanan, så att den blir tillgänglig även för cyklister, kan järnvägens barriäreffekter minskas och möjligheterna att cykla i området ökar. Haninge kommun ansvarar för att utreda om detta är möjligt och hur det i så fall bör utföras.



Figur 22. Västerhaninge med gångbron över Nynäsbanan markerad.

Steg 4

GC8 Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen

Genom att bygga en gång- och cykelväg längs med väg 257 (Södertäljevägen) mellan Tungelsta och Sorundavägen förbättras möjligheten avsevärt att gå och cykla på ett säkert sätt.

Sträckan är cirka 1,5 km och en första bedömning är att befintligt vägutrymme inte alltid kommer medge utbyggnad, i och med att bebyggelsen ofta ligger för nära vägen. Det innebär att markinlösen troligen skulle krävas för att möjliggöra åtgärden. På andra platser utgörs vägens sidoområden av berg och branta lutningar vilket medför ökade kostnader för utbyggnad.

Trafikverket är väghållare och ansvarig för åtgärden men behöver genomföras i samråd med Haninge kommun.

Trafikverket har genomfört en bristanalys och tagit fram förslag på åtgärder för att komma till rätta med de trafiksäkerhetsproblem som råder längs väg 257 mellan Rosenhill och Tungelsta. Inga beslut finns ännu om åtgärder men studien föreslår bland annat att beläggningsen ska bytas ut.



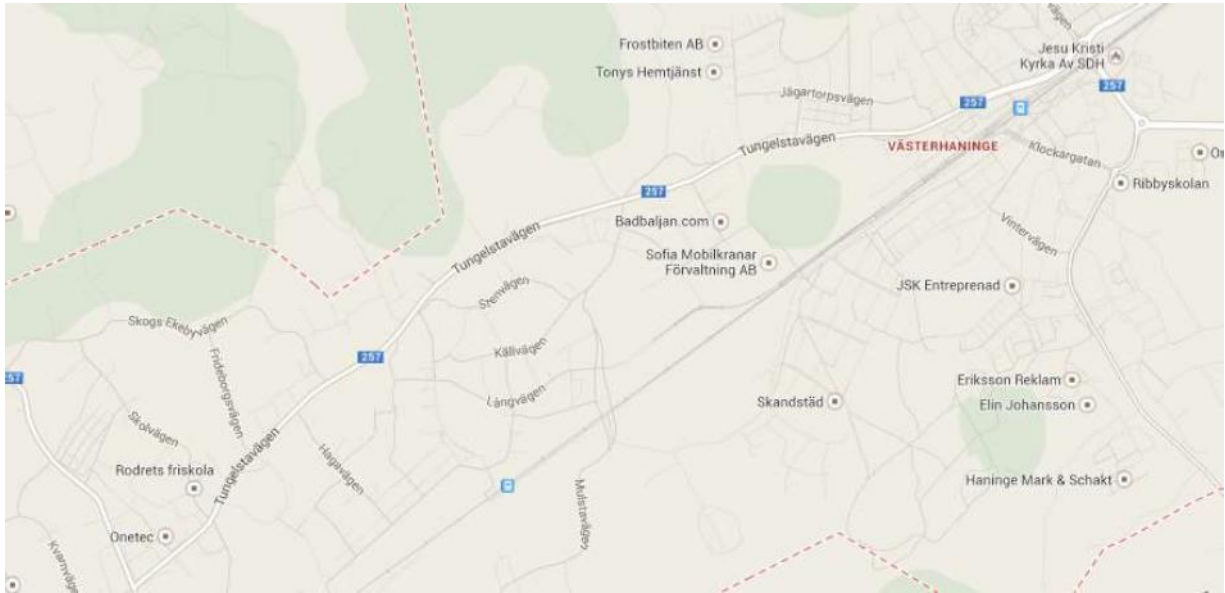
Figur 23. Väg 257 Södertäljevägen i riktning norrut.

GC9 Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen

Om Stavsvägen byggs om med delvis ny sträckning bör en gång- och cykelväg anläggas längs vägen. Om Stavsvägen inte byggs om kvarstår ändå behovet av att kunna gå och cykla från Stav till Tungelsta. En ny gång- och cykelväg föreslås därför i samma sträckning som en ombyggd Stavsväg (se vidare på sidan 56).

3.1.4 Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhet längs med väg 257

Väg 257 behöver utredas utifrån ett helhetsperspektiv för att åstadkomma en långsiktigt hållbar lösning. Utredningen bör omfatta framtagande av ett gestaltungsprogram med en vision för hela sträckan. Svårigheter ligger dock i att det föreligger målkonflikter i form av regional framkomlighet och tillgänglighet som krockar med lokal trygghet och trafiksäkerhet. Därför behövs det först tas fram en långsiktig vision för vägens funktion. Ett sätt för att åtgärda trafiksäkerhetsproblemen kan vara att minska antalet direktutfarer genom att ett antal korsningar prioriteras. Detta kräver i sin tur ombyggnadsåtgärder av dessa utpekade korsningar vilket i sin tur påverkar åtgärder för gående och cyklister.



Figur 24. Väg 257 mellan Västerhaninge och Tungelsta.

Steg 1–2

TS1 Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet

Syftet är att åtgärda problem med bristande trygghet genom större rensning av vegetation längs gångvägarnas sidoområden samt att se över och åtgärda belysning ur ett trygghetsperspektiv. Trafikverket och Haninge kommun behöver arbeta gemensamt för att åstadkomma ett stråktänk där hela sträckan från bostad till målpunkt åtgärdas, oavsett vägghållare. Om möjligt bör gång- och cykelvägen lysas upp av samma belysning som körbanan för att undvika optisk missledning.

Arbetet behöver inledas med att inventera nuläget längs med väg 257 och anslutande vägar norr och söder om denna för att identifiera åtgärdsbehov mer i detalj.

TS2 Kompletterad skyltning och målning

Syftet med denna åtgärd är att öka trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som rör sig längs med väg 257. Genom att förtydligad målning/utformning kan risken för olyckor och incidenter minskas. Ett sätt att göra detta kan vara att höja upp gång- och cykelvägen, markera denna i en avvikande färg och öka belysningen i korsningspunkten.

Detta bedöms kunna vara aktuellt i totalt åtta korsningar: Förrådsvägen, Mulstavägen, Lidavägen, Hagavägen, Fornminnesvägen, Hammarbergsvägen, Telestigen och Diskusvägen där fordonstrafik som svänger av från väg 257 korsar den gång- och cykelväg som löper längs med vägen.

Trafikverket är vägghållare för väg 257 men konfliktpunkten utgör korsningen mellan gång- och cykelvägen och ovan nämnda kommunala vägar varför åtgärder behöver göras av Trafikverket och Haninge kommun gemensamt.

Steg 3

TS3 Trafiksäkerhetskameror

Åtgärden innebär utbyggnad av trafiksäkerhetskameror, ATK, längs med väg 257. Trafikmätningar krävs innan utbyggnad kan bli aktuellt och basriteriet för utbyggnad är:

Uppmätt medelhastighet > (skyltad hastighet +5 km/h) eller 85-percentil > (skyltad hastighetsgräns + 10 km/h).

Ett preliminärt tilläggsriterium som kan vara aktuellt i detta fall är att antalet oskyddade trafikanter som korsar vägen ska överstiga 50 stycken per dimensionerande timme inom ett begränsat område.

Trafikverket är som väghållare ansvarig för att utreda behov och möjligheter för utbyggnad av trafiksäkerhetskameror genom att genomföra trafikmätningar.

TS4 Hastighetssäkra passager

Åtgärden kan bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet med minskade barriäreffekter som en följd effekt. Avståndet mellan cirkulationen vid Åbyplan och Södertäljevägen är cirka 4,5 km. På sträckan finns i dagsläget 12 stycken gång- och cykelövergångar i plan. Tre av dessa är signalreglerade och av de nio obevakade övergångsställena saknas fysisk hastighetssäkring på sex stycken.

Möjliga alternativ är hastighetssäkrade övergångsställen i form av upphöjda passager/platågupp eller busskudde innan övergångsställen.

Längs med väg 257 går busstrafik varför passager skulle behöva utformas som platågupp i enlighet med Trafikförvaltningen SLL:s riktlinjer. Tidigare genomförda hastighetssäkringar har lett till klagomål från boende på ökade buller- och vibrationsnivåer vilket behöver beaktas vid projektering. En avvägning måste också göras mellan den positiva effekten på trafiksäkerheten och den negativa effekten på busstrafikens attraktivitet.

TS5 Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen

Åtgärden syftar till att skapa en trygg och trafiksäker möjlighet för oskyddade trafikanter att korsa väg 257 i höjd med Ringvägen. Det skulle medföra en minskning av Tungelstavägens barriäreffekter samtidigt som köbildning bak i cirkulationen vid Åbyplan under eftermiddagens högtrafik, vilket även påverkar busstrafiken, skulle avhjälpas något. Detta trots att det befintliga övergångsstället måste finnas kvar.

Höga flöden på väg 257, Tungelstavägen gör att det är svårt för gående och cyklister att ta sig över. Gående och cyklister som ska korsa Tungelstavägen i höjd med Ringvägen har hjälp av ett signalreglerat övergångsställe. Många av dem är på väg till pendeltågsstationen direkt sydost om korsningen. Vid högtrafik skapar varje rödperiod för fordonstrafiken på Tungelstavägen långa köer som ibland sträcker sig till cirkulationsplatsen vid Åbyplan.

En lösning där gående och cyklister kan passera Tungelstavägen, utan att behöva invänta grönt ljus och utan att fordonstrafiken på Tungelstavägen behöver stanna, gör situationen smidigare och säkrare.

Det är svårt att få plats med en gångbro vid den aktuella korsningen. Detta alternativ har därför inte studerats. Åtgärder såsom cirkulationsplats, helt signalreglerad korsning, etc. har inte studerats då dessa inte nämnvärt förbättrar situationen för gående eller

cyklister. Inte heller har varianter med fysisk hastighetssäkring (avsmalning eller farthinder) studerats då dessa försämrar för kollektivtrafikens framkomlighet och inte tydligt förbättrar situationen varken för gående eller cyklister.

Tunnel för gående och cyklister under Tungelstavägen vid Ringvägen föreslås där det idag finns ett signalreglerat övergångsställe. Till tunneln behövs även trappor från norra sidan av Tungelstavägen ned till tunnelmynningen och från Ringvägen ned till rampen för att skapa gena gångvägar. Inga trappor bedöms vara nödvändiga på södra sidan. Tunneln bör göras extra bred och utrustas med extra belysning för att ge ökat ljusinsläpp och trygghet.

Trafikverket och Haninge kommun ansvarar gemensamt för att utreda vidare hur kopplingen för oskyddade trafikanter bäst kan stärkas mellan vägens båda sidor.



Figur 25. Tungelstavägen, västlig riktning, i höjd med Ringvägen.

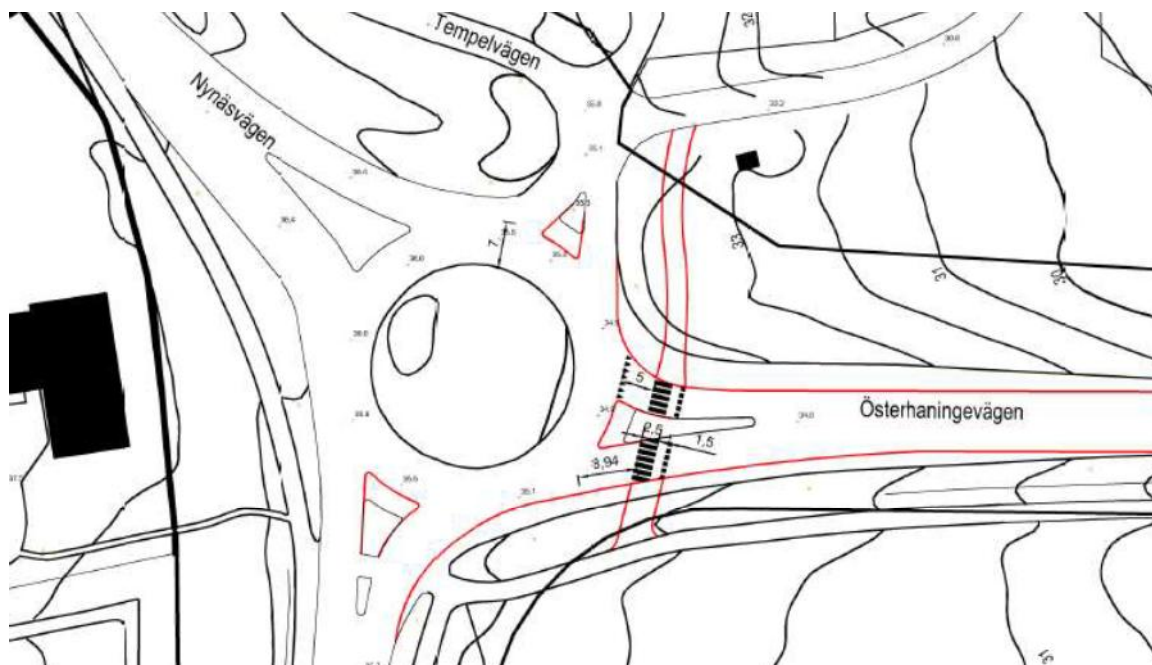
TS6 Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar

Åtgärden syftar till att stärka kopplingen mellan de båda nybyggda bostadsområdena Ribby Ängar och Prästgården vilka ligger på varsin sida om väg 257. Detta kan göras genom att skapa en gen möjlighet för gående och cyklister att passera väg 257. Platsens höjdförhållanden skapar inte naturliga förutsättningar för varken en bro eller tunnel.



Figur 26. Infarten till Ribby ängar sett österifrån.

Ett annat alternativ, eller en lösning på kort sikt i väntan på fortsatta studier, är en passage i plan vid cirkulationsplatsen Österhanningevägen/Nynäsvägen. Trafikverket och Haninge kommun ansvarar gemensamt för att vidare utreda hur dessa bostadsområden bäst kan kopplas samman. Se förslag i figur nedan.



Figur 27. Förslag på utformning av övergångsställe över väg 257 österhanningevägen vid Ribby ängar.

TS7 Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten

Åtgärden syftar till att minska barriäreffekten av väg 257 i höjd med Tungelsta skola. Idag är platsen utrustad med övergångsställen som har försetts med farthinder anpassade för kollektivtrafiken (dessa har något sämre hastighetsdämpande effekt än vanliga gupp). Denna del av Tungelstavägen har också nedsatt tillåten hastighet till 30 km/h, vardagar kl. 07-17.

Att utrusta platsen med en gångbro skulle troligen inte ge stor effekt, då broar över så korta sträckor får låg nyttjandegrad. Vidare gör inte en bro att situationen för cyklisterna förbättras nämnvärt.

En tunnel kan vara möjlig att anlägga. En första kontroll av höjdförhållanden vid platsen indikerar att en tunnel möjligen är bättre lämpad än en bro. Exakt vilken plats som ska användas behöver dock utredas vidare. Diskusvägens anslutning till Tungelstavägen är en smal gång- och cykelväg mellan friliggande villor, vilken kan göra att anslutningarna mellan en tunnel och gång- och cykelstråken längs Tungelstavägen blir svåra utforma med god standard. Eventuellt behöver viss mark från närliggande villafastigheter tas i anspråk. I detta läge behöver tunneln vara närmare 20 meter lång för att även en gång- och cykelväg ska kunna passera längs Tungelstavägen ovanpå tunneln.

Eventuellt finns det bättre möjligheter att anlägga en tunnel i höjd med korsningen med Telestigen, något längre österut på Tungelstavägen.

Trafikverket och Haninge kommun ansvarar gemensamt för att utreda vidare hur vägens barriäreffekt kan minskas i punkten.



Figur 28. Väg 257 Tungelstavägen vid Tungelsta skola, västlig riktning.

Steg 4

TS8 Helhetsöversyn av väg 257

Åtgärden innebär att ta ett helhetsgrepp kring väg 257 genom att utreda hela vägsträckan och ta fram ett gestaltungsprogram med en vision för hur det framtida gaturummet bör se ut. Åtgärden innebär vidare att peka ut hur antalet direktutfarer kan minskas genom att ett antal korsningar byggs om och görs trafiksäkrare samtidigt som lokalgator leds om till dessa. Eventuellt behov av busskörfält på några delar av sträckan bör också beröras i denna utredning.

Innan detta görs krävs att en långsiktig vision för vägens funktion finns framtagen.

I samband med ombyggnader bör hänsyn även tas till anslutningar till och från närliggande busshållplatser för att samtidigt göra dessa säkra, trygga och tillgängliga. Följande korsningar bör ses över för att finna åtgärder för ökad trafiksäkerhet:

- Korsningen vid ICA/Parkvägen (se TS9 nedan)
- Femvägskorsningen vid Mulstavägen (se TS10 nedan)
- Korsningen vid Hammarbergsvägen/Skolvägen (se TS11 nedan)
- Södertäljevägen/Tungelstavägen

Några problem i korsningen Södertäljevägen/Tungelstavägen har inte framkommit i bristinventeringen. Trafikverket har tidigare identifierat denna korsning som olycksdrabbad varför även denna bör ingå i den översyn som görs av väg 257.

Trafikverket har som väghållare för väg 257 det övergripande ansvaret, men behöver ta fram förslag för vägsträckan i samråd med Haninge kommun och Trafikförvaltningen SLL.

TS9 Korsningen väg 257/Parkvägen

Probleminventeringen har visat att det i korsningen väg 257/Parkvägen inträffat fler incidenter, framförallt i eftermiddagens högtrafik, då flest besök till ICA-butiken sker. Precis som vid korsningen mellan Tungelstavägen/Ringvägen har trafik som ska ut på Tungelstavägen problem. Ett annat problem vid aktuell korsning är att fordon som

svänger vänster från Tungelstavägen in på Parkvägen ibland blir stående i väntan på en lucka i mötande trafik då vänstersvängskörfält saknas. Vid dessa tillfällen blockerar de väntande fordonen möjligheten för bakomvarande att fortsätta sin färd österut. Detta kan leda till farliga omkörningar på insidan om de stillastående bilarna, vilket kan ses i figur 30 nedan.

Vid denna plats, liksom som vid Ringvägen, leder gångstråket som korsar Tungelstavägen till pendeltåget. Fältstudier som genomfördes i september 2013 visar att problemen är störst på eftermiddagen då flöden är som störst. I maxtimmen färdas omkring 600 fordon västerut på Tungelstavägen och omkring 120 av dessa svänger norrut vid korsningen. Från öster kommer omkring 420 fordon i maxtimmen och omkring 10 av dessa svänger vänster till Parkvägen. Under eftermiddagen i maxtimmen ansluter omkring 120 fordon från Parkvägen till Tungelstavägen, varav flertalet svänger västerut. Endast enstaka fordon använder anslutningen söderut. De köer som uppstår vid rött ljus för passerande fordon kan i nästan samtliga fall avvecklas inom efterföljande grönperiod.

För att tydligare prioritera trafiken från Parkvägen och skapa ett magasin för vänstersvägande fordon på väg 257 i östgående riktning skulle mindre åtgärder kunna genomföras, genom en omprogrammering av faserna i signalregleringen. I vilken mån ett sådant vänstersvängsfält hjälper under högtrafik är dock oklart.

Att göra om korsningen till cirkulationsplats kan lösa några problem men förhållandet mellan de olika trafikflödena är inte optimal då anslutningen söderut har ett mycket lågt flöde i relation till övriga anslutningar. En mycket översiktlig utrymmesanalys (se figur 29) visar också att det skulle vara svårt att få plats med även den minsta möjliga cirkulationsplatsen, som har full framkomlighet för bussar vid platsen (27 meter i ytterdiameter). I figuren nedan har en cirkel med diameter 28 meter lagts in. Platsen sluttningsförhållanden talar också emot att anlägga en cirkulationsplats då marken sluttar från Tungelstavägen och söderut.



Figur 29. En cirkel med diameter 28 meter ritats in vid korsningen mellan Tungelstavägen och Parkvägen.

En annan åtgärd för att lösa problemen i korsningen är att göra om den signalreglering som idag är kopplad till övergångsstället så att hela korsningen innefattas i

signalregleringen. Det kan även finnas behov av ett vänstersvängsfält för de som kommer från väster och ska svänga norrut i korsningen. För att klargöra detta behov behöver en fördjupad studie av trafikflöden och svängandelar göras. Med dagens utformning är det inte ovanligt att fordon på väg österut kör om vänstersvängande fordon på insidan, alltså på södra sidan, såsom illustreras i figur 30.



Figur 30. Fotot visar hur en skåpbil kör om den gröna vänstersvängande bilen på insidan.

TS10 Femvägskorsningen vid väg 257/Mulstavägen till fyrvägskorsning

Korsningen har identifierats som otydlig och präglad av incidenter. Vid denna plats ansluter Mulstavägen, Lyngstavägen och Glasbergavägen till Tungelstavägen så som visas i bilden nedan. Anslutningen från vänster i bilden är Mulstavägen, och från höger längst bort ansluter Lyngstavägen.



Figur 31. Femvägskorsningen vid Mulstavägen.

Korsningen är svår för trafikanter att överblicka då den egentligen innehåller tre tätt placerade trevägskorsningar. Vidare finns det ett övergångsställe strax väster om platsen samt en busshållplats ytterligare en bit västerut. Längs södra sidan av Tungelstavägen löper en gång- och cykelväg som korsar Mulstavägen. Denna passage är otydligt utformad vilket kan leda till oklarheter mellan främst cyklister och bilförare.

För att skapa en tydligare trafiksituation kan de två anslutningarna från norr dras ihop till en gemensam väg som ansluter till Tungelstavägen, antingen mitt emot Mulstavägen så att en fyrvägs korsning skapas, eller längre österut så att två trevägs korsningar skapas. Ett annat alternativ kan vara att Glasbergavägens anslutning till Tungelstavägen vid denna plats helt stängs, eftersom den även ansluter till Tungelstavägen längre österut. Detta ger längre körväg för några av fastighetsinnehavarna och en viss ökning av passerande trafik för ytterligare några.

Vid en eventuell fyrvägs korsning bör övergångsstället utformas med en refug som separerar de båda körriktningarna och eventuellt med upphöjningar (kuddar eller upphöjt övergångsställe) som dämpar hastigheten för passerande fordon. Om fler övergångsställen behövs än vad som finns idag, behöver utredas vidare.

Hastighetsdämpande åtgärder i anslutning till övergångsstället bedöms inte påverka busstrafikens framkomlighet negativt då bussarna ändå behöver sakta in på platsen för att angöra hållplatsen Mulstavägen. Vidare bör gång- och cykelvägens passage över Mulstavägen tydliggöras, antingen som en upphöjd passage eller genom att passagen markeras med avvikande färg och ges en tydligare skyltning.

För att hantera problemen i korsningen behövs en fördjupad utredning göras med en analys av bland annat olycksstatistik, flöden, svängandelar vid olika tider samt hastigheter. Konsekvenser för busstrafiken vid anläggandet av olika farthinder behöver utredas och kostnader behöver vägas mot olika behov och intressen. Detta ryms inte inom denna åtgärdsvalsstudie utan behöver utredas vidare.

TS11 Korsningen med Hammarbergsvägen

Tidigare utredningar har studerat möjligheten att bygga om korsningen vid Hammarbergsvägen/Skolvägen till en cirkulationsplats.

Ett av platsens huvudproblem är den begränsade sikten för de som ansluter till korsningen från norr. Sikten mot väster från Skolvägen skymms av ett bullerplank och sikten mot öster skymms ibland av bussar som står vid hållplatsen. Det kan dock konstateras att platsen redan är utrustad med ett upphöjt övergångsställe och hastigheten hos passerande fordon bör inte utgöra något problem. Att ta sig ut på Tungelstavägen under högtrafik kan vara problematiskt. Siktförhållanden och stopplikten gör att endast en bil åt gången kan ta sig ut från Skolvägen.



Figur 32. Korsning med Hammarbergsvägen (till vänster i bild) och Skolvägen (till höger i bild). Bild från Google.

För att skapa bättre sikt och utrymmen i korsningen kan korsningen flyttas mot sydost. Vidare kan korsningen även göras om till en cirkulationsplats för att skapa en generell hastighetssänkning och göra det lättare för trafiken från Hamarbergsvägen och Skolvägen att ta sig igenom korsningen. Att flytta korsningen ger extra utrymme mellan Tungelstavägen och det bullerplank som visas i figur 32. Detta medger en flytt av busshållplatsen som idag ligger öster om korsningen och som skymmer sikten för de som ansluter från Skolvägen.



Figur 33. Korsning Tungelstavägen-Hamarbergsvägen sett mot söder från Skolvägen. Bild från Google.

Om fyrvägs-korsningen ersätts med cirkulationsplats bör hållplatsernas placering ses över då dessa är placerade för trafikering med vänstertrafik. Det finns fördelar med att placera hållplatserna efter det att korsningen/cirkulationsplatsen har passerats. Då kan bussar få en smidigare väg ut från cirkulationsplatsen, så som visas i bilden nedan från Göteborg.



Figur 34. Cirkulationsplats vid korsningen Björlandavägen-Sommarvädersgatan i Göteborg. Bild från Google.

3.1.5 Ökat trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen

Problembeskrivningen har pekat på många brister längs med Stavsvägen. Vägen är för smal för att upplevas som trafiksäker för oskyddade trafikanter att röra sig längs med. Det faktum att vägen är smal och kurvig innebär även trafiksäkerhetsproblem genom

dålig sikt i kombination med trånga passager. Längs vägen finns även målpunkter för större fordon, som hästkliniken i Stav vilken tar emot hästtransporter från hela Stockholm-Mälardalen och således genererar tyngre trafik.

Steg 3

STAV1 Trimningsåtgärder

Åtgärden innebär mindre ombyggnadsåtgärder i syfte att öka trafiksäkerhet och framkomlighet längs med Stavsvägen. Exempel på åtgärder som bör vara aktuella är förbättrad belysning i utpekade punkter, mötesplatser och mindre vägbreddning i kurvor.

Följande behov av åtgärder har identifierats av Mikael Lindell (projektledare vid Underhåll, Trafikverket) i samband med platsbesök i början av 2015:

Mötesplatser

Två av de befintliga mötesplatserna behöver förlängas och asfalteras. En ny behöver anläggas.

Siktförbättrande åtgärder

För att skapa bättre sikt vid en plats vid södra delen av Stavsvägen föreslås att en del av berget till vänster i figur 35 tas bort.



Figur 35. Del av berget till vänster i bild behöver tas bort för att förbättra sikten. Foto av Martin Lindell, Trafikverket.

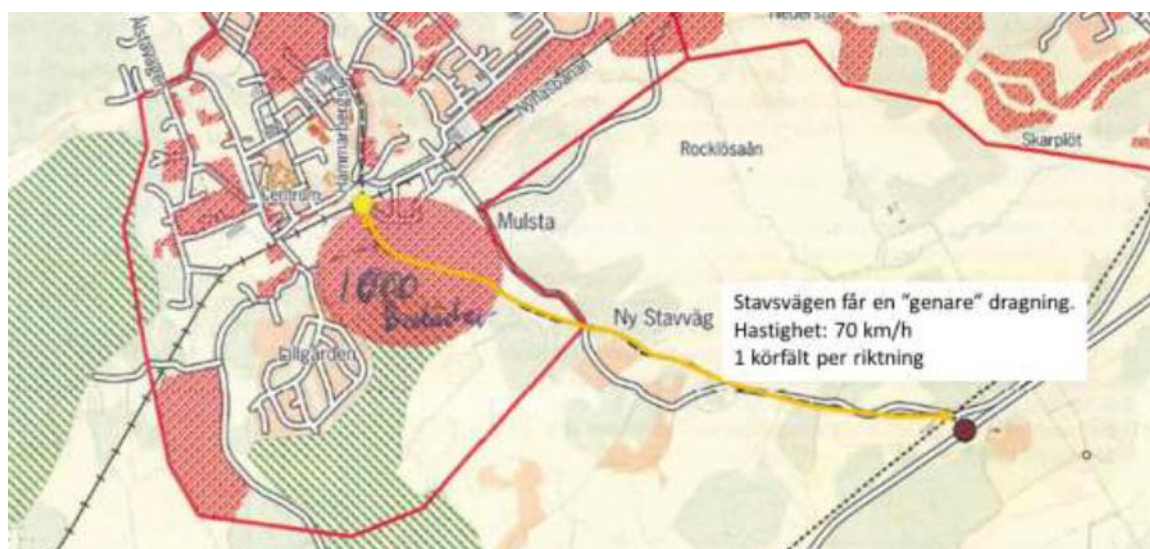
Vid två fastigheter finns behov av trimning av buskage (häckar). Normalt ligger ansvaret på fastighetsägaren det innebär inte någon kostnad för Trafikverket. Vidare har ett träd identifierats som behöver tas bort eller få ökad genomsiktighet, dock bedöms kostnaden för detta i sammanhanget vara försumbar.

Som ett underlag för beslut om trimningsåtgärder skulle en trafikmätning behöva genomföras. Trafikverket ansvarar för att i samråd med Haninge kommun utreda och ta fram förslag på lämpliga åtgärder.

Steg 4

STAV2 Ny sträckning för Stavsvägen

Åtgärden innebär att Stavsvägen byggs om och får en delvis ny sträckning bakom den befintliga bebyggelsen för att skapa högre standard och komma till rätta med de trafiksäkerhetsproblem som idag finns. Vägen har en skyltad hastighet på 70 km/h med god siktklass (ostörd trafiksituation), samt ett körfält i vardera riktningen. Vägen bör förses med en parallell gång- och cykelväg. En ny sträckning för Stavsvägen med parallell gång- och cykelväg finns även med som en potentiell åtgärd i nu gällande översiktsplan för Haninge kommun samt i samrådsförslaget till ny översiktsplan för kommunen¹⁹.



Figur 36. Den gula linjen i bilden illustrerar tänkt ny sträckning för Stavsvägen

3.2 Potentiella effekter och konsekvenser

De föreslagna åtgärderna ovan har effektbeskrivits utifrån tre aspekter. Den första är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv där kostnad och övergripande nyttor beskrivs. I den mån det är möjligt beskrivs dessa i monetära medel. Den andra aspekten är en övergripande transportpolitisk målanalys, där åtgärdens/åtgärdspaketets bedömda uppfyllnad av de olika transportpolitiska målen har sammanställts. Den tredje är en övergripande fördelningsanalys där det framgår vilka grupper som förväntas få förbättrade respektive försämrade förhållanden av åtgärden/åtgärdspaketet. Slutligen ges en sammanfattande kommentar till respektive åtgärd/åtgärdspaket.

Hela effektbeskrivningen återfinns i bilaga 2. I bilaga 3 finns Samlad effektbedömning för ombyggnad av Stavsvägen. Nedan återges en sammanfattning av effekterna.

¹⁹ <http://www.haninge.se/sv/Bygga-bo-och-miljo/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-2030/>

3.2.1 Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafiken

Tabell 3. Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafiken

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|--|------|-----------------------|--|---------------------------|
| K1 Fler skyltar med realtidsinformation på busshållplatser | 1-2 | TF i samråd med TRV | 35 000 kr/skylt | ☹️ |
| K2 Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken | 1-2 | TF/Nobina och HK | 31 500 kr/år | 😊 |
| K3 Testresenärsprojekt för nyinflyttade | 1-2 | TF/Nobina och HK | 2000 kr/pers | 😊 |
| K4 Hållplats vid Hagavägen | 3 | TRV, TF/Nobina och HK | 220 000 kr | 😊 |
| K6 Utredda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta | 4 | TRV, TF och HK | 30 Mkr 7 Mkr per år i driftskostnader | 😊 |

K1 Fler skyltar med realtidsinformation på busshållplatser

Det kan finnas ett samband mellan tydligt förbättrad realtidsinformation och en viss ökning av bussresande, men det är inte visat att de tillkommande resenärerna tidigare har varit bilister. Vad varje enskild skylt kostar beror på vilket typ och storlek som används. Som exempel kan nämnas att en stor skylt i Söderköping på 55 tum inklusive installation kostade 76 500 kr. En mindre skylt, mellan 16 och 32 tum, kostar omkring 35 000 kr inklusive installation. Fler skyltar med realtidsinformation på busshållplatser bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Nya skyltar bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nytta mellan könen, möjligen med viss övervikt mot kvinnor då de idag i större utsträckning nyttjar kollektivtrafiken. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

K2 Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken

Att uppskatta kostnader för denna typ av åtgärd är svårt. Enligt en metastudie brukar marknadsförings- och reklamkampanjer ge resandeökningar på cirka 3–5 procent, och direktbearbetningskampanjer en större effekt (exempel redovisas på 11–30 procent). Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nytta mellan könen, möjligen med viss övervikt mot kvinnor då de idag i större utsträckning nyttjar kollektivtrafiken. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

K3 Testresenärsprojekt för nyinflyttade

Undersökning av åtta testresenärsprojekt som totalt omfattade 150 personer, visade att 10-51 procent av de vanebilister som deltog i undersökningen reste kollektivt minst tre dagar/vecka under ett halvår efter testperioden. Effekten är starkt beroende av

projektets utformning i form av urvalsgrupper, avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen och geografisk omfattning. De testresenärsprojekt som får störst positiv effekt omfattar personer som vanligtvis reser med bil och som bor nära starka kollektivtrafikstråk samt har långt till jobbet. Orsaken till detta är att kollektivtrafiken i dessa fall bättre kan konkurrera med bilen jämfört med om projekten genomförs på kommunnivå eller mindre. Testresenärsprojekt för nyinflyttade bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nytta mellan könen, möjligen med viss övervikt mot kvinnor då de idag i större utsträckning nyttjar kollektivtrafiken. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

K4 Hållplats vid Hagavägen

Genom att anlägga en hållplats ökar tillgängligheten till busstrafiken. Eftersom hållplatsen redan finns i ena riktningen skapas också en ökad tydlighet när en hållplats tillskapas även i motsatt riktning.

Hållplats vid Hagavägen med tillhörande gångpassage bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nytta mellan könen, möjligen med viss övervikt mot kvinnor då de idag i större utsträckning nyttjar kollektivtrafiken. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

K6 Utredda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta

Vinsterna med ett vändspår handlar, förutsatt att trafiken utökas, om ökade möjligheter till pendling med kollektivtrafik. Några av de som idag tar bilen eller bussen från Tungelsta till Västerhaninge station kan istället stiga på vid Tungelsta. Busstrafiken längs Tungelstavägen kan eventuellt minska med ökad pendeltågstrafik. Busslinje 848 som idag har tågpassning (bussens tider är anpassade till tågets avgångar) till Västerhaninge station skulle istället kunna anpassas till Tungelsta station vilket skulle ge en snabbare resa till Stockholm för de som först åker buss 848 och därefter pendeltåg. Vidare kan infartsparkeringen vid Tungelsta utökas om tågtrafiken förtätas, vilket kan minska biltrafiken på flera belastade väglänkar. En utökning av pendeltågstrafiken till Tungelsta kan få positiva effekter på flera av de huvudsakliga problem som pekats ut för Tungelstavägen. Exempelvis kan den ge minskade kö- och barriärproblem vid de mest belastade korsningarna mellan Tungelsta och Västerhaninge station. Kanske kan det leda till att färre bilister kör för fort (om man utgår från att några kör för fort för att komma i tid till pendeltåget). Och kanske kan utökningen också få trafiksäkerhetseffekter vid de platser där flest olyckor skett.

Hur mycket trafiken på Tungelstavägen kan minskas genom förtätad pendeltågstrafik är svårt att beräkna. Idag är trafikflödet i maxtimmen omkring 1 000-1 200 fordon på Tungelstavägen och Västerhaninges station har 4 500 resande per dag. Kanske skulle 500 av dessa hellre nyttja Tungelsta eller Krigslida stationer om dessa hade tätare trafik och 200 av dessa resa i maxtimmen. Av dessa 200 kanske 100 hade kört bil till Västerhaninge, vilket skulle ge att flödet kan minska med 100 fordon i maxtimmen. En

sådan minskning kan ge märkbar effekt på köbildning under maxtimmen. Observera att detta är ett rent teoretiskt resonemang som måste tolkas och användas med stor försiktighet.

3.2.2 Åtgärder för ökat gående och cyklande

Tabell 4. Åtgärder inom steg 1-3 för ökat gående och cyklande

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|--|------|------------|-----------------|---|
| GC Åtgärder för ökat gående och cyklande | | | 1,25 Mkr |  |
| GC1 Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar med att gå och cykla | 1-2 | HK | | |
| GC2 Kampanjer för färre, korta bilresor | 1-2 | HK | | |
| GC3 Hälsotramparkampanjer i samband med nyinflyttning och ev. etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla | 1-2 | HK | | |
| GC4 Bättre vägvisning för gående och cyklister | 1-2 | HK och TRV | | |
| GC6 Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer | 3 | HK och TRV | | |

GC1-GC3 Informationsinsatser och kampanjer, bättre vägvisning samt fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer

Största potentialen med informationsinsatser och kampanjer finns troligen i att ersätta korta bilresor till pendeltågsstationerna med kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor. Hur stor denna effektpotential är beror på hur dagens resande ser ut. Effekten förstärks av investeringar i nya cykelvägar och utökad och förbättrad cykelparkering.

De samlade informationsinsatserna och kampanjerna kan tänkas minska boendes korta bilresor under 5 km med 10 procent samt minska bilresor hos respektive berört företag med 15 procent.

Hälsovinster genom att få fler bilister att cykla, t.ex. genom hälsotramparkampanjer, uppskattas till cirka 4 000 kr/år, det vill säga motsvarande tio gånger kampanjkostnaden per person. Upp till 70 procent kan förväntas fortsätta cykla ett år efter kampanjens slut. Bättre vägvisning av stråk och destinationer med enhetlig skyltning kan förväntas bidra till ökat gående och cyklande i kombination med de övriga insatserna i paketet.

Med en utbyggnad av kvalitativa cykelställ, varav en del är väderskyddade och samtliga erbjuder ramlåsning, förbättras möjligheten till kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

Åtgärderna för ökad andel gående och cyklande bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

Tabell 5. Åtgärder inom steg 4 för ökat gående och cyklande

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|--|------|---------------------|----------|---------------------------|
| GC Åtgärder i steg 4 för ökat gående och cyklande | | | | |
| GC8 Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen | 4 | TRV i samråd med HK | 5,2 Mkr | 😊 |
| GC9 Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen | 4 | TRV i samråd med HK | 10,4 Mkr | 😊 |

GC8 Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen

Att främja val av aktiva transportmedel som gång för dagliga fysiska aktiviteter, är en vinna - vinna strategi. Det främjar inte bara hälsan utan kan även leda till positiva miljöeffekter, minskade trafikolyckor och minskat vägslitage, särskilt om gång och cykling ersätter korta bilresor. Eftersom cirka hälften av alla bilresor är kortare än fem kilometer finns en betydande potential för ökad gång och cykling.

De huvudsakliga övergripande effekterna vid utbyggnad av cykelväg, förutom att det blir bekvämare och tryggare för befintliga cyklister, är följande:

- Fler cyklister (och fler kombinationsresor cykel-kollektivtrafik)
- Färre bilresor, eventuell överföring från kollektivtrafiken
- Hälsovinster för nya cyklister
- Fler cykelolyckor när fler cyklar
- Minskade olyckor för biltrafik
- Mindre emissioner, buller och slitage från biltrafik
- Mindre bränsleskatt från biltrafik

Genomförd analys av samhällsekonomisk effekt gällande gång- och cykelvägen i Trafikverkets beräkningsverktyg GC-kalk visar på en positiv nettonuvärdeskvot (NNK) om 2. Det betyder att åtgärden är mycket lönsam ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Största bidraget kommer från de externa effekterna i form av ett minskat antal olyckor samt att antalet cykelresor ökar med 15 procent. I beräkningarna antogs att hastigheten ökade från 15 till 16 km/h då cyklister färdas på cykelväg istället för i blandtrafik. Ny gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

Den föreslagna åtgärden bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärden gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala. Vissa negativa nyttor kan uppstå lokalt för biltrafikanter då körytan kan komma att minskas, vilket även kan påverka viss yrkestrafik. Fastighetsägare kan även behöva upplåta mark för en gång- och cykelväg.

GC9 Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen

En samhällsekonomisk bedömning uppvisar en positiv effekt gällande gång- och cykelbanan. NNK beräknad i Trafikverkets beräkningsverktyg GC-kalk uppgår till 2,1 vilket betyder att åtgärden är mycket lönsam ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det största bidraget kommer från positiva hälsoeffekter, färre olyckor samt att restiden för cyklister minskar markant. I beräkningarna antogs att hastigheten ökade från 15 till 16 km/h då cyklister färdas på cykelväg istället för i blandtrafik.

Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

Gång- och cykelvägen bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärden gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala. Fastighetsägare kan behöva upplåta mark för en gång- och cykelväg.

3.2.3 Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhet längs med väg 257

Tabell 6. Åtgärder för ökad trygghet och trafiksäkerhet längs med väg 257

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|---|------|--------------------------|--|---------------------------|
| TS Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs väg 257 | | | | |
| TS1 Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet | 1-2 | HK och TRV | Belysning: 2,7 Mkr, Rensning: 100 000 kr | 😊 |
| TS2 Kompletterad skyltning och målning | 1-2 | HK och TRV | Ingår i TS4 | - |
| TS3 Trafiksäkerhetskameror | 3 | TRV | 600 000 kr/kamera | 😞 |
| TS4 Hastighetssäkra passager | 3 | TRV i samråd med HK | 120 000 kr/passager Exkl. DoU | 😊 |
| TS5 Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen | 3 | TRV och HK | 10 Mkr | 😊 |
| TS6 Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar | 3 | TRV och HK | a) 10 Mkr b) 6 Mkr c) 90 000 kr | a) 😞 b) 😊 c) - |
| TS7 Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten | 3 | TRV och HK | 10 Mkr | 😊 |
| TS9 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Parkvägen (ICA) | 3 | TRV i samråd med HK & TF | Vidare utr. | - |
| TS10 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Mulstavägen | 3 | TRV i samråd med HK & TF | Vidare utr. | - |
| TS11 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Hammarbergsvägen | 3 | TRV i samråd med HK & TF | Vidare utr. | - |

TS1 Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet

Arbetet behöver, som beskrivits ovan, inledas med att inventera nuläget längs med väg 257 och anslutande vägar norr och söder om denna för att identifiera åtgärdsbehovet mer i detalj, effekterna beror på hur stort problemet är idag. Bättre belysning ger endast positiva effekter där belysningen från början varit dålig.

Enligt Åtgärds katalogen är olycksrisken för cyklister fem gånger högre i mörker än i dagsljus och för gående är motsvarande tio gånger högre. Enligt andra studier som Åtgärds katalogen hänvisar till har antalet fotgängarolyckor halverats där belysning har införts. Effekten är densamma i tätbebyggt område som utanför. Utvärdering har skett på en mängd platser både inom och utom landet. Den positiva trafiksäkerhetseffekten av vägbelysning är väl dokumenterad. Belysning rekommenderas speciellt på platser där oskyddade trafikanter förekommer, vilket också är där störst effekt uppnås.

Bättre belysning och rensning av vegetation bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Dock ökar energiförbrukningen med ökad belysning, men detta vägs upp av att fler reser hållbart.

De föreslagna åtgärderna bedöms ha något mer positiv inverkan för kvinnor vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre, men de gynnar även de som är otrygga utomhus i mörker (vilket kan vara alla, men vanligen är kvinnor och äldre mest hämmade av otryggheten). Effekterna är till övervägande del lokala.

TS2 & TS4 Kompletterad skyltning och målning/hastighetssäkrade passager

Syftet med kompletterande skyltning och målning är att öka trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som rör sig längs med och tvärs väg 257 med minskade barriäreffekter som en följd effekt. Genom att förtydligad målning/utförning kan risken för olyckor och incidenter minskas. Ett sätt att göra detta kan vara att höja upp gång- och cykelvägen, markera den i en avvikande färg och öka belysningen i korsningspunkten.

Detta bedöms kunna vara aktuellt i totalt sex korsningar (övriga hanteras som enskilda åtgärder): Förrådsvägen, Lidavägen, Hagavägen, Fornminnesvägen, Telestigen och Diskusvägen där fordonstrafik som svänger av från väg 257 korsar den gång- och cykelväg som löper längs med vägen.

Trafikverket är väghållare för väg 257 men konflikt punkten utgör korsningen mellan gång- och cykelvägen och ovan nämnda kommunala vägar varför åtgärder behöver göras av Trafikverket och Haninge kommun gemensamt.

På sträckan mellan cirkulationen vid Åbyplan och Södertäljevägen finns i dagsläget tolv stycken gång- och cykelövergångar i plan. Tre av dessa är signalreglerade och av de nio obebakade övergångsställena saknas fysisk hastighetssäkring på sex stycken.

Möjliga alternativ är hastighetssäkrade övergångsställen i form av upphöjd passage/platågupp eller busskudde innan övergångsställen.

Utvärderingar visar att personskador vid olyckor med gående och fordon minskar i medeltal med cirka 50 procent respektive 35 procent där upphöjd gång- och cykelväg korsar gata.²⁰

Av de sex korsningarna ovan kan de två sista utelämnas vad gäller att anlägga upphöjd passage då de redan är utrustade med en sådan.

Om dessa åtgärder genomförs är det inte aktuellt med kompletterande skyltning/målning. På de två/tre korsningar som kvarstår kan kompletterande skyltning/målning införas men effekterna av detta är inte helt säkerställda.

Att enbart i en avvikande färg måla gång- och cykelöverfarten är inte en åtgärd som i dagsläget kan rekommenderas då det inte är helt fastställt vilka effekter det ger.

²⁰ Åtgärds katalogen, s 30

Studier pågår för närvarande i Stockholm (preliminära resultat säger att åtgärden medför ökad hastighet för cyklister men att bilister inte uppmärksammar passagen i så ökad utsträckning som man tidigare trott). Trafikverket har i ett annat projekt (Kattegattleden) sagt att de inte inför denna typ av åtgärd då det saknas lagligt stöd för den. En avvikande färg vid en passage anger inte tydligt vad som gäller och den finns inte med i aktuellt regelverk.

Kompletterad skyltning/målning och att hastighetssäkra passager bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Då åtgärderna gör det lättare att nyttja gång- och cykelvägar kan även viss ökning av resande med kollektivtrafik förväntas. De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. För biltrafikanter kan det bli viss ökad restid på grund av upphöjda gång- och cykelöverfarter. Effekterna är till övervägande del lokala.

TS3 Trafiksäkerhetskameror

Trafiksäkerhetskameror är, rätt placerade, en effektiv åtgärd om det finns problem med för höga hastigheter.²¹ Trafiksäkerhetskameror bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Viss negativ effekt avseende reshastighet för fordonstrafiken kan upplevas. Trafiksäkerhetskameror bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. För biltrafikanter kan det bli viss ökad restid om de idag håller högra hastighet än tillåten. Effekterna är till övervägande del lokala.

På det kommunala vägnätet och andra vägar med begränsade trafikmängder är kostnaden för ATK oftast ännu för stor för att motivera nyttan. Åtgärden kan vara mycket kostnadseffektiv men det bedöms inte som sannolikt att den går att genomföra på väg 257 på ett sätt så att tillräckligt stor effekt uppnås varför den inte rekommenderas.

TS5 Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen genom en gång- och cykeltunnel

Ett antagande görs att tunneln skulle användas till cirka 80 procent, baserat på att det blir en tydlig omväg för de som rör sig längs norra sidan av Tungelstavägen om de ska nyttja tunneln. Dock blir det sannolikt en viss tidsvinst för många om det idag tar lång tid för trafiksignalen att slå om till grönt för gående.

En ny gång- och cykeltunnel med sträckning och funktion som beskrivits ovan ger en mer säker och tidseffektiv gångväg tvärs Tungelstavägen. Tydligast förbättring blir det för boende norr om vägen som går eller cyklar till pendeltågsstationen, vilka i högrafik idag behöver invänta grönt ljus vid övergångsstället. Passagen behöver göras bred och ljus för att upplevas som trygg och för att den ska bli välanvänd. Om tunneln inte görs tillräckligt tilltalande och gen är det risk att många väljer att korsa gatan vid övergångsstället och då blir vinsten mindre.

Även för passerande trafik längs Tungelstavägen bedöms det bli en förbättrad situation, då antalet stopp på grund av det signalreglerade övergångsstället blir färre och

²¹ Baskriteriet för utbyggnad är: Uppmätt medelhastighet > (skyltad hastighet +5 km/h) eller 85-percentil > (skyltad hastighetsgräns + 10 km/h).

tidsförluster samt total köbildning eventuellt blir mindre. Under eftermiddagen kan det bli köbildning bakåt (österut) från aktuell korsning (och från korsningen med Parkvägen) och in i cirkulationsplatsen vid Åbyplan. Med en planskild gångpassage skulle dessa köbildningar minska. Exakt hur mycket de skulle minska beror bland annat på hur ofta signalerna skulle användas, vilket beror på hur stor andel av korsande oskyddade trafikanter som skulle använda den planskilda passagen. Även korsningen längre västerut, vid Parkvägen, påverkar situationen vid Ringvägen och Åbyplan.

Minskad köbildning påverkar även kollektivtrafiken längs Tungelstavägen, dock kan en konsekvens bli att köerna istället uppstår på annan plats. Vidare blir det svårare för fordonstrafiken från Ringvägen att ta sig ut på Tungelstavägen. Redan idag är detta svårt och det händer att bilister som väntar på Ringvägen går ur bilen för att trycka på knappen som ger grönt för korsande fotgängare och rött för passerande trafik, så att en lucka skapas för de från Ringvägen.

Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen förväntas ge ökad andel gående och cyklande samt resande med kollektivtrafik, och bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. De föreslagna åtgärderna bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärderna gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala. Det kan bli negativa effekter för de bilburna som använder Ringvägen för att komma ut på Tungelstavägen.

TS6 Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar

Vidare studier behövs för att avgöra vilken åtgärd som är mest lämpad. I effektbeskrivningen har två alternativ studerats: gång- och cykeltunnel och en ombyggnad av korsningen till en cirkulationsplats med övergångsställe. På kort sikt föreslås att ett nytt övergångsställe anläggs vid den befintliga cirkulationsplatsen i korsningen Österhaningevägen (257) och Nynäsvägen. Se Figur 27.

Gång- och cykeltunnel

Effekterna bedöms bli positiva för cyklister och fotgängare på väg tvärs väg 257, där bostäderna och skolan på var sida om vägen är de främsta målpunkterna. Idag behöver man ta sig västerut till cirkulationsplatsen för att korsa vägen, vilket blir en omväg på 400-500 meter. Viss effekt för kollektivtrafiken kan förväntas även om det saknas kollektivtrafikhållplatser i närheten. Förbättringar i gång- och cykelvägnätet gör det lättare för boende att ta sig till och från kollektivtrafiken, vilket ökar nyttjandet i viss mån.

Även för passerande trafik längs väg 257 kan det bli en förbättrad framkomlighet, då antalet stopp på grund av passerande gående och cyklister blir färre och tidsförluster samt total köbildning blir mindre. Detta gäller dock endast om det frekvent uppstår köbildning vid platsen.

Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar genom gång- och cykeltunnel förväntas ge ökad andel gående och cyklande. Åtgärden bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Lämplig placering och utformning av tunneln bör utredas vidare.

Gång- och cykeltunneln bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärden gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och

äldre. Samtidigt får gående och cyklister en något längre väg och med nivåskillnader, jämfört med om de korsar vägen i plan. Dock ger åtgärden tydlig ökning av säkerhet och trygghet för dessa, men den kan även leda till att fordonstrafikens hastighet ökar genom korsningen. Effekterna är till övervägande del lokala.

Cirkulationsplats med övergångsställe

En cirkulationsplats med övergångsställen ger jämfört med gång- och cykeltunneln lägre hastigheter på platsen. Den lägre hastigheten minskar allvarlighetsgraden för olyckor med motorfordon samt bidrar till positiva effekter såsom minskat buller och utsläpp. Den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter kan även vara större med passager i plan snarare än i tunnel. En lösning där gående och cyklister på ett tryggt och säkert sätt kan korsa vägen i markplan, utan att behöva ta sig ned till och igenom en tunnel, är på många sätt att föredra. Särskilt när erfarenheter visar att tunnlar som saknar naturliga höjdskillnader, inte alltid används i den utsträckning som önskas.

Detaljutformningen spelar stor roll för trafiksäkerhetsutfallet och vid en välutformad cirkulationsplats enligt modern design kan man förvänta sig stor reduktion av personskadeolyckorna och deras allvarlighetsgrad, oavsett tidigare utformning. Cirkulationsplatser i tätortsmiljö minskar antalet personskadeolyckor med cirka 20-50 procent, beroende på tidigare reglering och antal tillfarter. Cirkulationsplatser har också högre kapacitet än en vanlig korsning vilket medför att om platsen idag har måttliga köproblem, till följd av nuvarande utformning, så kan dessa försvinna vid ombyggnad till cirkulationsplats.

Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar genom cirkulationsplats med gång- och cykelpassage förväntas ge ökad andel gående och cyklister, och bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen.

Ombyggnaden till cirkulationsplats bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärden gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Viss restidsökning kan uppstå för fordonstrafikanter med en cirkulationsplats och gång- och cykelpassage. Effekterna är till övervägande del lokala.

TS7 Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten

Effekterna av att anlägga en tunnel bedöms bli positiva för cyklister och fotgängare på väg tvärs Tungelstavägen. Skolan söder om vägen är den främsta målpunkten men även busshållplatserna kan vara viktiga målpunkter. Dock blir effekten för kollektivtrafiken lika stor som för gång- och cykeltunneln vid Ringvägen, eftersom den huvudsakliga målpunkten som den tunneln försörjer är en pendeltågstation.

Även för passerande trafik längs Tungelstavägen bedöms det bli en förbättrad situation, då antalet stopp på grund av passerande gående och cyklister blir färre och tidsförluster samt total köbildning blir mindre. Detta gäller även kollektivtrafiken längs Tungelstavägen.

Åtgärden förväntas ge ökad andel gående och cyklister. Eventuellt påverkar det även resandet med kollektivtrafik positivt, och bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. En tunnel bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Åtgärden gynnar i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i lägre utsträckning har bil, det vill säga personer under 18 år och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

TS9 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Parkvägen (ICA)

Fördjupade studier behövs för att avgöra vilken åtgärd som bäst lämpar sig för platsen. I effektbeskrivningen har ombyggnad till cirkulationsplats eller signalreglering antagits. Med cirkulationsplats uppnås motsvarande effekter som för en cirkulationsplats mellan Prästgården och Ribby ängar som beskrivits ovan.

Studier har visat att personskadorna minskar med i genomsnitt 30 procent vid signalreglering av en fyrvägs korsning. Trafiksignaler har normalt en positiv effekt på antalet motorfordonsolyckor, medan effekten för oskyddade trafikanter sällan är positiv. Effekter av en signalreglering är enligt Åtgärds katalogen i de flesta fall ökande emissioner och buller, dock är förändringarna små och beror även på om samordning sker med andra korsningar. Många trafikanter upplever en ökad trygghet med signalreglering vilket ofta bidrar till beteenden som ökar olycksriskerna. Införandet av trafiksignaler kan leda till längre fördröjning på primärvägen och kortare fördröjning på sekundärvägen, i synnerhet under högtrafik. Med modern teknik och detektorer långt före korsningen kan grönperioden för inkommande trafikströmmar balanseras på ett bra sätt. Särskilt vid stora trafikmängder blir det lättare för gående att korsa vägen. Trafiksignaler kan samordnas med närliggande korsningar för att förbättra framkomligheten och minska risken för trafikstockning i någon av korsningarna.

TS10 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Mulstavägen

Vidare studier krävs för att avgöra vilken åtgärd som är mer lämpad att genomföra, det är därför i detta läge inte möjligt att beskriva vilka effekterna kan väntas bli. Effekter av hastighetssäkrade passager har beskrivits ovan.

TS11 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Hammarbergsvägen

För att gå vidare med hur problemen i korsningen kan hanteras behöver en fördjupad utredning genomföras, där bland annat olycksstatistik, flöden, svängandelar vid olika tider och hastigheter analyseras. Om korsningen byggs om till en cirkulationsplats kan motsvarande trafiksäkerhetseffekter uppnås som beskrivits ovan för en ny cirkulationsplats vid Ribby ängar. Konsekvenser för busstrafiken vid anläggandet av ytterligare en cirkulationsplats behöver utredas och kostnader behöver vägas mot olika behov och intressen. Detta ryms inte inom denna åtgärdsvalsstudie utan behöver utredas vidare.

3.2.4 Ökat trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen

Tabell 7. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen

| Åtgärd | Steg | Ansvar | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|--|------|---------------------|------------|---------------------------|
| STAV Åtgärder för ökat trafiksäkerhet och trygghet längs Stavsvägen | | | | |
| STAV1 Åtgärder för ökad trafiksäkerhet för fordonstrafiken: lokala breddningar vid tvära kurvor, mötesplatser, etc. | 3 | TRV i samråd med HK | 185 000 kr | 😊 |
| STAV2 Ny sträckning för Stavsvägen | 4 | TRV i samråd med HK | Se SEB | Se SEB |

Trimningsåtgärder längs Stavsvägen

Enligt Trafikverkets effektsamband är det svårt att påvisa effekter på restid och komfort. Vad gäller trafiksäkerhet så sägs följande: En vägs linjeföring och anpassning till

omgivande terräng påverkar siktsträckorna längs vägen. Skötsel av sidoområdet, i form av röjning och slätter, är en viktig del för att uppnå långa siktsträckor och därmed möjligheten att göra säkra omkörningar. Kraven på frisiktsvärden varierar beroende på vägens högsta tillåtna hastighet.

Trimningsåtgärder i form av komplettering av mötesplatser och siktröjning bedöms ge ett samlat positivt bidrag till de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen. Dock kan ökad sikt ge en viss hastighetsökning för biltrafiken. Då det är svårt att påvisa några tydliga effekter över huvud taget blir det heller inte någon tydlig fördelning av effekterna. Dock kan konstateras att åtgärderna i huvudsak är riktade till att förbättra för biltrafiken. Åtgärderna gynnar därför i större utsträckning den geografiska tillgängligheten bland grupper som i högre utsträckning har bil, det vill säga personer mellan 18 och äldre. Effekterna är till övervägande del lokala.

Ny sträckning för Stavsvägen (resultat från SEB)

Samhällsekonomiskt analysresultat – sammanfattning

Nettonuvärde: -1,4

Miljöeffekter som inte ryms i kalkylen: negativt

Övriga effekter som inte värderats i kalkylen: positivt

Sammanvägd Samhällsekonomisk lönsamhet: olönsam

Fördelningsanalys

Åtgärden bedöms ha neutral inverkan vad gäller fördelning av nyttor mellan könen. Effekterna är till övervägande del lokala. Se tabell 8.

Tabell 8. Fördelningsanalys - sammanfattning

| Fördelningsaspekt | Kön: restid, restidsosäkerhet | Lokalt/ Regionalt/ Nationellt/ Internationellt | Län | Kommun | Trafikanter, transporter, externt berörda | Näringsgren | Trafikslag | Åldersgrupp | Åtgärds-specifik fördelningsaspekt |
|---------------------------------|-------------------------------|--|-----------|---------|---|-------------|------------|-------------|------------------------------------|
| Störst nytta/ fördel | Neutralt | Lokalt | Stockholm | Haninge | Resenärer | Ej bedömt | Bil | Neutralt | Ej bedömt |
| (störst) negativ nytta/ nackdel | Neutralt | Neutralt | Stockholm | Haninge | Klimat: Externt berörda | Ej bedömt | Bil | Neutralt | Ej bedömt |

Transportpolitisk målanalys

Åtgärden väntas ge ett positivt bidrag till funktionsmålet, bidrag till hänsynsmålet är svårare att bedöma. Se tabell 9.

Tabell 9. Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

| | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|--|---|
| Bidrag till FUNKTIONSMÅLET | Medborgarnas resor | Tillförlitlighet | Positivt bidrag |
| | | Tryggt & bekvämt | Positivt bidrag |
| | Näringslivets transporter | Tillförlitlighet | Positivt bidrag |
| | | Nöjdhet & kvalitet | Positivt bidrag |
| | Tillgänglighet regionalt/ länder | Pendling | Positivt bidrag |
| | | Tillgänglighet storstad | Positivt bidrag |
| | | Interregionalt | Positivt bidrag |
| | Jämställdhet | Jämställdhet transport | Positivt bidrag |
| | | Lika möjlighet | Inget bidrag |
| | Funktionshinder | Kollektivtrafknätet | Positivt bidrag |
| Barn och unga | Skolväg | Positivt bidrag | |
| Kollektivtrafik, gång och cykel | Gång & cykel, andel | Positivt bidrag | |
| | Kollektivtrafik, andel | Negativt bidrag | |
| Bidrag till HÄNSYNSMÅLET | Klimat | Mängd person- och lastbilstrafik | Negativt bidrag |
| | | Energi per fordonskilometer | Negativt bidrag |
| | | Energi bygg, drift, underhåll | Negativt bidrag |
| | Hälsa | Människors hälsa | Positivt |
| | | Befolkning | Positivt |
| | | Luft | Positivt&Negativt |
| | | Vatten | Ej bedömt |
| | | Mark | Ej bedömt |
| | | Materiella tillgångar | Bedöms inte fn |
| | Landskap | Landskap | Ej bedömt |
| | | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv | Ej bedömt |
| | | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Ej bedömt |
| | Trafiksäkerhet | Döda & svårt skadade | Ej bedömt. Mer trafik ger fler olyckor. Fler som går och cyklar ökar exponeringen |

Målkonflikter

Ökad trygghet och tillgänglighet för gång och cykel, men längre körvägar för fordonstrafik som leder till ökade utsläpp av luftföroreningar och koldioxid.

Bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning

Negativt resultat av den samhällsekonomiska kalkylen till följd av högre kostnader än nyttor. Längre resväg för bilister ger längre restider och ökad miljöpåverkan. Ökade möjligheter att gå och cykla både i tätorterna och längs Stavsvägen. Ökad trafiksäkerhet längs Stavsvägen med bättre sikt och uträdd väg. Mindre negativ påverkan i form av buller och luftföroreningar från fordonstrafik där människor bor och vistas.

3.3 Uppskattning av kostnader

Tabell 10. Uppskattning av kostnaden för föreslagna åtgärder

| Åtgärd | Ansvarig | Bedömd kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse |
|---|-----------------------|--|---------------------------|
| K Åtgärder för ökat kollektivt resande | | | |
| K1 Fler skyltar med realtidsinformation på busshållplatser | TF i samråd med TRV | 35 000 kr per skylt | 😊 |
| K2 Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken | TF/Nobina och HK | ca 5 % av en mobilitetssamordnare (31 500 kr/år) | 😊 |
| K3 Testresenärprojekt för nyinflyttade | TF/Nobina och HK | ca 2 000 kr/pers | 😊 |
| K4 Hållplats vid Hagavägen | TRV, TF/Nobina och HK | ca 220 000 kr | 😊 |
| K6 Utreda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta | TRV, TF och HK | Minst 30 Mkr exkl. ökad driftkostnad | - |
| GC Åtgärder för ökat gående och cyklande | | 1,25 Mkr | 😊 |
| GC1 Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar att gå och cykla | HK | | |
| GC2 Kampanjer för färre, korta bilresor | HK | | |
| GC3 Hälsotramparkampanjer i samband med nyinflyttning och ev. etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla | HK | | |
| GC4 Bättre vägvisning för gående och cyklister | HK och TRV | | |
| GC6 Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer | HK och TRV | | |
| GC8 Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen | TRV i samråd med HK | 5,2 Mkr | 😊 |
| GC9 Ny gång- och cykelväg längs Stavsvägen | TRV i samråd med HK | 10,4 Mkr | 😊 |
| TS Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs väg 257 | | | |
| TS1 Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet | HK och TRV | 15 000 kr/stolpe, rensning 100 000 kr | 😊 |
| TS2 Kompletterad skyltning och målning | HK och TRV | Bedöms med TS4 | - |
| TS3 Trafiksäkerhetskameror | TRV | 600 000 kr per kamera | 😊 |
| TS4 Hastighetssäkra passager | TRV i samråd med HK | 300 000 kr, DoU i 30 år, ca 180 000 kr | 😊 |
| TS5 Minskad barriäreffekt i höjd med Ringvägen | TRV och HK | 10 Mkr | 😊 |
| TS6a Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar – gång- och cykeltunnel | TRV och HK | 10 Mkr | 😊 |
| TS6b Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar – cirkulationsplats | TRV och HK | 6 Mkr | 😊 |
| TS6c Minskad barriäreffekt mellan Prästgården och Ribby ängar – övergångsställe vid cirkulationsplatsen | TRV | 90 000 kr | - |

| | | | |
|--|---------------------|-------------------------|---|
| TS7 Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten | TRV och HK | 10 Mkr | 😊 |
| TS9 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Parkvägen | TRV och HK | Vidare utredning behövs | - |
| TS10 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Mulstavägen | TRV och HK | Vidare utredning behövs | - |
| TS11 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid väg257/Hammarbergsvägen | TRV och HK | Vidare utredning behövs | - |
| STAV Åtgärder för ökat trafiksäkerhet och trygghet längs Stavsvägen | | | |
| STAV1 Trimningsåtgärder | TRV i samråd med HK | 185 000 kr | 😐 |
| STAV2 Ny sträckning för Stavsvägen | TRV i samråd med HK | 26,4 Mnkr | - |
| Mobilitetssamordnare | HK | 126 000 kr/år | 😊 |

3.4 Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen

En samhällsekonomisk bedömning har gjorts av åtgärden STAV2 Ny sträckning för Stavsvägen, åtgärden bedöms inte bli samhällsekonomiskt lönsam.

4 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

4.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Följande mål har parterna gemensamt enats om:

- Öka andelen som går, cyklar och reser med kollektivtrafik till, från och inom utredningsområdet för att minska de lokala bilresorna.
- Förbättra trafiksäkerhet och trygghet för gående och cyklister längs och tvärs väg 257 och Stavsvägen.
- Minska de negativa effekterna av fordonstrafiken på väg 257 och Stavsvägen avseende trafiksäkerhet och vibrationer för att förbättra befintlig situation och möjliggöra exploateringar i lägen med attraktiv kollektivtrafik.
- Stärka kopplingen mellan de olika delarna av utredningsområdet genom att minska barriäreffekter.

En gemensam målsättning är också att genomföra åtgärder som bidrar till att kommunen ska kunna gå vidare med de planer som finns på exploatering av bostäder i Tungelsta.

4.2 Rekommenderade åtgärder

Parterna har enats om fyra åtgärdsområden:

- Åtgärder för ökat kollektivt resande
- Åtgärder för ökat gående och cyklande
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med väg 257
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med Stavsvägen

Åtgärder inom samtliga områden behövs för att uppnå målen och möjliggöra den exploatering som kommunen önskar göra. Nedan beskrivs de åtgärder som parterna är överens om bör genomföras. Ytterligare åtgärder har föreslagits i studien, även dessa krävs för att uppnå studiens mål, men de avvaktar beslut om framtida funktion för väg 257 och Stavsvägen.

4.2.1 Åtgärder för ökat kollektivt resande

| Åtgärd | Steg | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse | Ansvar |
|---|------|------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Förbättrad information om möjligheten att resa med kollektivtrafiken | 1-2 | 31 500 kr per år | 😊 | TF/Nobina och HK |
| Testresenärsprojekt för nyinflyttade | 1-2 | 2 000 kr per deltagare | 😊 | TF/Nobina och HK |
| Hållplats vid Hagavägen | 3 | 220 000 kr | 😊 | TRV, TF/Nobina och HK |
| Utveckling av busstrafik | 1-2 | - | - | TF/Nobina och HK |
| Utreda möjligheten att anlägga vändspår på Nynäsbanan söder om Tungelsta för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik till Tungelsta. | 4 | - | - | TRV, TF och HK |

4.2.2 Åtgärder för ökat gående och cyklande

| Åtgärd | Steg | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse | Ansvar |
|--|------|----------------------------|------------------------------|---------------------|
| Informationskampanjer för att visa på möjligheter och fördelar med att gå och cykla | 1-2 | 1,25 Mnkr för hela paketet | 😊 när hela paketet genomförs | HK |
| Kampanjer för färre, korta bilresor | 1-2 | | | HK |
| Hälsotramparkampanjer i samband med nyinflyttning och ev. etablering av verksamhet för att uppmuntra vanebilister att börja cykla. | 1-2 | | | HK |
| Bättre vägvisning för gående och cyklister | 1-2 | | | HK och TRV |
| Fler och bättre cykelparkeringar vid t.ex. stationer | 3 | | | HK och TRV |
| Samordning av drift och underhåll mellan Haninge kommun och Trafikverket | 1-2 | - | - | HK och TRV |
| Utreda om bro över Nynäsbanan kan byggas om för att även kunna användas av cyklister | 3 | - | - | HK |
| Bygga ut gång- och cykelväg längs Södertäljevägen mellan Tungelsta och Sorundavägen | 4 | 5,2 Mnkr | 😊 | TRV i samråd med HK |

4.2.3 Åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet längs med väg 257

| Åtgärd | Steg | Kostnad | Sammanvägd måluppfyllelse | Ansvar |
|---|------|---------------------------------|---------------------------|------------|
| Bättre belysning och rensning av vegetation längs gångvägars sidoområden för ökad trygghet. | 1-2 | 2,7 Mnkr resp. 100 000 kr | 😊 | HK och TRV |
| Tunnel för gående och cyklister i höjd med Ringvägen för att minska barriäreffekten. | 3 | 10 Mnkr | 😊 | TRV och HK |
| Nytt övergångsställe vid cirkulationsplatser i korsningen Österhaningevägen/Nynäsvägen för att minska barriäreffekten mellan Prästgården och Ribby ängar. | 3 | 90 000 kr | - | TRV |
| Tunnel för gående och cyklister vid Tungelsta skola för att minska barriäreffekten. | 3 | 10 Mnkr | 😊 | TRV och HK |

4.3 Krav eller rekommendation till planering på projektnivå

En gemensam utredning mellan Trafikverket och Haninge kommun ska inledas om vilken funktion väg 257 och Stavsvägen ska ha i framtiden. Utredningen syftar även till att kunna möjliggöra en ökad exploatering för bostadsbyggande i Tungelsta.

Bilaga

Intressenter inbjudna till workshop 1

| Intressent |
|---|
| Bodin (Stav 2:6) |
| Ilemyr/Lindgren (Stav 3:4) |
| Bengt Arne Karlsson (Stav 2:13) |
| ICA Supermarket Västerhaninge, Glenn Mattsson |
| Hammarängens samfällighetsförening |
| Jägartorps villaägarförening |
| Vreta villaförening, Ordförande Lina Säther |
| Välsta villaägareförening |
| Ålsta ekonomiska förening, c/o Lindgren |
| Brf Krigslida 1:51 c/o Mikael Wallentin |
| Brf Krigslida 5:21, 7:1, c/o Trönberg & Co Förvaltnings AB |
| Frisk/Nordström (Stav 3:3) |
| Föräldrarkooperativet Rodret |
| Haninge kommun, Tungalsta skola, rektor Johan Ahlkvist, |
| Johan Åke Brodin (Stav 2:9) |
| Leif Bo Kenneth Olsson (Stav 1:27) |
| Leif Roger Karlsson (Stav 2:15) |
| Mörne/Nilsson (Stav 2:12) |
| Pettersson (Stav 1:28) |
| Pettersson/Lundberg (Stav 2:8) |
| Pierre Mikael Jansson (Stav 2:16) |
| Schneider Electric Building AB, Jan Lagerstedt |
| Sågens vägsamfällighet |
| Tingshagen (Stav 2:11) |
| Turbinen i Stockholm fastigheter AB, Mikael Engström |
| Villaägarna Haninge/Tyresökretsen |
| Wiström (Stav 3:2) |
| Vreta anläggningssamfällighet |



Trafikverket, Region Stockholm. Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se