

Väg 259 Idéutredning

Gång- och cykeltrafik i Glömstadalen

2015-09-01

Diarienummer TRV 2015/67849



Titel: Idéutredning Gång- och cykeltrafik i Glömstadalen

Utgivningsdatum: 2015-09-01

Utgivare: Trafikverket Region Stockholm

Kontaktperson: Peter Huledal

Författare: Jan Englund

Layout: Trafikverket

Innehåll

Om uppdraget	4
Sammanfattning	5
Kapitel 1 Bakgrund	6
1.1 Syfte med utredningen.....	6
1.2 Geografisk avgränsning	6
1.3 Tidigare utredningar och beslut.....	6
1.4 Övergripande mål och strategier.....	6
1.5 Planeringsprocessen.....	6
Kapitel 2 Förutsättningar - brister och problem	8
2.1 Markanvändning.....	8
2.2 Trafik och infrastruktur.....	8
2.3 Miljö.....	10
Kapitel 3 Funktions- och behovsanalys av området	11
3.1 Fordonstrafik.....	11
3.2 Kollektivtrafik.....	11
3.3 Oskyddade trafikanter.....	11
3.4 Miljö.....	11

Kapitel 4 Förslag till åtgärder	12
4.1 Viktiga förutsättningar.....	12
4.2 Förslag till utformning.....	12
4.3 Etappindelning.....	12
4.4 Beskrivning av åtgärder.....	14
Kapitel 5 Översiktlig konsekvensanalys.....	20
5.1 Natur o kulturmiljö.....	20
5.2 Rekreation och friluftsliv.....	20
5.3 Boendemiljö.....	20
5.4 Trafiksäkerhet/Tillgänglighet.....	20
5.5 Kostnader.....	20
Kapitel 6 Fortsatt arbete.....	21
6.1 Nästa steg i planeringsprocessen.....	21
6.2 Frågor som kräver speciell uppmärksamhet.....	21
6.3 Förankringsform.....	21

Om uppdraget

Trafikverket har beslutat att ta fram en idéutredning som stöd för en förenklad åtgärdsvalsstudie gällande gång- och cykeltrafiken i Glömstadalen.

Det finns medel anslagna i nu gällande Länsplan för att förbättra gång- och cykelstråket i Glömstadalen.

Idéutredningen syftar till att utreda brister och problem samt föreslå åtgärder som förmår förbättra möjligheten att förflytta sig utmed väg 259 gående eller med cykel.

Organisation

Arbetet har bedrivits internt inom Trafikverket i samarbete med Huddinge kommun.

- Trafikverket

Projektledare	Jan Englund
Samhällsplanering	Sofia Mild
Samordning Cykel	Ebba Larsson

- Huddinge kommun

Trafikfrågor	Marika Norrberg
--------------	-----------------

Sammanfattning

En sammanfattande bedömning är att ett separerat gång- och cykelstråk med hög standard utmed väg 259, på norra sidan, kan lösa de brister som har beskrivits och garantera de funktioner och behov som angivits. Utbyggnaden föreslås ske etappvis.

Bakgrund

I Länsplanen benämns Cykelsatsning Södertörn. Denna satsning består av ett antal olika objekt och GC-stråket i Glömstadalen är ett av dessa objekt.

Det finns två viktiga syften med objektet:

- Koppla ihop och höja standarden på viktiga regionala cykelstråk.
- Förbättra den lokala tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Förutsättningar - brister och problem

Trafiksituationen i Glömstadalen är ansträngd. Väg 259 har otillräcklig kapacitet under dygnets maxtimmar. Detta innebär köbildningsproblematik samt olika slags svårigheter för oskyddade trafikanter.

Nuvarande utformning av GC-stråket har ett flertal problem och brister. Dessa svagheter avser bland annat genhet, otillräcklig separering från biltrafik, låg standard avseende bredd/beläggning/belysning samt svaga kopplingar till boendemiljöer i Glömsta/Vistabergsområdet.

Funktions- och behovsanalys av området

Behov av förbättrad regional framkomlighet i vägnätet och funktionen av en förbättrad kollektivtrafik är viktiga aspekter för att lösa nuvarande problem och möta framtida utmaningar med ökad bostadsbebyggelse i Glömstadalen. Dessa behov och funktioner ska lösas inom ramen för andra projekt (Tvärförbindelse Södertörn/Spårväg Syd).

Behoven av förbättrad standard och funktion i framtida GC-nät blir allt viktigare på grund av ökat antal cyklister samt att cykling sker i allt högre farter. Kommande GC-utbyggnad ska utgå från de krav som ställs i regional cykelplan för Stockholms län. Även krav i cykelplanen avseende trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet ska beaktas.

Förslag till åtgärder

Som första alternativ bör utformningen utgå från att det kommer att krävas intrång på privata tomter utmed sträckan. Detta är nödvändigt för att skapa en tillräcklig remsa mellan väg 259 och det nya GC-stråket. Remsan kommer att ge ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samtidigt som den har funktion för snöupplag och avvattning.

Generellt föreslås den nya GC-banan, där detta är möjligt, planeras bakom befintlig belysning och i anslutning till befintlig dikes bakre krönkant. På detta sätt kan nuvarande belysnings- och avvattningssystem bibehållas.

Översiktlig konsekvensanalys

Utbyggnaden av föreslaget GC-stråk kommer att få mycket positiva konsekvenser för trafiksäkerhet och tillgänglighet när det gäller oskyddade trafikanter.

Bedömningen är att intrång på privat tomtmark blir nödvändiga för att kunna skapa en trygg och säker GC-bana som är separerad från väg 259.

För att mildra konsekvenserna är det viktigt med en bra dialog samt titta på vilka kompensationsåtgärder som kan utföras för respektive markägare i form av exempelvis flyttning eller nyetablering av vegetation.

Kostnader

En grov kostadsuppskattning för etapp I visar på en total kostnad på 19 Mkr.

Fortsatt arbete

Denna idéutredning ska utgöra underlag till en åtgärdsvalsstudie, som är det inledande skedet i vägplaneringsprocessen. Mot bakgrund av frågans lägre grad av komplexitet kommer resursinsatsen anpassas och åtgärdsvalsstudien utförs förenklad med begränsad process och analys.

Efter genomfört samråd och dialog av åtgärdsvalsstudien ska arbetet med en formell vägplaneprocess inledas.

Kapitel 1 Bakgrund

1.1 Syfte med utredningen

Trafikverket avser ta ett helhetsgrepp på Glömstastråket, som är ett utpekat regionalt cykelstråk tvärgående mellan två andra regionala stråk. Arbetet kommer av flera orsaker bedrivas i en etappindelning. Satsningen kommer att ske i samarbete med de andra stora infrastrukturella objekten i området - Tvärförbindelse Södertörn samt Spårväg Syd.

En viktig bakgrund till objektet är att det i Länsplanen finns ett paket som benämns Cykelsatsning Södertörn. Denna satsning består av ett antal olika objekt och GC-stråket i Glömstadalen är ett av dessa objekt.

Glömstastråkets läge utgör utöver den lokala funktionen även en viktig länk för att knyta ihop viktiga radiella stråk från Södertälje och Tumba.

Syftet med objektet är inte så detaljerat beskrivet i Länsplanen men utredningen definierar två viktiga syften med objektet.

- Behovet att koppla ihop viktiga regionala stråk. Sträckan genom Glömstadalen är ett regionalt stråk och en viktig länk för att koppla ihop radiella cykelstråk utmed E4 och väg 226.
- Förbättra den lokala tillgängligheten. Öka möjligheterna för boende i bostadsområdena norr om väg 259 att gå och cykla utmed

vägen. Det finns viktiga målpunkter såsom barnomsorg och skolor inom området

1.2 Geografisk avgränsning

Det aktuella utredningsområdet avgränsas av väg 259 och dess närområde på sträckan genom Glömstadalen mellan E4 och väg 226 inom Huddinge kommun

1.3 Tidigare utredningar och beslut

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.

Regional cykelplan för Stockholm län.

Cykelplan Huddinge kommun, remissversion 2015-03-31

1.4 Övergripande mål och strategier

Nationella transportpolitiska mål ska beaktas och gäller som ett ramverk för arbetet med idéutredningen.

Vidare ska visioner och mål som finns redovisade i regional cykelplan leda fortsatt arbete:

- Bra utbud av cykelvägar, regionalt cykelvägnät för arbetspendling byggs ut för gena och snabba cykelresor. Det regionala nätet bör vara färdigställt år 2030 och kompletteras med lokala och mellankommunala cykelvägar. Turism- och rekreationscykling utvecklas successivt.

- Enkelt att planera cykelresan, bra och lättillgänglig information ska finnas om cykelresande.

- Lätt att hitta under resans gång, cykelstråk utformas så att de är lättorienterade och förses med bra vägvisning och trafikinformation.

- Säkert och tryggt för alla trafikanter, trafikmiljöer ska vara trafiksäkert utformade och cykelbanor vara i gott skick med hög kvalitet på driften.

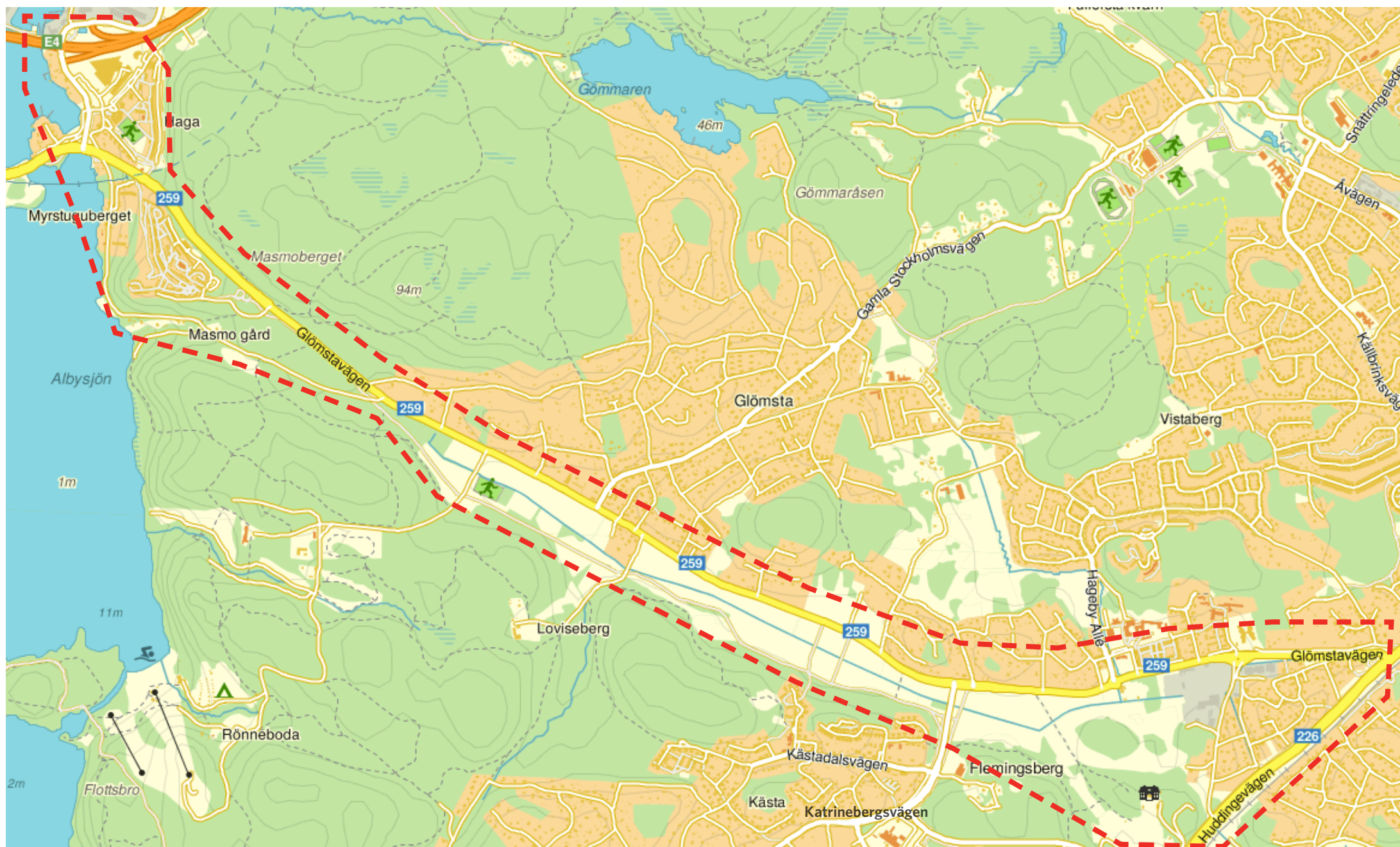
- Enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik, bra kopplingar till kollektivtrafik, tillgång till hyrcyklar vid större kollektivtrafikknutpunkter. Det ska vara möjligt att ta med cykel på längre tågsträckningar utanför rusningstid.

- Gott om cykelparkering, bättre och utökade parkeringsmöjligheter i anslutning till kollektivtrafik, vid bostäder, arbetsplatser och i centrumområden.

1.5 Planeringsprocessen

Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Den nu aktuella idéutredningen ska nyttjas som underlag för en förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

Den förenklade ÅVS-processen kommer att fungera som dialog och samråd med andra intressenter och sedemera utgöra underlag för beslut om fortsatt planprocess (vägplan).



Figur 1 - Översikt utredningsområde

Kapitel 2 Förutsättningar - brister och problem

2.1 Markanvändning

2.1.1 Bebyggelse

Det förekommer omfattande randbebyggelse utmed väg 259 genom Glömstadalen. I anslutning till denna bebyggelse finns ett stort antal direktanslutningar mot väg 259, vilka utgör mycket stora trafiksäkerhetsrisker vid in- och utfart.

Delar av sträckan är detaljplanelagd ner mot väg 259, något som måste hanteras vid anspråk på utökat vägområde.

Den stora mängd trafik som passerar på väg 259 skapar även buller- och barriärproblem för de boendemiljöer som finns utmed vägen.

2.2 Trafik och infrastruktur

2.2.1 Vägnätet

Väg 259 har utöver den lokala funktionen även en viktig funktion som tvärförbindelse mellan väg 226 och E4.

Vägen är enligt mätning från 2013 trafikerad med 20 620 fordon per årsmedeldygn väster om Katrinebergsvägen och 12 210 fordon på sträckan öster därom.

Vägen är utformad som en smal tvåfältsväg (ca 7m) och under trafikens maxtimmar är vägen överbelastad och omfattande köbildningsproblematik uppstår. Den täta trafiken innebär även stora problem med

tillgängligheten för trafik på sekundär-vägsanslutningar.

2.2.2 GC-vägnätet

Glömstastråket är ett definierat stråk i regionens cykelplan. Stråket är 9,6 km långt och sträcker sig mellan Fittja i väster och Huddinge centrum i öster. Stråket är en "tvärförbindelse" mellan Tumbastråket utmed väg 226 och Södertäljestråket utmed E4, se även figur 2.

Nuvarande utformning av stråket har flera brister och problem:

- Nuvarande trafikmängd på Glömstavägen (väg 259) utgör en kraftig barriär och trafiksäkerhetsrisk för gående och cyklister.

- Boende söder om Glömstavägen (Kästa) upplever stora trafiksäkerhetsrisker för barn och ungdomar som skall passera Glömstavägen för att ta sig till målpunkter norr om vägen, exempelvis Vistaskolan. Här har speciellt nämnts otryggheten av att cykelbanan på den norra sidan bara är separerad med en kantsten.

- Gångsignalen över väg 259 vid Katrinebergsvägens upplevs otrygg eftersom signal-systemet för biltrafiken i vägkorsningen kan störa uppmärksamheten för fordonsförare så att de inte uppfattar gångsignalen intill på rätt sätt. Trafikverket kommer under 2015 att genomföra trimningsåtgärder i korsningen för att förbättra framkomligheten för fordons-trafiken.

- Stora svårigheter att utföra lokala gång- och cykelresor utmed väg 259 i den västra delen av området eftersom det saknas en längsgående GC-koppling i direkt anslutning utmed vägen.

- Befintlig separerat cykelstråk i västra Glömsta har svag koppling till boendemiljöer i Glömsta och Vistabergsområdet.

- Stråket ligger avsides väster om Katrinebergsvägen, vilket kan innebära otrygghet under vissa tider på dygnet.

- Låg standard i det regionala stråket:

* Nuvarande sträckning är utformad med blandtrafik både i västra och östra delen.

* Hela sträckan har otillräcklig breddstandard och beläggning behöver förbättras på vissa delar. Funktionen som regional pendlingsväg för cykel är bristfällig.

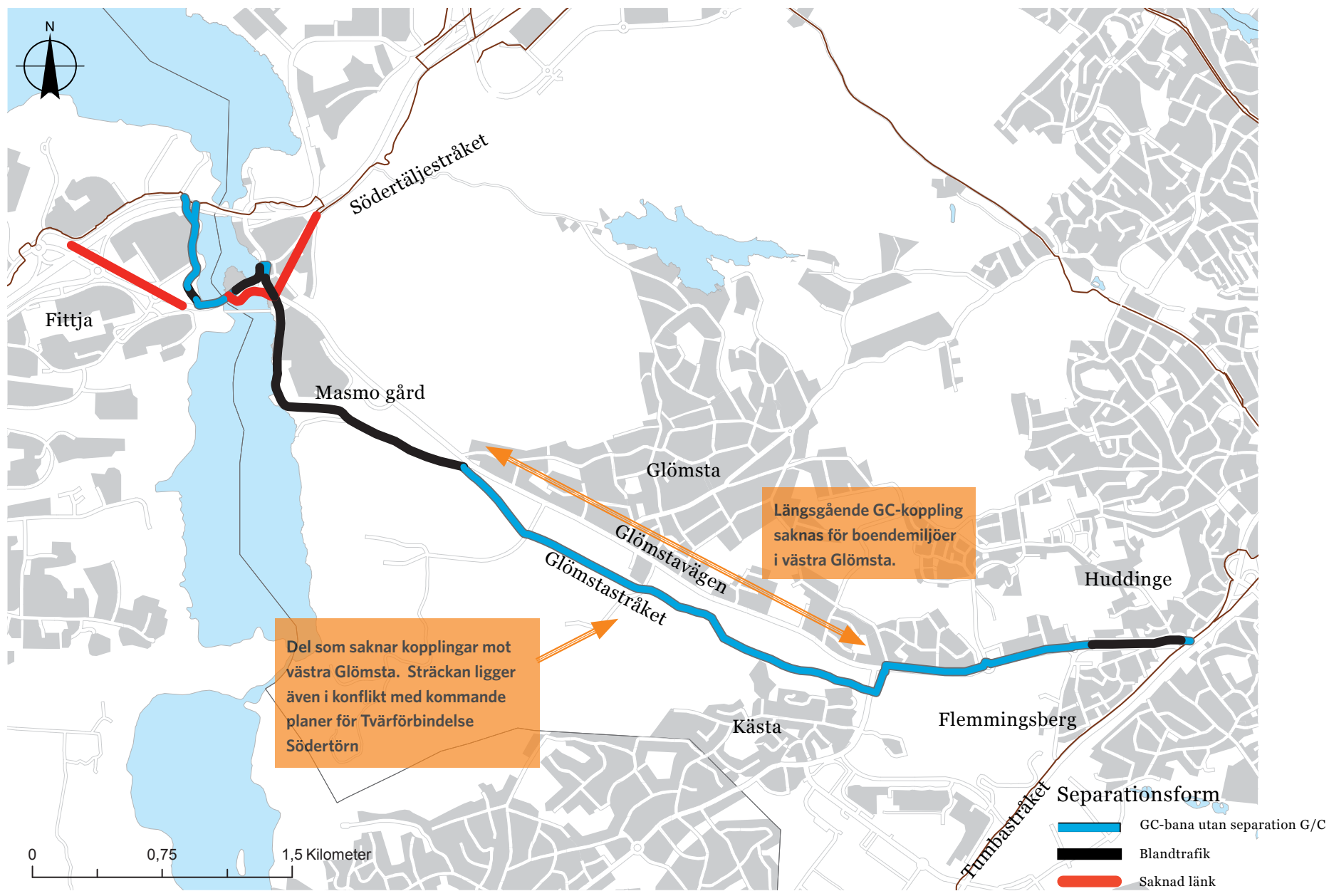
* Det finns problem med sikt och hinder utmed sträckan.

* Belysning och vägvisning är inte kontinuerlig utmed sträckan.

* Anslutningen mot Södertäljestråket vid Masmo är ogen.

2.2.3 Kollektivtrafik

Det finns stora framkomlighetsproblem för busstrafiken under trafikens maxtimmar. Flera hållplatslägen utmed sträckan har stora brister i tillgänglighetsanpassning och trafiksäkerhetsutformning.



Figur 2 - Glömstastråket, källa Regional cykelplan

2.3 Miljö

Utredningsområdet består av Glömstadalen med angränsande skogsområden. Själva dalgången används huvudsakligen för jordbruksändamål men några bebyggda delar finns. Norr om väg 259 finns omfattande bebyggelse av småhuskaraktär.

Det finns riksintresseområden för väg- och ledningsutbyggnader i dalgången men i övrigt finns inga riksintressen preciserade för miljönsidan inom utredningsområdet.

Källa till nedanstående faktauppgifter är ur Huddinge kommuns planprogram för planerad bebyggelse i Glömstadalen.

2.3.1 Naturmiljö

Glömstadalen har en funktion i Stockholms regionala grönstruktur, då områdets västra del ingår i ett område som är en del av Bornsjökilen. Glömstadalen är sedan även en grön koppling mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen.

Glömstadalen har en öppen karaktär med en tilltalande landskapsbild. Landskapsvärdena hör ihop med bygdens kulturhistoria, där jordbruket har lång kontinuitet i området.

Skogssträckan öster om Myrstugeberget är en viktig spridningszon tvärs väg 259 för djur och växter.

2.3.2 Kulturmiljö

Glömstaområdet var bebott redan under förhistorisk tid. Det finns lämningar i form av boplatser från stenåldern samt gravhögar och gravfält från yngre järnåldern, men även runristningar och vägar förekommer inom området och i närliggande omgivningar.

I Glömstadalen finns rester av ett gammalt vägnät bevarat, Tingsvägen. Denna väg med en intilliggande runhäll utgör enligt Riksantikvarieämbetet en av de mest intressanta förhistoriska lämningarna i Huddinge. Runhällen vid den forna vägen manifesterar läget för en bro. På 1600-talet byggdes Göta Landsväg som idag har kvar sin ursprungliga sträckning i Gamla Stockholmsvägen. För bägge vägområdena samt dalgången gäller särskilda restriktioner för förändringar.

2.3.3 Rekreation och friluftsliv

Dalgången har en viktig funktion för rekreation som förbindelse mellan strövområdena i Bornsjökilen och Hanvedenkilen.

Gång- och cykelstråk som finns väster om Katrinebergsvägen är väl utnyttjat för promenader/löpning och rekreationscykling.

Bornsjökilen berör västra delen och innefattar skogsmark både söder om dalgången (Lovisebergs kilområde) och norr om dalen (Gömmaren kilområde). Båda områdena är mycket värdefulla för friluftslivet och det finns även motionsspår i området.

Kapitel 3 Funktions- och behovsanalys av området

Vid utformning av åtgärder är det betydelsefullt att som underlag analysera nuvarande och framtida behov och funktioner.

3.1 Fordonstrafik

Befintligt vägnät har stora kapacitetsproblem i nuläget och i behov av mer omfattande åtgärder. Pågående projekt med Tvärförbindelse Södertörn kommer att ge förutsättningar för att på ett bättre sätt kunna hantera den regionala trafiken i framtiden. En ny tvärförbindelse kommer att förbättra framkomligheten och ger nuvarande väg 259 en annorlunda funktion, vilken istället blir karaktären av matarled i lokalvägssystemet.

3.2 Kollektivtrafik

Det finns stora behov att förbättra kollektivtrafiken i området i framtiden. Nuvarande busstrafik har stora problem med framkomligheten under trafikens maxtimmar. Utbyggnad av de nya bostadsområden som planeras i Glömstadalen kommer att medföra nya behov inom kollektivtrafiken. Spårväg Syd är ett spårprojekt som kommer att ge god tillgänglighet från området mot de regionala kärnorna i Flemingsberg och Skärholmen. Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär möjligheter till snabb stombusstrafik och avlastade lokalvägar gör att bussarna lättare kan ta sig fram i nätet.

3.3 Oskyddade trafikanter

Huddinge kommun och Trafikverket har konstaterat att stråket genom Glömsta har en viktig funktion för både lokal och regional cykeltrafik.

En analys av viktiga behov och funktioner ger följande punkter:

- Ett stråk utmed väg 259 är gent och skapar därför en viktig regional funktion för att koppla ihop befintliga stråk utmed Södertäljevägen och Huddingevägen.
- Ett stråk som knyter ihop bostadsområden i den västra delen av området skulle få en viktig lokal funktion.
- Nuvarande GC-stråk genom dalen har osäker kontinuitet beroende på planerad infrastruktur (Tvärled och Spårväg Syd) med låg regional funktion, stråket fungerar mer för lokala behov och rekreation/motion.
- Behoven av ökad tillgänglighet till lokala målpunkter för boende i området.
- Behov av att förbättra kvalitéer i befintligt regionalt GC-stråk, bland annat breddmått från 3m till standard i enlighet med den regionala cykelplanen.
- Kvalitetskrav på utformning av cykelstråken skall vara i enlighet med kapitel 5 i Regional cykelplan för Stockholms län. Även krav i cykelplanen avseende trafiksäkerhet, trygghet,

tillgänglighet ska beaktas. Nya regler för cykelöverfarter som tillkommit sedan Cykelplan antogs kan prioritera cykeltrafikanternas trafiksäkerhet och framkomlighet och dessa ska finnas med i åtgärdsförslag.

3.4 Miljö

De stora projekt som planeras i Glömstadalen (Tvärförbindelse, Spårväg Syd, Bostadsbebyggelse) kommer att ställa stora krav på åtgärder som kan bibehålla och bevara de olika miljövärden som finns i området.

Utbyggnaden av GC-nätet är i grunden positiv för miljön och innebär liten påverkan i förhållande till övriga större projekt. En viktig funktion som dock kan vara relevant är att försöka behålla spridningssambanden i västra delen av området, där planerad GC-väg passerar skogsområdet.

Kapitel 4 Förslag till åtgärder

4.1 Viktiga förutsättningar

En systematisk genomgång är viktig vid analysen över vilka aspekter som ska gälla som styrande förutsättningar för de åtgärder som föreslås.

Sammanställ och analysera problem/brister (kap 2).

Bedömningen är att de viktigaste bristerna att åtgärda är den låga standarden på det viktiga regionala stråket samt avsaknaden av ett tillgängligt längsgående stråk för lokal GC-trafik till bostadsområdena i den västra delen av området.

Klargör vilka behov som föreligger och vilka funktioner som är viktiga på kort och lång sikt (kap 3).

Behov av förbättrad regional framkomlighet och funktionen av en förbättrad kollektivtrafik är viktiga aspekter för att möta framtida utmaningar med ökad bostadsbebyggelse mm. Dessa behov och funktioner ska lösas inom ramen för andra projekt.

Behoven ökar på förbättrad standard och funktion i framtida GC-nät på grund av ökat antal cyklister, nya fordon som elcyklar och lastcyklar samt att cykling sker i allt högre farter. Kommande GC-utbyggnad ska utgå från de krav som ställs i Regional cykelplan för Stockholms län (kap 5) och övrigt regelverk. Även krav i cykelplanen avseende trafiksäkerhet, trygghet, tillgänglighet ska beaktas.

Sätt upp mål/vision/förutsättningar som löser identifierade problem/brister samt garanterar funktioner och behov (kap 2,3)

- GC-stråket ska vara gent för att på ett effektivt sätt kunna koppla ihop regionala stråk (Tumba-respektive Södertäljestråket) och i sig självt utgöra ett effektivt regionalt stråk för arbetspendling samt ökad lokal tillgänglighet.
- GC-stråket ska ha en hög standard i enlighet med krav i Regional cykelplan och övrigt regelverk.
- GC-stråket ska ge en lokal funktion till befintliga boendemiljöer i västra Glömstadalen.
- GC-stråket ska vara separerad från övrig trafik för att öka säkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Separationen ska endast i undantagsfall ske med kantsten.
- För att förhindra kostsamma ombyggnationer ska GC-stråket inte väsentligen bli påverkat av de övriga stora objekt som planeras i Glömstadalen.

Pröva tänkbara åtgärder som ger uppfyllelse av mål/vision/förutsättningar

Sammantaget är bedömningen att ett separerat GC-stråk med hög standard utmed väg 259, på norra sidan, uppfyller samtliga de förutsättningar som beskrivits ovan.

4.2 Förslag till utformning

Som första alternativ bör utformningen utgå från att det krävs intrång på privata tomter

utmed sträckan. Detta är nödvändigt för att skapa en ordentlig remsa mellan väg 259 och det nya GC-stråket. Remsan kommer att ge ökad trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter samtidigt som den har funktion för snöupplag och avvattning.

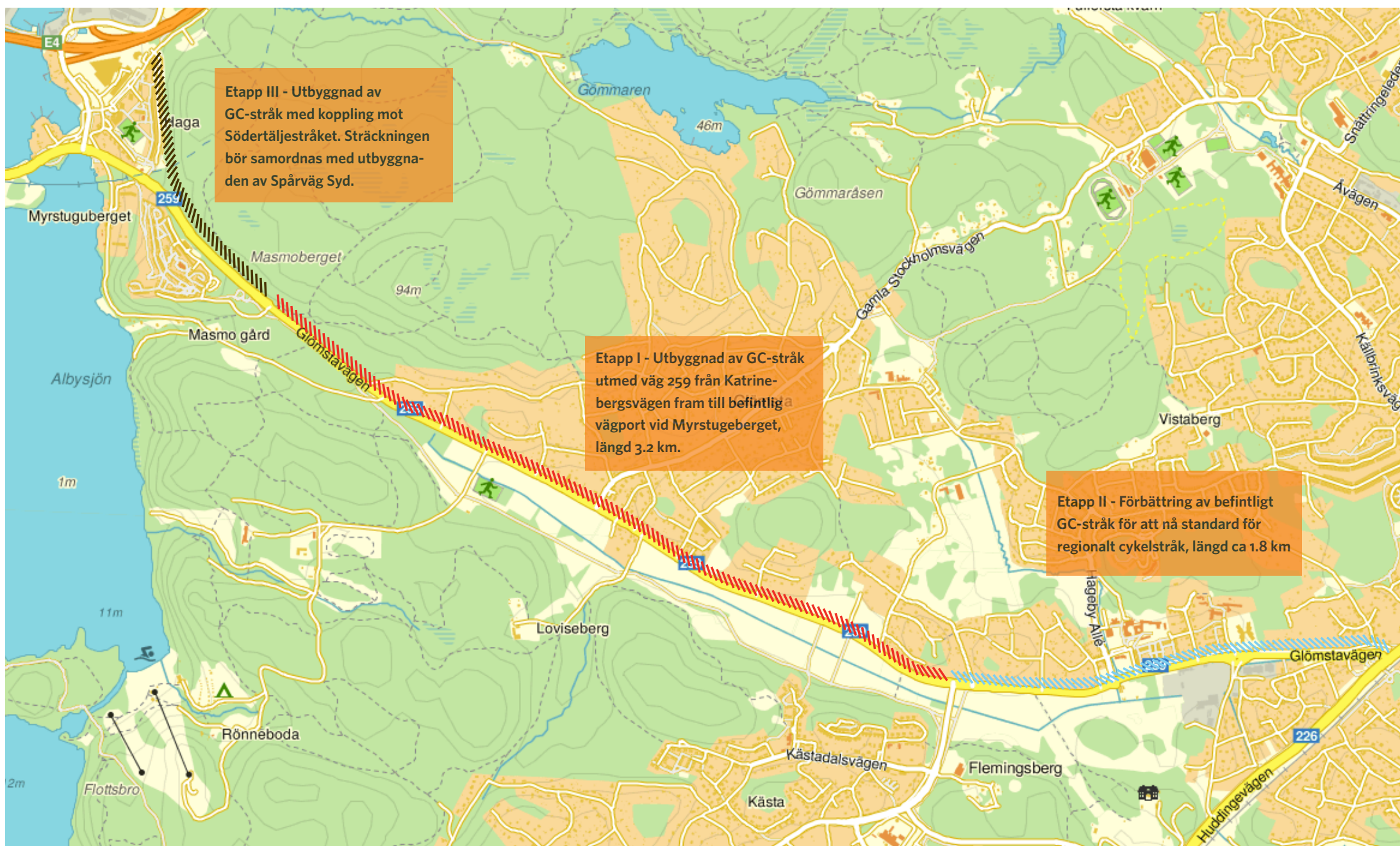
Generellt föreslås den nya GC-banan, där detta är möjligt, planeras bakom befintlig belysning och i anslutning till befintlig dikes bakre krönkant. På detta sätt kan nuvarande belysnings- och avvattningssystem bibehållas.

Som sekundärt alternativ kan GC-stråket utföras direkt mot väggkant med kantsten som separering. Mot bakgrund av nuvarande trafikbelastning är detta inte en tillräckligt säker och trygg utformning. Ska detta komma till utförande krävs ett vägräcke med tillräckligt utrymme för arbetsbredd för att skydda trafikanter på GC-banan. Ytterligare ett alternativ är att skjuta vägbanan söderut för att undvika intrång på tomtmark. Detta skulle dock innebära mycket högre kostnader för objekt än vad som bedöms som realistiskt.

4.3 Etappindelning

Förslagen syftar till en etappvis utbyggnad av stråket mellan E4 och väg 226. De mer detaljerat beskrivna förslagen består primärt av etapp I-åtgärder, som även har finansiering inom Länsplanen, se även figur 3.

- Etapp I – ny sträckning i den centrala delen.
- Etapp II och III – upprustning av befintligt stråk i den östra delen samt ny sträckning i den västra delen.



Figur 3 - Förslag till åtgärder - etappindelning

4.4 Beskrivning av åtgärder

Följande bildredovisning är en inventering och analys av förutsättningar för att anlägga en GC-länk utmed vägen enligt etapp I.

Bild1 - Från den signalreglerade passagen vid Katrinebergsvägen finns en smal GC-bana den inledande sträckan österut.

GC-väg föreslås att breddas och separeras från hållplats för att undvika olyckor mellan resenärer och cykeltrafikanter. Kan komma att kräva stödmur för att klara slänten i bakkant.



Bild 2 - Den befintliga GC-banan behöver breddas för att uppnå målstandard. Breddning bör ske på norra sidan (från vägen).

Inledande sträckan har branta slänter i bakkant behov av stödmur för att klara breddning.

Befintlig ek ska bevaras och bör inte påverkas av breddningen enligt förslaget.



Bild 3 - Vid Bergavägen pågår ombygganden och det planeras för ny skola/idrottshall i området norr om vägen. Behov av förbättrade hållplatslägen och bra kopplingar till GC-nätet är viktigt.

Passagen över Bergavägen bör dras in något på lokalvägen och utföras som cykelöverfart, där trafiken på lokalvägen för väjningsskyldighet gentemot GC-stråket.



Bild 4 - Strax öster om Bergavägen är en kort passage, där intrång uppstår med tomtmark. En kraftig granskärm står nära vägen och kommer i konflikt med ny GC-bana.



Bild 5 - Generellt ska den nya GC-banan, där detta är möjligt, planeras bakom befintlig belysning och i anslutning till befintlig dikes bakre krönkant. På detta sätt kan nuvarande belysning och avvattningsystem bibehållas.

Sträckan över ängsmarkerna är okomplicerad och innebär liten intrångsproblematik.



Bild 6 - Sträckan vid Vasavägen har bostadsfastigheter med ca 4 m remsa mellan nuvarande vägkant och häckar, staket etc. Fastigheterna är mycket stora och för att skapa en mer trygg miljö för gående och cyklister bör den planerade cykelbanan inte läggas med kantsten utan bakom befintlig belysning som tidigare beskrivits. Detta innebär att mark behöver lösas in för att klara byggnationen.



Bild 7 - Det finns ett stort antal direktutfarter från fastigheter. Dessa är redan idag ett trafik-säkerhetsproblem och kommer att innebära en konflikt med föreslagen GC-bana.

En del av dessa utfarter är branta och anläggandet av en GC-bana kommer att kräva ombyggnationer av en del anslutningar för att klara lutningskrav etc.



Bild 8 - Väster om Vasavägen finns en affärs-rörelse (Barrväxtspecialisten) med direktutfart mot väg 259. Den planerade GC-banan kommer att hamna i konflikt med denna utfart.



Bild 9 - På sträckan mellan Barrväxtspecialisten och Gustav Adolfs väg finns en ca 15 m bred remsa mellan nuvarande vägkant och berörda fastigheter.

Här finns därmed goda möjligheter att etablera en GC-väg i området mellan belysningsstolpar och intilliggande fastighetsgränser.



Bild 10 - Sträckan fram mot Gustav Adolfs väg. Remsan mellan belysning och fastighetsgräns (staket) nyttjas för GC-bana.

Korsningen med Gustav Adolfs väg blir en konflikt mellan bilister samt gående/cyklister. Regleringsform bör utredas i kommande vägplan.



Bild 11 - Trång passage strax väster om Gustav Adolfs väg mellan hållplats och plank mot verksamhetsområde.

Kan bli aktuellt med uppdelning så att gående nyttjar området utmed hållplatsen och cykelbanan leds bakom. Kan dock komma att kräva viss justering av plankets läge för att få full bredd på GC-banan.



Bild 12 - På sträckan mellan Gustav Adolfs väg och Gamla Stockholmsvägen är det en remsa på ca 4 m mellan nuvarande vägkant och fastighetsgränser. Fastigheterna är dock väldigt stora, vilket gör det möjligt att lösa in mark nära vägen.



Bild 13 - Masmo bilcenter kommer i viss konflikt med den planerade GC-banan. Här finns alternativa lösningar men huvudalternativet bör vara att lägga stråket till höger (bakom) om björkridån.



Bild 14 - Trång passage vid Björkhagsvägen. Den nya GC-banan ska gå bakom hållplatsläget och gör därmed intrång i plankets placering.

Passagen över Björkhagsvägen bör dras in något på lokalvägen och utföras som cykelöverfart, där trafiken på lokalvägen för väjningskyldighet gentemot GC-stråket.



Bild 15 - Fastighet mellan Björkhagsvägen och Gamla Stockholmsvägen. Ny GC-bana kommer att ge visst intrång på fastigheten.



Bild 16 - Sträckan fram från Gamla Stockholmsvägen och porten under väg 259 vid Myrstugeberget består av skogsmark. Det finns inga konflikter med bebyggelse eller privata tomter på denna sträcka.

Passagen över Gamla Stockholmsvägen bör dras in något på lokalvägen och utföras som cykelöverfart, där trafiken på lokalvägen för väjningsskyldighet gentemot GC-stråket.



Bild 17 - Det nya GC-stråket bör lokaliseras enligt tidigare angiven princip utanför dikessystemet på ett sådant avstånd att fordonstrafikens negativa effekter inte blir så påtagliga. Sträckan ligger dock något avsides och närheten till vägen ger viss trygghet för de som går och cyklar, vilket också bör vägas in i bedömningen.



Bild 18 - Anslutningen mot befintligt GC-system sker vid porten under väg 259 vid Myrstugeberget.



Kapitel 5 Översiktlig konsekvensanalys

5.1 Natur- och kulturmiljö

Det planerade GC-stråket kommer att placeras nära befintlig väg och berör till stor del mark som redan är ianspråktagen på olika sätt. Intrången i natur- och kulturmiljöer förväntas därför bli små.

På den västra delen av etapp I passeras ett skogsparti öster om Myrstugeberget som är en viktig spridningszon tvärs väg 259 för djur och växter och denna aspekt bör beaktas i kommande arbete med vägplan.

I Glömstadalen finns rester av ett gammalt vägnät bevarat, Tingsvägen och Göta Landsväg. För dessa väglämningar gäller särskilda restriktioner för förändringar som ska beaktas i fortsatt arbete.

5.2 Rekreation och friluftsliv

Bornsjökilen berör västra delen och innefattar skogsmark både norr och söder om väg 259. Skogsområdena är mycket värdefulla för friluftslivet men berörs endast marginellt av de föreslagna åtgärderna och ny cykelbana kan dessutom bidra till ökad tillgänglighet till skogsområdena.

5.3 Boendemiljö

Alla intrång på privat tomtmark är i grunden negativt och ska generellt så långt det är möjligt undvikas. I det nu aktuella projektet är bedömningen att intrång är nödvändiga för att kunna skapa en trygg och säker GC-bana som är separerad från väg 259.

För att mildra konsekvenserna är det viktigt med en tidig och genomtänkt dialog samt titta på vilka kompensationsåtgärder som kan utföras för respektive markägare i form av exempelvis flyttning eller nyetablering av vegetation. Utformning av tomtinfarter blir också en viktig aspekt med tanke på de höjdförhållande som råder för några av fastighetsinfarterna.

5.4 Trafiksäkerhet/Tillgänglighet

Utbyggnaden av föreslaget GC-stråk kommer att få mycket positiva konsekvenser för trafiksäkerhet och tillgänglighet när det gäller oskyddade trafikanter.

Projektet kommer att bidra till att det totala resandet kan få en ökad cykelandel, både för längre mellankommunala resor men speciellt vid korta resor mellan exempelvis bostad/skola.

Projektet kommer även innebära bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och eventuellt öka andelen kollektivtrafikresenärer.

5.5 Kostnader

En grov kostadssuppskattning för etapp I redovisas nedan:

GC-bana belagd med belysning	4000 kr/m
Total längd 3.2 km --> 12.8 Mkr	
Marklösen tomtmark	3 Mkr
Byggherrekostnader/Planering	3 Mkr

Total kostnad 19 Mkr

Kapitel 6 Fortsatt arbete

6.1 Nästa steg i planeringsprocessen

Denna idéutredning ska utgöra underlag till en åtgärdsvalsstudie, som är det inledande skedet i vägplaneringsprocessen. Mot bakgrund av frågans lägre grad av komplexitet kommer resursinsatsen anpassas och åtgärdsvalsstudien utförs förenklad med begränsad process och analys.

Efter genomfört samråd och dialog av åtgärdsvalsstudien ska arbetet med en formell vägplaneprocess inledas för etapp I.

När vägplanen är klar och det finns en fastställd vägplan kan en bygghandling upprättas som underlag för en entreprenad-upphandling.

När produktionsskedet är genomfört skall anläggningen besiktigas och överlämnas till TrV:s driftenheter.

För etapp II och III ska arbetet gå vidare med diskussioner om hur resurser i kommande åtgärdsplanering ska prioriteras. När det gäller etapp III (koppling mot Södertäljestråket) är samordning med projekten rörande Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd speciellt viktiga. En lösning där etapp III ingår som en del i vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn bör provas.

6.2 Frågor som kräver speciell uppmärksamhet

I samband med planering för utbyggnad av GC-stråket i föreslagen sträckning, kommer frågan om att uppföra bullerskydd för intilliggande bebyggelse att komma upp. Förslaget med nytt GC-stråk kommer inte att förändra bullersituationen och den typen av åtgärder bör inte belasta budgeten för GC-stråket. Finns behov av bullerplank bör detta diskuteras med samordnare för bullerfrågor inom TrV för att lösa finansieringsfrågan.

Förbättrad tillgänglighet till busshållplatser är en annan fråga som troligen uppkommer i samband med tillkommande GC-stråk. Denna fråga bör behandlas med liknande princip som för bullerfrågorna, dvs att om finansiering kan ordnas kan dessa åtgärder adderas till objektet.

Det nya stråket är lokaliserat för att minimera påverkan från andra projekt. En fortsatt dialog ska dock föras med både Spårväg Syd- och Tvärförbindelseprojektet.

Aspekter att bevaka i fortsatt arbete är hur Tvärförbindelsens del vid Masmo kommer att utformas och hur det kan påverka etapp I av GC-stråkets allra västligaste del vid Myrstugeberget.

En annan viktig punkt är hur Spårväg Syd lokaliseras vid Masmo/Myrstugeberget och hur eller om GC-stråkets etapp III kan

kombineras i denna sträckning.

Kommande samarbetet med Huddinge kommun är viktigt för att hantera frågor som eventuella förändringar av gällande detaljplaner innebär.

6.3 Förankringsform

Föreslagna åtgärder ska förankras med Väglagen och skall anses vara ”byggande av väg”. Bedömningen är att planläggningstyp 2 är tillämplig, dvs ej betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar men markåtkomst behövs.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se