



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

Handläggare
Tage Tillander
Tage.Tillander@huddinge.se

Trafikverket

Förslag till lokalisering av gång- och cykelväg i anslutning till väg 259 Tvärförbindelse Södertörn –svar på remiss från Trafikverket

Tvärförbindelse Södertörn är en ny väg som planeras att anläggas mellan E4/E20 vid Vårby backe och Trafikplats Jordbro på riksväg 73 i Haninge. Längs sträckan planeras även för en gång- och cykelförbindelse. Trafikverket har tagit fram en samrådshandling, PM Gång- och cykelväg, för att fånga in vad kommuner och andra aktörer anser om föreslagen utformning och sträckning.

Samrådshandlingen redovisar val av dragning för aktuellt gång- och cykelväg samt motiv till vald linje.

I Trafikverkets uppdrag för att anlägga Tvärförbindelse Södertörn ingår planering och utbyggnad av en cykelförbindelse längs sträckan. På den västra delen är cykelvägen huvudsakligen lokaliserad längs Glömstavägen. Öster om Huddingevägen har Trafikverket valt att lokalisera cykelförbindelsen utmed nuvarande väg 259.

Kommunerna har tidigare yttrat sig över valet av korridor för vägförbindelsen, dock utan förslag till möjlig dragning för gång- och cykelvägen. Trafikverket har tagit fram ett förslag till lokalisering av cykelvägen och kommunerna kan lämna synpunkter på sträckningen. Samråd av hela Tvärförbindelse Södertörn är planerat mellan den 13 november 2018 och den 6 december 2018.

Huddinge kommun har synpunkter på cykelvägens lokalisering som redovisas nedan.

Allmänt

Den föreslagna utbyggnaden av cykelväg längs Tvärförbindelsen kommer att innebära en avsevärd förbättring av framkomlighet och tillgänglighet för cyklister mellan Haninge, Huddinge och Vårby/Fittja. Huddinge kommun ser denna PM som en bra beskrivning av möjliga lösningar för cykeltrafiken men tyvärr kommer

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
YTTRANDE
141 85 Huddinge

Besök
Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

rapporten i ett sent skede i vägplaneprocessen vilket innebär att en begränsning av möjligheten att påverka utformningen. Huddinge kommun har i vissa fall en annan uppfattning om cykelvägens lokalisering än den som förordas i rapporten.

Förutsättningar

Trafikprognoser

Trafikverket har inte genomfört någon prognosberäkning av cykelflödet längs Tvärförbindelsen p.g.a. att det saknas lämpliga verktyg. I rapporten görs dock en bedömning att cykelresorna längs Tvärförbindelsen år 2045 ska uppgå till 5-7 % av resorna.

Huddinge anser att detta är en alltför blygsam uppskattning. I den regionala cykelplanen finns målsättningen att 20 % av arbetsresorna år 2030 ska ske med cykel. Med de förbättringar som planeras för cykeltrafiken vid utbyggnaden av tvärförbindelsen borde cykelförbindelserna dimensioneras för större flöden än dem 2000 -2500 cyklister per dygn som anges i rapporten. Detta innebär även att det bör ställas höga krav på utformningen av cykelvägsanläggningarna.

Regional cykelplanering

I förutsättningarna för rapporten finns hänvisning till Regionala cykelplanen och en målsättning för tvärförbindelseprojektet är att utformningskraven i regionala cykelplanen ska följas. Som en förutsättning för projektet redovisas även nätet av cykelstråk enligt Regional cykelplan. En viktig länk i detta nät är förbindelsen genom Flemingsbergsskogen.

Regionala cykelplanen har tillkommit genom ett samarbete mellan Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen, landstinget genom Trafikförvaltningen och länets kommuner. Syftet med planen är att den ska utgöra underlag för utbyggnad av regionala cykelstråk. Om det ska vara möjligt att nå den målsättning som anges i planen, att 20 % av arbetsresorna år 2030 ska företas med cykel, måste förutsättningarna för cykling förbättras i Stockholm län. Huddinge ser det därför som anmärkningsvärt att förbindelsen genom Flemingsbergsskogen inte utreds som ett huvudalternativ för cykeltrafiken mellan Haninge och Huddinge, som är den genaste sträckningen mellan Haninge och Flemingsberg.

I regeringsbeslutet till Nationell plan för transportsystemet ska Trafikverket ytterligare utreda hur utformningen av Tvärförbindelse Södertörn kan främja goda möjligheter till cykling.

Huddinge kommuns cykelplan

Huddinge kommuns cykelplan, som är antagen av Kommunfullmäktige år 2016, ska ligga till grund för kommunens arbete med cykelplanering. Cykelvägen genom Flemingsbergsskogen ingår som en viktig regional länk i kommunens cykelvägnät.

I övrigt ingår de cykelförbindelser, som är utpekade Trafikverkets *PM Gång- och cykelväg*, även kommunens cykelplan.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

Trafikverkets övriga planer för gång- och cykeltrafik i området

Trafikverket planerar också en utbyggnad av cykelförbindelse längs väg 226 i samband med utbyggnaden av Trafikplats högskolan. Vidare planeras även för utbyggnad av cykelväg längs Glömstavägens norra sida.

Utformning

I rapporten föreslås att utformningen av cykelförbindelserna längs tvärförbindelsen ska följa gällande rekommendationer i regionala cykelplanen, Vägar- och gators utformning (VGU) samt GCM- Handboken.

Huddinge kommun anser att det är bra att gällande regelverk följs vid utformning av cykelnätet. Det förefaller som att Trafikverket i projektet föreslår att den lägsta geometriska standarden enligt VGU ska gälla vid utbyggnaden. Huddinge kommun anser att *God standard* borde vara regel vid hela utbyggnaden d.v.s. även för de delar av sträckan som byggs om. Detta är av särskild vikt i bebyggelseområden där den regionala trafiken kommer att blandas med mer lokala cyklister och i många fall även med fotgängare.

Cykelvägen kommer att, på en stor del av Tvärförbindelsen, förläggas i nära anslutning till körbanan. Trafikprognosen visar på höga trafikflöden och cyklister kommer att utsättas för både störande buller och för luftföroreningar. På delar av cykelvägen där Miljö kvalitetsnormen för luft beräknas överskridas måste åtgärder vidtas, exempelvis genom kompletterande skärmar för att begränsa avgasernas spridning från tvärförbindelsen. För att i övrigt öka attraktiviteten på cykelförbindelsen bör det utredas hur cykelvägarna på bästa sätt kan skärmas från buller och bilavgaser.

I övrigt har Huddinge inte några synpunkter på förslaget till utformning i PM Gång- och cykelväg.

Alternativ

Masmo- Flottsbro

Huddinge kommun anser att det rekommenderade valet av cykelvägssträckningar är bra. Förslagen kommer att förbättra framkomligheten för cyklister i Vårbyområde. Vi har dock några synpunkter:

- Cykelbron över Fittjaviken bör utformas med god standard enligt den regionala cykelplanen d.v.s. en sektionsbredd på 5,3 meter. Förhoppningsvis kommer de förbättrade cykelförhållandena att innebära ökad cykeltrafik vilket kräver god geometrisk standard.
- Förslaget bör kompletteras men utbyggnaden av cykelförbindelse längs Solhagsvägen som ger en genare sträckning för cyklister från Botkyrkaleden och norrut. Utbyggnaden kommer att kunna genomföras på befintlig allmän platsmark i gällande detaljplan. Det är exempelvis möjligt att smala av befintlig körbana för att inrymma cykelfält/bana.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

- Cykelvägen norr om den nya trafikplatsen utmed E4/E20 kommer att ligga inklämd mellan motorvägen och på sikt Spårväg syd. Det är viktigt att omsorg läggs på gestaltning av detta avsnitt och att Trafikverket visar hur utbyggnaden kan ske.
- Det är viktigt att befintlig gång- och cykelförbindelse under Tvärförbindelsen och E4/E20 i förlängningen av Solhagsvägen förbättras.

Flottsbro – Kästa

Huddinge kommun anser att Trafikverkets förslag till cykelvägssträckningar är bra. I kombination med planerad cykelväg längs Glömstavägen kommer cykelförbindelserna på sträckan att förbättras. Huddinge har några synpunkter:

- Den cykelbro som finns över Tvärförbindelsen väster om Trafikplats Kästa bör på den södra sidan ges en koppling även västerut mot den befintliga cykelvägen.
- Det är väsentligt att det finns flera passagemöjligheter av Tvärförbindelsen för att reducera barriäreffekten av vägen. Cykelporten under Tvärförbindelsen mellan Tpl Kästa och Lovisebergsvägen är viktig för att undvika långa omvägar.
- Passagen under väg 226 och järnvägen vid Vårdkasen är inte behandlad i rapporten. Väg 226 kommer att breddas på sträckan mellan den föreslagna trafikplatsen Tpl Solgård och Flemingsbergsleden och gång- och cykelporten under vägen måste förlängas. Porten är idag knappt 30 meter och sannolikt kommer den nya portens längd att fördubblas. Det är viktigt att den utformas så att den inte kommer att upplevas som otrygg. Omsorg måste läggas vid gestaltningen.
- Det är angeläget att cykelförbindelsen längs väg 226 bibehålls med den funktion den har idag och att bron över träget för tvärförbindelsen uppfyller kraven på god standard som anges i den regionala cykelplanen.

Flemingsbergsskogen/Befintlig väg 259

Trafikverket föreslår att cykelförbindelsen ska ligga kvar längs den nuvarande sträckan utmed den befintliga väg 259 d.v.s. Lännavägen- Storängsleden och väg 226 Huddingevägen. Förbindelsen ska dock rustas upp och förbättras.

Huddinge kommun ser flera nackdelar med denna lokalisering där den största är vägsträckans längd mellan Gladö kvarn och Flemingsberg. Vidare innebär lokaliseringen att dagens trafiksäkerhetsrisker i huvudsak kommer att kvarstå som idag. Cykelvägen kommer att korsas flera bilvägar med olycksrisker som följd.

För att nå upp till *God standard* enligt den regionala cykelplanen kommer det sannolikt att krävas flera ombyggnader längs sträckan. Dessutom har förbindelsen en vertikalgeometri som inte kommer att kunna förbättras. Detta gäller exempelvis sträckan längs Huddingevägen som har lutningar på 5-8 % på långa avsnitt.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

Cykelvägen är till stor del lokaliserad genom planlagt område med flera olika detaljplaner. Troligen kommer det att krävas planändringar på flera platser för att ombyggnader ska kunna genomföras.

En komplikation är även Orlånsbron. Bron har idag en körbanebredd på 7 meter + en gångbana på 2 meter. Bron kommer att även i framtiden att trafikeras med bussar och körbanebredden kommer inte att kunna reduceras. För att nå en tillfredsställande standard på cykelvägen måste Orlånsbron breddas eller en ny bro anläggas. Om cykelförbindelsen mellan Gladö och Flemingsberg ska anläggas längs Lännavägen- Storängsleden- Huddingevägen måste den utformas med en *God standard* enligt Regionala cykelplanen.

Huddinge förordar att cykelvägen anläggs genom Flemingsbergsskogen. Huddinge kommun ser många fördelar med att lokalisera cykelförbindelsen genom skogen där den största är restidsvinsten, tack vare kortare resväg, förbättrad framkomligheten och ökad trafiksäkerhet. Sträckan genom skogen finns utpekad och illustrerad i den Regionala cykelplanen för Stockholms län såväl som i Huddinge kommuns cykelplan. Båda planerna har en tidshorisont till år 2030. Om cykelvägen genom skogen inte anläggs i samband med utbyggnaden av Tvärförbindelsen och i samband med att angränsande infrastruktur byggs ut, när ska den då utföras?

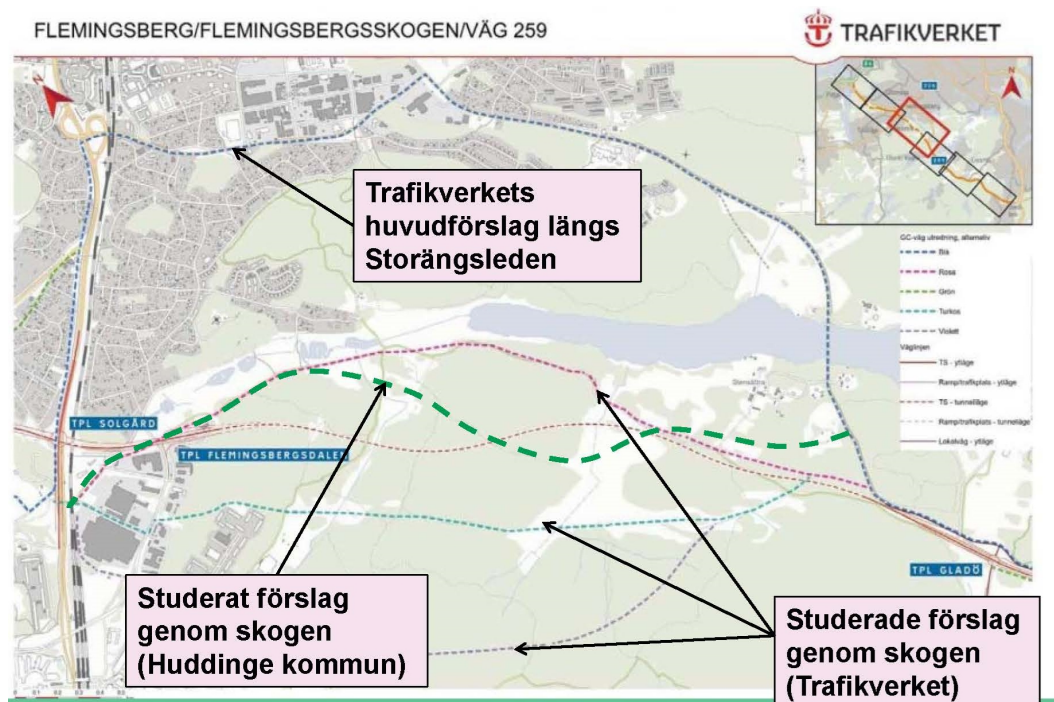
Huddinge kommun har gjort en översiktlig jämförelse mellan de alternativa sträckningarna. Trafikverket har i tidigare studier bedömt att de möjliga förbindelserna genom Flemingsbergsskogen blir kuperade och inte uppfyller kraven på god standard i den regionala cykelplanen. De har då utgått från befintliga stigar och att vissa avsnitt får förhållandevis kraftiga lutningar. Det kan dock konstateras att med relativt små sträckningsförändringar är det möjligt att förbättra den gemeteriska standarden i några av de studerade alternativen.

Huddinge kommun har genomfört en mer detaljerad analys och funnit att det går att skapa en förbindelse genom skogen som i huvudsak uppfyller de geometriska kraven som ställs i den Regionala cykelplanen. Den kraftigaste lutningen är 5-6 % på en kort sträcka. Förbindelsen är anpassad till mark och terräng med bankfyllnader och skärningar som är lägre än 2 meter.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474



Cykelvägen genom skogen är 2,5 kilometer kortare än förbindelsen via Huddinge centrum vilket reducerar restiden med cirka 10 minuters för cyklister med en hastighet på 15 km/h. (15 km/h är schablonhastigheten som enligt Trafikverket ska användas vid värdering av restider för cykel.) Sannolikt kommer dock resan genom Flemingsbergsskogen att gå snabbare eftersom cyklisterna slipper väntetider i korsningar och inte kommer att fördröjas av många fotgängare och trafikljus. Förkortningen av restiden är troligen därför större än 10 minuter.

I Trafikverkets rapport anges i inledningen, citat: *Gång och cykelvägen är ett viktigt komplement till motortrafikleden eftersom den möjliggör ett alternativ till resor med motorfordonstrafik tvärs Södertörn.* Även om Trafikverket saknar trafikmodeller och verktyg för att göra prognoser för cykeltrafik går det att bedöma att en kortare restid för cyklister innebär att fler resenärer kommer att använda cykel som färdmedel vid sina resor. För att nå de svenska klimatmålen måste bilresandet reduceras och då krävs förbättringar av förutsättningarna för bl.a. cykling. Utbyggnad av gena och bra cykelförbindelser kommer att bidra till möjligheterna att nå klimatmålen.

Vidare skriver Trafikverket i rapportens inledning, citat: *Gång-och cykel ska främja arbetspendling men även fungera för cykelresor mellan lokala mål och för rekreationscykling.* Cykelväg genom Flemingsbergsskogen kommer att förbättra möjlighet för cykelpendling mellan regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg och förbindelsen kommer även att öka tillgängligheten till naturområdet. Det kommer att vara möjligt att med rullstol, barnvagnar eller el-moped att komma ut i skogen från Flemingsberg eller Gladö kvarn. Människor



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

med rörelsehinder kan få chans till rekreation i den tätortsnära skogen. Även för många motionärer kommer cykelvägen genom skogen att göra förhållandena bättre för cykling. Anläggandet av en cykelväg genom skogen kommer därmed att förbättra möjligheten till friluftsliv för många människor.

I beslutet om inrättandet av Flemingsbergsskogens naturreservat gjordes undantag i föreskrifterna för anläggandet av Södertörnsleden, som var en planerad motortrafikled genom skogen. Det anges i beslutet att föreskrifterna inte ska utgöra hinder för att genomföra utbyggnaden av Haningeleden (del av Södertörnsleden). Redan då var Flemingsbergsskogen riksintresse för friluftsliv. Cykelvägen genom skogen kommer troligen att anläggas i ungefär samma sträckning som Södertörnsleden och kommer att få en likartad funktion för cykeltrafiken som den planerade Södertörnsleden hade för biltrafiken d.v.s. förbättra förbindelserna mellan kommunerna på Södertörn. Cykelvägen genom Flemingsbergsskogen kommer att bli en Södertörnsled för cykeltrafiken. En cykelväg kommer att medföra ett intrång i naturmarken men påverkan blir litet i förhållande till den tidigare planerade motortrafikleden. Motortrafikleden hade en tvärsektion med en körbanebredd på 14 meter och en sektion inklusive slänter på cirka 30 meter. Vägens trafikflöden beräknades till över 20 000 fordon per dygn som skulle medföra påtagliga miljöstörningar i form av buller och luftföroreningar. En cykelväg genom skogen får en körbanebredd på 5 meter och en sektion inklusive diken och slänter på 7- 8 meter. Cykeltrafikflödet på förbindelsen är svårt att beräkna men blir sannolikt en bråkdel av de fordonstrafikflöden som bedömdes för motortrafikleden. Störningarna på naturvärdena från cykeltrafik blir, i jämförelse med motortrafikens stora emissioner, försumbara.

Trafikverket har även framfört argumentet att tryggheten på cykelvägen genom Flemingsbergsskogen blir för dålig och att den därför inte ska byggas i denna sträckning. Säkerligen kommer den upplevda tryggheten att vara lägre för vissa människor när de cyklar genom skogen än på förbindelsen längs Storängsleden. Det finns en rädsla att bli överfallen eller antastad på vägen genom Flemingsbergsskogen. Det finns dock inget belägg för att cykling i glest befolkade miljöer ökar risken för att bli ofredad. Det är inte osannolikt den faktiska risken att bli överfallen är betydligt större om man cyklar på Storängsleden där det vistas fler människor. Dessutom tillkommer riskerna att råka ut för trafikolyckor vid korsningar och konflikter med andra trafikanter. Den upplevda otryggheten vid cykling genom skogen är avgörande i det fall då cyklister kommer att avstå från att använda cykelvägen, på grund av att den upplevs som otrygg och att nyttan med att anlägga den därför blir alltför låg. Bedömningen är dock snarare att den ökade tillgänglighet som förbindelsen genom skogen innebär, kommer att öka antalet cyklister i förhållande om cykelvägen anläggs längs Storängsleden.

Dessutom kommer den befintliga cykelvägen längs Storängsleden att finnas kvar. De cyklister som upplever att cykelvägen genom Flemingsbergsskogen är alltför otrygg har möjligheten att välja cykelvägen längs Storängsleden för sin resa.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

En aspekt som måste betonas beträffande tryggheten är möjligheten att färdas på cykelvägen genom skogen utan konflikt med biltrafiken. Detta gäller inte minst för barn som cyklar tillsammans med sina föräldrar.

Huddinge kommun önskar att cykelutredningen ska kompletteras följande:

- Utredning av den bästa möjliga sträckningen av en cykelväg genom Flemingsbergsskogen. En sträckning som så stor utsträckning som möjligt uppfyller kraven på god standard enligt VGU.
- Beskrivning av hur hänsyn kan tas till naturvärden.
- Om det kan bedömas att riksintresset för friluftsliv skadas måste det visas på vilket sätt det sker och hur mycket.
- En beskrivning och en objektiv bedömning av restider och samhällsnytta m.m. för de alternativa sträckningarna av cykelförbindelserna genom Flemingsbergsskogen respektive längs Storängsleden. Beskrivningen ska även omfatta lutningsförhållanden för alternativet längs Storängsleden och bedömning av trafiksäkerheten. Även klimatpåverkan för de alternativa sträckningarna måste belysas.
- En genomgång av de juridiska möjligheterna att anlägga cykelvägen genom skogen. Trafikverket har bedömt att cykelförbindelsen genom skogen inte kan ingå i vägplanen. Hur kan den då anläggas? Vilket regelverk ska tillämpas och vem ska vara huvudman vid anläggande och drift? Utbyggnaden av cykelvägen borde kunna drivas som en separat process som är frikopplad från vägplanen och därmed inte riskera att försena projektet. Denna fråga borde belysas.
- Det finns ett undantag i bestämmelserna för naturreservatet för anläggande av Södertörnsleden. Är detta ett tillräckligt villkor för att kunna anlägga cykelväg genom skogen? Detta bör belysas. Sannolikt måste samråd ske med Länsstyrelsen.
- Utbyggnad av gena och bra cykelvägar kommer att vara en viktig åtgärd för att nå klimatmålen för transportsektorn. Det finns modeller och metoder att beräkna hur ökad framkomlighet och kortare restider för cyklister ger en överflyttning från bilresande till cykling. Dessa metoder bör användas vid bedömning av cykelvägsalternativen.

Gladö

Huddinge kommun förordar Trafikverkets förslag att anlägga cykelvägen i anslutning till Tvärförbindelsen. Dels blir cykelvägen genare dels undviks intrång i natur- och kulturmiljö som kan bli en konsekvens om den anläggs längs Ebbadalsvägen. Nackdelen blir en bullrig miljö för cyklisterna.

Lissma

Trafikverket föreslår att cykelvägen på sträckan Smedstorpsvägen- Ådranvägen anläggs i anslutning till vägförbindelsen. På sträckan mellan Ådranvägen och Lissmavägen lokaliseras cykelvägen till lokalvägarna norr om Tvärförbindelsen och på sträckan öster Lissmavägen förläggs cykelvägen i anslutning till Tvärförbindelsen norr om vägen.



Datum
2018-10-31

Diarienummer
KS-2018/2090.474

Huddinge kommun anser att det rekommenderade valet av cykelvägssträckningar är bra. Förslagen kommer att förbättra framkomligheten för cyklister längs förbindelsen mot Haninge.

Rudan

Cykelvägen föreslås lokaliseras i anslutning till vägförbindelsen. Väster om Rudanvägen är den förlagd norr om vägen och öster om Rudanvägen byter den plats till den södra sidan om vägen.

Förslagen kommer att förbättra framkomligheten för cyklister längs förbindelsen mot Haninge. Huddinge kommun har inte några synpunkter på lokaliseringen.

Daniel Dronjak

Kommunstyrelsens ordförande

Huddinge kommun