

Handläggare
Kommunstyrelseförvaltningen
Ebba Larsson
Strategisk trafikplanerare
08-578 292 52
ebba.larsson@tyreso.se

Handlingstyp
Tjänsteskrivelse
Datum
2024-04-19

Sida
1 (6)
Diarienummer
KSM2024-321

Ert diarienummer
TRV 2018/130240

Mottagare
Samhällsbyggnads- och hållbarhetsnämnden

Mottagare av yttrande
Trafikverket Region Stockholm

Samrådsyttrande, vägplan väg 260

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut i samhällsbyggnads- och hållbarhetsnämnden

1. Kommunstyrelseförvaltningens skrivelse antas som Tyresö kommuns yttrande på Trafikverkets samrådsförslag för vägplan väg 260 Gudöbroleden, TRV 2018/130240.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Cynthia Runefjärd
Kommundirektör

Åsa Bergström
Chef Samhällsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Tyresö kommun har fått möjlighet att inkomma med yttrande på Trafikverkets samrådsförslag till vägplan för väg 260. Vägplanen tas fram i syfte att bygga ut cykelinfrastrukturen längs delar av sträckan, samt komplettera med kollektivtrafikkörfält på utvalda platser. Tyresö kommun välkomnar åtgärdernas syfte och mål med fokus på cykel och kollektivtrafik, men saknar samtidigt ett helhetsgrepp om vägen kopplat till övergripande funktion, hastighet och sammanhållen gestaltning, inklusive frågan om buller och annan negativ hälsopåverkan på främst gång- och cykeltrafikanter. Kommunen ser också att det behövs ändring av detaljplan för många platser, vilket kan påverka projektets tidplan avsevärt. Vidare behöver ledningsrätt eller ledningsservitut säkerställas för åtkomst till VA-ledningar i det utökade vägområdet, liksom att det finns önskemål om en mer detaljerad beskrivning av omhändertagande av dagvatten och skyfall och effekter från vägen som barriär. Masshantering kan bli extra känslig i detta projekt då det innefattar sträckor med invasiva arter. En detaljerad beskrivning av alla synpunkter återfinns i Bilaga 1.

Beskrivning av ärendet

Tyresö kommun har fått möjligheten att lämna synpunkter på samrådsförslaget för vägplan för väg 260. Vägplanen tas fram i syfte att bygga ut ett långsgående regionalt cykelstråk, Vendelsöstråket, liksom förbättra för busstrafiken genom tillkommande kollektivtrafikkörfält på delar av sträckan.

Kommunen välkomnar åtgärdernas syfte och mål, och ser fram emot möjligheten till förbättrade förutsättningar för ökad cykling, liksom bättre framkomlighet för buss längs sträckan. Samtidigt saknar kommunen ett helhetsgrepp om vägen och dess funktion, särskilt då vissa sträckor inte heller ingår i vägplanen. Det gäller framför allt resonemang om vägens funktion i det regionala och lokala trafiksystemet med bäring på t.ex. framtida användning, flöden, hastigheter, utformning och gestaltning. För Tyresö kommun är detta en av de viktigaste väglänkarna i kommunen, som samtidigt utgör en barriär. Kommunen vill kunna bidra med tillkommande bebyggelse längs sträckan och i och med det får också vägen en annan betydelse lokalt. Vägplanens åtgärder bidrar i viss mån till upplevelsen av en tätortsnära gata/stadsgata, men att samtidigt kunna tillskapa jämnare hastigheter och en gestaltning för hela sträckan (från korsningen med väg 73 i Haninge till mötet med väg 229 i Stockholm), är önskvärt. Särskilt hastighetsfrågan vill kommunen föra en fördjupad dialog om i närtid.

Nedan följer en kort sammanfattning av kommunens synpunkter inom varje teknikområde, för detaljer se bifogad excelfil i bilaga 1.

Plan

Här gör kommunen generellt en annan tolkning än Trafikverket och på ett antal platser behövs detaljplaneändringar för att ändra markens användning. På andra platser finns inte vägområdet utmarkerat varför det gör det svårt att bedöma om detaljplaneändring kan behövas. Vidare överensstämmer inte alltid illustrationskarta och plankarta, vilket behöver säkerställas. Det är viktigt att inleda en dialog om behov av planändringar tidigt, för att säkerställa samordnade planprocesser, resursplanering och minskad tidsåtgång för båda parter. Se bilaga 1 för detaljerade platser och hänvisning till vägplanens kartunderlag.

Trafik

Vägplanens intention om att förbättra möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt med buss längs stråket går helt i linje med kommunens trafikstrategi och trafikplaner och detta välkomnas. Däremot saknas en del detaljer för att kunna bedöma åtgärdernas effekter. En viktig aspekt är cykeltrafikens reglering, där frågan om t.ex. cykelöverfart eller genomgående cykelbana i korsningspunkter inte verkar löst. Detta får påverkan på den fysiska

utformningen, trafiksituationen och trafiksäkerheten lokalt och behöver förtydligas. Ett lättolkat och tydligt gaturum är av största vikt för att också minska upplevelsen av väg 260 som barriär. Särskilt på platser som cirkulationen vid Trollbäcken C/Alléplan. Detaljerat underlag inklusive reglering för varje korsningspunkt längs sträckan behöver presenteras, och lösningarna bör vara desamma längs hela stråket (inklusive Haninge kommun och Stockholms stad) för kontinuitet och tydlighet. Ett sådant underlag behöver även ta hänsyn till drift och underhåll.

I anslutning till korsningen väg 260 - Skogsängsvägen i Tyresö finns ett kommunalt önskemål om att bredda den anslutande lokala cykelvägen på Skogsängsvägens norra sida. En fortsatt dialog önskas i frågan inför detaljerad projektering. Vidare har kommunen tankar om förbättringsåtgärder avseende trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningen väg 260 - Sofiebergsvägen, och även här önskas fortsatt dialog inför detaljerad projektering.

För att locka nya cyklister till stråket behöver även kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik lyftas. Uppfräschade cykelställ vid hållplatslägen nämns, dessa behöver både lämna plats för lastcyklar liksom ha ställ som möjliggör fastlåsning i ram.

Det regionala cykelstråket fyller en funktion för både regional pendling, och som lokal länk för kortare resor mellan lokala målpunkter. För att kunna locka dessa båda målgrupper är det av största vikt att en utformning tas fram som minskar upplevelsen av ett bullrigt och otrivsamt stråk längs en högt trafikerad väg. Åtgärder för bulleravskärmningar och fysiska avgränsningar mot vägen är önskvärda längs hela sträckan.

Vad gäller utformning av hållplatser och kollektivtrafikkörfält förutsätter Tyresö kommun att RiGata Buss följs och att tät dialog sker med Trafikförvaltningen om bästa möjliga lösningar.

Landskap

Överlag saknas ett helhetsgrepp om vägen och dess framtida funktion. Det avspeglas i de redovisade åtgärderna som saknar ambitionsnivå för gestaltningen av hela sträckan. Trafikverket behöver landa i vilken typ av gaturum som ska uppnås avseende skala, rumslighet, estetiska värden, upplevelsevärden, natur- och kulturvärden, ekosystemtjänster m.m. Att t.ex. natur- och kulturmiljövärden ska värnas nämns i PM Gestaltningsprogram, men det tydliggörs inte på vilket sätt det ska ske. Här kan också en mer gestaltande aspekt av ljusdesign ingå, liksom ett resonemang om gatuträd och bästa möjliga förutsättningar för dessa.

En primär väg som väg 260 med höga trafikflöden utgör en barriär och därför behöver åtgärder och lösningar för att minska barriäreffekter och hantera spridningskorridorer presenteras. Tyresö har ett kommunalt svagt grönt samband som passerar vägen inom delsträcka 4. Hur det ska hanteras behöver tydliggöras.

VA

Kommunen behöver säkerställa ledningsrätt eller ledningsservitut för åtkomst till VA-ledningar i det utökade vägområdet. Fortsatt dialog om praktiska lösningar för alla sträckor behöver ske.

Vatten

Vad gäller dagvatten bedömer kommunen att vägföroreningars påverkan på omgivningen inte är tillräckligt utrett. För varje utsläppspunkt till vatten eller till lokalt ledningsnät behöver påverkan på omgivning och på möjligheter att rena flöden nedströms redovisas. En sammanställning över vilka vägytor (befintliga och nya) som går direkt till ledning är också önskvärd. Avrinning inom vägområdet behöver säkerställas, liksom att mottagande system måste klara av att ta emot flöden. Kommunen saknar också beskrivning av förutsättningar för skyfallshantering och vad gäller grundvatten saknas skydd av grundvattenförekomst. Fler detaljerade synpunkter inklusive åtgärdsförslag finns redovisade i bilaga 1.

Ekologi

Den befintliga cykelvägen beskrivs som lummig och trivsamt, men det är inte helt tydligt hur detta kommer att säkerställas i den nya ombyggda miljön. Slänter ska planteras med ängsvegetation vilket är bra, men en hel del av träd och grönytor försvinner. Kompensationsåtgärder förväntas och behöver beskrivas tydligare och gärna diskuteras mer i detalj tillsammans med kommunen. Fortsatt dialog om eventuella kompensationsåtgärder behöver även ske specifikt kopplat till den nytillkomna bron över Gudöån, både tillsammans med kommunen och Tyresås vattenvårdsförbund.

Tyvär finns den invasiva arten parkslide på delar av sträckan, denna får under inga omständigheter spridas. Ett förtydligande kring hanteringen av platser med sådan förekomst är önskvärd. Se även kommentarer nedan om masshantering.

Vad gäller avvattning genom öppna diken, behöver detta ske så att avvattningen vintertid inte skadar nyplanterade träd till följd av sopsaltning på cykelstråket. Det finns svenska växter som tål salt bättre, det är viktigt att planera för i såväl slänter som diken.

Buller m.m.

Buller väntas inte tillkomma till följd av vägplanens föreslagna åtgärder. Däremot finns redan en utsatthet för trafikanter längs med vägen, och för att locka cyklister och kollektivtrafikresenärer till sträckan är det önskvärt att det nya regionala cykelstråket liksom anslutande gång- och cykelvägar avskärmas från just buller i så stor utsträckning som möjligt. Det skapar en trevligare rörelse- och vistelsemiljö som i sin tur kan öka det hållbara resandet, liksom förbättra hälsan för berörda trafikanter. Detsamma gäller för spridning av annan miljöskadlig påverkan som t.ex. partiklar från motorfordon.

En framtida trafikutveckling längs vägen kan också påverka bullersituationen, varför även det perspektivet bör täckas i vägplanen.

Under byggtid

Vad gäller etableringsytor behöver kommunen ha fortsatt dialog med Trafikverket för att i god tid lösa frågan om befintliga funktioner på de utpekade platserna, exempelvis vad som händer med återvinningsstationen vid Tegvägen.

Frågan om masshantering under byggtid är viktig och underlaget här kan kompletteras. Var massorna kommer att mellanlagras behöver svar, liksom om ytorna som presenteras för etablering kommer att räcka till. Vid masshantering behöver också extra försiktighet iakttas för att inte sprida invasiva arter som parkslide som tyvärr finns längs sträckan. Alla massor är således inte lämpliga för återanvändning i projektet. Det gäller även vilka massor som tas in utifrån.

Vidare behöver särskild försiktighet och vidtagande av åtgärder vidtas för att skydda vattenområdet vid Gudöån under byggnation av den nya bron.

Framkomlighet under byggtid är ytterligare en fråga där kommunen önskar tät dialog med Trafikverket avseende omledningsvägar och trafiksäkerhet.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut har inga ekonomiska konsekvenser.

Prövning av barnets bästa

En prövning av barnets bästa i form av en barnkonsekvensanalys har genomförts av Trafikverket och den sammanfattas i planbeskrivningens kapitel 6.1.3. Barnperspektiv:

”Analysen visar att de planerade åtgärderna är positiva ur ett barnperspektiv då trafiksäkerheten förbättras på en sträcka som idag har brister vad gäller trafiksäkerheten, inte minst för barn och unga. Barnkonsekvensanalysen pekar på att det finns ett antal punkter på väg 260 som kan locka till smitvägar

eftersom det finns målpunkter vid de aktuella platserna och innebär omvägar för att använda de planskilda passagerna. Eftersom det saknas trafiksignaler och smitskydd vid vissa av dessa bedöms de utgöra en säkerhetsrisk ur ett barnperspektiv. Övergångsstället vid Gudöån, cirka km 4/100, identifieras som extra relevant ur barnperspektiv då den ligger i nära anslutning till Sofiebergsskolan (förskoleklass till årskurs 3) i Tyresö kommun. Barnkonsekvensanalyser pekar också ut en potentiell smitväg norr om Skrubba Malmväg, cirka km 6/820, mot Skrubbasansvägen och Skrubba badplats. Det är av stor vikt att barn- och ungas perspektiv studeras vidare även i kommande skeden. Inte minst under byggskedet bör det göras en uppföljning för att säkerställa att trafiksäkerheten för barn tas hänsyn till genom exempelvis tydlig skyltning eller om ytterligare åtgärder eller justeringar behöver vidtas.”

Bilagor

Bilaga 1. Detaljerade synpunkter på vägplan väg 260