

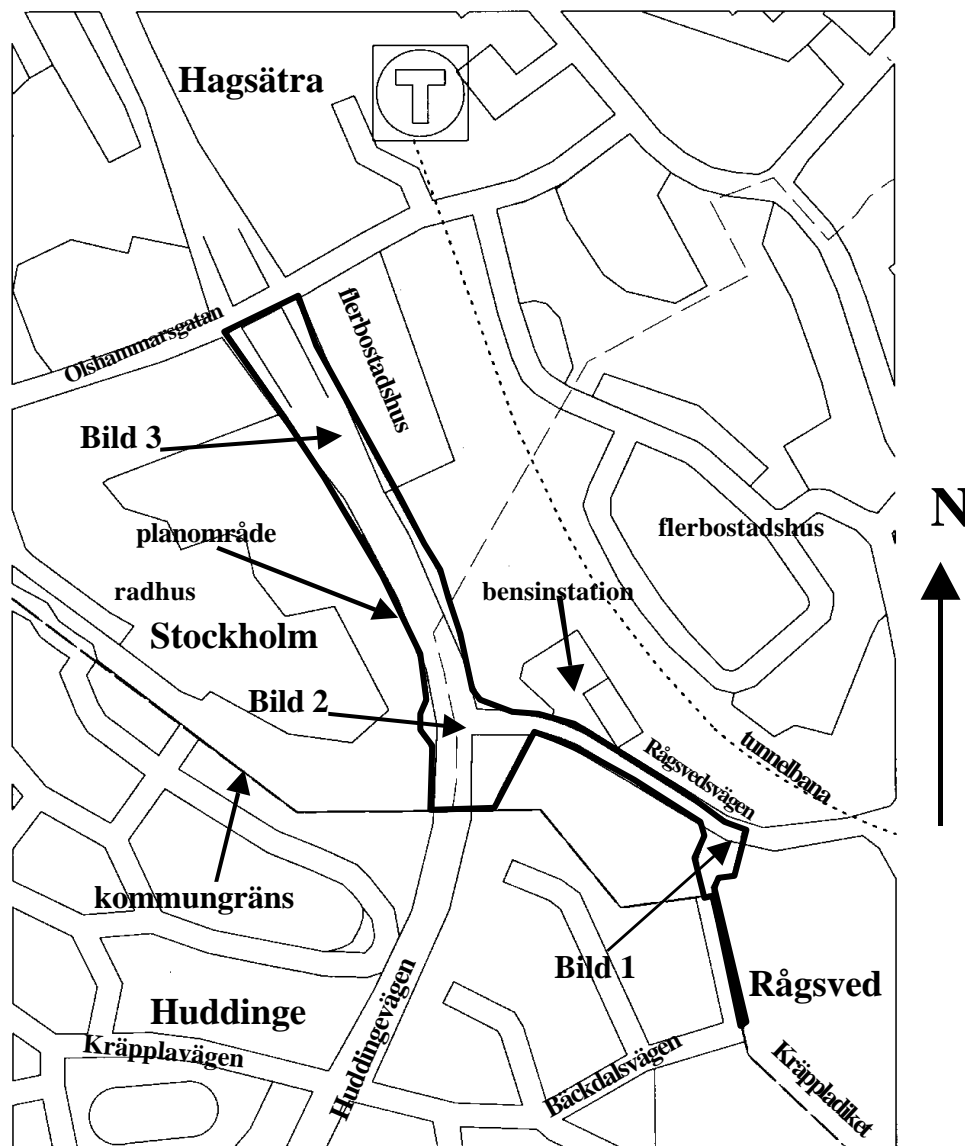


Ytterstadsavdelningen  
Tommy Jönsson  
Tfn 08-508 26 655  
Fax 08-508 26 672

2002-12-18

S-Dp 2001-04036-54

Program för  
**del av Huddingevägen m m**  
inom stadsdelarna Hagsätra och Rågsved  
i Stockholm  
**S-Dp 2001-04036-54**



**Syfte**

Ärendet avser att möjliggöra en ombyggnad av Huddingevägen med en planskild trafikplats vid Rågsvedsvägen och att möjliggöra anslutningar till Rågsvedsvägen av lokala gator till/från angränsande bebyggelse i Huddinge.

**Bakgrund**

Vägverket upprättade under 1997 en vägutredning för ombyggnad av Huddingevägen, delen Huddinge kyrka – Stockholmsgränsen, en sträcka på ca 2200 meter. Huddinge kommun yttrade sig över förslaget i mars 1998 och tillstyrkte förslaget men framförde synpunkter på bl a kompletterande utredningar för olika trafikutförningar i Huddinge.

Vägutredningen har behandlats av stadsbyggnadsnämnden 1997-11-20 och av gatu- och fastighetsnämnden 1997-11-18. Stockholms kommunstyrelse beslöt den 4 februari 1998 som svar på remissen att bifalla vägutredningen med följande synpunkter:

- vägutredningen bör utvidgas norrut för att inkludera en planskild korsning även med Rågsvedsvägen
- korsningen bör utrymmesmässigt anpassas inom gällande trafikområde
- för Stockholms del är det önskvärt att Vägverkets väghållaransvar utökas till att gälla även Huddingevägen inom Stockholm till Södra Länken
- hela Huddingevägen bör på sikt få planskilda korsningar på hela sträckan mellan stadsgränsen och Södra Länken
- en alternativ lösning för trafiken till området omkring Bäckdalsvägen i anslutning till trafikplatsen vid Rågsvedsvägen bör utredas.

Vägverket har påbörjat arbetet med en arbetsplan för ombyggnad av Huddingevägen, delen Huddinge kyrka – Stockholmsgränsen och har också genomfört skisstudier för hur den planskilda trafikplatsen vid Rågsvedsvägen skulle kunna utformas. Inriktningen är att ombyggnadsarbetena ska kunna påbörjas år 2005.

Huddinge kommun har genomfört detaljplanarbetet med programsamråd för sin del av Huddingevägen, där flera trafikplatser ingår.

Vägverket har låtit genomföra en utredning om hur ansvaret för de övergripande vägarna i Stockholm bör fördelas mellan staten och staden. Utredningsförslaget är att bl.a. Huddingevägen inom Stockholm skall överföras till statlig väghållning hela sträckan mellan stadsgränsen och Södra Länken i samband med att Södra Länken öppnar för trafik, preliminärt år 2004. Utredningen har redovisats till regeringen men beslut i väghållningsfrågan har ännu ej fattats.

**Befintliga förhållanden**

Trevägs korsningen Huddingevägen – Rågsvedsvägen är idag en signalreglerad korsning med över 38 000 fordon/dygn på Huddingevägen och cirka 10 000 fordon/dygn på Rågsvedsvägen.

På Huddingevägen finns två genomgående körfält i vardera riktningen. Dessutom finns ett vänstersvängfält i den norra tillfarten och ett högersvängfält i tillfarten från söder. Mittremsan är cirka 8 meter bred. Rågsvedsvägen är vid Huddingevägen 8 till 10 meter bred och har ett körfält i

frånfarten och två i tillfarten, ett för såväl vänster- som högersvängande och ett för endast vänstersvängande.

Vägnätet i området domineras av väg 226, Huddingevägen, som i den Regionala Vaghållningsplanen 1994 – 2003 utpekats som regionalt stråk. Den binder samman Huddingevägen och Botkyrka med Stockholm och är ett alternativ till E4/E20 söderifrån mot Stockholm.

Rågsvedsvägen förbinder Huddingevägen med bostadsområdena Rågsved och bostadsområdena längs Magelungsvägen som Högdalen och Bandhagen. De två närmaste trafikplatserna norr om Rågsvedsvägen är Glanshammarsgatan som enbart har ramper mot norr och Olshammarsgatan med ramper mot både norr och söder.

Gående och cyklister korsar Huddingevägen i två etapper via ett signalreglerat övergångsställe. Rågsvedsvägen kan korsas dels i ett signalreglerat övergångsställe vid Huddingevägen, dels på en gång- och cykelpassage ca 50 meter öster om Huddingevägen.

Tre busslinjer (744, 745, 746) trafikerar Rågsvedsvägen. Busslinjerna fortsätter Huddingevägen söderut. Längs Huddingevägen går dessutom tre busslinjer (726 samt nattbusslinjer 791, 794). Busshållplatser finns på Rågsvedsvägen ca 150 meter från korsningen, samt på Huddingevägen vid Kräpplavägen/Bäckdalsvägen i Huddinge och vid Olshammarsgatan.

I korsningen Rågsvedsvägen – Huddingevägen finns idag bostadshus på båda sidor om Huddingevägen. På den östra ligger husen relativt långt från vägen (ca 200 m). Närmare Olshammarsgatan ligger husen betydligt närmare vägen (ca 45 m). Bebyggelsen på Huddingevägens östra sida består av 10-våningshus. På Huddingevägens västra sida finns villor/radhus som ligger ca 50 meter från vägen.

En bensinstation ligger i anslutning till Rågsvedsvägen ca 50 meter från korsningen. På båda sidor om Huddingevägen ansluter parkmark.

### **Projektet**

Stadsbyggnadskontoret anser med stöd av kommunstyrelsens beslut den 4/2 1998 att ombyggnaden av Huddingevägen i Stockholm ska omfatta en ny planskild trafikplats vid Rågsvedsvägen. Gång- och cykelvägar läggs om och anpassas till den nya trafikplatsen. En ny lokalgata, som ansluts till Rågsvedsvägen och Huddingevägen nära trafikplatsen föreslås. Vidare föreslås en breddning av Bäckdalsvägen, som ansluts till Rågsvedsvägen vid kv Bäverdalen i Stockholm. Även här föreslås omläggning av gång- och cykelvägar för att lättare kunna nå ut i naturmarken (Kräppladiket). Ca 8000 kvm parkmark som ligger direkt i anslutning till Huddingevägen och Rågsvedsvägen kommer att bli gatemark. Totalt omfattar projektet i Stockholm ca 35 000 kvm.

En ombyggnad av Huddingevägen med nya planskilda trafikplatser, på flera idag trafikfarliga korsningar, kommer att öka trafiksäkerheten.

Framkomligheten kommer även att förbättras och en jämnare trafikrytm gör att energiförbrukningen minskar och att luftkvaliteten längs sträckan förbättras jämfört med ett nollalternativ där inga åtgärder vidtas.

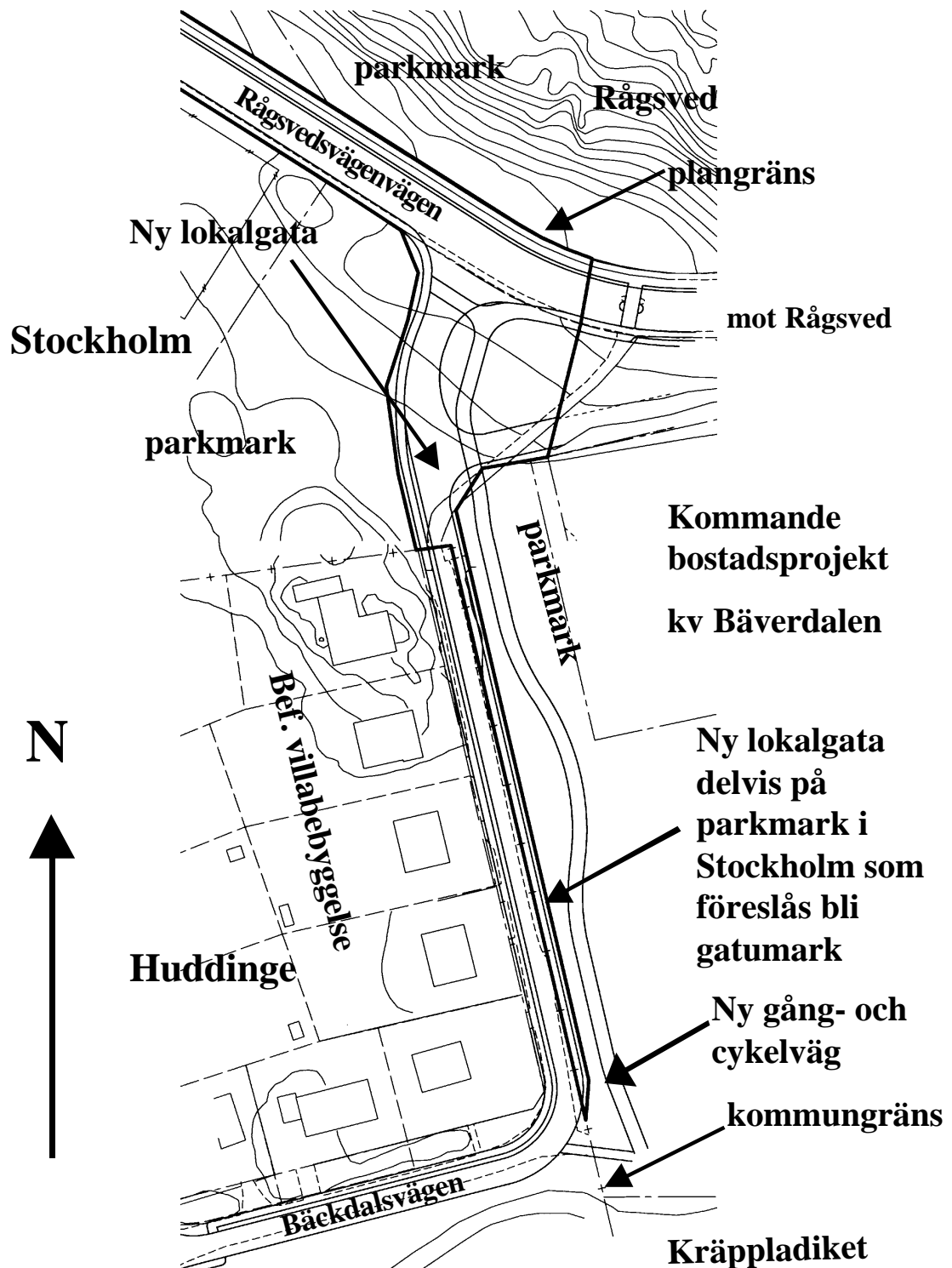
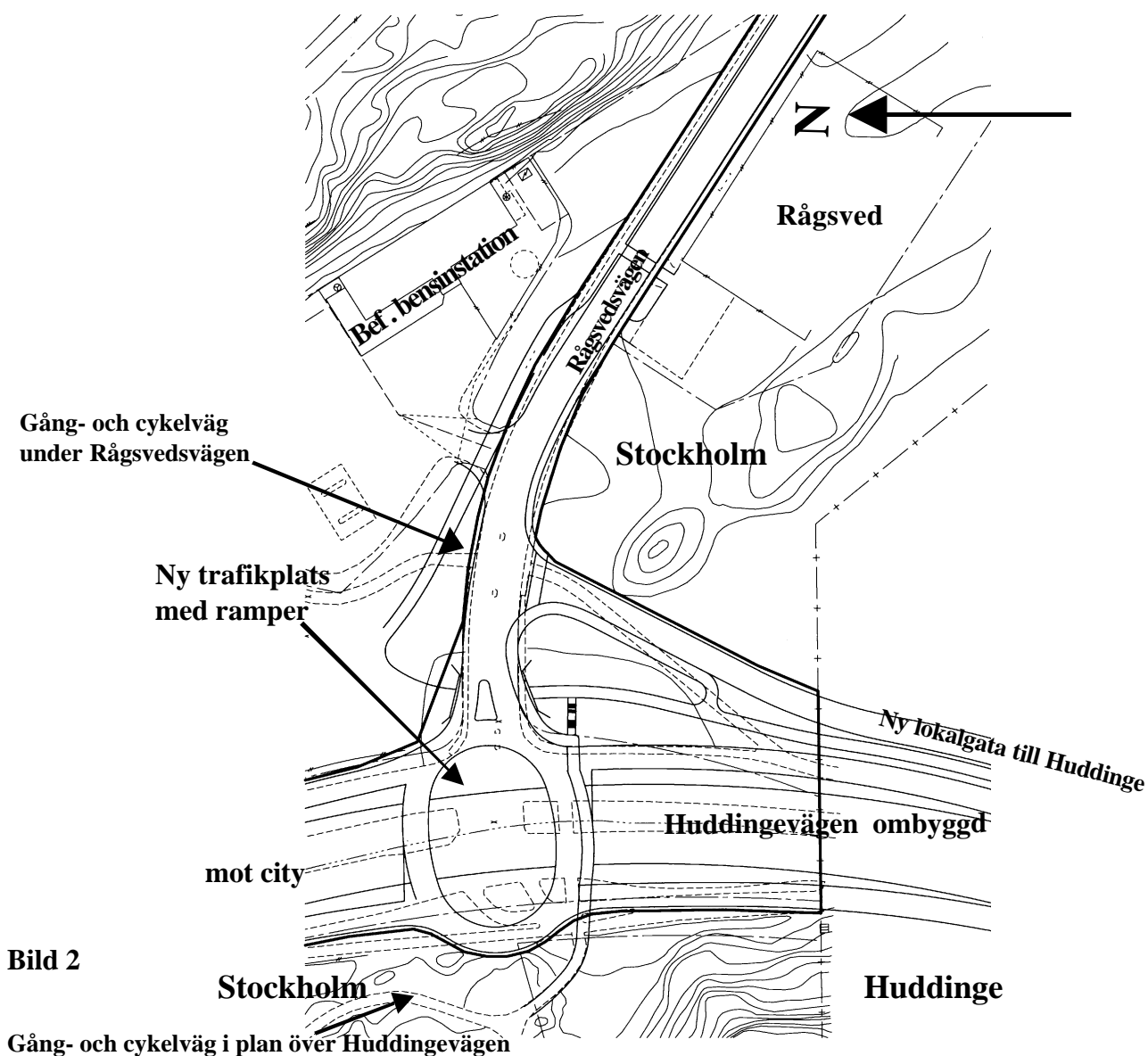


Bild 1

Bäckdalsvägen breddas och anslutes till Rågsvedsvägen. Även en anslutning till det kommande bostadsprojektet i kv Bäverdalen kommer att ske. Huddingekommun räknar med att ca 300 fordon/dygn kommer att passera på Bäckdalsvägen på detta avsnitt. En separat GC-väg kommer att anläggas på nuvarande naturmark i Stockholm. GC-vägen kommer att fortsätta ut i naturområdet utmed Kräppladiket.



Huddingevägen sänks ett par meter mot dagens nivå och en cirkulationsplats byggs i ett övre plan ca 3 meter över befintlig mark. Gång- och cykeltrafiken passerar i det övre planet. Gång- och cykelvägen passerar också under Rågsvedsvägen i tunnel. En ny lokalgata från Huddinge ansluts till Rågsvedsvägen. Trafikmängden år 2015 har beräknats till ca 48 000 fordon/dygn på Huddingevägen och ca 18 000 fordon/dygn på Rågsvedsvägen.

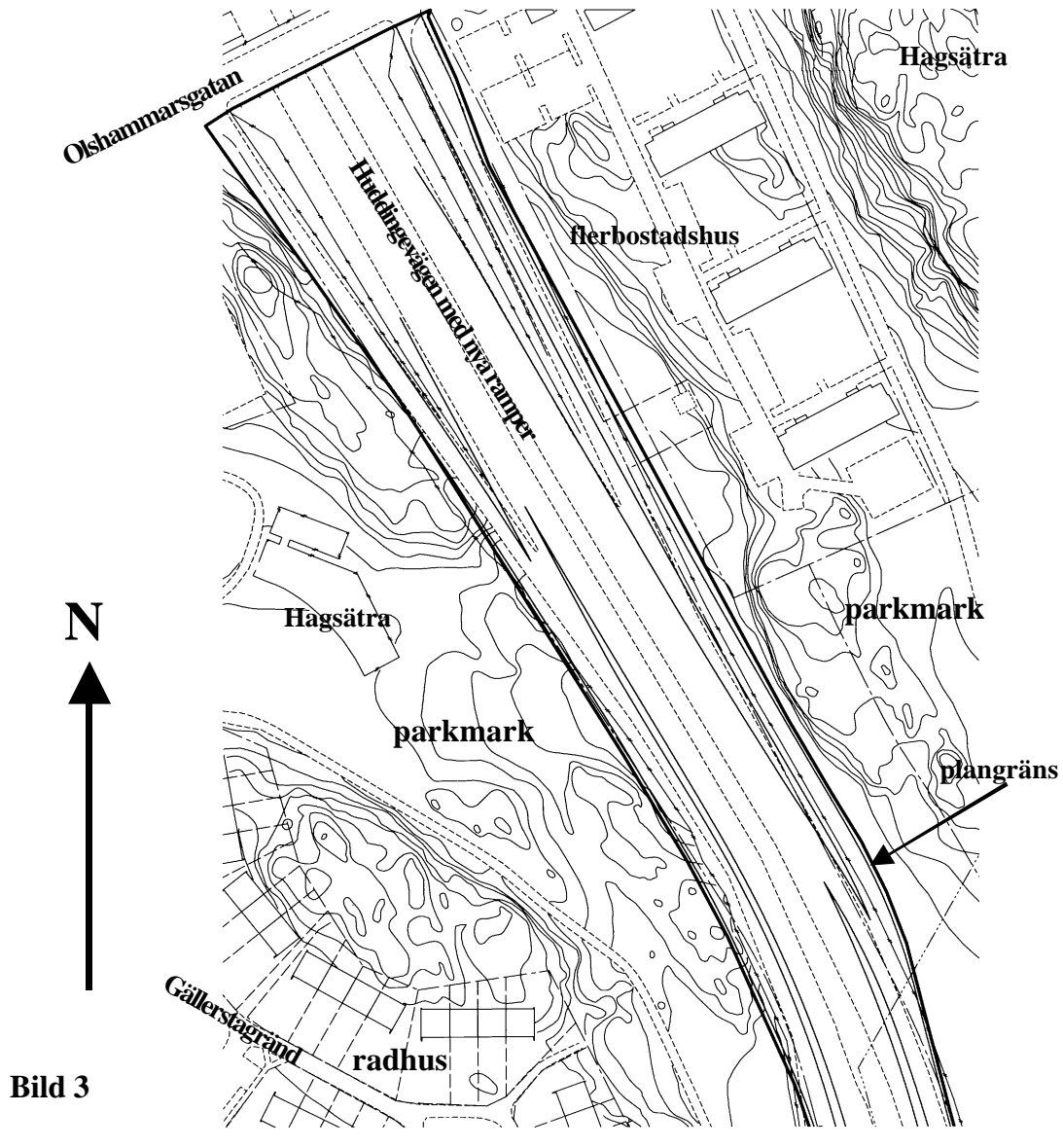
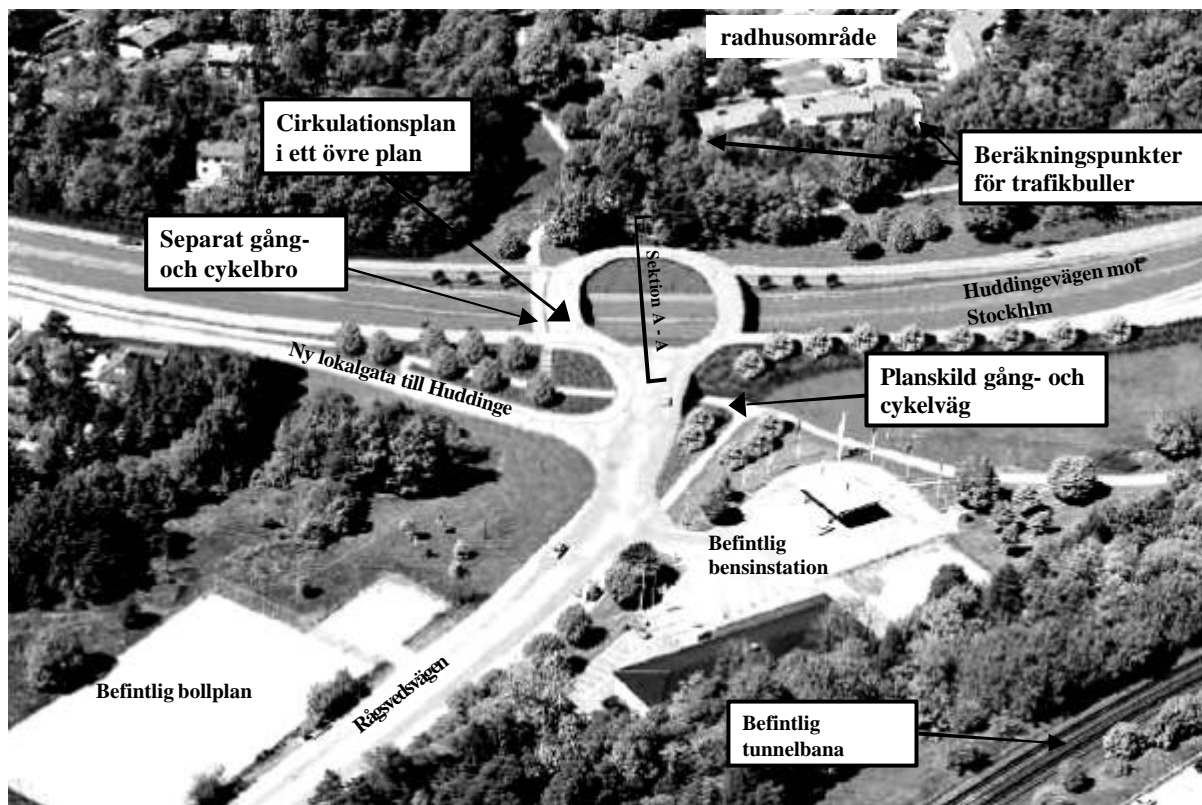
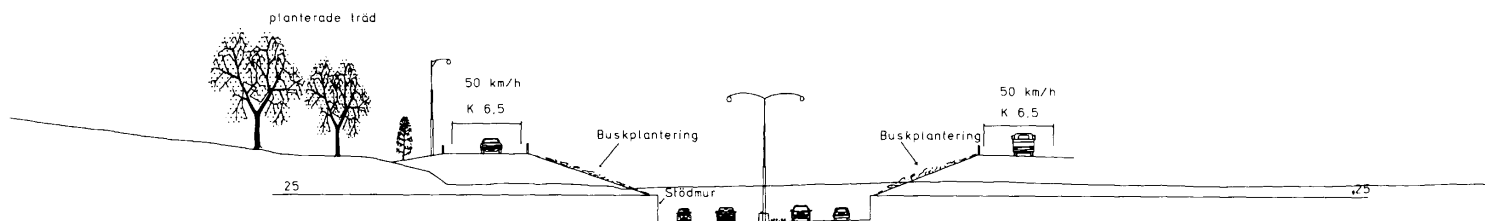


Bild 3

Ramperna som ansluter till Olshammarsgatan sker ungefär på samma nivå och läge som idag. Eventuellt kan det bli aktuellt att uppföra bullerskydd mot bebyggelsen i form av bullerskärmar o d.



Förslag på ny trafikplats Huddingevägen – Rågsvedsvägen bild: Vägverket



Tvärsektion genom trafikplatsen sektion A – A bild: Vägverket

### Miljökonsekvenser

Nedan beskrivs olika miljökonsekvenser mer översiktligt, som förväntas uppstå då projektet genomförs i enighet med programmet. Dagens miljökonsekvenser beskrivs under rubriken nollalternativet d v s projektet genomförs ej.

### Landskaps- och stadsbild

Den föreslagna vägsträckningen bedöms inte försämra landskapsbilden eftersom den nya vägen följer den befintliga i plan. Endast marginell breddning föreslås. Huddingevägen sänks ett par meter vid Rågsvedsvägen men en övre cirkulationsplats för att den övre körbanan höjs med ca 3 meter från nuvarande marknivå. Det finns höjdryggar i anslutning till Huddingevägens västra och östra sidor. Dessa ytor är klädda med lövträdsdominerad vegetation. De öppna ytorna kring korsningen har idag parkkaraktär med gräsytor och enstaka lövträd.

**Konsekvenser/motivering**

- ? då ramper anslutes till trafikplatsen kommer grönytor att tagas i anspråk och därför föreslås att de närmaste ytorna förstärks med trädplantering o d
- ? cirkulationsplatsen kommer i ett övre plan, ca 3 meter över befintlig mark, och kan möjligtvis påverka landskapsbilden något men kommer att underordnas det befintliga skogsparti som ligger i kanten på trafikplatsen.

***Naturmiljö och grönytor***

Orörd naturmark finns på höjdryggarna öster och väster om korsningen mot Huddinge och radhusområdet upp mot Olshammsgatan. Grönytor utmed Huddingevägen är anlagda och är delvis parkmark och trafikområde. Sydost om Rågsvedsvägen finns Rågsveds friluftsområde. Området är av stor betydelse för friluftslivet och ingår i den gröna kilen Hanvedenkilen (Kräppladiket).

**Konsekvenser/motiveringar**

- ? grönytor kommer att minska närmast Huddingevägen men dessa ytor bedöms inte som värdefull grönmark
- ? upprustning och förstärkning av grönmarken närmast Huddingevägen föreslås i form av trädplantering o d
- ? den nya trafikplatsen kommer att underlätta för gående och cyklande, som behöver korsa Huddingevägen i anslutning till Rågsvedsvägen.

***Kulturmiljö***

Inga fornlämningar kända i området.

***Markföroreningar***

Inga markföroreningar är kända.

***Markens egenskaper***

Större delen av Huddingevägen i detta område är byggd på lera (ca 7 – 12 meter mäktighet).

**Konsekvenser/motiveringar**

- ? markens egenskaper bör utredas närmare

***Grundläggning***

Grundläggningsmetod måste närmare utredas och redovisas i bygghandlingarna.

***Grundvatten***

Grundvattennivån får inte förändras där den har betydelse för områdets bärighet.

**Konsekvenser/motiveringar**

- ? eventuell påverkan av marken vid en grundvattensänkning måste redovisas i bygghandlingarna



**Trafikdagvatten**

Förorenat trafikdagvatten ska renas innan utsläpp.

Konsekvenser/motiveringar

- ? det bedöms finnas goda möjligheter att rena trafikdagvattnet och sedan släppa ut det lokalt alternativt till befintlig dagvattenledning.

**Ledningar i marken**

Det finns större vatten- och avloppsledningar i och omkring Huddingevägen och Rågsvedsvägen. Även större underjordiska elledningar finns.

Konsekvenser/motiveringar

- ? flera av de större avloppsledningarna måste läggas om eftersom trafikplatsen sänks mot dagens nivå och kommer ned på ledningarnas höjd.

**Trafik, trafiksäkerhet**

Ombyggnaden av Huddingevägen görs i första hand för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten. Trafiken på Huddingevägen förväntas öka från ca 38 000 fordon/dygn till ca 48 000 f/d fram till år 2015 och för Rågsvedsvägen från ca 10 000 f/d till 18 000 f/d. Trafiken på Bäckdalsvägen ut på Rågsvedsvägen förväntas bli 300 – 400 f/d. Antalet polisrapporterad trafikolyckor i korsningen Huddingevägen/Rågsvedsvägen är under 1991 – 2001 3 stycken.

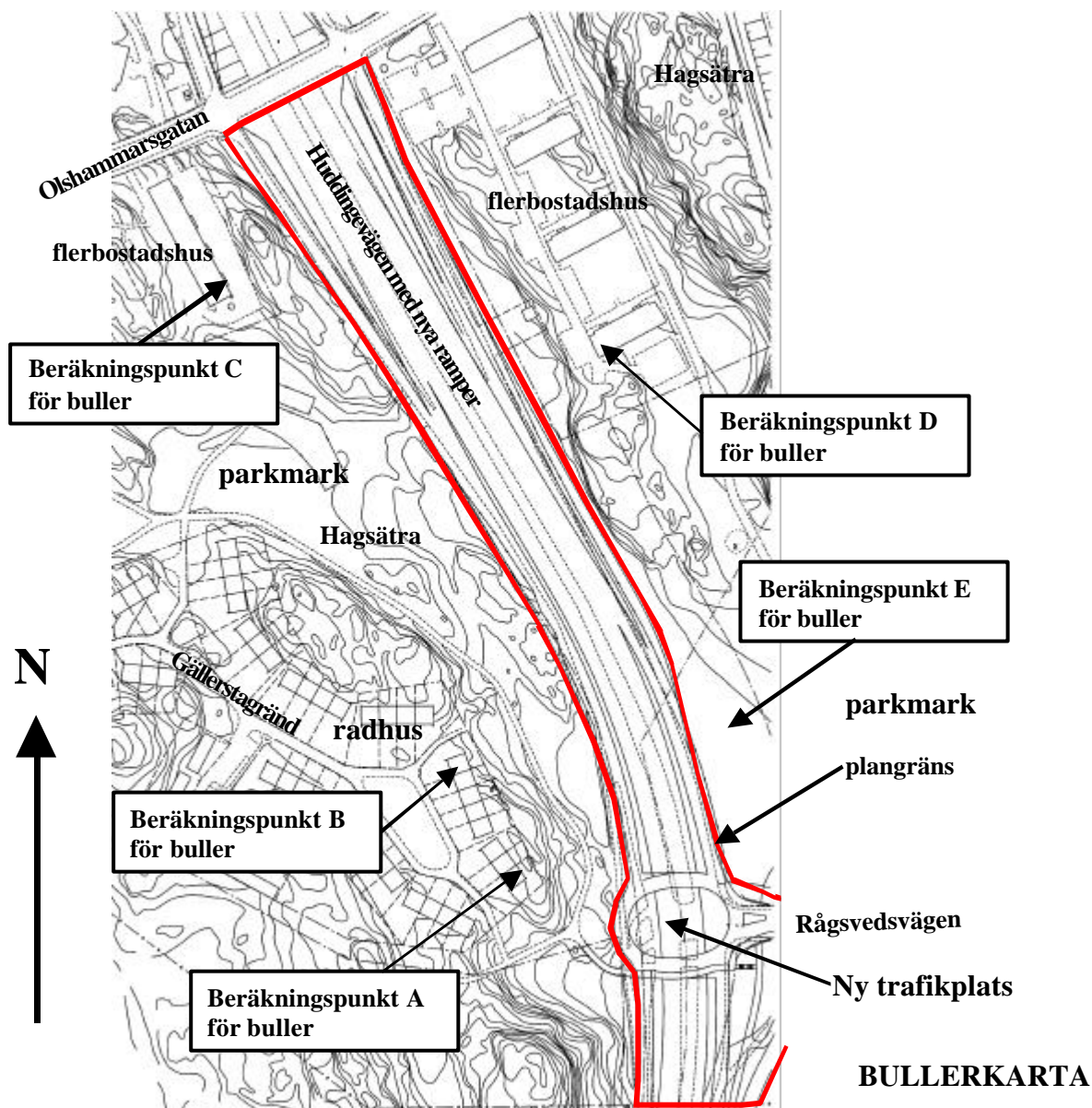
Konsekvenser/motiveringar

- ? för att få en ökad trafiksäkerhet i området gäller främst att en planskild korsning byggs med separat gc-trafik
- ? Bäckdalsvägen som i dag är en återvändsgata och inte har någon genomfartstrafik kommer att få ca 300 fordon/dygn vilket motsvarar ca 30 fordon / timme vid de mest belastade timmarna.
- ? trafikolyckorna beräknas minska ytterligare då trafikplatsen är utbyggd som planskild korsning.

**Trafikbuller**

Stadens planeringsmål ”Miljöprogram 2000” medger inte att ekvivalent ljudnivå per dygn från trafikbuller (bil eller tåg) vid fasad överskrider 65 dBA för bostadsbebyggelse. Om ljudnivåerna överskrider 55 dBA krävs att minst hälften av en lägenhets boningsrum är förlagda i fasad där ekvivalent ljudnivå är lägre än 55 dBA. Inomhusvärdet får högst vara 30 dBA ekvivalent ljudnivå för bostäder och för maximal ljudnivå gäller högst 45 dBA (kl 19 – 07). Långsiktigt planeringsmål är att nya bostäder ska ha en bullerfri sida där den ekvivalenta ljudnivån utanför fönster inte får överstiga 40 dBA.

Beräkningar har utförts enligt nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller (Naturvårdsverket rapport 4653, reviderad 1996) med följande trafikmängder för Huddingevägen (1998) 38 000 fordon/dygn (2015) 48 000 f/d och för Rågsvedsvägen (1998) 10 000 f/d (2015) 18 000 f/d:



#### Radhus – Gällerstagränd 77 (punkt A)

2002 nuvarande Huddingeväg

? ca 62 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 65 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

2015 ombyggd Huddingeväg

? ca 57 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 57 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

#### Radhus – Gällerstagränd 63 (punkt B)

2002 nuvarande Huddingeväg

? ca 61 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 65 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

2015 ombyggd Huddingeväg

? ca 61 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 66 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

? ca 62 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen med bullerskärm 3 meter vid vägen

Flerbostadshus – Olshammarsgatan 71 – 77 (punkt C)

2002 nuvarande Huddingeväg

? ca 60 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 63 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

2015 ombyggd Huddingeväg

? ca 60 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 64 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

Flerbostadshus – Olshammarsgatan 63 (punkt D)

2002 nuvarande Huddingeväg

? ca 67 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 67 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

2015 ombyggd Huddingeväg

? ca 67 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad bottenvåningen

? ca 68 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus vid fasad övre våningen

parkmark närmast Huddingevägen ca 100 meter norr om korsningen (punkt E)

2002 nuvarande Huddingeväg

? ca 67 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus 10 m från vägen

? ca 56 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus 100 m från vägen

2015 ombyggd Huddingeväg

? ca 68 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus 10 m från vägen

? ca 57 dBA ekvivalentnivå dygn utomhus 100 m från vägen

Konsekvenser/motiveringar

? trots ökad trafik minskar trafikbullret på en del ställen p g a delvis nedgrävd Huddingeväg

? på åtminstone ett ställe bör bullerskydd diskuteras där det redan idag är bullerstört

? en noggrannare bullerutredning kommer att göras i nästa planskede

### ***Farligt gods och tung trafik (riskbedömning)***

Huddingevägen trafikeras idag av tung trafik där också farligt gods är tillåtet.

Konsekvenser/motiveringar

? med anledning av att trafikmängden ökar bör en riskanalys göras för den angränsande bostadsbebyggelsen.

### ***Miljö kvalitetsnormer för luft***

Beräkningar har genomförts av Stockholms och Uppsala läns Luftvårdsförbund för kvävedioxid dygnsmedelvärde för 1999. Beräkningarna visar att värdena understiger miljö kvalitetsnormen på den aktuella sträckan vid Huddingevägen (36 – 48  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  /dygn) för bostäderna utanför fasad.

Enligt kvävedioxidkartan för 2006 beräknas kvävedioxidhalterna utmed berörd vägsträcka underskrida miljö kvalitetsnormen med god marginal.

Beräkningarna visar att värdena understiger miljö kvalitetsnormen på den aktuella sträckan vid Huddingevägen (24 – 36  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  /dygn) för bostäderna utanför fasad.

För partiklar saknas för närvarande underlag för bedömning av situationen i området. Hitillsvarande erfarenhet pekar mot risk för överskridande främst föreligger vid platser där också höga halter av kvävedioxid förekommer.

Konsekvenser/motiveringar

- ? samtliga värden ligger långt under gällande riktvärden ( $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  /dygn) för bostadsbebyggelse
- ? trots ökad trafikmängd blir luftkvaliteten bättre 2006 p g a bättre fordonspark
- ? detta projekt kommer inte att försämra närområdets luftkvalitet
- ? partikelhalter i luften kommer att redovisas när underlag finns

### ***Störningar under byggtiden (etableringsområde)***

De störningar som brukar uppfattas som mest besvärande är buller från bergborrningsarbetet och markvibrationer från sprängsalvor och pålning. Dessutom kan byggtrafik och damm från arbetsplatsen uppfattas som besvärande. I detta fall kommer schaktning och hantering av markarbeten - eventuellt pålning - att ge upphov till störningar för de närboende.

Kontrollmätningar vid sprängning och pålning o d ska ske genom byggherrens försorg i samråd med de berörda fastighetsägarna.

Gång- och biltrafiken i området kommer att störas i begränsad omfattning.

Skyddsvärd vegetation kommer under byggtiden inhägnas eller skyddas på annat lämpligt sätt.

Etableringsområde för bygget placeras sannolikt inom planområdet. Området bör avgränsas mot bebyggelsen av ett lätt plank.

Arbetena ska bedrivas enligt Miljöförvaltningens lokala föreskrifter och med beaktande av Naturvårdsverkets och Socialstyrelsens "Buller från byggplatser" (SNV publ. 1975:5).

Konsekvenser/motiveringar

- ? störningar för de närboende kommer att ske under en begränsad tid
- ? störningar för trafikanter med nedsatt hastighet o d kommer att ske vid provisoriska trafiklösningar under byggtiden.

### ***Nollalternativet***

Detta innebär att nuvarande förhållanden bibehålls.

Konsekvenser/motiveringar

- ? korsningen Huddingevägen/Rågsvedsvägen kommer att drabbas av fler trafikolyckor i framtiden p g a ökad trafik med korsande gång- och cykeltrafik

### ***Sammanfattning av projektets miljökonsekvenser***

Kontorets samlade bedömning av de ovan redovisade miljökonsekvenserna är att programmet medger verksamhet (ombyggd Huddingeväg med ny planskild

trafikplats) som inte innebär någon betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurserna.

### **Tillgänglighet**

GC-vägar kommer att korsas Huddingevägen respektive Rågsvedsvägen i annat plan än biltrafiken.

Konsekvenser/motiveringar

? tillgängligheten ökar liksom trafiksäkerheten för gående och cyklande som ska korsas Huddingevägen och Rågsvedsvägen.

### **Översiktsplan ÖP 99**

I översiktsplan ÖP 99 anges detta område som trafikområde.

Konsekvenser/motiveringar

? den föreslagna ombyggnaden av Huddingevägen stämmer med ÖP 99.

### **Tidplan**

Programsamråd och remiss	dec – mar	2002 – 03
Ställningstagande i SBN	apr – maj	2003
Plansamråd och remiss	aug – sep	2003
E v remissredogörelse	okt – nov	2003
Utställning	jan – feb	2004
Antagande i SBN	apr – maj	2004
Byggstart	tidigast hösten	2004

### **Handläggare**

Programmet har upprättats av Tommy Jönsson i samarbete med Vägverket och Huddinge kommun.

Bengt André

Tommy Jönsson