

Trafikutredning - Tungelsta - Västerhaninge

Utredning av planskildheter och förslag till framtida vägnät



Titel	Trafikutredning - Tungelsta Utredning av planskildheter och förslag till framtida vägnät
Beställare	Haninge kommun -- Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen Erik Andersson Inger Holmqvist Kent Lindgren
Rapporten är framtagen av Structor Mark Stockholm AB: Uppdragsnummer 2169	
Uppdragsledare Trafik	Tage Tillander Nicklas Lord
Omslagsbild	Tungelsta station år 2006-09-15

Sammanfattning

Planerade utbyggnader av bostäder i Tungelsta och Västerhaninge samt beslutade förändringar av Nynäsbanan har aktualiserat utredningsbehov av flera trafikfrågor.

Följande frågor behövde studeras:

- Trafiksambanden mellan de olika områdena i Tungelsta - Västerhaninge.
- Utformning och läge av planskilda korsningar med Nynäsbanan.
- Framtida trafikflöden på vägnätet.

Syftet med utredningen är att:

- visa förslag till ett framtida trafiknät i Tungelsta/Västerhaninge innefattande två planskilda korsningar med järnvägen
- utföra prognoser över framtida trafikflöden
- studera hur de planskilda korsningarna med järnvägen kan utformas

Tungelsta och Västerhaninge är stationssamhällen utmed Nynäsbanan. Orterna är i första hand bostadsområden. Tungelsta har en befolkning på ca: 4 500 personer och Västerhaninge ca: 10 000 personer.

Två gatunät har studerats. Dels *dagens vägnät* som omfattar huvudgator och större lokalgator och dels ett *framtida vägnät* som bl.a. innefattar dagens vägnät väster om järnvägen, planskildheter med Nynäsbanan, ombyggt vägnät öster om järnvägen samt ny trafikplats på väg 73 vid Berga.

Det regionala trafikutbytet i Tungelsta och Västerhaninge sker huvudsakligen längs den radiella axel mot Huddinge och Stockholm.

I Tungelsta är huvuddelen av bebyggelsen lokaliserad väster om Nynäsbanan. Öster om järnvägen finns bebyggelsen i Lillgården och i anslutning till Lillhammarsvägen. Fordonsflödet över Nynäsbanan är idag relativt måttligt men förbindelserna är av stor vikt för samhället Tungelsta då service, skolor samt omsorg i huvudsak är lokaliserad på den västra sidan.

I Västerhaninge är bebyggelsen lokaliserad såväl väster som öster om Nynäsbanan. Den enda vägförbindelsen över järnvägen är Nynäsvägens bro i anslutning till Västerhaninge centrum.

De viktigaste **externa** målpunkterna för medborgarna i Tungelsta och Västerhaninge är bl a Handens centrum, Jordbro företagspark, grannkommunerna samt Stockholm. Resor till dessa målpunkter sker till största delen på huvudgatunätet.

De viktigaste **interna** målpunkterna i området är bl.a. skolorna, centrumområdena och Håga industriområde. Resor till dessa målpunkter sker både på lokal- och huvudgatunätet.

Tungelstavägen är den mest trafikerade vägen i det studerade området. I rusningstrafik har de mest trafikerade delarna av Tungelstavägen i Västerhaninge stundtals köbildning. Vissa boende utmed vägen upplever att de är störda av det höga trafikflödet.

Hammarbergsvägen och Allévägen har idag begränsad framkomlighet för biltrafiken beroende på låg geometrisk standard och många tomtutfarer. På Allévägen och Hammarbergsvägen saknas gång- och cykelbana. Trottoar finns dock på delar av Allévägen.

Vägnätet öster om järnvägen i Tungelsta och söder om Nedersta utgörs till stor del av landsvägar med låg geometriska standard. Separering för gång- och cykeltrafikanter saknas.

Tungelsta och Västerhaninge är förändringsområden i Haninge kommun. För närvarande pågår planering för utbyggnad av bostäder bl.a. längs Nynäsbanan i Tungelsta och Nedersta/Skarplöt. Enligt kommunens översiktsplan bedöms befolkningen öka med ca: 2 400 personer i Tungelsta och med 5 000 personer i Västerhaninge fram till år 2025.

Planerade bostäder utgörs dels av kompletteringsbebyggelse i norra Tungelsta och av större nyexploateringar öster om Tungelsta station och i Nedersta och Skarplöt.

Nynäsbanan planeras för kapacitetsförstärkningar. Plattformarna på stationerna i Tungelsta och Krigslida avses förlängas. De nya perrongerna planeras att tas i drift under hösten 2008. Vidare planeras för utbyggnad av dubbelspår på sträckan Västerhaninge – Tungelsta. Dubbelspåret beräknas vara utbyggt tidigast år 2009.

I samband med utbyggnaden av bostäder och den utökade trafiken på Nynäsbanan föreslås att dagens tre plankorsningar mellan vägtrafik och spår ersätts med två planskilda förbindelser.

Två lägen för planskilda korsningar på Nynäsbanan har studerats närmare. En norr om Tungelsta station den andra norr om Krigslida hållplats.

Vägnätet väster om järnvägen bedöms i stort sett klara ökad trafikbelastning. Vissa förbättringar erfordras dock:

- På Tungelstavägen bör utsatta korsningar förbättras och vissa trafiksäkerhetsåtgärder genomföras.
- Hammarbergsvägen bör breddas och byggas ut med gång- och cykelbana.
- Allévägen bör förses med gång- och cykelbana från Stavsvägen mot Tungelsta station.

Vägnätet öster om järnvägen i Tungelsta och söder om Nedersta utgörs till stor del av landsvägar med låg standard som kräver förbättringar.

- Öster om järnvägen föreslås utbyggnad av en ny Stavsväg mellan den föreslagna planskildheten med Nynäsbanan i Tungelsta och en ny trafikplats på väg 73 vid Berga.
- En upprustning av Mulstavägen mellan Stavsvägen och Krigslida föreslås.
- Nederstaleden föreslås förlängas söderut och ansluta till Mulstavägen vid Krigslida.
- I det pågående detaljplanarbetet Nedersta/Skarplöt föreslås en ny förbindelse mellan Nederstaleden och Nynäsvägen för att försörja den planerade bebyggelsen.
- Söderbyvägen föreslås förlängas till nya Stavsvägen för att trafikförsörja Lillgården och den planerade bebyggelsen öster om Tungelsta station.

Utbyggnad av dubbelspår söder om Västerhaninge innebär att järnvägstrafiken kommer att öka på Nynäsbanan. Förändringen kommer att innebära att bomfällningstiderna i dagens plankorsningar mellan vägtrafik och spår ökar och att framkomligheten för vägtrafiken påverkas negativt. För att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet vid korsning av spåret krävs utbyggnad av planskilda korsningar.

I Tungelsta föreslås planskildheten anläggas som en förlängning av Hammarbergsvägen med en bro över spåret. Lokaliseringen möjliggör att en förbindelse kan anläggas mellan plattformen vid Tungelsta station och bron. Vägen utrustas med en separat gång- och cykelbana.

De miljökonsekvenser som är kopplade till utbyggnaden av planskildheten är bullerstörningar, påverkan på landskapsbilden och påverkan på naturmiljön vid Rocklösaån. Dagvatten måste omhändertas.

I Krigslida föreslås planskildheten utföras som vägport under Nynäsbanan. Förbindelsen förläggs omedelbart norr om nuvarande plankorsning. Vägen förses med en separat gång- och cykelbana.

De miljökonsekvenser som är kopplade till planskildheten är påverkan på dagvatten och grundvatten.

Slutsatser angående det skisserade framtida vägnätet:

- Planskildheterna med Nynäsbanan passar bra in den befintliga infrastrukturen. Trafikarbetet kommer totalt sett att öka något.
- De föreslagna vägarna öster om Nynäsbanan har i första hand ett värde för att trafikförsörja den planerade bebyggelsen i området och för att koppla Tungelsta med väg 73.
- Nya Stavsvägen kommer att ersätta den befintliga Stavsvägen och Söderbyvägen vid resor mellan Tungelsta och väg 73.
- En förbättrad Mulstaväg och en förlängd Nederstaled kommer att erfordras för att ge bebyggelsen öster om Nynäsbanan i Tungelsta en god och bra förbindelse med Västerhaninge och övriga delar av kommunen.
- Utöver de föreslagna planskildheterna för fordonstrafik måste de gående och cyklandes behov att korsa järnvägen säkerställas med planskildheter. Antalet och placeringarna bör utredas i det fortsatta arbetet med dubbel-spårsutbyggnaden.

Fortsatta studier krävs för att avgöra de föreslagna förbindelsernas utformning, omgivningspåverkan m.m.

Slutsatser beträffande trafikflöden och kapacitet:

- Tungelstavägen utgör den genaste förbindelsen för trafik mellan Tungelsta och de norra delarna av Haninge samt väg 73 norrut. Endast för en mindre del av trafikanterna är en förlängd Hammarbergsväg över Nynäsbanan och Stavsvägen ett alternativ vid resor norrut.

- Tungelstavägen kommer år 2025 att få trafikflöden av samma storleksordning som idag under förutsättning att utbyggnad sker av det föreslagna gatunätet öster om Nynäsbanan. Med bibehållande av dagens gatustruktur kommer trafikflödet att öka markant.
- I utredningen har prövats effekterna av att anlägga hastighetsreducerande åtgärder på Tungelstavägen, vilket visade sig ha låg effekt på trafikfördelningen. Även en avstängning av Tungelstavägen i höjd med Mulstavägen prövades och då omfördelades trafiken bl.a. till delar av lokalvägnätet som ej är utformade för dessa tillkommande trafikflöden.
- Hammarbergsvägen kommer att få en trafikökning från idag 1000 fordon per dygn till drygt 3000 fordon per dygn år 2025 om planskildheten i Tungelsta anläggs.
- En utbyggnad av en ny Stavsväg och en ny trafikplats vid Berga avlastar trafiknätet i Västerhaninge centrum.

Fortsatta utredningar som krävs beträffande de skissade planskildheterna är:

- Detaljutformning
- Miljökonsekvenser

Ett allmänt utredningsbehov är studier av gång- och cykelförbindelserna i Tungelsta och Västerhaninge.

Innehållsförteckning

1	Uppdrag och syfte	9
1.1	Uppdrag	9
1.2	Syfte	9
2	Förutsättningar	11
2.1	Bostäder och arbetsplatser	11
2.2	Studerat vägnät	12
2.3	Dagens väg- och trafikförhållanden	14
3	Förändringar och konsekvenser	19
3.1	Bostäder och arbetsplatser	19
3.2	Nynäsbanan	19
3.3	Framtida trafiksystem	19
3.4	Trafikflöden - trafikprognos	23
4	Planskilda korsningar med Nynäsbanan	31
4.1	Planskild förbindelse i Tungelsta	31
4.2	Planskild förbindelse med järnvägen i Krigslida	35
5	Slutsatser och rekommendationer	38
5.1	Framtida gatunät	38
5.2	Trafikflöden och kapacitet	38
5.3	Planskilda korsningar med Nynäsbanan.	39

1 Uppdrag och syfte

1.1 Uppdrag

Planerade utbyggnader av bostäder i Tungelsta och Västerhaninge samt beslutade förändringar av Nynäsbanan har aktualiserat utredningsbehov av flera trafikfrågor.

Tungelsta och Västerhaninge är stationssamhälle utmed Nynäsbanan som framför allt under 1960- 80- talet exploaterades med bostäder. Haninge kommun har planer på fortsatt utbyggnad i kommundelarna. Det finns pågående och planerade exploateringar med bostäder bl a utmed Nynäsbanan i Tungelsta och Nedersta/Skarplöt.

För närvarande genomför Banverket planeringen och projektering av kapacitetsförstärkningar på Nynäsbanan. De arbeten som pågår är bland annat:

- Förlängning av plattformarna söder om Västerhaninge. Utbyggnaden möjliggör trafikering med fullånga tåg till och från Nynäshamn. Banverket projekterar detta arbete och de förlängda plattformarna planeras att tas i drift under hösten 2008.
- Förlängning av dubbelspåret till Tungelsta. Utbyggnaden beräknas vara klar tidigast under 2009.

För att klargöra trafikkonsekvenserna av de planerade exploateringarna i området och förändringarna av gatunätet finns behov av prognoser på framtida trafikflöden i Tungelsta - Västerhaninge. Sambanden mellan vägnäten på ömse sidor om järnvägen behöver utredas. Vidare finns behov av att studera förbindelserna österut mot väg 73.

Dubbelspåret och den utökade trafiken på banan medför ökade säkerhetsrisker vid korsning med vägtrafik i plan. Dubbelspårsutbyggnaden kräver därför planskilda korsningar och dagens plankorsningar måste därför byggas bort.

Studier har utförts på hur de planskilda förbindelser över järnvägen lämpligast kan utformas.

Utredningen har i första hand behandlat förhållandena för fordonstrafiken i Tungelsta och Västerhaninge.

1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att:

- studera och visa förslag på utformning av ett framtida trafiknät, som binder samman områdena väster och öster om järnvägen på sträckan Västerhaninge – Tungelsta.
- med prognosstudier undersöka vilka trafikflöden som kan förväntas på det framtida vägnätet, om planerade exploateringarna genomförs.
- bedöma behoven av kapacitetsförstärkningar på gatunätet med utgångspunkt från trafikprognoserna.
- bedöma de tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningarna för anläggande av planskilda korsningar, i de utpekade lägena.

2 Förutsättningar

2.1 Bostäder och arbetsplatser

Tungelsta och Västerhaninge är stationssamhällen utmed Nynäsbanan.

Orterna är i första hand bostadsområden. Tungelsta har en befolkning på ca: 4 500 personer och Västerhaninge ca: 10 000 personer. Bebyggelsen i Västerhaninge är en blandning av olika bebyggelsemiljöer. En stor del utgörs av villor och radhus men det finns stora inslag av låga flerbostadshus.

Även i Tungelsta är bebyggelsen en blandning mellan villor, radhus och låga flerbostadshus.

I Västerhaninge finns Håga industriområde som är det enda större sammanhängande arbetsplatsområdet i kommunerna. Industriområdet har utfart mot Tungelstavägen och Mulstavägen.

De serviceområden som finns i kommunerna är huvudsakligen lokaliserade till områdena runt stationerna. I Tungelsta finns några affärer utmed Allévägen och i Västerhaninge finns ett mindre centrum.

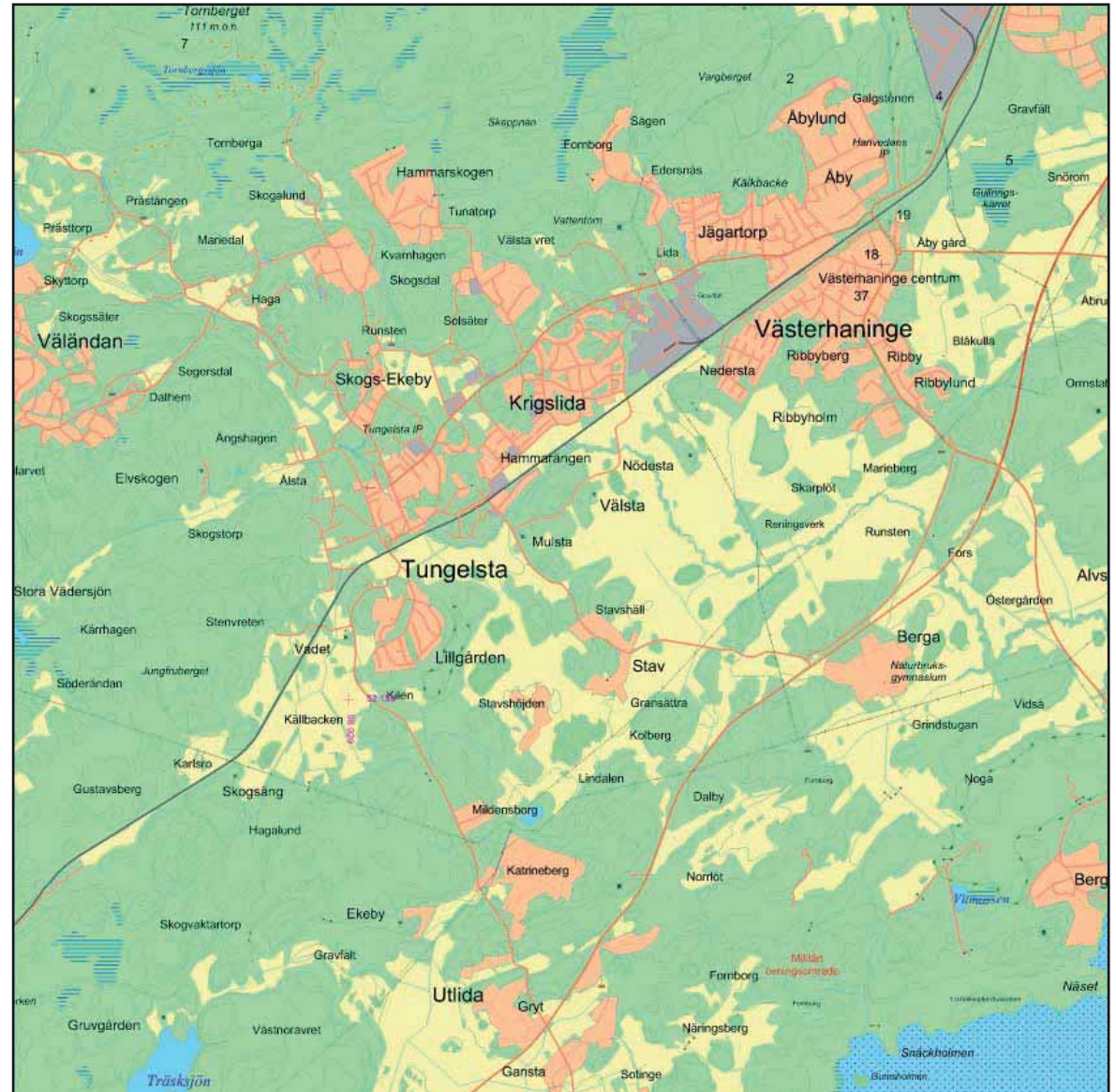


Bild 2.1.1 Kartöversikt Tungelsta - Västerhaninge

2.2 Studerat vägnät

Trafikutredningen omfattar de viktigaste gatorna i Tungelsta och Västerhaninge. År 2003 genomförde Haninge kommun en trafiknätsanalys där huvudgatunät och lokalgatunät klassificerades.

Det befintliga vägnätet visas i bilden på denna sida och viktiga gatunamn på bilden på den andra sidan. Enligt trafiknätsanalys för Haninge kommun¹ utgörs genomfartsgatorna av väg 73, Nynäsvägen söder om Ribbylund, Tungelstavägen, Söderbyvägen, Stavsvägen, Södertäljevägen väster om Skogs Ekebyvägen, Vitsåvägen och Sorundavägen.

Huvudgator är del av Södertäljevägen, Ekebyvägen, Skogs Ekebyvägen, Allévägen, Hagavägen, Mulstavägen, Nederstavägen, Klockargatan, Villavägen, Nynäsvägen söder om Tungelstavägen, Åbylundsvägen, Kvartärvägen, Nytorpsvägen, Ringvägen, Åbyvägen, Huggarvägen och Plöjarvägen.

Övriga gator i Tungelsta-Västerhaninge ingår i lokalnätet.

I utredningen har två gatunät studerats. Dels *dagens vägnät* som omfattar dagens huvudnät (genomfartsgator och huvudgator) och de större lokalgatorna. Dels *framtida vägnät* enligt följande:

- dagens vägnät väster om Nynäsbanan,
- två planskilda korsningar med järnvägen
- ny- och/eller ombyggda gator öster om Nynäsbanan
- väg 73 ombyggd till motorväg med en ny trafikplats vid Berga

Se vidare på sidan 21++++.

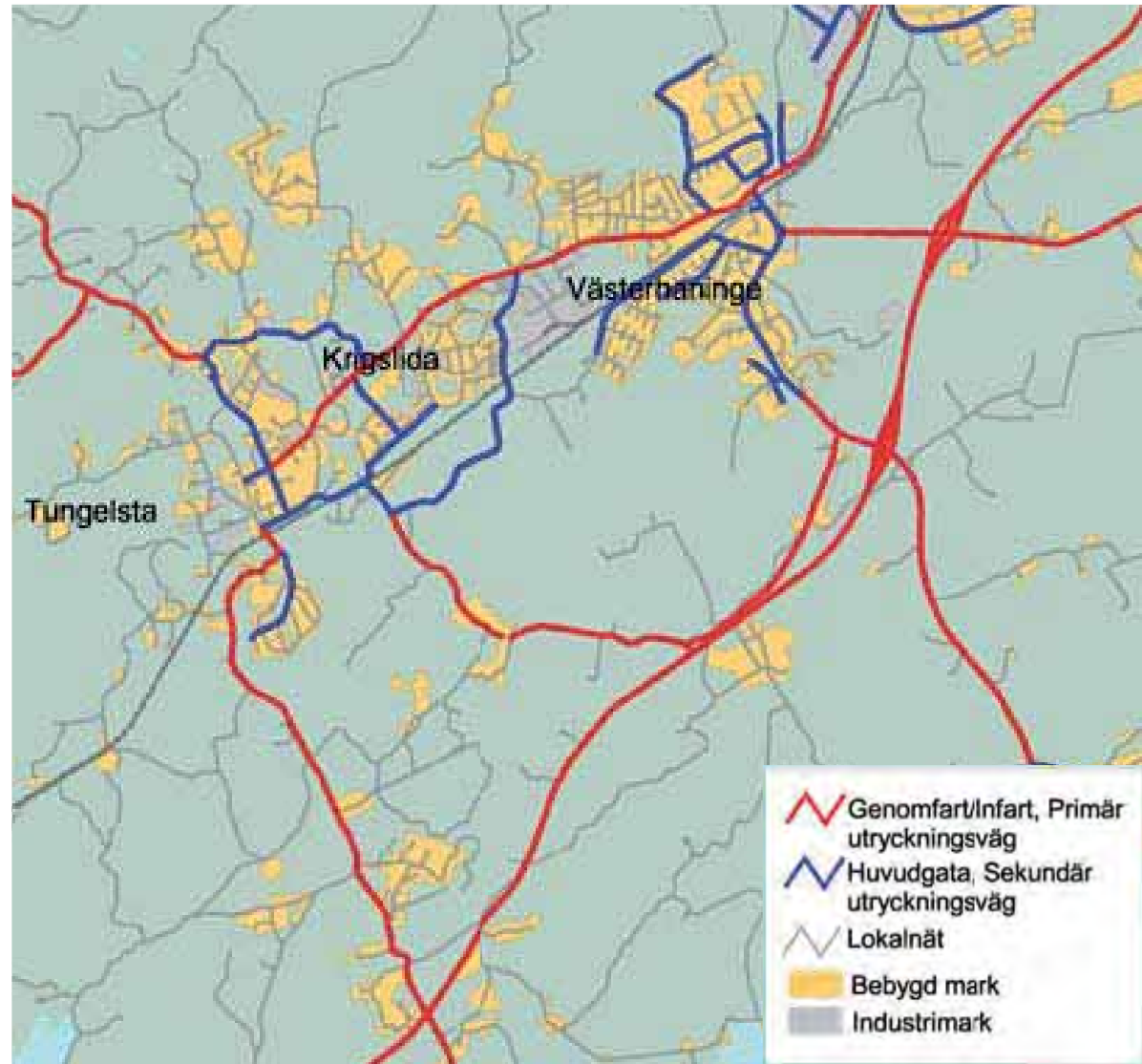


Bild 2.2.1 Dagens vägnät i Tungelsta - Västerhaninge. Funktionsindelning av bilnät¹

¹) Trafiknätsanalys för Haninge kommun. Södra kommundelarna. Version 1.0. Haninge kommun/ Sweco 2003-06-12

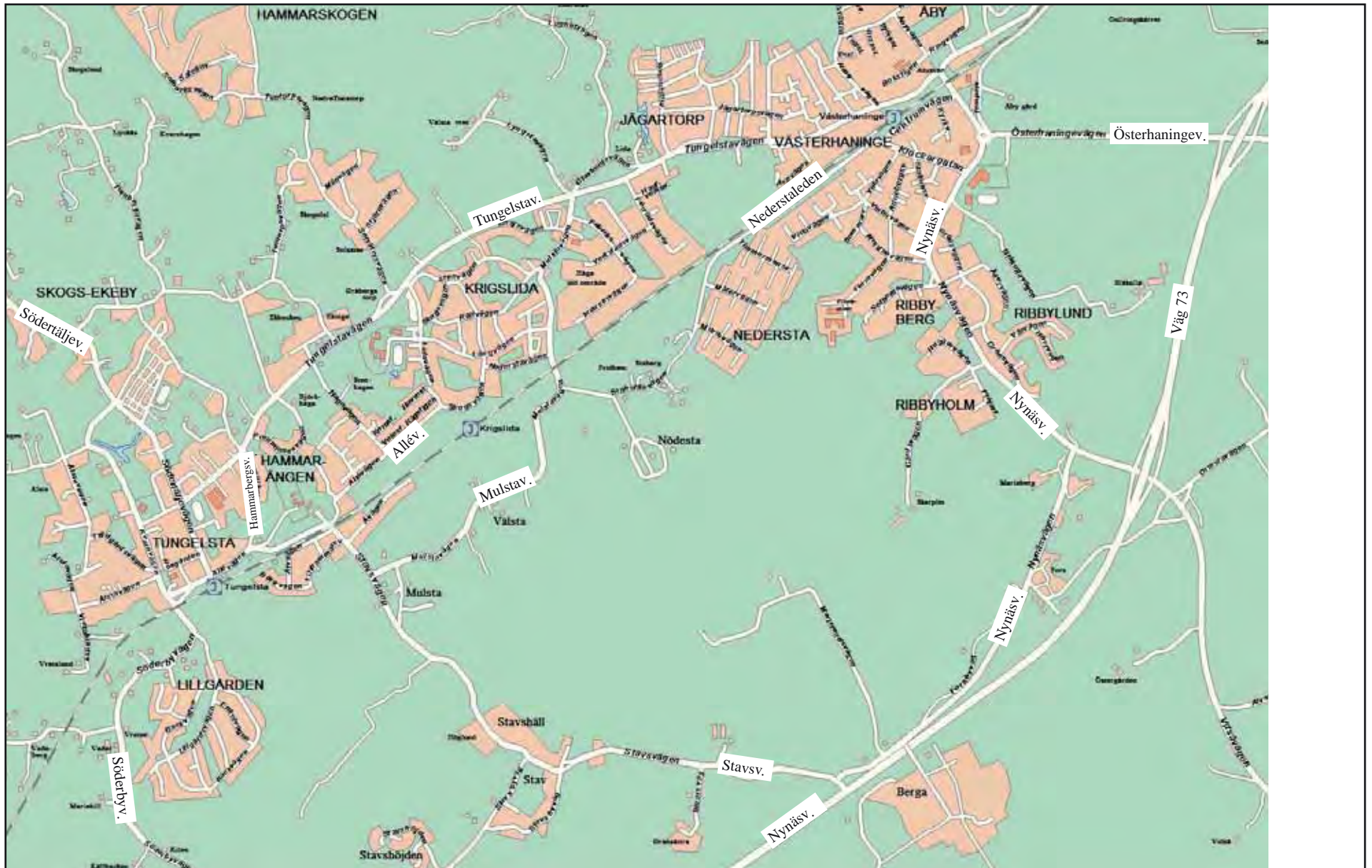


Bild 2.2.2 Vägkarta dagens vägnät Tungelsta - Västerhaninge

2.3 Dagens väg- och trafikförhållanden

Dagens väg och trafikförhållanden har analyserats. Dels har en genomgång utförts av den trafiknätsanalys som genomförts för Haninge kommun, dels har en trafikmodell tagits fram för att beskriva trafikförhållandena på utredningsvägnätet.

Ur ett regionalt perspektiv är bebyggelsen i Haninge, östra Huddinge och södra Stockholm till stor del lokaliserad utmed de radiella förbindelserna (Nynäsbanan och väg 73, Nynäsvägen) mellan Nynäshamn och Stockholm. Trafikutbytet sker huvudsakligen längs denna axel. De tangentiella tvärförbindelserna har en underordnad roll.

I Tungelsta är huvuddelen av bebyggelsen lokaliserade väster om Nynäsbanan. Idag finns plankorsningar med järnvägen belägna på Söderbyvägen, Stavsvägen och på Mulstavägen. Öster om järnvägen finns bebyggelsen i Lillgården och i anslutning till Lillhammarsvägen. I övrigt utgörs marken i huvudsak av åker. Trafikutbytet över Nynäsbanan är idag relativt begränsat. En stor andel av trafiken på Söderbyvägen har start eller mål utmed väg 73 mot Nynäshamn.

I Västerhaninge är bebyggelsen lokaliserad såväl väster som öster om Nynäsbanan. Den enda vägförbindelsen över järnvägen är Nynäsvägens bro i anslutning till Västerhaninge centrum.

Viktiga **externa** målpunkterna för medborgarna i Tungelsta och Västerhaninge är Handens centrum, Jordbro företagspark, Stockholm och Nynäshamn. De gator som nyttjas för dessa resor är i första hand huvudgatunätet.

De viktigaste **interna** målpunkterna för medborgarna i Tungelsta och Västerhaninge är skolorna, stationerna, Tungelsta centrum, Västerhaninge centrum, Håga industriområde och de små arbetsplatsområden som finns spridda i kommundelarna. De gator som nyttjas för de interna resorna är huvudsakligen lokalgator. Tungelstavägen och Nynäsvägen är dock viktiga förbindelser även för dessa resor.



Bild 2.3.1 Tungelstavägen



Bild 2.3.2 Allévägen

Haninge kommun och Vägverket har tidigare genomfört trafikmätningar på vägnätet i Tungesta och Västerhaninge. Mätningarna omfattar ett urval av gatorna i området och har använts som underlag i trafikmodellen. Trafikmodellen beskriver övergripande dagens trafiksituation för vägtrafiken. (Modellen har även använts för att analysera effekterna av de framtidsscenarioer som studerats.)

Gatustrukturen väster om järnvägen bedöms vara tillräckligt utbyggt för dagens trafikbelastning. Några nya vägar behöver inte anläggas för att betjäna dagens fordonstrafikflöden. Vissa kapacitetsförstärkningar kan dock vara önskvärda.

Tungelstavägen är den mest trafikerade vägen i Tungelsta. Vägen används för internresor, externresor samt genomfartstrafik och är idag den viktigaste vägförbindelsen för trafik mellan Tungelsta och norra delarna av Haninge kommun, Jordbro företagspark samt väg 73 norrut. Tungelstavägen har relativt god standard men har idag nedsatt framkomlighet under högtrafik på grund av för låg kapacitet i korsningarna i och kring Västerhaninge centrum. Vissa boende utmed vägen upplever att de är störda av den omfattande trafiken.



Bild 2.3.3 Hammarbergsvägen



Bild 2.3.4 Järnvägs-korsning på Mulstavägen



Bild 2.3.5 Järnvägs-korsning på Stavsvägen

Allévägen har en låg geometrisk standard med många tomtutfarter och korta avstånd mellan korsningarna. Biltrafiken har en begränsad framkomlighet. Gångbana finns på delar av vägen.

Hammarbergsvägen är en lokalgata med en utformning som klarar dagens trafikflöden. Fordonsflödet uppgår till ca: 500 - 1000 per dygn. Den saknar gångbanor.

Vägnätet öster om järnvägen i Tungelsta och söder om Nedersta utgörs till stor del av landsvägar med låg geometrisk standard.

Mulstavägen ingår i huvudnätet. Västra delen har en nedsatt framkomlighet på grund av många tomtutfarter, korta korsningsavstånd och låg geometrisk standard.



Bild 2.3.6 Söderbyvägen

Stavsvägen är utformad som en landsväg med låg standard. Delar av vägen har korta siktsträckor. Gång- och cykelbanor saknas. Detsamma gäller för **Söderbyvägen** som precis som Tungelstavägen används för alla typer av resor. Stavsvägen används även i begränsad omfattning för genomfart.

Stabergsvägen, som binder samman Mulstavägen och Nederstaleden, är avstängd för genomfartstrafik.

Idag finns tre **plankorsningar med Nynäsbanan**, på Söderbyvägen öster om Tungelsta station, på Stavsvägen och på Mulstavägen. Samtliga är utrustade med helbomsanläggningar. Trafikflödet i järnvägs-korsningarna uppgår varje dygn till ca: 2 000 fordon på Söderbyvägen, 1000 fordon på Stavsvägen och 300 fordon på Mulstavägen.

Dagens framtagna trafikflöden på det studerade vägnätet redovisas i bild på nästa sida.



Bild 2.3.7 Järnvägs-korsning på Söderbyvägen

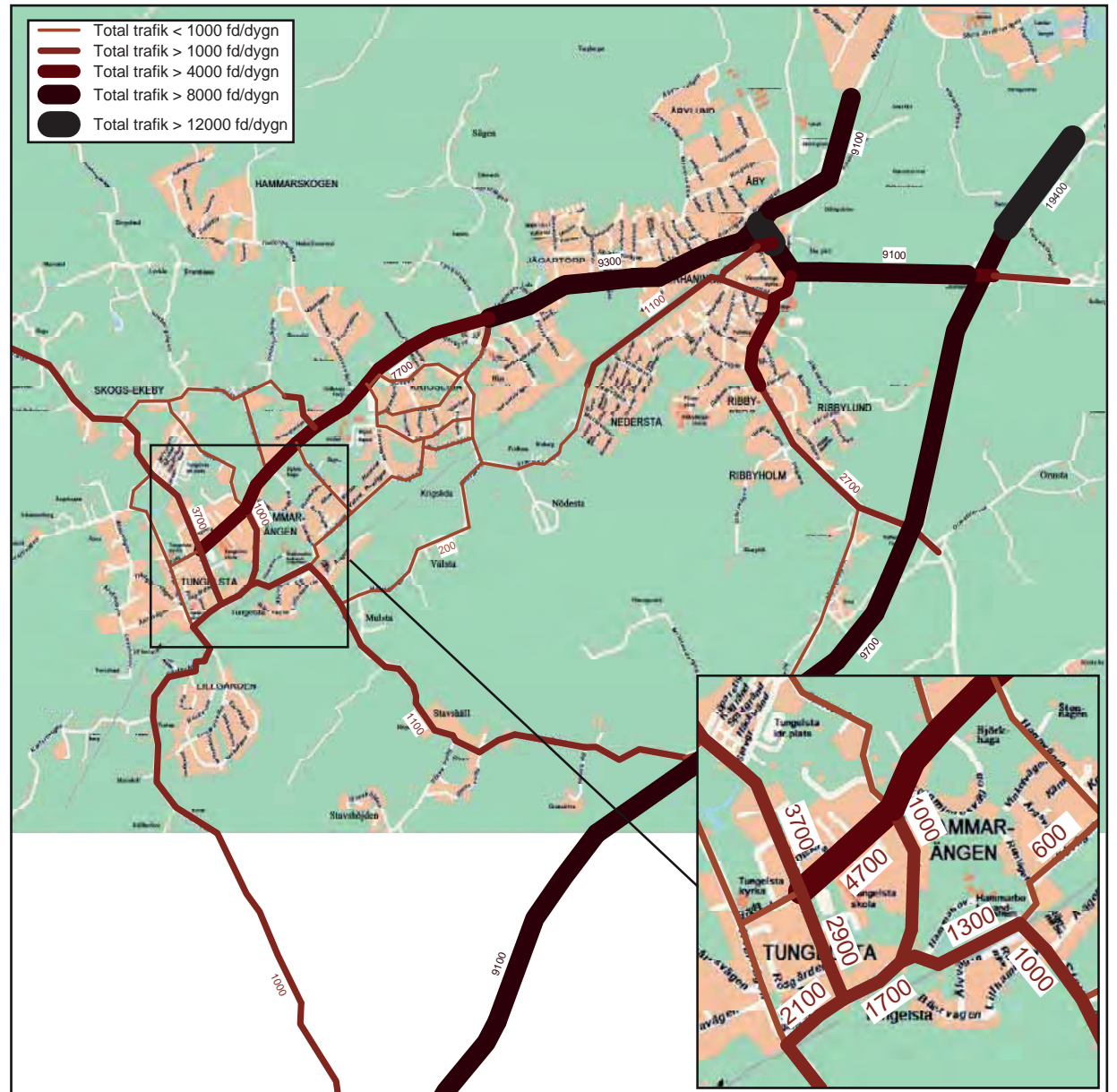


Bild 2.3.8 Trafikflöden (fordon/dygn) år 2006 med dagens vägnät

3 Förändringar och konsekvenser

3.1 Bostäder och arbetsplatser

Översiktsplanen 2004 för Haninge, som antogs i februari 2004 har en planeringshorisont på 20 år. Målåret för de tillhörande befolkningsprognoserna är år 2025. I den visas kommunens syn på hur bebyggelsemiljön avses utvecklas och bevaras. På nästa sida visas en karta över den framtida markanvändningen enligt översiktsplanen.

Enligt översiktsplanen bedöms bostadsvolymen i Västerhaninge öka med ca: 350 bostäder i flerbostadhus och 1 200 småhus. Bostadsbyggandet bedöms ge en befolkningsökning på ca: 5 000 innevånare. De tillkommande nyexploateringarna ligger i Nedersta och Skarplöt i den södra delen av Västerhaninge. Se bild på nästa sida.

Det framtida bostadsbyggandet i Tungelsta utgörs dels av kompletteringsbebyggelse och förtätning i områdena väster om järnvägen utmed Tungelstavägen. Dels nyexploateringar öster om Nynäsbanan i området mellan Lillgården och Tungelsta station samt väster om Lillgården. Se bild på nästa sida. Befolkningen i Tungelsta bedöms öka med ca: 2 400 personer till år 2025.

Håga industriområde är till större delen ianspråktaget för olika verksamheter. Enligt översiktsplanen bör dock förtätning och utveckling av området skapa möjlighet till fler lokaler och arbetsplatser.

3.2 Nynäsbanan

Nynäsbanan trafikeras i stort sett enbart av pendeltåg. Pendeltågen går i timtrafik. De senaste tio åren har antalet resande ökat kraftigt och SL önskar köra halvtimmestrafik till Nynäshamn hela dagen. Flaskhalsar för en utvidgad trafik är enkelspårsdriften söder om Västerhaninge, de korta plattformslängderna på sträckan samt de relativt långa avstånden mellan mötesstationerna.

För att kunna köra genomgående tåg utan att behöva koppla ifrån/till vagnar i Västerhaninge, vilket är en störningsrisk och är tidskrävande, behöver plattformarna söder om Västerhaninge förlängas så att de klarar 8-vagnarståg. Under våren 2006 påbörjades projekteringen av plattformsförlängningen. Plattformförlängningarna planeras vara klara och tas i drift under september 2008.

Under sommaren 2006 undertecknades ett avtal mellan Banverket och Stockholms läns landsting om finansiering av vidare utbyggnad av Nynäsbanan. De åtgärder som omfattas är förlängning av dubbelspåret till Tungelsta och utbyggnad av mötesspår på resterande delen av Nynäsbanan. Utbyggnaderna beräknas vara klara tidigast år 2009.

3.3 Framtida trafiksystem

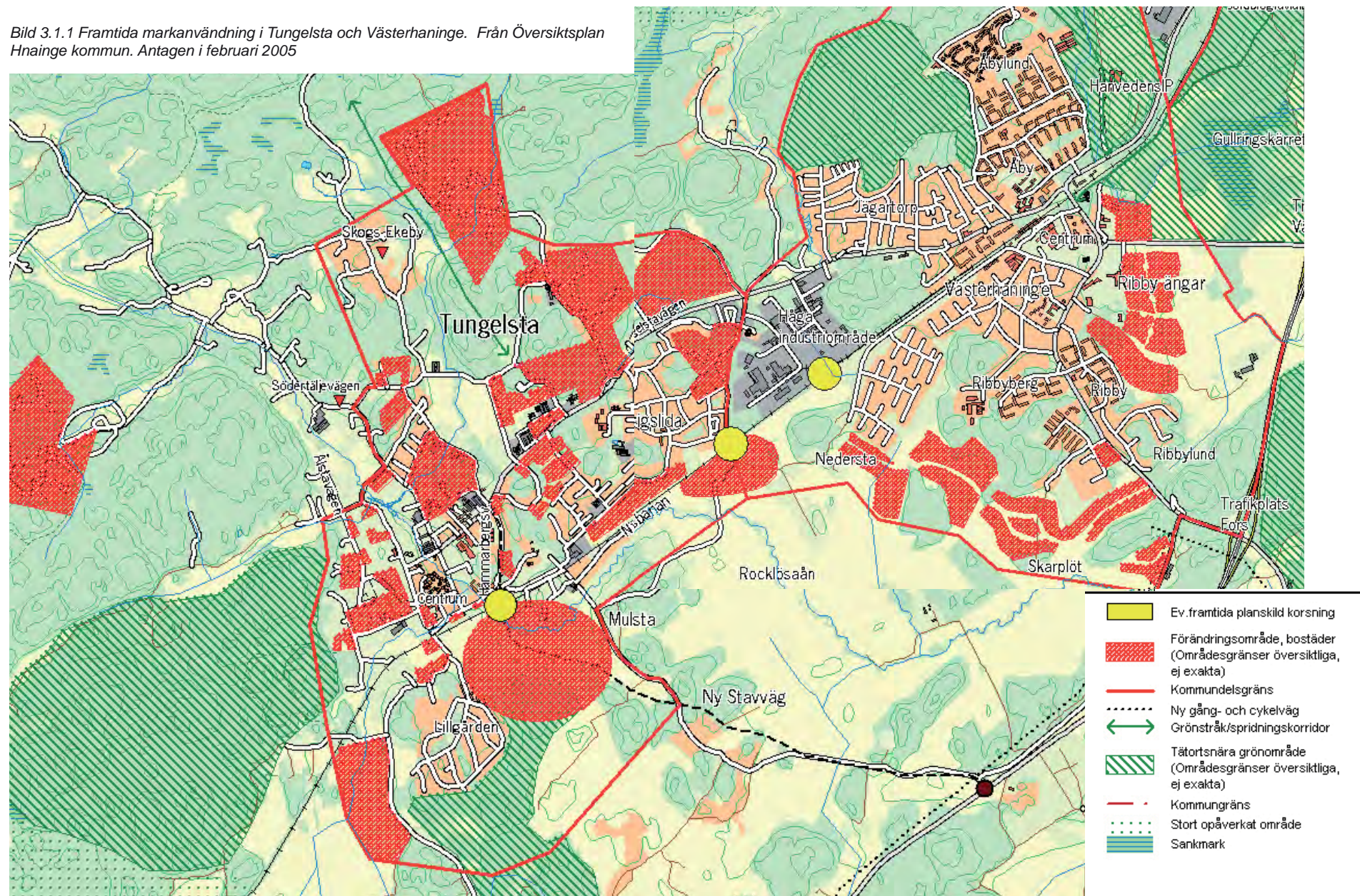
I utredningen har översiktligt studerats hur det befintliga vägnätet klarar den tillkommande trafiken och hur nya vägförbindelser kan lokaliseras för att trafikförsörja den planerade bebyggelsen. Nedan beskrivs utbyggnader och åtgärder för att erhålla ett fungerande framtida trafiksystem. Om- och nybyggnader är redovisade på karta på sidan 21. De nummer som är angivna i texten hänvisar till numren på kartan.

Utbyggnaden till dubbelspår och ökad trafik på Nynäsbanan kommer att kräva utbyggnad av planskilda korsningar. Se vidare kapitel 4.

Gatustrukturen väster om järnvägen är i huvudsak tillräckligt utbyggt för att kunna trafikförsörja den tillkommande bebyggelsen. Kompletterande utbyggnader av lokalgator kommer att erfordras.

De planerade exploateringarna öster om järnvägen kommer att kräva nybyggnader av gator och ombyggnader av förbindelser i nya sträckningar. I följande avsnitt har beskrivits behov av åtgärder och förändrad funktion på gatorna i området.

Bild 3.1.1 Framtida markanvändning i Tungelsta och Västerhaninge. Från Översiktsplan Hnainge kommun. Antagen i februari 2005



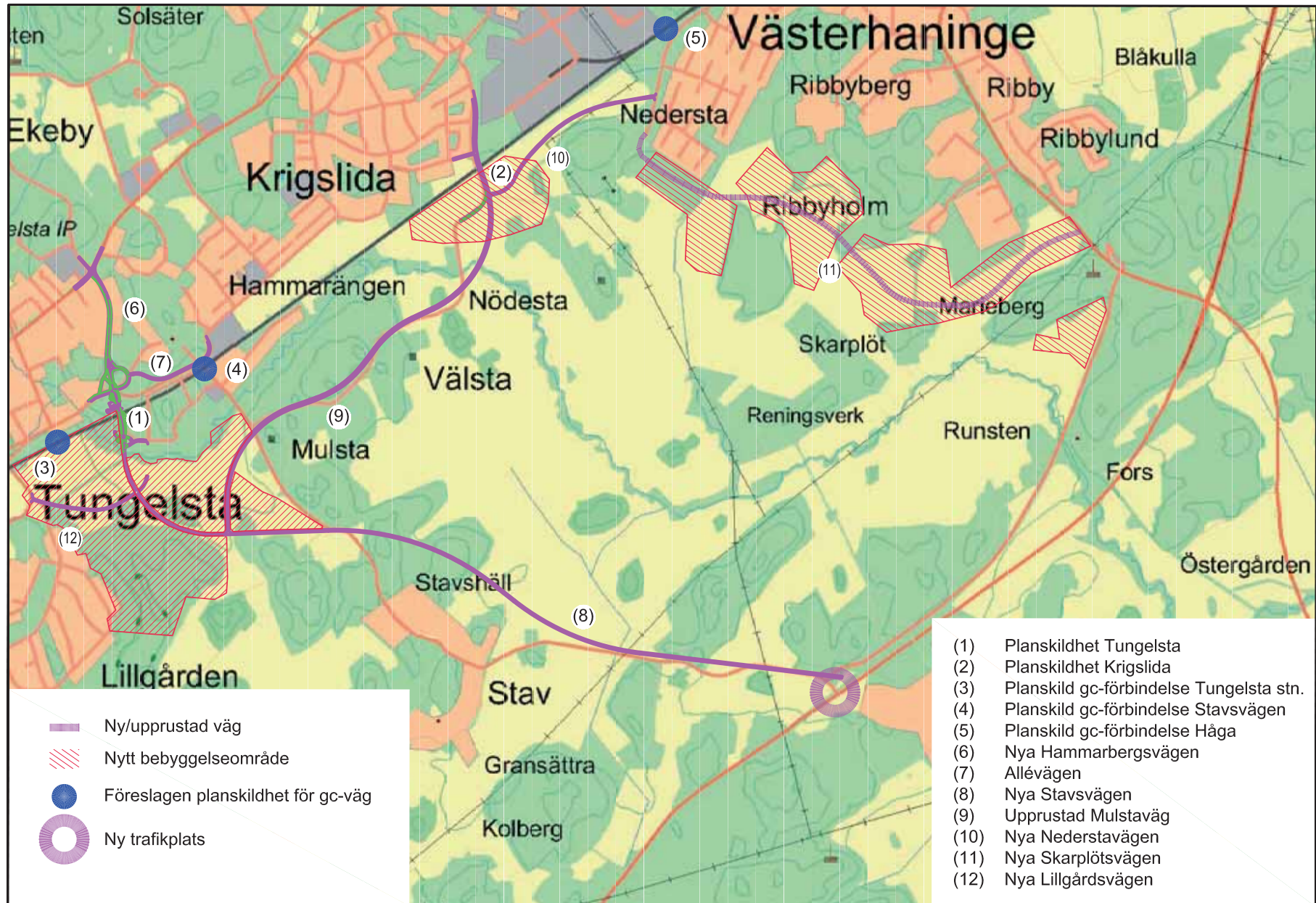


Bild 3.3.1 Förslagsskiss framtida vägnät i Tungelsta

Tungelstavägen

Tungelstavägen är idag relativt hårt trafikbelastad och den planerade förtätningen norr om vägen kommer att medföra ett ökat trafikflöde. Kommunen har i översiktsplanen bedömt att befintlig väg, med ett antal åtgärder, bör kunna fylla sin funktion som huvudgata. Det finns även en önskan från kommunen att delar av den genomfartstrafik, som idag nyttjar Tungelstavägen, skall omfördelas till andra vägar som är trafiktåligare.

Korsning av Nynäsbanan för vägtrafik

Dagens tre korsningar i plan över spåret på sträckan mellan Västerhaninge och Tungelsta avses ersättas med planskilda förbindelser. I utredningen har två lägen studerats, en i Tungelsta och en i Krigslida. Detaljutformningen av korsningarna är beskrivna i kapitel 4. Förbindelserna utformas med gång- och cykelväg.

Den planskilda korsningen i Tungelsta (1) har lokaliserat till Hammarbergsvägens förlängning av flera orsaker:

- Läget i terrängen. En vägbro kan relativt enkelt anläggas över bergskärningen för järnvägen.
- Förbindelsen ligger centralt i Tungelsta och går att infoga i övrig infrastruktur
- Mark finns tillgänglig för förbindelsen. Viss marklösen kommer att erfordras.
- Läget möjliggör anläggande av en framtida nedgång från Hammarbergsvägen till pendeltågsperrongen.

Den planskilda korsningen i Krigslida (2) föreslås anläggas som en vägport norr om nuvarande plankorsning. Vägporten kan inpassas i det befintliga vägnätet utan att stora ombyggnader krävs.

Gång- och cykelöverfarter över Nynäsbanan

De föreslagna exploateringarna ökar även behoven av nya gång- och cykel-förbindelser och ställer krav på fler kopplingar över Nynäsbanan. Föreslagna planskildheterna för vägtrafik i Tungelsta och Krigslida inkluderar även gång- och cykel-förbindelser. Dessutom föreslås anläggande av planskildheter för gång- och cykeltrafik på andra platser:

- I anslutning till Tungelsta station för förbindelse mellan den planerade bebyggelsen öster om järnvägen till Tungelsta centrum. (3)
- Vid dagens korsning mellan järnvägen och Stavsvägen. (4)
- Vid Håga i Västerhaninge. (5)

Hammarbergsvägen

Hammarbergsvägen (6) kommer i framtiden att få en annan funktion än idag. Idag är vägen en lokalgata, som i första hand utgör angöring till bostäderna i området. Den är också skolväg för barn i Tungelsta skola. Efter utbyggnaden av bron över Nynäsbanan kommer Hammarbergsvägen att ingå i huvudnätet och utgöra förbindelse för trafik mot kommundelarna öster om järnvägen och mot väg 73. Hammarbergsvägen kommer att få ett ökat trafikflöde. Den förändrade funktionen kräver förbättringar av vägutformning. För att bibehålla trafiksäkerheten bör utbyggnad ske av gång- och cykelbana längs vägen. En samordning av tomtutfarter, för att reducera antalet konfliktpunkter, är önskvärt.

Allévägen

Allévägen (7) kommer att få en förändrad funktion. Idag är hela vägen en del av huvudnätet. När den planskilda korsningen över järnvägen är utbyggd i Tungelsta, får vägen en differentierad funktion. Delen mellan Hammarbergsvägen och Södertäljevägen kommer på samma sätt som idag att ingå i huvudnätet. För att få en godtagbar trafiksäkerhetsstandard krävs utbyggnad av gång- och cykelbana på delen från Stavsvägen till Tungelsta station. Allévägen norr om Hammarbergsvägen kommer att bli en del av lokalnätet med en uppsamlande funktion.

Vägnätet öster om järnvägen

Vägnätet har, som tidigare nämnts, låg standard. De planerade planskilda korsningarna över järnvägen och den planerade exploateringen i östra Tungelsta, Nedersta, Skarplöt m.fl. områden aktualiserar förbättringar av vägnätet. Omvandlingen av väg 73 till motorväg på delen söder om Fors kommer också att förändra människors resvägar. I ett första skede avses utbyggnad ske av en trafikplats vid Gryt och på sikt planeras även en trafikplats att anläggas vid Berga.

En förlängning av Hammarbergsvägen över Nynäsbanan innebär att den blir den enda vägförbindelsen över järnvägen i Tungelsta. Vägen föreslås förlängas till väg 73 och ersätta Stavsvägen som förbindelse österut från Tungelsta. (8)

Vidare föreslås upprustning av Mulstavägen (9) eftersom den befintliga har låg standard. Mulstavägen blir förbindelse mellan planerad bebyggelse vid Lillgården och Krigslida.

Nederstaleden föreslås förlängas söderut parallellt med järnvägen och ansluta till Mulstavägen vid Krigslida (10).

I det pågående detaljplanearbetet i Nedersta/Skarplöt föreslås en ny förbindelse mellan Nederstaleden och Nynäsvägen (11). Vägen föreslås utformas med som en lokalgata med begränsad framkomlighet för att undvika att den nyttjas som genomfartsgata.

Söderbyvägen föreslås förlängas till nya Stavsvägen för att trafikförsörja Lillgården och den planerade bebyggelsen öster om Tungelsta station (12).

Söderbyvägen kommer att få en förändrad funktion. Från att idag utgöra en del av huvudnätet med stor andel genomfartstrafik kommer den att bli en lokalgata för trafikförsörja Lillgårdsbebyggelsen.

Bäckvägen- Lillhammarsvägen kommer även i fortsättningen att vara lokalgator. Bäckvägen ansluts till Nya Stavsvägen.

Lokaliseringen av de planskilda korsningarna och vägarna kan ses i den översiktliga förslagsskissen, bild 3.3.1 på sidan 21.

3.4 Trafikflöden - trafikprognos

För att studera de framtida trafikförhållandena på vägnätet i Tungelsta och Västerhaninge har en trafikprognos tagits fram. Prognosen har utarbetats i analysprogrammet CUBE och skall bland annat besvara följande:

- vilka trafikflöden som kan förväntas på vägnätet om de planerade exploateringarna genomförs
- hur trafiken omfördelas om utbyggnad sker av planskilda korsningar med Nynäsbanan och nya vägförbindelse anläggs öster om järnvägen enligt beskrivning på föregående sidor.
- vilka förstärkningar som behövs av det befintliga vägnätet för att bibehålla dagens framkomlighet.

Målåret för trafikprognosen har valts till år 2025. Orsakerna till detta val är flera:

- Kommunens översiktsplan har denna tidshorisont. Föreslagna utbyggnader i förändringsområdena bedöms vara genomförda.
- Planerade utbyggnader av Nynäsbanan bedöms vara slutförda.
- Ombyggnaderna av väg 73 antas vara avslutade.

Förutom en basmodell, som beskriver dagens trafiksituation, finns tre scenarier framtagna:

- Scenario 1** - Dagens vägnät med trafik år 2025
- Scenario 2** - Planerat vägnät med trafik år 2025
- Scenario 3** - Planerat vägnät inklusive trafikbe-
gränsande åtgärder på befintliga gator

Basmodell

Dagens situation är ett jämförelsescenario för att i första hand bedöma effekterna i Scenario 1 och 2. Basmodellen illustrerar dagens trafikflöden på dagens vägnät. Se bild 2.3.8 på sid 17.

Trafikmodellen är avstämd mot tillgängliga trafikmätningar. Vissa avvikelser kan förekomma mellan modell och trafikmätningar. Avvikelseerna beror främst på att trafikmätningarna inte är utförda samtidigt.

Utgångspunkter för trafikstring år 2025

I Scenario 1 - 3 har genomfartstrafiken, d.v.s. trafik mellan ytterområden, räknats upp med 1,5 % per år för att motsvara förväntad trafik år 2025. Denna uppräkningsfaktor är generell och inkluderar viss nyexploatering och ett eventuellt ökat bilanvändande i regionen.

För intern- och externresor har ingen uppräkningsfaktor används. En mer detaljerad ökning av trafikstringen har istället utförts genom att planerade exploateringar i Tungelsta och Västerhaninge lagts till. Den ökade trafikstringen har tagits fram med hjälp av kommunens befolkningsprognoser och framtagna utvecklingsprogram för området.

Den totala trafiken som trafikerar det analyserade området Tungelsta - Västerhaninge, under ett dygn ökar med ca: 60 % från år 2006 till år 2025. (Ca: 76 000 resor per dygn år 2006 och 121 000 resor per dygn år 2025.)

Scenario 1

Scenario 1 beskriver trafiksituation på dagens vägnät med förväntad trafik år 2025 och med planerad exploatering.

Till år 2025 har trafiken ökat markant och delar av Tungelstavägen närmar sig gränsen för vad denna typ av väg klarar av under högtrafiktid. Trafikmängderna kring Västerhaninges centrumområde ligger i nivå med vad som idag trafikerar väg 73.

Ombyggnader kommer att krävas av flera korsningar för att de på ett trafiksäkert sätt skall kunna ta emot trafikmängderna. Utbyggnad till stora cirkulationsplatser, signalreglerade korsningar med flera körfält, helt eller delvis planskilda korsningar är exempel på tänkbara åtgärder.

Prognosberäkningen är genomförd för dygnstrafik och ger en indikation om kapacitetsbegränsningar i nätet. Detaljstudier krävs av maxtrafiken för att avgöra vilka åtgärder som erfordras för att bibehålla eller öka framkomligheten.

Att inte större omfördelning sker av trafik till exempelvis Stavsvägen beror på att denna väg innebär en omväg för trafikanterna.

Genomfartstrafiken har ökat med ca: 30 % till år 2025 men den större delen av ökningen alstras av innevånarna i området. Genomfartstrafiken mellan Södertäljevägen och väg 73 utgör ca: 5 % av flödet på Tungelstavägen. Detta motsvarar ca: 400 fordon/dygn.

Om önskemålet är att Stavsvägen, i högre utsträckning än idag, skall nyttjas för resor till och från Tungelsta och för genomfartsresor mellan Södertäljevägen och väg 73, måste vägen ges en avsevärt ökad framkomlighet och höjd kvalitet.

Omfördelning av trafik från Tungelstavägen till Stavsvägen under maxtimmen är beroende på vilka åtgärder som utförs på korsningarna i området kring Västerhaninge centrum. Trafikmängderna som illustreras i bilden på motstående sida kommer att kräva åtgärder för ett antal korsningarna. Bl.a. kommer korsningen ut och in från centrum att behöva åtgärdas för att förbättra framkomligheten om denna ska bli attraktiv.

Valet av färdväg under maxtimmen för trafik mellan Tungelsta och väg 73 norrut är i hög grad beroende av framkomligheten på vägnätet i centrala Västerhaninge. Blir gatunätet för hårt belastat i förhållande till dess kapacitet och restiden påverkas negativt, kommer delar av trafikflödet att omfördelas till Stavsvägen.

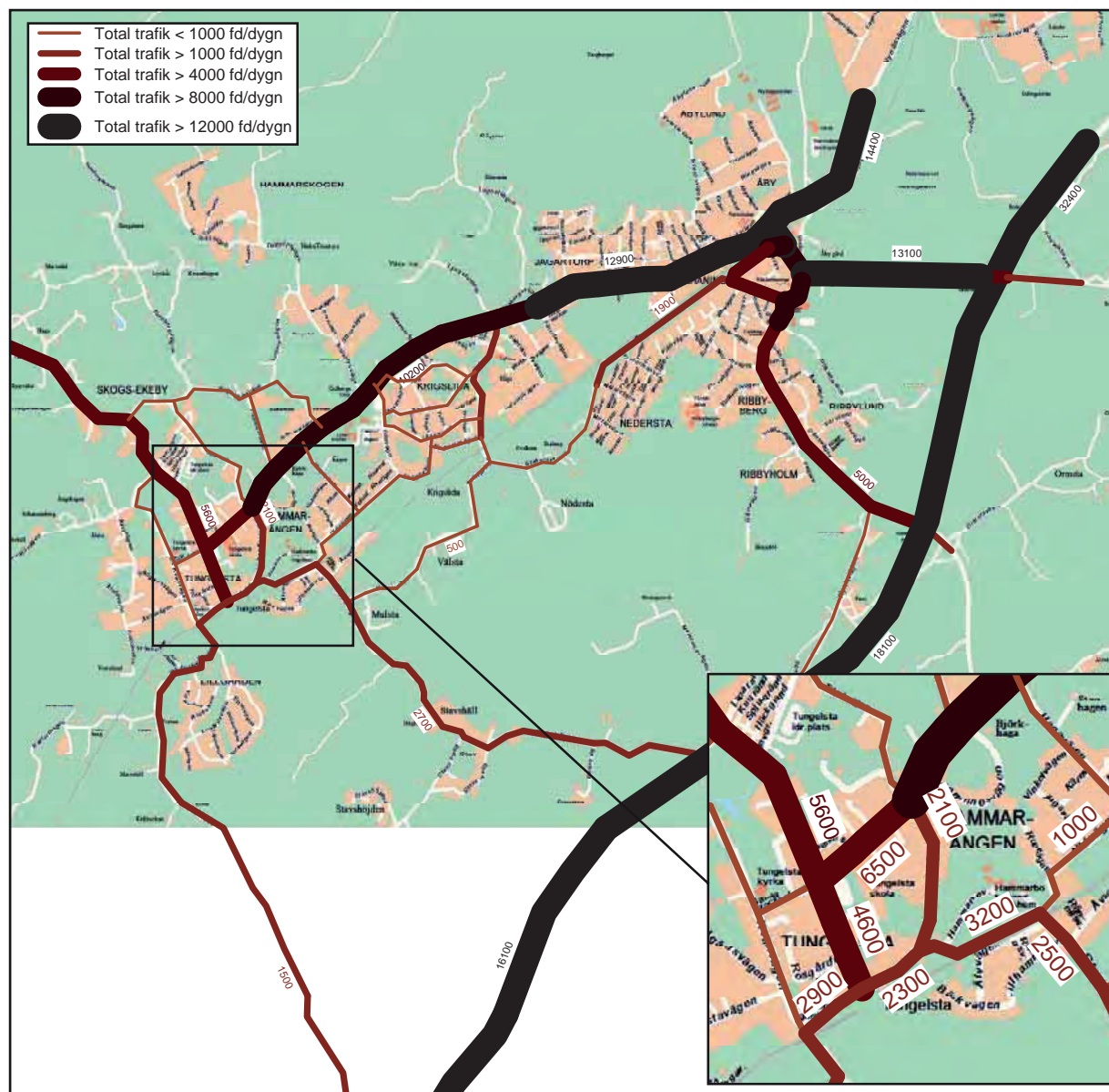


Bild 3.4.1 Scenario 1. Trafikflöden (fordon/dygn) år 2025 med dagens vägnät

Scenario 2

Scenario 2 illustrerar trafiksituation på ett alternativt framtida vägnät med förväntad trafik år 2025 och med planerad exploatering.

Skillnaderna mot dagens vägnät är:

- Järnvägs korsningarna i plan på Söderbyvägen och Stavsvägen är ersatta av en planskildhet i förlängningen av Hammarbergsvägen (**I**)¹
- Korsningen Tungelstavägen - Hammarbergsvägen utformad som cirkulationsplats. (Idag fyrvägs korsning med väjningsplikt.)
- Järnvägs korsningen i plan på Mulstavägen är ersatt av en planskildhet (**2**).
- Uträtning och standardhöjning har genomförts av Stavsvägen (**8**) samt Mulstavägen (**9**).
- Nederstaleden är ombyggd och följer nu järnvägen hela sträckan samt är öppen för genomfartstrafik (**10**).
- En helt ny väg mellan Mulstavägen och Nynäsvägen för de nyexploaterade områdena kring Nedersta, Nödesta och Skarplöt är anlagd (**11**). Vägen har låg framkomlighet för att begränsa genomfartstrafiken
- En ny trafikplats är anlagd på väg 73 vid Berga.

De föreslagna åtgärderna innebär att vägnätet i Västerhaninge avlastas. Även om omfördelningen är relativt liten på dygnsnivå kan den göra en avgörande skillnad under högtrafiktid. Trafikanter som inte ska till centrumområdet har en bättre möjlighet att åka runt och istället exempelvis trafikera Stavsvägen. På detta sätt kan trafikanterna undvika risken att bli fördröjda i köer.

Trafikmängderna på Nederstaleden ligger på en rimlig nivå. Att upphäva genomfartsförbudet i kombination med hastighets säkring av gatan bör övervägas.

Några trafikflöden att reflektera över år 2025 mellan dagens vägnät och det föreslagna:

- På Tungelstavägen sjunker trafiken med ca: 17% d.v.s. runt ca: 2 000 fordon/dygn.
- På Hammarbergsvägen ökar trafiken med drygt 1 000 fordon. Dock är trafikmängden av begränsad storlek, ca: 3 000 fordon/dygn. Detta flöde kan komma att ändras beroende av vilka åtgärder som vidtas på Tungelstavägen och korsningarna i Västerhaninge.
- Nederstaleden får en ökad trafik med ca: 70%, från 1 900 till 3 200 fordon/dygn.
- Mulstavägen öster om järnvägen får en ökad trafik med ca: 100% från 500 till 1 000 fordon/dygn. (Väster om järnvägen ändras trafikflödet marginellt.)
- Söderbyvägen får minskad trafik med 30%, från 1 500 till 1 000.
- På Stavsvägen ökar trafiken med ca: 15 %. Det totala trafikflödet blir ca: 3 100 fordon/dygn. Det ökade trafikflödet ställer krav på en god och trafiksäker utformning. Utformningen kan få bilister att välja vägen för att slippa eventuella störningsmoment under maxtrafiktiden exempelvis vid korsningarna kring Västerhaninge centrum.

1) Nummer i texten hänvisar till numrering på kartan på sidan 21

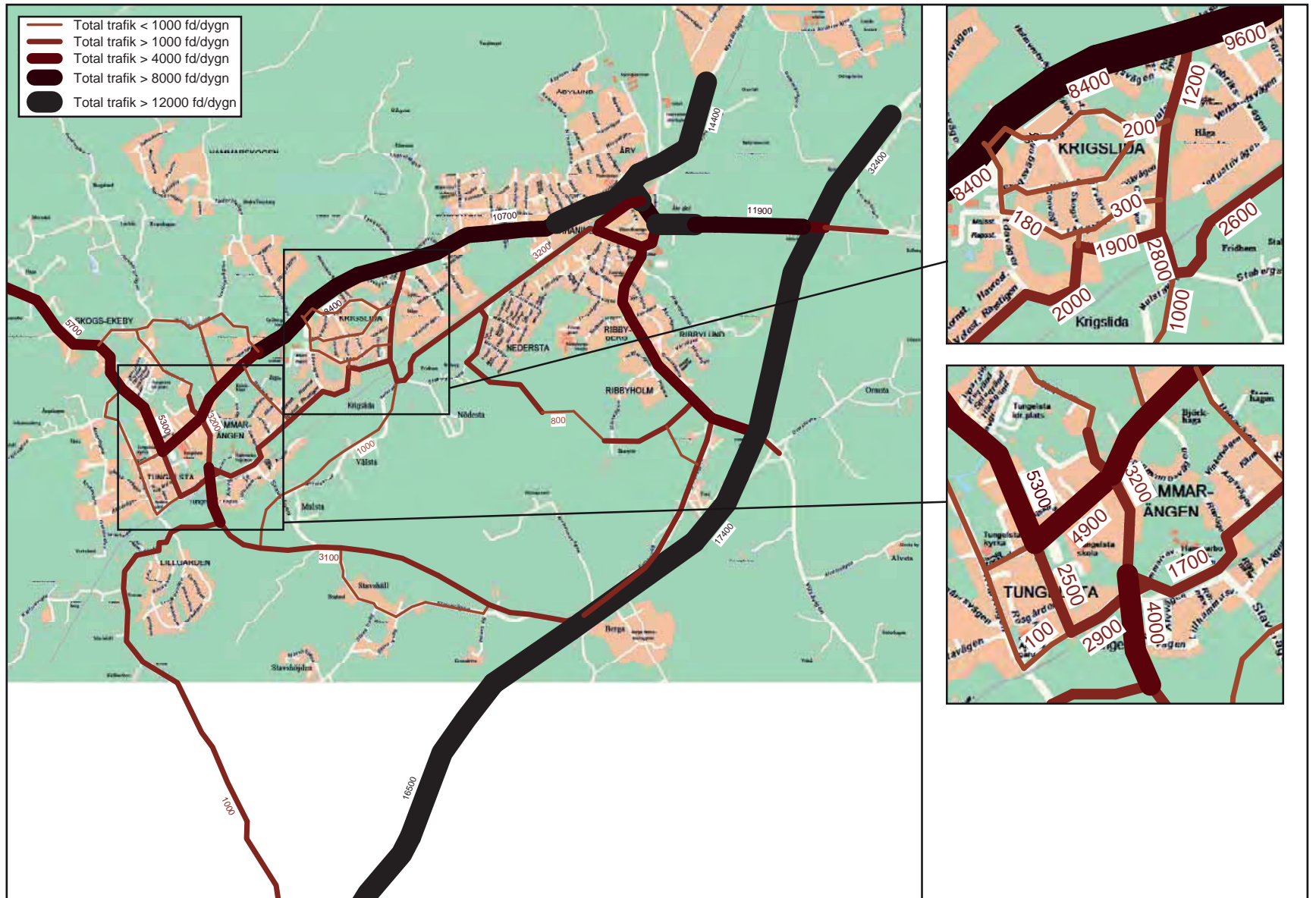


Bild 3.4.2 Scenario 2. Trafikflöden (fordon/dygn) år 2025 med föreslaget vägnät

Scenario 3

En ombyggnad av Stavsvägen till en väg med god framkomlighet och trafiksäkerhet ger en relativt begränsad överflyttning av trafik från exempelvis Tungelstavägen. Trafikflödet uppgår till knappt 3 000 fordon år 2025. En känslighetsstudie har därför genomförts för att utröna vilka åtgärder som krävs på det befintliga vägnätet för att Stavsvägen ska bli ett mer använt vägval.

Genomförande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Tungelstavägen, som exempelvis hastighetsbegränsning till 30 km/h genom Västerhaninge och fartbegränsningar i korsningarna, medför endast begränsade omfördelning av trafiken.

I **Scenario 3** prövas en totalavstängning av Tungelstavägen väster om Mulstavägen. Scenariot innebär bl.a. att:

- Tungelstavägen i Västerhaninge får en minskning med 1 600 fordon d.v.s. ett trafikflöde på ca: 7 700 fordon per dygn.
- Stavsvägen får ett trafikflöde på ca: 4 500 fordon.
- Allévägen kommer att användas i större utsträckning som förbindelse för trafik mellan Tungelsta och Västerhaninge/Handen och får ett ökat flöde med ca: 4 000 fordon per dygn från 2 000 till ca: 6 000 fordon per dygn
- Trafik kommer att förflytta sig och försöka att köra runt avstängningen via lokalgator i Krigslida.

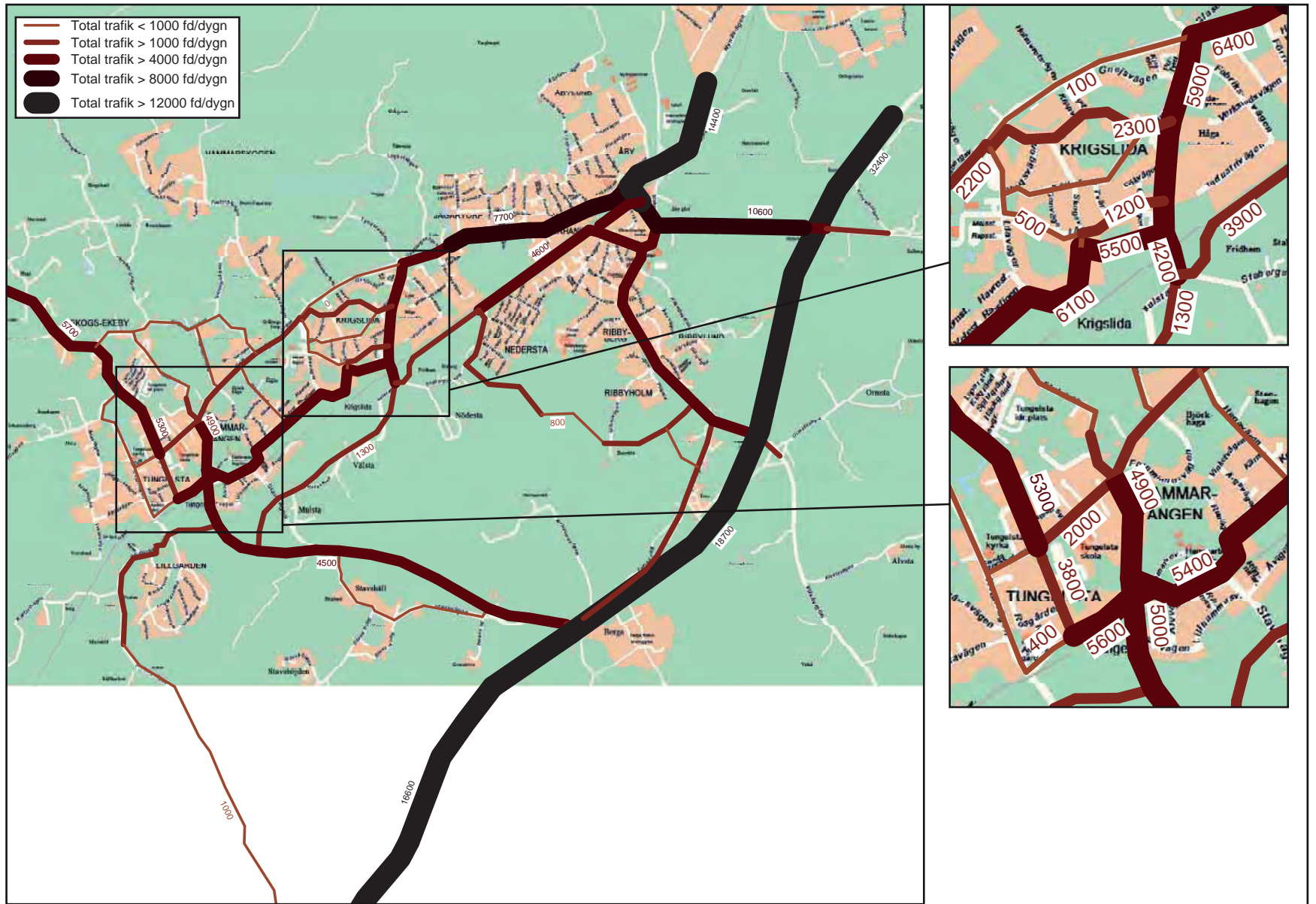


Bild 3.4.3 Scenario 3. Trafikflöden (fordon/dygn) år 2025 med föreslaget vägnät samt del av Tungelstavägen avstängd

4 Planskilda korsningar med Nynäsbanan

Utbyggnad av dubbelspår söder om Västerhaninge möjliggör en ökad trafikering på Nynäsbanan. SL planerar att köra 30- minuterstrafik under hela dagen och tätare turer i högtrafik. Förändringen kommer att innebära att bomfällningstiderna i dagens plankorsningar mellan vägtrafik och spår ökar och att framkomligheten för vägtrafiken påverkas negativt.

En utbyggnad av de föreslagna exploateringarna i Lillgårdsområdet i Tungalsta och i Nedersta- Skarplöt medför att trafikflödet över spåret kommer att öka.

För att förbättra trafiksäkerhet, öka framkomlighet och minska barriäreffekten vid korsning av spåret, krävs utbyggnad av planskilda korsningar. Nedan visas skisser på hur korsningar kan utformas i Tungalsta och Krigslida. Skisserna har utarbetats i första hand för att hitta lämpliga lägen för förbindelserna och för att översiktligt kunna bedöma kostnader och konsekvenser. Hur de planskilda korsningarna och dess anslutningar slutgiltigt skall utformas, kommer att avgöras när förbindelserna projekteras.

4.1 Planskild förbindelse i Tungalsta

Redan under 1980- talet utreddes möjligheten att förlänga Hammarbergsvägen med en bro över järnvägen. Hammarbergsleden skulle sedan fortsätta på den östra sidan och ersätta Stavsvägen som förbindelse till väg 73. Detta läge har många fördelar. Dels finns stöd för en bro på båda sidorna om spåret och dels passar förbindelsen väl in i den nuvarande gatustrukturen på den västra sidan om järnvägen.

Under utredningens gång har SL framfört önskemål om att förbereda broförbindelsen för en anslutning mellan bron och den planerade förlängningen av plattformen i Tungalsta. Syftet är att i framtiden ha möjlighet att anlägga en nordlig entré till pendeltågsstationen.

I bilden på nästa sida redovisas förslag till utformning av den planskilda förbindelsen i Tungalsta.

Hammarbergsvägen föreslås breddas och utrustas med gång- och cykelbana. Cirka 150 meter väster om järnvägen anläggs en cirkulationsplats där Allévägen ansluts. Allévägen föreslås ligga kvar i sitt nuvarande läge och Hammarbergsvägen anläggs i ny sträckning över Allévägen. Hammarbergsvägen ansluts till Allévägen cirka 100 meter öster om nuvarande korsning.

Bron över spåret utformas med en lutning som medger att busshållplatser kan anläggas.

På östra sidan ansluts den nya överfarten till Bäckvägen cirka 150 meter öster om järnvägen. Anslutning till fastigheten Hammar 3:1 föreslås ske via en planskild port under Hammarbergsvägen. De nya förbindelserna föreslås även utrustas med gång- och cykelbanor.

Utbyggnaden av väganlutningen på den östra sidan om järnvägen kommer att medföra intrång på en privatägd fastighet. I övrigt bedöms väg och bro kunna anläggas på allmän platsmark eller på av kommunen ägda fastigheter.

Anläggningskostnader

Anläggningskostnaden för utbyggnad av den planskilda förbindelsen i Tungalsta har översiktligt bedömts till 15-20 miljoner kr. Kostnaden inkluderar nya anslutningar till Hammarbergsvägen och Allévägen samt gång- och cykelförbindelser och omfattar den utbyggnad som är redovisad inom streckad markering på bilden (Alternativ 1) på nästa sida.

Miljökonsekvenser

De miljökonsekvenser som blir följden av en utbyggnad av den planskilda förbindelsen är de emissioner som trafiken alstrar och intrånget som kommer att ske på mark som tas i anspråk.

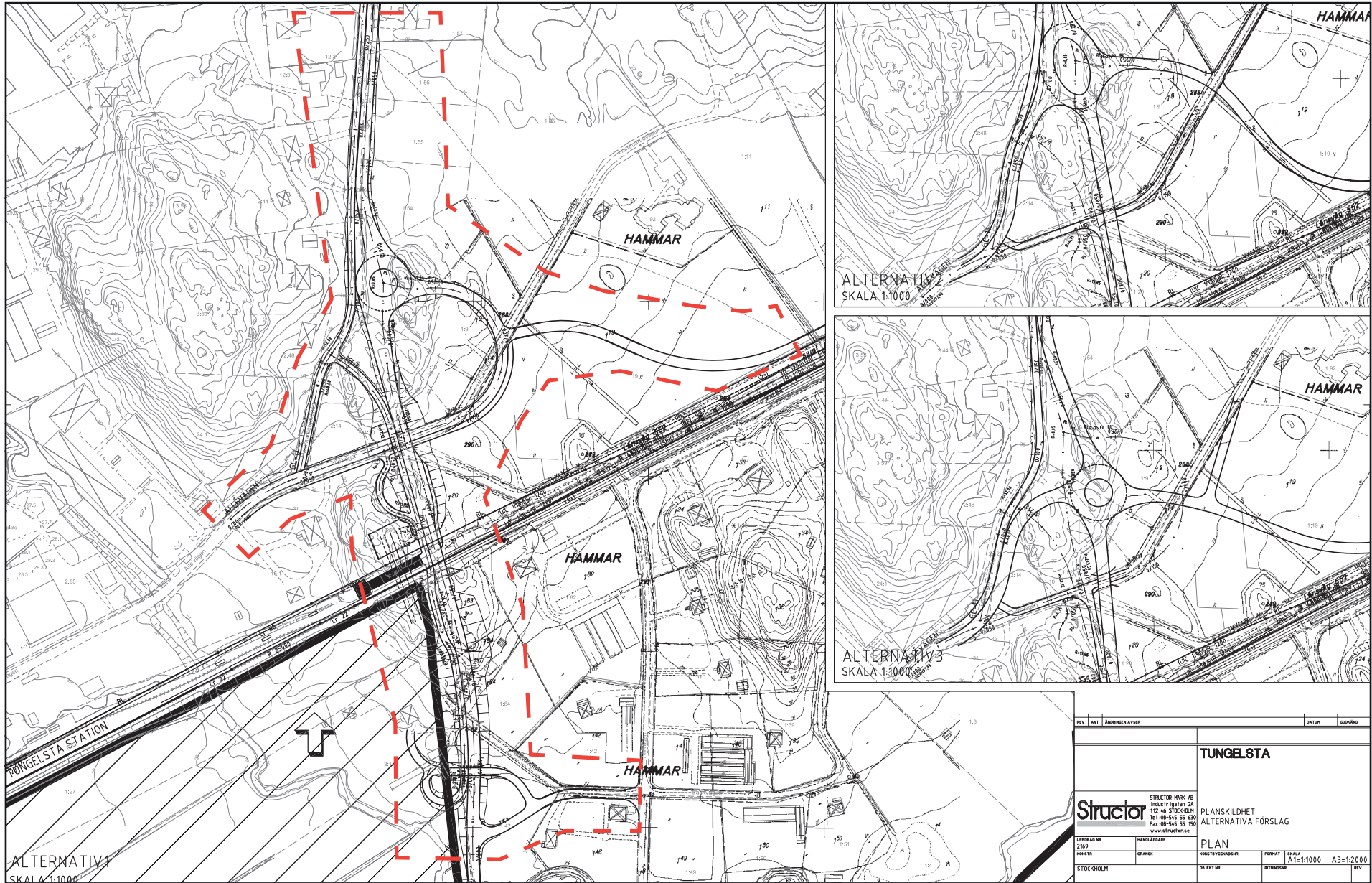


Bild 4.1.1 Förslagsskiss planskild förbindelse med järnvägen i Tungelsta
32

Buller

I Haninge kommun är de dominerade bullerkällorna väg- och tågtrafik och bullerberäkningar har utförts i speciellt utsatta områden längs väg och järnväg. I anslutning till aktuell korsning i Tungelsta finns uppmätta bullervärden. Vid närmast liggande fastighet där bostadshus är beläget ligger bullernivåerna på 55 dB(A) ekvivalentnivå och 83 dB(A) maximal ljudnivå. Värdena innebär ett överskridande av riktvärdet för maximal ljudnivå som ligger på 70 dB(A) för trafikbuller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Ekvivalentnivån ligger i nivå med riktvärdet. Se vidare förklaring av riktlinjer för buller på sidan 37.

Den planerade planskilda korsningen medför ingen ökning av totaltrafiken i området. Eftersom bron och anslutningarna kommer att ligga över den omgivande marken, kan dock buller från trafiken komma att spridas till omgivningen i högre grad än vad som görs idag. Öster om järnvägen är dessutom ett förändringsområde för bostäder beläget vilket medför att det i framtiden kommer att bo fler människor i området. Detta innebär i sin tur att de planerade exploateringarna i Tungelsta på längre sikt kommer att medföra ökad trafik. En ökad vägtrafik och en ökad pendeltågstrafik samt en bro över järnvägen kan leda till att bullerskyddsåtgärder eventuellt behöver uppföras intill vägen för att begränsa störningarna på närliggande bostäder. Efter utbyggnad av väg och bro samt en utbyggnad öster om järnvägen bör nya bullermätningar utföras.

Luft

Enligt Haninge kommuns översiktsplan från 2004 visar beräkningar och mätningar som gjorts för Haninge kommun att dagens halter av luftföroreningar är lägre än fastställda miljö kvalitetsnormer. Beräkningarna visar på en trend med minskade utsläpp från vägtrafik och energisektorn vilket sannolikt innebär att normerna inte heller kommer att överskridas år 2010.

Enligt Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund klaras generellt miljö kvalitetsnormer för bly, svaveldioxid och kolmonoxid utan några problem i tätortsmiljön. Normkartor över Haninge kommun visar att miljö kvalitetsnormerna inte heller överskrids för kvävedioxid, partiklar eller bensen i det

område som är aktuellt för den planskilda korsningen. En planskild korsning kommer i sig inte medföra en ökning av trafiken vilket medför att miljö kvalitetsnormer ej kommer att överskridas p.g.a. ombyggnaden. På sikt i och med att nya bostadsområden byggs ut i Tungelsta kommer trafiken att öka, dock inte med så mycket att miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas. Bedömningen görs med avseende på att värdena är belägna så pass långt under normerna och att utsläppen förväntas att minska i takt med ny teknisk utveckling på fordon och bränslen m.m.

Landskapsbild

Landskapet kring Nynäsbanan och den planerade planskilda korsningen är öppet med jordbruksmark och åkrar. Landskapet sluttar ner mot Rocklösaån men stora delar av området upplevs som helt plana. Området har under lång tid nyttjats jordbruk och har formats därefter. Runt järnvägen och den plats där korsningen planeras finns en del villabebyggelse och järnvägen kantas längs denna sträcka av vegetation som fungerar som ridåer mot bostadsbebyggelsen. Området öster om järnvägen är ett förändringsområde där nya bostäder planeras.

Enligt en utredning som gjorts om Tungelsta med trädgårdstema är landskapet känsligt på höjden och siktlinjerna långa och vida.

Den föreslagna bron över järnvägen kommer delvis att vara skyddad av den vegetation som omger järnvägen. I den punkt där vägen kommer att korsa järnvägen skär järnvägen igenom en bergsskäring vilket också bidrar till att bron inte kommer att framträda markant i landskapet. Cirkulationsplatsen väster om järnvägen kommer däremot att innebära en förändring i befintligt landskap. Där idag småskaligheten präglar vägnätet kommer de breddade vägarna och cirkulationsplatsen att utgöra ett tydligare inslag i områdets infrastruktur. På den östra sidan av järnvägen kommer vägen att ligga fem meter över omgivande mark vilket betyder att den kommer att bli exponerad i ett annars relativt plant område som domineras av åkermark. Omsorg bör läggas vid utformningen av framförallt vägarna men även av bron för att de så långt som möjligt skall smälta in i landskapet och inte alltför tydligt ge sin prägel till området.

Naturmiljö

Den nya vägen och bron kommer att förläggas på mark som sedan länge är ianspråktagen för bostadsbebyggelse eller jordbruk. Vägen berör inga riksintressen för naturvård, natura 2000- områden eller andra skyddade naturtyper.

Landskapet präglas av Rocklösaån och dess biflöden. Ån och delar av biflödena meandrar sig naturligt i de raviner som bildats. Rocklösaån ingår i Vitsåns avrinningsområde och är starkt förorenad och översvämningar förekommer ofta. I översiktsplanen står att Rocklösaån skall skyddas mot exploatering som påverkar åns ekologiska, kulturhistoriska, landskapsmässiga och geologiska värde. Enligt Tungelsta utvecklingsprogram från 1998 ska, där så är möjligt, den naturliga meandringen tillåtas fortgå, d.v.s. ån skall tillåtas ta nya fåror där detta inte hotar bebyggelse. Strandskydd gäller med 100 m på båda sidor om ån från järnvägen till Vålsta. Dispenser mot strandskyddet skall prövas mot Miljöbalken.

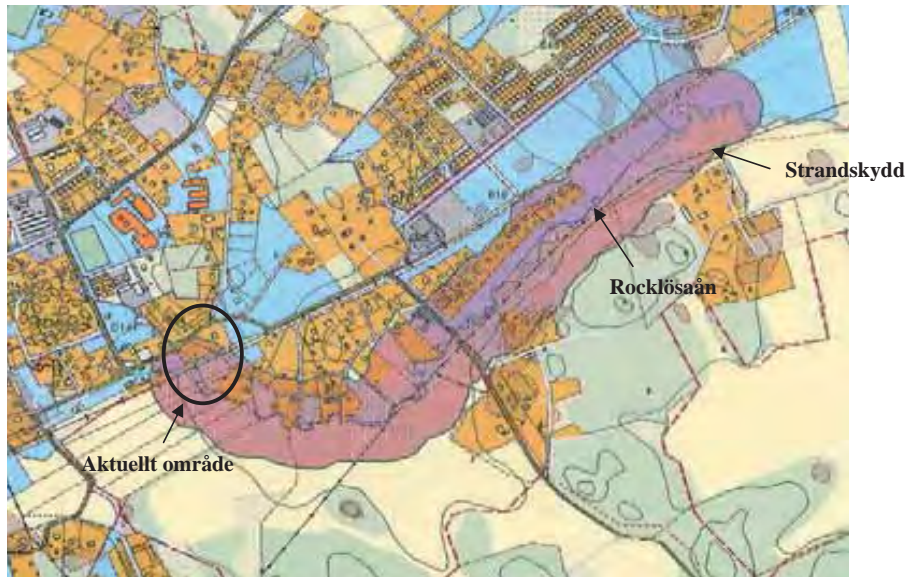


Bild 4.1.2 Karta över Rocklösaån och dess strandskydd

Hammarbergsvägens förlängning öster om järnvägen kommer att innebära en korsning över Rocklösaån. Vägen kommer att utformas så att den går över ån men exakt hur är i dagsläget oklart. Utformningen av bron bör dock göras med hänsyn till Rocklösaån och dess strandkanter. Som nämnts tidigare kräver ingrepp i strandlinjen dispens från strandskyddet. Se bild 4.1.2.

Kulturmiljö

I Tungelsta är miljön lantlig och det finns gott om fornminnen, bl.a. gravfält och runristningar. Enligt en kulturmiljöinventering som gjorts för Haninge kommun utgör Tungelsta värdefull kulturmiljö som en centralort i jordbruksbygd med en senare hög koncentration av handelsträdgårdar, växthus, station samt Skogs Ekeby herrgård.

Vägarna och den planerade korsningen kommer inte att beröra något område som är av riksintresse för kulturmiljön.

Enligt utredningen om Tungelsta med trädgårdstema kommer de historiska samband och gamla färdvägar att stängas då de befintliga plankorsningarna försvinner. Vägarna i området är dock inte listade som kulturhistorisk värdefull vägmiljö.

Enligt ett förslag till kulturmiljöprogram där förslag på bevarandeområden och objekt tagits fram är inga fornlämningar belägna inom området för den planerade korsningen.

Dagvatten

Hårdgjorda ytor och vägtrafik innebär att förorenat vägdagvatten skapas. Dagvattnet från vägarna leds via diken till recipient. Detsamma gäller för dagvattnet på den östra sidan om järnvägen. Området tillhör Vitsåns avrinningsområde vilket medför att Vitsån är dagvattnets recipient. Vitsån mynnar i Horsfjärden, Östersjön.

Dagvattnets kvantitet kan öka något i och med breddning och förlängning av vägarna i området. Dagvattnets kvalitet bedöms förändras i begränsad omfattning men för att undvika ökad belastning på Rocklösaån bör dagvattenhanteringen studeras under ombyggnaden. Att bostäder planeras i anslutning till korsningen kan vara ytterligare ett skäl till att i framtiden omhänderta dagvattnet från vägarna. Ett ökat antal boende i området leder till ökad trafik vilket kan få inverkan på dagvattnets kvalitet.

4.2 Planskild förbindelse med järnvägen i Krigslida

Vid Krigslida föreslås anläggande av en planskild korsning omedelbart öster om nuvarande plankorsning på Mulstavägen. På platsen finns utrymme att på allmän platsmark att anlägga en vägport under järnvägen utan att befintlig trafik behöver stängas av. Utformningen är redovisad på förslagsritningen i bild på nästa sida.

Anläggningskostnader

Anläggningskostnaden har översiktligt bedömts till 5-7 miljoner kr. Kostnaden omfattar den utbyggnad som är redovisad inom streckad markering på bilden på nästa sida.

Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna är översiktligt bedömda. De miljökonsekvenser som kommer att bli följden av en utbyggnad av den planskilda förbindelsen är dels de emissioner som trafiken alstrar och intrånget som kommer att ske på den mark som tas i anspråk.

Buller

I Haninge kommun är de dominerade bullerkällorna väg- och tågtrafik och bullerberäkningar har utförts i speciellt utsatta områden längs väg och järnväg. Enligt bullerinventeringen från 2001 är inga bostadshus utsatta för bullernivåer över 55 dB(A), som är riktvärdet för bullerstörningar. Utbyggnaden av en planskildhet med järnvägen kommer att påverka trafikflödet på vägsträckan

marginellt. Vägen och tunneln kommer att ligga i en skärning under nuvarande marknivå vilket underlättar skärmning av buller, en tunnel kan därmed påverka bullersituationen positivt. I anslutning till korsningen är ett förändringsområde för bostäder beläget vilket medför att det framöver kommer att bo fler människor i området. På längre sikt kommer därför de planerade exploateringarna i Tungelsta att medföra ökad trafik längs Mulstavägen och tillsammans med en ökad pendeltågstrafik längs Nynäsbanan kan det medföra att bullerskyddsåtgärder eventuellt behöver anläggas. Se vidare förklaring av riktlinjer för buller på sidan 37.

Luft

Enligt Haninge kommuns översiktsplan från 2004 visar beräkningar och mätningar som gjorts för Haninge kommun att dagens halter av luftföroreningar är lägre än fastställda miljö kvalitetsnormer. Beräkningarna visar på en trend med minskade utsläpp från vägtrafik och energisektorn vilket sannolikt innebär att normerna inte heller kommer att överskridas år 2010.

Enligt Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds klaras generellt miljö kvalitetsnormer för bly, svaveldioxid och kolmonoxid utan några problem i tätortsmiljön. Normkartor över Haninge kommun visar att miljö kvalitetsnormerna inte heller överskrids för kvävedioxid, partiklar eller bensen i området som är aktuellt för den planskilda korsningen. En planskild korsning kommer i sig inte medföra en ökning av trafiken vilket medför att miljö kvalitetsnormer ej kommer att överskridas p.g.a. ombyggnaden. På sikt i och med att nya bostadsområden byggs ut i Tungelsta kommer trafiken att öka, dock inte med så mycket att miljö kvalitetsnormer bedöms överskridas. Bedömningen görs med avseende på att värdena är belägna så pass långt under normerna och att utsläppen förväntas att minska i takt med ny teknisk utveckling på fordon och bränslen m.m.

Landskapsbild

Landskapet kring Nynäsbanan och planerad planskild korsning är öppet med jordbruksmark och åkrar. Landskapet sluttar ner mot Rocklösaån men stora delar av området upplevs som helt plana. Området har under lång tid nyttjats som jordbruk och formats därefter.

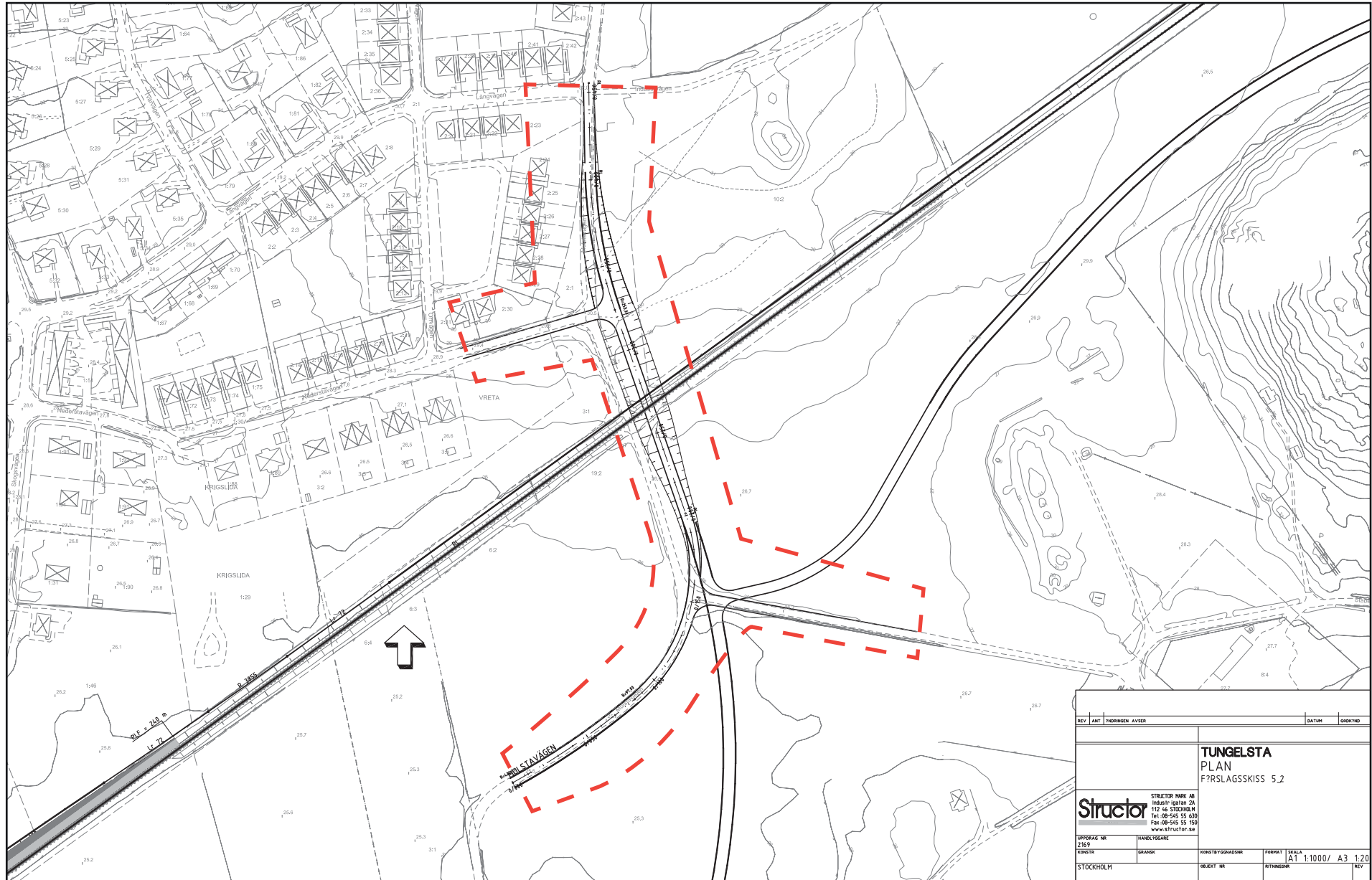


Bild 4.2.1 Förslagsskiss planskild förbindelse med järnvägen i Krigslida

Då vägen i den planskilda korsningen föreslås att läggas under mark bedöms landskap bilden i sin helhet inte förändras påtagligt. Skärningen under markytan kommer dock att förändra området lokalt.

Naturmiljö

Vägen kommer att förläggas under järnvägen som är belägen i anslutning till åkermark. Studerad utformning av planskildheten kommer inte att beröra några riksintressen för naturvård, natura 2000-områden eller andra skyddade naturtyper.

Kulturmiljö

I Tungelsta är miljön lantlig och det finns gott om fornminnen, bl.a. gravfält och runristningar. Planerad dragnig av vägen under järnvägen berör inte något område som är riksintresse för kulturmiljön. Enligt en kulturmiljöinventering som gjorts för Haninge kommun är Tungelsta en värdefull kulturmiljö som en centralort i jordbruksbygd och senare även hög koncentration av handelsträdgårdar, växthus, station samt Skogs Ekeby herrgård. Vägarna i närområdet är dock inte listade som kulturhistorisk värdefull vägmiljö.

Enligt ett förslag till kulturmiljöprogram där förslag på bevarandeområden och objekt tagits fram är inga forn lämningar belägna inom området för den planerade korsningen.

Dagvatten

Hårdgjorda ytor och vägtrafik innebär att förorenat vägdagvatten skapas. Idag omhändertags dagvattnet i området genom diken till recipient. Området tillhör Vitsåns avrinningsområde vilket medför att Vitsån är dagvattnets recipient. Vitsån mynnar i Horsfjärden, Östersjön.

Dagvattenvolymen bedöms inte öka genom ombyggnaden. Vattenkvaliteten bedöms förändras i begränsad omfattning. För att undvika ökad belastning på Rocklösaån bör dagvattenhanteringen studeras under ombyggnaden.

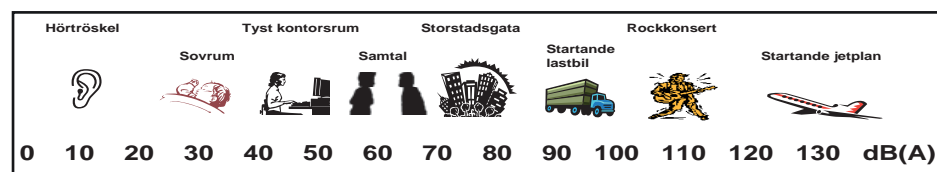
Grundvatten

Genom att vägen planeras dras under järnvägen kan eventuellt grundvattnet påverkas. Den aktuella planskilda korsningen är ej belägen inom något skyddsområde för vattentäkt men om vägen anläggs under grundvattenytan kan grundvatteninflöde ske vilket kan medföra grundvattensänkningar. För att undvika grundvattensänkningar och sättningar som är känsligt för järnvägen bör grundvattensituationen inom området studeras innan ombyggnaden påbörjas.

Förklaring Buller

Buller mäts oftast i decibel A, dB(A). Enheten dB(A) är sådan att en förändring med 8-10 dB(A) upplevs som en halvering respektive en dubbling av bullret. Den minsta förändring som normalt uppfattas är 2-3 dB(A).

En viss uppfattning om bullernivåer fås av följande värden:



Värdena är ungefärliga och beror bl.a. på avståndet till ljudkällan.

För att redovisa buller från bl.a. trafik används två mått:

- Ekvivalent ljudnivå, som är en form av medelvärde av en varierande ljudnivå under en viss tid, vanligen för ett dygn. Den ekvivalenta ljudnivån ökar med antalet fordonspassager.
- Maximal ljudnivå, som är den högsta momentana nivån som registreras under samma tid. Maximalnivån visar på risken för t ex sömnstörningar vid enstaka fordonspassager. Den maximala ljudnivån är oberoende av antalet fordonspassager.

Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

5 Slutsatser och rekommendationer

5.1 Framtida gatunät

När dubbelspåret på Nynäsbanan förlängs till Tungelsta och SL kommer att köra tätare turer krävs att dagens plankorsningar ersätts med planskildheter. Plankorsningarna på Söderbyvägen och Stavsvägen kan ersättas med en förbindelse i Hammarbergsvägens förlängning. Korsning på Mulstavägen kan ersättas med en vägport omedelbart norr om den befintliga överfarten.

Den föreslagna planskilda korsningen över Nynäsbanan i Tungelsta passar in i den befintliga infrastrukturen men medför en omväg för, i första hand, trafiken i relationen Södertäljevägen - Väg 73. För övrigt medför lokaliseringen små skillnader i trafikarbete för trafiken i Tungelsta.

De föreslagna vägarna öster om Nynäsbanan har i första hand ett värde för att trafikförsörja den planerade bebyggelsen i området och för att koppla Tungelsta med väg 73. Om- och tillbyggnaderna av vägar får dock en viss betydelse för att avlasta det befintliga gatunätet från trafik (se kap 5.2).

Förlängningen av Hammarbergsvägen från den föreslagna bron över järnvägen i Tungelsta (Nya Hammarbergsvägen och Nya Stavsvägen) kommer att ersätta Stavsvägen vid färd mellan Tungelsta och norrut mot väg 73. Den kommer även att ersätta Söderbyvägen vid färd mellan Tungelsta och väg 73 söderut.

Den upprustade Mulstavägen blir förbindelsen mellan planerad bebyggelse öster om järnvägen vid Tungelsta station och förlängd Nederstaleden. Upprustningen av Mulstavägen erfordras för att ge befintlig och tillkommande bebyggelsen öster om Nynäsbanan i Tungelsta, en bra förbindelse till Västerhaninge och Haninges norra delar.

Behov av fortsatta utredningar

De nya förbindelserna är endast översiktligt studerade. För att avgöra vägarnas utformning, exakta läge, omgivningspåverkan, anläggningskostnader m.m. måste fortsatta vägutredningar genomföras.

En utredning bör genomföras som belyser förändringarna för gång- och cykeltrafiken. Syfte bör vara att säkerställa ett vägnät samt korsningspunkter över järnvägen för fotgängare och cyklister som är gent och säkert.

5.2 Trafikflöden och kapacitet

Den generella trafikökningen på vägnätet bedöms uppgå till ca: 30% fram till år 2025. De gator som utgör förbindelser för trafik till och från exploateringsområdena får större trafikökningar.

Om *gatunätet är oförändrat i jämförelse* med idag får exempelvis Tungelstavägen en trafikökning på ca: 40 %, Stavsvägen får en trafikökning på ca: 145 % och Nynäsvägen vid Ribbylund får en trafikökning på ca: 85%.

Utbyggnad av nya vägar och ombyggnader av befintliga vägar öster om Nynäsbanan ger omfördelningar av trafiken. Trafiken kommer att reduceras framförallt på Tungelstavägen och öka på Stavsvägen, Allévägen och Nederstaleden.

Tungelstavägen

Tungelstavägen kommer, även med den studerade avstängningen, scenario 3, att få trafikflöden som är av samma storleksordning som idag eller högre, beroende på att vägen har en uppsamlande funktion för trafiken i Tungelsta och Västerhaninge. Oberoende av vilka vägutbyggnader som genomförs öster om järnvägen bör vissa korsningar längs Tungelstavägen ges en trafiksäkrare utformning än idag.

De viktigaste externa målpunkterna för trafiken i Tungelsta och Västerhaninge är Handens centrum och väg 73 norrut. Tungelstavägen utgör den genaste förbindelsen för denna trafik. Även vid införandet av hastighetsregleringar på Tungelstavägen som, exempelvis reduktion till 30 km/h genom Västerhaninge och 50 km/h på övriga sträckor, kommer trafikflödet att ligga kvar på höga nivåer.

Den studerade avstängningen väster om Mulstavägen kommer att fördela om trafik till gator med sämre trafiktålighet än Tungelstavägen och bör därför inte genomföras.

Hammarbergsvägen - Nya Stavsvägen

Hammarbergsvägen kommer vid utbyggnaden av den planskilda korsningen av Nynäsbanan i Tungelsta att få en annan funktion än idag och kommer att bli en del av huvudnätet. Trafikflödet kommer att öka till från ca: 1 000 till ca: 3 200 fordon fram till år 2025. Det ökade trafikflödet och den förändrade funktionen av Hammarbergsvägen innebär att gång- och cykelbana samt breddning av körbanan krävs. Med en ny planskildhet över Nynäsbanan och en ny Stavsväg kommer trafikflödet öka till från ca: 1 000 till ca: 4 000 fordon fram till år 2025.

Mulstavägen - Nederstaleden

Ett alternativ för att minska trafikbelastningen på Tungelstavägen kan vara att bygga förbindelsen Mulstavägen - Nederstaleden för att ge en god framkomlighet. Mulstavägen kan byggas om i befintligt läge och med en utformning som gör den trafiktålig. Nederstaleden har idag en utformning med begränsade störningar på omgivningen. I kombination med hastighetsrestriktioner på Tungelstavägen kan denna utbyggnad ge en avlastning av Tungelstavägen. Trafikflödet kommer att öka i korsningarna i Västerhaninge centrum. Framkomlighetseffekterna behöver studeras.

Gatunätet i Västerhaninge

Trafikprognosen indikerar att det under högtrafik kommer att uppstå problem med framkomligheten på gatorna i Västerhaninge centrum eftersom en stor del av resorna i Tungelsta och Västerhaninge har mål norrut. Ombyggnader kommer eventuellt att bli nödvändiga för att nuvarande framkomlighet skall kunna bibehållas.

Behov av fortsatta utredningar

Fortsatta studier krävs för att ge svar på följande frågor:

- Vilka åtgärder måste genomföras på Tungelstavägen för att trafiksäkerheten skall kunna bibehållas när trafikflödet ökar?
- Hur skall Hammarbergsvägen och Allévägen förbättras när gatornas funktion förändras?
- Vilka åtgärder krävs utmed Nederstaleden för att förhindra ökade miljöstörningar om trafikflödet ökar?
- Hur stor trafikökning klarar nuvarande gatunät i Västerhaninge centrum utan att framkomligheten försämras och åtgärder måste genomföras?
- Antalet och placeringen av planskilda gång- och cykelförbindelser bör utredas i det fortsatta arbetet med dubbelspårsutbyggnaden.

5.3 Planskilda korsningar med Nynäsbanan.

Planskildheten i Krigslida bedöms kunna utföras med relativt liten omgivningspåverkan eftersom den föreslås utförd som vägport under järnvägen. Uppmärksamhet måste, vid fortsatt utredande, riktas på hur avvattnings skall ske från lågpunkten på vägen.

Planskildheten i Tungelsta kommer att påverka omgivande mark på såväl den västra som östra sidan. Bron över spåret får bra stöd i skärningsslänterna för järnvägen. Anslutningen till gatunätet på den västra sidan kommer att förändra närområdet genom att marken planas ut och vegetation tas bort. På den östra sidan kommer vägen att ligga på en bank som ansluter till befintlig mark vid ån. Utformningen av bro och väg kommer det att kräva extra hänsyn till landskapsanpassning och intrång på enskilda fastigheter kommer att ske.

Behov av fortsatta utredningar

- Detaljutformning av planskildheterna.
- Miljökonsekvensbeskrivning.



Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Haninge kommun • Kommunhuset Haninge C
136 81 HANINGE • Telefon: 08-606 70 00
Fax: 08-606 89 10 • www.haninge.se



Structor Mark Stockholm AB • Industrigatan 2A
112 46 STOCKHOLM • Telefon: 08-545 55 630
Fax: 08-545 55 630 • www.structor.se