



**SCANDIACONSULT**

# Nykvarns Kommun

Gång- och cykelplan



Stockholm 2002-01-09  
SCANDIACONSULT SVERIGE AB  
Mark

Jörgen Bengtsson  
Gunilla Hellström

Antagen av Kommunfullmäktige  
20 mars 2003  
§ 25

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
INLEDNING	3
<i>Bakgrund</i>	3
<i>Mål och syfte</i>	3
<i>Gång- och cykelplanens omfattning</i>	3
ALLMÄNT	4
<i>Struktur</i>	4
<i>Teknisk standard</i>	4
ÖVERGRIPANDE GÅNG- OCH CYKELSTRÅK	5
<i>Allmänt</i>	5
<i>Läsanvisningar</i>	5
1.    TURINGSTRÅKET	5
2.    MÖRBYSTRÅKET	6
3.    BROKVARNSTRÅKET	6
4.    FREDRIKSBERGSTRÅKET	6
5.    HÖKMOSSTRÅKET	7
6.    SANDTORPSSTRÅKET	7
7.    HOLLÄNDAREVÄGEN	7
8.    VÄRSTASTRÅKET	7
GRANNSKAPSNÄTET	8
<i>TAXINGE</i>	8
<i>SÖDERTÅLJE</i>	8
<i>LOVNÅSBADET</i>	9
BILAGA 1: KARTOR	10
<i>Gång- och cykelstråk i Nykvarns kommun, övergripande stråk</i>	10
<i>Gång- och cykelstråk i Nykvarns kommun, grannskaps stråk</i>	10
BILAGA 2: RITNINGAR	11
<i>Översiktsplan 1:4000</i>	11
<i>Typsektioner 1:100</i>	11
<i>Mörbystråket 1:2000</i>	11
<i>Mörbystråket 1:2000</i>	11
<i>Sandtorpsstråket 1:2000</i>	11
<i>Turingestråket 1:2000</i>	11
<i>Turingestråket 1:2000</i>	11
BILAGA 3: KOSTNADSBEDÖMNING	12

## INLEDNING

### ***Bakgrund***

Intresset för cykel som färdmedel har ökat markant de senaste decennierna. Detta kan delvis förklaras av att flesta kommuner har en relevant planering för att förbättra villkoren för gång- och cykeltrafiken.

1995 antogs en gång- och cykelplan för Södertälje kommun, till vilken Nykvarn då hörde. Efter detta har Nykvarn bildat en egen kommun.

Detta förslag till gång- och cykelplan är en översyn och revidering av 1995 års plan. Det befintliga gång- och cykelvägnätet har kompletterats och en prövning har gjorts av föreslagna framtida objekt. Förslaget skall ingå som en del i översiktsplanen för Nykvarns kommun.

### ***Mål och syfte***

Kommunens mål är att cyklandet i Nykvarn skall öka och att säkerheten för cyklister och gående skall förbättras.

Syftet med gång- och cykelplanen är att skapa ett kommunövergripande nät av primära förbindelser som har funktionell standard avseende trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö och trygghet. Detta övergripande nät trafikeras huvudsakligen av vuxna trafikanter, ofta i längre resor mellan t ex bostad, skola och centrum.

Planen skall användas som en del i samhälls- och trafikplaneringen och utgöra underlag för beslut som på kort eller lång sikt syftar till att förbättra för gång- och cykeltrafiken. Ambitionen är även att nätet skall prioriteras för driftåtgärder så att stråken i princip kan nyttjas året om.

### ***Gång- och cykelplanens omfattning***

Förbindelserna mellan bostadsområdena, *grannskapsnätet*, har idag, i de flesta fall, en hög trafiksäkerhetsstandard och ger god tillgänglighet till bebyggelsen. Utbyggnad har som regel skett i samband med bostadsexploateringarna.

Utbyggnad av de *övergripande stråken* har ofta skett etappvis, som delar av grannskapsstråken. Helhetssynen på förbindelserna har i många fall saknats och viktiga länkar har ej blivit utbyggda. De övergripande stråken har därför en skiftande trafiksäkerhetsstandard och varierande framkomlighet. En stor del av de trafikanter som nyttjar de övergripande stråken är äldre skolbarn med höga krav på framkomligheten och bristande riskmedvetenhet.

Behoven av förbättringar är störst på det övergripande nätet och det är också där utbyggnader och ombyggnadsåtgärder kan ge störst effekt på trafiksäkerheten och framkomligheten för de oskyddade trafikanterna.

Denna plan omfattar därför i första hand det övergripande nätet och endast de mest betydande stråken i grannskapsnätet.

## ALLMÄNT

### *Struktur*

Gång- och cykelnätet uppdelas i **övergripande nät**, **grannskapsnät** och **kvartersnät**.

Det **övergripande nätet** förbinder olika bostadsområden – grannskapen – och ansluter ofta i så kallade regionala stråk som förbinder olika kommuner. Det är till för längre resor och nyttjas i första hand av vuxna och äldre skolbarn.

Eftersom dessa stråk mestadels går parallellt utmed de större vägarna är det angeläget att GC-vägarna utformas så att det blir mer attraktivt att färdas på dessa än på körbanan. De övergripande stråken bör ha hög prioritet i drift- och underhållshänseende för att upprätthålla en god framkomlighet över alla årstider.

**Grannskapsnätet** utgörs av förbindelser inom ett bostadsområde och nyttjas av alla. Målpunkterna är ofta skolor, busshållplatser och dylikt, varför inslaget av fotgängare kan vara dominerande på vissa sträckor. Grannskapsnätet skall därför utformas med stor hänsyn till rörelsehindrade och upplevas som tryggt.

Vissa av grannskapsnätets mest betydelsefulla stråk har också funktion i det övergripande nätet.

**Kvartersnätet** kompletterar grannskapsnätet men ingår inte i denna gc-plan. Det förbinder start- och målpunkter inom kvarteret, t ex bostadsentréer med parkeringsplatser och lekplatser.

### *Teknisk standard*

I ARGUS – ”Allmänna råd om gators utformning och standard” – finns riktlinjer för planering och projektering. ARGUS är grundad på resultaten av forskning och utveckling, samt på erfarenheter från tidigare riktlinjer.

I ARGUS bestäms separeringsbehovet av de oskyddade trafikanterna från biltrafiken, utifrån fordonsflödet och dess hastighet. Cykelbanornas bredd bestäms av den dimensionerande trafiksituationen, som utgår från trafikantflödet och förekommande trafikantkategoriers utrymmesbehov.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det angeläget att cykeltrafiken alltid har eget utrymme, om biltrafikens hastighet är mer än 70 km/h eller om hastigheten är 50 km/h och fordonsslödet är större än 5000 fordon/dygn.

### Kvalitet på sträcka

Tvåfältig blandtrafik

	<3 000 f/d	3- 5 000	>5 000 f/d
30 km/tim	GRÖN	GUL	RÖD
50	GUL	RÖD	RÖD
70	RÖD	RÖD	RÖD

Vägren/Cykelfält

	<3 000 f/d	3- 5 000	>5 000 f/d
30 km/tim	GRÖN	GRÖN	GUL
50	GUL	GUL	RÖD
70	RÖD	RÖD	RÖD

Cykelbana

	<3 000 f/d	3- 5 000	>5 000 f/d
30 km/tim	GRÖN	GRÖN	GRÖN
50	GRÖN	GRÖN	GRÖN
70	GUL	GUL	RÖD

### Kvalitet i korsningar

Markerad överfart

	<3 000 f/d	3- 5 000	>5 000 f/d
30 km/tim	GRÖN	GRÖN	GUL
50	GRÖN	GUL	RÖD
70	RÖD	RÖD	RÖD

Signalreglerad överfart

	<3 000 f/d	3- 5 000	>5 000 f/d
30 km/tim	GRÖN	GRÖN	GRÖN
50	GRÖN	GRÖN	GUL
70	GRÖN	GUL	RÖD

**GRÖN =** GOD STANDARD

**GUL =** GODKÄNT I SPECIAL FALL

**RÖD =** DÅLIG STANDARD

## ÖVERGRIPANDE GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

### Allmänt

De övergripande stråken skall hålla en hög standard, vilket betyder att de skall vara asfalterade, ha god belysning och vinterväghållas. Skyltningen skall vara enhetlig och vägvisning rekommenderas.

### Läsanvisningar

Nedan följer en beskrivning av de övergripande stråken i kommunen. Beskrivningen bör läsas gemensamt med kartan. På kartan visas stråkens sträckning. Texten innehåller en översiktlig beskrivning av stråket samt brister och förslag till åtgärder.

## 1. Turingestråket

### Beskrivning

Turingestråket skall sammanbinda Nykvarns centrum med Vidbynäs, där byggandet av golfbana, konferenscenter eller dylikt planeras. Stråket skall följa Södertäljevägen och Långdalsvägen på egen bana, för att sedan gå på befintlig väg den sista sträckan till Vidbynäs.

### Brister och åtgärder

På delen från centrum till korsningen Trädgårdsvägen – Södertäljevägen finns gc-bana utbyggd. Delen mellan Trädgårdsvägen och Turinge kyrka föreslås kompletteras med separat gc-väg längs den norra/västra sidan av Södertäljevägen resp. västra sidan av Långdalsvägen.

## 2. Mörbystråket

### *Beskrivning*

Mörbystråket skall sammanbinda Nykvarns centrum med Mörby, som är ett industriområde under utbyggnad. Stråket skall följa Centrumvägen och sedan gå längs väg 509 till Mörby separerad från biltrafiken. På delen från centrum till Gammeltorpsvägen finns dubbelriktad gc-bana längs den södra sidan.

### *Brister och åtgärder*

Centrumvägen på delen Gammeltorpsvägen till Mörby, föreslås kompletteras med dubbelriktad gc-bana längs den södra sidan och en anordnad cykelöverfart vid väg 509. Längs väg 509 kan den 13 m breda vägytan med breda vägrenar omdisponeras. Med byggnadstekniska åtgärder till enkelriktade gc-banor på var sida alternativt dubbelriktad gc-väg på endera sidan eller med vägmarkeringar, målning, till enkelriktade cykelfält på var sida.

## 3. Brokvarnstråket

### *Beskrivning*

Brokvarnstråket följer Centrumvägen, Järnavägen och Rudkällavägen till Brokvarn. Från centrum till Lundavägen samt från Stenkullevägen till Rapsvägen finns dubbelriktad gc-väg längs den östra sidan och mellan Rapsvägen och Rudkällavägen längs den västra sidan. Sträckan längs Rudkällavägen går i blandtrafik till Brokvarn. Viktiga målpunkter längs sträckan är Lugnets servicehus, idrottsplatsen vid Björkestaskolan och stallet i Brokvarn.

### *Brister och åtgärder*

På delen mellan Lundavägen och Stenkullevägen finns idag ingen gc-bana. Den sträckan kompletteras med gc-banor, förslagsvis på båda sidor om vägen, som förlängning på de befintliga gc-banorna. Vid Rapsvägen byter gc-banan sida, varför det även här bör läggas gc-banor på båda sidor om vägen på en kortare sträcka.

Stråket kompletteras med en separat gc-bana längs Järnavägen, från Lundavägen till Centrumvägen. På så sätt knyts stråket ihop med Mörbystråket.

## 4. Fredriksbergstråket

### *Beskrivning*

Fredriksbergstråket går mellan Gammeltorp och Sandtorp. Längs Fredriksbergsvägen färdas cyklar i blandtrafik medan fotgängarna är separerade till egen gångbana. Delen från Hökmossvägen till Sandtorp går genom skogen på separat gc-väg. Viktig målpunkt längs sträckan är Turingeskolan.

***Brister och åtgärder***

Stråket bör förlängas söderut från Gammelorp, i Fredriksbergsvägens förlängning mot Sleipners väg.

**5. Hökmosstråket*****Beskrivning***

Hökmosstråket följer Hökmossvägen från centrum till Strömsborg. På delen mellan centrum och Turingeskolan går stråket på separat gc-bana parallellt och intill Hökmossvägen. Resterande sträcka till Strömsborg går på friliggande gc-väg med avstånd från körbana. Viktiga målpunkter på sträckan är Lillhagaskolan, Turingeskolan samt Hökmossebadet och Strömsborgs båtklubb.

***Brister och åtgärder***

Vid Dalvägen byter gc-banan sida, varför det bör kompletteras med parallella gc-banor på var sin sida, längs en kortare sträcka.

**6. Sandtorpsstråket*****Beskrivning***

Sandtorpsstråket går på separat cykelbana längs Maskinförarevägen, från centrum till Sandtorp.

***Brister och åtgärder***

En förbindelse mellan Maskinförarevägen/Centrumvägen och Hökmossvägen skapas, genom breddning av den befintliga gångbanan.

**7. Holländarevägen*****Beskrivning***

Holländarevägen går mellan Maskinförarevägen och Lillhagavägen och är bl.a. en betydelsefull skolväg i bostadsområdet. Viktigaste målpunkt är Lillhaga- och även Turingeskolan.

***Brister och åtgärder***

På Holländarevägen går gc-trafiken i blandtrafik. Gatan är relativt lång och bred och inbjuder till höga hastigheter. Gc- trafiken bör separeras från biltrafiken till egen bana längs den södra/östra sidan.

**8. Värstastråket*****Beskrivning***

Ett viktigt stråk som knyter ihop Mörbyområdet med Vidbynäsområdet och i framtiden även Södertälje via Almnäs på en separat gc-väg.



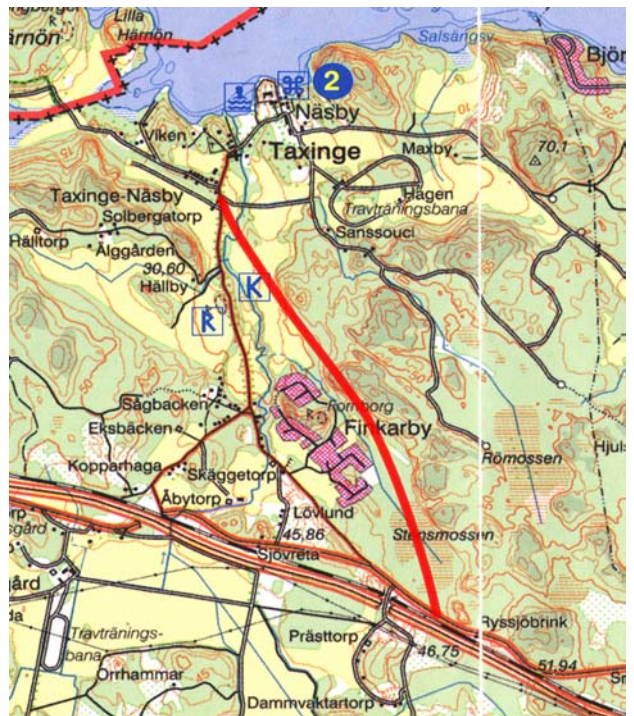
## GRANNSKAPSNÄTET

Stråken i grannskapsnätet behöver inte hålla lika hög framkomlighetsstandard som de i det övergripande nätet. De kan t.ex. ha grusbeläggning. Dock bör belysning och skyltning vara god även längs dessa

### TAXINGE

Mellan Ryssjöbrink och Taxinge finns förslag på att bygga cykelväg på den gamla banvallen, som är i kommunens ägo.

Området Taxinge delas av Svealandsbanan och E20, varför intresse finns för en planskild korsning med E20 och järnväg vid Nygård. Detta skulle binda samman den väg som i flera hundra år förband norra och södra Taxinge. Vägverket är väghållare för E20 och för väg 576.



### SÖDERTÄLJE

Förslag finns på att förbinda Nykvarn och Södertälje med en GC-väg på den gamla banvallen, vilket skulle möjliggöra trafiksäker cykling mellan orterna. Detta stråk skulle kunna anslutas till Mörbystråket någonstans längs väg 509.





### LOVNÄSBADET

Önskemål och behov finns att tillskapa en trafiksäker gång- och cykelväg mellan Nykvarn och Lövnäsbadet. Förslagsvis kan Brokvarnsstråket förlängas i en helt från väg 509 separerad gc-väg i terrängen längs den västra sidan från Rudkälla till kommungränsen i söder. Förslaget innebär sannolikt marklösen där mark måste tas i anspråk utanför befintligt vägområde.

För att få kontinuitet i separeringen av oskyddade trafikanter från biltrafiken på väg 509, bör övervägas en framtida gc-väg i terrängen mellan Centrumvägen och Järnavägen.



## **BILAGA 1: Kartor**

**Gång- och cykelstråk i Nykvarns kommun, övergripande stråk**  
**Gång- och cykelstråk i Nykvarns kommun, grannskaps stråk**

**BILAGA 2: Ritningar**

<b>Översiktsplan</b>	<b>1:4000</b>
<b>Typsektioner</b>	<b>1:100</b>
<b>Mörbystråket</b>	<b>1:2000</b>
<b>Mörbystråket</b>	<b>1:2000</b>
<b>Sandtorpsstråket</b>	<b>1:2000</b>
<b>Turingestråket</b>	<b>1:2000</b>
<b>Turingestråket</b>	<b>1:2000</b>

### **BILAGA 3: Kostnadsbedömning**

#### **Anläggningskostnader exkl. byggadministration**

- Turingestråket 4 633 000 kr
- Mörbystråket 2 284 000 kr
- Brokvarnsstråket 685 000 kr
- Fredriksbergsstråket 640 000 kr
- Hökmosstråket 178 000 kr
- Sandtorpsstråket 53 000 kr
- Holländarevägen 820 000 kr