

# FÖRDJUPAD FÖRSTUDIE

## EVALUNDSVÄGEN

### GÅNG- OCH CYKELBANA

Dnr: NTN-2024-00095  
2024-03-19

## Innehållsförteckning

1.	<b>Nulägesbeskrivning .....</b>	<b>2</b>
2.	<b>Problembeskrivning .....</b>	<b>11</b>
3.	<b>Träd och växlighet.....</b>	<b>13</b>
4.	<b>Utmaningar och risker.....</b>	<b>15</b>
5.	<b>Avfärdade åtgärder .....</b>	<b>15</b>
6.	<b>Förslag till åtgärder.....</b>	<b>16</b>
6.1.	Upprustning av befintlig trottoar inom allmän platsmark .....	17
6.2.	Större breddökning av trottoar utanför allmän platsmark .....	18
6.3.	Upprustning samt tillskapande av Bygdeväg .....	19
7.	<b>Kostnadsuppskattning per åtgärd .....</b>	<b>22</b>
8.	<b>Fortsatt arbete .....</b>	<b>23</b>
8.1.	Föreslagna åtgärder.....	23



## I. Nulägesbeskrivning

Utredningen berör Evalundsvägen i Älta, en sträcka av 890 meter mellan Erstaviksvägen och Lovisadalsvägen. Bakgrund till utredningen är ett medborgarförslag inkommen den 30 september 2022. Natur- och trafiknämnden beslutade den 19 september 2023 (NTN-2023-00206) att trafikenheten ska genomföra en fördjupad förstudie av Evalundsvägen i syfte att höja trafiksäkerheten. Denna fördjupade förstudie syftar till att utreda olika möjligheter till förbättring av trafiksäkerheten samt tillgängligheten för cykel- och gångtrafik utmed Evalundsvägen.

Evalundsvägen är utpekad som huvudcykelstråk där cykling sker i blandtrafik och används av de cykelpendlare som dels bor i området samt de som har Tyresö som upptagningsområde.

Trots att dessa pendlare cyklar i blandtrafik kommer ett tillgängligare gång- och cykelstråk bidra till en mer balanserad trafikmiljö, där fotgängare och cyklister får bättre förutsättningar att färdas säkert och bekvämt. Detta främjar även hållbara transportalternativ och skapar en attraktivare gata som är tillgänglig för alla medborgare.

Evalundsvägen kommer även fortsättningsvis behöva vara en gata med cykel i blandtrafik, vilket tillåts där hastighetsbegränsningen är 30km/tim.

Evalundsvägen är en dubbelriktad belyst lokalgata med busstrafik i en riktning och smal trottoar på västra sidan separerad med olika typer av mer eller mindre bra kantstöd.

Utmed sträckan finns tre busshållplatser, Nyvägen som ligger i anslutning till Erstaviksvägen och nära till Älta skola, Alpvägen samt Sigfridskolans hållplats.

Sex övergångsställen kopplar ihop målpunkter och hållplatser.

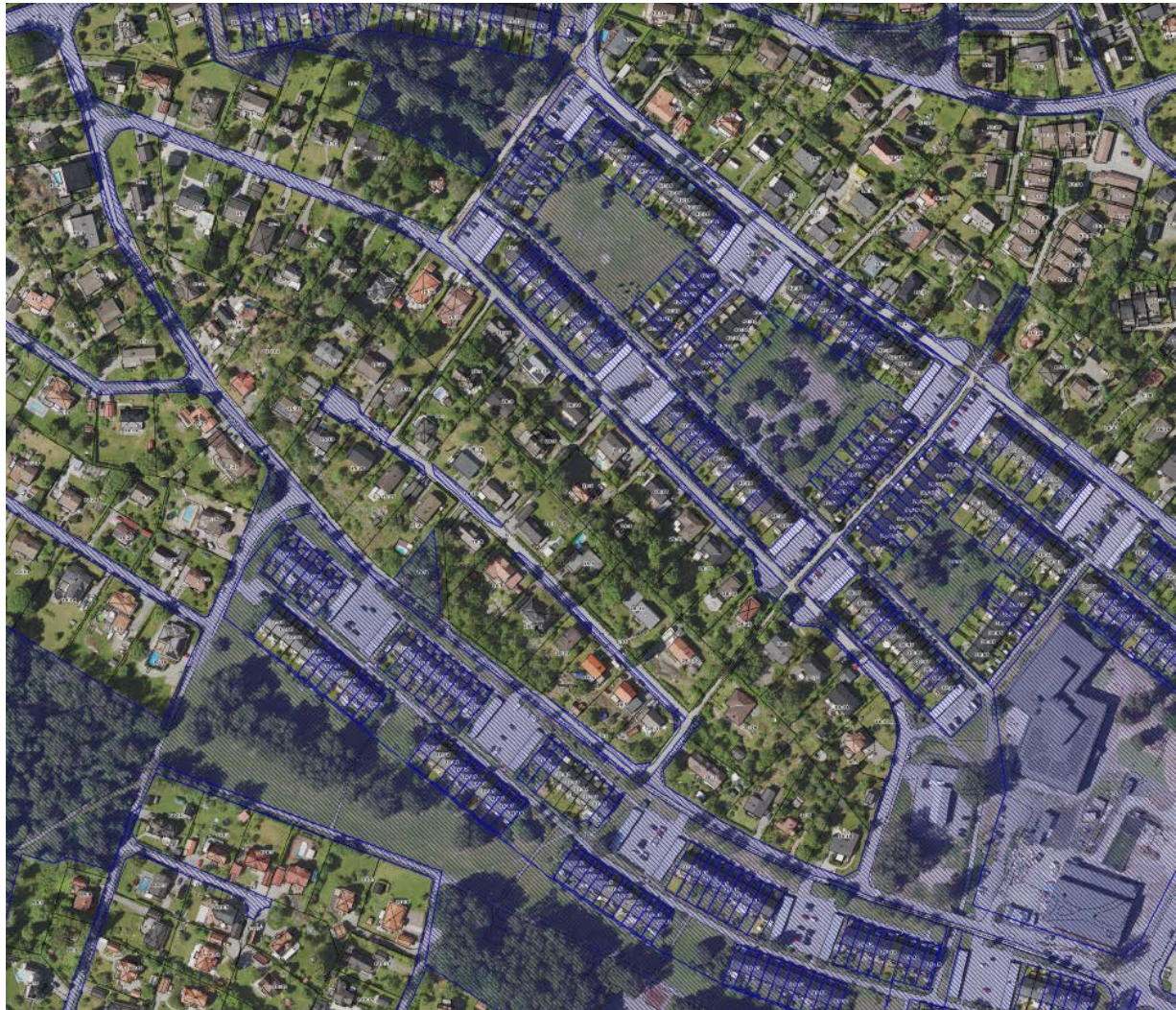
Stora delar av cykeltrafikströmmarna på Evalundsvägen uppskattas utgöras av trafik som använder gång- och cykelstråken i området runt Storkällans kapell med koppling mot Tyresö kommun.

Det fysiska gatuområdet är starkt begränsad av privata fastigheter med kallmurar, stödmurar, entréer, trappor, räcken, staket, träd och buskar samt en konstbyggnad i form av gångtunnel. Därtill kantas Evalundsvägen av flertal anslutningar till fastigheter i forma av in/utfarter.

Kommunens markområde begränsas utanför vägområdet av privata fastighetsägare från Alpvägen söderut bortsett från radhusfastigheterna på västra sidan samt skolområdet för Sigfridsborgsskolan med sporthall som räknas in som kommunmark.

Delar av Evalundsvägen ägs också av en samfällighet bestående av delägare i form av flertal fastighetsägare.

Nedanstående bild visar kommunmark skrafferat i blått, där några av radhusfastigheterna med kommunalt ägandeskap är friköpta.



Kommunalt ägandeskap skrafferad med några friköpta tomter. Längs Evalundsvägen finns en samfällighet.

### **Nuvarande trafiksituation och utförande**

Dagens trottoar på utredd sträcka är inte reglerad som påbjuden gång- och cykel då bredden inte är tillräcklig. Trottoarens bredd varierar kraftigt som är anpassad efter bebyggelse och fastigheter utmed Evalundsvägen.

Närmast Erstaviksvägen och hållplatsen är trottoarens bredd ca 2 meter som sedan smalnar av till runt 1,5 meter. Vidare i riktning mot Sigfridborgsskolan varierar trottoarbredden 1,5 meter ner till 1,4 meter och som smalast även understiger 1,3 meter på enstaka platser. Uppskattat medelbredd för hela sträckan ligger runt 1,4 meter ända fram till Sigfridborgsskolan, därifrån finns en koppling till påbjuden delad gång- och cykelbana på östra sidan utmed Storkällansväg med tillfredställande standard.

Körbanebredden är runt 6 meter och på vissa sträckor understiger även detta mått, vilket ger ett mycket smalt gaturum med låg utrymmesstandard enligt VGU och trafikförvaltningens riktlinjer RiGata-Buss.

Vägbanebredden är så smal på delar av sträckan att två lastbilar svårigen kan mötas, vilket innebär att trottoaren nyttjas i stället som resulterat i att kantstöden blivit nertryckta.

Funktionsbredden blir även låga för både cykel- och gångtrafik som innebär att cykling i praktiken sker ofta i blandtrafik, vilket är godtagbart vid en reglerad hastighetsbegränsning av 30 km/tim.

Sikten är för övrigt god och bidrar positivt till funktionen samt säkerheten.

Årsvardagsdygntrafiken mätes i april 2023 till under 2000 fordon och bedöms vara relativt låg, varav den tungtrafikandelen är 7,2% som antas utgöras mest av busstrafik.

Uppmätta hastigheter under samma period varierade mellan 32 och 39 km/tim.

Detta kan relateras till Trafikverkets nollvision om att nio av tio fotgängare eller cyklister överlever om de blir påkörda i 30 km/h, jämfört med två av tio överlever en kollision med ett fordon som kör 50 km/h. Sikten, väglaget och uppmärksamheten avgör hastigheten och våldet i kollisionssögonblicket, att hinna se och bromsa.

Utmed sträckan finns också hastighetsänkande åtgärder i form av avsmalningar, vilket även inneburit att inga allvarliga olyckor inträffat.

Enligt STRADA har sedan år 2002 till dagsdato rapporterats 18 incidenter eller tillbud. Samtliga klassificerats som lindriga eller måttliga och i huvudsak bestått av singelolyckor pga. brist på uppsikt, halka eller ojämnheter i vägen.



Utskrift från STRADA med rapporterade olyckor från år 2002



Korsning Evalundsvägens och Loviselundsvägen sett norrut med Sigfridborgsskolans sporthall till höger och busshållplats mitt emot till vänster. Gångbanel bredden vid övergångsstället är ca 1,2 m



Ny avsmalning s.k. stopphållplats vid Sigfridborgsskolans sporthall sett söderut mot Storkällansväg. Gångbanel bredd framför busskuren understiger 1,4 m och smalnar av till 1,2 m



Konstbyggnad i form av gångtunnel som starkt begränsar gatuutrymmet. Vägbanebredden är runt 6,5 meter medan gångbanebredden hamnar endast på ca: 1,2 meter



Typisk smal sträcka utmed Evalundsvägen sett norrut med privata fastigheter till höger och arrendefastigheter till vänster. Vägbanebredden understiger 6 meter med varierande gångbanebredd 1,3 till 1,4 meter.



Avsmalning som hastighetsdämpande åtgärd sett norrut.



Sett norrut Busshållplats Alpvägen med plattformsbredd 1,4 meter framför kuren. Arrende fastigheter till på vänstersida





Flertal utmaningar i form av olika anslutningar från privata fastigheter som trappor och parkeringar vid en eventuell förbättring av gångbanan.



Kantstöden på flertal sträckor är utfört med asfaltsmassa som lätt slits och pressas ner av tunga fordon som förlorar funktion som barriär mot gående. Här nära busshållplatsen Nyvägen sett norrut.



Busshållplats Nyvägen sett norrut med Erstaviksvägen i bakgrunden som korsar Evalundsvägen i en minirondell. Hållplatsen har en plattformsbredd på 1,8 meter som kan anses vara normalt med gångbanebredd på 2,0–2,2 meter

## Målpunkter och trafikförsörjning

Influensområdet närmast Evalundsvägen består huvudsakligen av småhus, radhus och egnahemshus med skolor, förskolor, sportanläggningar samt naturmark med strövområden.

Ältacentrum med köpcentrum finns västerut på en radie av 700–800 meter samt mindre utspridda lokala butiker, kiosker, kyrkor och restauranger.

Huvudmålunkten inom utredningssträckan för Evalundsvägen är skolområdet Sigfridborgsskolan med sporthall i söder och nybyggda Ältadalens förskola utmed Lovisedalsvägen. Kollektivtrafiken utgörs av Sigfridborgsskolans busshållplats och parkering för både fordon samt cyklar ombesörjs inom fastigheterna.

Utmed Loviselundsvägen finns ett antal tidsreglerade bilparkeringar med 4 tim.

Utanför utredningssträckan för Evalundsvägen längre söderut utmed Storkällansväg finns målpunkter i form av ett äldreboende och Ältadalens verksamhetsområde samt det nybyggda små- och radhusområdet Ältadalen. Vidare utbreder sig Storkällan med kapell och dess kyrkogård fram till Tyresös kommungräns. I denna del finns även naturmark med strövområden och aktivitetsparker.

De främsta målpunkterna i den norra delen är samlade runt Ältavägen och består huvudsakligen av ett skolområde för Ältaskola, lokal livsmedelsbutik och kiosk samt längre norrut en bensinstation. Busshållplatslägen finns både utmed Erikviksvägen samt Ältavägen.



Influensområdet med de främsta målpunkterna till Evalundsvägen (markerad)

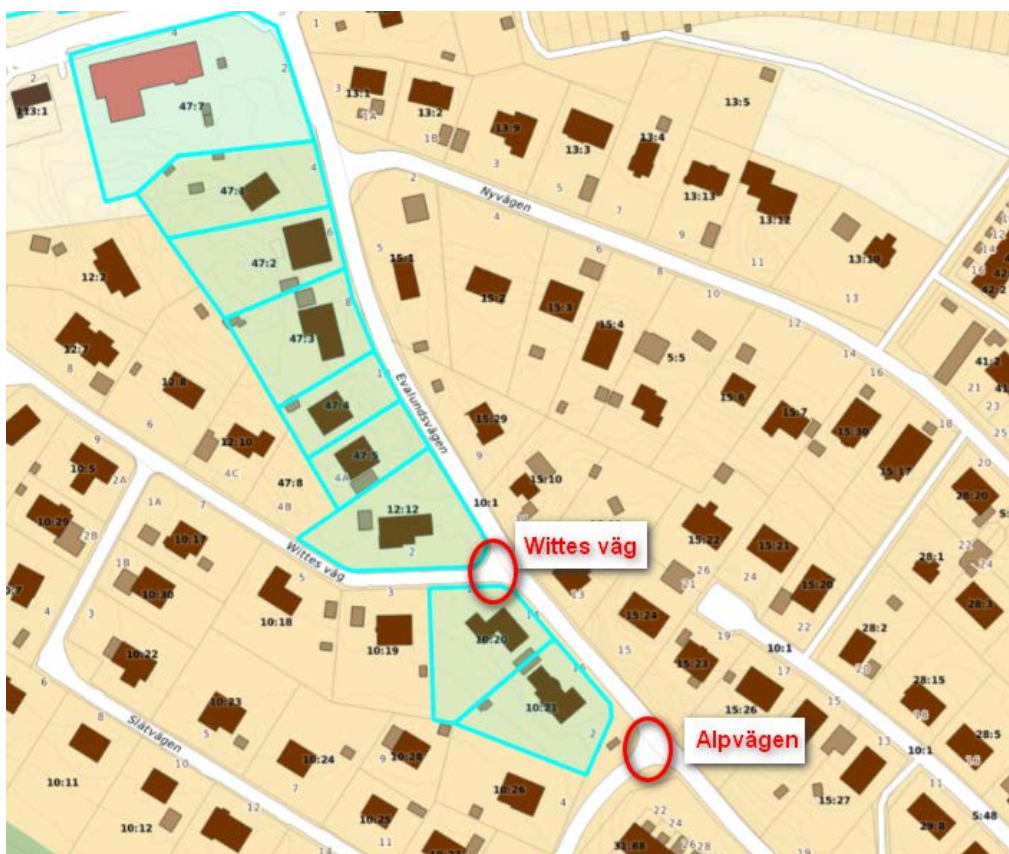
## 2. Problembeskrivning

Trafiksäkerhetsåtgärder är i viss utsträckning begränsade då dagens gaturum är begränsad som även ger låga hastigheter.

Trottoarens medelbredd är för närvarande endast cirka 1,4 meter och på många sträckor understiger detta mått. Detta kan jämföras med ett minsta rekommenderade funktionsmått av 3,5 meters bredd för påbjuden kombinerad cykel- och gångbana. Hela sträckningen på 890 meter utmed Evalundsvägen saknar tydlig kant mot vägbana som särskiljer oskyddade trafikanter från körbanan.

I norra delen mellan Erstaviksvägen och Alpvägen kantas Evalundsvägen av nio privata fastighetsägare med både entréer, parkeringar och murar utefter nuvarande trottoar som försvårar eventuell breddning av en cykel- och gångbana utan intrång.

Korsningarna vid Wittes väg samt Alpvägen i anslutning mot Evalundsvägen är uppsikten otydlig mot gående och cyklande som behöver förbättras. Båda dessa korsningar är belagget i norra delen av Evalundsvägen.



Berörda privata fastigheter 10:21, 10:20, 12:12, 47:5, 47:4, 47:3, 47:2, 47:7, 47:7.

Korsningspunkterna, Wittes väg samt Alpvägen.

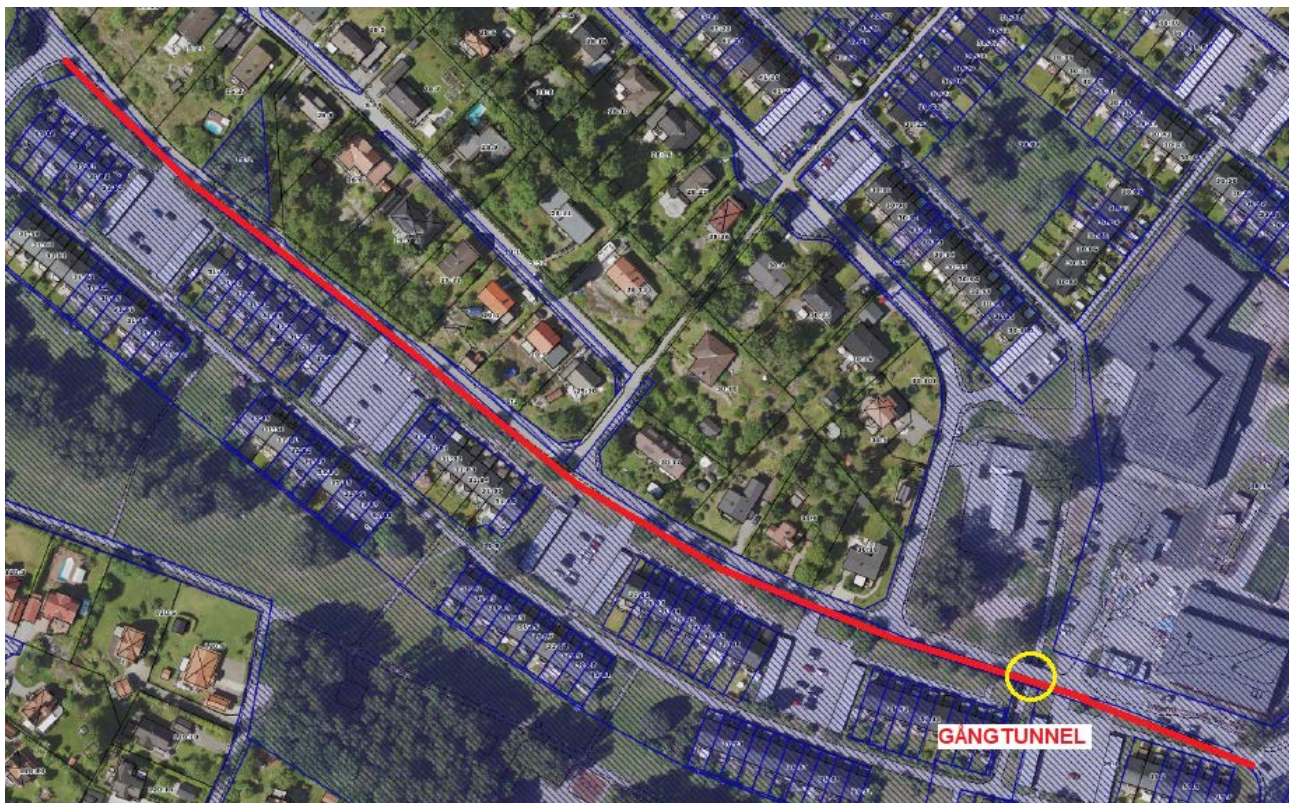
Söderut efter Wittes väg är i kommunalägandeskap med arrendefastigheter där vissa fastigheter är ut köpta fram till Sigfridborgsskolans sporthall.

Breddning av en trottoar utmed denna sträcka hamnar utanför allmänplatsmark och behöver samfällighetens tillstånd samt omprövning, då Lantmäteribeslut tagits för denna del som gemensamhetsanläggning på kvartersmark med kommunalägandeskap.

Om trottoaren breddas för att få plats med både gång och cykel kommer detta innebära viss avverkning med varierande grad av skyddade alléträd samt grönsstruktur såsom häckar beroende på vald breddökning. Mer om detta finns under kapitel 3 ”Träd och växtlighet”.

Breddning av trottoar innebär även att stängsel, buss kurar, elskåp samt belysningsstolpar inkluderat kablar kommer att behöva ses över.

Trottoaren utmed konstbyggnaden för gångtunneln är för smal för både gående och cykel som anses bli för kostsam att bredda.



Sträcka med kommunaltägenderätt, ca 580 meter

### 3. Träd och växlighet



Träden utmed sträckan med kommunalt huvudmannaskap ca 580 meter mellan Alpvägen och Lovisedalsvägen har kommunekolog bedömt som en allé. Detta innebär att träden bedöms omfattas av biotopskydd enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken och Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för biotopskyddet. Majoriteten av träden i allén är uppväxta med en diameter runt 40 cm och det finns fågelbon i dem, vilket tyder på att de nått en ålder när dom är biologiskt intressanta. Värden av den typen behöver utredas mer om man väljer att gå vidare med förslagna lösningar.

Nuvarande gångbana förbi träden är ca. 1,5 meter bred samt avståndet mellan befintlig gångbanekant och trädstam varierar mellan ca. 1,2–2,2 meter. Detta innebär att i samtliga förslag om att bredda gångbanan kommer trädens rotzon påverkas av schakten.

Breddning av trottoaren utmed denna sträcka bedöms därför riskera att skada naturmiljön i den skyddade biotopen. Åtgärder i rotzon och/eller fällning av träd kan endast utföras efter att dispens har sökts och erhållits från Länsstyrelsen.

Samtliga åtgärder som innebär breddning av befintlig trottoar längs allén utmed Evalundsvägen kommer påverka trädens så kallade inre skyddszon, där speciell hänsyn till rötterna behöver tas och att inga rötter kapas.

Träden, och häcken, utgör en visuell avskärmning för de närboende mot Evalundsvägen, rekommendationen är att föra en dialog med närboende om man väljer att gå vidare med något av förslagen i förslagsutredningen.

Träd kan skadas under byggtiden på flera sätt; genom markkompaktering, rotkapning och skador på stam/grenverk. Det är därför viktigt att man går igenom och genomför projekterade skyddsåtgärder innan arbetet påbörjas, då skador på trädet kan uppstå direkt och vara irreparabla.

**Breddas gångbanan till 2 meter** behöver schakt utföras i rotzon av allén. Ny kant på gångbanan hamnar 0,7–1,7 meter från trädstammarna. Med en 0,35 m tjock överbyggnad för gångbanan och en teoretisk släntlutning på 1:1 hamnar schaktkanten 0,35–1,35 meter från trädets stam.

Genom att rotkartera innan projektering kanske träden kan överleva en breddning av 2 meter om schaktning utförs försiktigt samt att rötter kan sparas i den nya väggkroppen med hjälp av luftig tunn överbyggnad som möjligt.

Det går ändå inte med säkerhet bedöma om träden kommer att överleva, vilket helt beror på rötternas utsträckning och hur försiktigt man utför arbetet samt vilket schaktdjup man bestämmer sig för.

Kostnaderna för en rotkartering av ett träd på en sida har för något år sedan i annat projekt hamnat på ca: 80–100 000 kr.

**Breddas gångbanan till 2,5m** behöver schakt utföras i rotzon i allén och vissa av träden kommer troligen att behöva fällas. Ny kant på gångbanan hamnar 0,2–1,2 meter från trädstammarna. Med samma förutsättningar som vid 2 meters breddning hamnar schaktkanten i vissa fall innanför trädstammen, vilket betyder att de träden inte kommer kunna stå kvar. Schaktkanten kommer som mest bli 0,85 meter från trädet.

Eventuellt kan det vara möjligt att bredda gångbanan till 2,5 meter endast med hjälp av en expert som innan projektering bedömer de skyddsvärda träden och föreslår eventuellt andra åtgärder som till exempel schaktsläde eller liknande för att minska ingreppet.

Häcken mellan gångbana och träd som står längs delar av allén kommer som konsekvens att behöva schaktas bort om man breddar till 2,5 meter eller mer.

**Breddas gångvägen till 3 meter eller 3,5 meter** så kommer träden att behöva fällas då de hamnar i vägen för gångbanan. Detta skadar naturvärdena i biotopen och innan ett sådant arbete påbörjas måste dispens från Länsstyrelsen om att fälla allébiotopen ha sökts samt erhållits.

## 4. Utmaningar och risker

Beröringspunkter som kommer påverkas

- Uppskattningsvis nio privata fastighetsägare kommer direkt att beröras vid en upprusning av befintlig trottoar
- Samfällighetsägande utmed gatan behöver samverka
- Gatan är allmänplatsmark och fastighetsrättsligt skall åtgärder hållas inom allmänplatsmark, vilket starkt begränsar åtgärder till förbättring för gående och cykel.
- Lantmäteri beslut taget 2018 av gemensamhetsanläggning på kvartersmark med kommunalägandeskap för bostäder ligger till grund för att upplåta skötas av samfällighet. Vid rivning eller ändring ska omprövning göras av lantmäteri beslutet, kostsamt och tidskrävande. Omprövning är minst 100 kkr. men troligen mer och debiteras per timma.
- Anpassning av nivåer och höjder för fastighetsentréer, gårdar och anslutningar
- Ändrade nivåer och höjder i korsningar kan påverka avvattningen
- Rivning eller flyttning av trappor, belysning, murar, staket och stängsel
- Flyttning och/eller anpassning av busskurer och hållplatser
- Intrång mot träd och grönsstruktur innebär avverkning men kan möjligen delvis sparas. Inventering behöver utföras.
- Störningar för kollektivtrafiken och omledning av trafik
- Gångtunnel, konstbyggnad, dyr åtgärd för att kunna breddas

## 5. Avfärdade åtgärder

Under 2020 genomfördes ett utredningsarbete längs Evalundsvägen i Älta med syfte att utreda förbättringsåtgärder för gående och cyklister. Under utredningens gång kom man fram till att en cykelgata kunde vara ett alternativ för gångtrafikanter och cyklister på sträckan.

**En cykelgata** är främst tänkt att användas på mindre lokalgator med ett lägre antal fordonstrafikanter och begränsad genomfartstrafik. Vid utformning av cykelgata bör cykeltrafiken överstiga antal motorfordon på sträckan och busstrafik ska helst inte förekomma. Högsta tillåtna hastighet ska var 30 km/h och helst hastighetssäkras ner till 20 km/h för en säker trafikmiljö där motorfordon anpassar sig till cykeltrafiken. Detta avfärdades som alternativ på Evalundsvägen då en cykelgata ska prioritera cyklister och att Evalundsvägen är en uppsamlingsgata med busstrafik, vilket minskar cyklisternas säkerhet och kan skapa potentiella faror.



## 6. Förslag till åtgärder

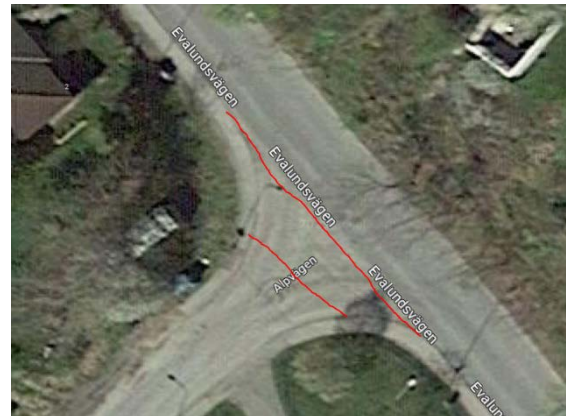
Hela gaturummet utmed Evalundsvägen är trång vilket innebär begränsade möjligheter till åtgärder men vissa förbättringar kan dock utföras och utan större intrång inom rimliga ramar.

Längs sträckan passerar en stor mängd barn och unga, både till och från närliggande skolor men såväl på väg till fritidsaktiviteter.

Generella förbättringar och som en minsta åtgärd av dagens situation för både gående samt cykel är att upprusta nuvarande trottoar på västra sidan av Evalundsvägen, vilket kan bestå av ett nytt tydligare och starkare kantstöd som ersätter den nuvarande nedtryckta asfaltmassan.

Båda hållplatserna Alpvägen samt Sigfridborsskolans busshållplatser kan förbättras till god plattformsbredd och hållplatsstöd enligt Trafikförvaltningens RiBUSS.

Upphöjning av korsningarna Wittes väg samt Alpvägen som är beläget i norra delen av Evalundsvägen gynnar uppsikt mot gående samt cyklande utmed Evalundsvägen.



Korsningspunkterna, Wittes väg samt Alpvägen föreslås höjas som uppsiktsförbättrade åtgärd.

- **Utmed hela sträckan föreslås utföras:**
  - **Förbättrat kantstöd och befintlig trottoar:**  
Nytt högre kantstöd med ny justerad beläggning, inkräktar inte på fastigheter
  - **Befintliga sidohindren ses över:**  
Befintliga refuger idag fungerar som sidohinder ses över avseende på funktion utmed östra vägkanten. Dessa medför att de tyngre fordonen pga. utrymmesbrist tenderar använda trottoaren i stället.
  - **Befintliga hållplatser:**  
Hållplatserna Alpvägen samt Sigfridborsskolans upprustas till god plattformsbredd och hållplatsstöd enligt Trafikförvaltningens RiBUSS.
  - **Förhöjning av korsningar:**  
Förstärkning av uppsikt mot oskyddade trafikanter i två anslutningar till Evalundsvägen vid Wittes väg och Alpvägen.

Nedan beskrivs tre separata åtgärder som ska ge förbättrad trygghetskänsla och högre säkerhet mot nuvarande trafiksituation.

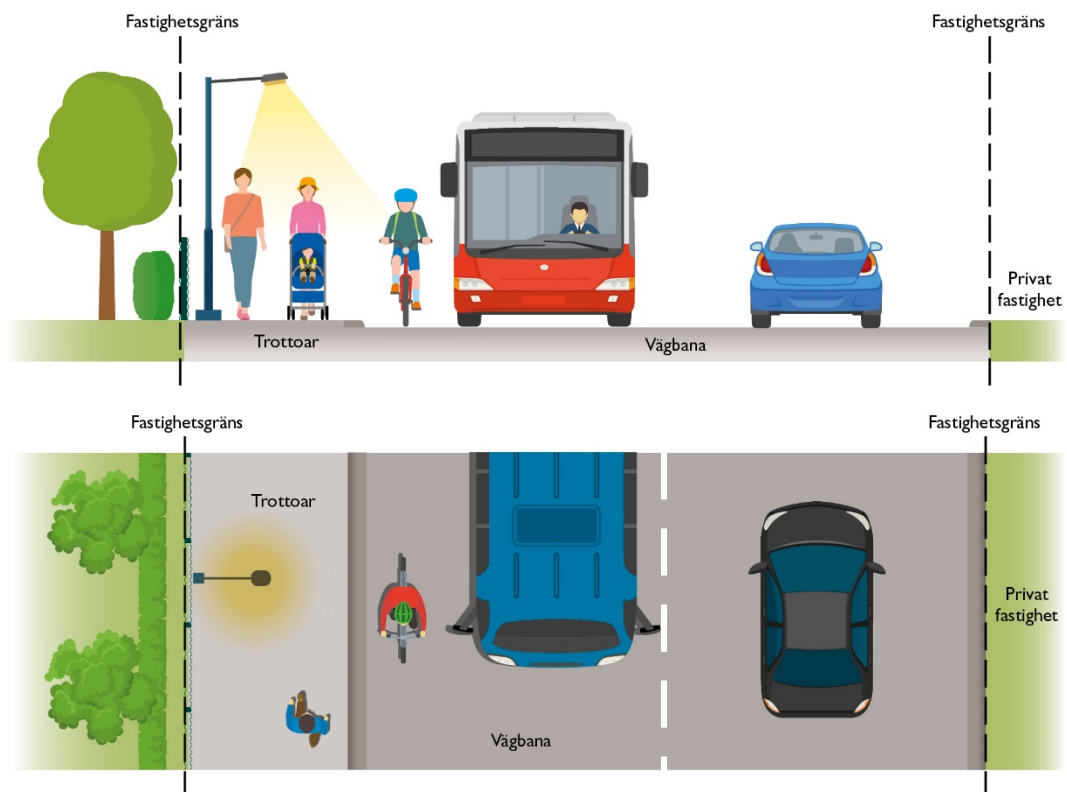
Respektive åtgärd nedan beskrivs samt bedömda konsekvenser.

## 6.1. Upprustning av befintlig trottoar inom allmän platsmark

Detta alternativ att rusta upp befintlig trottoar inom allmän platsmark innebär minsta möjliga åtgärd som främst kommer förbättra gångtrafikanternas känsla av trygghet. Alternativet är den enklaste, kostnadsmässigt lägsta samt snabbaste förslaget som helt kan hanteras inom allmänplatsmark.

Utmed vissa sträckor kan asfaltsbeläggningen breddas någon eller några decimeter inom allmän platsmark. Gatans karaktär kommer vara densamma då enbart kantstödet förbättras med fullgod höjd och beläggning samt gångpassager vid korsningarna säkras upp i forma av upphöjningar.

Befintlig markutrustning samt växlighet kommer minimalt att beröras och samtliga träd kan bevaras.

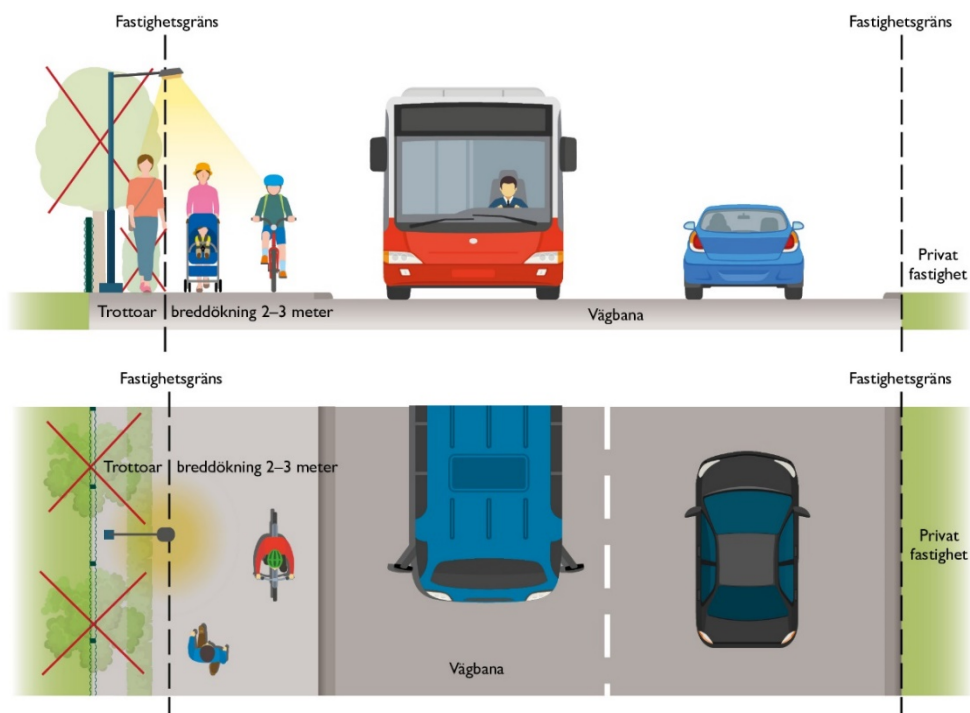


## 6.2. Större breddökning av trottoar utanför allmän platsmark

En breddning av gångbanan på Evalundsvägen ökar kapaciteten och kan rymma fler fotgängare och även cyklister. Det uppmuntrar även fler människor att välja att gå eller cykla i stället för att använda bilen. Att tillskapa en bredare gång- och cykelbana ger en mer behaglig upplevelse för fotgängare och cyklister och upplevs tryggare än en smal gångbana.

Detta innebär intrång i en gemensamhetsanläggning på kvartersmark med kommunalägandeskap, där det föreligger ett Lantmäteribeslut taget 2018 för bostäder att upplåta skötas av samfällighet. Vid rivning eller ändring ska omprövning göras av lantmäteribeslutet, vilket kan vara både kostsamt och tidskrävande.

- **Utmed sträckan med kommunalägandeskap ca: 580 meter (Se figur sid 13).**
  - Olika breddökningar för gång resp. kombinerad gång- och cykelbana samt dess konsekvenser, vilket innebär att gemensamhetsanläggning på kvartersmark med kommunaltägandeskap kommer beröras som kan bli kostsamt och tidskrävande.
    - **Bredd 2 meter:** Kan regleras endast som gångbana.  
Minimalt intrång mot träd, möjligt att bevara mesta av träden samt grönstrukturen. Läget för busskurar, belysningsstolpar och el-skåp, staket kan till största delen ligga kvar.
    - **Bredd 2,5 meter:** Kan regleras som kombinerad gång- och cykelbana, låg standard. Intrång mot grönstrukturen och träd som kommer till större del behöva avverkas. Flyttning av busskurar, belysningsstolpar och el-skåp, kanalisation, staket kommer i viss mån att krävas.
    - **Bredd 3,0 meter** Kan regleras som kombinerad gång- och cykelbana. Stort intrång mot grönstrukturen samtliga träd kommer behöva avverkas. Flyttning av busskurar, belysningsstolpar och el-skåp, kanalisation, staket kommer att krävas.



### 6.3. Upprustning samt tillskapande av Bygdeväg

Bygdeväg, eller 2 minus 1 väg som den också kallas, är en befintlig lågtrafikerad väg som målas och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra. Eftersom cyklister idag ändå färdas utmed Evalundsvägen i blandtrafik är en lösning med Bygdeväg ett relevant alternativ.

Bygdevägen består av en dubbelriktad körbana i mitten, så smal att två bilar inte kan mötas och en vägren på varje sida. Vid möte mellan motorfordon får vägrenen användas tillfälligt om det kan ske utan fara. Vägrenen är bredare än vanligt så att de oskyddade trafikanterna såsom gående och cyklister förfogar över en tydligare plats.

Utmaningen med Bygdeväg är att åtgärden inte är så beprövad i Stockholmsområdet än och viss ovana kan förväntas förekomma bland både förare och oskyddade trafikanter. Trafikförvaltningen kan också förväntas se utmaningar i deras kollektivtrafikförsörjning.

Evalundsvägen har uppmätt trafikmängd av ca 1800 fordon per medeldygn och rekommendationen för Bygdeväg är maximalt 2000 fordon per medeldygn, likaså är den reglerade hastighetsbegränsningen 30 km/tim och uppmätt medelhastighet är 32 km/tim vilket uppfyller rekommendationerna för Bygdeväg. Körbanebreddens på Evalundsvägen är igenomsnitt ca: 6meter, vilket innebär att Bygdevägen kan utföras med ett körfält på ca: 3,5 meter och vägren 1,25 meter. Sträckan märks ut med vägmärke för avsmalnande väg från båda håll och kan kompletteras med informationstavla.

Befintlig växlighet kommer minimalt att beröras och träden kan bäst bevaras. Likaså berörs belysning, elskåp, kanalisation eller busskurer minimalt, endast stängel vid busshållplatserna behöver flyttas alternativt ersättas.

Dessa åtgärder kan utföras på två olika sätt med och utan cykelseparation vid busshållplatser. Cykelseparation vid hållplatser är säkrare men innebär också ett visst intrång i gemensamhetsanläggningens kvartersmark med kommunaltägandeskap, vilket innebär att omprövning behöver göras av lantmäteri beslutet som både kan vara kostsamt och tidskrävande.

Sundbybergs kommun har nyligen anlagt en Bygdeväg utmed en sträcka på Ursviksvägen som har ungefär samma gatubredd som Evalundsvägen samt busstrafik.

Nedan några bilder på Bygdevägen på Ursviksvägen i Sundbyberg

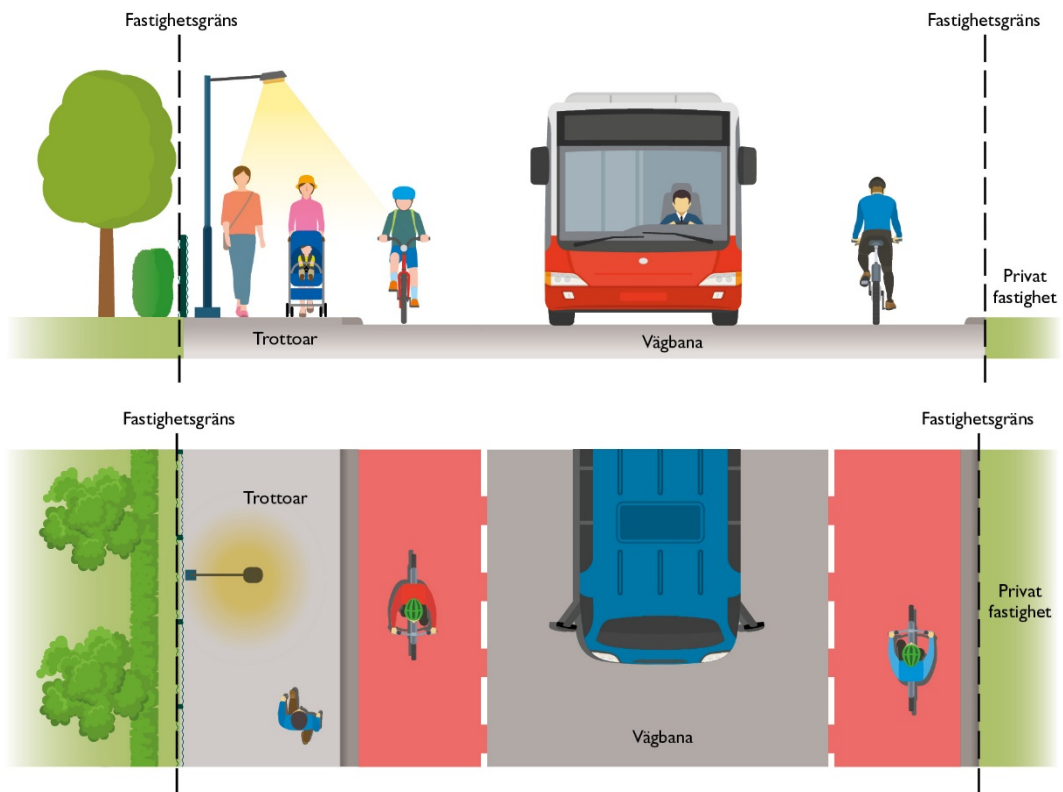


Nedan: En före och efter bild





Exempel på alternativa genomföranden vid hållplats



## 7. Kostnadsuppskattning per åtgärd

Uppskattningarna av kostnaderna är preliminärt framtagna och baseras på fem alternativa lösningar och i samtliga alternativ inkluderas nytt kantstöd inklusive justerad beläggning utmed hela Evalundsvägens befintliga gångbana av 890 meter.

Kostnaderna exkluderar vägbanans beläggning som ingår i den ordinarie planeringen för vägunderhåll och ska samordnas med förbättringsåtgärderna för gång och cykel.

Kostnaderna inkluderar uppskattad anläggningskostnad med tillfälliga trafikordningar. I anläggningskostnaderna ingår där detta så kräver rivning, flyttning av befintligt stängsel, elstolpar, elskåp inkl. kanalisation samt avverkning av träd och vegetation.

I samtliga kostnadsuppskattningarna ingår upphöjning för tryggare passage vid Wittes väg och Alpvägen samt förbättring av hållplatserna.

Tillkommande aktiviteter har procentuellt fördelats och uppskattats:

- Projektledning 4%
- Projektering 10%
- Byggledning 5%
- Administration 2%
- Påslag och risker 35%

### **Alternativ enligt 6.1 Upprustning av befintlig trottoar inom allmän platsmark**

Mindre breddning av befintlig trottoar med ny beläggning och ny kantsten

Kostnadsbedömning: 2 877 tKr

### **Alternativ enligt 6.2 Större breddökning av trottoar utanför allmän platsmark 580 meter.**

Vissa sträckor kan dock av olika intringsskäl behöva begränsas till två meters bredd samt upphöjning av korsningarna

- **Breddning 2m:** Tryggar mestadels de gåendes villkor.  
Kostnadsbedömning: 6 575 tKr
- **Breddning 2.5m:** Möjliggör både gång- och cykeltrafik med låg standard.  
Kostnadsbedömning: 6 954 tKr
- **Breddning 3m:** Möjliggör både gång- och cykeltrafik.  
Kostnadsbedömning: 7 306 tKr

### **Alternativ enligt 6.3 Upprustning samt tillskapande av Bygdeväg**

- Utan cykelseparation vid busshållplatser  
Kostnadsbedömning: 2 877 tKr
- Med cykelseparation vid busshållplatser. Innebär visst intrång i gemensamhetsanläggningens kvartersmark med kommunaltägandeskap  
Kostnadsbedömning: 4 163 tKr

## 8. Fortsatt arbete

Förslagen till åtgärdsförbättringarna behöver vidarebearbetas i en förprojektering med inmätning som ger en högre detaljeringsgrad, dessutom lösa eventuella avvattningsproblem.

Förprojekteringen möjliggör att intrånget från olika möjliga förbättringsåtgärder kan klargöras såsom breddökningar samt konsekvenser och krav på anpassningar, vilket också innebär att projektet kan kostnads bedömas och ger ett bättre underlag av kostnader för en budget och tidplan.

Detta kan vidare användas i ansökan om statlig medfinansiering som kan bidra med upp till 50% av kostnaderna.

Flera entreprenader för gatan är under planering och dessa föreslås att samordnas. Arbeten som är under planering är bland annat belysning, VA lednings- och beläggningsarbeten samt att Nacka energi är intresserad av att lägga om sina ledningar. Lägesinventering behöver utföras avseende markförlagda ledningar för att säkerställa om entreprenaden kommer påverka befintligt ledningsnät.

Kommunikation samt dialog är viktigt som behöver tas med sakägare, samfällighet samt berörda skolor och verksamheter i närområdet.

Särskilt behöver iakttas om intrång behövs göras på gemensamhetsanläggningens kvartersmark med kommunaltägandeskap som kan bli både dyrt och tidskrävande. Detta behöver utredas vidare gällande kostnader samt vad det innebär tidsmässigt.

### 8.1. Föreslagna åtgärder

Denna fördjupade studie av olika åtgärder utmed sträckan för Evalundsvägen har i syfte att möjliggöra säkrare och förbättra framkomligheten för både gående samt cykel utifrån de befintliga förutsättningarna. Samtidigt ska det vara tidsmässigt samt ekonomiskt försvarbart och då finns två förslag att gå vidare med som uppfyller flertalet av kriterierna.

Förslagen åtgärd är främst att upprusta trottoaren genom att utnyttja allmänplats maximalt och därigenom ge gående större gångyta samt för cykel möjliggöra att gatan kan regleras som en Bygdeväg enligt alternativet 6.3. Detta ger både minimalt intrång och kostnader som förbättrar dagens trafiksituation samt framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Alternativet att reglera gatan som Bygdeväg kan utföras på två sätt, med och utan cykelseparation vid hållplatserna. Separation av cykel vid hållplatserna är en tryggare lösning men kan vara utmanande pga. lantmäteriets avtal men borde prövas gällande tid och kostnader.

Ansvaring utredare: Hannu Rauhala, Trafikenheten

Trafikplanerare: Anna Schmitz, Isabella Alami, Trafikenheten