

Nyköpings kommun

Hemgårdspassagen

PM Trafik

1.1 Reviderad slutversion

Malmö / Linköping 2019-09-12

Hemgårdspassagen

PM Trafik

Datum	2019-09-12
Uppdragsnummer	1320036627
Utgåva/Status	1.1 Reviderad slutversion

Magnus Falk
Uppdragsledare

André Kingstedt
Handläggare

Jan Hammarström
Granskare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
www.ramboll.se

Unr 1320036627 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Metod	1
1.3	Avgränsningar	1
2.	Förutsättningar	3
2.1	Hemgårdspassagens syfte	3
2.2	Tidigare utredningar	4
2.3	Angränsande projekt och planering	5
2.4	Gång- och cykelnät	7
2.5	Kollektivtrafik	9
3.	Studerade övergripande alternativ och konsekvenser.....	10
3.1	Gemensamma konsekvenser	11
3.2	Alternativ 1	12
3.3	Alternativ 2	14
3.4	Alternativ 3	16
3.5	Förordat alternativ för vidare arbete	18
4.	Gång- och cykelstråk.....	20
4.1	Gång- och cykelbana på södra/västra sidan.....	20
4.2	Gång- och cykelbana på norra/östra sidan.....	21
4.3	Rekommendation	21
5.	Vidare utredningsbehov	23

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikverket och Nyköpings kommun arbetar aktivt med utvecklingen av Ostlänken, där Nyköpings resecentrum är en viktig del. I arbetet med järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum måste den gångfålla som finns mellan Hemgården och Magneberg stängas. Den ska ersättas med en planskild passage. I det gemensamma arbetet har Trafikverket och Nyköpings kommun studerat lämplig placering av denna passage.

Parallellt med det arbetet har kommunen genomfört en övergripande trafikutredning för området kring Nöthagen, Nyköpings resecentrum, Nyköpings lasarett och stadens tillväxt. Den visar att Hemgårdspassagen är en viktig länk för att klara av morgondagens behov för ett växande Nyköping där den barriär som järnvägen är behöver brytas på fler platser än idag. För att utreda passagen vidare behöver en exakt placering tas fram och hur den ska kopplas samman med angränsande vägnät såsom Blommenhovsvägen, Hemgårdsvägen och Vinges väg samt vidare mot väg 52 och Oppeby samt mot Hemgårdens industriområde och trafikplats Kungsladugården.

Nyköpings kommun har därför givit Ramboll i uppdrag att ta fram en förprojektering för Hemgårdspassagen samt att övergripande utreda passagens koppling mot anslutande vägnät. Detta PM utgör den sistnämnda delen och redovisar de ställningstaganden och resonemang som har förts i samråd med kommunen under projektets gång.

1.2 Metod

Utredningen består av en genomgång av tidigare utredningar samt gällande planer och styrdokument som är relevanta för Hemgårdspassagen. Som grund för prioriteringar och ställningstaganden hölls en workshop i Nyköping med tjänstemän från Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen.

1.3 Avgränsningar

Denna utredning baseras på redan genomförda trafikanalyser och utredningar. Inom ramen för utredningen har inga nya trafikanalyser gjorts. Inte heller utformning av väganläggningen studeras.

Den geografiska avgränsningen motsvarar grovt kartbilden på nästa sida.

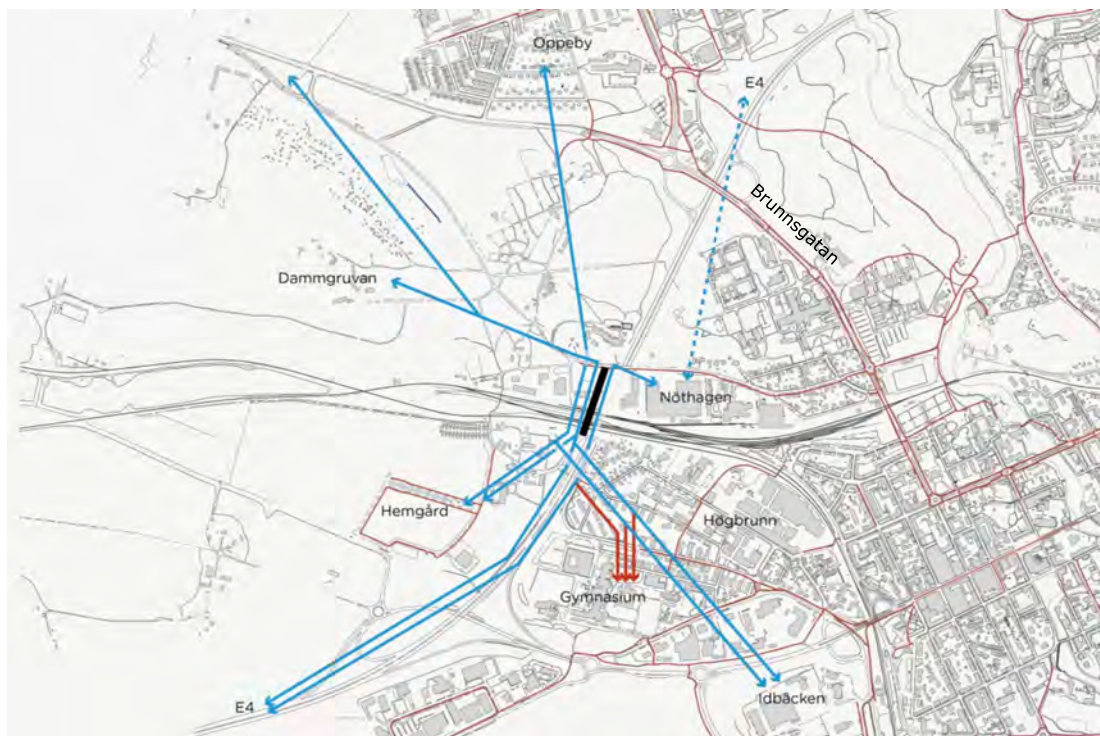


Figur 1. Kartbild över utredningsområdet och relevanta gatunamn och platser.

2. Förutsättningar

2.1 Hemgårdspassagens syfte

Genom att anlägga en passage över järnvägen för gång-, cykel-, bil- och eventuellt kollektivtrafik vill kommunen avlasta de befintliga kopplingarna över järnvägen, främst Brunnsgatan, och skapa ett mer robust trafiksystem. Genom att koppla ihop de olika stadsdelarna i västra Nyköping kan tillgängligheten till dessa förbättras både med cykel och med bil.



Figur 2. Kopplingar som Hemgårdspassagen syftar till att förbättra.

Genom att det skapas alternativ till de befintliga kopplingarna över järnvägen ökar möjligheterna att vid behov minska framkomligheten för biltrafik till exempel på Brunnsgatan utan att tillgängligheten blir lidande.

Hemgårdspassagen ska sammanfattningsvis uppfylla följande mål:

- Överbrygga barriären som järnvägen innebär.
- Avlasta Brunnsgatan och möjliggöra ny exploatering i Dammgruvan.
- Avlasta trafikplats Hållet.

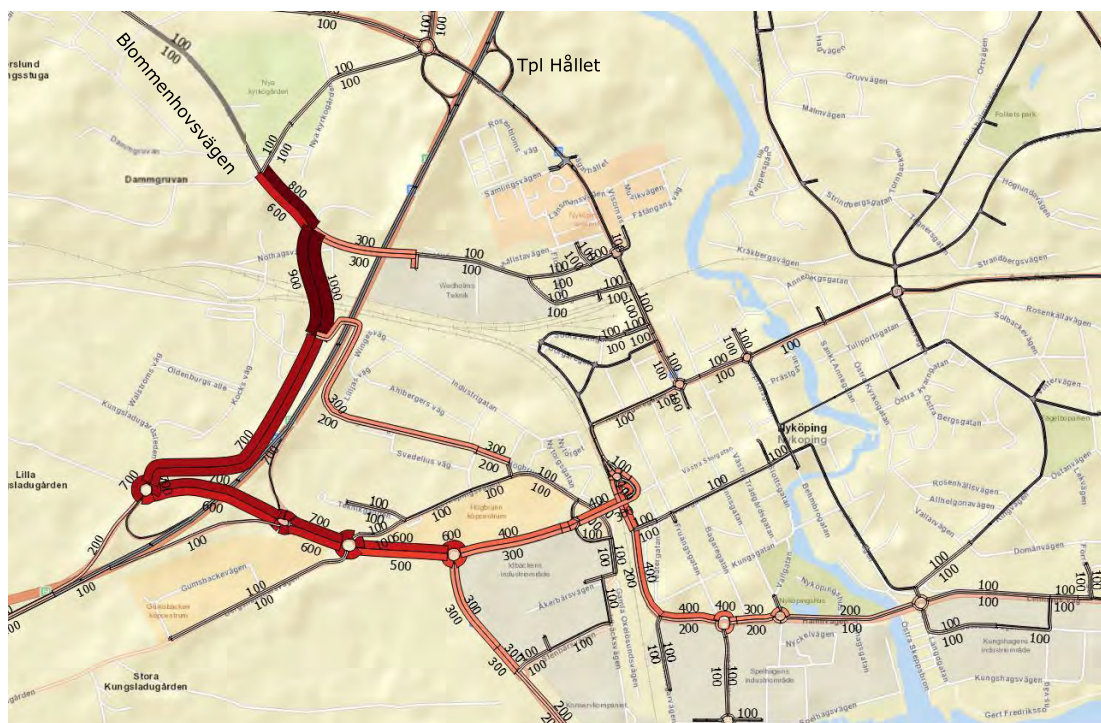
2.2 Tidigare utredningar

2.2.1 Trafikanalys

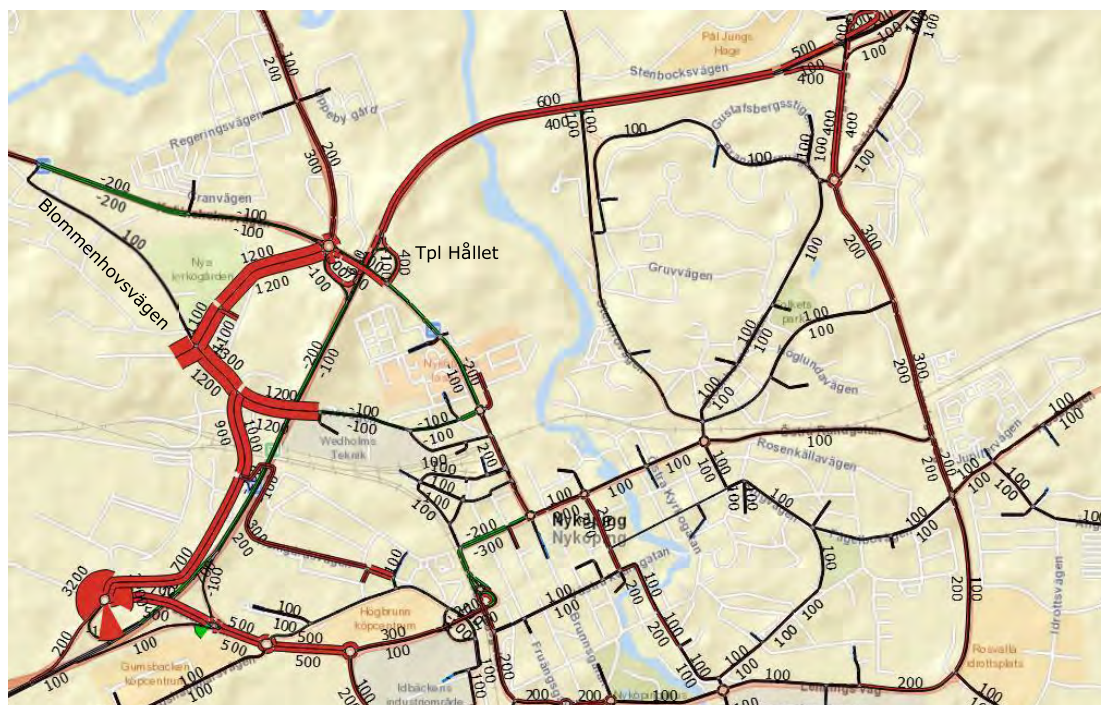
Ramboll har i en tidigare utredning studerat vilken potential Hemgårdspassagen har att avlasta övriga gator i staden. Analyserna gjordes i kommunens stadsomfattande trafikmodell i Dynameq och visade att med Hemgårdspassagen finns möjlighet att exploatera i Dammgruvan enligt den fördjupade översiktsplanen utan att biltrafiken på Brunnsgatan ökar. Trafikanalyserna visade att Hemgårdspassagen skulle få ett biltrafikflöde på ungefär 2000 fordon per dygn när Nyköping har byggts ut i enlighet med den fördjupade översiktsplanen.

Av de kopplingar som Hemgårdspassagen syftar till att förbättra (se Figur 2) är det främst de mellan Dammgruvan och centrum, Idbäcken och Högbrunn samt mellan Nöthagen och områden söder om järnvägen som tycks förbättras enligt trafikanalysen. Biltrafik till och från Oppeby eller väg 52 bedöms i analysen inte använda Hemgårdspassagen, se figur 3 nedan.

Med trafikanalyserna som grund kan det konstateras att även den eventuella länk mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Hållet som studerats som en del av Hemgårdspassagen är viktig för att avlasta Brunnsgatan genom att den leder om biltrafik mellan Nöthagen och E4 norrut, se figur 4. I analyserna avlastas endast Brunnsgatan, inte trafikplats Hållet.



Figur 3. Karta från Dynameqmodellen som visar hur trafiken på Hemgårdspassagen fördelar sig på det övriga vägnätet.



Figur 4. Karta från Dynameqmodellen som visar en jämförelse i trafikflöde mellan full utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen (inklusive Dammgruvan) och ett jämförelsealternativ utan Hemgårdspassagen och utbyggnaden i Dammgruvan ("JA2030").

2.2.2

Trafikutredning

Cowi har i en trafikutredning studerat möjligheterna att anlägga en bro eller tunnel över/under järnvägen väster om E4. I utredningen dras slutsatsen att en bro har bäst förutsättningar att uppfylla kraven avseende linjeföring enligt VGU. En bro bedömdes också ha bäst förutsättningar att skapa en trygg miljö.

2.3

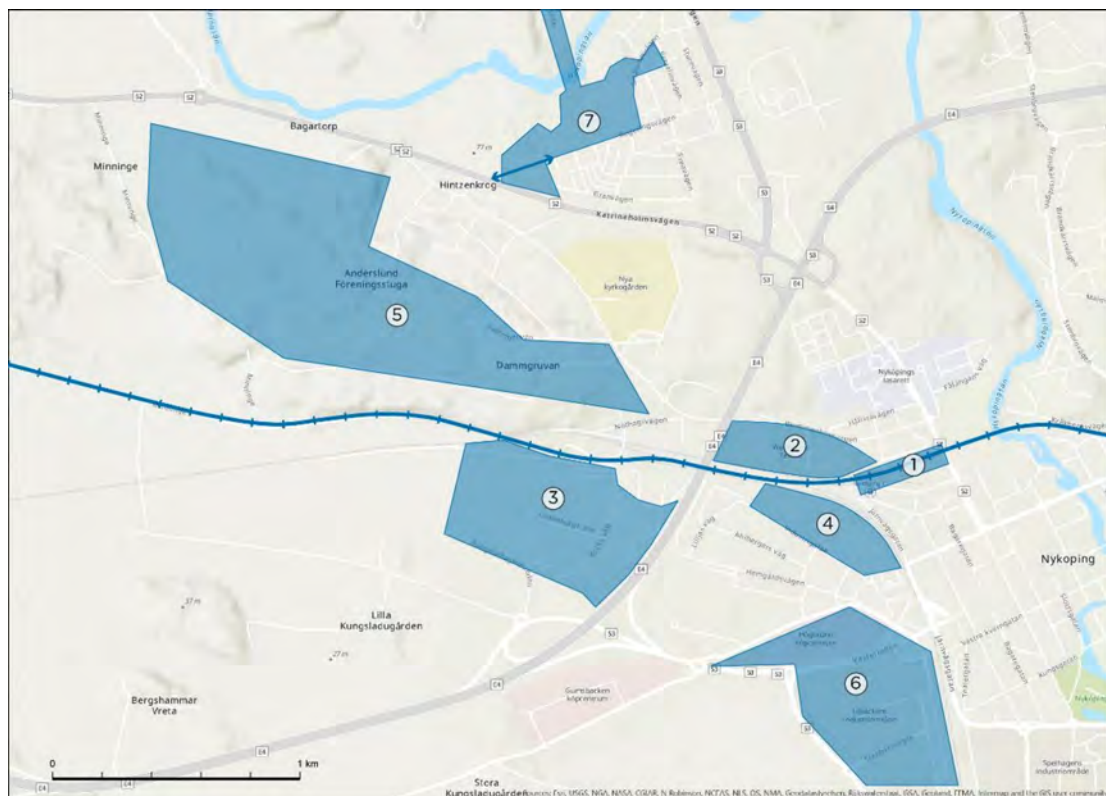
Angränsande projekt och planering

I anslutning till utredningsområdet pågår flera projekt som kommer att påverka trafiken i området och på längre sikt finns ytterligare planer utpekade i den fördjupade översiktsplanen. I kartan nedan visas en sammanställning av relevanta planer och projekt.

Nr.	Namn	Beskrivning
1	Ostlänken och resecentrum	Utbyggnad av höghastighetsjärnväg Stockholm-Linköping med nytt resecentrum öster om den befintliga centralstationen. Byggstart för resecentrum 2022 och trafikstart preliminärt 2033-2035.
2	Nöthagen	Ny blandad stadsbebyggelse norr om järnvägen och öster om E4. Detaljplanering pågår.
3	Hemgården	Utbyggnad av verksamhetsområde. Utbyggnad pågår. Se vidare nedan.

5 av 23

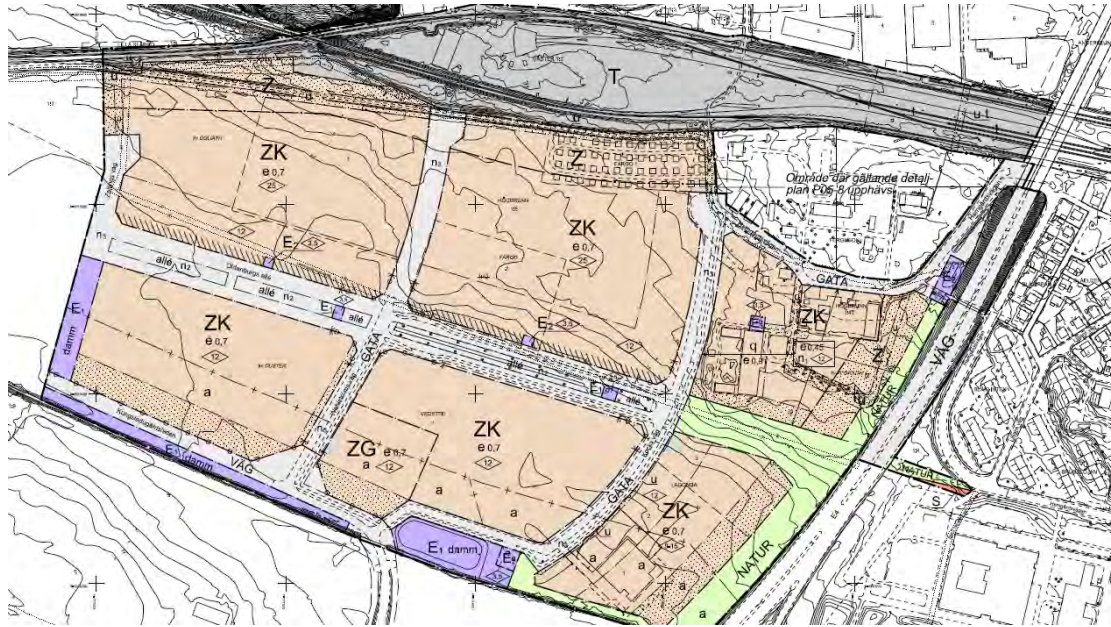
4	Högbrunn	Blandad stadsbebyggelse, utpekad i den fördjupade översiktsplanen.
5	Dammgruvan	Utpekad för ny bebyggelse i den fördjupade översiktsplanen, se vidare nedan.
6	Idbäcken	Utpekad för ny bebyggelse i den fördjupade översiktsplanen.
7	Del av Oppeby	Utreddningsområde för bebyggelse i den fördjupade översiktsplanen. Även eventuell förlängning av Regeringsvägen till väg 52. Också andra delar Oppeby byggs ut, till exempel området runt Oppeby gård och området nordväst om korsningen väg 52/väg 53.



Figur 5. Pågående och planerade utvecklingsområden i anslutning till Hemgårdspassagen.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköping och Skavsta är Dammgruvan sydväst om Blommenhovsvägen utpekad som ett framtida utbyggnadsområde för ny bebyggelse. I det planprogram som togs fram 2011 var inriktningen trädgårdsstad med cirka 2 100 bostäder. Detta skulle enligt de trafikanalyser som gjordes i samband med den fördjupade översiktsplanen leda till en överbelastning av Brunnsgratan varför planeringen av Dammgruvan pausats. Enligt uppgifter från kommunen är den inriktning som pekas ut i planprogrammet, trädgårdsstad, troligen inte aktuellt längre utan när området byggs ut kommer det troligen att vara med en tätare struktur av stadskaraktär.

Utbyggnad av verksamhetsområdet i Hemgården pågår. Den norra delen av området, i anslutning till Hemgårdspassagen är dock ännu inte detaljplanerat bland annat på grund av osäkerheter vad gäller den eventuella passagen över järnvägen. Det område längs E4 som är utpekade som natur i den gällande detaljplanen, se figur 6, är enligt uppgift från kommunen planerat för att på sikt kunna användas som vägområde (efter en ändring av detaljplanen).



Figur 6. Utdrag ur plankarta för "Detaljplan för Högrunn 1:5 m fl" (Hemgården).

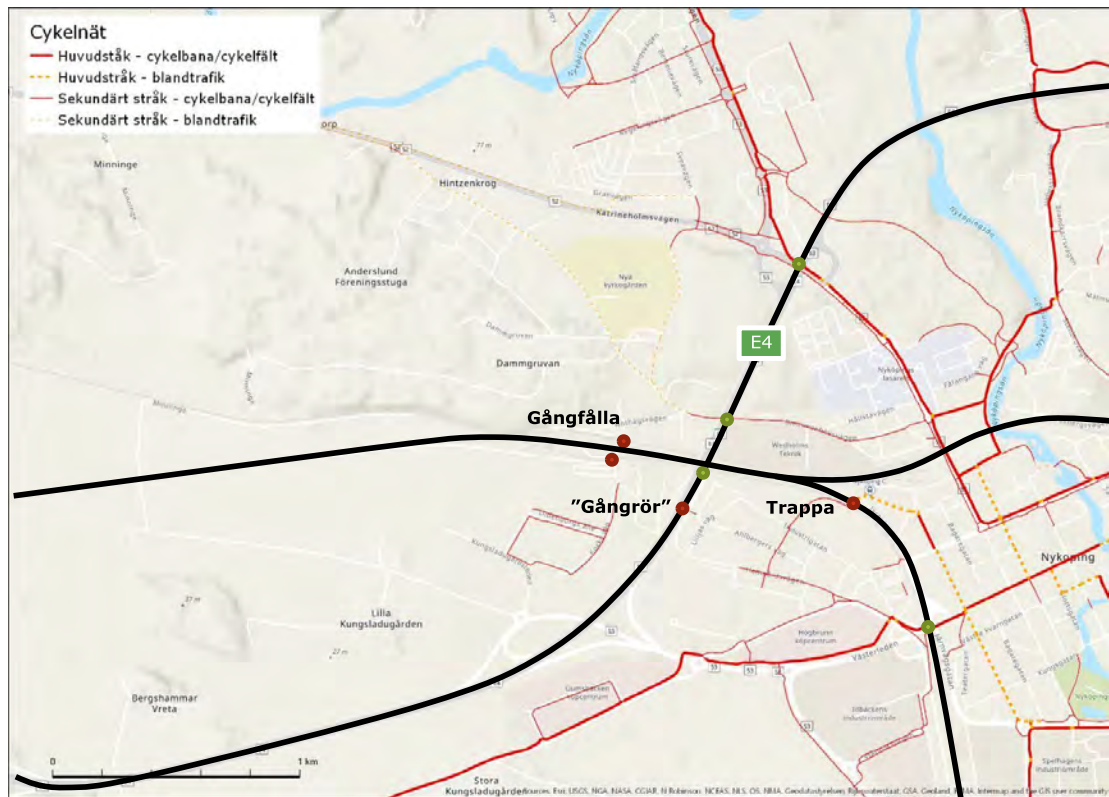
I den fördjupade översiktsplanen är skogsområdet mellan E4 och kyrkogården utpekade som utredningsområde för skydd enligt miljöbalken. Skogsområdet ligger nära staden och utnyttjas redan idag som ett strövområde. När Nyköping växer västerut kommer skogsområdet vara än mer värdefullt för stadsnära rekreation.

2.4

Gång- och cykelnät

I figur 7 nedan visas det befintliga cykelnätet i anslutning till Hemgårdspassagen.

Järnvägen och E4 utgör kraftiga barriärer och eftersom det endast finns ett fåtal tillgängliga passager förbi dessa är tillgängligheten för fotgängare och cyklister starkt begränsad i området. Passager under E4 som är tillgängliga för fotgängare och cyklister finns i nuläget vid Brunnsgatan, Blommenhovsvägen och Hemgårdsvägen. Dessutom finns ett "gångrör" under E4 strax söder om järnvägen. Den enda passagen över järnvägen som kan betraktas som tillgänglig för cykeltrafik är Västerleden.



Figur 7. Befintligt cykelnät och barriärer för cykeltrafiken och passager förbi barriärerna. Gröna markeringar visar passager förbi barriärerna som är tillgängliga för cykeltrafik, röda markeringar visar övriga passager.

Inom ramen för den planerande utbyggnaden av Nöthagen planeras för ett nytt cykelstråk norr om järnvägen, se figur 8. Observera att cykelbanan längs Blommenhovsvägen även i framtiden planeras ligga på den södra sidan, ej som illustreras i figuren. Stråkets eventuella fortsättning väster om E4 är inte studerad.



Figur 8. Trafikprincip för Nöthagen (figur från Gestaltungsprogram Raspen 1-3 m.fl., Nyréns Arkitektkontor 2018).

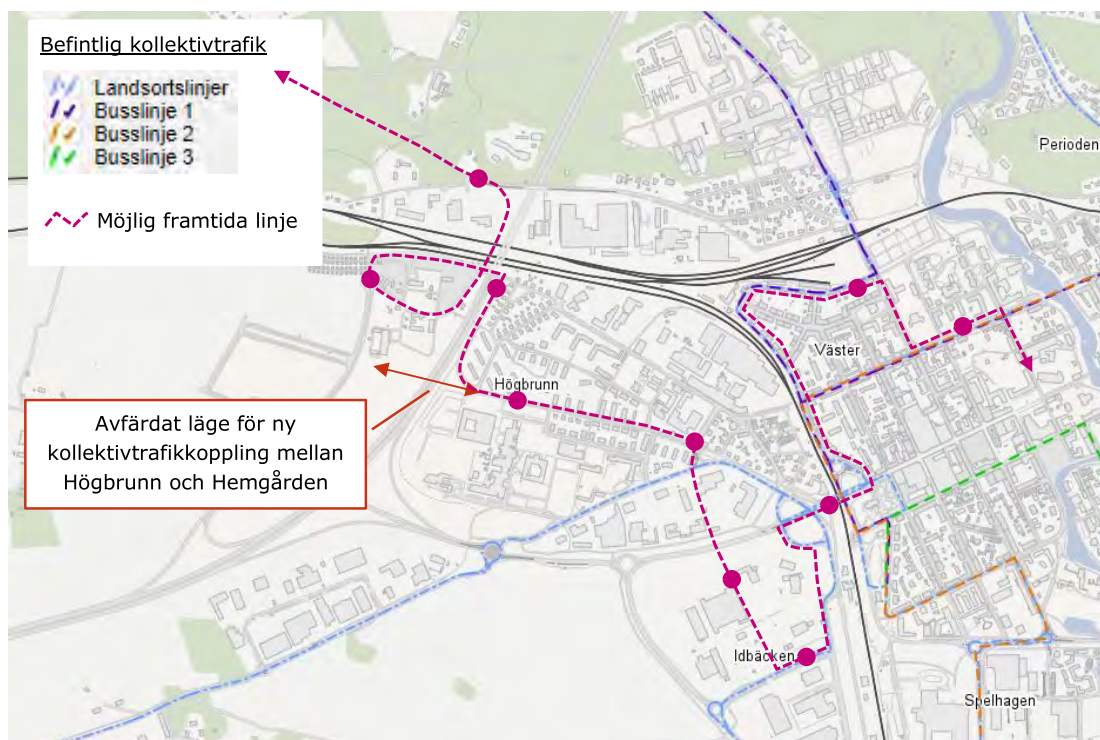
2.5

Kollektivtrafik

I nuläget trafikeras inte Hemgården eller Nöthagen av någon busstrafik. Högrunn och Idbäcken trafikeras av landsbygdslinjer men inte av någon stadsbusslinje. I samband med att resecentrum byggs kommer alla stadsbusslinjer att läggas om så att de angör resecentrum. Det finns dock inga planerade förändringar vad gäller trafikeringen av områdena i anslutning till Hemgårdspassagen.

I takt med att Högrunn, Hemgården, Idbäcken och på sikt också Dammgruvan byggs ut ökar behovet av utbyggd kollektivtrafik även till dessa områden för att möjliggöra tillgänglighet även utan bil. För detta krävs en infrastruktur som möjliggör effektiv busstrafikering. En lösning som diskuterats tidigare är ett sammanhängande stråk som sträcker sig centralt genom Högrunn och vidare under E4 till Hemgården. För att detta alternativ ska vara möjligt att genomföra med god framkomlighet för busstrafiken behövs en ny planskild passage under E4 mellan Oldenburgs allé och Hemgårdsvägen, se figur 9. Detta alternativ har dock avfärdats då den studerade planskildheten inte bedömts genomförbar.

Kommunen har tagit fram ett förslag på en framtida stadsbusslinje som binder ihop resecentrum med Idbäcken, Högrunn, Hemgården, Dammgruvan och Oppeby. I det förslaget nyttjas Hemgårdspassagen och framtida gator i den norra delen av Hemgården.

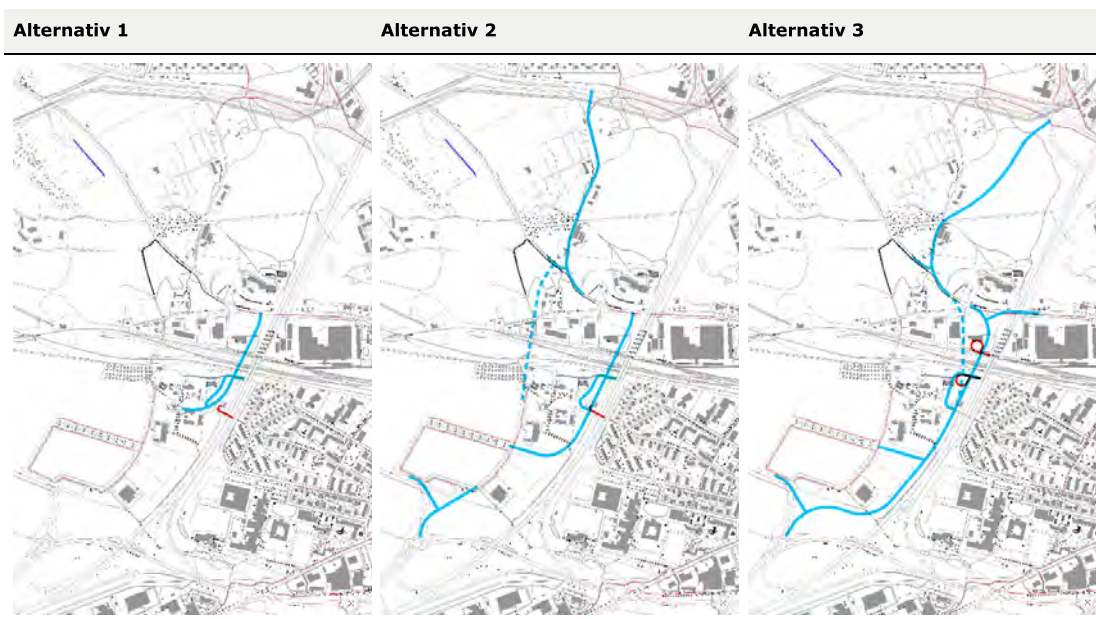


Figur 9. Kollektivtrafiklinjer i västra delarna av Nyköping och möjlig framtida linje.

3. Studerade övergripande alternativ och konsekvenser

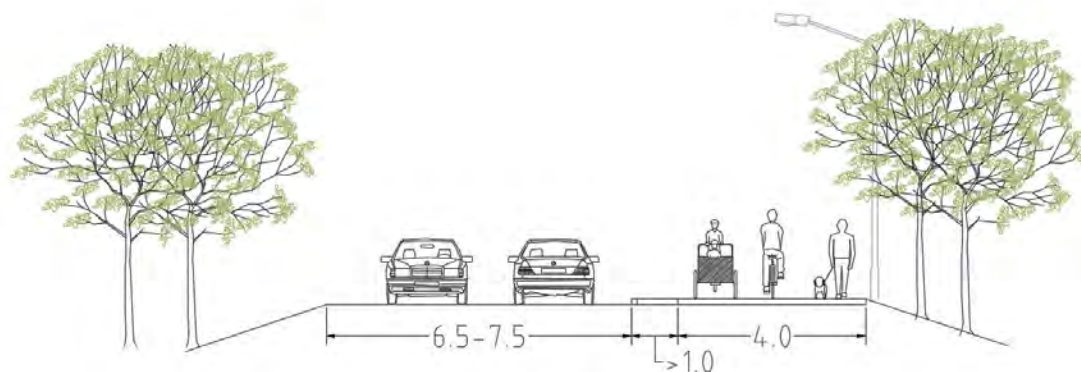
Tre olika principiella alternativ för anslutning av Hemgårdspassagen till det övriga vägnätet har studerats övergripande, se figur 10. Alternativen har tagits fram med syfte att kunna utvärdera olika delar av den sammanhängande passagen i en helhet och ska inte ses som tre motstående alternativ. Efter utvärderingen har delar från de tre alternativen satts samman till ett sammanhållet förslag till vidare arbete, se avsnitt 3.5.

I alternativ 2 visas också en alternativ placering av själva bron. De olika alternativen har utvärderats med avseende måluppfyllelse, konsekvenser för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik samt med avseende på markintrång och koppling till kommunens planer. Observera att kartorna nedan och i kommande kapitel endast visar principiella sträckningar som behöver utredas vidare avseende bland annat utformning av korsningar, markintrång och anläggningsmässiga förutsättningar.



Figur 10. Studerade alternativ. Rött markerar separata sträckningar för fotgängare och cyklister.

För att Hemgårdspassagen ska kunna avlasta Brunnsgatan behöver den vara ett attraktivt alternativ och erbjuda högre framkomlighet. Utgångspunkten är därför att den ska dimensioneras för 60 km/h på hela sträckan mellan Katrineholmsvägen (väg 52) och trafikplats Kungsladugård. I figur 11 nedan visas en typsektion för en väg med 60 km/h som referenshastighet och separerad gång- och cykelbana med rekommenderade mått enligt VGU.



Figur 11. Typsektion för väg med referenshastighet 60 km/h och separerad gång- och cykelväg.

3.1 Gemensamma konsekvenser

3.1.1 Måluppfyllelse

De tre alternativen bedöms vara likvärdiga vad gäller målet att bryta barriären som järnvägen innebär. Inget av alternativet bedöms med utgångspunkt i de tidigare genomförda trafikanalyserna ge någon avlastning av trafikplats Hållet och är därför likvärdiga även i detta avseende. Uppfyllelsen av det tredje syftet, att avlasta Brunnsgatan, bedöms skilja sig något mellan de olika alternativen och redovisas under rubriken "Biltrafik" för respektive alternativ.

3.1.2 Gång- och cykeltrafik

Gemensamt för alla studerade alternativ är att de ger betydligt bättre tillgänglighet för gång- och cykeltrafik mellan Nöthagen och Högbrunn förutsatt att passagen placeras så långt österut som möjligt. Om den alternativa placeringen längre västerut väljs ökar behovet av ytterligare en koppling för gång- och cykeltrafik över järnvägen mellan Nöthagen och Högbrunn.

Olika alternativ vad gäller dragning av gång- och cykelvägar på den norra sidan om järnvägen presenteras i avsnitt 4.

3.1.3 Kollektivtrafik

Inget av de studerade alternativen kan i sitt grundutförande lösa det förslag på ny busslinje som kommunen har tagit fram, se figur 9, utan de behöver kompletteras med en kvartersstruktur i den norra delen av Hemgården som ansluter till Hemgårdspassagen.

För en ännu effektivare linjedragning skulle den västliga sträckningen som illustreras i alternativ 2 i figur 10 vara att föredra.

Eftersom de tre studerade alternativen inte skiljer sig åt vad gäller möjligheterna att ordna attraktiv kollektivtrafik längs stråket utvärderas inte denna aspekt vidare.

3.1.4 Biltrafik

Se resonemang för respektive alternativ.

3.1.5 Övriga konsekvenser

Alla de tre studerade alternativen innebär i olika grad att gällande detaljplaner på båda sidor av järnvägen behöver ändras för att möjliggöra den nya bron och anslutande vägar.

Den anslutning mellan bron och Hemgårdsvägen som placerats som en ramp i de tre alternativen har ett relativt stort markanspråk och kan minska den byggbara marken i denna, än så länge ej planlagda, delen av Hemgårdsområdet. En anslutning som bildar ett större kvarter föreslås därför i det vidare arbetet.

3.2 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att Hemgårdspassagen ansluts till den befintliga Hemgårdsvägen söder om järnvägen och till Blommenhofsvägen norr om järnvägen. Eftersom det inte finns någon koppling mellan Kocks väg och Hemgårdsvägen i nuläget behöver en sådan anläggas och dessutom bör Hemgårdsvägen breddas så att den får en utformning motsvarande figur 11 ovan. I övrigt innebär detta alternativ inga nya vägar.

3.2.1 Gång- och cykeltrafik

I detta alternativ kvarstår Hemgårdsvägen och "gångröret" som de enda kopplingarna för gång- och cykeltrafikanter under E4. Eftersom gångröret inte är tillgängligt för cyklister och Hemgårdsvägen inte är ett gent alternativ kvarstår den bristande kopplingen mellan områdena norr respektive söder om järnvägen till viss del i detta alternativ. För att skapa ett genare stråk för cykeltrafiken kan möjligheterna att utöka gångrörets omfång så att det är tillgängligt även för cykeltrafik undersökas.

3.2.2 Biltrafik

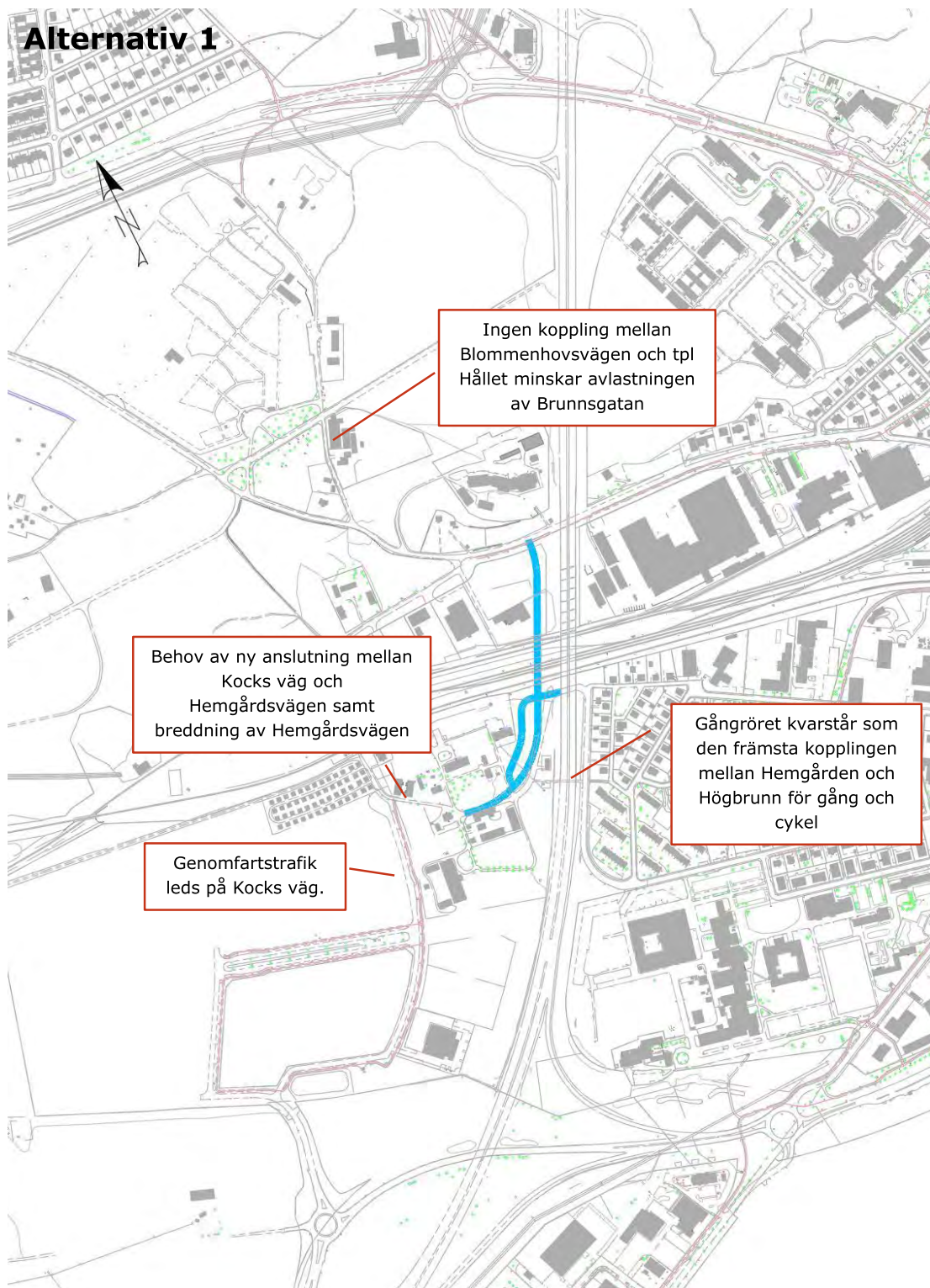
Detta alternativ innebär att genomfartstrafik kommer att ledas på Kocks väg genom verksamhetsområdet söder om järnvägen (Hemgården) tillsammans med den biltrafik och tunga trafik som har målpunkter i området. Linjeföringen, korsningstätheten och de utfarter som kommer att finnas längs Kocks väg innebär att det troligen inte kommer att vara möjligt att skapa den framkomlighet för biltrafiken som kommunen har som avsikt att skapa.

Avlastningen av Brunnsgatan kan i alternativ 1 antas vara betydligt lägre än i de övriga alternativen eftersom kopplingen mellan Blommenhofsvägen och trafikplats Hållet inte är med i detta alternativ.

3.2.3 Övriga konsekvenser

Eftersom Hemgårdspassagen i detta alternativ ansluts till befintligt vägnät direkt söder respektive norr om järnvägen krävs ändring av detaljplan troligen endast för själva bron.

Alternativ 1



13 av 23

3.3

Alternativ 2

I alternativ 2 förlängs Hemgårdspassagen med en ny väg parallellt med E4 söder om järnvägen. Den nya vägen ansluts till den befintliga korsningen Kocks väg-Oldenburgs allé så att en fyrvägs korsning skapas.

Norr om järnvägen leds trafiken öster om kyrkogården till en ny anslutning till väg 52. Hur denna anslutning kan utformas behöver studeras närmare i senare skeden. Den västra delen av Blommenhovsvägen förutsätts dock finnas kvar.

3.3.1

Gång- och cykeltrafik

I detta alternativ ansluts den befintliga lokalgatan längs kyrkogården till väg 52 vilket kommer att öka biltrafiken på vägen avsevärt. I och med det behöver en separerad gång- och cykelväg anläggas för att säkra god trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister på sträckan.

I övrigt se avsnitt 3.2.1.

3.3.2

Biltrafik

Med kopplingen mellan Blommenhovsvägen och väg 52 kan Brunnsgatan avlastas betydligt mer än i alternativ 1 genom att denna koppling kan bli ett alternativ för biltrafik mellan Nöthagen och E4. Anslutningen till väg 52 behöver studeras närmare i senare skeden. För att ge önskad avlastning av Brunnsgatan bör anslutningen utformas så att den erbjuder god framkomlighet för biltrafiken mellan E4 och den nya vägen. En överslagsberäkning av kapaciteten i anslutningen visar att en korsning av typ C, det vill säga en trevägskorsning med västersvängsfält på väg 52, skulle erbjuda tillräcklig kapacitet för den nya vägen samtidigt som framkomligheten för trafiken på väg 52 inte påverkas negativt.

I korsningen mellan Hemgårdspassagen och Blommenhovsvägen är Blommenhovsvägen i detta alternativ primärväg eftersom Blommenhovsvägen öster om Hemgårdspassagen är mer trafikerad än Hemgårdspassagen.

På den södra sidan av järnvägen innebär en förändrad dragning av Kocks väg och Kungsladugårdsleden att en högre framkomlighet kan erbjudas än i alternativ 1.

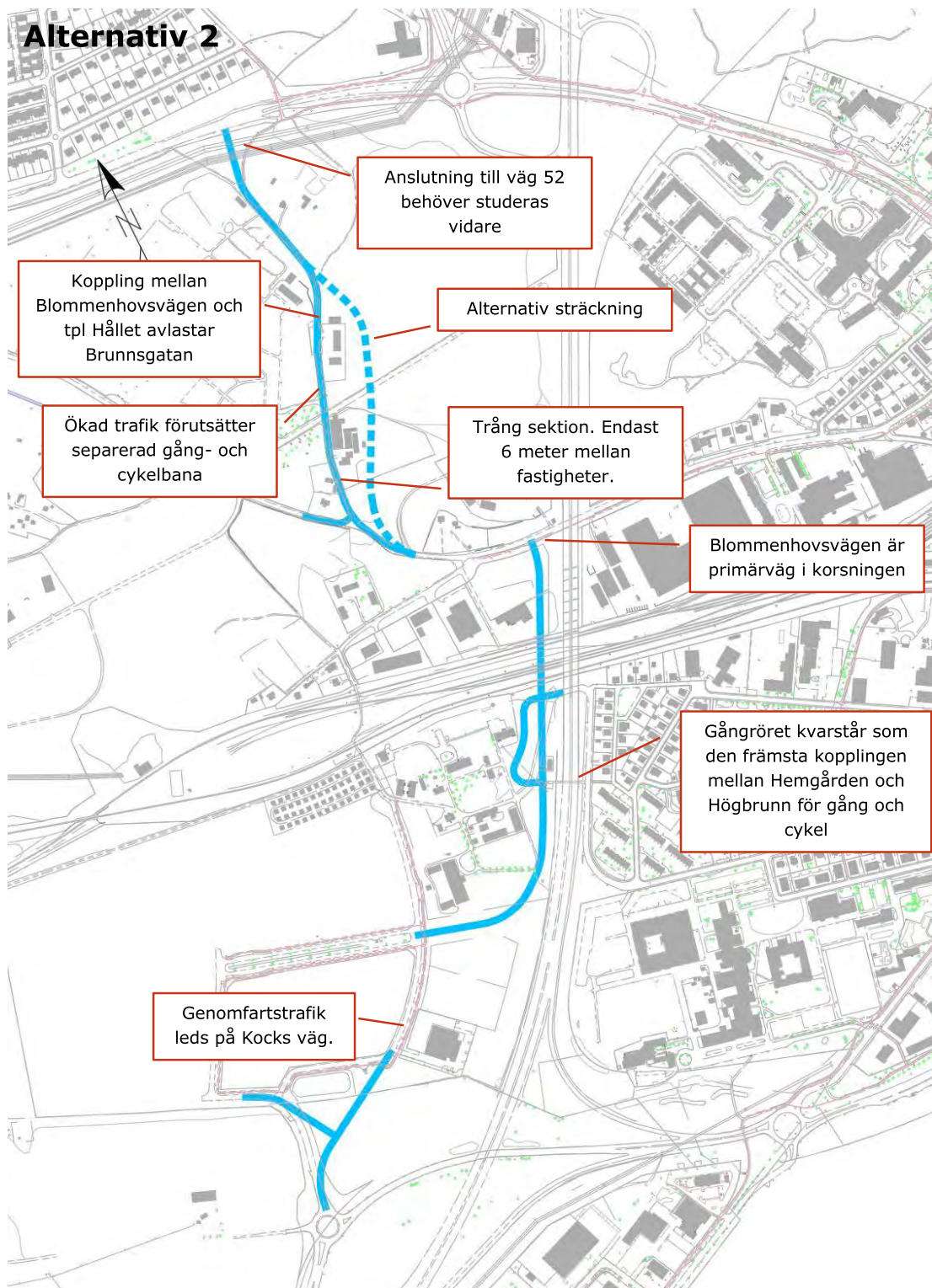
3.3.3

Övriga konsekvenser

Den befintliga vägen längs kyrkogården är en kommunal gata men är endast 3-5 meter bred. En breddning av vägen längs kyrkogården och den nya korsningen med väg 52 kommer att innebära visst intrång i skogsområdet. Området kommer dock fortfarande att kunna vara sammanhållet och tillgängligt för allmänheten.

En breddning av den befintliga vägen kommer även att innebära intrång på kvartersmark. Tillgänglig gatumark är på de smalaste platserna endast 6 meter bred. Som alternativ kan en något östligare sträckning studeras, se streckad linje i kartan på nästa sida. Denna skulle dock innebära större intrång i naturområdet.

Den nya vägsträckningen söder om järnvägen innebär intrång i det naturområde som är utpekad i detaljplanen och därmed behövs en detaljplaneändring. Marken för omdragningen av Kocks väg och Kungsladugårdsleden är i nuläget inte detaljplanlagd.



3.4 Alternativ 3

Alternativ 3 innebär att Hemgårdspassagen ansluts direkt till trafikplats Kungsladugård i söder och direkt till trafikplats Hållet i norr. Detta alternativ motsvarar i stort sett de förutsättningarna som trafikanalyserna i avsnitt 2.2.1 byggde på.

3.4.1 Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafiken byggs separata anslutningar på båda sidor till Hemgårdsvägen respektive till den planerade nya gatan direkt norr om järnvägen. Detta innebär genare väg och bättre koppling framförallt till Högbrunn på den södra sidan om järnvägen.

Vad gäller sträckningen mellan Blommenhovsvägen och Katrineholmsvägen är konsekvenserna samma som för alternativ 2, se 3.3.1.

3.4.2 Biltrafik

Med detta alternativ separeras genomfartstrafiken helt från trafiken med målpunkt i verksamhetsområdet. Därmed elimineras påverkan från in- och utfarter till verksamheterna och god framkomlighet kan säkras. Anslutningen direkt till trafikplats Hållet innebär en genare och snabbare väg mellan E4 och de berörda områdena, främst Nöthagen. I och med det ökar kopplingens attraktivitet gentemot Brunnsgatan och därmed också avlastningen av Brunnsgatan.

För att tydliggöra Hemgårdspassagens roll som överordnad led och styra biltrafiken runt staden är Hemgårdspassagen primärväg i korsningen med Blommenhovsvägen. Sett till korsningens kapacitet bedöms detta inte innebära någon nedsatt framkomlighet för biltrafiken på Blommenhovsvägen trots att detta flöde troligen kommer att vara större än flödet på Hemgårdspassagen.

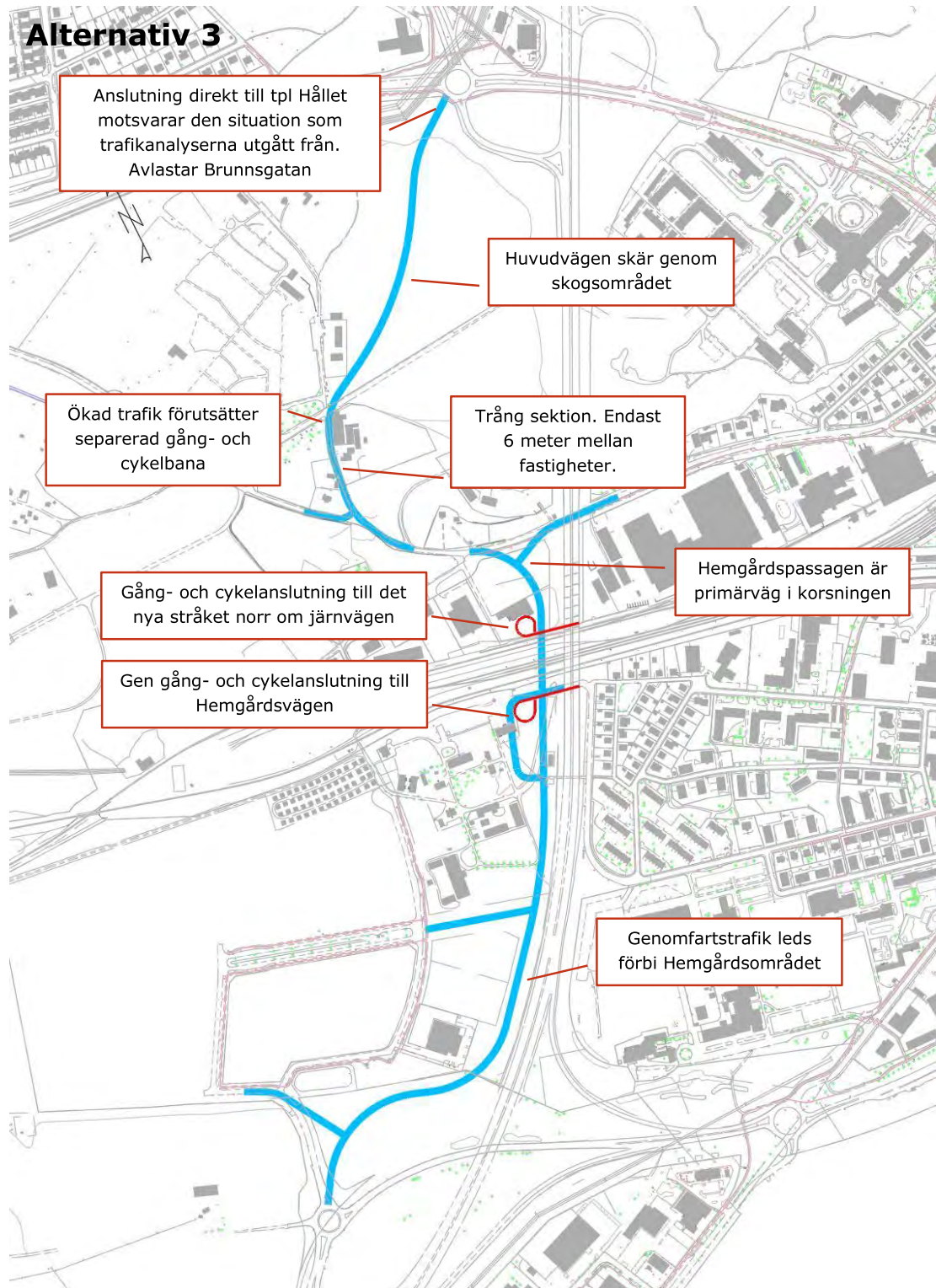
Kurvan på Hemgårdspassagen i anslutning till korsningen dimensioneras för 40 km/h för att minska intrånget på fastigheterna väster om vägen och för att undvika att behöva bygga en svängd bro.

3.4.3 Övriga konsekvenser

Med anslutningen direkt till trafikplats Hållet skär vägen genom skogsområdet som förlorar mycket värde av detta. Detta alternativ går därmed emot inriktningen i den fördjupade översiktsplanen.

Liksom för alternativ 2 innebär detta alternativ att gällande detaljplan söder om järnvägen behöver ändras då vägsträckningen innebär intrång i vad som är utpekad som naturområde. Anslutningen till trafikplats Kungsladugård kommer dessutom att beröra åkermark som inte är planlagd men som i den fördjupade översiktsplanen är utpekad som utredningsområde för kommunikation med syfte på en planerad väganslutning mellan E4 och väg 52.

Alternativ 3



17 av 23

3.5

Förordat alternativ för vidare arbete

Utifrån de beskrivna konsekvenserna ovan föreslås en kombination av alternativ 2 och alternativ 3 ligga till grund för vidare arbete med Hemgårdspassagen, se karta på nästa sida.

Denna inriktning innebär att skogsområdet Västra Hållet inte genomskärs av den nya vägen. Mindre intrång kan bli aktuellt i kanten av skogsområdet och i anslutning till korsningen med väg 52.

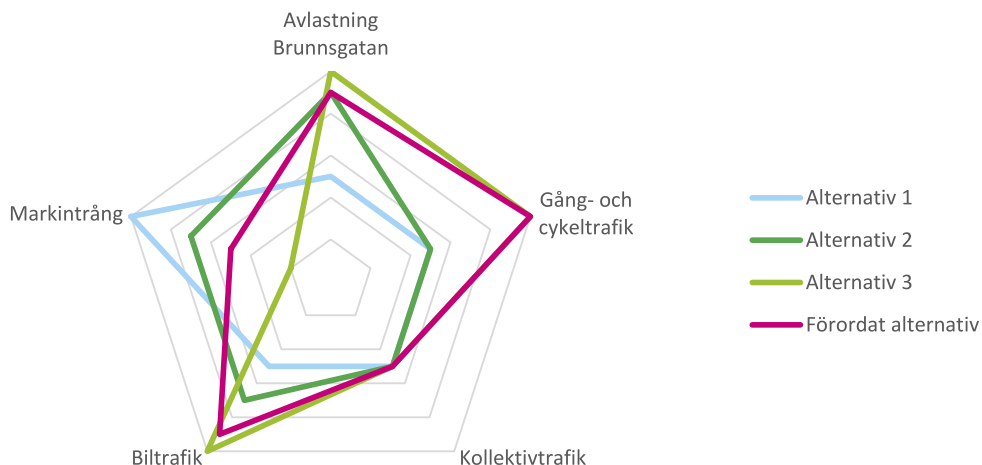
I förslaget ingår ingen ramp från Hemgårdspassagen till Hemgårdsvägen utan huvudvägen ansluts istället till en gatustruktur som bildar kvarter i den norra delen av Hemgårdsvägen, se skissad struktur i kartan på nästa sida. På så vis ökar den byggbara marken i området.

På den norra sidan om järnvägen föreslås gång- och cykelvägen ansluta till Blommehovsvägen som troligen kommer att vara det viktigaste gång- och cykelstråket i öst-västlig riktning även i framtiden. Gång- och cykelstråket direkt norr om järnvägen har i nuläget ingen planerad förlängning väster om E4 och kommer därmed att vara sekundärt.

Det föreslagna alternativet innebär att passagens roll som övergripande led prioriteras framför dess lokala funktion genom att den är primärväg i alla korsningar på sträckan och att antalet anslutningar hålls nere. Detta innebär ökad framkomlighet för biltrafiken på vägen och ger då möjlighet att styra mer trafik att välja denna väg framför mer känsliga alternativ.

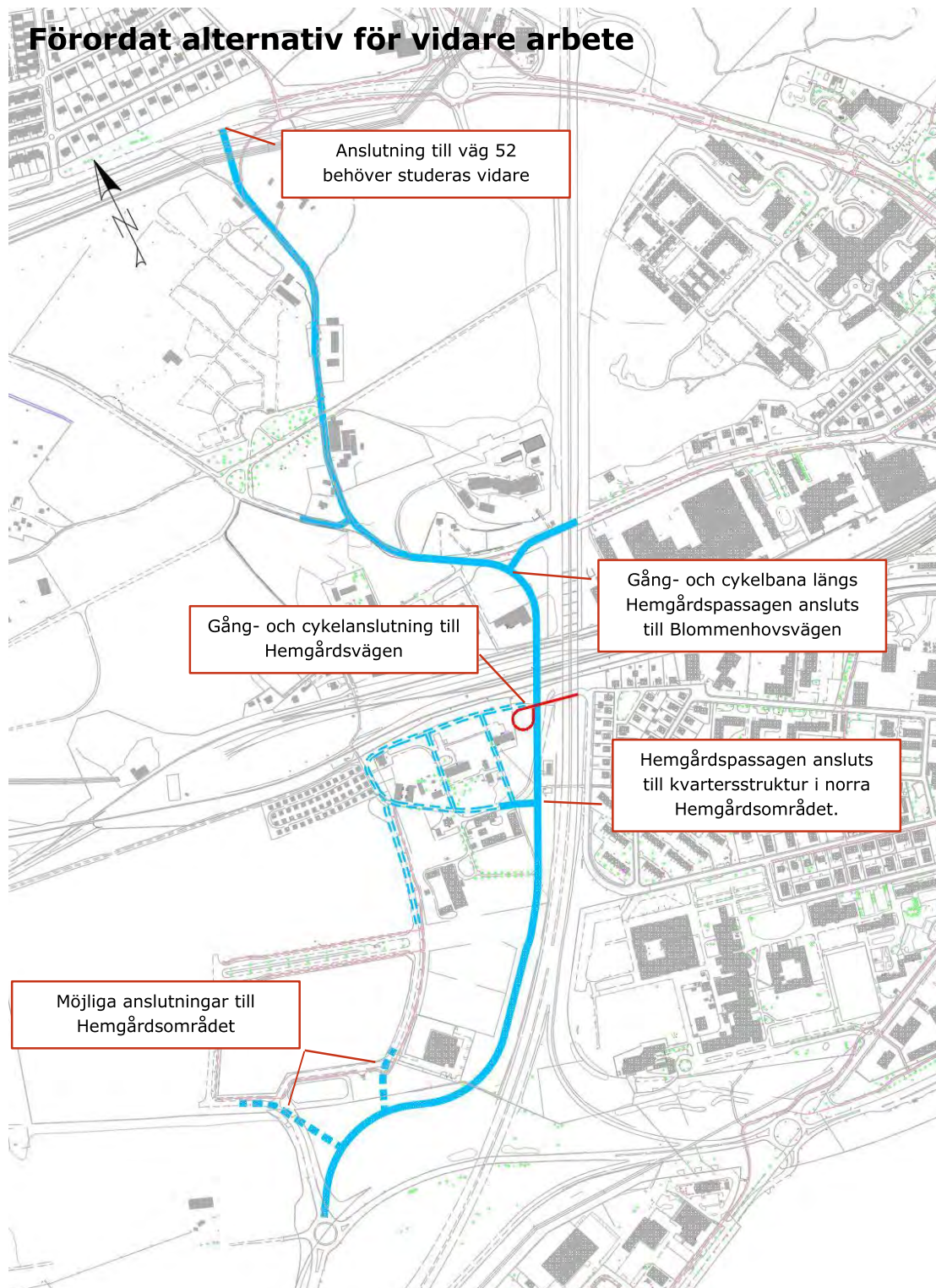
Vad gäller kollektivtrafiken ges möjlighet till kopplingar till Hemgårdsområdet i dess nordöstra del och det är möjligt att skapa ett sammanhållet stråk Högrunn-Hemgården-Dammgruvan/Oppeby. En passage för bussar under E4 och en västligare passage över järnvägen skulle gett ett större upptagningsområde och en genare linjedragning utan "loopar", men den tillgänglighet som skapas med förslaget alternativ är värdefull.

I figur 12 nedan visas en översiktlig jämförelse mellan de studerade alternativen.



Figur 12. Värderos som visar en översiktlig jämförelse mellan de studerade alternativen.

Förordat alternativ för vidare arbete



4. Gång- och cykelstråk

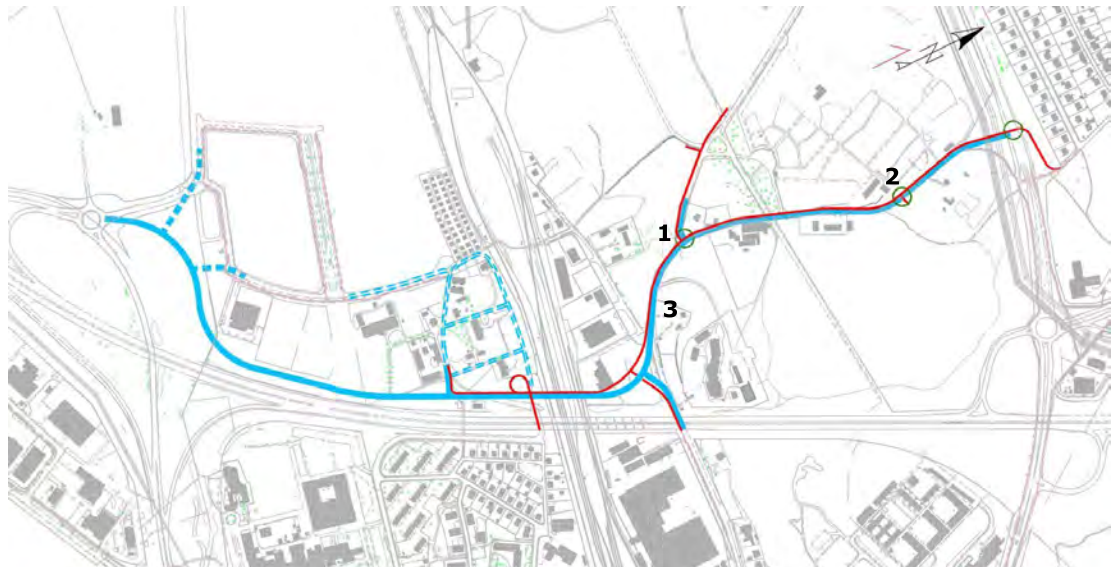
En utgångspunkt har varit att gång- och cykelstråken i huvudsak ska följa huvudvägen för att skapa god orienterbarhet. Tillgängligheten och till viss del trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängare och cyklister påverkas dock av vilken sida av huvudvägen som stråket placeras på.

På bron över järnvägen placeras gång- och cykelbanan på den västra sidan för att fotgängare och cyklister ska komma så långt bort från E4 som möjligt. Denna gång- och cykelbana föreslås anslutas till den befintliga gång- och cykelbanan längs den östra delen av Blommenhovsvägen med en gång- och cykeltunnel under den nya vägen. Vidare norrut finns två huvudsakliga alternativ som har studerats övergripande. Förutsättningarna för dessa båda alternativ och dess konsekvenser för fotgängare och cyklister presenteras i kommande avsnitt.

4.1 Gång- och cykelbana på södra/västra sidan

En dragning av gång- och cykelbanan på den södra/västra sidan av huvudvägen har följande konsekvenser:

- Passager i plan över huvudvägen kan i stort sett undvikas.
- Säker passage över Blommenhovsvägen kan ordnas i plan i anslutning till korsning med huvudvägen (1 i kartan nedan).
- Ordnad passage (eventuellt flera) för att nå rekreationsområdet behövs någonstans i höjd med kyrkogården. Minst en passage bör vara säker, set vill säga säkrad till 30 km/h eller planskild (2 i kartan nedan).
- Behov av enklare passage för enstaka cyklister vid infarten till Hotell Blommenhof och eventuella andra verksamheter nordost om vägen (3 i kartan nedan).
- Inget behov av passager i plan för genomgående cykeltrafik.



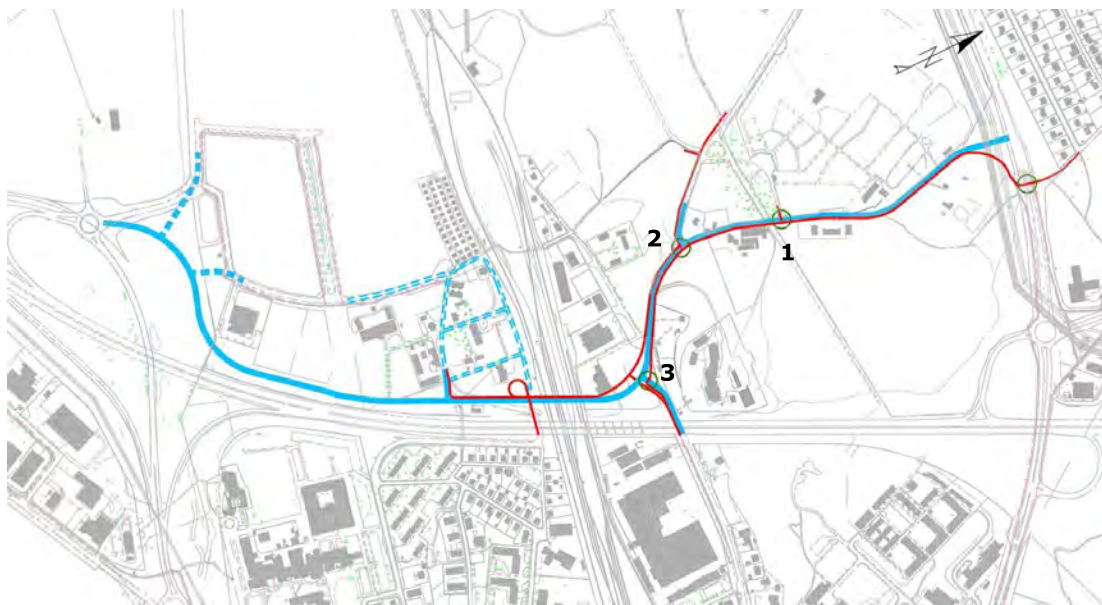
Figur 13. Översikt över alternativ med gång- och cykelbana på den södra/västra sidan av huvudvägen.

4.2

Gång- och cykelbana på norra/östra sidan

En dragning av gång- och cykelbanan på den norra/östra sidan av huvudvägen har följande konsekvenser:

- Ordnad passage för att nå kyrkogården behövs. Bör vara säkrad till 30 km/h eller planskild (1 i kartan nedan).
- Behov av planskild/säkrad passage vid korsningen med Västra Blommenhovsvägen för att ansluta cykelbana längs Blommenhovsvägen med huvudvägen mot Oppeby (2 i kartan nedan).
- Passage i plan över östra Blommenhovsvägen (3 i kartan nedan).
- Bättre tillgänglighet till rekreationsområdet och övriga områden nordost om vägen än alternativ söder.
- Minst en passage i plan för genomgående cykeltrafik om inte fler planskilda passager tillkommer.



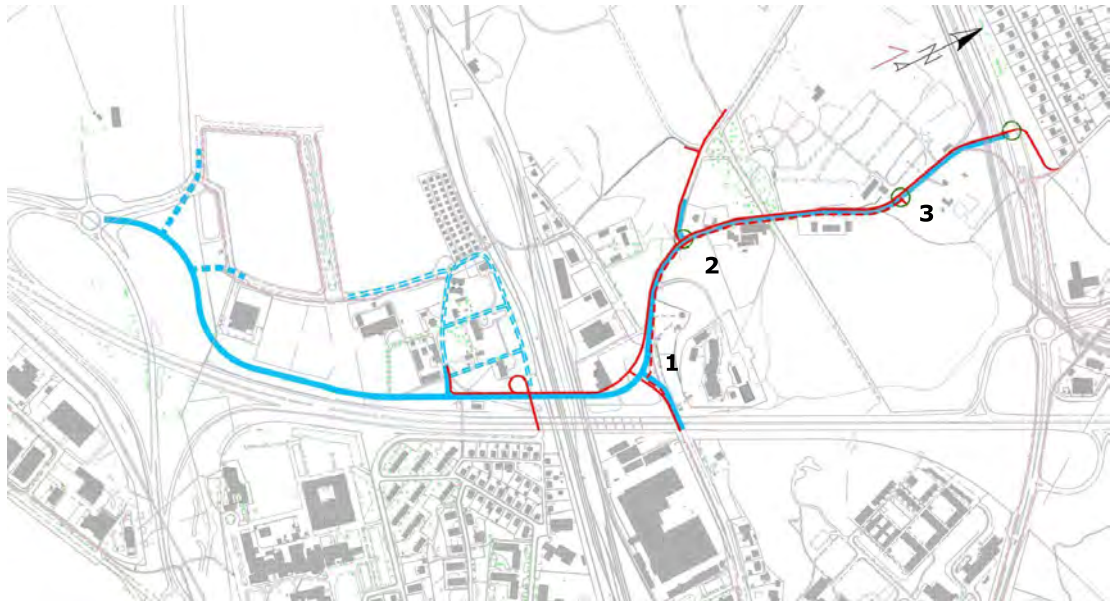
Figur 14. Översikt över alternativ med gång- och cykelbana på den norra/östra sidan av huvudvägen.

4.3

Rekommendation

Gång- och cykelbana rekommenderas förläggas på den södra/västra sidan av huvudvägen men möjlighet skapas för att kunna anlägga en gång- och cykelbana även på den norra/östra sidan. Detta förutsätter att plats för en gång- och cykelramp säkerställs vid korsningen med östra Blommenhovsvägen (punkt 1 i kartan nedan).

På så sätt kan tillgängligheten till rekreationsområdet och övriga målpunkter på den nordöstra sidan säkras utan att det krävs några planskilda passager eftersom det finns säkra alternativ. Enkla passagemöjligheter kan erbjudas vid punkterna 2 och 3.



Figur 15. Översikt över rekommenderad dragning av gång- och cykelbana.

5. Vidare utredningsbehov

Detta PM redovisar föreslagen inriktning för vidare arbete med Hemgårdspassagen och dess koppling till omgivande vägnät. Det krävs dock vidare utredning av de föreslagna lösningarna framförallt vad gäller markåtkomst och anslutning av den nya vägen till väg 52. För större delar av sträckan behöver nya detaljplaner tas fram eftersom den planerade vägen inte stämmer överens med gällande detaljplaner. Frågan om lämplig kollektivtrafikförsörjning av Högbrunn, Hemgård och Dammgruvan behöver också studeras vidare till exempel i en linjenätsanalys.