

Vendelsö 2020-10-04

**Trafikverket**  
**Solna strandväg 98**  
**171 54 Solna**

**Region Stockholm**  
**Trafikförvaltningen**  
**Lindhagensgatan 100**  
**112 18 Stockholm**

**Haninge kommun**  
**Att. Meeri Wasberg**

**Tyresö kommun**  
**Att. Anita Mattsson**

## **Samrådsyttrande**

**Väg 260 Gudöbroleden Vendelsöstråket m m, ärendenr TRV 2018/130240**

### **1. Inledning**

Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen, Vendelsö Fastighetsägareförening, Trollbäckens Egnahemsförening, Lindalens Egnahemsförening m.fl. samverkande föreningar har tagit del av Trafikverkets utredning. Vi lämnar följande synpunkter och yrkanden. Separat yttrande lämnas av Trollbäckens Egnahemsförening.

### **2. Föreslagna åtgärder**

Förutom breddning av befintlig gc-väg och förlängning av denna omfattar förslaget ytterligare två delsträckor för kollektivtrafik, bussprioritet i de signalreglerade korsningarna och ytterligare några mindre förbättringsförslag för kollektivtrafiken. Föreslagna åtgärder bedöms kunna medföra en begränsad förbättring av framkomligheten för kollektivtrafiken och i viss mån även för övrig trafik. Vi anser dock att förbättringarna är helt otillräckliga för att lösa dagens och morgondagens trafikproblem. Vi har tidigare i flera skrivelser – 2017, 2018 och 2019 – framhållit behovet av snara åtgärder för att förbättra framkomligheten och för att undvika en framtida trafikinfarkt. Förutom dessa allmänna synpunkter lämnar vi några mer specifika.

### **3. Synpunkter på GC-vägen**

#### **3.1. Breddningen**

Beslutet att bredda GC-vägen längs Gudöbroleden till 4,3 meter grundar sig på förhoppningen att vi i framtiden i större utsträckning ska cykla till våra arbeten och på vår fritid. År 2030 förväntas 20 % av våra resor i regionen ske med cykel. Uppgift om antalet cyklister som i dag trafikerar vägen saknas. Breddningen av GC-vägen medför att gående och cyklister kan separeras vilket är positivt. Behov av separering finns redan vid nuvarande låga användning. Cyklandet tenderade att gå allt fortare redan innan eldrift blev aktuellt. Kollisioner mellan cyklister och cyklister/fotgängare har blivit vanligare.

Avståndet till Stockholm bedömer vi vara för långt för att arbetsresor per cykel ska bli mer frekvent. Inte så få har dessutom sina arbetsplatser i någon av kommunerna norr om Stockholm. För flertalet blir nog bussen viktigare än cykeln. Däremot kan lokala arbetsresor upp till 5-6 km bli mer vanligt. Men knappast under vinterperioden.

Breddningen till 4,3 meter medför att mark måste tas i anspråk utanför det nuvarande vägreservatet för såväl den nuvarande som den planerade sträckan.

Tyvärr när det gäller den befintliga sträckan i många fall på privatägd mark. Mellan korsningen med Tutviksvägen och Grindstuvägen finns ett par bergskärningar som måste utvidgas. Stor hänsyn måste här liksom längs hela sträckan tas till närliggande bebyggelse.

### **3.2 GC-bro över Gudöån**

GC-vägen kommer enligt förslaget att passera Gudöån på en särskild bro öster om den nuvarande, ett länge närt önskemål. På hela sträckan Modevillan – Vendelsövägen inklusive bron saknas i dag skyddsräcken mellan trottoaren på den västra sidan och GC-banan på den östra sidan och mellanliggande körbanor. Detta är ett säkerhetsproblem med hög prioritet.

## **4. Södra kollektivkörfältet**

### **4.1. Förbättrar framkomligheten**

Ett körfält för bussar föreslås på sträckan från korsningen vid Modevillan till 50 meter norr om Vendelsövägen. Förslaget bedöms öka framkomligheten för busstrafiken men även för övrig trafik. Frågan är i vilken utsträckning och hur länge.

### **4.2. Västra trottoaren norr om Gudöån**

Vid kommande planering bör övervägas om inte utrymmet för den västra trottoaren kan utnyttjas som del av körbaneområdet. Därmed skulle behovet av att ta mark i anspråk på den östra sidan minska. Den västra trottoaren norr om Gudöån fram till busshållplatsen vid Vendelsövägen utnyttjas mycket lite. Gående använder i stället trottoaren till den innanför liggande Tegvägen.

### **4.3. Västra trottoaren söder om Gudöån**

Den västra trottoaren söder om Gudöån utnyttjas i betydligt större grad. Den skulle med fördel kunna förläggas i det utrymme fram till Nålvägen som idag inte utnyttjas av infartsparkeringen och på en särskild bro väster om den nuvarande bron. Gudöbron är för smal för att rymma en bussfil, två filer för övrig trafik och en trottoar. En sådan lösning skulle vara både trafiksäkrare och mer hänsynsfull mot dem som utnyttjar sträckan i fråga.

## **5. Modevillan/Tutviksvägen**

Enligt ett alternativt förslag ska vänstersväng mot infartsparkeringen tas bort. Denna åtgärd drabbar den som kommer söderifrån och vill utnyttja infartsparkeringen. Åtgärden drabbar även de som bor i villorna vid Nålvägen och Vikvägen.

## **6. En mer hållbar lösning**

Vi anser att projektet bör vidgas att omfatta samtliga trafikslag men även den södra delen av Gudöbroleden. Trafikproblemen vid Söderbyrondellen och Lidl-rondellen samt den mellanliggande sträckan av Gudöbroleden blir för varje år alltmer påtagliga p.g.a. omfattande utbyggnader i närområdet. Utredningsarbetet bör omfatta längre kollektivsträckor samt en ombyggnad av de fyra kvarvarande signalreglerade korsningarna till cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser medför att trafiken flyter bättre något som även konstateras i den aktuella utredningen. De minskar även risken för köbildning.

Vi anser också att passagen av Alléplan och Trollbäckens Egnahemsförenings förslag om överdäckning är synnerligen angeläget att utreda av flera skäl. En överdäckning bör ge bättre framkomlighet på Gudöbroleden. Åtgärden minskar trafikbullret och luftföroreningarna. Den ger möjlighet att planera för ett mer välfungerande och trivsamt centrum. Om biltrafiken på Gudöbroleden ska minska måste fler parkeringsplatser tillkomma för såväl bilar som cyklar. Det är även angeläget att beslutade utbyggnader även genomförs så fort som möjligt. Vid Sågen/Norrbyvägen finns sedan våren 2017 ett lagakraftvunnet beslut om utbyggnad av 30 parkeringsplatser men ännu saknas beslut om att påbörja bygget.

Såväl Haninge som Tyresö kommuner planerar för stora utbyggnader. Antalet fordon som trafikerar Gudöbroleden anges i rapporten till 10.200 under ett årsmedeldygn vilket är mer än vad vägen är byggd för. Mätvärdet är från 2017. Betydligt högre mätvärden - 16.744 /dygn - har uppmätts redan 2015.

## 7. Slutkommentar

Vi yrkar att utredningsuppdraget utökas att även omfatta

- samtliga trafikslag
- södra delen av Gudöbroleden
- ombyggnad av kvarvarande signalreglerade korsningar till cirkulationsplatser
- fler sträckor för kollektivtrafik
- fler infartsparkeringar

Vi yrkar samtidigt att vi ges möjlighet att fortlöpande ta del av och ge synpunkter på de förslag utredningen kommer fram till.

## Med vänliga hälsningar

**Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen**



Ingemar Jonsson  
Ordförande



Ulf Nilson

## För kännedom

**Haninge kommun: Tobias Hammarberg (L), Sven Gustafsson (M), Göran Svensson (S), Petri Salonen (C), Martin Strömvall (KD), Samuel Skånberg (V), Christian Lindefjärd (SD).**

## Tyresö kommun:

**Mats Lindblom (L), Anki Svensson (M), Anders Linder (S), Ulrica Riis-Pedersen (C), Anna Lund (KD), Inger Gemicioqlu (V), Marie Åkesdotter (MP), Per Carlberg (SD).)**