

OMFATTNINGSBESKRIVNING

BILAGA 1

Omfattningsbeskrivning för gator, park och natur m.m. inom detaljplan för Dalvägen-Gustavsviksvägen

Allmänt

Det lokala vägnätet är smala och planerades under 1930-40-talen för att trafikförsörja fritidshusområden. Korsningarna är trånga och har på många platser dålig sikt på grund av vägarnas geometri och höjdförhållanden. Mycket växtlighet i form av buskage intill korsningarna försämrar också sikten. Vägarna är oftast belagda med grus. På det lokala huvudnätet som Gustavsviksvägen och delvis på Dalvägen finns beläggning av asfalt. Gustavsviksvägen, som trafikeras av buss har gångbana på ena sidan. Eftersom området är kuperat är vägarna på många platser mycket branta. Även korsningarna lutar kraftigt på vissa platser.



Kartan visar områdets begränsning

Eftersom vägarna i området har planerats för ett fritidsområde så behöver vägarna förbättras för att klara den förändrade trafiken. Vid projekteringen har därför följande utgångspunkter använts:

Trafikmängderna ökar. Särskilt beräknas trafik på Dalvägen att öka.

Trafiken ökar även på vintertid. Framkomlighet för trafik skall fungera även vid vinterväglag. Snöröjning skall fungera.

Fordonshastigheter ökar. Breddning av tex Dalvägen medför risk att fordonshastigheterna ökar. Det ger ökade siktkrav i korsningarna.
Belastningen på vägarna ökar. Bättre överbyggnader behövs.
Ökad kollektivtrafik. Bra framkomlighet för busstrafik i linjetrafik krävs.

Lokala huvudvägar

Gustavsviksvägen

Befintliga förhållanden

Gustavsviksvägen har en befintlig körbanebredd som varierar mellan 6.3–6.5 meter fram till den befintliga bussvändslingan vid branddammen (sektion 1/080). Därefter har vägen en smalare sektion på ca 3.7–4.0 meter ner till korsningen med Dalvägen. Fram till bussvändslingan har vägen en gångbana på vänstra sidan som har en bredd på cirka 1.7 meter och är försedd med betongkantstöd som nollas vid infarter. Vägen är målad med mitt- och sidomarkeringar. Tvärfallet varierar och vägen är på vissa ställen bomberad. Befintligt vägområde varierar med en bredd av cirka 10-14 meter. Gustavsviksvägen trafikeras av buss fram till vändslingan. Busshållplatserna på norra sidan samt vid bussvändslingan är försedda med väderskydd. De tre busshållplatserna på södra sidan saknar väderskydd. Beläggningen har en hel del långsgående sprickbildningar mellan vissa sektioner.

Åtgärder och konsekvenser

Gustavsviksvägen får en ny vägsektion med en bomberad körbana med bredd 6.5 meter och en gångbana med bredd 1.75 meter på vänstra sidan. Gångbanan övergår till en GC-bana med bredd 3.0 meter efter korsningen med Baggensvägen. Breddökningar görs i kurvor. För busstrafiken finns planer på att utvidga den befintliga busslinjen som idag trafikeras Gustavsviksvägen till en genomgående linje till Boovägen via Dalvägen. Detta förutsätter förstås att Dalvägen byggs ut hela sträckningen till Boovägen. Om en sådan utbyggnad sker kan den gamla bussvändslingan tas bort och busstrafiken dras vidare till Dalvägen. Hållplatsläget vid vändplatsen ersätts då med nya hållplatser strax norr där om. Regnskydd anordnas på hållplatserna i båda riktningar. Eftersom det bara finns gångbana på östra sidan av Gustavsviksvägen byggs en gångbana ut på västra sidan men bara vid busshållplatsen så att av- och påstigning kan ske bekvämt. Ett övergångsställe anläggs mellan hållplatserna. Regnskydden inkräktar på den angränsande tomtmarken.

Gustavsviksvägen får delvis en ny vägdragning (från sektion 1/100-1/320). För att uppfylla kraven för busstrafik är maxlutningen på denna sträcka 7 %. Detta gör att det blir rätt stort intrång på fastigheterna 1:373 och 1:126. I det förstnämnda fallet kan detta begränsas med stödmur och räcke. Deras infarter till parkeringen påverkas dock och istället, för som i dagsläget, två infarter kommer de med denna lösning bara att kunna ha en infart. Denna infart föreslås ske från Backebölsvägen. Den nya dragningen av Gustavsviksvägen innebär också att den befintliga branddammen till viss

del byggs över av den nya vägen. I övrigt ändras inte Gustavsviksvägens plangeometri. Profilmässigt görs justeringar för att förbättra lutningen där vägen i dagsläget nästan är plan. Detta gör att det skapas ett antal nya lågpunkter i vägen.

Korsningen Gustavsviksvägen, Baggensvägen och Backebölsvägen görs om. Gustavsviksvägen övergår i Dalvägen, vilket känns naturligt eftersom de båda är lokala huvudvägar med busstrafik. Den befintliga busshållplatsen vid korsningen mellan Gustavsviksvägen och Malmbrinken flyttas också. De nya hållplatserna förses med regnskydd. På södra sidan anläggs också en gångbana i anslutning till busshållplatsen. Dessa inkräktar på angränsande fastigheter, nr 1:58 och 1:50.

Den planerade dragningen av Gustavsviksvägen passerar nära en branddamm. För att få tillräcklig sikt och en gångbana i den skarpa kurvan krävs att en del av dammen tas bort. Eftersom bussar skall trafikera sträckan har lutningen 7 % valts. Flackare lutning har inte bedömts som möjlig att åstadkomma med tanke på omgivande fastigheter och terrängen. Det medför att lutningen är mer än vad som rekommenderas i korsningar. För att minska problemen med lutningen föreslås väjningsplikt för trafik från Storsvängen och Boo Strandväg mot trafiken på Dalvägen/Gustavsviksvägen. Därigenom minskar risken att fordon måste stanna i den branta backen. De skarpa kurvorna (radie= 30 meter) medför att vägbreddning på 2 meter måste göras.

Intrång på fastigheten nr 1:373 kan inte undvikas. Där krävs på en kortare sträcka en c:a 5 meter hög stödmur. Murens utformning behöver studeras mer i detalj. Om möjligt bör det högre partiet terrasseras med flera lägre murar. Vegetation som t.ex. vildvin, högre buskar och träd kan på olika sätt användas för att på sikt dölja muren nerifrån.

Träd (ekar) och branddamm

Branddammen bedöms kunna restaureras och tätas med betongmur. Ekar i slutningen söder om korsningen med Storsvängen kan bevaras. Trädplantering föreslås på den del av Gustavsviksvägen som utgår. Träden kommer att bidra till visuell vägledning i kurvan.

Dalvägen

Befintliga förhållanden

Dalvägen har en befintlig körbanebredd som varierar mellan ca 3.0 meter och 3.9 meter. Befintlig väg har en höjdpunkt (i sektion 0/700), i övrigt är vägen flack och befintliga lutningar är små. Befintliga Dalvägen svänger av norrut mot Värmdöleden, där den slutar i en vändplan. Från denna vändplan fram till sektion ca 0/550 är beläggningen av grus, därefter asfalt resterande del av vägen. Befintlig asfaltbeläggning är i bra skick med enstaka långsgående sprickor. Vägen kantas av ett stort öppet dike från sektion 0/400 och framåt. Infarter till fastigheter som ligger på dikessidan (södra sidan) utgörs av olika broliknande konstruktioner. Befintligt vägområde varierar mellan 20-25 meter. Området närmast vägen består av gräsytor med häckar och buskar. På vissa sträckor kantas vägen av mellanstora björkar.

Åtgärder och konsekvenser

Dalvägens sträckning kommer att förändras. Istället för att vika av norrut mot Värmdöleden förlängs vägen ut över Dalkarlsängen (sektion 0/000-0/400) för att sedan ansluta mot Boovägen (ungefär där Ripvägen ansluter till Boovägen).

Åtgärder på den del av Dalvägen som viker av norrut beskrivs under "Rönnvägen". Dalvägen får en bomberad sektion mellan 0/000-0/400 med körbanebredd 6,5 meter, en nordlig gångbana på 2,0 meter och en sydlig GC-bana med 3,0 meters bredd. Därefter får vägen enkelsidigt tvärfall och den norra gångbanan blir 1,75 meter bred. Efter sektion 1/160 upphör den norra gångbanan, medan den södra fortsätter hela vägen fram till korsningen med Baggensvägen. Längs Dalvägen föreslås lägen på 2 stycken nya busshållplatser. I och med den nya fortsatta dragningen av Dalvägen får man göra en ny anslutning från "nya Dalvägen" till "Rönnvägen" (gamla Dalvägen). Eftersom vägen breddas hamnar läget för de befintliga öppna diket till stor del under den nya vägen. Längs stora delar av vägens sträckning kommer Dalvägen även fortsättningsvis ha ett öppet dike på södra sidan. Längs några sträckor kommer diket att ersättas av kulvert. För att förbättra längslutningen på Dalvägen skapas ett antal lågpunkter, minimilutning i längdled är 0,70%. I och med att befintligt vägområde är rätt brett blir intrången på fastighetsmark inte så stora. På norra sidan av vägen blir det nästan inga intrång alls, medan det blir lite mer på södra sidan där dikesslänterna tar upp en hel del plats. En annan följd av breddökningen av vägen är att så gott som alla träd som kantar befintlig väg kommer att behöva avverkas. Plantering av nya träd föreslås längs vägens södra sida. Nya trummor kommer också att behöva byggas för de infarter som ligger på södra sidan av vägen och där det stora öppna diket finns. Mellan sektion 0/720 -0/730 kan det eventuellt behövas stödmur på norra sidan vägen för att minimera intrånget på fastighetsmark.

Trädplantering längs Dalvägen

Längs Dalvägen vid dikets ovansida planteras en rad med träd, förslagsvis björkar.

Lokalvägar

Storsvängen

Befintliga förhållanden

Storsvängen löper genom området norr om Dalvägen. I norr ansluter vägen till Gustavsviksvägen där väg 222 passerar över på en bro. I öster ansluter vägen till Gustavsviksvägen/Dalvägen alldeles söder om korsningen med Boo Strandväg. Vägen har beläggning av grus på sträckan mellan Gustavsviksvägen/Dalvägen och Marsvägen. Den övriga delen har beläggning av asfalt. På vissa sträckor finns kraftiga långsgående sprickor i asfalten. Vägens bredd varierar mellan 3 och 4 meter. Strax väster om korsningen med Majvägen finns ett kraftigt backkrön och en skarp kurva som begränsar sikten. På sträckan mellan längdmätning 0/700 – 0/750 finns ett backkrön som begränsar sikten. Vägen lutar också kraftigt, c:a 14%. På norra sidan skär vägen in i berget och på södra sidan finns en slänt då marken ligger lägre än vägen. En gångväg ansluter till vägen, den är smal och kantad av en del stora träd. Ytterligare en sträcka är brant, vid längdmätning 0/460 och 0/560 är lutningen omkring 14%. Vid 0/370 finns ett backkrön som medför dålig sikt. På några platser finns anslutande vägar som också lutar brant mot Storsvängen. Utmed vägen finns ett stort antal träd, varav många större ekar.

Åtgärder

Vägen breddas till 4,5 meter och beläggs med asfalt hela sträckan. Vid flera korsningar föreslås åtgärder. Förutom dessa åtgärder genomförs en justering av Storsvängens profil på några platser. Vid längdmätningen 0/370 sänks det siktskymmande backkrönet något. Den branta backen vid längdmätning 0/430 – 0/510 sänks som mest c:a 1 meter så att lutningen minskar från c:a 14 % till 12 %. Ytterligare en justering av profilen görs alldeles väster om korsningen med Majvägen vid längdmätning 0/700 och 0/750. Det branta backkrönet görs lägre och lutningen på vägen kan då minskas till c:a 5,5 %. Vägen flyttas något söderut för att förbättra sikten i kurvan nedanför backen. Här anläggs också en grusstig med trappor och barnvagnsramp för gående mot Dalvägen och busshållplats. Nya murar anläggs på södra sidan av Storsvängen för att ta upp höjdskillnader som uppstår när vägen flyttas söderut. Åtgärden medför intrång på fastigheten 1:488 där en mur och ett nytt vägräcke måste anläggas.

Träd

En hel del träd kommer behöva fällas utmed Storsvängen. Vägdragningen har studerats med avseende på träden. Med föreslagen dragning samt tillämpning av täta ledningar på vissa sträckor bör många av de stora ekarna kunna bevaras. Se även korsning med Ekliden. Två stora aspar vid gångvägen övre del försvinner när trappa och slänt anläggs. I övrigt bör alla träd kunna bevaras. Några nya träd föreslås vid trappas övre del.

Malmbrinkens norra del

Befintliga förhållanden

Malmbrinken ansluter mot Gustavsviksvägen med en brant backe. Där finns idag en busshållplats. Malmbrinken avslutas med en vändplan som är för liten för att sopbilar skall kunna vända.

Åtgärder och konsekvenser

Malmbrinkens anslutning till Gustavsviksvägen sänks så att lutning intill korsningen blir 2,5%. Detta medför att infarterna till angränsande fastigheter måste flyttas. Vändplanen i norra delen byggs om så att sopbilar kan vända genom att backa. Dagvattnet från vändplanen leds till dike utefter väg 222. Busshållplatsen som idag ligger mitt i korsningen mellan Gustavsviksvägen och Malmbrinken flyttas från korsningen och nya regnskydd ordnas.

Träd

Inmätta träd klaras.

Malmbrinkens södra del

Befintliga förhållanden

Malmbrinkens södra del består av en grusbelagd väg som är c:a 3 – 4 meter bred. Vägen lutar ganska brant dock inte mer än 10%. Ett backkrön finns strax väster om korsningen med Bergbrinken som är siktskymmande. Malmbrinken södra del lutar brant mot Storsvängen. Vilplan saknas intill korsningen. Flera fastigheter har väganslutning till vägen. I västra nordvästra hörnet av korsningen Storsvängen och Malmbrinken växer en fin ek. Längs vägen växer ett antal stora ekar och tallar.

Åtgärder och konsekvenser

Vägprofilen har justerats något vilket innebär att vägens backkrön sänks. Vägen sänks som mest 0,2 – 0,3 meter vilket förbättrar sikten något.

Den branta lutningen mot korsningen med Storsvängen behålls för att anslutningarna till fastigheterna skall kunna vara kvar. Istället föreslås att väjningsplikt för trafik från Malmbrinken mot trafiken på Storsvängen inrättas. Dessutom föreslås att siktröjning. Markintrång behövs på tomt nr 1:87 och tomt nr 1:116. Storsvängen flyttas något längre söderut än den befintliga vägen så att den nya vägkanten kommer att gå alldeles intill tomtgränsen i söder. Det förbättrar sikten i korsningen och förutsättningar att behålla ekar på norra sidan av Storsvängen. Den stora björken i korsning med Gustavsviksvägen klaras inte. Västra sidan av vägen påverkas i mindre utsträckning, ekar och tallar kan vara kvar. Söder om korsning med Bergbrinken finns en del halvstora ekar på östra sidan. För att klara dessa behöver vägen justeras i läge och lösning med tät ledning förbi träden tillämpas. Förutsättning finns för finjustering i fortsatt arbete. Eken i korsningen med Storsvängen bör kunna bevaras.

Bergbrinken

Befintliga förhållanden

Bergbrinken lutar brant mot korsningen med Malmbrinken och vilplan i korsningen saknas. En lågpunkt finns en bit väster om korsningen. En höjdrygg hindrar vattenavrinningen från vägen mot Malmbrinkens dräneringsdiken.

En mindre vändplan finns vid fastigheten 1:768. Den behöver göras större.

Vägen ligger inom blockrik hällmark. Närmast vägen växer ett antal fina tallar och någon ek.

Åtgärder och konsekvenser

Korsningen mellan Bergbrinken och Malmbrinksvägen förbättras genom att höjdryggen schaktas bort. Korsningen får bra vilplan och dagvattnet från Bergbrinken kan ledas till Malmbrinkens dräneringsdiken. En större vändplan anläggs. Vändplanen anläggs där minst bergschakt behövs. Vändplatsen utförs som en backvändplats. För att sopbilar inte skall behöva backa till fastigheten längst in iordningställs plats för sopkärl intill vändplanen.

Träd

Träden på vägens södra sida kan bevaras. Även tallen i korsningen med Malmvägen bör kunna sparas. Vändplanen innebär ingrepp i hällmarken men detta har begränsats genom att endast en backvändplan anläggs. Befintlig vändplan görs om till gångväg och natur/gräsmark.

Ekliden

Befintliga förhållanden

Ekliden är mellan 3 och 4 meter bred och belagd med asfalt på delen mellan Storsvängen och Dalvägen. På delen norr om Dalvägen lutar vägen mycket brant, c:a 15 %. Även intill korsningen med Storsvängen är vägen mycket brant. På delen mellan Dalvägen och Söderled är vägen belagd med grus. Vägen lutar inte lika brant på

denna sträcka. Stora ekar ligger alldeles intill vägen i korsningen mellan Ekliden och Storsvängen.

Åtgärder och konsekvenser

Den branta lutningen gör det svårt att anlägga en trafiksäker korsning. Särskilt vintertid kan svårigheter att starta i uppførsbacken mot korsningen uppstå. Ekliden enkelriktas därför söderut. Korsningen är dessutom trång för stora fordon. 10 meter långa fordon får trångt att passera ekarna. Om alla ekar behålls kan ett fordon som är 10 meter långt behöva backa en gång för att komma fram. Ett utryckningsfordon som tex brandbil är 10 meter långa. Vägen byggs om med en jämnare profil och därmed kan en lutningen minskas till 12 %.

Genom enkelriktning och då det inte ska grävas för va-ledningar på sträckan finns goda förutsättningar att klara alla ekarna i korsningen om begränsning i framkomlighet för 10 meters lastbilar enligt ovan kan accepteras.

Aprilvägen

Befintliga förhållanden

Vägen har brant lutning, c:a 12,5%, med bergskärning på ena sidan. Vägen är belagd med grus och är mellan 3,0 och 3,5 meter bred. En liten vändplan finns i slutet på vägen. Den övre delen mot skogen (ca halva sträckan) har stora upplevelsevärden. En orörd skogskant längs en dramatisk bergkant. En stig leder in i skogen från vändplanen. Känslan av vildmark och orördhet är stark inom hela detta skogsområde mellan Aprilvägen och Bergbrinken. Längs vägen växer stora tallar och ekar.

Åtgärder och konsekvenser

Vägen byggs ut enligt typsektionen för lokalväg dvs 4,5 meter bred. Lutningen på vägen föreslås bli 10 %. Det innebär att vägen får schaktas ner c:a 2 meter som mest. En ny vändplan byggs intill fastigheten nr 1:784. Strax väster om vändplanen fylls vägen upp c:a 1 meter över befintlig väg. Det medför att den stödmur som finns mot fastigheten 1:783 måste byggas om och höjas. Korsningen mellan Aprilvägen och Storsvängen byggs om. Korsningen görs vinkelrät för att det skall bli god sikt i korsningen.

Träd och miljö

Det går inte att bevara miljö och värden längs Aprilvägen och samtidigt uppfylla krav på lutningar och vändning utan backning. Ingreppen blir stora. Här behövs fortsatta studier för att mer i detalj anpassa gatan till den känsliga miljön.

Vinkelvägen och Västerled

Befintliga förhållanden

Vinkelvägen är delvis brant med en lutning på som mest c:a 18%. I början av vägen finns en skarp kurva vilket skapar dålig sikt och gör det svårt att mötas. Vägen avslutas med en liten vändplan. Västerled leder till fastigheter som ligger nära väg 222. Längs Vinkelvägen finns en del större träd och flera berghällar och kanter att förhålla sig till.

Åtgärder och konsekvenser

Fastigheterna nära väg 222 skall inte bebyggas. Vägen dit, Västerled, skall därför inte byggas ut. Vägen behålls istället som gångväg och korsningen med Vinkelvägen-Rönnvägen görs om så att det istället bildas en brant kurva. Den breddas så att bilar kan mötas lättare och att bättre sikt bildas. Den skarpa kurvan på Vinkelvägen breddas genom att bergschakt utförs i innerkurvan. Detta gör att det blir lättare att mötas och sikten förbättras. I kurvan anläggs en refuge för att undvika att bilförarna genar i kurvan. En vändplan anläggs i slutet på vägen. Vändplanen utformas som en backvändplats.

Träd och berg

Breddning av gatan kommer medföra stor förändring av karaktär. Många inmätta träd utmed vägen kommer behöva tas bort. Några kan sparas med viss vägjustering.

Förslag på åtgärder för att minska påverkan:

Med nuvarande utformning krävs bergsprängning i ett orört berg i Vinkelvägens övre del. Möjligheten att förskjuta vägen västerut och skeva om vägen bör studeras i fortsatt arbete. I den skarpa kurvan i väster står en stor ek som bör bevaras.

Oxbärsvägen

Befintliga förhållanden

Tillräckligt stor vändplan saknas. Den befintliga vägen är grusad och mellan 3,0 och 3,5 meter bred. Vägen är mestadels flack och lutar som mest 12 % en kort sträcka. Längs vägen finns en del större ekar och tallar samt gran.

Åtgärder och konsekvenser

Ny vändplan anläggs där det i huvudsak är skogsmark i dag. Vägen breddas och utformas enligt typsektion för lokalväg i planprogrammet.

Träd

De flesta inmätta träd kan vara kvar. Tät ledning krävs på några sträckor. Med en mindre justering av vägen i sidled, längst i öster bör ytterligare några ekar kunna sparas.

Majvägen

Befintliga förhållanden

Majvägen har en lutning på c:a 12 % och är belagd med grus. Vägen saknar vilplan mot Storsvängen. Vägen övergår i en stig som iordningsställs och fortsätter norrut. Lummig karaktär längs vägen och en inmätt ek.

Åtgärder

Vägen sänks något så att ett vilplan bildas vid korsningen med Storsvängen. Höjdförhållandena intill vägen gör att det är svårt att anlägga en vändplan som inte lutar för mycket. Vägen förses därför inte med vändplan utan den yta som finns idag behålls så personbilar kan vända och snö kan läggas upp. Då fordon för sophämtning inte kan vända anordnas istället en plats för sophämtning vid korsningen mellan Majvägen och Storsvängen.

Klockstigen

Befintliga förhållanden

Vägen saknar vändplan. Vägen är också brant c:a 12%.
Vid vägens slut växer två medelstora, välväxta ekar. Ekar växer också intill korsningen med Söderled. Särskilt fint bestånd med mindre ekar på västra sidan.
Döende ek på östra sidan.

Åtgärder

En ny vändplan byggs ut. Vägen får en brant lutning, 12%. Profilen på Söderled justeras öster om Klockstigen för att jämna ut ett backkrön. Det medför att en ny infart till fastighet 1:67 behövs.

Träd

I detaljprojektering utformas vändplan och avvattning så att ekarnas rotsystem inte skadas. För att klara utfarten mot Söderled krävs ingrepp i ekkullen. Hur ingreppet kan begränsas studeras i fortsatt arbete.

Korsningen Söderled och Hasselvägen

Befintliga förhållanden

Korsningen har dålig sikt beroende på vägarna inte ansluter vinkelrätt till korsningen och att mycket växlighet skymmer sikten. Utmed Söderled och mot Hasselvägen växer många ekar.

Åtgärder

Korsningen rätas upp så att sikten i korsningen förbättras. Markintrång behövs på tomt nr 1:691.

Träd

Stor ek väster om korsningen försvinner. Även ekar längre söderut på Söderled kan påverkas. Bör studeras vidare.

Marsvägen

Befintliga förhållanden

Marsvägen är belagd med asfalt och lutningen överstiger något 10% lutning.
Vägbredden är omkring 3,5 meter.

Åtgärder

Vägen breddas som övriga lokalgator. Vägprofilen justeras så att lutningen inte överstiger 10%.

Hasselvägen

Befintliga förhållanden

Hasselvägen har en befintlig vägbredd som varierar mellan 2.6 meter och 3.0 meter.
Vägen är grusad. Vägområdet är ca 8 meter brett och gränsar de sista 85 metrarna mot naturmark på höger sida. Vägen lutar med ca 10 % ner mot Dalvägen.

Åtgärder

Hasselvägen byggs ut med en gångbana på delen mellan Söderled och Dalvägen. Maxlutningen på vägen minskas till 8%. Mellan Hasselvägens vändplan och Baggensvägen anläggs en gångväg

Träd

En del träd försvinner utmed Hasselvägen. Backvändplan begränsar intrång på tomt och i skogsparti.

Måbärsvägen

Befintliga förhållanden

Måbärsvägen är grusbelagd och vägbredden är omkring 4 meter. På några sträckor lutar vägen mer än 10 %. Måbärsvägen korsar Söderled i en spetsig vinkel.

Åtgärder

Korsningen mellan Söderled och Måbärsvägen byggs om så att en mer vinkelrät korsning erhålls. Profilläget på vägen förbättras så lutningen inte överstiger 10%

Persvägen

Åtgärder

Persvägen förses med ny vändplan strax öster om den nuvarande. Den befintliga cykelbanan som leder mellan Persvägen och Evedalvägen behålls i nuvarande läge men rustas upp. Gräsremsa vid anslutning vid Evedalsvägen förses med asfalt, stenblock flyttas i sidled och befintlig liten vändplan i grus planteras. Skogsdunge på motsatta sidan gallras för bättre sikt. Intilliggande skogsdunge rensas från skräp.

Törnbrinken

Befintliga förhållanden

Törnbrinken är belagd med asfalt och vägen är smal, bara omkring 3 meter.

Åtgärder

Då Gustavsviksvägen byggs om behöver Törnbrinken också byggas om i korsningen med Gustavsviksvägen. Törnbrinken byggs om på en kort sträcka, c:a 40 meter.

Backebölsvägen – Baggensvägen - Dalvägen

Befintliga förhållanden

Vägarna i korsningarna är asfaltbelagda. Två stycken 3-vägs korsningar ligger nära varandra.

Åtgärder

Då Dalvägen får en ny sträckning behöver korsningen mellan Backebölsvägen och Baggensvägen byggas om. Dalvägens nya cykelbana korsar Baggensvägen på en upphöjd bana. En ny utfart från fastigheten 1:373 mot Backebölsvägen anordnas.

Rönnvägen

Åtgärder

Rönnvägen byggs om och dess profil jämnas ut. Maxlutningen minskas något därigenom men vägen förblir ganska brant då lutningen efter ombyggnaden kommer att uppgå till 12%. Korsningen med Vinkelvägen byggs om.

Söderled

Befintliga förhållanden

Söderled är belagd med grus.

Åtgärder

Söderleds profil förbättras så att lutningarna blir jämnare. Korsningarna med Måbärsvägen och Hasselvägen görs trafiksäkrare genom väganslutningarna blir mer vinkelräta och att sikten därmed förbättras.

Sammanfattningar

Väg

Följande åtgärder i huvudsak föreslås:

Korsningarna: Görs vinkelräta så mycket som möjligt för bättre sikt

Små lutningar i korsningarna: Vilplan anläggs i korsningar där möjligheter finns, så att man kan säkert kan stanna innan korsningen.

Sikt: Siktshymmande backkrön åtgärdas med vägsänkningar.

Lutningar: I möjligaste mån sänks vägarna till max 10 % lutning.

Vändplanerna: Nya vändplaner anläggs. Ger tillräckligt utrymme för sophämtningsfordon att vända.

Ovanstående åtgärder medför att vissa intrång på fastighetsmark behövs. Dessutom påverkar vägarnas förändrade höjdnivåerna de intilliggande fastigheterna då nya slänter bildas. Det återstår att bedöma från fall till fall huruvida slänter eller stödmurar skall byggas i gränsen mellan fastigheten och vägområdet.

Förutsättningarna för att bevara värdefulla träd /främst ek och tall har studerats. En del träd behöver tas bort. Vägar har anpassats till träd på vissa sträckor för att öka förutsättningar till bevarande. På andra ställen behövs mer noggranna studier för att kunna göra bra avvägningar mellan framkomlighet för fordonstrafik och gestaltning av området.

Dagvatten/VA

Dagvattenlösningen föreslås utgöras av en kombination av åtgärder som tillsammans säkerställer en trög avledning som ger utjämnade flöden och skapar förutsättningar för avskiljning av föroreningar. Inom kvartersmark eftersträvas utkastare för vatten från takytor och ytlig avledning från hårdgjorda ytor. Samtidigt uppmantras fastighetsägare att välja genomsläppliga alternativ till hårdgjorda ytor. Detta kompletteras med krav i detaljplanebestämmelse på en minsta fördröjningsvolym inom respektive fastighet. Överskottsvatten från fastigheter samlas upp och avleds via dagvattensystem längs

vägarna. Vägdragvatten avleds huvudsakligen via av täckdiken, undantaget Dalvägen. I Dalvägen föreslås en större dagvattenledning längs större delen av vägen kompletterad med ett öppet dike parallellt med vägen på dess södra sida. I anslutning till diket föreslås ett par reningsåtgärder integrerade i parkytor.

För dimensioneringen av systemet längs Dalvägen har en tidigare upprättad hydraulisk beräkningsmodell vidareutvecklats och nyttjats. Modellen har även använts för att bedöma risken för marköversvämningar vid extrem nederbörd. Översvämningsberäkningarna visar att det vid 100-årsregnet kan bli 20-30 cm djupt vatten stående inom delar av området längs Dalvägen. Höjdsättning och anpassning av bebyggelse bör därför göras med hänsyn till detta.

Geotekniska förhållanden översikt

Markförhållandena inom området domineras av fastmarkspartier med ytnära berg och/eller berg i dagen. I lågpartierna längs delar av Dalvägen, Storsvängen och Baggensviksvägen består jorden i huvudsak av upp till ca 11 m lös lera ovan friktionsjord på berg. I lerområden längs de aktuella sträckorna har grundvattennivåer uppmätts i rör installerade i friktionsjorden under leran. Grundvattennivåer har uppmätts i nivå med markytan till ca 1,8 m under markytan.

För att möjliggöra breddning av vägarna och för att ge plats åt en kraftigare vägöverbyggnad samt plats för dräneringsdike, vatten- och avloppsledningar krävs bergschakt på många ställen. Detta gäller särskilt där vägarna idag går över berghöjder och planeras att sänkas för att minska lutningar längs vägprofilen.

För att förhindra skadliga sättningar på vägbeläggningar och ledningar i områden med lös lera rekommenderas förstärkning av den lösa leran med kalkcementpelare eller utskiftning av den lösa leran med lättfyllning.

Förstärkningsåtgärder bedöms preliminärt erfordras på följande sträckor för att säkerställa stabiliteten och/eller undvika marksättningar. För en säker bedömning erfordras dock kompletterande provtagning och projektering.

Landskap

Sydöstra Boo ska även i framtiden vara en grön och lummig stadsdel. Det ska vara nära till lekparken och till naturpromenad men också till busshållplatsen. Ekologiska värden ska tillvaratas och knytas samman i en grönstruktur med hög tillgänglighet. Ek- och ekmiljöer, vattenmiljöer samt barrskog/gamla tallar har pekats ut som särskilt värdefulla att värna om. Längs vägar och inom allmän platsmark sparas ekar och större tallar i möjligaste mån. Ny växtlighet anknyter till för områdets naturliga miljöer.

De tre parkerna Västra parken, Vattenparken och Östra parken utformas utifrån olika teman, för lek och samvaro.

Västra park – aktivitet och lek för yngre barn, samvaro samt utveckling av biotoper

Vattenparken - finpark för vistelse men även flödesutjämning och biotoputveckling

Östra parken – aktivitetspark för alla åldrar med fokus på äldre barn och Ungdomar

Nya gångvägar och naturstigar förbinder området olika delar. Viktiga kopplingar mot t.ex. busshållplatser ges högre standard med belysning och vinterunderhåll. Naturstigar knyts samman i stråk och kan nyttjas för motion, promenader mm. Längs Dalvägens södra sida anläggs ett mångfunktionellt blå-grönt stråk med fuktstråk/dike, planteringar och träd. En enkelsidig allé med björk föreslås. Vattenstråket utmed Dalvägen är utformat med flera syften. Dels flödesutjämning och rening av dagvatten samt vandringsstråk och lekmiljö för groddjur men även som ett blomsterrikt "pollinationsstråk" för att bidra till ett grönt och trivsamt gaturum längs Dalvägen. Förslagna åtgärder med delvis bevarad branddamm (minskar något men återställs och tätas), ny Vattenpark och diken inom området innebär att lekvatten och livsmiljöer för groddjur i stort sett bevaras. För att underlätta vandring till övervintringsplatser i omgivande trädgårdar och skog föreslås två groddjurspassager. Utformning studeras i fortsatt arbete.

Anna Dolk
Exploateringsingenjör