

Kapitel 5 Tänkbara åtgärder

5.1 Förslag på åtgärder och utformning

Under arbetet har ett antal utformningsförslag framkommit. Lokalisering av busshållplatserna och passagen mellan de södra och norra delarna av Sköndal behandlas i tre alternativ. Alternativ till det ljusreglerade övergångsstället presenteras med ett förslag.

För alla förslag gäller att en övergripande gestaltungsstrategi ska användas vid utformningen av bytespunktens delar. Sköndal har växt fram sedan 1940-talet och bygger på genomtänkta arkitektoniska idéer. Delar av bebyggelsen i Sköndal har högklassig arkitektur. Gestaltningen ska göras för att passa in i befintlig omgivning eller som ett genomtänkt avtryck av nutiden. En genomtänkt utformning kan medverka till att områdets höga arkitektoniska värden framhävs.

Generella åtgärder behöver vidtas gällande områdets skötsel. Idag är skötseln av grönytorna runt bytespunkten eftersatta vilket till stor del bidrar till upplevd otrivsel. En uppstram-

ning av skötseln skulle redan idag kunna bidra till en förbättrad upplevelse för kollektivtrafikresenärer och andra som vistas i området.

Förutsättningen vid utformningen av hållplatserna har varit att det i framtiden finns behov av att kunna angöra fyra ledbussar samtidigt. Bytespunkten ska tillgänglighetsanpassas och vara trevlig och trygg att vistas på. Plats skall finnas för cykelparkering. Plats ska finnas för en cykelbana längs Sandåkravägen.

Förslag på bytespunkt alternativ 1

De befintliga hållplatserna byggs ut. Det södra hållplatsläget förlängs för att ge plats åt fyra ledbussar. Gångtunneln förlängs för att möjliggöra förbättring av busstrafikens utfart från både den norra och södra hållplatsen. Den norra hållplatsen förlängs österut och ansluter med en ny gång- och cykelväg till en befintlig lokalgata i Norra Sköndal. Motorvägsskylten som idag står mitt för den norra håll-

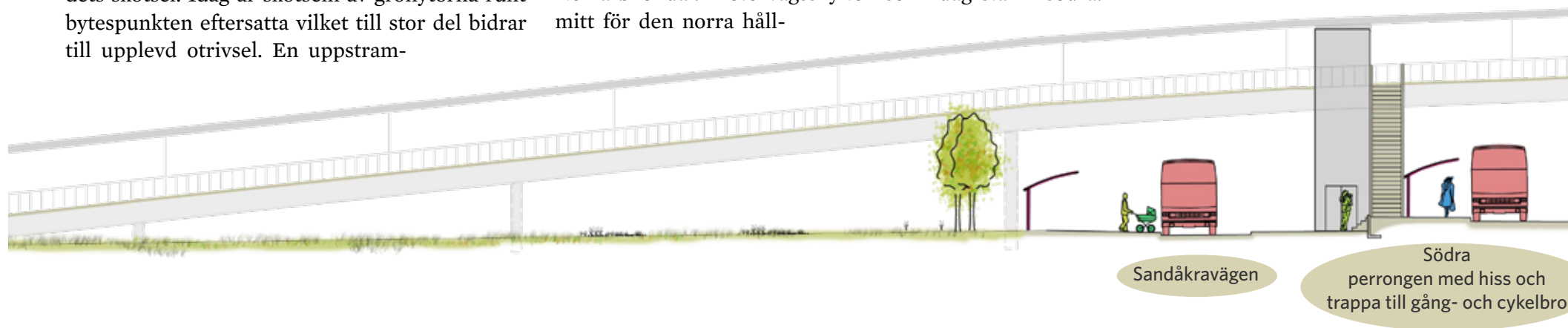
platsen flyttas till öster om hållplatsen. Den digitala informationsskylten flyttas österut. Terrängen där hållplatsen byggs ut är bergig och stor vikt behöver läggas på att passa in perrongen och väderskyddet i terrängen. Se figur 15 och 16.

Förslag på bytespunkt alternativ 2

Både det södra och det norra hållplatsläget flyttas väster om bron över Tyresövägen. Nya trappor till bron byggs från perrongerna. Den norra hållplatsen ansluts till en ny gång- och cykelbro över Tyresövägen väster om hållplatsen. Den södra hållplatsen har gemensam plattform med Sandåkravägens hållplats. Hållplatserna buller- och väderskyddas. Se figur 17.

Förslag på bytespunkt alternativ 3

Det södra hållplatsläget behålls men byggs ut västerut för att ge plats för fyra ledbussar. Den norra hållplatsen flyttas västerut, mitt emot den södra.



De två hållplatser som finns på Sandåkravägen ersätts av en hållplats som ansluter till den södra hållplatsen. Höjdskillnaderna tas upp med trappa och ramp. Trappor leder från bron ned till perrongerna. För full tillgänglighetsanpassning byggs även hiss från bron till perrongerna. Hållplatserna och bron buller- och väderskyddas. Se figur 15 och 18.

Gångtunneln under Tyresövägen bibehålles men rustas upp och belyses på ett trevligt sätt. Gång- och cykelvägen flyttas något på norra sidan för att förbättra sikten för gående vid tunnelmynningen.

Timglashållplats på Sandåkravägen

En så kallad timglashållplats skulle ge stora förbättringar i säkerheten för oskyddade trafi-

kanter mellan skolområdet och hållplatserna. Sandåkravägen är dock omledningsväg för Tyresövägen och framkomlighetsaspekten för detta måste därför vägas in vid beslut om åtgärden kan genomföras.

Förslag på planskild gång- och cykelkorsning över väg 229

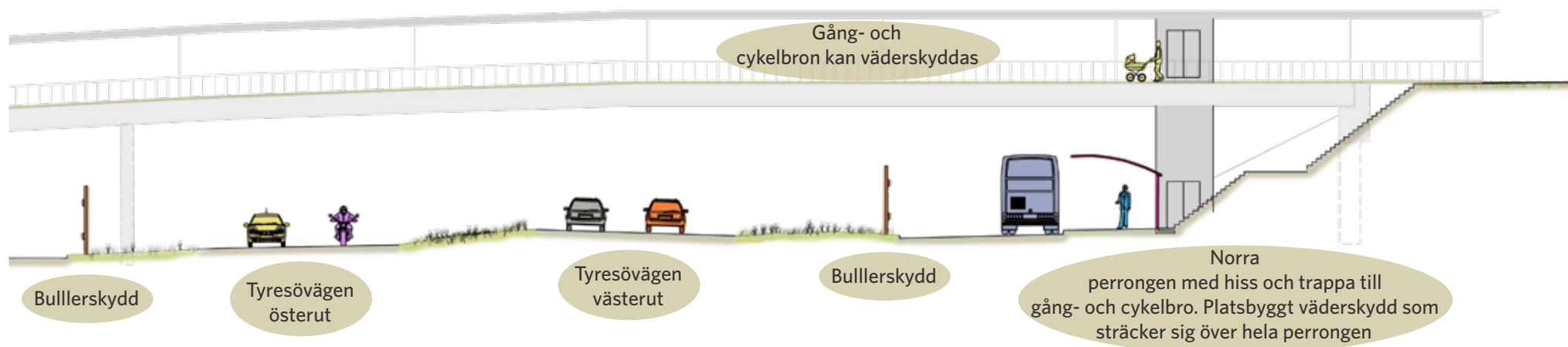
Den ljusreglerade korsningen tas bort och ersätts av en gång- och cykelbro som placeras öster om övergångsstället. Bron är i skissen placerad i ett läge där det finns terrängstöd men ger intrång mot boendemiljöer. Placeringen måste studeras vidare men sannolikt flyttas västerut för att inte medföra för stora störningar för de närboende. En ny gång- och cykelväg österut ansluter till norra perrongen i bytespunkten alternativ 2.

Gång- och cykelvägar på den södra sidan om Tyresövägen anpassas för att angöra den nya bron. Se figur 19.

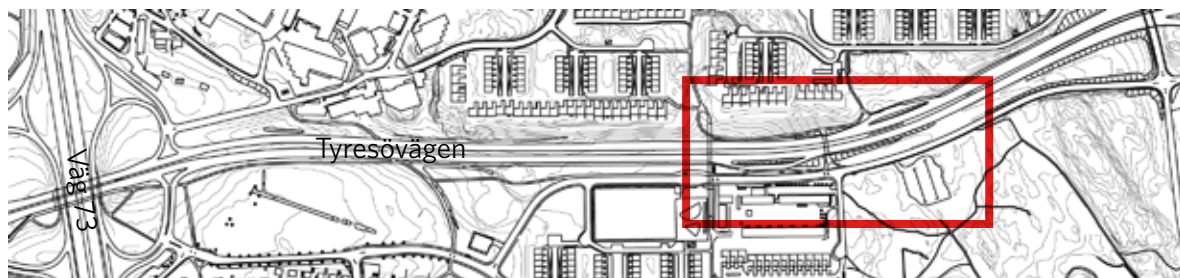
Alternativt kan övergångsstället tas bort och gång- och cykeltrafikanter hänvisas till alternativa passager vid Sandåkraskolan och mot Nynäsvägen.

"Kiss and ride"

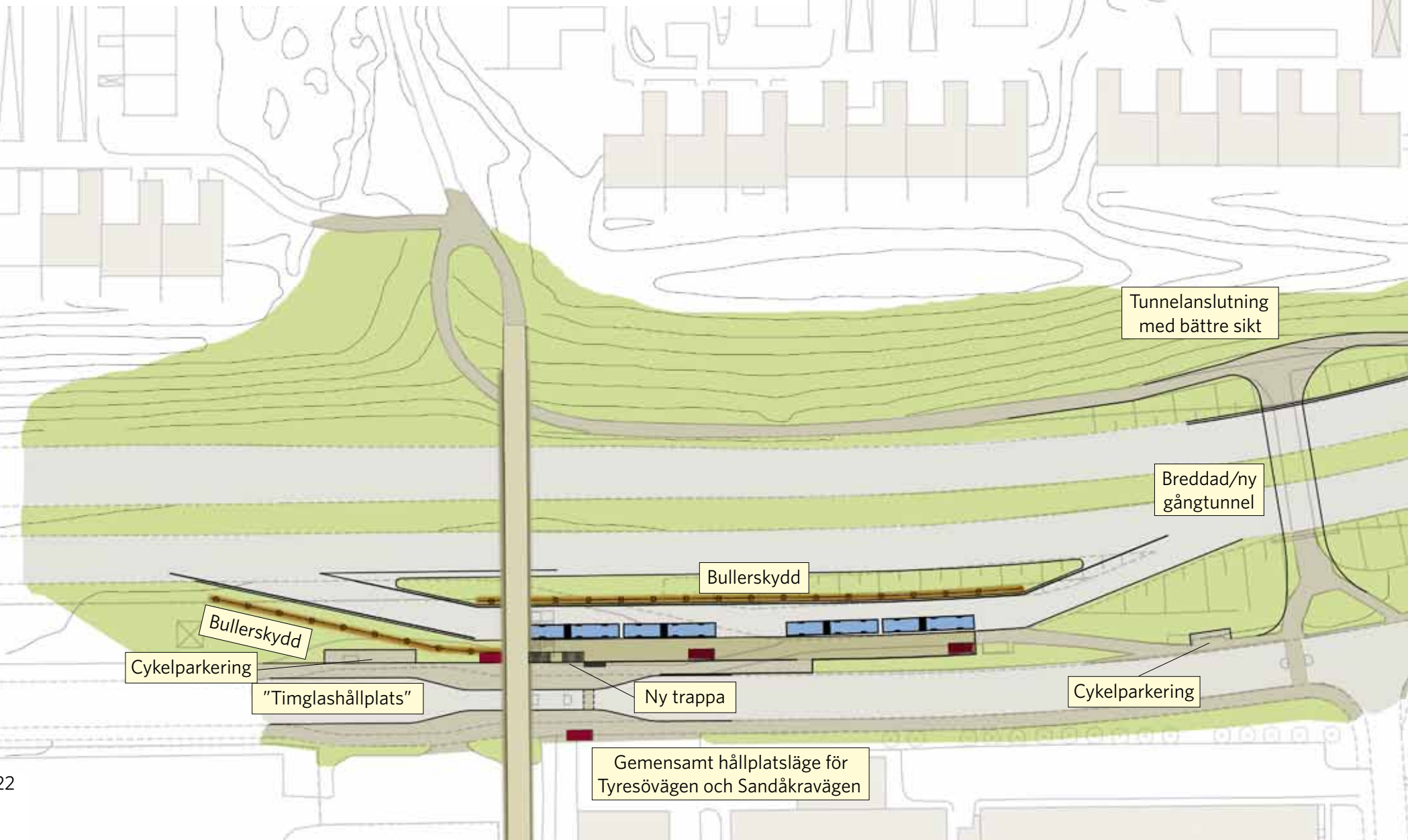
Under förstudien har diskuterats om det går att anlägga en permanent lösning för resenärer som blir avlämnade av bilar. Detta är möjligt att utföra med en ficka utmed Tyresövägen i höjd med hållplatsen. Denna möjlighet behöver diskuteras vidare eftersom det finns en del trafiksäkerhetstekniska brister med en sådan lösning.

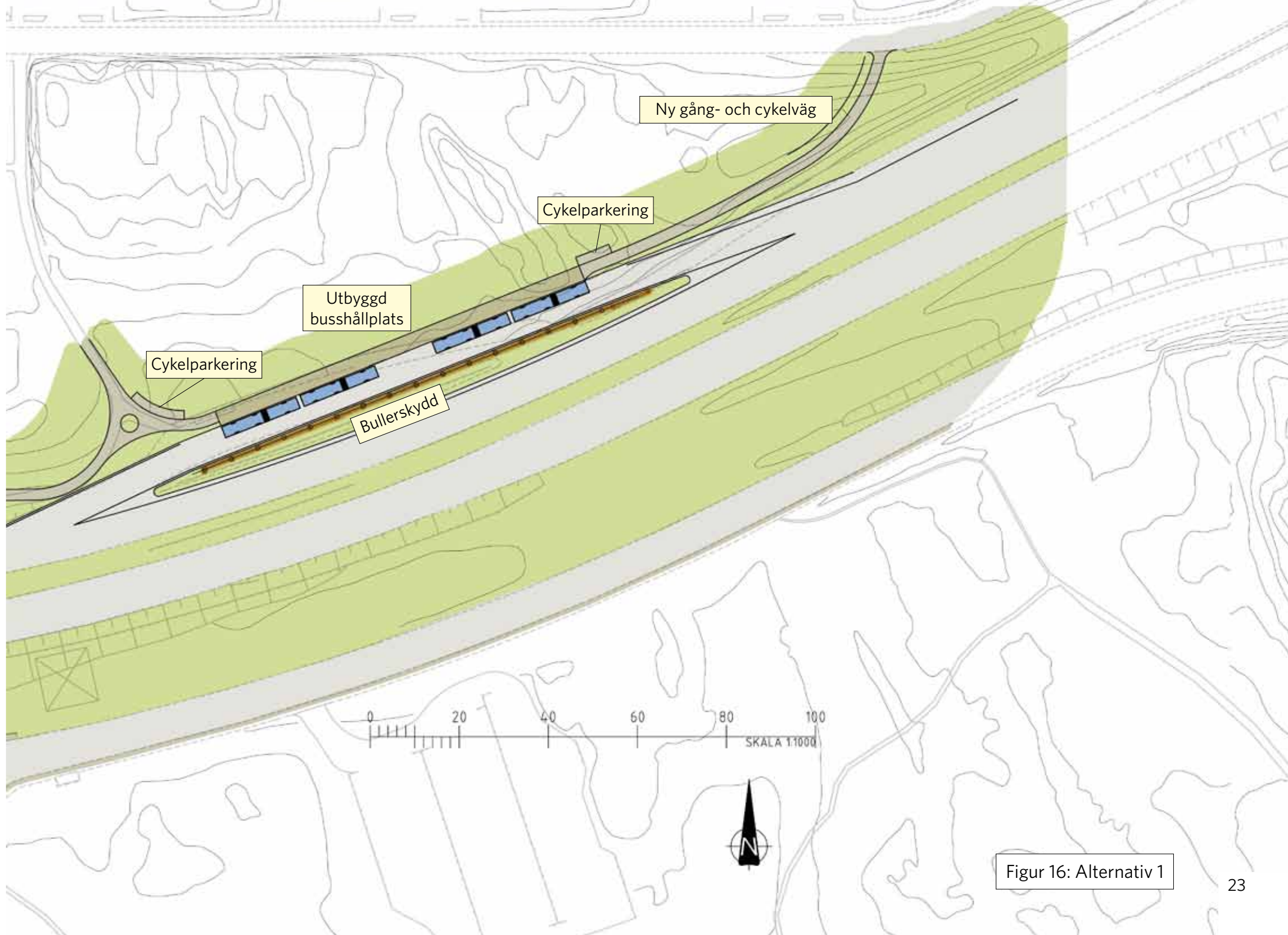


Figur 15: Ungefärlig sektion som illustrerar principerna för alternativ 2 och 3.



Alternativ 1. Befintliga busshållplatser byggs ut för att kunna angöra fyra ledbussar samtidigt. Hållplatserna väder- och bullerskyddas. Gång- och cykeltunneln breddas.

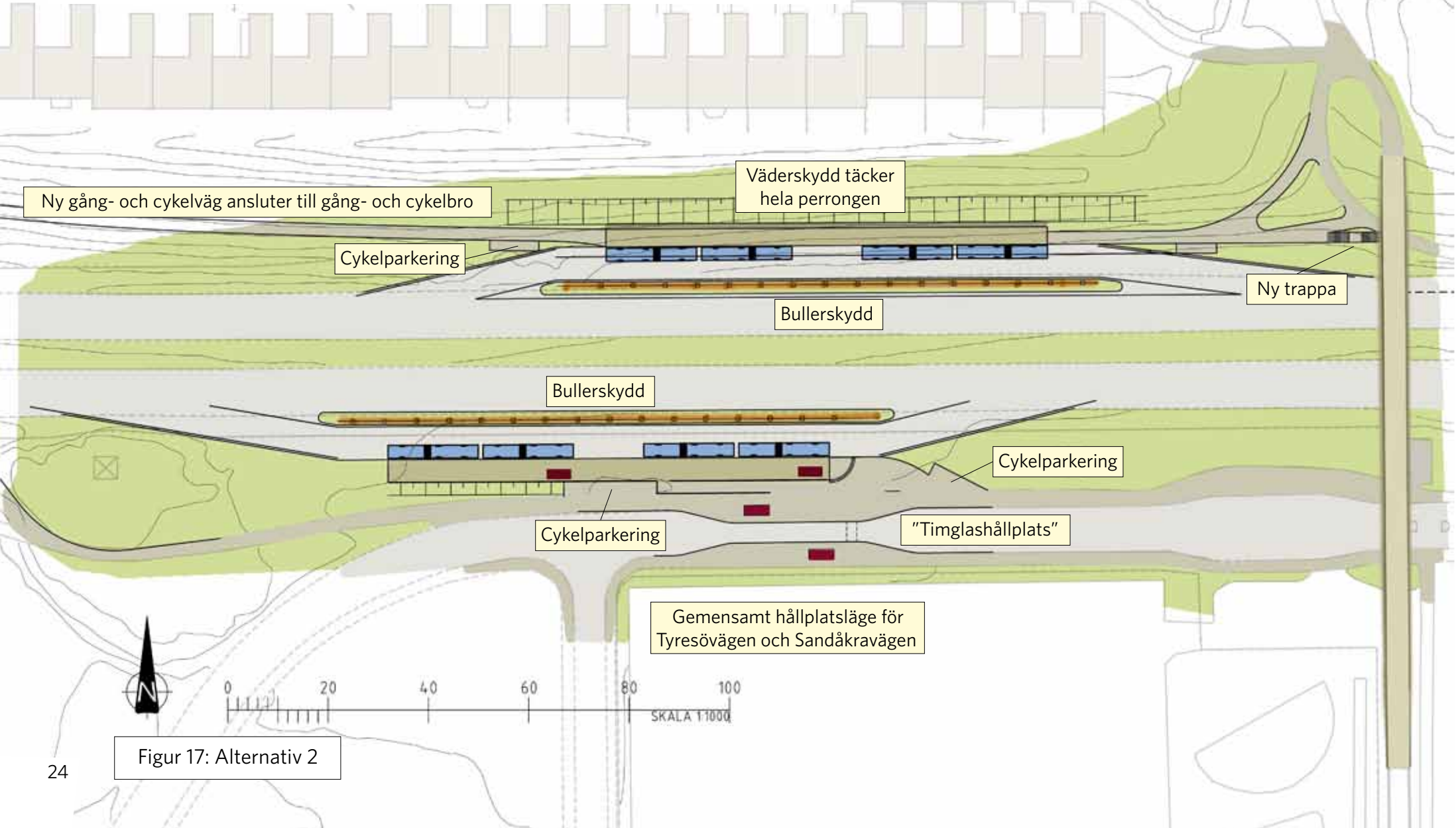




Figur 16: Alternativ 1

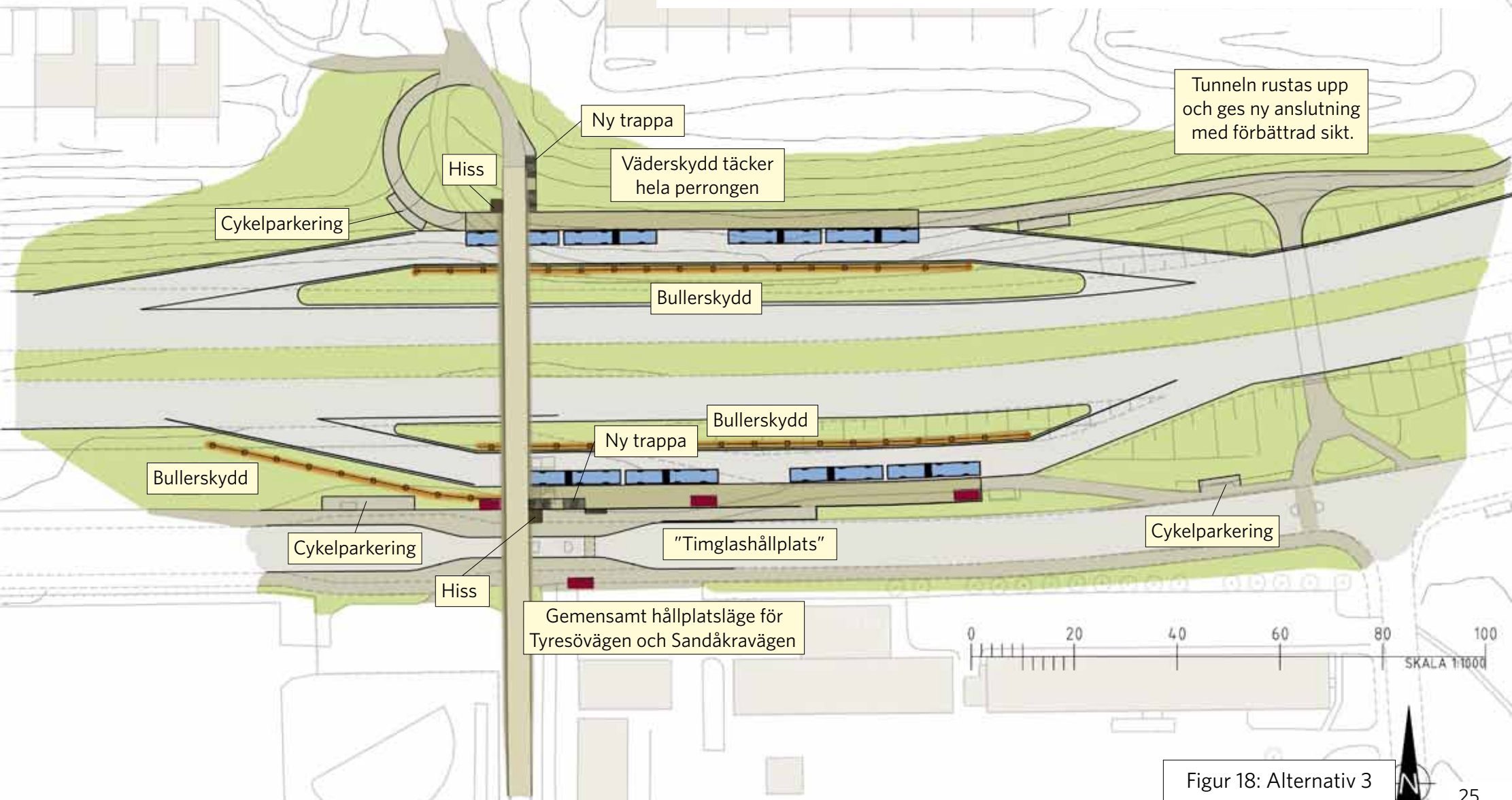
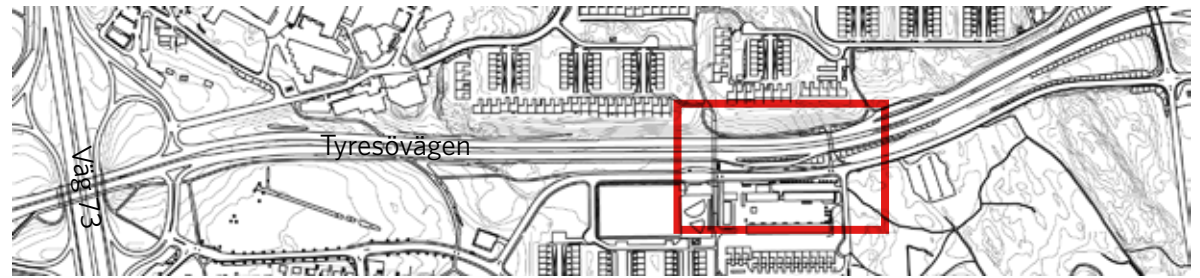


Alternativ 2. Båda hållplatserna flyttas till den västra sidan om bron. Den norra hållplatsen infogas i terrängen och ansluts västerut till en ny gång- och cykelbro över Tyresövägen.



Figur 17: Alternativ 2

Alternativ 3. Motstående hållplatser i anslutning till gång- och cykelbron. Bytespunkten kan tillgänglighetsanpassas med hissar till bron. Hela norra perrongen kan väderskyddas.



Figur 18: Alternativ 3



Planskild gång- och cykelkorsning över Tyresövägen. En ny bro utgår från befintlig höjd på Tyresövägens södra sida. Bron ansluts till ny gång- och cykelväg norr om Tyresövägen vid alternativ 2.



Bron anslutes till bytespunkten om den placeras enligt alternativ 2.

Det ljusreglerade övergångsstället tas bort

Ny gång- och cykelbro

Kraftledningsstolpe

Befintligt gång- och cykelvägnät anpassas för att få den bästa anslutningen till den nya passagen av Tyresövägen

Figur 19: Gång- och cykelväg över Tyresövägen

5.2 Effekter och konsekvenser

De föreslagna åtgärderna kommer att ge förändringar jämfört med nuläget (effekter). Dessa förändringar bedöms och effekterna värderas som positiva eller negativa. Konsekvenserna utgör de värderande bedömningarna av effekterna. Bedömningarna görs utifrån tre områden som berör olika intressegrupper.

- Tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer

Resenärer på väg till hållplatserna och på hållplatserna ska ha en trygg miljö. Hållplatserna ska vara tillgängliga för funktionshindrade.

- Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken

Alla åtgärder ska uppfylla de krav som ställs i Trafikverkets föreskrifter om vägutformning.

- Intrångsfrågor samt miljö för närboende

Bulleraspekten bör beaktas och kan hållplatserna byggas inom för vägtrafik detaljplanlagt område förkortar detta planeringstiden.

En viktig fråga som belysts i detta projekt är bulleraspekten. De bullerberäkningar som utförts (se kapitel 2.4.7) mot scenario 2030, visar att de bostäder som ligger närmast Tyresövägen får en dygnsekvivalent ljudnivå inom intervallet 52-64 dBA för plan 1 och 57-68 dBA för plan 2. Dessa värden kan leda till att kompletterade bullerskyddsåtgärder blir nödvändiga i framtiden. En viktig slutsats är dock att den dygnsekvivalenta ljudnivån inte påverkas av olika alternativa place-

ringar av bytespunkten. Den maximala ljudnivån i markplan vid fasad överskrider inte riktlinjen 70 dBA i något alternativ.

Hållplatsernas placering är alltså inte avgörande för bullernivåernas dygnsmedelvärde. Däremot kan ljudnivåerna från bussar vid start uppfattas som mer störande pga dess lågfrekventa innehåll och variation i ljudnivå. Det intrång som hållplatserna ger i alt 2 och 3 innebär troligen ”väsentlig ombyggnad”, vilket medför att bullerskyddsåtgärder måste vidtas i direkt anslutning till hållplatsen, se vidare under respektive alternativ. Se även figur 20 för bullerkarta år 2030.

Bytespunkten alternativ 1

- Tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer

En utökning av antalet hållplatser gör att trafiksäkerheten kommer öka inom bytespunkten då risken för att resenärer släpps av utanför perrongen minskar.

Då hållplatserna byggs ut ska de även väder- och bullerskyddas. Detta innebär en förbättrad miljö för väntande resenärer och oskyddade trafikanter som rör sig inom området. Hållplatserna ska tillgänglighetsanpassas. Områdets topografi medför dock att gång- och cykelvägar till och från hållplatsen även i fortsättningen kan komma att vara något svårtillgängliga. Tillgängligheten till hållplatserna kommer öka något då gång- och cykelvägnätet byggs ut. Tunnelns standard ökar om den breddas och den kommer upplevas tryggare.

En konsekvens av bullerplank vid hållplatserna kan vara en känsla av otrygghet, då platsen upplevs som avskild och därmed otrygg för väntande resenärer nattetid. Detta är starkt förknippat med hur den resterande miljön ser ut och upplevs.

Avståndet mellan den norra och den södra plattformen samt hållplatserna på Sandåkravägen förblir stort. Detta drabbar dock endast ett fåtal personer eftersom bytena mellan hållplatserna är få.

Utbyggnaden av den södra hållplatsen medför konflikt med befintliga VA-, elledningar och optokablar i mark. En utbyggnad av hållplatsen medför att dessa ledningar måste flyttas eller skyddas med förlängning av skyddsror eller dylikt.

- Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken

Hållplatsens kapacitet kommer att öka genom åtgärden. Fler bussar kommer få plats samtidigt vilket gör att en framtida ökning av antalet bussar kommer kunna hanteras. Personbilar kommer sannolikt kunna fortsätta att lämna av och släppa på resenärer vid hållplatsen vilket kan komma att vara ett potentiellt hinder för busstrafiken. Utfarten från hållplatsen skall ske till kollektivfält utan väjning med övrig trafik och om GC-porten förlängs kan god standard uppnås för busstrafiken.

- Intrångsfrågor samt miljö för närboende

Terrängen på norra sidan där hållplatsen byggs ut är bergig och olika grader av ingrepp kommer att ske i naturmarken beroende på hur man detalj-

utformar hållplatsen. Den digitala informations-tavlans placering kommer i konflikt med det utbyggda hållplatsläget och måste flyttas.

Förslaget går enligt detaljplanen något utanför befintligt motortrafikområde och in i parkmark. Intrånget bedöms som en smärre avvikelse från detaljplan. Eventuellt kan kantremsan med bullerskyddet minskas för att anpassa hållplatsen till detaljplanen.

Konflikt med busstrafik uppstår under byggtiden.

Nya gång- och cykelvägar medför även den intrång i naturmarken. Idag finns dock olika informella stigar i området varför intrånget kan anses som mindre.

Då busshållplatserna byggs ut i befintligt läge kommer inget bullerskydd behöva utföras mot omgivningen.

Bytespunkten alternativ 2

- Tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer
Generellt se alternativ 1.

Huvudalternativet för att ta sig mellan hållplatserna kommer vara gångbron. Beroende på val av standard på bytespunkten påverkar det tillgängligheten. Tunneln kommer fortfarande att kunna användas men den kommer ligga längre bort från hållplatserna.

För trafiksäkerhet se alternativ 1.

- *Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken*
Se alternativ 1.

- *Intrångsfrågor samt miljö för närboende*
Förslaget går enligt gällande detaljplanen utanför befintligt motortrafikområde och in i parkmark. Intrånget är av den art att det förutsätter en ändring av detaljplan och upprättande av arbetsplan.

Hållplatserna kommer att hamna mycket nära de fastigheter som ligger precis norr om hållplatserna. Detta kan innebära ökade störningar för de boende. Det intrång som den norra hållplatsen medför innebär att de närmast belägna fastigheterna sannolikt behöver bullerskyddas från hållplatsen.

Båda de befintliga hållplatserna kommer att kunna användas under byggtiden utan inskränkningar.

Bytespunkten alternativ 3

- *Tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer*
Generellt se alternativ 1.

Både tunneln och bron kommer att kunna användas även i fortsättningen. I det fall man föredrar det ena alternativet framför det andra kommer omvägen inte bli så stor.

- *Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken*
Se alternativ 1.

- *Intrångsfrågor samt miljö för närboende*
För kapacitet och tillgänglighet se alternativ 1. I det fall man väljer att bygga hiss till bron vilket

är möjligt i detta alternativ förbättras tillgängligheten avsevärt. Hållplatserna nya läge kommer i konflikt med befintliga VA-, elledningar och optokablar i mark. El- och vattenledningar leder under Tyresövägen och en utbyggnad av hållplatserna medför att dessa ledningar eventuellt måste skyddas.

Förslaget går enligt gällande detaljplanen utanför befintligt motortrafikområde och in i parkmark. Intrånget är av den art att det förutsätter en ändring av detaljplan och upprättande av arbetsplan.

Den norra hållplatsen går att använda under byggtiden utan inskränkningar. Vid den södra kommer konflikter uppstå med busstrafiken.

Det intrång som den norra hållplatsen medför innebär att de närmast belägna fastigheterna behöver bullerskyddas från hållplatsen.

Planskild gång- och cykelkorsning över väg 229

- *Tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer*
Trafiksäkerheten ökar för de oskyddade trafikanterna.

Att ta bort ljussignalen utan att ersätta den med en planskildhet medför att fotgängare och cyklister beroende på start- och målpunkt kommer få en förändrad och mindre gen resväg.

- *Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken*
Åtgärden medför ökad framkomlighet för busstrafiken då signalregleringen tas bort.

NORRA SKÖNDAL, STOCKHOLM
Trafikbullerutredning

Dygnsekvivalent ljudnivå 2m över mark

Beräknat trafikfall avser år 2030

ÖVRIGT








Kartan visar ljudnivåerna inklusive fasadreflexer.

Vänster kolumn i tabeller avser våningsplan, mitten kolumn ekv. ljudnivå och höger kolumn max. ljudnivå (samtliga värden är i frifält).

Beräkning avser bussperong enligt alternativ 1 dvs. österut utmed Tyresöleden

Ekvivalent ljudnivå

$L_{A,eq}$ (dBA)

	> 70
	65 - 70
	60 - 65
	55 - 60
	50 - 55
	45 - 50
	<= 45



PROJEKTNUMMER
10680

BILAGA
01

HANDLÄGGARE
Andreas Berg

GRANSKAD
Torbjörn Appelberg

DATUM
2011-05-10

Soundcon

JÄRNVÄGSGATAN 9
036-440 98 80

553 15 JÖNKÖPING
WWW.SOUNDCON.SE

Figur 20: Trafikbullerberäkningar för år 2030. Källa Soundcon

- Intrångsfrågor samt miljö för närboende

Trafiken på Tyresövägen kommer inte längre stoppas upp av rött ljus, när korsande fotgängare och cyklister passerar. Detta medför bättre framkomlighet på Tyresövägen och minskad olycksrisk.

Bron redovisas i illustrerat läge relativt nära fastigheterna norr om Tyresövägen och kan därför behöva flyttas mer västerut. Passerande fotgängare och cyklister kan upplevas störande för de boende. Risken att nedskräpning och klotter ökar finns då det redan är ett problem i området.

Vid samråd med de boende i området framkom att det är svårt att ta sig ut från Vinthundsvägen i trafikplatsen under högtrafik. En effekt av att ta bort trafikljusen är att detta försvåras ytterligare eftersom det uppstår mindre luckor i den täta trafiken från Tyresövägen. Borttagandet av ljussignalen bör ske i samband med att även en översyn av Vinthundsvägens utfart i trafikplatsen sker.

Därutöver finns det exploateringsplaner för området söder om Tyresövägen som kan komma att påverka resmönster för de oskyddade trafikanterna.

Hur en planskild passage över Tyresövägen för de oskyddade trafikanterna skall utformas behöver ske i samråd med Stockholms stad.

5.3 Kostnader

En översiktlig kostnadsbedömning av anläggningskostnaderna har tagits fram för de olika alternativen. Eftersom det saknas detaljerade uppgifter om förutsättningar för grundläggning, mängder med mera behöver denna bedömning av kostnaderna fördjupas och kompletteras i kommande skeden för att få ett bra underlag för de finansieringsdiskussioner som krävs.

Alternativ 1

Utbyggnad sker av hållplatser i befintligt läge inklusive bullerskydd. En ny gång- och cykeltunnel under Tyresövägen byggs i befintligt läge. Nya och ändrade gång- och cykelvägar samt flytt/skydd av befintliga ledningar.

- Summa Markarbeten	3.3 milj.
- Summa Byggnadsverk	7.8 milj.
Total Byggekostnad	<u>11 miljoner</u>

Alternativ 2

Utbyggnad av två nya hållplatser inklusive bullerskydd. Standardhöjning av befintlig gång- och cykeltunnel. Nya och ändrade gång- och cykelvägar. Ny trappa till befintlig bro. Rivning av gamla hållplatserna. Flytt/skydd av befintliga ledningar.

- Summa Markarbeten	4.3 milj.
- Summa Byggnadsverk	0.5 milj.
Total Byggekostnad	<u>5 miljoner</u>

Alternativ 3

Utbyggnad av södra hållplatsen och nybyggnad av norra hållplatsläget. Standardhöjning av befintlig gång- och cykeltunnel. Nya och ändrade gång- och cykelvägar. Nya trappor mot befintlig bro. Rivning av norra hållplatsen. Flytt/skydd av befintliga ledningar.

- Summa Markarbeten	3.5 milj.
- Summa Byggnadsverk	0.5 milj.
Total Byggekostnad	<u>4 miljoner</u>

Skillnaden mellan alternativ 1 och de övriga blir stor på grund av att den befintliga gång- och cykelbron ersätts med en ny i detta alternativ.

Alternativ 2 blir någon miljon dyrare på grund av att båda hållplatslägena behöver byggas nya jämfört med alternativ 3, där endast det ena behöver byggas nytt.

Kostnad för ny gång- och cykelbro väster om hållplatserna har inte beräknats fram på grund av osäkerheten om placering och utförande. Det kan dock förmodas att kostnaden blir i nivå med kostnaderna för ny GC-port i alternativ 1 (ca 5-7 milj.).

Kostnader för eventuell hiss eller väderskydd av bron ingår inte i ovanstående kostnadsbedömning.

Kapitel 6 Samråd

Ett antal samråds- och projektmöten har under arbetet hållits med SL och Stockholms stad. Vid mötena har Trafikverket redovisat bakgrund och motiv till arbetet samt diskuterat förslag till åtgärder.

Ett samrådsmöte för allmänheten hölls torsdagen den 24 februari i Sandåkraskolans matsal i Sköndal. Vid mötet närvarade representanter från Trafikverket samt SL. Vid mötet fanns möjligheter att lämna muntliga och skriftliga synpunkter.

Många synpunkter på de redovisade förslagen kom fram under mötet. De flesta närboende tyckte att man skulle bygga ut hållplatserna i befintligt läge. Det framkom även frustration över att området inte sköttes om samt att det fanns problem med vandalism och klotter.

För trafik från Vinthundsvägen ut i trafikplatsen är trafikljuset viktigt då det stoppar upp trafiken på Tyresövägen. Annars är väntetiden på en lucka i trafiken mycket lång.

Många av deltagarna på mötet var oroliga för att ett bullerskydd kommer göra busshållplatserna osäkrare.

Minnesanteckningar fördes vid samrådsmötet. Dessa bilägges förstudien.

En samrådshandling av förstudien hölls tillgänglig för synpunkter under tiden 2011-02-17 till 2011-04-12 på följande platser under respektive kontors öppettider:

- Trafikverket Region Stockholm, Sundby bergsvägen i, Solna
- Biblioteket i Skarpnäck, Skarpnäcks Allé 25

samt på Trafikverkets hemsida:
www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm

Inkomna synpunkter från samrådsmötet och samrådsperioden har sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse som biläggs förstudien. Förstudien kommer lämnas till Länsstyrelsen för yttrande över om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Om och hur projektet ska drivas vidare kommer framgå av väghållningsmyndighetens ställningstagande. Beslutet ska innehålla besked om arbetet kräver att en arbetsplan utförs och omfattning samt inriktning för eventuell MKB.

Kapitel 7 Riskhantering

I arbetet med förstudien ska eventuella riskobjekt identifieras. En vanlig definition av riskbegreppet är en produkt av sannolikheten för att en olycka kommer att inträffa och den konsekvens som den kommer att innebära. Frekvens är ett mått på hur ofta eller hur troligt det är att en viss händelse inträffar. Med ”händelse” menas i dessa sammanhang en oönskad händelse. Händelsen genererar en konsekvens, i detta sammanhang oftast en skada.

Risk blir således produkten av både frekvensen och konsekvensen. En stor risk kan vara något som förvisso inte händer särskilt ofta men har en stor konsekvens, t ex en kärnenergiolycka. En stor risk kan även vara något som förvisso inte ger några katastrofala konsekvenser, men som inträffar relativt ofta, t ex trafikolyckor eller brand i bostäder.

7.1 Skydds- och riskobjekt

Väg 229 är rekommenderad primär väg för transport av farligt gods. Länsstyrelsen i Stockholms län har i samråd med berörda myndigheter antagit rekommendationer för transport av farligt gods på vägar inom Stockholms län. Det primära vägnätet bildar stommen i det rekommenderade vägnätet och används för genomfartstrafik. Det går ofta stora mängder och olika typer av farligt gods på dessa vägar.

7.2 Konfliktpunkter

En grov riskbedömning visar att det finns risker kopplade till i första hand trafiken på väg 229 och de olyckor som kan inträffa där med transportfordon som är lastade med farligt gods och som skulle kunna påverka planerade anläggningar.

Separering av gång- och cykeltrafiken genom att ta bort det ljusreglerade övergångsstället kommer att öka säkerheten längs det aktuella vägavsnittet och minskar sannolikheten för att en olycka med farligt gods inträffar.

Idag sker en del lämning och hämtning med personbil på busshållplatserna. Personbilarna hindrar emellanåt bussen i dess rörelser vilket är en potentiell olycksrisk. Under arbetet med förstudien har diskuterats hur man skulle kunna låta personbilar angöra hållplatsen i en egen bilficka. En sådan åtgärd skulle i och för sig vara positiv för kollektivtrafikens tillgänglighet men skulle sannolikt öka risken för att olyckor inträffar mellan bussfordon och oskyddade trafikanter.

Kapitel 8 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

Ett antal mål finns definierade för arbetet med förstudien. Nedan beskrivs hur väl de föreslagna åtgärderna kan uppfylla de målsättningar som antagits för arbetet med förstudien.

Det övergripande målet är att oskyddade trafikanter ska kunna röra sig säkert inom, till och från bytespunkten samt bidra till en bättre kapacitet för kollektivtrafiken. Mot bakgrund av att alla de tre beskrivna alternativen ökar kapaciteten för busstrafiken samt förbättrar tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter för de övergripande målen anses vara uppfyllda i de olika förslagen.

Vid uppföljning med de nedbrutna effektmålen framkommer följande:

- *Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för bussresenärer.*

Måluppfyllelse: I alla tre alternativen kommer trafiksäkerheten och tillgängligheten för resenärer i kollektivtrafiken att öka.

Nuvarande utformning och utformning enligt alt. 1 och 2 innebär dock relativt långa gångavstånd mellan byten i de båda riktningarna på Tyresövägen eller vid byten med lokallinjen på Sandåkravägen. Dessa byten görs dock endast av ett fåtal personer. I alt. 3 är samtliga linjer samlade med korta gångavstånd och befintlig gångbro som en samlade axel för rörelser mellan linjerna.

- *Ökad kapacitet och framkomlighet för busstrafiken.*

Måluppfyllelse: För bussarna som stannar vid hållplatserna på väg 229 finns idag två hållplatsslägen. Under morgontimmarna när trafiken är tät får ibland inte alla bussar plats vid hållplatserna och kö uppstår. I alla tre alternativen kommer fyra hållplatsslägen finnas tillgängliga, vilket medför att busstrafiken får tillräcklig kapacitet för överskådlig framtid.

- *Tryggare miljö för resenärer vid busshållplatser, gångpassager och infartsparkering.*

Måluppfyllelse: Området där hållplatserna ligger har en miljö som kan upplevas som otrygg. I alla förslagen kommer förbättringar av gång- och cykelbanor göras för att öka tryggheten med ökad sikt och bättre belysning. I alternativ 1 behöver gångporten förlängas vilket kan samordnas med åtgärder för att öka trivsamteten. I alternativ 2 och 3 kommer den befintliga bron att vara den huvudsakliga kommunikationen, vilket av många upplevs som säkrare än att gå i en tunnel.

- *Minskat buller för väntande trafikanter.*

Måluppfyllelse: Miljön vid hållplatserna är idag inte bra med mycket buller och stor påverkan av luftföroreningar. I alla alternativ finns det förslag till bullerskydd mellan hållplatserna och Tyresövägen. Detta kommer att leda till att miljön vid hållplatsen upplevs mer attraktiv och kan bidra till ökat nyttjande av kollektivtrafiken

Samlad bedömning och prioritering av åtgärder

Förstudien redovisar tre olika alternativa förslag. För utbyggnad av hållplatsen på södra sidan finns starka argument för att detta bör ske i befintligt läge.

För utbyggnad på norra sidan kommer alternativ 2 och 3 innebära intrång mot intilliggande bostadsfastigheter, som redan idag har en utsatt placering mot Tyresövägen. Dessa alternativ kommer inte påverka dygnsmedelvärdet för buller, däremot kan de lågfrekventa maxnivåer som uppstår vid start av bussarna verka störande. Alternativ 2 och 3 kommer även att kräva nytt vägområde i anspråk, vilket kommer att medföra att en arbetsplan och en ändrad detaljplan upprättas.

Alternativ 1 kan utföras inom befintligt vägområde med stöd av gällande detaljplan och ger mindre intrång mot befintliga boendemiljöer. En förutsättning för alternativ 1 bör vara att en ny GC-port utförs i befintligt läge under Tyresövägen.

Kapitel 9 Fortsatt arbete

Denna handling är det första steget i vägplaneringsprocessen. Dokumentet skall vara underlag för det samrådsförfarande som skall genomföras. Efter genomfört samråd sammanställs synpunkterna och förstudien kompletteras om så erfordras. En förslagshandling skickas därefter till Länsstyrelsen för beslut om objektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det beslutet har bäring på kommande skedens samrådsprocess och utformning av miljökonsekvensbeskrivning. Förstudien avslutas med att en beslutshandling tas fram som blir underlag till Trafikverkets ställningstagande. I detta beslut tydliggörs hur de föreslagna åtgärderna skall behandlas i det fortsatta arbetet.

9.1 Nästa steg i planeringsprocessen

Trafikverkets ställningstagande kommer att visa hur planeringsprocessen skall drivas vidare. Kan ställningstagandet påvisa en tydlig inriktning mot ett av de i förstudien föreslagna åtgärderna kan arbetet fortsätta med en arbetsplan (alt 2 och 3) eller direkt till bygghandling för alternativ 1.

9.2 Frågor som kräver särskild uppmärksamhet

I förslagen kommer väganläggningen i konflikt med befintliga el-, vattenledningar och optokablar. Dessa kan behöva flyttas eller skyddas. Samråd ska ske med respektive ledningsägare.

Hur området ska skötas och vem som har ansvar för skötseln av bytespunktens olika delar behöver uppmärksammas inför kommande arbete. För att bytespunkten ska bli attraktiv och behöver omgivningen tas om hand.

Idag sker en hel del olovlig lämning och hämtning av resenärer vid busshållplatserna. Möjligheten finns att anlägga en ficka för hämtning och lämning i anslutningen till hållplatsen och göra detta legaliserat. Det finns dock en del trafiksäkerhetsproblem med en sådan lösning som måste diskuteras innan några åtgärder kan beslutas.

Trafiksituationen vid Vinthundsvägen bör utredas vidare tillsammans med Stockholms stad. Om trafikljuset tas bort på väg 229 blir det sannolikt svårare att komma ut från Vinthundsvägen under morgonens maxtimma, eftersom det kommer uppstå färre luckor i den täta trafiken in mot Stockholms centrum.

Vid åtgärder som innebär "väsentlig ombyggnad" behöver bullerproblematiken hanteras i en MKB för arbetsplan.

9.3 Prövning enligt annan lagstiftning

Processen för åtgärder inom befintligt vägområde och för ianspråktagande av nytt vägområde skall ske i enlighet med Väglagen.

I alla förslag går väganläggningen mer eller mindre utanför vägområdet i gällande detaljplan. En ändring i detaljplanen kan behöva göras beroende på val av alternativ. Detta kan göras med antingen en detaljplaneändring eller genom beslut om smärre avvikelse om intrånget anses som ringa. Detta sker i enlighet med Plan- och bygglagen och Stockholms stads planprocess.

9.4 Förankringsform

Processen för åtgärder inom befintligt vägområde och för ianspråktagande av nytt vägområde skall ske i enlighet med Väglagen. Nya eller ändrade gång- och cykelvägar till bytespunkten räknas inte som väganläggning enligt väglagen och processen för dessa ska därmed ske i enlighet med Plan- och bygglagen och Stockholms stads planprocess.

Underlagsmaterial

Projektdirektiv för förstudie. Trafikverket.

Digitalt kart- och trafikunderlag. Trafikverket.

STRADA olycksstatistik för åren 2001-2010.

Digitalt underlagsmaterial från Länsstyrelsen i Stockholm län.

Digitalt underlagsmaterial från riksantikvarieämbetet, Fornsök, www.fmis.raa.se

Digitalt underlagsmaterial från Skogsstyrelsen, Skogens pärlor, www.svo.se

Aktuella detaljplaner hämtade från <http://planer.sbk.stockholm.se/>

Busslinjekartor hämtade från www.sl.se

www.trafiken.nu

Jordartskarta hämtad från www.sgu.se

Beräknade bullernivåer hämtade från www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_buller.html

Cykelplan för Stockholms ytterstad, 2005-05-11, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

Referensmaterial

Handbok Förstudie, Publikation 2002:46. Trafikverket.

Bilagor

- Minnesanteckningar från informationsmöte

- Samrådsredogörelse

Bilaga 1 Minnesanteckningar från informationsmöte med allmänheten

Tid: 2011-02-24, kl. 19:00-21:00
Plats: Sandåkraskolans matsal, Sköndal

1. Samrådsmötet öppnas

Jan Englund, VAP hälsar välkomna till samrådsmötet och presenterar dagordningen.

2. Presentation av medverkande

Bertil Nilsson	Projektledare Trafikverket
Maria Hallesjö	Miljöspecialist Trafikv.
Mikael Hacksell	Informatör Trafikverket
Anke Xylander	Trafikingenjör SL
Jan Englund	Uppdragsansvarig VAP
Andreas Magnusson	Vägutformare VAP
Caroline Dieker	Miljö/landskap VAP

På mötet deltog 9 kvinnor och 14 män.

3. Redogörelse för planprocessen

Jan Englund redogjorde för planprocessen. För närvarande befinner sig projektet i det första steget, förstudie. Det är ett skede där en förutsättningslös analys ska göras av brister och problem som ska mynna ut i förslag till åtgärder. En förstudie kan i vissa fall leda till att ingenting alls görs, detta är dock mindre vanligt. Om ett tydligt alternativ inte kan urskiljas bland förstudiens olika förslag fortsätter processen med en vägutredning. Därefter utförs en arbetsplan som beskriver hur objektet ska byggas och är även ett dokument för eventuellt ianspråktagande av mark. Bygghand-

ling, som är det sista skedet i processen, visar detaljerat hur vägen ska byggas.

Arbetet med planering enligt väglagen görs parallellt med Plan- och bygglagen.

4. Presentation av förslag till Förstudie

Caroline Dieker beskriver bakgrund, brister och problem. Hållplatserna har låg standard och låg kapacitet för bussar. Det signalreglerade övergångsstället är olämpligt på en starkt trafikerad väg. Hela miljön kring bytespunkten är sliten och känns otrygg.

Kommentarer:

- Gångtunneln upplevs som otrygg av kvinnor.
- Enda möjligheten att komma ut från Vinthundsvägen vid rusningstrafik med bil är när det blir rött vid övergångsstället på Tyresövägen
- En av vägsamfälligheterna röjde på eget bevåg runt hållplatserna för några år sedan. Stockholms stad forslade bort skräpet men har sedan dess inte följt upp någonting eller vårdat miljön.
- Dålig snöröjning vid övergångsstället skapar en osäker överfart.
- Vid snöröjningen av Tyresövägen skjuts all snö upp på gång- och cykelvägar till busshållplatserna, framförallt på norra sidan.
- Har ni tagit hänsyn till den nya bebyggelsen?
Svar: ja.

Caroline fortsatte med redovisning av målen för förstudien. Det övergripande målet är att kollektivtrafiken ska ha hög kapacitet och oskyddade trafikanter och resenärer ska kunna röra sig säkert, till, från och inom bytespunkten. Projektmålen är:

- Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för bussresenärer
- Ökad kapacitet och framkomlighet för busstrafiken
- Tryggare miljö för resenärer vid busshållplatser och gångpassager
- Minskat buller för väntande resenärer

Många av deltagarna tycker inte att de förslag som presenteras är bra eftersom de medför att busstrafiken kommer närmre och kan medföra ökat buller. Bullerfrågan återkommer flera gånger. Flera synpunkter framkom om att det endast är rimligt att bygg ut hållplatserna i befintligt läge. På frågan om varför man ska göra något över huvudtaget berättar Anke Xylander, SL om fel och brister som finns för busstrafiken idag.

Några mötesdeltagare håller med om att det inte är bra att bli avsläppt i grässlätten utanför busshållplatsen.

Deltagarna är redan väl insatta i förslagen och flera synpunkter framkommer om vad som anses lämpligt och olämpligt. Bostadsområdet norr om

Tyresövägen är idag starkt påverkat av klotter och vandalism. Rädslan finns för att det ska öka om man flyttar hållplatserna närmre husen. De boende upplever den ovärdade miljön i anslutning till tomterna och bytespunkten som ett stort problem.

Andreas Magnusson presenterade de olika förslagen:

Många deltagare tycker att det är hög hastighet på sträckan. Kan man flytta 70-skylden österut? Som det är nu kommer den mitt för den norra busshållplatsen. Förstudien kan föreslå en sådan åtgärd, länsstyrelsen beslutar om den. Trafikplatsen öster om hållplatserna upplevs som mindre bra. Jan berättar att många trafikplatser är fel byggda sett till dagens regler. Frågan om att ändra hastigheter inom tätbebyggt område ligger på kommunens bord. Länsstyrelsen beslutar om hastigheterna, där Trafikverket är remissinstans och oftast följer Länsstyrelsen Trafikverkets råd.

En ny gångbro för att ersätta ljusreglerat övergångsställe presenteras.

Synpunkter:

- De boende vill inte ha bron så nära. Flytta hellre passagen västerut, där borde den göra mer nytta. Det blir sämre för många som ska över om de får

gå för långt. Man borde titta på vart de ska gå. I det här förslaget kommer tre passager av Tyresövägen väldigt tätt. Många ungdomar passerar på kvällarna till och från McDonalds. De slänger mycket skräp.

- Tar man bort trafikljuset blir det mycket svårare att komma ut från Vinthundsvägen då det annars är en strid ström av bilar som aldrig stannar.
- Bra med bro i stället för plankorsning.
- Det är 400 bussar som passerar, jag tycker inte man ska belasta de boende med mer trafik.

Andreas berättar att man behöver stöd i terrängen för att anlägga bro eller tunnel, därför är den placerad där den är i förslaget. Men vi kommer att studera brofrågan ytterligare.

Flera problem med trafiksituationen i korsningen med Nynäsvägen påtalas. Det är viktiga aspekter men kan inte rymmas i den här förstudien. Vissa problem kan dock belysas.

På Sandåkravägen föreslås en timglashållplats för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Synpunkter:

- Alternativ 2 och 3 är förkastliga ur bullersynpunkt. Vi har redan sänkta taxeringsvärden på grund av bullerstörningar.
- Svar: Bygger man nytt så gäller andra bullernivåer 55 dB i stället för 65 dB vid befintligt. Eventuellt

skulle alltså en nybyggnadsåtgärd kunna förbättra den totala bullersituationen. I arbetsplanen gör man en MKB, där fokuserar man på både buller och avgaser. SL arbetar med att förbättra avgaserna från busstrafiken.

- Det värde som visas i bullerkartorna är lägre än det som är uppmätt. Trafikverket har mätt hemma hos mig. De mätte 62 dB när kartan säger 55 dB. Det borde finnas bättre mätningar.
- Bullerplanken för att skydda väntande resenärer kommer göra hållplatserna otrygga.
- Nattrafiken medför vandalisering.

- Kommer den utökade vandaliseringsrisken vara en bedömningsgrund?

Svar: Förstudien är en förutsättningslös studie, alla konsekvenser av ett förslag ska beskrivas i den mån det går och är relevant.

- Varför är det 90 på Tyresövägen och har det alltid varit det?

En diskussion kring hastigheten följer. Mikael Hacksell berättar om ett projekt han har informerat om där hastighetssänkningar påverkar buller och utsläpp av partiklar väldigt lite.

Synpunkter:

- Kan man lägga tyst asfalt i busshållplatsen?
- Svar: Vid busshållplatser har man en speciell markbeläggning för att klara slitaget. Tyst asfalt har visat sig ge bra effekt men det finns fortfarande stora brister. Sannolikt ligger den stora buller-

problematiken vid busshållplatser vid bromsning, motorljud mm.

- Det känns olustigt att få folk närmare in på husen. Mycket skadegörelse, klotter och nedkissning i anslutning till hållplatserna.

- När de breddade för kollektivkörvägarna tillkom det sprickor i husen, vem står för om något sådant skulle hända? Värde sjunker på fastigheterna om man anlägger nya hållplatser, kompenseras man för detta?

Svar: Nej inte för värdeminskning men för skador som uppkommit vid byggnation kan ersättning utgå.

- Alternativ 2 och 3 ändrar förutsättningarna för boendet, inte alternativ 1.

- Det är bra att det görs något, men det ska göras på rätt ställe och på rätt sätt.

5. Allmänna synpunkter

Se under punkt 4.

6. Övriga frågor

Bertil Nilsson informerar om tidpunkten för inlämnande av synpunkter. Blanketter och portofria svarskuvert finns att ta i lokalen.

Utställning kring förstudien visas under perioden 17 februari – 12 april, dels på Skarpnäcks bibliotek, Skarpnäcks Allé 25, Skarpnäck, dels på Trafikverkets kontor, Sundbybergsvägen 1, Solna.

Skriftliga synpunkter skickas till:

Trafikverket,

172 90 Sundbyberg

eller via e-post till registrator.stockholm@trafikverket.se

Den 12 april är sista dag för att lämna synpunkter per brev eller e-post.

Synpunkter:

- Hur gör man för att få bästa gehör för sina synpunkter? Gå ihop eller skriv en och en?

Svar: Lämna en väl formulerad synpunkt som gärna är skriven gemensamt med flera andra, samfällighet eller liknande. Då visar man en enighet och att det är en åsikt som delas av många. Synpunkten får oftast större genomslag om den är väl motiverad.

7. Sammanträdet avslutas

Sammanträdet avslutade och några besökare dröjde sig kvar för att diskutera vidare om förstudien.

Minnesanteckningarna nedtecknade av Caroline Dieker, Andreas Magnusson och Jan Englund

Bilaga 2 Samrådsredogörelse

Inkomna synpunkter på Förstudie för bytespunkt Norra Sköndal som inkommit under utställningstiden.

Förstudien har varit utställd under perioden 17 februari 2011 till 12 april 2011. AO 883998

Åke Rönn Sköndalsvägen 113 B

Ifrågasätter om det inte finns skäl att beakta tillkommande bebyggelse, trafiklösningar eftersom det sker en omfattande bebyggelse söder om Tyresövägen och det planeras ny bebyggelse öster om Stora Sköndals väg.

Trafikverkets synpunkter

Norra Sköndal är Stockholms största bytespunkt mellan snabbussar och lokalbussar. Den nya bebyggelsen kan använda den lokala bussen som trafikerar det lokala vägnätet.

Stockholms Stad, Trafikkontoret

Kontoret ställer sig positivt till stora delar av åtgärderna. Förslaget om en planskild för de oskyddade trafikanterna vid trafiksignalen över Tyresövägen är bra, dock delar inte kontoret att det finns ett väl utbyggt gång- och cykelnät i området. Det saknas utbyggda cykelbanor utmed Sandåkravägen, gång- och cykeltunneln har en dålig utformning under Tyresövägen, den befintliga gång- och cykelbron över Tyresövägen har dålig tillgänglighet på södra sidan och att det saknas cykelparkering i anslutning till hållplatserna.

Att utforma hållplatsen på Sandåkravägen som en

timlashållplats är inte lämpligt då vägen även är omledningsväg för Tyresövägen. Stadens cykelplan bör redovisas i förstudien. Trafikkontoret anser vidare att hållplatserna även bör fungera så att hämtning och lämning av passagerare bör medges. För hållplatserna enligt alternativ 2 och 3 bör en separat cykelväg anordnas utanför perrongen.

Trafikverkets synpunkter

De frågor som Trafikkontoret framför berör i huvudsak det kommunala vägnätet. Trafikverket har gjort en helhetsbedömning av vilka åtgärder som kan erfordras för att göra trafikmiljön bättre i anslutning till nuvarande hållplatserna och eventuellt att dessa flyttas. De åtgärder som redovisas på det kommunala nätet måste ske i nära samarbete med staden hur dessa skall utformas och eventuellt ingå i annat projekt. När det gäller den föreslagna bron måste trafiksituationen i anslutning till trafikplatsen studeras noga så att framkomligheten för trafikanterna på Vinthundsvägen inte försvåras. Den föreslagna timlashållplatsen på Sandåkravägen är ett förslag att öka trafiksäkerheten för elever till och från Sandåkraskolan som är boende i Norra Sköndal.

Stig Eriksson Gråhundsvägen 182

Föredrar alternativ 1. Eventuellt kan man utesluta bullerskyddet vid norra sidan mellan hållplatsen och Tyresövägen eftersom ett nytt skydd är under uppförande mellan Tyresövägen och det nya bostadsområdet söder om Sandåkravägen. Anser att

det är bra att det signalreglerade övergångsstället ersätts med en planskild bro.

Trafikverkets synpunkter

Hur och vilka åtgärder som skall ingå i en arbetsplan får bedömas senare. Skall det signalreglerade övergångsstället ingå i det fortsatta arbetet måste Stockholms Stad bygga ut gång- och cykelvägsystemet och trafikplatsen ses över så att man inte försvårar för trafik på Vinthundsvägen att nå målpunkter norr ut.

Sabina och Håkan Fredriksson Lapphundsgården 49, Lapphundens Samfällighetsförening c/o Per-Olof Egli, Inga och Henrik Rosenlund Gråhundsvägen 102, Annicka och Fredrik Wahlström Vinthundsvägen 131, David Good Terriergården 46.

Anser att alternativ 1 är det som är genomförbart, alternativ 2 och 3 påverkar omgivningarna och miljön allt för mycket för att kunna genomföras. Boende utmed sträckan är redan idag hårt prövade av buller från Tyresövägen. Alternativ 2 och 3 skulle innebära att drygt 450 bussar dagligen skulle bromsa in, gå på tongång, starta upp och accelerera endast 30 meter från fastigheterna utmed vägen. Idag har många fastigheter ett visst bullerskydd tack vare de bullervallar som ligger mellan vägen och fastigheterna samt växtligheten finns på vallarna. De befintliga vallarna kommer att behövas schaktas ut och man blir tvungen att fälla större delen av den växtlighet som finns

på dessa. Dessa åtgärder medför att bullernivån kommer att ökas för fastigheterna.

Utsläpp av partiklar och avgaser påverkar framförallt barn som har mindre motståndsförmåga utsläppen kan framförallt ge upphov till astma och andra luftvägssjukdomar. Påtalar även risken för vandalism såsom klotter och nedskräpning i området med förstörda fasader. Anser vidare att en förbättring av gångtunneln inte skall belasta alt 1 vid en kostnadsjämförelse mellan de olika alternativen.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är tacksam för kloka synpunkter. De kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Centrala frågor som buller och spridning av partiklar kommer ytterligare att fördjupas i analyser av området. Trafikverket arbetar aktivt för att inte överskrida gällande miljö kvalitetsnormer. Synpunkter om ökat buller i samband med förändring av bullervallarna kommer att beaktas. Liksom risk för vandalism och klotter.

Förändringar av gångtunneln finns med i alternativ 1 och 3. Självklart kan man i det fortsatta arbetet diskutera omfattning av förbättringen av gångtunneln och därmed kostnaden.

Inga och Henrik Rosenlund Gråhundsvägen 102

Förordar att befintliga hållplatser inte flyttas utan att de skall vara kvar i nuvarande lägen så att bostadsområdet inte får ökade bullerstörningar. An-

ser att vissa frågor är dåligt belysta i förstudien. I förstudien finns inte redovisat hur trafikanterna rör sig till och från hållplatserna samt hur byten sker mellan olika busslinjer. Idag pågår en utbyggnad av Lilla Sköndal med ca 500 bostäder som bör beaktas i förstudien vid val av hållplatsläge. I förslaget finns även en gång- och cykelbro redovisad, denna bör flyttas längre väster ut samt att hela gång- och cykelvägssystemet i anslutning till Gubbängens trafikplats ses över.

Trafikverkets synpunkter

I en förstudie redovisas olika alternativ hur ett problem kan lösas för att uppnå ställda mål. Av förstudien framgår även kommunala planer och Södra Sköndal nämns som ett område för bostadsbebyggelse. SL har utfört en studie hur passagererna byter mellan olika bussar. Denna redovisning kommer att redovisas i den slutliga versionen av förstudien. När det gäller gång- och cykelstråk ankommer det på Stockholms Stad hur en sådan utbyggnad skall ske eftersom det ligger inom stadens ansvarsområde. I förstudien vill vi belysa olika frågeställningar som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Pernilla och Per Stamming Terriergränd 32

Anser att hållplatserna inte skall flyttas utan att dessa kan förbättras i befintligt läge. Föreslår följande åtgärder, sänk hastigheten till 70 km/tim

fram till öster om Skarpnäcks trafikplats, bredare busskörväg på bekostnad av de två andra, anlägg cykelparkering vid busshållplatserna, förläng gångtunneln, låt vissa bussar passera hållplatsen samt bygg en tvärbana från Skarpnäck till Tyresö via Älta.

Trafikverkets synpunkter

Enligt SL är dessa hållplatser länets största när det gäller byten mellan olika busslinjer att då låta vissa bussar att passera hållplatserna är inte lämpligt. Skall busshållplatser vara kvar i nuvarande läge erfordras en förlängning av gångtunneln. För att erhålla en god bytespunkt och hållplats är det naturligt att cykelparkeringar anordnas. Att bygga en ny spårvagnslinje får prövas Stor Stockholms lokaltrafik. När det gäller en förändring av nu gällande hastighetsgränser så prövas detta av Länsstyrelsen.



Trafikverket Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Sundbybergsv. 1, Solna
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se