

FASTSTÄLLELSEHANDLING

Bytespunkt Svanhagen - Väg 800

Ekerö kommun, Stockholms län

Planbeskrivning 2021-04-01 för ändring av vägplan Bytespunkt Svanhagen, Dnr TRV 2020/8821



Trafikverket

172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fastställelsehandling, Bytespunkt Svanhagen, Väg 800

Författare: Anders Markstedt, Marianne Klint, WSP

Dokumentdatum: 2021-04-01

Ärendenummer: TRV 2020/8821

Uppdragsnummer: 160262

Version: 1.0

Kontaktperson: Mandana Mokhtary, Trafikverket

Innehåll

Förord

1. SAMMANFATTNING	6
1.1. Utformning	7
1.2. Framkomlighet och tillgänglighet	7
1.3. Trafiksäkerhet	8
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND OCH PROJEKTMÅL ...	9
2.1. Bakgrund	9
2.2. Ändamål	9
2.3. Projekt mål	9
2.4. Tidigare utredningar och beslut	10
3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
3.1. Vägens funktion och standard	11
3.2. Trafik och användargrupper	12
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	12
3.4. Miljö och hälsa	12
3.5. Vattenfrågor	12
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar	13
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV.....	14
4.1. Val av typlösning och utformning	14
4.2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	16
5. MILJÖBESKRIVNING	17
5.2. Jordbruksmark	17
5.3. Samlad miljöbedömning	17
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV ÄNDRINGAR I FASTSTÄLLD PLAN 18	
6.1. Trafik och användargrupper	18
6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	18
6.3. Miljö och hälsa	18
6.4. Påverkan under byggtiden	18
7. SAMLAD BEDÖMNING	19

8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖMÅL, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	19
8.1. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler	19
8.2. Uppfyllande av miljömålen	19
8.3. Uppfyllelse av miljö kvalitetsnormer	19
8.4. Hushållning med mark och vatten	19
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	20
9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt	20
9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	20
9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt	20
9.4. Område för enskild väg	21
10. FORTSATT ARBETE	21
10.1. Tillstånd och dispenser	21
10.2. Uppföljning och kontroll	22
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	22
11.1. Formell hantering	22
11.2. Genomförande	23
11.3. Finansiering	23
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	23

Förord

Trafikverket reviderade och omarbetade en tidigare arbetsplan för bytespunkten Svanhagen i Ekerö kommun, se Figur 1, i enlighet med den nya planläggningsprocessen som blev lag 2013-01-01.

Den nya vägplanen fastställdes 2017-10-25. Enligt planen byggs korsningen om till en cirkulationsplats och förutsättningarna för cykeltrafik och för busstrafiken förbättras.

I samband med detaljprojekteringen inför entreprenadupphandlingen konstaterades att bussinfarten och cykelanslutningarna inte var optimalt utformade. De justeringar som görs är små men inte oväsentliga varför ett förenklat planförfarande enligt Väglagen §§ 15 a och 17 a kan tillämpas. Planläggningsprocessen inleddes med att ta fram ett samrådsunderlag och att begära länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2020-03-24 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I enlighet med Trafikverkets rutin för förenklad handläggning av en fastställd vägplan, TDOK 2014:0099 kan planbeskrivningen hållas enkel men ska innehålla en redovisning av vilka ändringar som ska göras med motivering, syfte och beskrivning av ändring. Skyddsåtgärder som föranleds av ändringarna ska också redovisas. Hänvisning till den tidigare planen, TRV 2016/10626 är möjlig.

Vägplanens syfte är att fastställa den mark som väganläggningen tar i anspråk, samt det markområde som kommer att krävas för framtida drift och underhåll av vägen. När planen är fastställd har Trafikverket rätt att ta angiven mark i bruk.



Figur 1 Karta över Svanhagen

1. Sammanfattning

Nuvarande bytespunkt vid Svanhagen i Ekerö kommun betjänar 750 - 800 resenärer varje dag. Bytespunkten som ligger inklämd mellan två korsningar har under många år haft framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem

Ekerö kommun planerar för utbyggnad i området med småhus, verksamheter och handel. De nuvarande problemen kommer då att öka i takt med att befolkningen på Färingsö växer och trafikbelastningen på Färentunavägen ökar. Många busslinjer trängs idag på en liten yta.

En vägplan som innebär en ombyggnad av bytespunkten och ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats fastställdes 2017 och ett genomförande har påbörjats. I samband med det arbetet sågs möjligheterna att ytterligare förbättra för busstrafik och cykeltrafik. Ändringarna är inte oväsentliga och omfattar:

- Vänstersvängkörfält för busstrafik på Färentunavägen
- Ändrad sträckning av cykelväg förbi bytespunkten
- Breddning av cykelväg

Ändringarna innebär en bättre arbetsmiljö för busschaufförer, en något bättre framkomlighet på Färentunavägen och förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister. Effekterna av ändringen är att ytterligare cirka 800 m² jordbruksmark tas i anspråk och att avvattningsflöden ökar marginellt. Ändringen av tidigare planförslag medför inga ytterligare konsekvenser än de som redovisats i tidigare vägplan. Den samlade bedömningen i den vägplanen är att projektet inte bedöms medföra några negativa miljökonsekvenser utan endast positiva.

Ändringarna har bedömts kunna fastställas genom ett förenklat förfarande.

Samråd har skett med de fastighetsägare och rättighetsinnehavare som berörs av ändringarnas markintrång.

Länsstyrelsen beslutade 24 mars 2020 att ändringarna inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Utfartsförbud och komplettering av cykelbana på en sträcka söder om planområdet genomförs som ett separat projekt i samband med att kommunen slutför sin påbörjade planläggning av området.

1.1. Utformning

Den tidigare fastställda vägplanen presenterar ett förslag som innebär att en cirkulationsplats byggs i korsningen Stenhamravägen/ Färentunavägen. Tureholmsvägen får ny sträckning väster om telestationen och ansluts till cirkulationen från söder. Befintlig utfart mot Färentunavägen hålls enbart öppen för busstrafik till bytespunkten.

Befintliga gång- och cykelstråk ansluts till bytespunkten. Gång- och cykelpassage med refuger anordnas i samtliga av cirkulationsplatsens fyra tillfarter. Ett förslag på ny gång- och cykelväg längs bussangöringens södra kant illustreras. Utformningen av denna beslutas i samråd med Ekerö kommun. Eventuell markåtkomst hanteras via detaljplan och inte genom vägplanen.

I ändringen av planen görs en breddning av Färentunavägen söder om cirkulationsplatsen för att medge ett vänstersvängkörfält för buss och syftar till att minska störningar för övrig trafik. Vidare leds cykelvägen väster om bytespunkten istället för igenom denna. En mindre breddning görs också av cykelvägar.

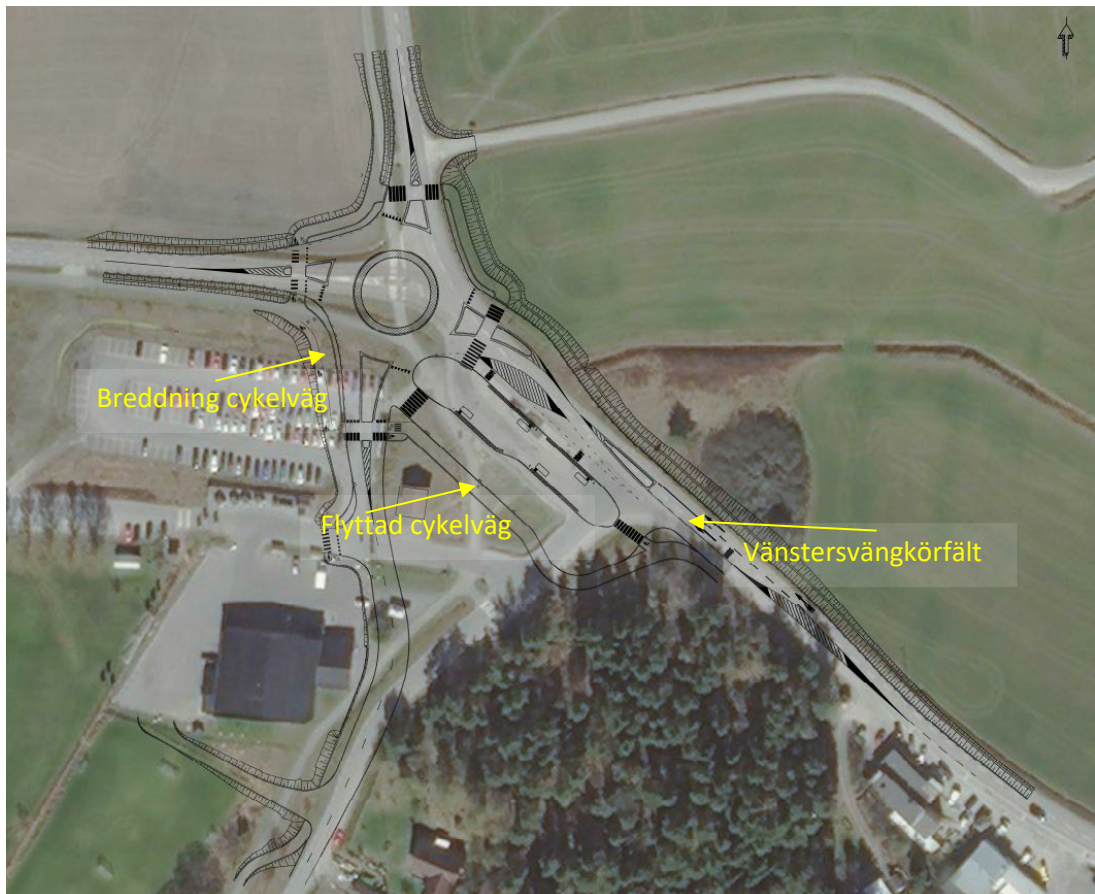


Illustration av projektet med föreslagna ändringar

1.2. Framkomlighet och tillgänglighet

Färentunavägen har ett trafikflöde på cirka 1000 fordon per timme under maxtimmarna. Det innebär, framförallt på morgonen att bussen får vänta på en lucka i trafikflödet.

Genom det utbyggda vänstersvängkörfältet förhindras att en väntande buss blockerar norrgående trafik.

1.3. Trafiksäkerhet

Kompletteringen med ett körfält för svängande bussar förbättrar trafiksäkerheten. Dels minskar risken för påkörning bakifrån, dels minskar risken för att busschauffören stressas av bilister som köar upp bakom bussen.

Breddningen har ingen inverkan på de gång- och cykelpassager som kommer att byggas med stöd av den redan fastställda planen.



Gång- och cykelpassage längs Färentunavägen

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund och projektmål

2.1. Bakgrund

Nedanstående bild visar hur korsningen ser ut idag och den problembild som ombyggnaden adresserar. En beskrivning av tidigare utredningar och av projektmålen framgår av *Planbeskrivning till plan Bytespunkt Svanhagen -Väg 800, 814, 815, Dnr. TRV 2016/10626*



Översikt över området

2.2. Ändamål

Ändamålet med projektet är att skapa en bytes- och korsningspunkt som uppfyller höga krav på trafiksäkerhet och tillgänglighet. En fastställd vägplan finns som adresserar de problem med trafiksäkerhet och framkomlighet som finns idag. I samband med genomförandet av vägplanen konstateras dock att planen kan ytterligare förbättras för att nå projektmålen.

2.3. Projektmål

Den ändring av planen som föreslås innebär att följande risker i den fastställda vägplanen minskas:

- Risk för köbildning bakom buss som svänger in till bytespunkten
- Risk för konflikter mellan bussar och cyklister i bytespunkten
- Risk för konflikter mellan cyklister och gående

2.4. Tidigare utredningar och beslut

En arbetsplan för en ombyggnad av området togs fram 2007. Enligt dåvarande lagstiftning gjordes en miljökonsekvensbeskrivning även om länsstyrelsen inte bedömde att projektet hade betydande miljöpåverkan. Arbetsplanen föregicks av en förstudie som listade tre alternativ i enlighet med fyrstegsprincipen. Vägverket, SL och kommunen var efter förstudieskedet eniga om att inrikta det fortsatta arbetet mot en bearbetning av alternativ 3 i förstudien. Man ansåg också att en anslutning av Tureholmsvägen till gemensam korsningspunkt med Stenhamravägen borde studeras vidare.

En fördjupning av vattenfrågorna föranledde en revidering av arbetsplanen 2010 men då projektet saknade finansiering kunde planen inte fastställas.

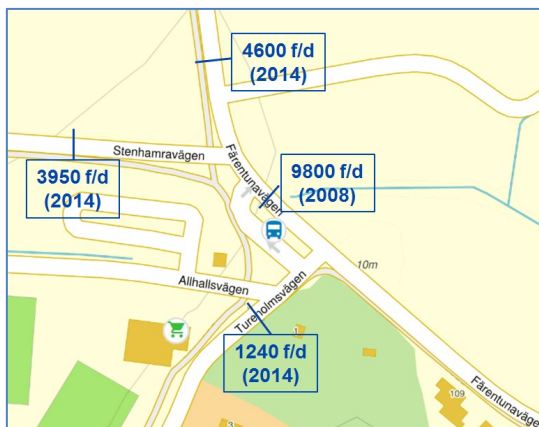
I september 2015 återupptogs projektet, då efter den nya lagstiftningen. Önskemålet från Trafikverket var då att göra om arbetsplanen till en vägplan. Eftersom man i den tidigare processen genomfört en förstudie och samråd om arbetsplanen behövdes ingen åtgärdsvalsstudie. Efter samråd med länsstyrelsen beslutades att tidigare MKB bör göras om till en miljöbeskrivning, samt att beslutet avseende betydande miljöpåverkan behövde förnyas. Länsstyrelsen bedömde att för lång tid förflutit sedan tidigare beslut. Ett samrådsunderlag baserat på tidigare vägplan togs fram och i juni 2016 tog länsstyrelsen ett förnyat beslut om att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter samråd och granskning fastställdes vägplanen 2017-10-25.

I samband med detaljprojekteringen inför entreprenadupphandlingen konstaterades att bussinfarten och cykelanslutningarna inte var optimalt utformade. De justeringar som görs är små men inte oväsentliga varför ett förenklat planförfarande enligt Väglagen §§ 15 a och 17 a kan tillämpas. Planläggningsprocessen inleddes med att ta fram ett samrådsunderlag och att begära länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen beslutade 2020-03-24 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3. Förutsättningar

Förutsättningarna är till stora delar desamma som låg till grund för den fastställda vägplanen. Där ingår befintligt vägnät, trafik, landskapets förutsättningar och miljö.

En beskrivning av förutsättningarna i området framgår av Planbeskrivning till plan Bytespunkt Svanhagen -Väg 800, 814, 815, Dnr. TRV 2016/10626.



Ungefärligt antal fordon per dygn, mätår inom parentes

3.1. Vägens funktion och standard

Vägnätet i området tillhör det regionala vägnätet och tjänar till stora delar trafik mellan Stockholm och mälardalarna. Hastigheten är skyltad till 50 km/h. Enligt den tidigare fastställda planen binds Färentunavägen, Stenhamravägen och Tureholmsvägen samman i en cirkulationsplats och vägstandarden förbättras. Gång- och cykelvägnätet binds samman.

Eftersom vägområdet i den ändrade planen sträcker sig längre söderut längs Färentunavägen så beskrivs förutsättningarna där nedan.

Färentunavägen söder om Tureholmsvägen har cirka 10 800 f/d baserat på stickprovsmätning 2019. Enligt prognos 2040 blir trafiken 16 000 f/d (ÅDT). Från väg 261 och norrut löper en gång- och cykelbana på den västra sidan. Denna upphör cirka en kilometer söder om korsningen med Stenhamravägen. Istället finns där ett uppmålat cykelfält fram till korsningen med Tureholmsvägen. Strax söder om korsningen med Tureholmsvägen ligger bebyggelse med kommersiell service. Utfarterna är inte reglerade. Telekablar finns väster om vägen.



Färentunavägen söder om korsningen med Stenhamravägen

På den östra sidan ingår dike och slänt i vägområdet som gränsar till åkermark. Belysningsstolpar som ej är eftergivliga står i vägområdet.

På sträckan efter bebyggelsen längs skogskanten fram till Tureholmsvägen har kommunen byggt cykelväg genom avtal med fastighetsägaren.

Kommunen är väghållare för alla cykelvägar i området längs de statliga vägarna.

3.2. Trafik och användargrupper

Busslinjerna utgörs av fyra genomgående linjer och en nattbusslinje som utgör direktförbindelser till Brommaplan för olika delar av Färingsö. Fyra linjer vänder vid bytespunkten och har sina ändstationer i de yttre delarna av Färingsö. Hållplatsen fungerar som bytespunkt för busstrafiken på Färingsö. De linjer som har flest avgångar går med 10-minuterstrafik i rusningstrafik.

Bytespunkten nås via gång- och cykelvägnätet från Stenhamra i väst, Skå/Edeby i norr och Brommaplan i öst.

I anslutning till bytespunkten finns en infartsparkering. Totalt finns idag plats för ca 65 bilar.

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Ändringen av planen innebär att Färentunavägen också byggs om längre söderut där det finns verksamheter och en bensinstation. Vägplanen innefattar dock inga utfartsförbud utan de genomförs i ett separat projekt samordnat med detaljplanen för området.

3.4. Miljö och hälsa

Färentunavägen (väg 800) är sekundär transportväg för farligt gods. Det innebär att transporter med farligt gods som har lokala mål använder vägen. Transporter med farligt gods förekommer på både Färentunavägen och Stenhamravägen. De transporter med farligt gods som förekommer är sannolikt i huvudsak bensin, diesel och eldningsolja.

Inga fastigheter berörs idag av bullernivåer >55 dB. Bebyggelsen i projektet ligger upp mot moränkullarna och vibrationer bedöms inte vara ett problem inom området.

Enligt översiktliga beräkningar från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund ligger halterna av kvävedioxid och partiklar PM 10 väl under gällande miljökvalitetsnorm.

3.5. Vattenfrågor

Dagvattnet från befintlig väg avleds huvudsakligen via öppna diken till det större diket längs Allhallsvägen (Berga-Törnby markavvattningsföretag). En större betongtrumma (dim 500) förbinder dikessystemet nordost om korsningen med Berga-Törnby markavvattningsföretag. Diket är idag delvis igensatt och skulle behöva rensas samt justeras i nivå.

Området ingår i yttre skyddszonen till östra Mälarens vattenskyddsområde.

3.6. Kommunala planer

Aktuella kommunala planer är gällande översiktsplan (ÖP), antagen i december 2005. I maj 2010 togs beslut om planens fortsatta aktualitet. En trafiköversikt för Ekerö kommun är gjord 2001.

I översiktsplanen beskrivs Svanhagen som lokalt centrum. Vikten av att skapa en beredskap för att kunna tillgodose framtida behov av expansion av butiker påpekas i planen. I översiktsplanen talas om behovet av att förbättra Färentunavägen (väg 800) från Svanhagen söderut mot Bromma samt att på sikt förbättra förbindelsen Svanhagen-Stenhamra. Kommunen ser ett behov av ökad kapacitet på infartsparkeringen vid Svanhagen i framtiden.

Kommunen arbetar med en ny detaljplan för Svanhagen, parallellt med Trafikverkets planarbete. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheterna till kompletterande bostäder och verksamheter i området. Detaljplanen kommer att samordnas med vägplanen genom att vägområdets begränsningslinjer införs i detaljplanen.

3.7. Byggnadstekniska förutsättningar

Jordlagren i området består överst av ca 0,5 m fyllningsjord av sand och grus. Detta lager är utfyllt på ett ca 0,5 m tjockt lager siltig torrskorpelera och därefter 9,5 till 17 m lera. Leran är mycket lös med en skjuvhållfasthet på 10kPa. Leran underlagras av morän på berg. I gränsen mellan fyllningsjorden och den siltiga torrskorpeleran förekommer ställvis ett lager gyttja.

Flera stora diken finns i området.

Inom området finns inga kommunala VA-ledningar, men det finns ett flertal dagvattentrummor.

Inom området finns befintliga tele- och elkablar. Telekablarna ägs av Telia Sonera och elkablarna av Ekerö Energi. Befintlig belysning finns på södra sidan av Stenhamravägen, östra sidan av Färentunavägen samt vid befintlig busshållplats, västra sidan av Tureholmsvägen, södra sidan av vägen till Allhallen och vid infartsparkeringen.

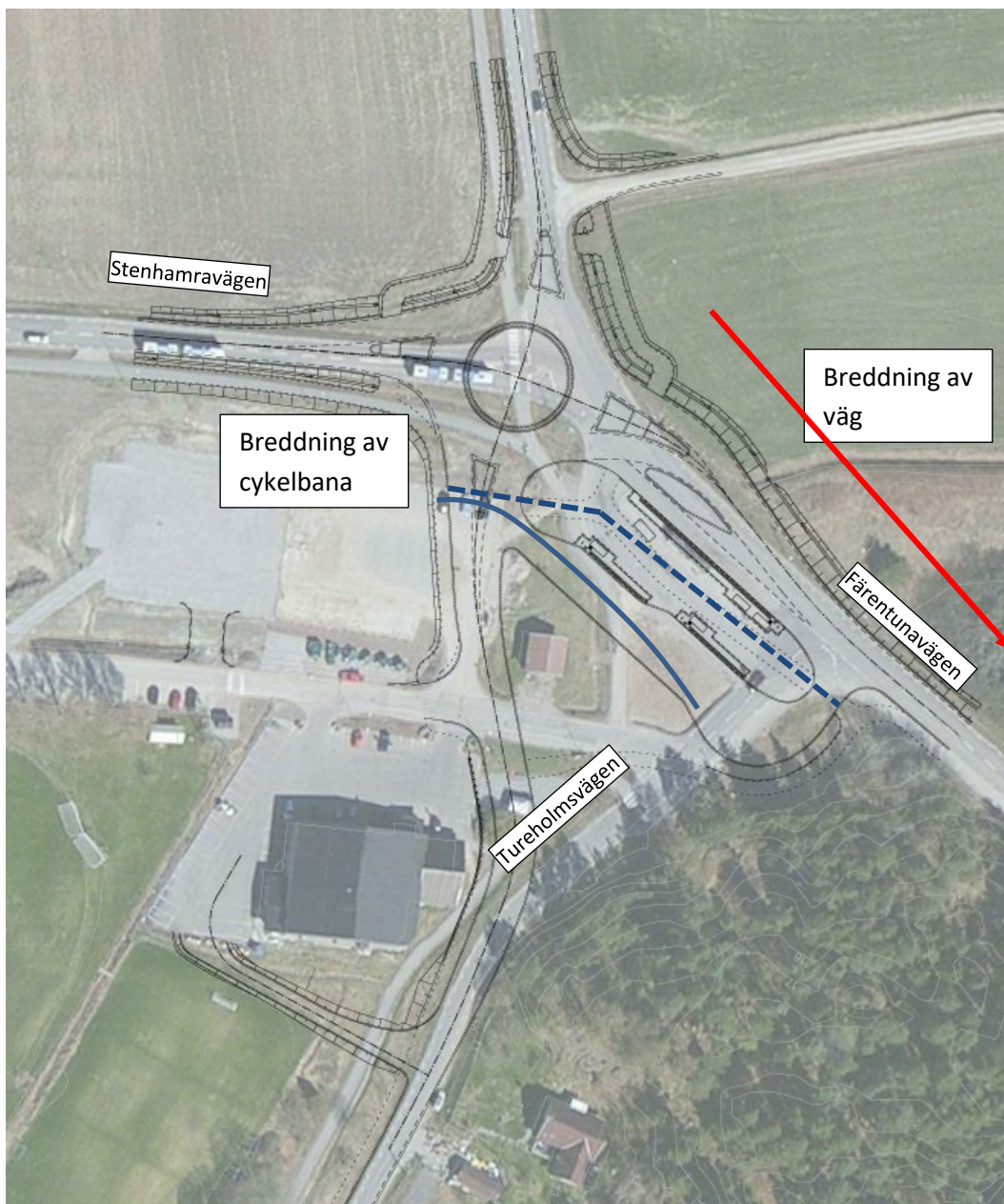
Befintliga lågspänningsmatarkablar för el finns på södra sidan av Stenhamravägen och vägen till Allhallen, samt på västra sidan av Tureholmsvägen och östra sidan av Färentunavägen. På östra sidan av Tureholmsvägen finns en lågspänningsluftledning. Befintliga telekablar finns på norra sidan av Stenhamravägen, västra sidan av Färentunavägen och öster om parkeringen.

I samband med produktionen kommer omfattande ledningsomläggning att krävas.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av typlösning och utformning

Figuren nedan visar åtgärder i den fastställda vägplanen. Förslaget innebär att en cirkulationsplats byggs i korsningen mellan Stenhamravägen och Färentunavägen. Tureholmsvägen får en ny sträckning och ansluts till cirkulationsplatsen. Busslingen utökas i befintligt läge och förses med en egen anslutning mot Tureholmsvägen och Färentunavägen. Korsningen mellan Tureholmsvägen och Färentunavägen stängs för allmän trafik.



Utformningsförslag i fastställd vägplan samt föreslagna ändringar.

I figuren ovan visas föreslagna ändringar. Cykelvägen får en ny sträckning för att undvika konflikter med norrgående bussar i bytespunkten. Hållplatsrefugen i bytespunkten görs

smalare. Den nya sträckningen visas med blå linje och den sträckning som utgår med streckad linje.

Samtidigt breddas vägen på en sträcka för att ge plats för ett körfält för norrgående bussar som ska svänga vänster in i terminalen.

Vidare görs en breddning av gång- och cykelvägen på en sträcka förbi parkeringen.

Förslaget illustreras nedan.

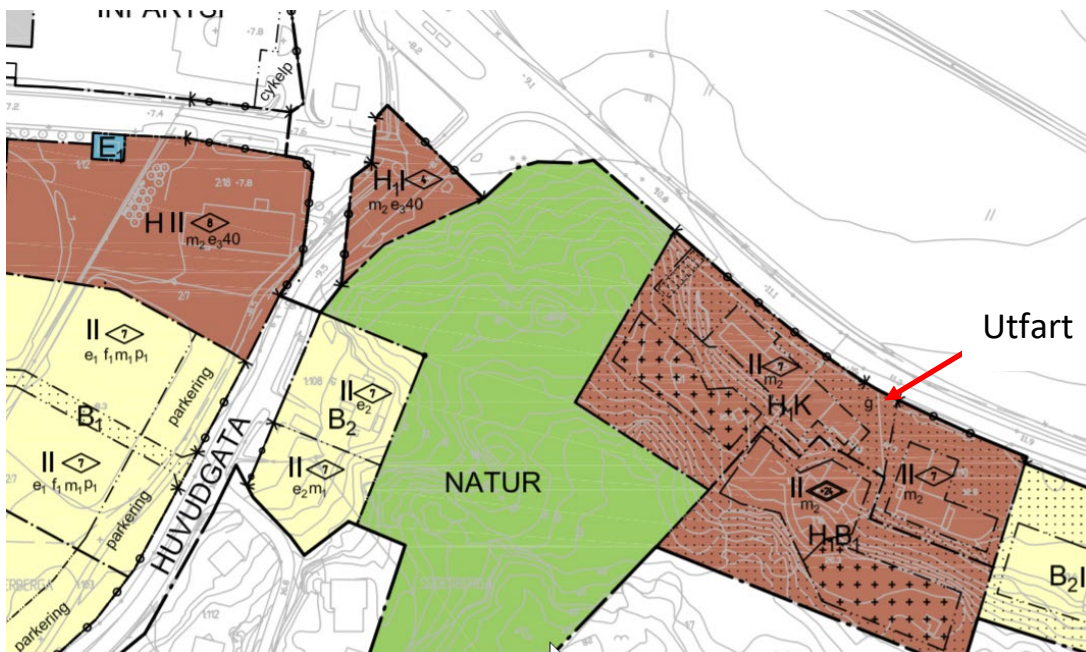


Föreslagen utformning med ändringar

Bytespunkten trafikeras av fem genomgående linjer, varav en nattbuss, med slutstation vid Brommaplan och fyra lokala linjer som försörjer Färingsö med slutstation i bytespunkt Svanhagen.

Beträffande avvattningen följs samma principer som i den fastställda vägplanen. De utökade hårdgjorda ytorna beaktas i dimensioneringen av brunnar och ledningar.

Utfarter mot Färentunavägen kommer att regleras i detaljplan. Även om ändringen innebär att sträckan byggs om kommer spärrlinjernas placering fortsatt medge in- och utfart till verksamheterna. Ombyggnad av sträckan samordnas i ett separat projekt och samordnas med kommunens genomförande av detaljplanen.



Utsnitt ur förslag till detaljplan Svanhagen Skå-Berga 1:2 m. fl. Gemensam utfart.

4.2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Det tillkommer inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått utöver de som redovisas i den fastställda vägplanen *Bytespunkt Svanhagen -Väg 800, 814, 815, Dnr. TRV 2016/10626*

5. Miljöbeskrivning

Nedan beskrivs endast den påverkan och de konsekvenser som ändringarna medför. För hela projektets påverkan hänvisas till tidigare plan- och miljöbeskrivning.

Den ytterligare mark som tas i anspråk består av jordbruksmark och gräsytor. Även ett dike berörs. I och med att det endast är jordbruksmark och gräsytor som tas i anspråk så bedöms ändringen endast riskera att påverka jordbruksmark, ett dike i jordbruksmarken och vatten.

5.1.1. Vatten

Enligt skyddsföreskrifterna för råvattentäkten Östra Mälaren ska dagvatten från nytillkomna ytor i den yttre skyddszonen inte ledas ut till ytvatten utan föregående rening.

Vänstersvängfältet innebär en liten ökning av andelen hårdgjorda ytor vilket medför en liten ökning av avrinnande dagvatten. Föroreningsmängden bedöms vara ungefär samma som i den ursprungliga vägplanen eftersom vänstersvängfältet inte påverkar trafikflödena. Skillnaden mot vägplanen är marginell. Den ursprungliga vägplanen reglerar att en oljeavskiljare anläggs vilket förbättras situationen jämfört med nollalternativet. Inget ytterligare behov av åtgärder finns.

5.1.2. Generellt biotopskydd för dike i jordbruksmark

Diket under Färentunavägen som hör till Berga-Törnby markavvattningsföretag är ett småvatten i jordbruksmark och därmed skyddas det genom lagstiftningen om generellt biotopskydd. Vänstersvängfältet medför ett marginellt ingrepp i diket jämfört med den fastställda vägplanen. Enligt den nya lagstiftning som trädde i kraft den 1 januari 2013 behöver inte separat dispens sökas för åtgärder för generella biotopskydd om de behandlas inom en vägplan som fastställs.

5.2. Jordbruksmark

Arealbortfallet av jordbruksmark till följd av utbyggnaden av cirkulationsplatsen är cirka 2 400 m². Med utbyggnad av ett vänstersvängfält ökar ianspråktagandet av jordbruksmark med ytterligare cirka 800 m². Tillgängligheten och tillfarter förändras inte, varför konsekvenserna bedöms som små.

5.3. Samlad miljöbedömning

Ändringen av tidigare planförslag medför inga ytterligare konsekvenser än de som redovisats i tidigare vägplan. Den samlade bedömningen i den vägplanen är att projektet inte bedöms medföra några negativa miljökonsekvenser utan endast positiva.

6. Effekter och konsekvenser av ändringar i fastställd plan

6.1. Trafik och användargrupper

De positiva effekterna för trafiksäkerhet och för busstrafiken kvarstår och förstärks med de föreslagna ändringarna. Utan vänstersvängkörfält påverkas norrgående trafik som hamnar bakom en buss som väntar på att svänga. Det berör enligt beräkningar ett trettiootal fordon under den värst belastade timmen.

Genom att lägga om cykelvägen enligt ändringen av planen minskar antalet konfliktpunkter vilket bidrar positivt till trafiksäkerheten.

För de som rör sig till och från bussarna är det positivt att slippa konflikter med cyklister på ön i bytespunkten.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Breddningen av Färentunavägen innebär att ny mark tas i anspråk. Körbanan breddas på en längre sträcka och spärrlinje införs.

För affärsidkarna väster om Färentunavägen är det viktigt att antalet parkeringsplatser inte blir färre och att tillgänglighet med bil är fortsatt god. Därför anpassas spärrlinjens slut till de befintliga förhållandena.

För att förbättra för trafiksäkerheten behöver utfarterna för fastigheterna Söderberga 1:31, 1:16 och 1:110 väster om vägen samordnas. I samband med det anordnas en dubbelriktad gång- och cykelbana. Det genomförs dock som ett separat projekt och ingår inte i denna vägplan. Huvudman är Ekerö kommun och planläggningen kan ske med samordnat förfarande enligt PBL 5 kap. 7§ i den mån väg 800 påverkas.

6.3. Miljö och hälsa

Den föreslagna ändringen av den fastställda planen innebär inte någon ny bedömning av konsekvenser för miljö och hälsa.

6.3.1. Vatten

Ändringen innebär att marginellt större volymer dagvatten ska omhändertas. Anläggningen dimensioneras för dessa volymer.

6.3.2. Områden som undantas från förbud enligt miljöbalken

Denna ändring av vägplan kommer att fastställas. Ändringarna innebär inga nya åtgärder inom strandskyddat område eller områden med generellt biotopskydd.

6.4. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kommer arbetena att orsaka tillfälliga störningar bland annat i form av buller, nedsmutsning, begränsad framkomlighet och transporter med tung trafik. För att minimera miljöstörningarna under byggtiden upprättas ett kontrollprogram där olika typer av verksamheter regleras.

De föreslagna ändringarna innebär marginellt större volymer av schaktmaterial och innebär ingen förändring av tiden för genomförandet. Konsekvenserna blir därför försumbara.

7. Samlad bedömning

Ändringen av planen innebär förbättringar för trafiksäkerheten och för biltrafikens framkomlighet. Övriga konsekvenser är försumbara.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljömål, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler

Ingen skillnad mot fastställd vägplan

8.2. Uppfyllande av miljömålen

Ändringarna är mycket små och föranleder ingen förändring jämfört med fastställd vägplan.

8.3. Uppfyllelse av miljökvalitetsnormer

Ändringen medför ingen risk för påverkan på möjligheten att klara miljökvalitetsnormer för vatten, luft eller riktvärden för buller.

8.4. Hushållning med mark och vatten

Genomförandet av fastställd vägplan innebär att mark som idag nyttjas för annat ändamål, främst jord- och skogsbruk, övergår till vägområde. Ytan som tas i anspråk är begränsad och bedöms inte försvåra nuvarande markanvändning. De föreslagna ändringarna innebär att ytterligare ca 800 m² jordbruksmark tas i anspråk.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Genomförandet av den fastställda vägplanen har inte påbörjats men kommer att genomföras enligt beslut om fastställelse av vägplan 2017-10-25 med de ändringar som framgår av denna beskrivning. De ytor för vägrätt som anges avser därför de arealer som behövs för att genomföra vägplanen inklusive de föreslagna ändringarna. I fastighetsförteckningen upptas endast tillkommande ytor föranledda av ändringarna.

9.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada.

Eftersom genomförandet av den fastställda vägplanen inte påbörjats har vägrätt ännu inte uppkommit.

Cirka 6 200 m² bedöms tas i anspråk för vägrätt inklusive den fastställda planen. Drygt hälften av arealen bedöms beröra åkermark, medan resterande del upptas av impedimentsytor eller ytor som idag används för vägändamål. Ändringen berör cirka 940 m².

I fastighetsförteckningen anges vilka fastigheter och vilken areal som berörs av den utökade vägrätten.

9.2. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Inskränkt vägrätt utgör en del av vägområdet där vägrätten har inskränkts. Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren inte får full rätt att bestämma över användningen av marken eller utrymmet samt att tillgodogöra sig material och andra tillgångar ur marken eller utrymmet. Fastighetsägarens fortsatta nyttjande av område med inskränkt vägrätt får dock inte hindra vägens, eller väganordningens funktion, drift eller brukande.

I vägplanen är inskränkt vägrätt aktuellt för att klara underhåll vid diken samt att räddningstjänst har tillgång till arbetsområde vid eventuellt saneringsarbete.

Omkring 640 m² bedöms tas i anspråk med inskränkt vägrätt inklusive den fastställda planen. Ändringen berör cirka 220 m² för trumma under parkeringen. Den tidigare fastställda vägrätten för trumma under parkeringen i ett annat läge kommer inte att byggas viket innebär att den vägrätten inte kommer att uppkomma. Sammantaget är därför den inskränkta vägrätten cirka 20 m² större än i den fastställda vägplanen.

I fastighetsförteckningen anges vilka fastigheter och vilken areal som berörs av inskränkt vägrätt.

9.3. Område med tillfällig nyttjanderätt

I arbetsplanen anges en yta som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Storleken på ytan och vilka fastigheter som berörs redovisas i fastighetsägarförteckningen.

Området kommer att användas som arbetsyta under anläggningstiden. Nyttjanderätten ska gälla under hela byggtiden fram till färdigställandet.

Cirka 5 990 m² bedöms tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt inklusive den fastställda planen. Ändringen innebär att ytterligare 2 410 m² tillkommer för att inte riskera att framkomligheten försämras under byggtiden.

I fastighetsförteckningen anges vilka fastigheter och vilken areal som berörs av tillfällig nyttjanderätt.

9.4. Område för enskild väg

Områden för enskild väg ingår inte i fastställelsebeslutet. Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via ersättningsförhandlingar samt av lantmäterimyndigheten när väghållningsmyndigheten söker förrättning enligt anläggningslagen. I detta projekt berörs huvudsakligen den enskilda vägen mot Berga. Även Allhallsvägen är en enskild väg vars utfartsförhållanden kommer att ändras.

För att öka trafiksäkerheten skulle möjligheten att nå fastigheterna väster om Färentunavägen, Söderberga 1:31, 1:16 och 1:110 kunna regleras med stöd av Väglag (1971:948) §40. Eftersom kommunen påbörjat ett planarbete och också ansvarar för gång- och cykelvägen genomförs dessa åtgärder inte i denna vägplan.

10. Fortsatt arbete

10.1. Tillstånd och dispenser

Ett flertal prövningar utanför vägplanen kommer att krävas inom projektet.

Prövning enligt bestämmelser om biotopskydd inkluderas i vägplanens fastställelse. I prövningarna kan det komma att meddelas villkor för verksamheten, som i så fall ska arbetas in i bygghandlingen.

Följande prövningar har identifierats i detta skede.

10.1.1. Verksamheter som skall prövas enligt miljöbalken

- Anmälan vattenverksamhet för byte av trumma under bytespunkten och schakt i anslutande dike kommer att lämnas till länsstyrelsen.
- Erforderliga tillstånd ska sökas för vissa verksamheter, till exempel tillstånd för uppläggning av massor på annan plats än inom vägområdet.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd som kan komma att krävas under byggperioden lämnas och söks av upphandlad entreprenör.

10.1.2. Verksamheter som skall prövas enligt plan- och bygglagen

Vägområdet kommer att ligga utanför detaljplan. Pågående arbete med detaljplaner anpassas till vägområdesgräns.

10.1.3. Verksamheter som kan komma att prövas enligt kulturmiljölagen

- Inga kända fornlämningar berörs av ändringen. Tillstånd av länsstyrelsen krävs för att rubba, ta bort, gräva ut, täcka eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

10.2. Uppföljning och kontroll

Trafikverket har för avsikt att följa upp miljöeffekter och de miljöåtgärder som genomförs i vägprojektet. Krav kommer att ställas vid upphandling av entreprenör.

Kontroll och uppföljning under byggskedet innefattas av entreprenörens miljöplan. Här skall bl.a. specificeras hur man tänker agera vid olyckor och utsläpp av miljöfarliga ämnen.

Byggbuller, vibrationer och grundvattensänkning är andra viktiga miljöfaktorer att beakta under byggtiden.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Den formella hanteringen avser förenklat förfarande med stöd av väglagen 15a och 17a §§. En förutsättning är att de fastighetsägare eller rättighetsägare som berörs av intrång ge sitt skriftliga medgivande.

Vägplanen kommer att samrådats och efter att ha inhämtat sakägares medgivanden och länsstyrelsens yttrande över ändringen av planen kommer den att genomgå fastställelseprövning.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankarta. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankarta.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vägghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vägghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för byggandet av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela Fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2. Genomförande

Under genomförandet kan samråd med länsstyrelsen enligt 12:6 MB bli aktuellt. Någon åtgärd som väsentligt ändrar naturmiljön planeras dock inte. Byte av trummor, rensning och justering av diken hanteras inom ramen för kapitel 11 i miljöbalken.

11.2.1. Kommunala planer

Aktuella kommunala planer är gällande översiktsplan (ÖP), antagen i december 2005. En översikt av planen gjordes 2014.

I översiktsplanen beskrivs Svanhagen som lokalt centrum. Vikten av att skapa en beredskap för att kunna tillgodose framtida behov av expansion av butiker påpekas i planen. I översiktsplanen talas om behovet av att förbättra Färentunavägen (väg 800) mellan Lullehov och Svanhagen samt att på sikt förbättra förbindelsen Svanhagen-Stenhamra. Kommunen ser ett behov av ökad kapacitet på infartsparkeringen vid Svanhagen.

Kommunen har utarbetat ett program för området Svanhagen och Söderberga. Syftet var att pröva möjligheterna för kompletterande bostäder och verksamheter i området, i samband med utbyggnad av vatten- och avlopp. Programmet godkändes av kommunstyrelsens arbetsutskott 2014-06-10.

Parallellt med Trafikverkets framtagande av vägplanen pågår ett arbete med en detaljplan för Svanhagen (Skå-Berga 1:2 m. fl.). Detaljplanen ska pröva möjligheterna till kompletterande bostäder och verksamheter i området. Trafikverkets vägar ingår inte i planen men kommer att delvis gränsa till planen.

Marken inom studerat område ägs delvis av kommunen, men även av privatpersoner. Fastigheterna Skå-Berga 4:3, Skå-Berga 2:18, Söderberga 1:31, 1:16 och 1:110 samt Törnby 8:1 ägs av privatpersoner, medan Söderberga 1:103, Skå-Berga 2:7, Skå-Edeby 4:2 och Skå-Berga 1:12 är kommunens mark.

11.3. Finansiering

Projektet kommer att finansieras genom regionala medel. Kostnadsbedömningen (prisbild 2020) uppgår till cirka 20 Msek. Observera att kostnader för ledningsomläggning inte ingår. Sannolikt blir det en omfattande ledningsomläggning vad gäller teleledningar som är kopplade till telestationen i området.

12. Underlagsmaterial och källor

Vägplan Bytespunkt Svanhagen -Väg 800, 814, 815, Dnr. TRV 2016/10626

Stockholms läns landsting, SL Busslinjekartor (Ekerö), 2020

Detaljplan för Svanhagen (Skå-Berga 1:2 m. fl.), Ekerö kommun 2014.

Nationell vägdatatabas – Trafikverkets hemsida



TRAFIKVERKET

Trafikverket

172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se