

SAMRÅDSUNDERLAG

Bytespunkt Svanhagen

Ekerö Kommun, Stockholms Län

2015-12-20



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag Bytespunkt Svanhagen

Författare: Gunilla Sortti, WSP

Dokumentdatum: 2015-12-20

Ärendenummer: TRV 2016/10626

Uppdragsnummer: 10218769

Version: 1.0

Kontaktperson: Mikael Freiman, Trafikverket Stockholm

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1. Planlägningsprocessen	6
2.2. Bakgrund	6
2.3. Tidigare planering	7
2.4. Ändamål och projektmål	7
2.5. Förslag på åtgärder	8
2.6. Beskrivning av befintlig väganläggning	8
2.7. Angränsande planering	10
3. AVGRÄNSNINGAR	11
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1. Stad och landskap	11
4.2. Riksintressen och övriga skydd	12
4.3. Miljö	12
4.3.1. Naturmiljö	12
4.3.2. Kulturmiljö	12
4.3.3. Trafikbuller	12
4.3.4. Barriärer	12
4.3.5. Luftkvalitet	12
4.3.6. Risk och säkerhet	13
4.3.7. Naturresurser och vatten	13
5. TÄNKBARA EFFEKTER OCH DERAS BETYDELSE	13
5.1. Markanvändning	13
5.2. Mark och Vatten	13

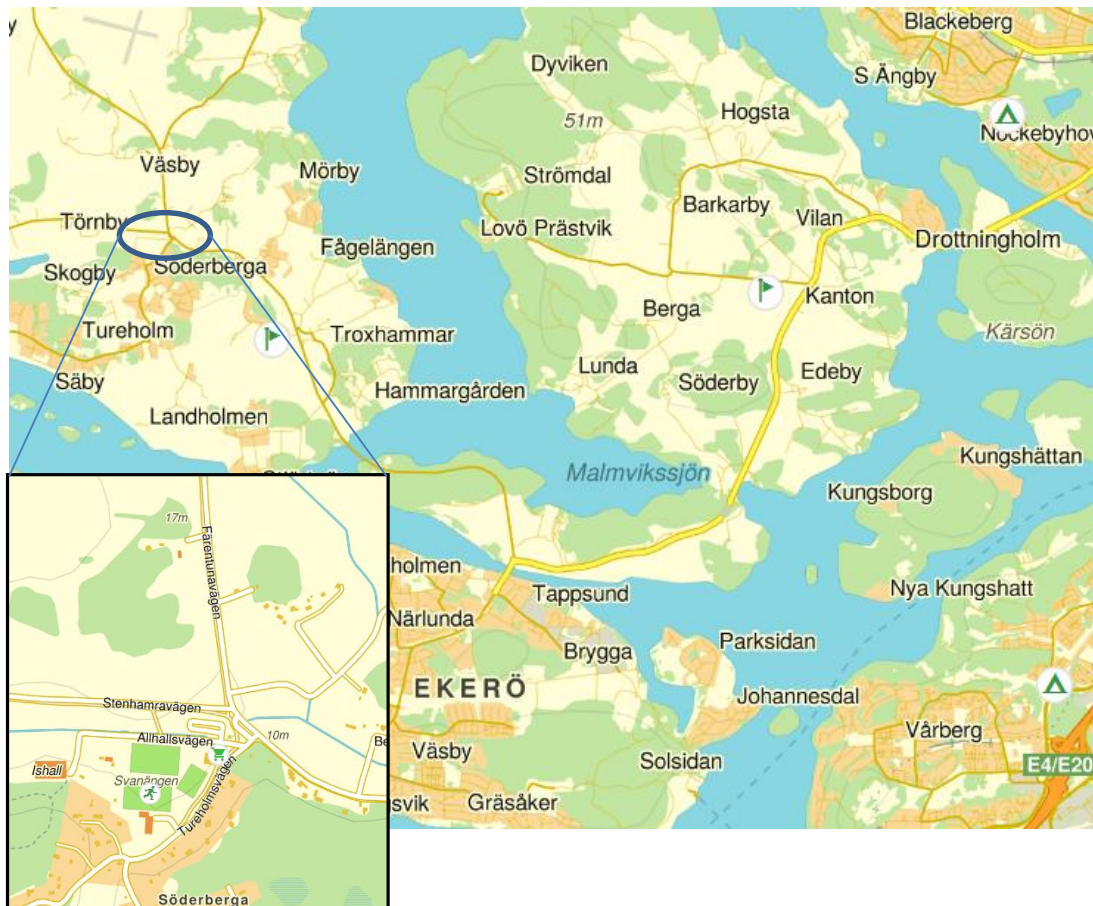
5.3.	Rekreation, friluftsliv, natur- och kulturmiljö	13
5.4.	Barriär och risk	13
5.5.	Luft, buller och vibrationer	13
5.6.	Byggtiden	14
5.7.	Klimat	14
5.8.	Effekternas omfattning	14
5.9.	Effekternas betydelse och komplexitet	14
5.10.	Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet	14
5.11.	Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål	14
6.	FORTSATT ARBETE	15
6.1.	Planläggning	15
6.2.	Viktiga frågeställningar	15
7.	KÄLLOR	16

1. Sammanfattning

Busshållplatsen vid Svanhagen på Färingsö utgör en knutpunkt och en bytespunkt för pendlare mellan Mäläröarna och Stockholm. Här finns goda möjligheter till pendlar-parkering och goda kommunikationer med kollektivtrafiken. Framkomligheten för kollektivtrafiken och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bör dock förbättras. Busshållplatsen bör utformas så att den bättre klarar framtida krav. Trafiksäkerheten i angränsande korsningar behöver höjas, främst för oskyddade trafikanter, genom att hastigheterna sänks och gångpassager annonseras tydligare.

Projektet har tidigare studerats i en förstudie och i en arbetsplan. Arbetsplanen fastställdes aldrig på grund av att finansiering uteblev.

De miljöaspekter som bedöms vara av störst betydelse för projektet är påverkan på landskapsbilden, nyttjandet av mark samt vattenfrågor (påverkan på och utsläpp i befintliga diken).



2. Beskrivning av projektet

2.1. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

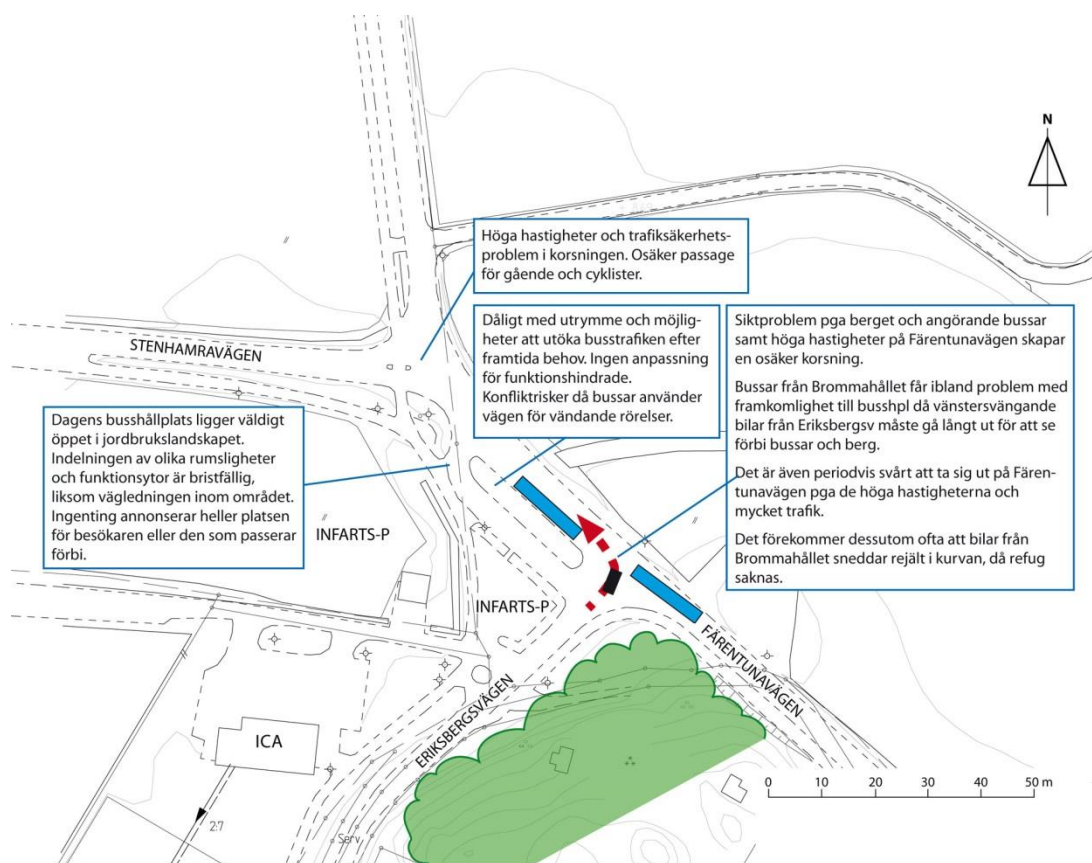
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

2.2. Bakgrund

Bytespunkten vid Svanhagen ligger mellan två närliggande korsningar. Under många år har platsen varit förknippad med stora framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Problemen blir större i takt med att befolkningen på Färingsö växer och trafikbelastningen på Färentunavägen ökar. Många busslinjer trängs idag på en liten yta. I och med en fortsatt förväntad befolkningstillväxt på Färingsö så kommer busstrafiken att utvecklas därefter, vilket kommer att leda till ett behov av en större bytespunkt/terminal vid Svanhagen.

Det finns brister i nuvarande utformning och utrustning när det gäller anpassning för funktionshindrade vid hållplatsen. Dagens bytespunkt är inte heller direkt anpassad för oskyddade trafikanter. Ett önskemål om plats för tidsreglering har framkommit från SL. Idag finns ingen yta inom hållplatsområdet avsedd för bussar som inte är i trafik, samtidigt som det finns bussförare som har sin rast i Svanhagen.

Ekerö kommun, SL och Trafikverket är alla eniga om att man måste se över bytespunkten i sin helhet och försöka åtgärda problemen. Projektet har även fått en ökad aktualitet i samband med kommunens pågående detaljplanearbete i området.



2.3. Tidigare planering

Projektet har studerats tidigare både i en förstudie och i en ej färdigställd arbetsplan. Förstudien som togs fram redan 2004 (dat 2004-11-30) har varit för utlåtande hos länsstyrelsen och i samband med planarbetet hölls även markägarsammanträde. I förstudiearbetet gjordes en bedömning utifrån fyrstegsprincipen.

2.4. Ändamål och projektmål

Projektet ska förbättra framkomligheten för bussarna samt tydliggöra och förbättra stråken för gående och cyklister. Trafiksäkerheten i området ska höjas.

Följande projektmål har tagits fram:

- Bytespunkten ska vara lätt att ta sig till och vara åtkomlig för alla
- Kapacitet och framkomlighet för busstrafiken inom hållplatsområdet ska klara en framtida utveckling av busstrafiken
- Bekväma byten mellan bussar samt mellan bil/cykel och buss ska möjliggöras.
- Trafiksäkerheten vid bytespunkten och vid angränsande korsning mellan Färentunavägen och Stenhamravägen ska förbättras
- Oskyddade trafikanter ska kunna röra sig säkert inom och till/från bytespunkten.

2.5. Förslag på åtgärder

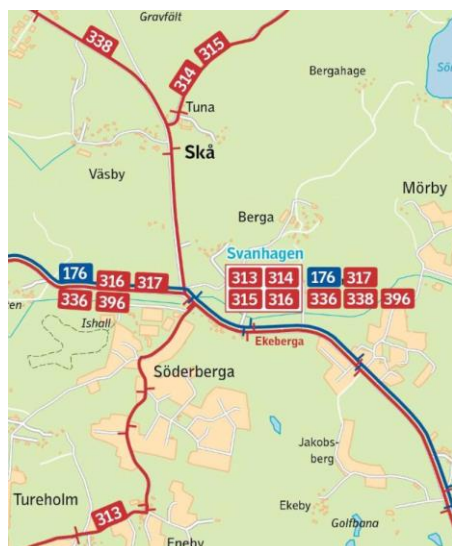
Som skrivits ovan har projektet studerats i ett par omgångar tidigare. Förslaget som tagits fram innebär att korsningen utformas som en cirkulationsplats. En cirkulationsplats ökar trafiksäkerheten genom att eventuella kollisioner sker i en lägre hastighet och i en snävare vinkel. I nuvarande korsning är hastigheterna högre än vad som kommer vara möjligt i en cirkulationsplats.

Bussangöringen dimensioneras för den trafik som trafikhuvudmannen (Stockholms läns landsting) bedömer är aktuell.

Anslutande gång- och cykelvägnät anpassas och flera gångpassager anläggs för att underlätta för oskyddade trafikanter.

2.6. Beskrivning av befintlig väganläggning

Hållplatsen trafikeras av sammanlagt nio busslinjer och betjänar 750-800 resenärer per dag. De linjer som har flest avgångar går med 10-minuterstrafik under högtrafik.



Aktuellt bussnät 2015.

Hållplatsens plattform är inte anpassad till funktionshindrades behov. Bytespunkten nås via gång- och cykelvägnätet från Stenhamra i väst, Skå/Färentuna i norr, Ekerö i öst och Eriksberg i söder. GC-förbindelserna ligger på samma sida som hållplatsen både längs Färentunavägen i riktning mot Brommaplan och längs Stenhamravägen. GC-vägen längs Färentunavägen i riktning mot Skå behöver korsa Stenhamravägen.



Idag finns cykelväg längs Färentunavägens västra sida, längs Stenhamravägens södra sida och längs Tureholmsvägens västra sida. Cykelvägarna ansluter till hållplatsen.

Färentunavägen söder om korsningen med Stenhamravägen, dvs. precis vid bytespunkten, har (2008) ett flöde på ca 9700 fordon per dygn, (årsmedeldygn). En stor del av trafiken gör svängande rörelser i korsningen med Stenhamravägen. Flödet på Stenhamravägen uppmättes 2014 till 3 950 fordon per dygn medan fortsättningen på Färentunavägen norr om korsningen mättes till 4 600 fordon per dygn. På Tureholmsvägen mättes flödet till 1240 fordon per dygn.

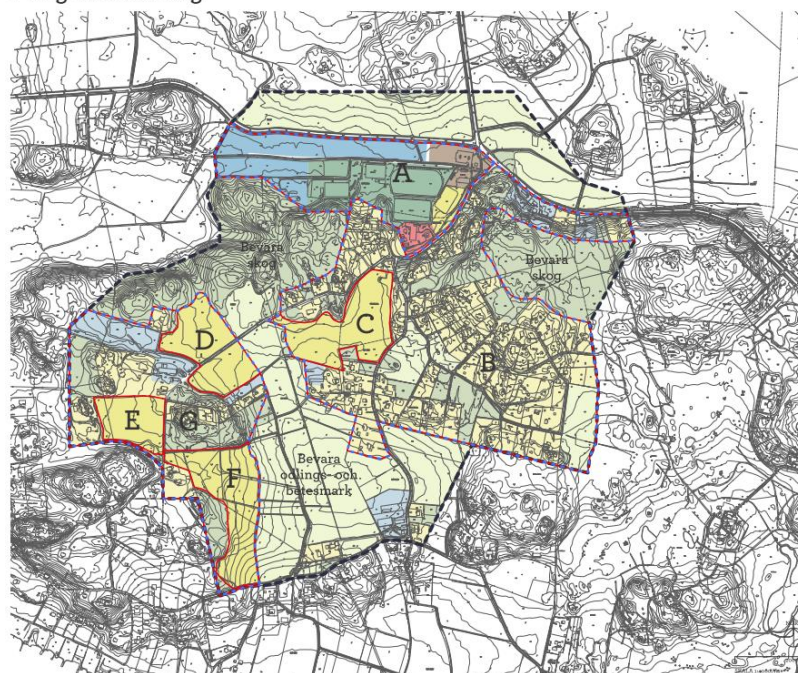


Ungefärligt antal fordon per dygn, mätår inom parentes

2.7. Angränsande planering

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.

Programförslag



Kartbilaga 3
Program för Svanhagen - Söderberga

Teckenförklaring

Programområdesgräns
Inom programområdet kan enligt planförslaget totalt cirka 282 nya bostäder uppföras och ett cirka 6 hektar stort område förvaldas för nya verksamheter.

Ungellärlig gräns för detaljplaner



Område A
Knutpunkten vid korsningen Flörensavägen och Stenmarvsvägen ges möjligheten att utvecklas med större ytor för centrumkänslig. Exempelvis kan nya mötesplatser och lokaler för handel och service tillskapas. Infartsvägar kan utvecklas och eventuellt samnyttjas med idrottsverksamheten som även ges god utrymme att utvecklas. Fårholmsverksamheten bekräftas. Åven ytor för ca. 45 nya bostäder i Herbestadhus och ett cirka 6 hektar stort område för verksamheter förvaldas.



Område B och C
Inom område B och C förvaldas förvaltning bland bebyggelse. Nya bostäder bör utgäras av småhusbebyggelse. Inom området bör hänsyn tas till färdstråk och gemensamma lok- och grönytor säkerställas. Befintliga verksamheter bekräftas och ges möjlighet att fortsätta utöva sina verksamheter i programområdet. Inom område B och C kan cirka 140 respektive 10 nya bostäder kompletteras befintlig bebyggelse räknat på 1 000 kv. villatomter.

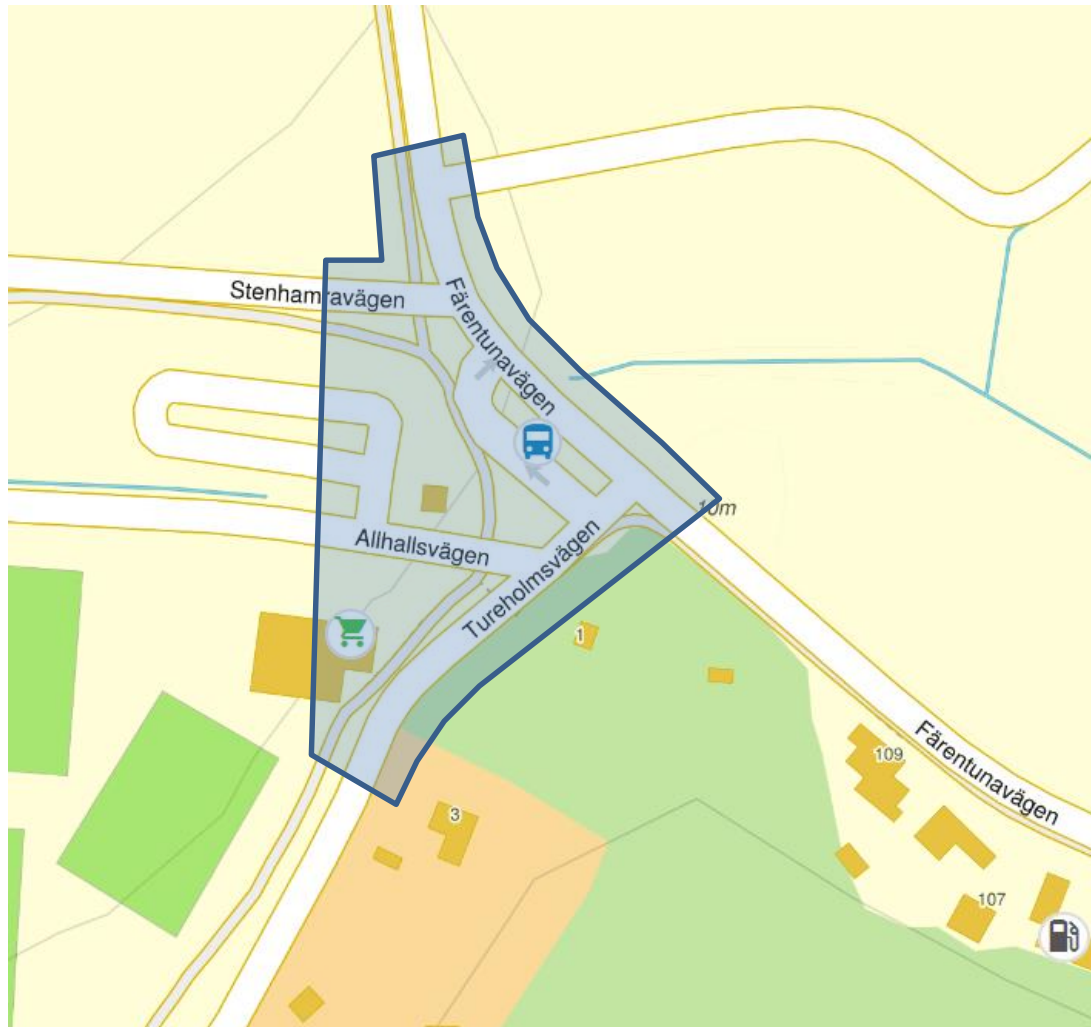


Område C, D, E och F
Inom områdena C, D, E och F förvaldas ny sammanhållen bostadsbebyggelse. Nya bostäder bör utgäras av småhusbebyggelse. Stor hänsyn till landskapsbildningen ska tas vid exploatering. Skåde- och gällre planering och utseende. Ny bebyggelse bör utformas med träfärdigheter i jordiga kulor för att smälta väl in i kulturlandskapet. Inom områdena bör hänsyn tas till färdstråk och gemensamma lok- och grönytor säkerställas.
Antal nya bostäder som kan uppföras inom respektive område (räknat på 1 000 kv. villatomter):
- C 40
- D 30
- E 20
- F 40

Ekerö kommun arbetar nu med att detaljplanlägga området i enlighet med tidigare program. Kommunens detaljplanearbete sker parallellt och i samråd med Trafikverket. Trafikverket kommer att ta fram en vägplan som redovisar framtida markbehov för ny bytespunkt. Vägplan och detaljplan ska överensstämma.

3. Avgränsningar

Området avgränsas av korsningen mot Berga i norr. Inom det avgränsade området ska det vara möjligt att lösa gång- och cykeltrafiken. Det ska också vara möjligt att hantera in- och utfarter till ICA-affären och till pendlarparkeringen.



4. Förutsättningar

4.1. Stad och landskap

Bytespunkten ligger i ett öppet, böljande jordbrukslandskap med skogsklädda berg och moränkullar. Den uppodlade marken består av lera. När man kommer söderifrån anas Skå kyrka bland vegetationen på höjden. Väster om korsningen mellan Färentunavägen och Stenhamravägen ligger en ICA-butik, en busshållplats och en infartsparkering. Lite längre söderut ligger fler verksamheter, bland annat en bensinstation.

Bebyggelsen ligger på moränkullarna. När man befinner sig kring vägkorsningen är bebyggelsen i Berga och Bergalund mest påtaglig.

Idag är området kring infartsparkeringen, affären och busshållplatsen rörigt och ger ett intryck av att ha vuxit fram i takt med att behoven uppstår. I övrigt är den öppna landskapsbilden mycket tilltalande.

Inga rekreations- eller friluftslivsintressen finns utpekade inom det område som berörs av projektet. Från Svanängens idrottsplats (som ligger utanför avgränsat område) utgår ett motionsspår.

4.2. Riksintressen och övriga skydd

Färingsö är gammal kulturbygd. Projektet tangerar ytterkanten av riksintresse för kulturmiljön.



Vägplanen ligger inom yttre skyddsområde för råvattentäkten Östra Mälaren.

4.3. Miljö

4.3.1. Naturmiljö

Några områden med utpekade naturvärden finns inte i området. Den mark som berörs är idag till stor del hårdgjord yta för gator, gångbanor, busshållplats och parkeringar. Resterande yta är att se som impedimentsytor.

4.3.2. Kulturmiljö

Projektet tangerar ytterkanten av riksintresse för kulturmiljön.

4.3.3. Trafikbuller

Projektet kommer inte medföra några ökade trafikmängder, ändrade körbeteenden eller nya typer av trafik. Det finns inga bostadsfastigheter i direkt anslutning till korsningen som berörs av buller.

4.3.4. Barriärer

Projektet ligger i en landsbygdsmiljö och vägen bedöms ha en viss barriäreffekt.

4.3.5. Luftkvalitet

Ekerö kommun har som helhet mycket bra luftkvalitet. För luft finns miljökvalitetsnormer för vissa ämnen. Miljökvalitetsnormerna får inte överskridas. Från vägrafiken är det främst kvävedioxid och partiklar PM 10 som är intressanta. Enligt översiktliga beräkningar från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund ligger halterna av kvävedioxid och partiklar PM 10 väl under gällande miljökvalitetsnorm

4.3.6. Risk och säkerhet

Färentunavägen (väg 800) är sekundär transportväg för farligt gods. Det innebär att transporter med farligt gods som har lokala mål använder vägen. Ingen riskanalys har genomförts inom projektet. De transporter med farligt gods som förekommer är sannolikt i huvudsak bensin, diesel och eldningsolja.

4.3.7. Naturresurser och vatten

Idag avvattnas största delen av Färentunavägen, Stenhamravägen och Tureholmsvägen via öppna diken i Berga-Törnby och Skogby-Törnby torrlägningsföretag. Dikena mynnar i Törnbyviken som i sin tur mynnar i Långtarmen mellan Färingsö och Ekerö. Avståndet mellan Svanhagen och Mälaren är drygt en km.

Studerat område ligger inom yttre skyddsområde för råvattentäkten Östra Mälaren.

5. Tänkbara effekter och deras betydelse

5.1. Markanvändning

Markanvändningen kommer inte att förändras i området. Viss omDisposition kommer att ske mellan ytorna men någon förändring av användningsområden kommer inte att ske. Tureholmsvägen kommer att läggas om, men mark där nuvarande väg går frigörs istället.

5.2. Mark och Vatten

Vattnet från befintlig väg leds bort via öppna diken. I fortsatt projektering kommer dagvattenhanteringen beaktas och någon form av skyddsåtgärd (oljeavskiljare eller liknande) är aktuell före utsläpp i recipient.

5.3. Rekreation, friluftsliv, natur- och kulturmiljö

En ombyggd bytespunkt kommer inte att medföra några negativa förändringar avseende rekreation, friluftsliv, natur- eller kulturmiljö.

5.4. Barriär och risk

Korsningens och busshållplastens barriäreffekt kommer i någon mån att minska när gång- och cykelstråken förtydligas och görs genare.

Genom att få ner hastigheten genom korsningen minskar risken för svåra olyckor med farligt gods.

5.5. Luft, buller och vibrationer

Projektet kommer inte att ha någon negativ påverkan vad gäller luft, buller och vibrationer. Ombyggnaden av korsningen och bytespunkten kommer inte att medföra öad trafik eller annan sammansättning av fordonspark.

5.6. Byggtiden

Byggtiden kommer att medföra en nedsatt framkomlighet både för biltrafiken och för oskyddade trafikanter. Olägenheterna kan minskas genom att produktionen genomförs i etapper. Genomförandetiden är också kort, projektet kan genomföras under en säsong.

5.7. Klimat

Projektet syftar bland annat till att underlätta för kollektivtrafiken och öka dess attraktivitet. I förlängningen eftersträvas ett minskat bilåkande vilket påverkar klimatet positivt.

5.8. Effekternas omfattning

Ombyggnaden av korsning och bytespunkt kommer inte att påverka omgivningen och befolkning i någon större negativ utsträckning. Störningar kommer främst vara märkbara under byggtiden, genom sämre framkomlighet ökat buller, dammning, barriärer och liknande.

5.9. Effekternas betydelse och komplexitet

Projektet bedöms huvudsakligen beröra miljöaspekter som markanvändning och en visuell förändring av det öppna landskapet. Förutom miljöaspekter tillkommer påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet.

5.10. Effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet

Mest påtagliga effekter kommer uppstå under produktionsskedet. Genomförandetiden beräknas inte vara längre än max 6 månader. Några bestående, negativa effekter bedöms i dagsläget inte vara aktuellt.

5.11. Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål (miljömål) för en hållbar samhällsutveckling. Det innebär att nuvarande och kommande generationer ska tillförsäkras en hälsosam och god miljö utifrån sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter.

De miljömål som i första hand berörs av vägprojekt av denna typ är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Genom projektet främjas kollektivtrafik samt gång- och cykel till kollektivtrafik. En viss minskning av utsläppen till luft kan bli följden av detta, vilket bedöms medverka till att miljömålen om begränsad klimatpåverkan och frisk luft kan uppfyllas.

Viss natur- och odlingsmark samt eventuell skogsmark tas i anspråk av projektet men bedömningen är att det är ett så marginellt ingrepp att det inte motverkar miljömålen för ett rikt odlingslandskap, levande skogar och ett rikt växt- och djurliv.

Projektet bedöms medverka till att skapa en bättre miljö för oskyddade trafikanter och att minska risken för trafikolyckor. På så vis medverkar åtgärderna till att uppfylla miljömålet om en god bebyggd miljö.

Vägprojektets påverkan på vattendrag i området och därmed påverkan på miljö kvalitetsmålen levande sjöar och vattendrag, grundvatten av god kvalitet och myllrande våtmarker bedöms som liten på grund av att projektet byggs på existerande hårdgjord yta och att projektet inte väntas bidra till utsläpp.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer att skickas till de markägare och större intressenter som kommer att bli berörda av projektet. Inkomna synpunkter samlas i en samrådsredogörelse. Samrådsunderlag och samrådsredogörelse skickas därefter till länsstyrelsen för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Länsstyrelsens beslut har betydelse för den fortsatta hanteringen av projektet och dess samrådsrets.

Efter länsstyrelsens beslut kommer Trafikverket att arbeta vidare med att ta fram en vägplan. Vägplanen redovisar det markintrång som kommer att krävas för projektets genomförande och den fortsatta driften av vägen. I vägplanen kommer också en mer detaljerad beskrivning att tas fram där tänkta åtgärder redovisas och vilka effekter och konsekvenser dessa får.

6.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet krävs en fortsatt god dialog med Ekerö kommun för att vägplan och kommunal planering ska gå parallellt och komplettera varandra.

Hantering kring dispens från strandskydd och hantering kring eventuella bygglov bör diskuteras i fortsatt planarbete.

7. Källor

Arbetsplan för bytespunkt Svanhagen på Ekerö, inklusive MKB, Tyréns AB

FastighetsVy, Trafikverket

Stockholms och Uppsala Läns luftvårdsförbund, interaktiv luftföroreningskarta

Ekerö kommuns översiktsplan 2005, aktualitetsprövad 2014



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Region Stockholm, Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se