

PLATSANALYS

Väg 229 bytespunkt Norra Sköndal

Stockholms stad, Stockholms län

Granskningshandling 2013-08-23

Projektnummer: 107 587



Dokumenttitel: Väg 229 bytespunkt Norra Sköndal, platsanalys

Skapat av: Cecilia E. Thorén, COWI AB

Dokumentdatum: 2013-08-23

Dokumenttyp: Rapport

Dokument ID: 2L180001

Ärendenummer: TRV 2012/1468

Projektnummer: 107 587

Version: 1.0.

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Bertil Nilsson

Uppdragsansvarig: Bertil Nilsson

Tryck:

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Innehåll

PLATSANALYS	5
Bytesplats Norra Sköndal	5
Länsväg 229	7
Befintliga korsningspunkter	8
Gång- och cykelväg	9
Knutpunkter, visuella utblickar och riktningsgivande element	10
Terräng och vegetationsstruktur	10
Slutsats	11

Platsanalys

Ett landskap är, enligt den europeiska landskapskonventionen, ”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer”. På så sätt blir en landskapsanalys en analys av landskapets karaktärer, både mänskliga och naturliga, samt hur dessa förhåller sig till varandra.

Då arbetsområdet Bytespunkt Norra Sköndal är begränsat i storlek finns inga större sammanhållna kultur- och/eller naturlandskap att ta hänsyn till, vilket innebär att en enklare landskapsanalys är att föredra – en så kallad platsanalys. I en platsanalys undersöks en begränsad del av landskapet samt hur funktioner såsom användbarhet, trygghet och tillgänglighet fungerar inom det området. I analysen undersöks dessutom vilka samband som finns mellan strukturer inom samt till och från området.

Bytesplats Norra Sköndal

Norra Sköndals bytesplats ligger i stadsdelen Farstas östra del och är södra Stockholms vikti-

gaste bytespunkt för bussresenärer. Bytespunkten består till största del av länsväg 229 vilken är rekommenderad som primär väg för farligt gods och uppdelad på fyra filer. Bytespunkten består av två avfartsfiler för hållplatstrafik, en på vägens norra- och en på vägens södra sida, vilka behöver ytterligare längd för att öka kapaciteten samt framkomligheten för knutpunktens kollektivtrafik.

Inom arbetsområdet för analysen finns en gångtunnel, en bro samt ett ljusreglerat övergångsställe som kopplar samman området norr och söder om vägsträckan. Här finns också gång- och cykelstråk, två hållplatsområden samt den grönstruktur som håller samman dessa delar. Inom närområdet finns bostadsbebyggelse, kontor/industri och en skola.

Till Norra Sköndals bytespunkts norra hållplats anländer cirka 850 resenärer för att stiga på eller byta buss under hållplatsens maxtimme (07:30-08:30). Under denna tid är det tidsvis fler än 50 resenärer på hållplatsen samtidigt. Det hör inte heller till ovanligheterna att det under denna timme är fler än 5 bussar inne på hållplatsen på samma gång, med konsekvensen att busskön växer ut till länsvägen. Då händer det att passagerare får stiga av före det avsatta

FAKTARUTA RESEVANOR

Från bytesplatsen Norra Sköndals norra hållplats stiger cirka 2650 personer på en buss mellan 06:00-09:00 (veckodagar).

Under morgonens maxtimme lämnar 65 bussar hållplatsen. Genom Stockholms satsning på kollektivt resande förväntas den siffran öka till ungefär 85 bussar år 2020.

Dagens fyra hållplatser (i varje riktning) ger således varje buss ett tidsspänn på maximalt en minut före den bör lämna hållplatsen.

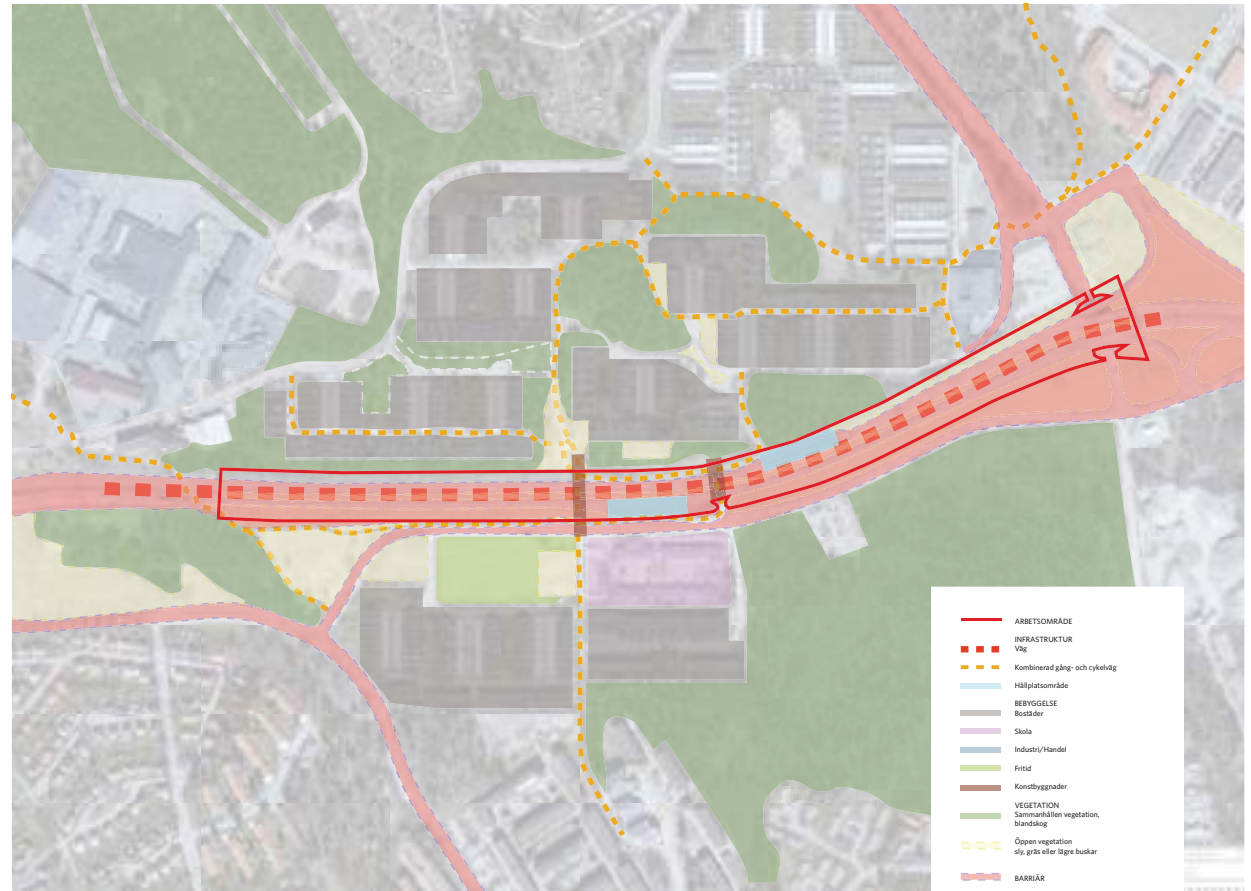


Arbetsområdets plats i regionen.

hållplatsområdet - en stor riskfaktor då avfartens infartssträcka vare sig är planerad eller dimensionerad för fotgängare. Bullernivån runt hållplatsen är hög och något typ av bullerskydd är nödvändigt för att trygga resenärernas utsatthet. På den norra hållplatsen behövs även fler busskurer för väntade resenärer.

Till Norra Sköndals södra hållplats anländer cirka 450 resenärer för att stiga av eller byta buss under dess maxtimme (17x:00-18:00). Eftersom trafikmängden på den södra sidan ”toppar” under ett längre tidsintervall är inte avfartens nuvarande utformning lika farlig för den enskilde resenären som utformningen på dess norra sida. Dock tillkommer en farlig övergång på den södra sidan - Sandåkravägen - vilken löper utmed hållplatsområdets södra längd och separerar på så vis hållplatsområdet ifrån Sandåkraskolan (klass F-6). Det nya hållplatsområdet behöver därför gestaltas med vetskapen om att där kommer att röra sig mycket barn och ungdomar.

Även den södra sidan behöver fler busskurer för att säkra resenärer från regn och trafik. Idag finns knapphändigt skydd att nå inom området.



Hållplatsernas läge samt de vägar som kopplar/skiljer dem. Väg 229 fungerar i dagsläget som kraftig barriär inom området. Vid hållplatsområdena finns det goda kopplingar över alternativ under vägen. För övrigt är det svårt att röra sig mellan Norra Sköndal och Sköndal.

Länsväg 229

Väg 229 upplevs som en kraftig barriär i området men har genom sina tre över- och undergångar en acceptabel koppling mellan södra och norra hållplatsområdet. Problematiken ligger inte i antalet övergångar utan hur dessa är konstruerade. Trafiken på sträckan håller ofta högre hastighet än de tillåtna 70 km/h då vägen strax öster om arbetsområdet, vid Trafikplats Skarpnäck, byter hastighet till 90 km/h.

Gränsen för motorväg borde flyttas ytterligare



Norra hållplatsens bytespunkt ligger nära väg 229, med höga ljudnivåer och en känsla av utsatthet som följd.

österut för att hålla nere hastigheten på arbetsområdets sträcka samt på så sätt förbättra tryggheten för resenärerna vid den norra hållplatsen – vilka är väldigt utsatta för de höga hastigheterna. Bullret från trafiken förstärker denna känsla av utsatthet ytterligare. Den begränsade ytan för av- och påstigning bidrar till en otrygg och feldimensionerad struktur som både försvårar det kollektiva resandet samt riskerar passagerarnas hälsa. Vägens utformning är problematisk då den skall erbjuda goda pendlingsmöjligheter samtidigt som den borde



Trappa tillhörande bron som länkar de båda hållplatserna. I bakgrunden den tidstypiska arkitekturen.

utarbetas speciellt för att bilister m.fl. skall hålla den bestämda hastighetsgränsen.

Norra och södra delen av hållplatsområdet förbinds i dagsläget med en gångtunnel samt en gångbro. Båda behöver tillgänglighetsanpassas för den planerade utbyggnaden av det kollektiva nätet samt säkerställas trygghetsmässigt inför den rådande trafiksituationen. I dagsläget förbinds den västra delen av arbetsområdet ytterligare med ett ljusreglerat övergångsställe, vilket ses som en säkerhetsrisk för både bilister,



Södra sidans hållplats. Här är längden från vägbanan längre.

cyklister och fotgängare och behöver bytas ut mot en bro.

Befintliga korsningspunkter

För att knyta det norra hållplatsområdet till det södra finns en bro samt en tunnel. Längre västerut ligger också det ljusreglerade övergångsstället – men då detta inte ligger i anslutning till hållplatserna fungerar det snarare som en nödvändig och praktisk förbindelse mellan bostadsområdet i västra delen av Sköndal och Norra Sköndal. Utan en förbindelse här blir



Bron är ett dominerande element i landskapsbilden.

bostadsområdet i Sköndal helt isolerat ifrån både sin västra och norra omgivning med enbart barriärer som grannar. På så sätt är alltså kopplingen mellan vägens södra och norra sida outhärlig för Sköndal och behöver därför säkras med en gång- och cykelframkomlig bro.

Bron är den högsta punkten inom arbetsområdet och dominerar även landskapsbilden. Den är belägen i mitten av arbetsområdet och ligger i dagsläget fint placerad med tanke på dess funktion som länk mellan hållplatserna, men har allvarliga brister som försvårar för både



Tunnelns ingång ifrån norr. Idag är tunneln en delad gång- och cykelväg.

fotgängare och cyklister.

I dagsläget är varken uppgången vid den södra eller norra hållplatsen tillgänglighetsanpassad. För att ta sig ned från bron till den södra hållplatsen, vilken är belägen i direkt anslutning till väg 229, finns en trappa utan vagn- och cykelspår. Som cyklist behöver man alltså cykla klart bron för att sedan vid tillfälle svänga av och cykla tillbaka. Varken den södra eller norra hållplatsen tillgodoser behovet av cykelställ. För att verka för en långsiktigt hållbar framtid är ett av de grundläggande resonemangen att vi



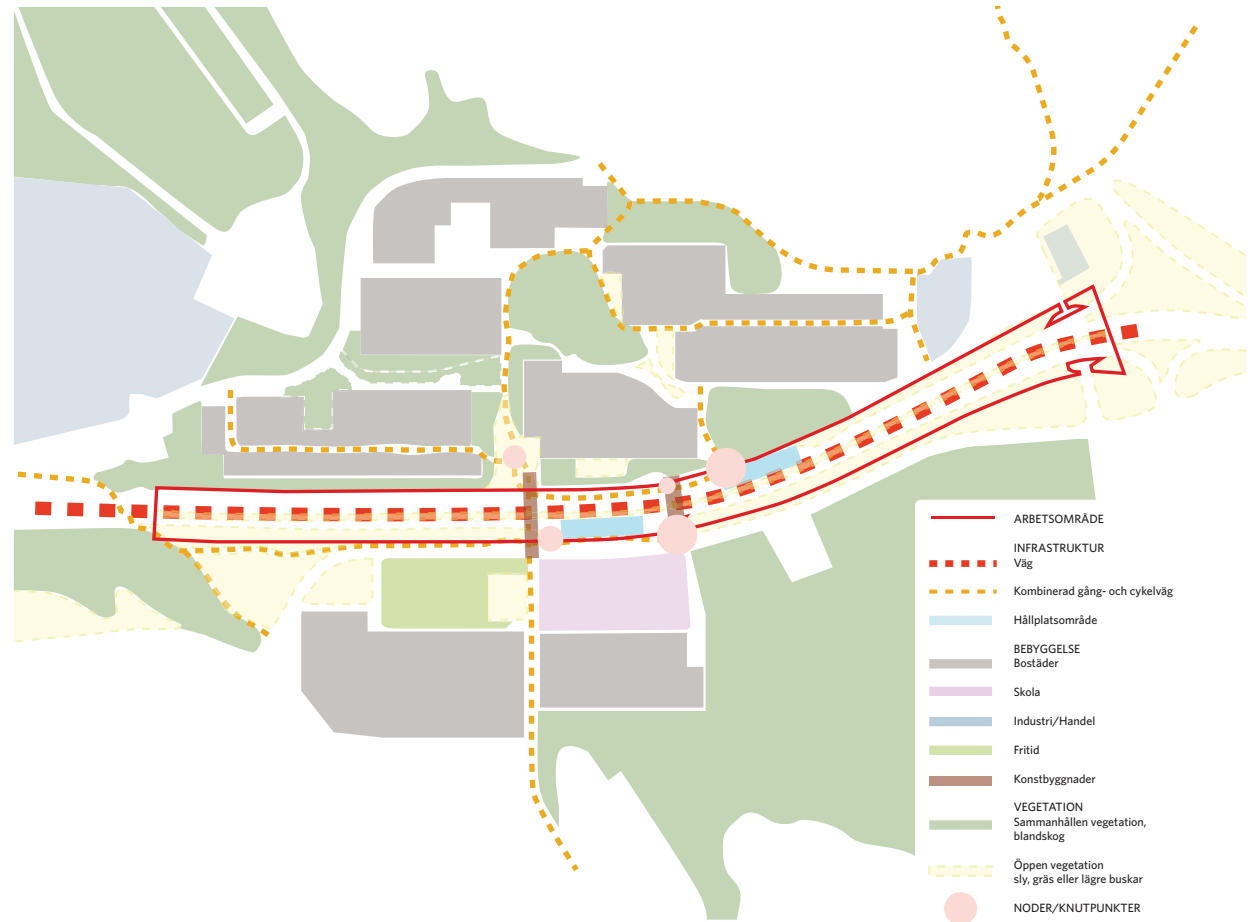
Cykelvägarna inom området är relativt sammanhållna. Vegetationen borde däremot ses över.

måste förenkla för hållbara transportmedel.

Undergången ligger belägen öster om bron. Den är i dagsläget tillgänglighetsanpassad men alltför trång och mörk för att rymma en säker kombinerad gång- och cykeltrafik. I samband med ombyggnaden av hållplatsområdet borde den därför breddas, ljussättas och gestaltas om för att kunna hålla en god och trygg gång- och cykelväg.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägarna inom arbets- och närområdet är i dagsläget fungerande och även väl länkade, men skulle med enkla medel kunna förbättras. Med fokus på det regionala cykelstråk som löper västerifrån genom området för att sedan fortsätta förbi trafikplats Gubbängen och norrut mot Stockholm finns det goda möjligheter för en utbyggnad av nätet genom redan exploaterad mark. Inom arbetsområdet behöver främst korsningarna säkerställas, eftersom de tidsvis upplevs otrygga med en alltför snäv siktinkel. Gång- och cykelvägarna inom arbetsområdet behöver fokusera på belysning, säkrare sträckningar (i vissa fall avslutas cykelbanorna abrupt i väg) och kombinationen öppenhet/slutenhet i terräng.

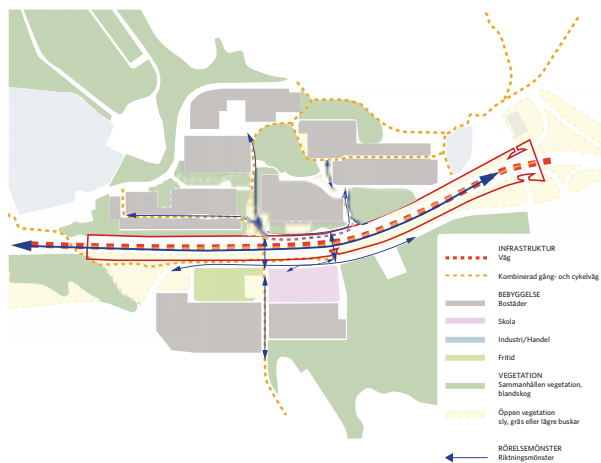


Markerade punkter belyser platser inom arbetsområdet som är särskilt attraktiva/farliga. Hållplatsområdena är markerade i blått och knutpunkter/mötespunkter i rosa.

Knutpunkter, visuella utblickar och riktningsgivande element

Inom arbetsområdet finns det några områden som fungerar som knutpunkter. Korsningar är exempel på sådana områden. Vid de korsningar, var gång- och cykelväg möter bilväg, samt vid undergång och bro skapas tydliga mötespunkter. Dessa måste gestaltas med tydlighet, då området i dagsläget kan upplevas förvirrande.

Även ingången till hållplatserna är områden som i dagsläget måste förtydligas, då de är

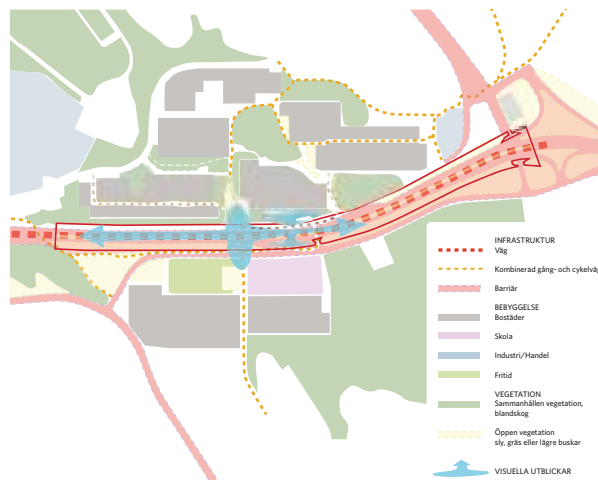


Rörelsen inom området går främst i horisontellt led.

mycket exploaterade för uttryck från omgivande natur/gatunät.

Riktningen inom området skapar dessa knutpunkter. Då de dominerande riktningarna är i öst-västlig riktning, medan vägens korsningspunkter är i syd-nordlig riktning, är det viktigt att säkerställa möten mellan dessa genom exempelvis fri sikt och öppen vegetation.

Bron är den plats var man visuellt upplever arbetsområdet bäst, då sikten är lång. Den visuella kopplingen mellan Norra Sköndal och



Bron och delar av det norra gång- och cykelstråket möjliggör för visuella utblickar.

Sköndal framträder därför tydligt här. Samtidigt uppfattas bron som ett dominerande landskapselement. På den norra sidan är brons avtryck mindre, då norrsidan är uppbyggd av en slänt vilken konkurrerar med bron.

För övrigt är området visuellt slutet, då bergsslätten i norr, vägbanken samt bullerplanken i söder omöjliggör en koppling mellan norra sidans hållplatsområde och GC-väg samt södra sidans hållplats och vägrum. Det finns dock några få visuella utblickar inom vägens sidoområden, exempelvis framträder väg 229 och södra hållplatsen från delar av norra sidans GC-väg.

Terräng och vegetationsstruktur

Bytespunkt Norra Sköndals terräng består främst av blandskog i dungformation, refuger, vägslänter och buskage. Här finns även några öppna rum med mestadels sly. Vegetationsområdet i stort har många brister och är väldigt slitet. De öppna områdena i terrängen är splittrade, främst förankrade i vägslänter och i korsningspunkter, en placering som syftar till att ge området en öppenhet då vägbanan ligger något högre än dess omgivningar (se figur 2). Ur bullersynpunkt verkar även placeringen

av de öppna ytorna negativt för närmiljön och i längden även för cyklister och fotgängare. Rådande öppenhet/slutenhet i terräng behöver definitivt ses över.

De sammanhållna blandskogsdungarna ger mervärden (kulturella, arkitektoniska och biologiska) till området och behöver bevaras. Blandningen mellan barr- och lövskog ger en god behållning av flera arter i jämförelse med enbart barrskog. I ytterkanten av dungarna, var lövträden oftast har etablerat sig, finns en buskzon som är viktig ur biologisk synvinkel



Vegetationen inområdet består övervägande av dungar med blandskog uppblandat med ett lägre buskskikt och gräs.

och därför behöver bevaras eller förstärkas, beroende på skikttäthet. Dock måste dessa tunna buskzoner hållas efter då de lätt ger ett eftersatt intryck. Mellan öppna områden och vägbanor finns lägre lövvegetation, sly och även i vissa fall breda och täta buskage. Dessa zoner skulle behöva få en övergripande gestaltning som kopplar samman hela områdets vegetation.

Slutsats

För att säkra miljön för resenärer behöver flera åtgärder genomföras. Närmiljön behöver struktureras och hållas efter, bullerplank och vegetation bör sättas efter vägen för att dämpa ljuden från trafiken och cykelvägarna behöver bredas, ljussätts samt hållas med god sikt och varierande vegetation. Över- och undergångar behöver ljussättas och tillgänglighetsanpassas.

Vägsränor, refuger och andra ytor i samband med dessa zoner behöver förändras då deras utseende bidrar till den höga hastigheten. På så sätt äventyras resenärernas hörsel, säkerhet och därmed välmående. Idag är de delar av vägområdet som är hårdgjorda anlagda med asfalt, vilket bidrar till att övergången mellan vegetation och hårdgjord mark blir mycket kontrasterande. Hållplatserna behöver tillgäng-

lighetsanpassas, dessutom behöver övergången mellan Norra Sköndals södra hållplats och Sandåkraskolan uppmärksammas.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se