

PLAN- OCH MILJÖBESKRIVNING

Väg 229 bytespunkt Norra Sköndal

Stockholms stad, Stockholms län

Samrådshandling 2013-02-21 (Arbetsmaterial)

Projektnummer: TRV 2012/2771



Dokumenttitel: Väg 229 bytespunkt Norra Sköndal, Plan- och miljöbeskrivning
Skapat av: Henrik Johansson, Karin Jansson, Per Reiland, Lovisa Olofsson
Dokumentdatum: 2013-02-21
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID:
Ärendenummer:
Projektnummer: TRV 2012/2771
Version: Samrådshandling (arbetsmaterial)

Publiceringsdatum:
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Bertil Nilsson
Uppdragsansvarig: Bertil Nilsson
Tryck:
Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Förord

Kompletteras senare.

Läsanvisning

Kompletteras senare.

Medverkande

Trafikverket

Projektledning

Bertil Nilsson, projektledare

Tel: 010-123 71 01

bertil.nilsson@trafikverket.se

Projektgrupp

Vägutformning	Sandra Johansson
Geoteknik	Anna Gjers
Landskap	Peteris Kankis
Miljö	Maria Hallesjö
Trafik	Staffan Bergström
Belysning	Henrik Gidlund
Konstbyggnad	Gunnel Wikenholm
Markförhandlare	Elin Trädgårdh
Plansamordnare	Thomas Lind
Kvalitet och arbetsmiljö	Tommy Kaspersson
Datasamordning	Maja Bakszt

Konsult: COWI

Uppdragsledning

Henrik Johansson, uppdragsledare

Tel: 010-850 16 27

hkjn@cowi.se

Projektgrupp

Väg och VA	Henrik Johanson, Jonas Svensson, Nerijus Visminas
Geoteknik	Michael Lindberg, Christian Thylén
Landskap	Jenny Secund, Cecilia Eklundh Thorén
Miljö	Lovisa Olofsson
Trafik	Per Reiland, Karin Jansson
Konstruktion	Carl Kiviloo
Produktionsplanering	Magnus Thörn

Innehåll

1. Bakgrund	7
1.1 Nuvarande förhållanden	7
1.2 Behov av förändringar	13
1.3 Ändamål och projektmål	14
1.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta.....	14
1.5 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken	14
1.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen	14
1.7 Målsättningar och krav	14
1.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning	15
2. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	16
2.1 Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)	16
2.2 Val av lokalisering	16
2.3 Val av utformning.....	16
3. Konsekvenser av förslaget	19
3.1 Trafiktekniska konsekvenser	19
3.2 Miljökonsekvenser	21
3.3 Överensstämmelse med nationella, regionala och lokala mål	21
3.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	22
3.5 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning	22
3.6 Påverkan under byggnadstiden.....	22
4. Genomförande och finansiering	23
4.1 Formell hantering	23
4.2 Genomförande	23
4.3 Finansiering	23

Sammanfattning

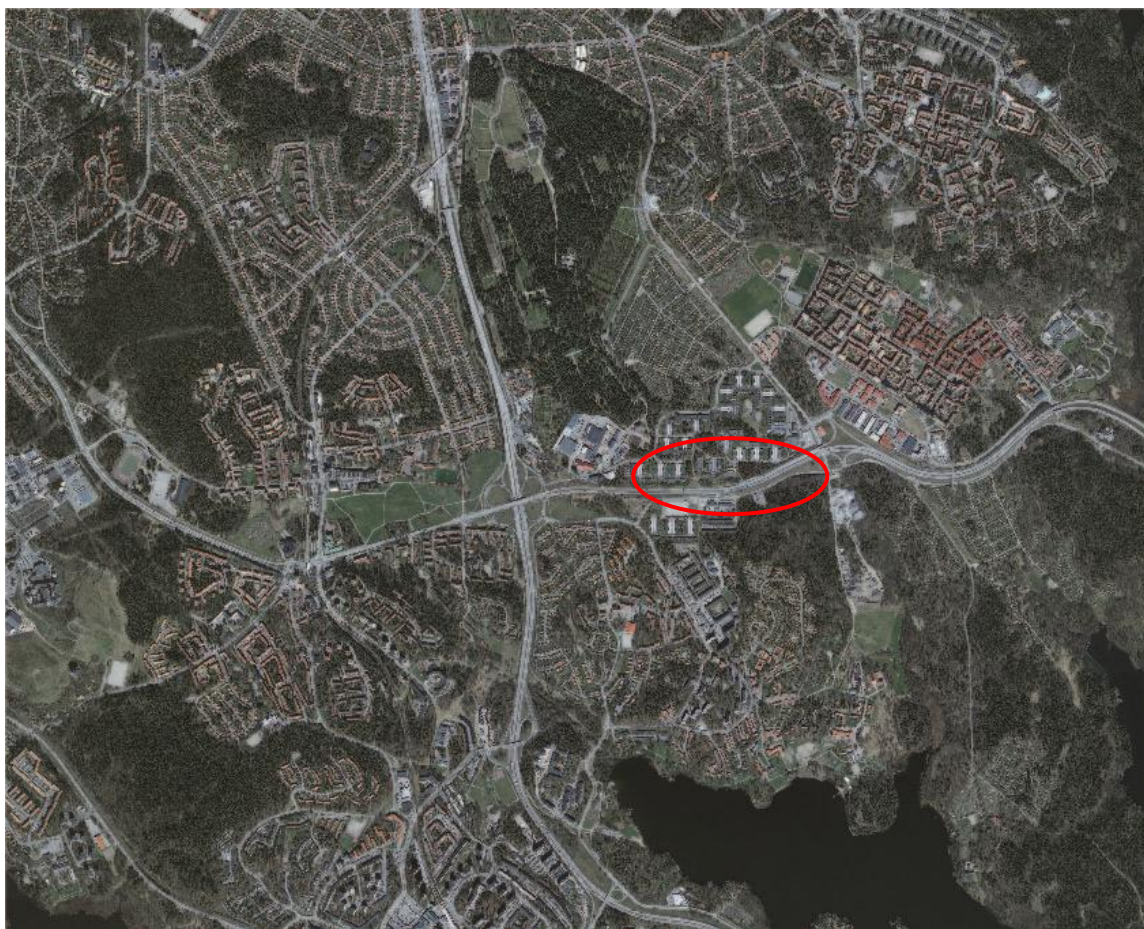
Kompletteras senare.

1. Bakgrund

1.1 Nuvarande förhållanden

Allmänt

Bytespunkt Norra Sköndal är beläget inom Skarpnäcks stadsdel, Stockholm stad vid väg 229 Tyresövägen i anslutning till Sandåkraskolan (Figur 1).



Figur 1. Bytespunkt Norra Sköndal, belägen vid väg 229.

Bytespunkten består av två busshållplatser, en på den södra och en på den norra sidan om väg 229 (Figur 2).



Figur 2. Den södra hållplatsen längs väg 229 till vänster. Den norra hållplatsen till höger.

Busshållplatserna är de största bytespunkterna i Stockholms län där byte sker mellan buss och buss.

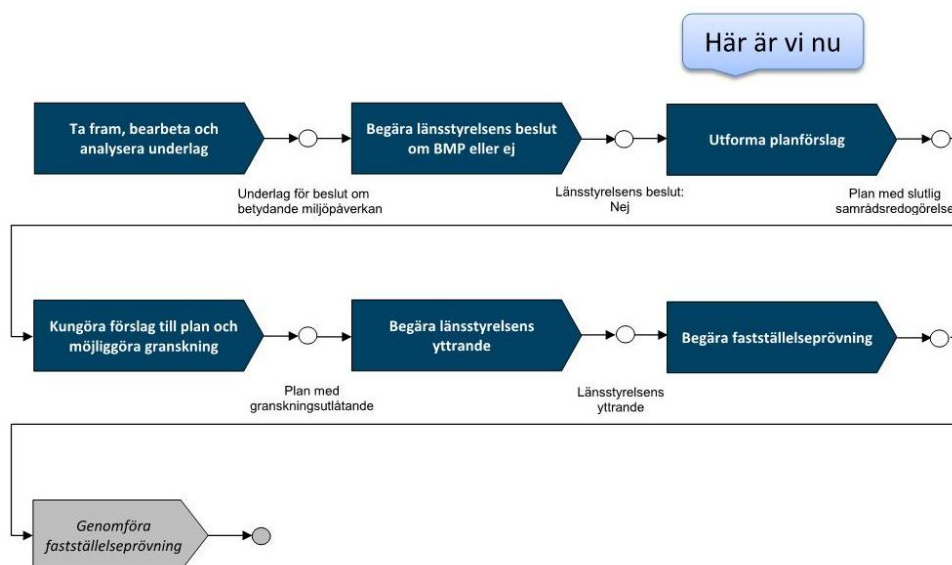
Planeringsprocessen

Den 1 januari 2013 trädde ändringar i Väglagen (1971:948) och Lag om byggande av järnväg i kraft. Det innebär bland annat att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess istället för i flera steg.

I den nya planläggningsprocessen finns fem olika planläggningstyper. För varje projekt görs en bedömning av projektets komplexitet, miljöpåverkan m.m. och utifrån den bedömningen bestäms planläggningstyp. Planläggningstypen kan ändras under projektets gång.

Länsstyrelsen har 2011-09-26 beslutat att objektet inte medför betydande miljöpåverkan med motiveringen att området inte är utpekat som värdefull naturmiljö och att inga fornlämningar finns inom området. Väg 229 bedöms redan utgöra en kraftig barriär i området och de ytterligare markanspråk som projektet kräver bedöms ha mindre betydelse. Länsstyrelsen anser även att åtgärderna är av sådan art och omfattning att de inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan. Planläggningen av projektet följer därför planläggningstyp 2 (Figur 3).

Eftersom projektet inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan krävs inte heller att någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Istället ska en miljöbeskrivning arbetas fram. Miljöbeskrivningen behöver inte, till skillnad mot en miljökonsekvensbeskrivning, granskas och godkännas av länsstyrelsen utan miljöbeskrivningen ska ingå eller läggas som en bilaga till vägplanen. I detta projekt ingår miljöbeskrivningen i vägplanen.



Figur 3. Planläggningsprocess för planläggningstyp 2.

Trafikförhållanden

Vid hållplats Norra Sköndal stannar fem stombusslinjer, en nattbusslinje samt nio övriga linjer. På den norra hållplatsen stannar 83 bussar per timme under maxtimmen 7:30 till 8:30. På den södra hållplatsen stannar 69 bussar per timme under maxtimmen 17:30 till 18:30. Antalet på- och avstigande resenärer per dygn på samtliga linjer vid hållplatserna är cirka 6 000 personer. Antalet på- och avstigande resenärer på den norra hållplatsen (riktning mot Gullmarsplan) är cirka 760 personer under morgonens maxtimme 07:30-08:30. Antalet på- och avstigande på den södra hållplatsen är cirka 440 under maxtimmen 17:00-18:00.

Längs Sandåkravägen söder om bytespunkten finns två hållplatser, Norra Sköndal och Sandåkraskolan, där busslinje 181 stannar (Figur 4, Figur 5). Båda hållplatserna ligger relativt nära hållplatserna Norra Sköndal på väg 229. Den norra hållplatsen Norra Sköndal på Sandåkravägen och den södra hållplatsen Norra Sköndal på väg 229 ligger i direkt anslutning till varandra, endast med en slänt mellan. Antalet på- och avstigande på linje 181 vid hållplatserna Norra Sköndal (på Sandåkravägen) samt Sandåkraskolan är cirka 600 personer per dygn. Ungefär dubbelt så många går av- och på vid hållplats Norra Sköndal.



Figur 4. Hållplats Norra Sköndal vid korsningen Sandåkravägen-Pepparkaksgränd (buss 181).



Figur 5. Hållplats Sandåkraskolan väster om gång- och cykelbron över väg 229 (buss 181).

Vid bytespunkten finns två sätt för gående och cyklister att passera väg 229. Mellan hållplatserna finns en gång- och cykeltunnel (Figur 6). 235 personer passerade tunneln under en timme. Strax väster om bytespunkten finns en gång- och cykelbro (Figur 7). En Barnkonsekvensanalys med besök på Sandåkraskolan har genomförts i projektet. Denna visar att många barn som går på Sandåkraskolan ofta går och cyklar genom gång- och cykeltunneln och över gång- och cykelbron. Flera barn passerar där dagligen, på väg till/från skolan. Många barn passerar där också mellan sitt hem och kompisar eller fritidsintressen. Tunneln är smal och mörk.



Figur 6. Gångtunnel/port mellan hållplatserna.



Figur 7. Gång- och cykelbro strax väster om bytespunkten.

En gångväg finns i vardera änden av den södra hållplatsen. Gångbanorna leder bland annat till gång- och cykeltunneln, busshållplatser längs Sandåkravägen, Sandåkraskolan samt bostadsområdena söder om skolan. En gång- och cykelbana passerar den norra hållplatsens västra del. Gång- och cykelbanan leder bland annat till gång- och cykeltunneln och bostadsområdena norr om hållplatsen. Från ett övergångsställe över Sandåkraskolan väster om bytespunkten går ett utpekat huvudcykelstråk söderut. Söder om bytespunkten sträcker sig ett utpekat regionalt cykelstråk längs med Sandåkravägen. Längs Sandåkraskolan och bollplanen sydväst om bytespunkten (mellan Pepparkaksgränd och Mickelbagares gränd) saknas idag cykelbana. Att bredda sträckan söder och sydväst om bytespunkten är en prioriterad åtgärd enligt Stockholms stads cykelplan. Det finns generellt få cykelparkeringar kring bytespunkten.

Aktuell vägsträcka ligger mellan trafikplats Gubbängen och trafikplats Skarpnäck. Trafikräkningar har gjorts på sträckan samt kringliggande vägar 2009-2011. Utifrån dessa räkningar har trafikflödena räknats upp till dagens trafik samt för en prognos 2035. Uppräkningarna baseras på 2 % årlig trafiktillväxt vilket är i överensstämmelse med trafikprognoser för regionen.

Tabell 1. Trafikflöden baserat på trafikräkningar 2009/2010/2011 samt uppräknade trafikflöden 2012 respektive 2035.

	Trafikräkningar 2009/2010/2011		Nuläge 2012		Prognos 2035*	
	Trafikflöde	Andel tung trafik	Trafikflöde (fordon/ årsmedeldygn)	Andel tung trafik	Trafikflöde (fordon/ årsmedeldygn)	Andel tung trafik
Väg 229	37 920 fordon/ årsmedeldygn (2009)	9 %	40 200	9 %	63 500	9 %
Sandåkravägen	2 660 fordon/ vardagsdygn (2010)	11 %	2 400**	11 %	3 800	11 %
Gamla Tyresövägen	6 500 fordon/ vardagsdygn (2011)	9 %	5 800**	10 %	9 200	10 %

* Trafikuppräkning baserad på 2 % årlig trafiktillväxt.

** Har räknats om från vardagsdygnstrafik (2010 resp. 2011) till årsmedeldygnstrafik.

Tio olyckor med personskador har inträffat vid bytespunkten mellan 2007 och 2011, varav sex olyckor inträffade på väg 229 och fyra på Sandåkravägen. Fem av olyckorna som inträffade på väg 229 är upphinnandeolyckor. Några är seriekrockar med upp till fyra inblandade fordon.

Befolkning

Cirka 7 000 personer bor i stadsdelen Sköndal.

Bebyggelse, markanvändning och målpunkter

Vid bytespunkten finns bostadsområden på båda sidor om väg 229. Bebyggelsen i stadsdelen Sköndal uppfördes huvudsakligen mellan slutet av 1940-talet och mitten av 1960-talet. Det som framförallt skapar karaktären är de många och tidstypiska enfamiljshusen – småstugor, radhus, kedjehus och terrasshus. Norra Sköndal, norr om väg 229, består av ett enhetligt 1970-talsområde med radhus och atriumradhus. Bebyggelsen är mycket representativ för den tidens storskaliga småhusbyggande.

Sköndals centrum ligger cirka 500 meter söder om bytespunkten. Där finns bibliotek, bank, tandläkare, pizzeria, café, videouthyrning, kiosk m.m. En matvarubutik finns några hundra meter öster om trafikplatsen, nordväst om trafikplats Skarpnäck.

På båda sidor om väg 229/bytespunkt Norra Sköndal bor många barnfamiljer och i områdena finns många målpunkter för barn. Ungefär femtio till tvåhundra meter söder om bytespunkten ligger Sandåkraskolan. På skolan finns årskurs F-6 och det går cirka 180 barn på skolan. Vid skolan finns två förskolor, en idrottshall samt en bollplan. Planen spolas och används som isbana när det är tillräckligt kallt på vintern. Både bollplanen och idrotthallen används för idrottlektioner och samt knattefotbollslag, gymnastikföreningar och av allmänheten på kvällar och helger. I områdena kring bytespunkten finns flera skolor, förskolor, en öppen förskola, lekplatser, idrottplaner

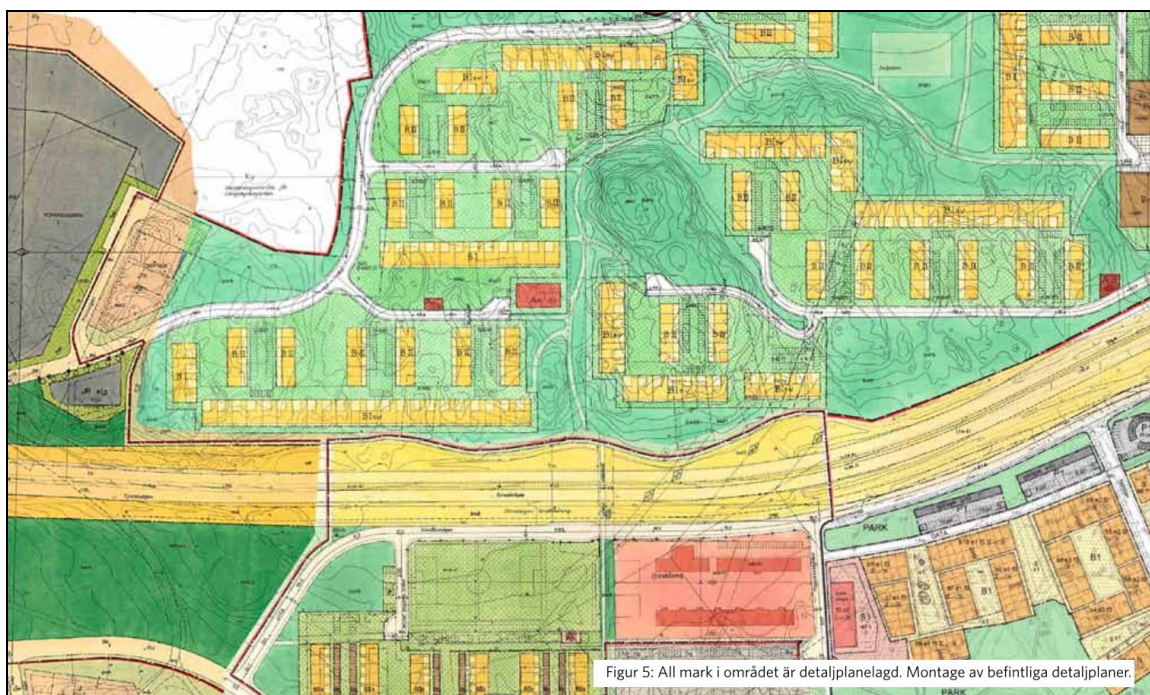
och idrottshallar. I närheten av bytespunkten finns också många skogar och dungar som många barn tycker om att leka i, bland annat strax sydöst om Sandåkraskolan.

Miljö- och kulturförhållanden

Inom planområdet finns inga områden utpekade som värdefulla för naturmiljön. Det finns heller inga fornlämningar i området. Norra Sköndal och kvarteret Kokoskakan är tillsammans med Sandåkraskolan, klassificerat som bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde enligt Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Kvarteret Tebrödet är klassificerat som bebyggelse som är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

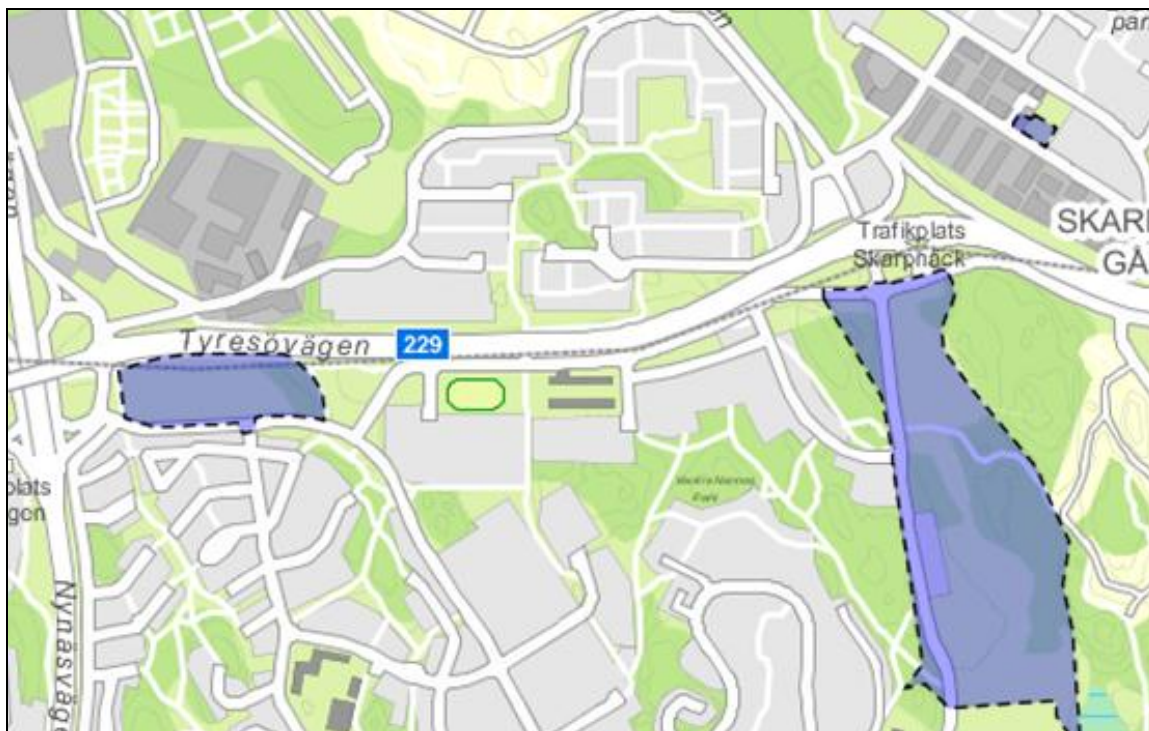
Kommunala planer

Hela området ingår i detaljplanelagt område (Figur 8). Den senast detaljplanen är upprättad 2007. Planen gäller den första etappen i området Lilla Sköndal. Den planen omfattar drygt 200 bostäder i radhus, friliggande villor och flerbostadshus samt en förskola vid Pepparkaksgränd. Planen utgörs av den västra delen av programområdet. Utbyggnaden har påbörjats. Bullerskydd har också uppförts på södra sidan av väg 229 för att skydda det nya bostadsområdet från trafikbuller.



Figur 8. Hela området kring bytespunkten ingår i detaljplanelagt område. Källa: Förstudie väg 229 bytespunkt Norra Sköndal (2011).

Planarbetet pågår för två områden i närheten av bytespunkten (Figur 9). Vid Stora Sköndals väg, söder om trafikplats Skarpnäck, planeras för bostäder i friliggande enbostadshus, radhus, kedjehus och flerbostadshus samt en förskola. Planen omfattar en fortsättning av den första utbyggnadsetappen som påbörjats (se ovan). Sydväst om bytespunkten, sydöst om trafikplats Gubbängen, pågår planarbete för en del av fastighet. Planen avser handel.



Figur 9. Pågående planarbete i närheten av bytespunkten. Källa: <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/>.

1.2 Behov av förändringar

Busshållplatserna är inte dimensionerade för det stora antalet bussar som angör dessa. Idag finns plats för två ledbussar åt gången på vardera hållplatsen. Upp till 83 bussar per timme stannar vid en hållplats (den norra hållplatsen, maxtimmen 07:30-08:30). Att busshållplatserna inte räcker till storleksmässigt innebär att ankommande bussar ibland får vänta innan de kan åka in till hållplatslägena. Detta innebär dels tidsförluster för busspassagerarna dels otydligheter kring var bussarna ska stanna.

Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och relativt bullerutsatta. Trots avståndet mellan väderskydden och väg 229 kan resenärerna uppleva att de står utsatt och tätt inpå trafiken. Den barnkonsekvensanalys som genomförts visar att många barn tycker att det är otryggt att vistas på plattformarna, bland annat på grund av att de befinner sig nära trafiken.

Det finns också brister i trafikmiljön kring bytespunkten. Bostäderna norr om väg 229 har idag bullernivåer som tangerar gränsvärdet för acceptabel utomhusmiljö varför det i arbetsplanen skall redovisas förslag till bullerreducerande åtgärder.

Barnkonsekvensanalysen visar att många barn bor och rör sig vid bytespunkten. Många barn passerar tunneln vid bytespunkten och bron strax väster om bytespunkten på väg till/från skolan, fritidsaktivitetet och kompisar. Många barn tycker att tunneln och bron är otrygga. Tunneln är smal och mörk och upplevs sannolikt otrygg även av vuxna när det är mörkt. Det finns också många andra platser i området som barn tycker är otrygga, bland annat den norra busshållplatsen och skogsdungen vid denna.

1.3 Ändamål och projektmål

Syftet med vägplanen är att utreda möjliga förbättringar av bytespunkten, så att fyra ledbussar kan angöra dessa. Möjligheten till en av- och påstigningszon så kallad "kiss and ride" skall studeras samt åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön för bussresenärer, gående och cyklister. Speciell hänsyn kommer att visas funktionshindrade när det gäller busshållplatsernas utformning.

Det övergripande målet är att oskyddade trafikanter skall kunna förflytta sig på ett trafiksäkert sätt inom, till och mellan hållplatslägena samt att öka kapaciteten för kollektivtrafiken.

Projektet ska leda till:

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

1.4 Hela utbyggnadsprojektet och projektets del i detta

Ej relevant för detta projekt.

1.5 Eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Projektet ska inte tillåtlighetsprövas enligt 17 kap miljöbalken.

1.6 Påverkan på Natura 2000-områden och andra riksintressen

I aktuellt område finns inga Natura 2000-områden eller andra riksintressen att ta hänsyn till.

1.7 Målsättningar och krav

Transportpolitiska mål

Det av riksdagen antagna övergripande målet för transportpolitiken är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet." Det övergripande målet stöds av ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet berör resans eller transportens tillgänglighet medan hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

De allmänna hushållsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna finns i andra kapitlet miljöbalken. Syftet med hänsynsreglerna är dels att förebygga negativa effekter av verksamheter och åtgärden dels att öka miljöhänsynen. Under framarbetandet av vägplanen har de allmänna hänsynsreglerna beaktats och miljöbeskrivningen syftar bland annat till att påvisa att projektet uppfyller de krav som ställs i miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken 1999. Det finns miljökvalitetsnormer för olika områden. I detta projekt är miljökvalitetsnormerna för utomhusluft och omgivningsbuller relevanta.

Sveriges miljömål

Sverige har 16 nationella miljökvalitetsmål med tillhörande delmål vilka beskriver det tillstånd i miljön som behövs för att samhället ska vara ekologiskt hållbart.

Miljökvalitetsmålen fungerar som ett riktmärke för att svenskt miljöarbete och är vägledande i tillämpningen av miljöbalken. De miljömål som berörs i projektet är främst, begränsad klimatpåverkan, frisk luft samt god bebyggd miljö.

1.8 Sammanfattning av en samhällsekonomisk bedömning

Kompletteras senare.

2. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

2.1 Åtgärdsvalsstudier (eller motsvarande)

Ingen åtgärdsvalsstudie har genomförts för detta projekt. En förstudie enligt Trafikverkets tidigare planeringsprocess gjordes 2011.

2.2 Val av lokalisering

Följande tre alternativ studerades i förstudien:

- I alternativ 1 förlängs de båda befintliga hållplatslägena för att ge plats åt fyra ledbussar. Gångtunneln breddas för att öka passagens standard.
- I alternativ 2 flyttas både det södra och det norra hållplatsläget till ett läge väster om bron över väg 229. Gång- och cykeltunneln byggs inte om men förbättras med avseende på bättre sikt m.m.
- I alternativ 3 behålls det södra hållplatsläget men byggs ut västerut för att ge plats för fyra ledbussar. Den norra hållplatsen flyttas västerut, mitt emot den södra. Gång- och cykeltunneln byggs inte om men förbättras med avseende på bättre sikt m.m.

Efter förstudien beslutades att alternativ 1 ska utredas vidare. I förstudien konstateras att för utbyggnad av hållplatsen på södra sidan finns starka argument för att detta bör ske i befintligt läge. Alternativ 1 kan utföras inom befintligt vågområde med stöd av gällande detaljplan och ger mindre intrång mot befintliga boendemiljöer. En förutsättning för alternativ 1 bör vara att en ny gång- och cykeltunnel utförs i befintligt läge under väg 229.

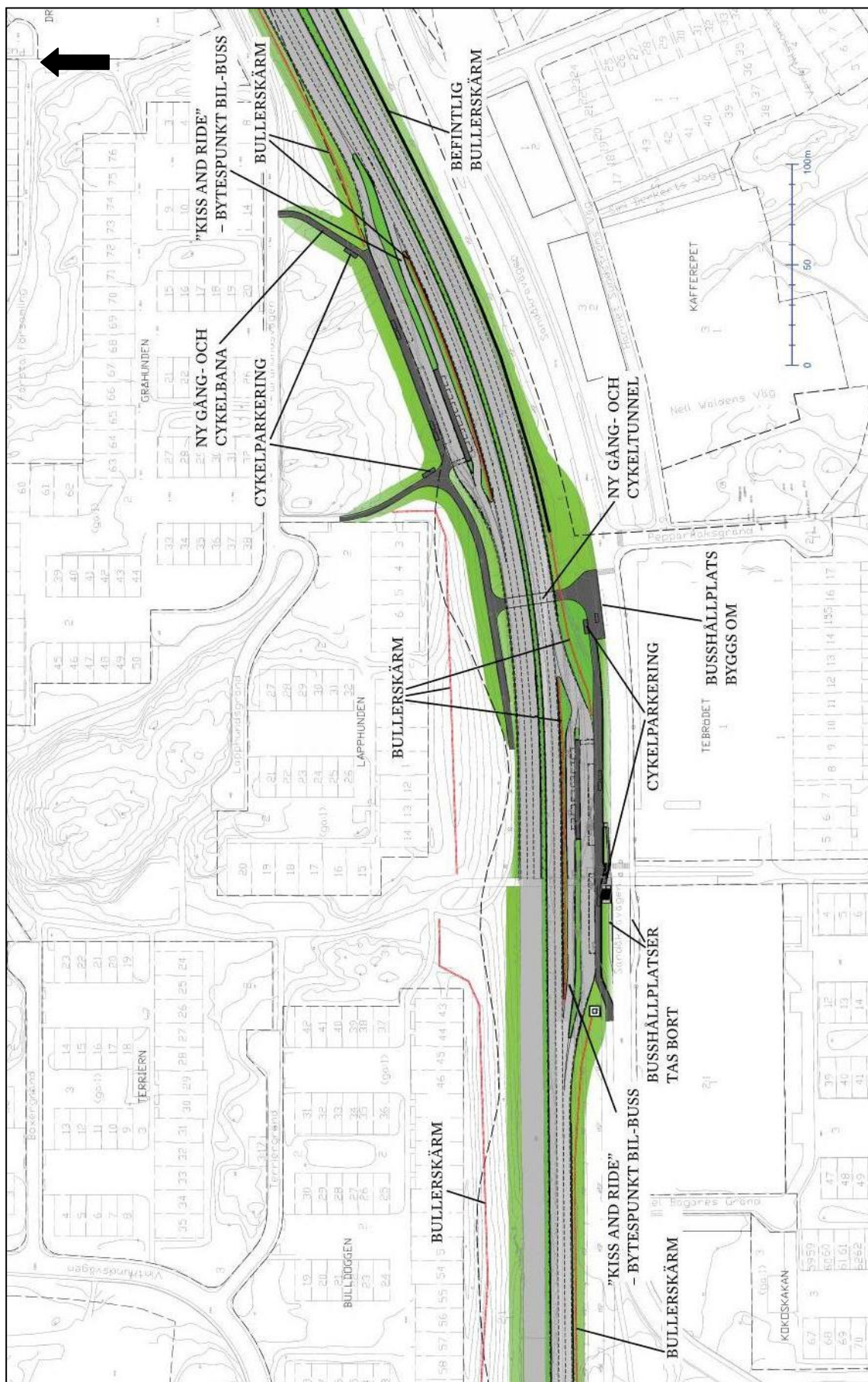
För utbyggnad på norra sidan skulle alternativ 2 och 3 komma att innebära intrång mot intilliggande bostadsfastigheter, som redan idag har en utsatt placering mot väg 229. Dessa alternativ skulle inte komma att påverka dygnsmedelvärdet för buller, däremot kan de lågfrekventa maxnivåer som uppstår vid start av bussarna verka störande. Alternativ 2 och 3 skulle även kräva att nytt vågområde tas i anspråk, vilket medföra att en arbetsplan måste upprättas och en gällande detaljplan ändras.

I förstudien föreslås att Trafikverket bör verka för att gränsen för motorväg flyttas något österut för att förbättra buller- och olycksituationen för det norra hållplatsområdet.

I förstudien föreslås även att en gång- och cykelbro byggs över väg 229 väster om bytespunkten för att ersätta ett befintligt signalreglerade övergångsställe. Detta övergångsställe ligger inte inom området för denna vägplan.

2.3 Val av utformning

Förslaget innehåller förlängning av busshållplatserna och plattformarna, körfält för av- och påstigande bilpassagerare (s.k. "kiss and ride") samt åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön för busspassagerare, gående och cyklister (Figur 10).



Figur 10. Föreslagen utformning av bytespunkt Norra Sköndal.

Följande åtgärder ingår i förslaget:

- Busshållplatser och plattformar: Busshållplatserna förlängs så att det finns utrymme för fyra ledbussar att stanna på rad. Idag finns plats för två ledbussar åt gången. Plattformarna breddas till cirka fyra meter. Båda busshållplatserna utrustas med väderskydd.
- ”Kiss and ride” (bytespunkt bil-buss): Mellan körfälten på väg 229 och busshållplatserna anläggs körfält för av- och påstigande bilpassagerare, s.k. ”kiss and ride”. Utformningen möjliggör att på ett bekvämt och smidigt sätt lämna av resenärer som ska resa vidare med buss eller hämta avstigande bussresenärer. Gångpassager placeras framför det främre hållplatsläget. Mellan avstigningsplattformarna och busskörfälten finns räcken för att öka trafiksäkerheten och göra det tydligt för gående var man ska passera.
- Bulleråtgärder: Bullerskärmar sätts upp på båda sidor av väg 229 och vid busshållplatserna för att förbättra bullersituationen för närliggande fastigheter och bussresenärer.
- Gång- och cykeltunnel: Den befintliga gångporten ersätts av en ny gång- och cykeltunnel. Tunneln blir betydligt bredare och öppnare än idag, förses med god belysning och gestaltas så att den upplevs som tryggare för såväl vuxna som barn.
- Gång- och cykelbanor: En ny gång och cykelbana dras mellan den norra busshållplatsen och Gråhundsvägen. Befintlig gång- och cykelbana norr om gångtunneln flyttas något från vägen för att förbättra trafiksäkerheten och underlätta för snöröjning.
- Hållplatser längs Sandåkravägen: Busshållplatserna på Sandåkravägen vid bollplanen tas bort och ersätts av hållplatserna vid Pepparkaksgränd. Hållplatsen på Sandåkravägens norra sida, vid gång- och cykeltunneln, byggs om för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.
- Cykelparkeringar: Cykelparkeringar byggs på flera ställen vid den norra och den södra hållplatsen.

3. Konsekvenser av förslaget

3.1 Trafiktekniska konsekvenser

Tillgänglighet och framkomlighet

Föreslagen utformning av bytespunkten gör det möjligt för fler bussar att stanna samtidigt vid busshållplatserna. Det innebär dels minskade fördröjningar vid hållplatserna dels möjlighet för tätare turer på busslinjerna, vilket ger bussresenärer minskade restider och större flexibilitet. ”Kiss and ride”-lösningen ger en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken då den underlättar omstigning mellan bil och buss.

Busshållplatserna för linje 181 på Sandåkravägen vid bollplanen föreslås tas bort. Istället utnyttjas hållplatserna vid skolan. Det ger ett något längre gångavstånd för dem som t.ex. tar sig till bollplanen med buss.

Flera förbättringar i gång- och cykelnätet kring bytespunkten föreslås. Den främsta förbättringen är den nya tunneln. Tunneln görs ljusare och tryggare samt breddas och anpassas för cykling. Gång- och cykelbanorna förbättras och en ny gång- och cykelväg mellan den norra busshållplatsen och Gråhundsvägen föreslås. Cykelparkeringar anläggs på strategiska platser. Alla dessa åtgärder underlättar för gående- och cyklister att ta sig till och mellan busshållplatserna. Hållplatserna tillgänglighetsanpassas vilket är positivt för funktionshindrade.

Förslaget ger upphov till växlingsrörelser på båda sidor av busshållplatserna vilket påverkar kapaciteten på sträckan. Bussar ska in och ut till hållplatserna, personbilar rör sig in och ut från ”kiss and ride” samtidigt som trafik ansluter till väg 229 från trafikplats Skarpnäck. En eventuell hastighetssänkning på väg 229 till 60 km/h underlättar för trafik från bytespunkten att angöra motorvägen.

En eventuell hastighetssänkning till 60 km/h ger en mindre restidsförsämring för trafik på väg 229 som passerar bytespunkten. Denna restidsminskning uppkommer dock bara när det är fritt flöde på vägen och vid kösituationer under maxtrafik är medelhastigheten ändå lägre än 60 km/h.

Sammanfattningsvis ger åtgärderna en ökad tillgänglighet för framförallt kollektivtrafiken och möjligheterna att byta mellan buss och andra transportmedel, som t.ex. gång, cykel och bil, förbättras. Framkomligheten för biltrafiken längs väg 229 som passerar hållplatserna försämras något men bedöms uppvägas av de fördelar för kollektivtrafiken som förslaget ger.

Trafiksäkerhet och trygghet

Kapacitetsökningen vid busshållplatserna leder till färre situationer där bussar köar upp vilket minskar risken för upphinnandeolyckor. Det ökade antalet växlingsrörelser vid hållplatserna ökar risken för incidenter och olyckor. En eventuell hastighetssänkning till 60 km/h ger en trafiksäkerhetsförbättring om vägen utformas på ett sådant sätt att det också ger en verklig hastighetssänkning.

”Kiss and ride”-utformningen bedöms generellt göra trafikmiljön mer komplex och svårförståelig. Utformningen kan innebära en ökad olycksrisk, särskilt för barn, som kan få svårt att orientera sig och veta hur de ska bete sig samt kan vara svåra för bussförare att se eftersom de är små. Utformningen kommer troligtvis upplevas som otrygg av många barn. För att förstärka säkerheten och tryggheten föreslås åtgärder för att tydliggöra var man ska passera körfälten och hindra människor från att passera på fel ställen planeras. Bland annat planeras räcken mellan avstigningsplattformarna och busskörfälten, förutom där man ska passera.

Gångporten planeras att ersättas av en gång- och cykeltunnel strax väster om där gångporten finns idag. Tunneln bedöms bli betydligt tryggare än dagens gångport. Den nya tunneln blir betydligt bredare och med flacka slänter utanför respektive tunnelmynning för att släppa in ljus i tunneln och ge god sikt. Gång- och cykelvägen från tunneln till den norra busshållplatsen flyttas längre från vägen vilket ökar säkerhetsavståndet och därmed trafiksäkerheten.

Vid den norra hållplatsen planeras flera åtgärder som ökar tryggheten. Vegetation föreslås röjas och en gräsyta utan höga växter tillskapas mellan hållplatsen och skogsdungen. Hållplatsen och dungen kring den blir också tryggare av att en ny gångbana anläggs från hållplatsens östra del och norrut. Det gör att det finns belysning och öppna ytor på alla sidor om skogsdungen. Bättre belysning samt röjning av vegetation planeras även på fler platser kring bytespunkten.

Att hållplatserna för busslinje 181 längs Sandåkravägen tas bort bedöms göra trafikmiljön på platsen mindre komplex och mer överskådlig. Det gör att det blir säkrare och tryggare, särskilt för barn, som till exempel passerar övergångsstället eller är på väg till/från Sandåkraskolan, bollplanen eller gång- och cykelbron.

Sammantaget bedöms åtgärderna ge en ökad trafiksäkerhet och trygghet vid bytespunkten.

Transportkvalitet

Transportkvaliteten för busstrafikanterna förbättras betydligt genom ett flertal åtgärder. Hållplatserna förses med nya väderskydd och bullerskärmar minskar störningarna för väntande resenärer. Plattformarna breddas vilket gör det mindre trångt, tryggare och bekvämare för väntande busspassagerare.

Cykelparkeringar, anslutningar till befintligt gång- och cykelnät samt ”kiss and ride”-lösningen ökar möjligheten att byta till buss från andra transportmedel vilket är positivt för transportkvaliteten.

3.2 Miljökonsekvenser

Miljöbeskrivningens avgränsning

Miljöbeskrivningen fokuserar på de effekter och konsekvenser som bedöms som väsentliga och som kan uppstå till följd av projektet under anläggnings- samt driftsskedet. Beskrivningen av effekter och konsekvenser begränsas geografiskt till vägområdet och det så kallade influensområdet, närområdet. Tidsmässigt avgränsas beskrivningen av projektets effekter till prognosåret 2035. Motivering till avgränsning redovisas i nedanstående tabell (tabell kompletteras senare).

De områden som hanteras i miljöbeskrivningen är natur- och kulturmiljö, boendemiljö och hälsa, buller, klimat- och luftkvalitet, dagvatten, hushållning med naturresurser, risk och säkerhet samt markföroreningar.

Natur- och kulturmiljö

Kompletteras senare.

Boendemiljö & hälsa

Kompletteras senare.

Buller

Kompletteras senare.

Klimat- & luftkvalitet

Kompletteras senare.

Hushållning med naturresurser

Kompletteras senare.

Risk & säkerhet

Kompletteras senare.

Markföroreningar

Kompletteras senare.

3.3 Överensstämmelse med nationella, regionala och lokala mål

Uppfyllande av transportpolitiska mål

Kompletteras senare.

Uppfyllande av miljömål

Kompletteras senare.

3.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Kompletteras senare.

3.5 Markanspråk och konsekvenser för pågående markanvändning

Kompletteras senare.

3.6 Påverkan under byggnadstiden

Kompletteras senare.

4. Genomförande och finansiering

4.1 Formell hantering

Kompletteras senare.

4.2 Genomförande

Kompletteras senare.

4.3 Finansiering

Kompletteras senare.

_____ <datum>

Ort, datum

Projektledare



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se