

Handläggare
Katarina Kjellberg
08-508 261 63**Till**
Trafiknämnden
2015-05-21

Väg 229, Bytespunkt Norra Sköndal Stockholms stad. Svar på skrivelse från Trafikverket. Utredningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner förslag till fortsatt utredning av åtgärder och finansiering av vissa anläggningar på stadens mark i projektet Bytespunkt Norra Sköndal, enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram en vägplan för Bytespunkt Norra Sköndal. Vägplanen innebär utöver nya hållplatser och en förändrad utformning på vägen också en förändring av vägområdets utbredning. Det påverkar placering av stadens lokala gång- och cykelstråk samt gång- och cykeltunneln mellan norra och södra Sköndal. Vägplanens finansiering är inte säkerställd, delvis på grund av meråtgärder för en bättre helhetslösning. Genom en skrivelse till trafikkontoret och Trafikförvaltningen ber Trafikverket att trafikkontoret finansierar åtgärder på stadens mark.

Trafikkontoret
Trafikplanering

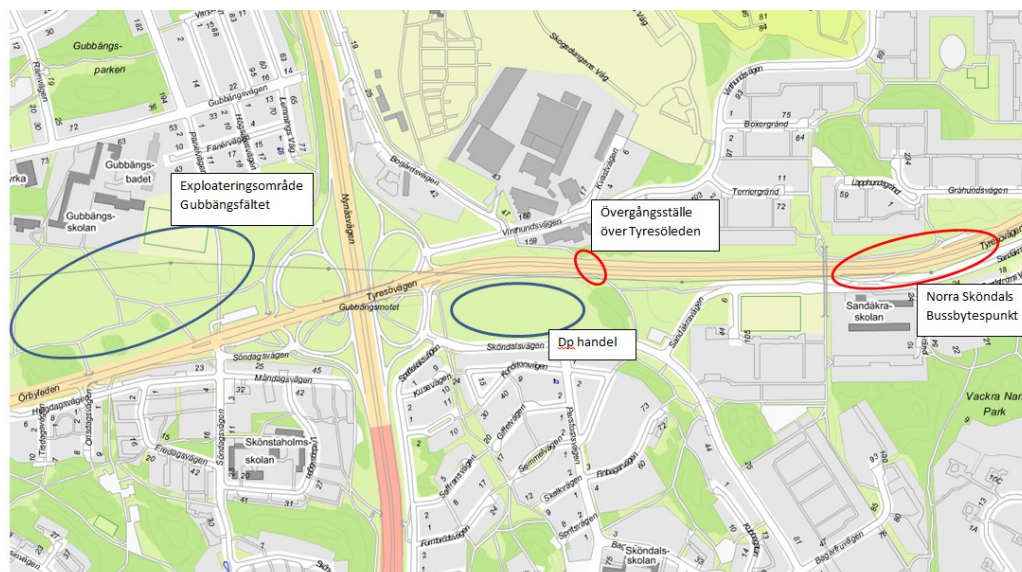
Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 63
Växel 08-508 272 00
katarina.kjellberg@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Trafikkontoret anser att de planerade åtgärderna för bussbytespunkten är bra och viktiga sett ur kollektivtrafiksynpunkt. Kontoret är därför berett att delta i arbetet med en ombyggnad av Norra Sköndals bussbytespunkt och arbetet med att hitta finansiering av vissa anläggningar på stadens mark. De åtgärder som föreslås är dock inte utredda av trafikkontoret vilket snarast behöver göras

inom en gemensam projektorganisation. Då behöver utredas vilka åtgärder som ska genomföras och vad det kostar. Kontoret kommer också att arbeta för att Trafikverket snarast ska påbörja och leda ett arbete med en trafikutredning för Gubbängsmotet i samarbete med staden och Trafikförvaltningen.

Bakgrund

Trafikverket har inkommit med en skrivelse till Stockholms stad och Trafikförvaltningen i Stockholms län där de ber om samfinansiering av projektet Bytespunkt Norra Sköndal. Bytespunkten beskrivs som en av Stockholms mest trafikerade bytespunkter buss till buss. Projektets huvudsakliga syfte är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resenärerna i bytespunkten. Kapacitet och framkomligheten för busstrafiken ska öka och målet är även att skapa en tryggare miljö för resenärerna vid samt till/från busshållplatserna, inklusive gång- och cykeltunneln. Projektet innehåller också bullerskyddsskärmar som åtgärd för reduktion av buller från vägen.



Figur 1 Orienteringskarta

Busshållplatserna är inte dimensionerade för det stora antalet bussar som angör dessa. Vid den norra hållplatsen stannar idag upp till 83 bussar under morgonens maxtimme (07:30-08:30). Trafikeringen utgörs av fem stombusslinjer, en nattbusslinje samt nio övriga linjer. Antalet på- och avstigande resenärer (riktning mot Gullmarsplan) är cirka 760 personer (morgonens maxtimme). Antalet på- och avstigande på den södra hållplatsen är cirka 440 personer under kvällen maxtimme (17:00-18:00). Bytespunkten bedöms viktig för utvecklingen av stombusstrafiken.

Det rör sig många resenärer inom och intill hållplatsområdet och Trafikverket har fått in synpunkter på att miljön upplevs som otrygg och farlig. Väg 229, Tyresöleden trafikeras av 40 500 f/dygn (2012) och hastighetsbegränsningen är 70 km/h förbi bytespunkten. Väg 229 är också rekommenderad primärväg för transport av farligt gods.

Trafikverket har under ett par år arbetat med att ta fram en vägplan. Enligt deras bedömning krävs bl.a. åtgärder för gång- och cykeltunneln under väg 229 samt nybyggnation av cykelparkeringar och kompletterande belysning för att få en bra helhetslösning vid bytespunkten. Det är även nödvändigt att dra om gång- och cykelvägar där Stockholms stad är väghållare och markägare. Detta på grund av en utökning av vägområdet vid bussbytespunkten. Staden har upplåtit en del mark till en utbyggd bussbytespunkt och dialog har förts med exploateringskontoret och trafikkontoret som också lämnat synpunkter i samband med samråd för vägplanen.

Projektet finansieras till största delen av Stockholms Länsplan, åtgärdsområde kollektivtrafik. Då projektet identifierat behov av kringåtgärder, på stadens mark enligt ovan, för att skapa en bra helhetslösning har projektet i dagsläget inte fullständig finansiering. Trafikverket har därför inkommit med en skrivelse till trafikkontoret och Trafikförvaltningen där de ber om samfinansiering.

Ärendets beredning

Trafikkontoret har lämnat synpunkter på vägplanen i samrådsskedet. En intern arbetsgrupp, med representanter från trafikkontoret och Farsta stadsdelsförvaltning, har diskuterat igenom de i vägplanen föreslagna åtgärderna. Trafikverket har också i ett sent skede av arbetet, efter framtagen vägplan, fört diskussioner med både exploateringskontoret och trafikkontoret angående finansiering av åtgärder på stadens mark.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret har i samband med samrådet framfört önskemål om att även det signalreglerade övergångsstället väster om bussbytespunkten skulle tas bort i samband med projektet.

Trafikkontoret anser vidare att gång- och cykeltunneln mellan norra och södra Sköndal är i stort behov av upprustning. Trafikkontoret har också under tidigare diskussioner efterfrågat att Trafikförvaltningen och trafikkontoret skulle ha varit mer involverade under projektets gång. I samband med det har

trafikkontoret också önskat att frågan om samfinansiering skulle ställas till båda parter genom en formell förfrågan.

Vägplanens innehåll och åtgärder

Trafikverket har tagit fram en situationsplan som redovisar de planerade anläggningarna på stadens mark, se bilaga 2.

Inom det befintliga och utökade vägområdet:

- Förlängning av busshållplatserna så att det finns utrymme för fyra ledbussar att stanna på rad på vardera hållplats.
- Mellan körfälten på väg 229 och busshållplatserna anläggs körfält för av- och påstigande bilpassagerare. Så kallad "kiss and ride", för att underlätta lämning/hämtning av bussresenärer med bil.
- Bullerskärmar sätts upp på båda sidor av väg 229 och vid busshållplatserna för att förbättra bullersituationen för närliggande fastigheter och bussresenärer.

Utanför vägområdet på Stockholms stads mark:

- Befintlig gångport ersätts av en ny bredare och öppnare gång- och cykeltunnel.
- Förbättring av gång- och cykelvägar som ansluter till bytespunkten.
- Busshållplatserna på Sandåkravägen vid bollplanen tas bort och ersätts av hållplatserna vid Pepparkaksgränd.
- Cykelparkeringar byggs på två platser vid den norra och på två platser vid den södra hållplatsen.
- Busshållplatser och anslutande gångvägar tillgänglighetsanpassas.

Föreslagna åtgärder bedöms leda till förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för trafikanter som använder bytespunkten och omgivande gång- och cykelvägnät. Hållplatserna får ökad kapacitet och kvalitetsförbättringen tillsammans med "kiss and ride"-lösningen bedöms kunna leda till ett ökat kollektivtrafikresande. Bullerskyddsåtgärderna innebär att nu gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids.

Angränsande projekt och övriga intressen

Det pågår många utredningar och projekt i närområdet samtidigt. Trafikförvaltningen håller på med stråkstudier för flera stombusslinjer som berör dels sträckan förbi bytespunkten, Gubbängsmotet, Nynäsvägen norrut och dels sträckan längre bort på Örbyleden. I dessa studier konstateras problem med det signalreglerade övergångsstället och med Gubbängsmotets ramper/påfart.

Fortum värme håller på att projektera en ledning från Skarpnäck till Hökarängen för att göra en ny utmatning från ett värmeverk. De gör just nu en förstudie och den sträckning som ses över är från fjärrvärmeverket öster om Skarpnäck, utmed Tyresöleden förbi bussbytestpunkten, genom Gubbängsmotet och vidare utmed Örbyleden.



Figur 2, Fortums planerade dragning ny fjärrvärmeledning

Exploateringskontoret har i sin tidiga planering påbörjat översyn av exploateringsbar mark i anslutning till Gubbängsmotet. Gubbängsmotet som trafikplats är både överdimensionerat och byggt för vänstertrafik med dålig funktion till följd. En detaljplan för handelsetablering mellan Gubbängsmotet och bussbytestpunkten har vunnit laga kraft och detaljplanearbete pågår för Gubbängsfältet i väster.

Trafikkontoret bedömer att med så många samtidigt pågående projekt och intressenter är det önskvärt att Trafikverket tar ett samlat grepp och gör en genomlysande trafikutredning, exempelvis genom en s.k. åtgärdsvalsstudieprocess, för Gubbängsmotet. Till det arbetet måste också Trafikförvaltningen och staden bjudas in. I en sådan utredning önskar trafikkontoret att koppling för cykel i nord-sydlig riktning genom Gubbängsmotets östra sida behandlas. Studien behöver fastställa vilka ytor som behövs för trafiklösningarna för att på så vis kunna bemöta exploateringskontorets önskemål om översyn av mark för exploatering. Samtidigt är det av stor vikt att man arbetar in framkomligheten för kollektivtrafiken genom trafikplats Gubbängen. Det är också viktigt att flöde och framkomlighet för trafiken till och från både norra och södra Sköndal, som idag har stora problem att komma ut igenom motet, arbetas in och tas omhand.

Slutsats

Trafikkontoret anser att de planerade åtgärderna för bussbytespunkten är bra och viktiga sett ur kollektivtrafiksynpunkt. De kommer att gagna resenärer och boende i både Sköndal, Skarpnäck och i andra kommuner. För att delta i projektet med bytespunkten anser dock trafikkontoret att Trafikverket parallellt bör påbörja ett arbete med utredning av Gubbängsmotet. Därtill behöver också ytterligare lokala intressen ses över inom projektet. Exempel på sådana intressen är övergångsstället med cykelpassage för cykelpendlingsstråk, över väg 229 längre västerut. Ett annat intresse är möjligheten till förbättringar i gång- och cykelstråk, både pendlingsstråk och lokala stråk. Åtgärderna har också bedömts ha en positiv följd effekt genom att områdena norra och södra Sköndal bättre kopplas ihop med varandra.

Förutsatt att Trafiknämnden godkänner förslag till utredning av åtgärder och finansiering av Bytespunkt Norra Sköndal så bör en gemensam projektorganisation sättas ihop. Vidare arbete och diskussioner kring ekonomi, avvägningar av valda åtgärder bör ske inom projektet.

Tidplan och ekonomi

Länsstyrelsen ska fastställa vägplanen vilket rimligtvis kan göras så snart som projektets finansiering klargjorts. Åtgärderna planeras utföras genom totalentreprenad enligt Trafikverkets interna projektmodell. Projektering avses påbörjas under året för ett genomförande under 2016-2017.

Projektet som helhet beräknas kosta ca 56 miljoner kronor varav Trafikverket önskar ett åtagande från staden och Trafikförvaltningen, för utgifter om totalt 20 miljoner kronor, för åtgärder på stadens mark. Trafikkontoret har ännu inte tagit ställning till denna nivå och någon diskussion med Trafikförvaltningen om finansieringen är ännu inte påbörjad. Om finansieringslösningen innebär att stadens utgifter beräknas överstiga 5 miljoner kronor förutsätter detta ett genomförandebeslut i trafiknämnden.

Bytespunkt Norra Sköndal ingår som ett objekt i ansökan om statlig medfinansiering till 50 % för kollektivtrafikåtgärder inom ramen för så kallade stadsmiljöavtal. Besked om huruvida projektet kan få ekonomiskt bidrag är dock inte klart än.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att delta i arbetet med en ombyggnad av Norra Sköndals bussbytespunkt och att delta i arbetet med att hitta finansiering av vissa anläggningar på stadens mark. Kontoret kommer också att arbeta för att Trafikverket snarast ska påbörja och leda ett arbete med en trafikutredning för Gubbängsmotet i samarbete med staden och Trafikförvaltningen.

Slut**Bilagor**

1. Inkommen skrivelse T 2013-300-0922-4
2. Karta över planerade åtgärder ur vägplanen