

# Vägplan V229 Norra Sköndal

## Samrådsredogörelse

Stockholms stad, Stockholms län

Ärendenummer: TRV 2019/58132

2020-10-05



**Trafikverket**

Postadress:

Trafikverket  
172 90 Sundbyberg

Besöksadress:

Solna strandväg 98

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplan V229 Norra Sköndal

Författare: Magnus Olofsson, Sweco

Dokumentdatum: 2020-09-28

Ärendenummer: TRV 2019/58132

Objektnummer: 8485530

Version: 0.1

## Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Förstudie	6
2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	6
2.2.	Samråd med berörd kommun	6
2.3.	Samråd med närboende och allmänhet	6
2.3.1.	Lokalisering, utformning och bullerpåverkan.	6
2.3.2.	Skötsel och snöröjning	6
2.3.3.	Behovet av att bygga ut bytespunkten och påverkan på omkringliggande bebyggelse	7
2.3.4.	Det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten	7
3	Samråd av vägplaneförslag 2013	8
3.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	8
3.2.	Samråd med berörd kommun	8
3.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.3.1.	Bullerskyddsskärmens placering och utformning	9
3.3.2.	Infartsparkering	9
3.3.3.	Hiss vid Södra hållplatsläget och det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten	9
3.3.4.	Utformning av bytespunkten	9
3.3.5.	Oro för skador på befintlig bebyggelse	10
3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.4.1.	Ledningsägare	10
3.4.2.	Övriga organisationer och myndigheter	10
4	Förnyat samråd 2019	11
4.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	11
4.2.	Samråd med berörd kommun	11
4.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	12
4.3.1.	Behovet av en bullerskyddsskärm	12
4.3.2.	Bullerskyddsskärmens utformning	12
4.3.3.	Kiss and ride	13
4.3.4.	Utformning och benämning av Kiss and ride	13
4.3.5.	Utformning av busshållplats	14

4.3.6.	Cykelparkeringar	14
4.3.7.	Påverkan under byggtid	14
4.3.8.	Gång- och cykelpassagen väster om bytespunkten	15
4.4.	Övriga synpunkter	15
4.4.1.	Infartsparkering	15
4.4.2.	Dragning av busslinjer	15
4.4.3.	Åtgärder i det kommunala gatunätet	15
4.4.4.	Service på bytespunkten	16
4.5.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16
4.5.1.	Region Stockholm	16
4.5.2.	Svenska kraftnät	16
4.5.3.	Ellevio	16
4.5.4.	Övriga myndigheter	16
5	Samråd med anledning av Svenska kraftnäts högspänningsledning	17

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Skriftliga inkomna synpunkter, mötesanteckningar och protokoll finns diarieförda under ärendenummer 2019/58132.

## 1 Sammanfattning

Planeringen för bytespunkt Norra Sköndal påbörjades 2010 med en förstudie i samarbete mellan Trafikverket, Stockholms stad och SL. Syftet var att utreda möjliga alternativ att bygga ut bytespunkten för att få en kapacitet för dagens och framtidens busstrafik. Vägplaneförslaget har tidigare funnits utställt för samråd och granskning under följande perioder:

- Förstudie 2011-02-17 till 2011-04-12
- Samrådshandling 2013-02-21 till 2013-03-15
- Granskningshandling 2013-09-03 till 2013-10-01
- Samrådshandling 2019-06-03 till 2019-06-30

Vid samtliga tillfällen som vägplanen har varit utställd har samrådskretsen, allmänhet, myndigheter, kommunen och rättighetshavare givits möjlighet att lämna synpunkter på lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Vägplanen var utställd som granskningshandling 2013 och länsstyrelsen tillstyrkte vid det tillfället vägplanen. Då det saknades finansiering för projektet lämnades inte vägplanen in till fastställelseprövning. Rättsverkan av en lagakraftvunnen vägplan är att Trafikverket ska utföra åtgärderna som vägplanen fastslår vilket inte kan genomföras utan säkrad finansiering.

Trafikverket tecknade 2018 ett avtal med Stockholms stad där finansieringen för projektet säkrades. När projektet återstartades konstaterades att det behövdes en omarbetning av föreslagna bullerskyddsåtgärder. Det hade även passerat fem år sen granskningen vilket gör att samrådskretsen till viss del kan antas ha flyttat från Sköndal. För att kunna göra en omarbetning av bullerskyddsåtgärderna och ge samrådskretsen, kommunen och andra myndigheter en möjlighet till att lämna synpunkter beslutade Trafikverket att ta tillbaka vägplanen till förnyat samråd. Samrådet genomfördes från 3 juni till 30 juni 2019.

## 2 Förstudie

Förstudien togs fram i samarbete mellan Trafikverket, SL och Stockholms stads exploateringskontor. I förstudien presenterades tre utbyggnadsalternativ för bytespunkt Norra Sköndal. Alternativ 1 innebar att befintliga busshållplatslägen föreslogs byggas ut och alternativ 2 och 3 föreslog nya hållplatslägen. I förstudien ingick även förslag att ersätta ett trafikljusreglerat övergångsställe väster om bytespunkten med en gång- och cykelbro.

Förstudien fanns tillgänglig för samråd från 2011-02-17 till 2011-04-12. Under samrådsperioden fanns möjlighet för myndigheter, kommun, särskilt berörda och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på förslagen.

### 2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Med förstudien som underlag beslutade Länsstyrelsen i Stockholms län 2011-09-26 att förslaget inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

### 2.2. Samråd med berörd kommun

Stockholms stads exploateringskontor har varit delaktiga i arbetet med att ta fram förstudien. Stockholms stads trafikkontor har även lämnat ett skriftligt yttrande till Trafikverket där kommunen ställer sig positiva till de föreslagna åtgärderna.

### 2.3. Samråd med närboende och allmänhet

Under samrådstiden fanns förstudien utställd för allmänhet och samrådsrets som också hade möjlighet att inkomma med synpunkter. Trafikverket anordnade ett samrådsmöte på ort i Sandåkraskolans lokaler 2011-02-24 där närboende och allmänhet hade möjlighet att ställa frågor till Trafikverket och SL:s representanter samt lämna synpunkter på föreslagna åtgärder. På samrådsmötet i Sandåkraskolans lokaler deltog ca 100 personer.

Samrådssynpunkterna rörde följande ämnen:

#### 2.3.1. Lokalisering, utformning och bullerpåverkan.

Flertalet synpunkter berörde vilket av de tre olika utformningsalternativen som föredrogs. Kritik framkommer mot alternativ 2 och 3 då de tar ny mark i anspråk och att bytespunkten kommer närmre bebyggelsen. Det finns en oro att det ska leda till mer buller och mer vandalism nära bostäderna. Frågan om det är möjligt att anlägga tyst asfalt lyftes också.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tar med sig synpunkterna i det fortsatta arbetet. Förstudien är en förutsättningslös utredning där Trafikverket gör en bred ansats att lösa en viss situation. Vid nybyggnation av infrastruktur gäller riktvärden för buller enligt Infrastrukturproposition 1996/97:53. Tyst asfalt förväntas inte lösa bullerproblemen för bussarna eftersom detta buller främst uppkommer från inbromsning och motorljud vid acceleration.

#### 2.3.2. Skötsel och snöröjning

Flera närboende kritiserar skötsel och snöröjning av befintlig bytespunkt samt omkringliggande gång- och cykelvägar. Platsen upplevs som nergången vilket gör att en upprustning är efterlängtd. Miljön upplevs också som otrygg att vistas på kvällstid särskilt gångtunneln under väg 229.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket noterar synpunkterna och menar att platsen kommer vara fräschare, tryggare och tillgängligare efter åtgärderna är klara.

### 2.3.3. Behovet av att bygga ut bytespunkten och påverkan på omkringliggande bebyggelse

Boende i området ifrågasätter utbyggnaden och menar att de boende redan med dagens trafik är alltför utsatta för trafikbuller och partiklar med dagens trafiksituation. Det finns en oro att byggnation och ökad trafik kommer ge upphov till skador så som sprickor i fasaden i befintliga bostadshus som ligger närmast vägen. Det lyfts också att en ökad trafik (särskilt med alternativ 2 och 3 som gör att bytespunkten hamnar närmre befintlig bebyggelse) kan ge upphov till skador i byggnader och ett minskat marknadsvärde på fastigheterna.

#### *Trafikverkets svar:*

Eftersom busshållplatsen redan idag är underdimensionerad med dagens trafik och busstrafiken förväntas öka så är en utbyggnad av bytespunkten en nödvändighet. Om det uppstår skador i byggnader på grund av byggnationen ersätts fastighetsägare för de orsakade skadorna. Ersättning för minskat fastighetsvärde till fastighetsägare utgår inte.

### 2.3.4. Det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten

Den föreslagna gång- och cykelbron som ska ersätta det trafikljusreglerade övergångsstället väster om bytespunkten får både positiv och negativ respons. De som är positiva menar att det är positivt att gång- och cykeltrafiken separeras från vägtrafiken ur både trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt för alla trafikslag. De negativa aspekterna som lyfts är att det blir svårt att komma ut på väg 229 väster om trafikljuset från Vinthundsvägen eftersom trafiken är så tät att det bara är vid tillfällena då trafikljuset stoppar trafiken som det går att svänga ut på väg 229.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tar till sig synpunkterna om den föreslagna bron över väg 229.



## 3 Samråd av vägplaneförslag 2013

Samrådshandlingen för bytespunkt Norra Sköndal fanns tillgänglig för samråd från 2013-09-03 till 2013-10-01. Under samrådsperioden hade myndigheter, kommun, särskilt berörda och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. Trafikverket höll samrådsmöte på ort 2013-02-21 i Sandåkraskolans lokaler intill planområdet då samrådsgruppen och allmänheten gavs möjlighet att träffa representanter från Trafikverket för att ställa frågor och lämna synpunkter på förslaget. På samrådsmötet deltog ca 100 personer.

Efter förstudien beslutades att alternativ 1 ska utredas vidare inom ramen för en vägplaneprocess. 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 till stor del utföras inom befintligt vägområde och ger mindre intrång mot befintliga boendemiljöer. En ny gång- och cykelport under Tyresövägen föreslås i befintligt läge. I samrådshandlingen föreslås även bullerskyddsskärm norr om väg 229 i naturmarken mellan vägen och de befintliga bostäderna. För att uppnå riktvärde för inomhusbuller erbjuds fasadåtgärder till ett antal bostadshus norr om väg 229.

För utbyggnad på norra sidan innebar alternativ 2 och 3 att busstrafiken kommer närmre 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 betydligt mer nytt vägområde tas i anspråk.

I förstudien föreslås att en gång- och cykelbro byggs över väg 229 väster om bytespunkten för att ersätta ett befintligt signalreglerat övergångsställe. Åtgärden lyftes ur projektet efter förstudien.

Ett antal synpunkter har lämnats in till Trafikverket från allmänheten, myndigheter och rättighetshavare i området. Skriftliga synpunkter som har inkommit till Trafikverket har diarieförts hos Trafikverket och synpunkterna besvaras principiellt i samrådsredogörelsen.

### 3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Under samrådstiden har länsstyrelsen fått vägplaneförslaget skickat till sig för yttrande men har inte inkommit med några synpunkter.

### 3.2. Samråd med berörd kommun

Stockholms stads trafikkontor har lämnat ett skriftligt yttrande till Trafikverket om de föreslagna åtgärderna i vägplanen. Stockholms stad ställer sig positiv till föreslagna åtgärder men efterlyser att en planskild korsning ska ersätta det trafikljusreglerade övergångsstället väster om bytespunkten. Utöver det menar kommunen att antalet föreslagna cykelparkeringar vid bytespunkten behöver utökas och att den södra busshållplatsen behöver anpassas till det regionala cykelstråket på Sandåkravägen.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverket tar till sig av synpunkterna och efterlyser en tätare dialog kring utformningen av bytespunkten med Stockholms stad. Det saknas för närvarande finansiering för en planskild korsning väster om bytespunkten och av den anledningen har åtgärden lyfts ur projektet. Trafikverket instämmer med Stockholms stad att det är olämpligt med passage i plan på väg 229.



### 3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett antal synpunkter har lämnats till Trafikverket under samrådsskedet. Samtliga synpunkter som har kommit in skriftligen finns diarieförda hos myndigheten. I samrådsredogörelsen sammanfattas synpunkterna och Trafikverkets svar på dessa.

#### 3.3.1. Bullerskyddsskärmens placering och utformning

Synpunkter har framförts angående bullerskyddsskärmens placering norr om väg 229 på krönet mellan bostäderna och väg 229. De som har ställt sig negativa menar att det kommer bidra till en försämrad boendemiljö om en bullerskyddsskärm uppförs på naturmarken och att uteplatserna riskerar att kännas instängda. Det lyfts att den natur som finns på platsen idag utgör en naturlig och tillräcklig barriär för bostäderna. En boende menar att naturmiljön kommer ta skada av bullerskyddsskärmen. Frågan om tyst asfalt kan användas istället för bullerskyddsskärmen framförs också i synpunkterna. Bland synpunkterna finns även positiva kommentarer att bullerskyddsskärmen och de planerade fasadåtgärderna kommer vara positiva för området och för boendemiljön i området.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket tar till sig av synpunkterna och konstaterar att bullerskyddsskärmens exakta placering inte är klarlagd i samrådsskedet. Placering och utformning utreds vidare och ett färdigt förslag presenteras i granskningshandlingen.

#### 3.3.2. Infartsparkering

Boende i området efterfrågar en infartsparkering eftersom de menar att det tidvis förekommer parkeringsproblem när pendlare parkerar sina bilar i området för att fortsätta till centrala Stockholm med buss.

*Trafikverkets svar:*

Synpunkterna är framförda till Stockholms stad eftersom infartsparkeringar inte är en fråga för Trafikverket att hantera inom ramen för bytespunkt Norra Sköndal.

#### 3.3.3. Hiss vid Södra hållplatsläget och det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten

I förstudien föreslogs att en hiss byggs från plattformen på den södra busshållplatsen till gång- och cykelbron över väg 229 och att det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten ska ersättas med en bro. I samrådet har det framförts synpunkter att båda åtgärderna borde föras tillbaka in i projektet.

*Trafikverkets svar:*

Problem med skadegörelse har gjort att hissanordningen har tagits ur projektet. Den planskilda korsningen har lyfts ut från projektet eftersom det för närvarande inte finns en finansiering för åtgärden men Trafikverket har för avsikt att hitta lämplig passage över väg 229 för gång- och cykel. Det blir dock inte som en del av vägplanen för Norra Sköndal.

#### 3.3.4. Utformning av bytespunkten

Synpunkter har inkommit angående bytespunktens utformning och behovet av stänkskärmar mellan vägbana på väg 229 samt gång- och cykelväg norr om väg 229. Angående utformningen finns det synpunkter att kiss and ride- funktionen borde utgå och att busshållplatserna istället ska byggas på bredden för att möjliggöra två bussfiler med tillhörande plattformar i bredd. På gång- och cykelbanan lyfts behovet av stänkskydd för att skydda gång- och cykeltrafikanter från smuts, stänk och plogvallar vilket enligt uppgift är ett problem idag.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket understryker behovet av kiss and ride och hänvisar till busstrafikoperatörerna har återkommande problem med obehöriga fordon på busshållplatsen som ska hämta och lämna personer. I samband med att bygghandlingar tas fram kommer Trafikverket säkerställa att ett stänkskydd mellan gång- och cykelvägen anordnas.

### 3.3.5. Oro för skador på befintlig bebyggelse

Oro framförs för att bebyggelsen närmast vägen kan ta skada av vibrationer vid ombyggnationen av bytespunkten och boende önskar ersättning om så blir fallet.

*Trafikverkets svar:*

Trafikverket kommer ställa krav på entreprenören att inga skadliga vibrationer uppstår för intilliggande bebyggelse.

## 3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Totalt har 7 skriftliga yttranden lämnats till Trafikverket från myndigheter och organisationer i samband med samrådet.

### 3.4.1. Ledningsägare

Vattenfall eldistribution AB, TeliaSonera AB, Skanova Access AB och Fortum distribution AB har påtalat att de har ledningar inom eller i närheten av planområdet. Generellt påpekas att ledningsägarna utför eventuella arbeten på ledningar som en följd av byggnationen och att arbetena bekostas av den organisation som initierar åtgärden.

Trafikverkets svar: Innan arbetena påbörjas kommer ett ledningsägarmöte att hållas för att inga onödiga konflikter ska uppstå. Målsättningen är att befintliga anläggningar ska påverkas så lite som möjligt.

### 3.4.2. Övriga organisationer och myndigheter

Utöver vad som redan har nämnts har även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Stockholms stads Miljöförvaltning och Stockholms läns landsting i skriftliga yttranden meddelat att de inte har synpunkter på förslaget.

## 4 Samråd 2019

Samrådshandlingen för bytespunkt Norra Sköndal fanns tillgänglig för samråd från 2019-06-03 till 2019-06-30. Under samrådsperioden hade myndigheter, kommun, särskilt berörda och allmänhet möjlighet att lämna synpunkter på förslagen. Samrådet annonserades i lokaltidningen Mitti Söderort Farsta/Sköndal. Trafikverket höll samrådsmöte på ort 2019-06-12 i Sandåkraskolans lokaler intill planområdet då samrådsstyrelsen och allmänheten gavs möjlighet att träffa representanter från Trafikverket för att ställa frågor och lämna synpunkter på förslaget. På samrådsmötet deltog ca 100 personer. Deltagarna hade möjlighet att lämna synpunkter på förslaget både skriftligt och muntligt. Samtliga synpunkter som har kommit in på samrådsmötet på Sandåkraskolan, per mail, brev och telefon finns sammanfattade och bemötta i samrådsredogörelsen. Totalt har ca 25 yttranden inkommit från allmänheten.

### 4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Eftersom Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan i projektet var daterat 2011-09-26 beslutade Trafikverket att på nytt begära Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tog på nytt beslut att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan 2019-02-13. Utöver det har inga samråd med länsstyrelsen hållits och länsstyrelsen har inte lämnat några skriftliga synpunkter på vägplanen.

### 4.2. Samråd med berörd kommun

Under samrådsskedet har Trafikverket och Stockholms stads trafikkontor haft en mötesserie med Trafikverket om föreslagna åtgärder, samordning med angränsande projekt angränsande projekt och andra gemensamma frågor. Mötesserien har främst berört samordning med omkringliggande projekt som Stockholms stad bedriver för att säkerställa att projektens genomförbarhet inte försväras av varandra. Mötena har också syftat till att knyta ihop projekten på ett tillfredställande sätt så planerade åtgärder samverkar. Gång- och cykelpassagen i plan väster om bytespunkten har också diskuterats på mötena och kommunen har även tagit upp frågan i sitt skriftliga yttrande.

Dialogen mellan Trafikverket och kommunen har också berört detaljplanesituationen i området och att bullerskyddsskärmarna norr om väg 229 uppförs på mark som är detaljplanlagd som allmän platsmark park. Stockholms stads bygglovkontor har tidigare skriftligen gjort bedömningen att bullerskyddsskärm inte är planstridigt enligt gällande detaljplan. För att tydliggöra planenligheten för bullerskyddsskärmarna på parkmark har Trafikverket sökt bygglov för bullerskyddsskärmarna i syfte att få en prövning enligt plan- och bygglagen. I plankartan markeras marken runt bullerskyddsskärmarna med inskränkt vägrätt för att säkerställa att väghållaren har tillgång till bullerskyddsskärmarna i driftskedet för att kunna utföra underhållsarbete.

Stockholms stad har också inkommit med ett skriftligt yttrande från Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Generellt ser kommunen positivt på åtgärderna i vägplaneförslaget men understryker att åtgärderna behöver anpassas på ett tillfredställande sätt med kommunens planerade åtgärder på Sandåkravägen. Kommunen är också angelägen att den signalreglerade gång- och cykelpassagen väster om bytespunkten över väg 229 ersätts med en planskild korsning.

Trafikverket tar med sig synpunkterna i planeringen av Norra Sköndal och ser gärna att kommunen är med också i det fortsatta arbetet med projektet. Däremot saknas det för närvarande finansiering att bygga en planskild korsning väster om bytespunkten.

Trafikverket instämmer med kommunen att ett signalreglerat övergångsställe inte är önskvärt på den aktuella platsen.

### 4.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

I följande del av samrådsredogörelsen följer ämnesvisa sammanfattningar av inkomna synpunkter från allmänheten under samrådet och hur Trafikverket bemöter dessa.

#### 4.3.1. Behovet av en bullerskyddsskärm

Flertalet av de närboende som har yttrat sig ifrågasätter behovet av bullerskyddsskärmarna norr om väg 229 i parkmarken mellan väg 229 och bostäderna på Terriergränd och Lapphundsgränd. De menar att det inte finns någon koppling mellan bostäderna och de åtgärder som föreslås i vägplanen samt att bullerskyddsskärmarna kommer bidra till en känsla av instängning för de som har trädgårdarna vända mot vallen. Det lyfts även att boende har varit medvetna om bullret innan de flyttade dit. Det framförs synpunkter på att Trafikverket inte har tagit hänsyn till att fordonsflottan kommer elektrifieras de kommande decennierna vilket de menar kommer ta bort bullret från vägen. Det ifrågasätts också varför bullerberäkningarna har gjorts utifrån förutsättningen att vägen har en hastighetsbegränsning på 80 km/h istället för 70 km/h som den har idag. Sammantaget önskas att bullerskyddsskärm utgår från planerna.

#### *Trafikverkets svar*

När Trafikverket bygger om och bygger ut en befintlig väg gäller riktvärden för buller enligt Infrastrukturproposition 1996/97:53. Det innebär att allt trafikbuller som uppstår inom vägplaneområdet behöver tas om hand inom projektet för att bullernivåer för omkringliggande fastigheter inte ska överstiga riktvärdena för buller. Gjorda bullerberäkningar visar att utan åtgärder på norra sidan av väg 229 kommer bullernivåerna för flertalet fastigheter överstiga riktvärdena både med dagens trafiksiffror och förväntad trafik 2040. Bullervärdena överstiger riktvärdena för såväl befintlig miljö som för nybyggd infrastruktur. Bullerproblematiken finns således redan idag.

Trafikverket har därför utrett ett antal alternativa placeringar av bullerskyddsskärm norr om väg 229 och beräkningarna har visat att en bullerskyddsskärm på vallkrönet tillsammans med fastighetsnära åtgärder för vissa fastigheter har bäst effekt. En bullerskyddsskärm intill vägen får inte tillfredsställande effekt. Moderna elbilar bullrar inte mindre än fossildrivna bilar vid de aktuella hastigheterna.

Bullerberäkningen är gjord utifrån förutsättningen att vägen har en hastighetsgräns på 80 km/h eftersom väg 229 potentiellt i framtiden kan få en hastighetsgräns på 80 km/h. Därför dimensioneras bullerskyddsåtgärderna för en högre hastighetsgräns. Att ändra hastighetsgränsen för väg 229 på den aktuella platsen är inget som beslutas inom ramen för vägplanen. Ingen av bullerskyddsåtgärderna kommer lyftas ur planen inför granskningen.

#### 4.3.2. Bullerskyddsskärmens utformning

Flertalet yttranden välkomnar bullerskyddsskärmarna norr om väg 229 men understryker att de inte får bli högre än 2 meter för att inte skapa en känsla av instängdhet för de som bor närmast vallen. För att inte påverka de boende mer än nödvändigt bör de också placeras nedanför vallkrönet enligt tvärsektionerna från samrådet för att inte störa utsikten för de boende. Det lyfts även önskemål att bullerskyddsskärmarna ska smälta in i vegetationen genom att ha en grön färg och att det ska byggas i trä. Bullerskyddsskärmen borde också byggas med öppningar för att vilt ska kunna passera skärmen. Några påpekar också att det finns en ung ek i området som bör bevaras.

#### *Trafikverkets svar:*

Trafikverkets bullerberäkningar utgår ifrån att bullerskyddsskärmarna norr om väg 229 är 2 meter höga och placeras på befintlig vall mellan väg 229 och bostadsområdet. Den färdigprojekterade placeringen av bullerskyddsskärmen kommer finnas tillgänglig för allmänheten under granskningen av vägplanen. Utformningen av bullerskyddsskärmarna hanteras i senare skede i processen.

Sakkunniga inom natur- och landskapsfrågor har genomfört platsbesök och säkerställt att planerade åtgärder norr om väg 229 inte innebär att naturvärdesklassade träd eller nyckelbiotoper försvinner. Det bedömdes att ingen sådan vegetation påverkas av bullerskyddsskärmens placering eller den upprustade gång- och cykelvägen norr om väg 229. Träd och vegetation som tas bort återställs med nyplantering.

Att utforma bullerskyddsskärmen med öppningar utgör en risk att vilt kanaliseras från bostadssidan av bullerskyddsskärmen ut mot vägen. Det uppstår då en risk för kollision mellan fordon och vilt om viltet fortsätter ner för vallen och ut i vägen.

#### 4.3.3. Kiss and ride

Boende i området ifrågasätter behovet av en kiss and ride funktion och menar att det är bättre om ytan används för busstrafiken istället för privatbilismen. Ytan mellan busskörfälten på busshållplatsen och vägbanan borde i första hand användas som ytterligare busshållplatsytor för att på så sätt skapa ytterligare kapacitet för busstrafiken. Därigenom kan bussarna stanna parallellt i två filer med plattformar med 3 ledbussar på rad istället för fyra. Busslinjerna får utpekats vilken fil de ska köra i för att bytespunkten ska bli överskådlig ur ett resenärsperspektiv. Farhågor lyfts för att kapaciteten för busstrafiken i den föreslagna utformningen är otillräcklig framkommer och att ytan för kiss and ride därför borde nyttjas av bussar istället.

#### *Trafikverkets svar*

Trafikverket har tagit bort den tidigare föreslagna kiss and ride ur projektet. På det södra busshållplatsläget har Svenska kraftnät varit kritiska till placeringen av kiss and ride ur ett elsäkerhetsperspektiv (se mer under kap 5 om samråd med anledning av Svenska kraftnäts högspänningsledning). På det norra hållplatsläget har utredningsarbetet visat att det är mycket svårt att utforma kiss- and- ride funktionen på ett säkert sätt ur trafiksäkerhetssynpunkt enligt VGU. Trafikverket har därför tagit bort dessa åtgärder ur vägplaneförslaget.

Trafikverket bedömer att föreslagen med ökad kapacitet på busshållplatserna avsevärt kommer förbättra för trafiksituationen för Norra Sköndal. Kapaciteten fördubblas jämfört med dagens situation vilket kommer göra att trafiken flyter på betydligt smidigare än idag.

#### 4.3.4. Utformning och benämning av Kiss and ride

Det finns också en risk att kiss and ride blir trafikfarlig om personer som släpps av med bil genar över bussfilen för att hinna med en buss. Det ökar risken för påkörningsolyckor. Det lyfts även att det kan bli problem med köbildning in till kiss and ride om privatbilar tvingas vänta länge på någon de ska hämta upp vilket kan skapa framkomlighetsproblem för både bussar och bilar på väg 229.

Det finns också synpunkter på begreppet "kiss and ride" och istället föreslås det svenska "puss och buss". Det är onödigt med en engelsk term.

#### *Trafikverkets svar*

Trafikverket har beslutat att ta bort den föreslagna kiss and ride ur projektet. Se mer under 4.3.3 Kiss and ride.

#### 4.3.5. Utformning av busshållplats

Önskemål har inkommit att det ska vara möjligt att gå bakom busskurerna eftersom det ofta blir trångt på morgonen och svårt att komma förbi en stillastående buss som folk går på för personer som ska till en bakomvarande buss. En idé är att busskurerna placeras mitt på busshållplatsen eller att ett skärmtak sätts upp över hela plattformen för att inte ha konstruktioner på busshållplatsen som skapar trängsel och flaskhalsar. Busskurer, skärmtak och ytor i tunnel borde också förses med material som gör det svårt att klottra och/eller lätt att tvätta bort eventuellt klotter.

#### *Trafikverkets svar*

Detaljutformningen av busshållplatserna är inte klarlagd i det här skedet av processen. Däremot kommer plattformarna på både den södra och den norra busshållplatsen att bli bredare än i dagsläget vilket kommer öka framkomligheten när det är många som ska gå av och på bussarna. Utformningen av väderskydd, skärmtak och ytbeläggning av tunneln är inte heller bestämt men Trafikverkets utgångspunkt är att bytespunkten ska vara fri från klotter så långt det går. Trafikverket tar med synpunkten i den fortsatta planeringen.

#### 4.3.6. Cykelparkeringar

Flertalet synpunkter har inkommit att det behövs fler cykelparkeringar än vad som är föreslaget. Cykelparkeringarna är redan idag underdimensionerade och antalet personer som cyklar till busshållplatsen kommer med all sannolikhet öka när områdena runtomkring bebyggs med ytterligare bostäder. Önskemål finns också att det ska vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen och att cykelparkeringarna ska vara väderskyddade.

#### *Trafikverkets svar*

Det exakta antalet cykelparkeringar som ska byggas i anslutning till bytespunkten är inte beslutat i detta skede. Trafikverket tar med sig frågan till senare skede av processen samt i dialogen med Stockholms stad då detta blir en kommunal anläggning.

#### 4.3.7. Påverkan under byggtid

Det framkommer synpunkter på att beskrivningarna av påverkan under byggtid är för luddigt och allmänt skrivna. Det är svårt att förstå hur trafiken och busstrafiken kommer ledas om och fungera när bytespunkten byggs om. Det ifrågasätts också att gång- och cykeltrafiken som ska korsa väg 229 hänvisas till befintlig bro vilket gör att många som går och cyklar från den södra sidan av väg 229 till busshållplatsen på den norra sidan kommer få betydligt längre till busshållplatsen än vad de har idag. Det borde gå att hitta bättre alternativ att korsa vägen för gångtrafikanter och cyklister än Karin Larssons väg och befintlig gång- och cykelbro. En synpunkt berör möjligheten för buss 181 att stanna på Maria Röhl's väg på prov under byggtiden för att öka tillgängligheten till bytespunkten.

#### *Trafikverkets svar*

Trafikverket kommer ställa som krav på den som bygger anläggningen hur bytespunkten, väg 229 samt gång- och cykeltrafik ska fungera under byggtiden. Eftersom det är en totalentreprenad ligger ansvaret för att hitta en detaljerad lösning hos entreprenören som bygger anläggningen. Entreprenören ska säkerställa att

- fyra körfält alltid ska hållas öppna för trafik under byggtiden
- kollektivtrafiken under hela byggprocessen ska ha bibehållen kapacitet

- det ska vara möjligt att passera väg 229 för gång- och cykeltrafikanter under hela byggtiden.

Hur detta ska lösas i detalj är upp till entreprenören som vinner uppdraget att bygga ut Norra Sköndal.

Trafikverket kommer inte ställa krav på entreprenören att det ordnas ytterligare gång- och cykelpassager över väg 229 utöver bron vid Sandåkraskolan och porten vid Gamla Tyresövägen. Trafikverket är medvetna om att det innebär en längre sträcka för en del boende i området som ska passera väg 229 för att ta sig till det norra busshållplatsläget men bedömer att det inte är tekniskt genomförbart att med rimliga ekonomiska medel att ordna ytterligare passager för gång- och cykeltrafikanter.

#### 4.3.8. Gång- och cykelpassagen väster om bytespunkten

Kritik lyfts att förslaget om gång- och cykelbro väster om bytespunkten som föreslogs i förstudien har lyfts ur projektet. Den befintliga passagen är signalreglerad och skapar framkomlighetsproblem för såväl bilister som gångtrafikanter och cyklister. Dessutom är det olämpligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv med en signalreglerad passage med avseende på vägens storlek, trafikmängder och hastighet.

##### *Trafikverkets svar*

Det saknas för närvarande finansiering för att ersätta det signalreglerade övergångsstället väster om bytespunkten och åtgärden är därför borttagen ur projektet. Trafikverket instämmer i att det finns en problematik med en signalreglerad passage på väg 229.

## 4.4. Övriga synpunkter

Utöver redan nämnda synpunkter har Trafikverket också tagit emot följande synpunkter och förslag som ligger utanför projektet och/eller utanför Trafikverkets ansvarsområde.

#### 4.4.1. Infartsparkering

Det har inkommit synpunkter på att en infartsparkering borde anläggas under kraftledningen i ytan mellan väg 229 och Sandåkravägen.

##### *Trafikverkets svar:*

Anläggandet av infartsparkeringar ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Om det finns önskemål om en infartsparkering är det en fråga för kommunen genom det kommunala planmonopolet.

#### 4.4.2. Dragning av busslinjer

Det har inkommit förslag att stombuss 172 och 173 ska gå på Sandåkravägen istället för väg 229 för att på så sätt avlasta bytespunkten. Det föreslås också att buss 181 borde stanna på Maria Röhl's väg under byggtiden för att förbättra tillgängligheten till bytespunkten för boende längre söderut.

##### *Trafikverkets svar:*

Linjedragning av bussar ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde. Trafikförvaltningen har ansvar för linjedragning av lokalbussar och stombussar.

#### 4.4.3. Åtgärder i det kommunala gatunätet

Det har inkommit önskemål att Maria Röhl's väg ska förlängas i en planskild passage under väg 229 för att öka tillgänglighet och framkomlighet över väg 229.



*Trafikverkets svar:*

Maria Röhl's väg är en kommunal väg. Att förlänga den under väg 229 är därmed en kommunal angelägenhet som ska planeras i samråd med Trafikverket. En förlängning av Maria Röhl's väg ryms inte inom projektet med bytespunkt Norra Sköndal.

#### 4.4.4. Service på bytespunkten

Önskemål om en kiosk i anslutning till bytespunkten där man kan fylla på SL- kort, köpa kaffe, glass, tidning etc.

*Trafikverkets svar:*

Att bygga en kiosk i anslutning till bytespunkten ligger inte inom Trafikverkets ansvarsområde.

### 4.5. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### 4.5.1. Region Stockholm

Region Stockholm ser positivt på utbyggnaden av bytespunkt Norra Sköndal då bytespunkten idag är underdimensionerad i förhållande till antal bussar som dagligen trafikerar busshållplatsen. Region Stockholm ställer sig även positiva till utbyggnaden av gång- och cykeltunneln för att öka tryggheten för resenärer som rör sig över väg 229. Trafikförvaltningen varnar att kiss and ride kan leda till att folk genar över busskörfälten vilket kan skapa en otrygghet i trafikmiljön. Trafikförvaltningen önskar också en samordning mellan Stockholms stad och Trafikverket för att få en god koppling mellan bytespunktens södra hållplatsläge och busshållplatsen på Sandåkravägen.

Region Stockholm önskar vara delaktiga i planeringen av byggfasen av Norra Sköndal.

*Trafikverkets svar*

Trafikverket har beslutat att ta bort kiss and ride ur projektet. För mer info se 4.3.3 Kiss and ride. Trafikverket ser över hur Trafikförvaltningen kan göras delaktiga i planeringen av byggskedet.

#### 4.5.2. Svenska kraftnät

Se mer under rubrik 5 Samråd med anledning av Svenska kraftnäts högspänningsledning.

#### 4.5.3. Ellevio

Ellevio har inkommit med ett yttrande i egenskap av ledningsägare i området. Ellevio har ledningar inom vägplaneområdet och om åtgärderna föranleder att dessa behöver flyttas bekostas det av den som tar initiativ till ledningsflytten och genomförs av Ellevio. Ellevio önskar också vara med i projekteringen och produktionsplaneringen av projektet eftersom deras ledningar är känsliga för vibrationer och sättningar som kan uppstå vid t.ex. sprängning, borring och spontning.

*Trafikverkets svar*

Trafikverket tar till sig av synpunkterna och kommer se till att dialogen upprätthålls med Ellevio och andra ledningsägare i produktion och produktionsplanering.

#### 4.5.4. Övriga myndigheter

Utöver ovan nämnda myndigheter har även Naturvårdsverket och Försvarmakten meddelat att de inte har något att erinra på aktuell plan.

## 5 Samråd med anledning av Svenska kraftnäts högspänningsledning

Svenska kraftnät (SvK) inkom med ett yttrande i samrådsskedet i egenskap av ledningsägare till en 220 kV- ledning som är placerad längs väg 229 på södra sidan. Det södra busshållplatsläget ligger inom 20 meter från yttersta faslinan. SvK menar att en busshållplats av den här storleken precis under en 220 kV- ledning behöver hantera risken med en högspänningsledning på ett bättre sätt. Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter ska en luftledning för högspänning som inte är mantlad vara framdragen på ett betryggande avstånd från platser där det rör sig många människor. Med betryggande avstånd menas 20 meter från horisontell längd från yttersta fastlinan. Fordon får inte parkeras inom 10 meter från yttersta faslinan. Svenska kraftnät önskar därför en närmare dialog med Trafikverket om en säker utformning av bytespunkten.

Med anledning av Svenska kraftnäts yttrande har Trafikverket omarbetat utformningen av den södra busshållplatsen samt hållit extra samråd med Svenska kraftnät om utformning och elsäkerhet. Trafikverket har tagit fram en riskanalys för att bedöma riskerna som högspänningsledningen ger upphov till och ytterligare möten har hållits mellan Svenska kraftnät och Trafikverket. Svenska kraftnät har på möten med Trafikverket understrukt önskemålet att kiss and ride ska tas bort ur projektet, att det södra busshållplatsläget ska skjutas så långt söderut som det är möjligt för att öka avståndet från plattformskant till yttersta faslina samt att körbana ska placeras så långt ifrån kraftledningsstolpar som möjligt. Trafikverket har tagit fram och prövat olika utformningsförslag som har använts som diskussionsunderlag i samrådet med Svenska kraftnät.

Dessa möten har mynnat ut i ett utformningsförslag som Svenska kraftnät menar hanterar riskerna med högspänningsledningen på ett tillfredsställande sätt. Det nya utformningsförslaget innebär följande skillnader jämfört med samrådshandlingens förslag:

- Angöringsfil för privatbilar (kiss and ride) utgick från projektet för båda busshållplatslägena.
- Södra busshållplatsläget flyttas österut för att öka avståndet mellan infarten till busshållplatsen och den västra kraftledningsstolpen.
- Södra busshållplatsläget flyttas söderut för att öka avståndet mellan yttersta faslinan och busshållplatsens plattformskant.
- Vädskydd längst västerut på södra busshållplatsläget tas bort då de hamnar för nära yttersta faslinan
- Vägbelysningsanläggningen vid södra busshållplatsen kommer utföras med belysningsstolpar i icke elektriskt ledande material (komposit) med armaturer som är isolerade i klass II.
- Vädskydd på södra busshållplatsen kommer inte vara anslutna mot elnätet med avseende på belysning, realtidsinformation och reklamskyltar. Dessa kommer istället strömförsörjas på annat sätt exempelvis genom solcellsdrivet elsystem.

Trafikverket har också hållit möten med Stockholms stad och Trafikförvaltningen i syfte att samråda ovan nämnda förändringar i planförslaget. Samrådet har skett genom möten och mailkontakter. Samrådet med Stockholms stad har främst hanterat samordning med intilliggande projekt för Sandåkravägen för att säkerställa att inte något av projekten projekterar på ett sätt som försvårar för den andra parten. Trafikförvaltningen anser att

utformningen med kiss and ride hade varit bra för busshållplatserna men förstår motiven till att de har tagits bort från projektet. Trafikförvaltningen har inga synpunkter på att det södra busshållplatsläget inte får anslutas på elnätet.





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)