

GRANSKNINGSHANDLING
Vägplan V229 Norra Sköndal
Plan- och miljöbeskrivning
Stockholms stad, Stockholms Län

Ärendenummer: TRV 2019/58132

2020-10-05



Trafikverket

Postadress:

Solna strandväg 98

171 54 Solna

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 229 bytespunkt Norra Sköndal

Författare: Magnus Olofsson

Dokumentdatum: 2020-10-05

Ärendenummer: TRV 2019/58132

Projektnummer: 8485530

Version: 0.1

Kontaktperson: Lars Segerman, Projektledare Trafikverket, tel 0771-921 921

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	6
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	7
2.1. Planlägningsprocess	7
2.2. Bakgrund	7
2.3. Tidigare planeringsarbete	9
2.4. Fyrstegsprincipen	10
2.5. Ändamål och projektmål	10
2.6. Transportpolitiska mål	11
2.7. Kommunal planering	11
2.7.1. Stockholms stads översiktsplan	11
2.8. Gällande detaljplaner	11
2.9. Detaljplaner i anslutning till vägplaneområdet	11
2.10. Pågående arbete med detaljplaner	12
3. MILJÖBESKRIVNING	13
3.1. Miljöbeskrivningens avgränsning	13
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	15
4.1. Vägens funktion och standard samt byggtekniska förutsättningar	15
4.2. Trafik och användargrupper	16
4.2.1. Trafik	18
4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	18
4.4. Landskapet och staden	19
4.5. Miljö och hälsa	19
4.5.1. Naturmiljö	19
4.5.2. Kulturmiljö	19
4.5.3. Buller	19
4.5.4. Luftkvalitet	20

4.5.5.	Risk och säkerhet	20
4.5.6.	Markföroreningar	20
4.5.7.	Dag- och grundvatten	21
5.	DEN PLANERADE BYTESPUNKTENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	22
5.1.	Projekt mål	22
5.1.1.	Val av lokalisering	22
5.1.2.	Val av utformning	23
5.1.3.	Bortvalda alternativ	23
5.1.4.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	24
6.	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	25
6.1.	Trafik och användargrupper	25
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	25
6.2.1.	Landskapet och staden	25
6.3.	Miljö och hälsa	26
6.3.1.	Naturmiljö	26
6.3.2.	Kulturmiljö	26
6.3.3.	Buller	26
6.3.4.	Luftkvalitet	27
6.3.5.	Risk och säkerhet	27
6.3.6.	Markföroreningar	28
6.3.7.	Dag- och grundvatten	28
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning	28
6.5.	Påverkan under byggnadstiden	28
7.	SAMLAD BEDÖMNING	30
7.1.	Uppfyllande av miljökvalitetsmål	30
8.	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	31
8.1.	Allmänna hänsynsregler	31
8.2.	Miljökvalitetsnormer	32
9.	MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	33
9.1.	Allmänt	33

9.2.	Vägrätt	33
9.3.	Tillfällig nyttjanderätt	34
9.4.	Inskränkt vägrätt	35
9.5.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	36
9.6.	Berörda fastigheter och pågående markanvändning	36
9.6.1.	Detaljplaner som berörs av vägplanen	37
9.6.2.	Detaljplaner som berörs av nya permanenta markanspråk	37
10.	FORTSATT ARBETE	40
10.1.	Allmänhetens granskning	40
11.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	41
11.1.	Formell hantering	41
11.2.	Finansiering	42
12.	BILAGOR	43

1. Sammanfattning

Bytespunkt Norra Sköndal är belägen på väg 229 mellan trafikplats Gubbängen och trafikplats Skarpnäck. Bytespunkten består av en hållplats på vardera sidan av vägen och är en viktig bytespunkt för busstrafiken i södra Stockholm. Busshållplatserna är inte dimensionerade för det stora antalet bussar som angör dessa. Idag finns plats för två ledbussar åt gången på vardera hållplatsen. Att busshållplatserna är otillräckliga ur kapacitetssynpunkt innebär att ankommande bussar ibland hamnar i kö innan de kan åka in till hållplatslägena. Det finns också brister i trafikmiljön kring bytespunkten, busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och är relativt bullerutsatta. Bostäderna norr och söder om väg 229 har redan idag bullernivåer som överskrider Trafikverkets riktvärden (enligt Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" TDOK 2014:1021). För att inte överskrida riktvärdena för buller med prognosticerad trafik för 2040 redovisas förslag till bullerreducerande åtgärder.

Det övergripande målet med projektet är att oskyddade trafikanter skall kunna förflytta sig på ett trafiksäkert sätt inom, till, från och mellan hållplatslägena samt att öka kapaciteten för kollektivtrafiken. Projektet ska också leda till en tryggare miljö för resenärer samt minskat buller för väntande trafikanter och närliggande bostäder. Sammanfattningsvis innehåller vägplanen följande förslag till åtgärder:

- Förlängning av busshållplatserna för att skapa utrymme för fyra ledbussar att stanna på rad på båda hållplatslägena.
- Trappan till befintlig gång- och cykelbron söder om väg 229 flyttas för att möjliggöra ett förlängt hållplatsläge.
- Bullerskyddsskärmar sätts upp på båda sidor av väg 229 och vid busshållplatserna för att förbättra bullersituationen för närliggande fastigheter
- Trivselskärmar föreslås vid busshållplatser för att avskärma busshållplatser från körbanor för att skapa en trivsammare och tystare miljö för väntande bussresenärer.
- Fasadåtgärder erbjuds till ett antal fastigheter som har behov av det enligt utförda bullerberäkningar.
- Befintlig gångtunnel breddas och byggs om till en gång- och cykeltunnel.
- Förbättring av gång- och cykelvägar som ansluter till bytespunkten.
- Cykelparkeringar byggs i anslutning till norra och södra busshållplatslägena.
- Busshållplatser och anslutande gångvägar tillgänglighetsanpassas.

Föreslagna åtgärder bedöms leda till förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för trafikanter som använder bytespunkten och omgivande gång- och cykelvägnät. Hållplatserna får ökad kapacitet och åtgärderna bedöms leda till ett ökat kollektivtrafikresande. Bullerskyddsåtgärderna innebär att nu gällande riktvärden inte överskrids.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

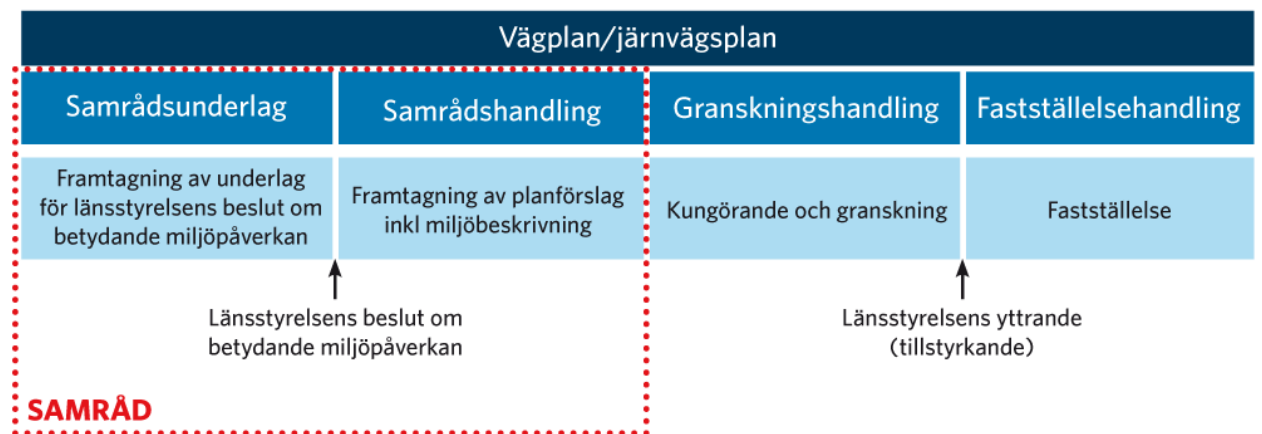
2.1. Planläggningsprocess

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. För bytespunkt Norra Sköndal ingår miljöbeskrivningen som en integrerad del i planbeskrivningen. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

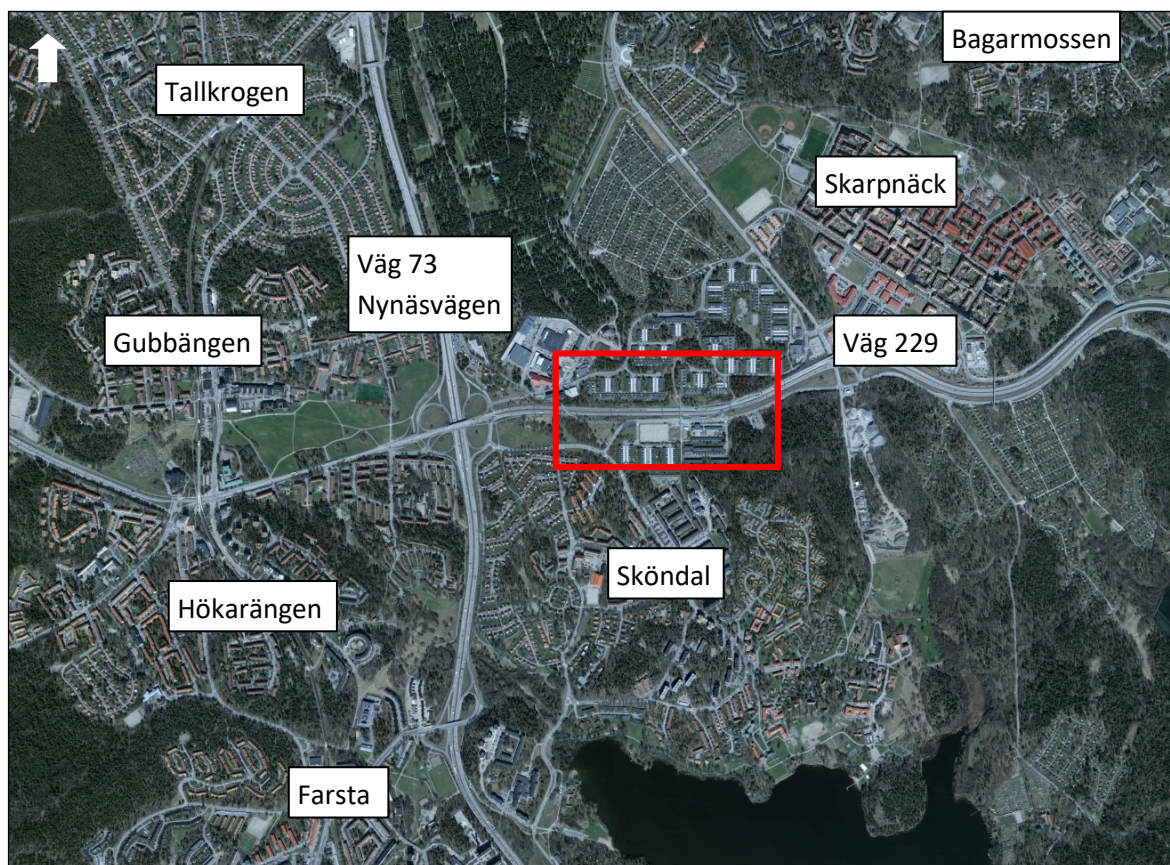
Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1 Trafikverkets process för framtagning av väg- och järnvägsplaner. Vägplanen för väg 229 bytespunkt Norra Sköndal befinner sig i skede "granskningshandling". Källa: Trafikverket

2.2. Bakgrund

Bytespunkt Norra Sköndal är belägen inom Skarpnäcks stadsdel, Stockholms stad, vid väg 229 Tyresövägen i anslutning till Sandåkraskolan.



Figur 2 Orienteringskarta. Den röda rektangeln visar var planområdet ligger. Källa: Trafikverket

Bytespunkten består av två busshållplatser, en på den södra och en på den norra sidan om väg 229 (Figur 3).



Figur 3 Den södra hållplatsen längs väg 229 till vänster. Den norra hållplatsen till höger.

Busshållplatserna är inte dimensionerade för det stora antalet bussar som angör dessa. Idag finns plats för två ledbussar åt gången på respektive hållplatsläge. Upp till 100 bussar stannar vid det norra hållplatsläget under förmiddagens maxtimma (07:30-08:30). Att busshållplatserna inte räcker till storleksmässigt innebär att ankommande bussar ibland får vänta i kö på väg 229 innan de kan åka in till hållplatslägena. Detta innebär tidsförluster för busspassagerarna och otydligheter kring var bussarna ska stanna. Det skapar också köer för den övriga trafiken på väg 229.

Busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och de är relativt bullerutsatta. Trots avståndet mellan väderskydden och väg 229 kan resenärerna uppleva att de står utsatt

och tätt inpå trafiken. Många barn tycker att det är otryggt att vistas på hållplatserna bland annat på grund av att de befinner sig nära trafiken.

Det finns också brister i trafikmiljön kring bytespunkten. Bostäder norr och söder om väg 229 har redan idag bullernivåer som överskrider gällande riktvärden. För att inte överskrida riktvärden för buller med prognosticerad trafik för 2040 redovisas förslag till bullerreducerande åtgärder.

Det finns flera målpunkter för barn i närområdet vilket gör att många barn rör sig vid bytespunkten. Många barn passerar genom gångtunneln vid bytespunkten och bron strax väster om bytespunkten på väg till/från skolan, fritidsaktiviteter och kompisar. Många barn upplever att tunneln är otrygg. Tunneln är lång, 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.

2.3. Tidigare planeringsarbete

Den fysiska planläggningsprocessen enligt väglagen för Norra Sköndal har pågått sedan 2010. Planeringsförslagen har funnits utställda för allmänheten vid följande tidpunkter:

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

Vid samtliga tillfällen som vägplanen har varit utställd har samråds-kretsen, allmänhet, myndigheter, kommunen och rättighetshavare givits möjlighet att lämna synpunkter på lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Med förstudien som underlag beslutade Länsstyrelsen i Stockholms län 2011-09-26 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vägplanen var utställd för allmänhetens granskning 2013 och länsstyrelsen har tillstyrkt planen vilket är det sista steget innan en vägplan fastställs av Trafikverkets planprövning. Vid det tillfället saknades finansiering för projektet varför det heller inte lämnades in till planprövning för fastställelse. 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 från granskningstillfället vilket gör att samråds-kretsen till viss del kan antas ha flyttat från Sköndal. För att kunna göra en omarbetning av bullerskyddsåtgärderna och ge samråds-kretsen, kommunen och andra myndigheter en möjlighet till att lämna synpunkter beslutade Trafikverket att ta tillbaka vägplanen till förnyat samråd.

Länsstyrelsen i Stockholms län förnyade sitt beslut om betydande miljöpåverkan 2019-02-13 och gjorde bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

2.4. Fyrstegsprincipen

Projektet har initierats till följd av att det finns kapacitetsbrister i nuvarande utformning av bytespunkt Norra Sköndal. Metoden för att välja rätt omfattning av åtgärd för att lösa ett problem sker enligt fyrstegsprincipen. Denna går ut på att alla åtgärder ska analyseras i fyra steg.

- Tänk om.
Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt
- Optimera
Åtgärder som effektiviserar utnyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon
- Bygg om
Begränsade ombyggnadsåtgärder
- Bygg nytt
Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Steg 1-åtgärder syftar till att styra folks resvanor från bil till kollektivtrafik och cykel. Åtgärderna i projektet syftar till att öka kapaciteten i och tillgängligheten till kollektivtrafiken och därigenom göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt alternativ framför bilen. Steg 2-åtgärder utgår ifrån att på optimera befintlig infrastruktur och fordon för att därigenom öka effektiviteten på befintlig infrastruktur. Befintlig infrastruktur och fordon för kollektivtrafiken bedöms inte kunna utnyttjas mer effektivt. Den befintliga infrastrukturen behöver mer kapacitet för att hantera antalet bussar i dagsläget och i framtiden.

Projektet har därför landat i steg 3-åtgärder vilket innebär att befintlig anläggning byggs om och i viss mån utökas för att ge plats åt fler bussar samtidigt i busshållplatslägena. Dessa om- och tillbyggnader sker i befintligt läge för att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. För att uppnå bullerriktvärden från vägtrafik för bostäder anläggs bullerskyddskärm mellan vägbana och befintliga bostäder. Busshållplatserna förses med bättre väderskydd och gångtunneln breddas och byggs om till en gång- och cykeltunnel.

2.5. Ändamål och projektmål

Syftet med vägplanen är att utreda möjliga förbättringar av bytespunkten och skapa markåtkomst för att genomföra förändringarna. Hållplatslägena ska byggas ut för att ge utrymme för fyra ledbussar att angöra samtidigt. Möjligheten att anlägga kiss and ride (en funktion som gör det möjligt att med bil angöra busshållplatserna från väg 229) ska studeras samt åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och miljön för bussresenärer, gående och cyklisterna. 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, från 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 trafikanter vid busshållplatser och gångpassager
- Minskat buller för väntande bussresenärer och närliggande bostäder

2.6. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval.

2.7. Kommunal planering

2.7.1. Stockholms stads översiktsplan

Utredningsområdet ligger i Stockholms stad och omfattas av Översiktsplan för Stockholm. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige i februari 2018 och vann laga kraft den 23 mars 2018.

Projektet stämmer överens med avsikterna i översiktsplanen då den anger att kommunen ska främja gång- och cykeltrafik i befolkningstäta områden, ställa om till ett mer kollektivt resande, samt att boendemiljön ska vara trygg med avseende på trafikmiljö och oskyddade trafikanter.

2.8. Gällande detaljplaner

Hela området omfattas av detaljplan. Vägplanen berör område som är planlagt som allmän platsmark för trafikändamål och allmän platsmark park i gällande detaljplaner. Mer information om påverkan på gällande detaljplaner se 9.6.1

2.9. Detaljplaner i anslutning till vägplaneområdet

Gällande detaljplaner i anslutning till vägområdet är Sköndal 2:1 mm som omfattar etablering av handel i anslutning till väg 229 (lagakraft 2016) och detaljplan för kvarteret Tebrödet (lagakraft 2009) som omfattar bostäder i flerfamiljshus, radhus och friliggande småhus. Bullerskydd har uppförts på södra sidan av väg 229 för att skydda

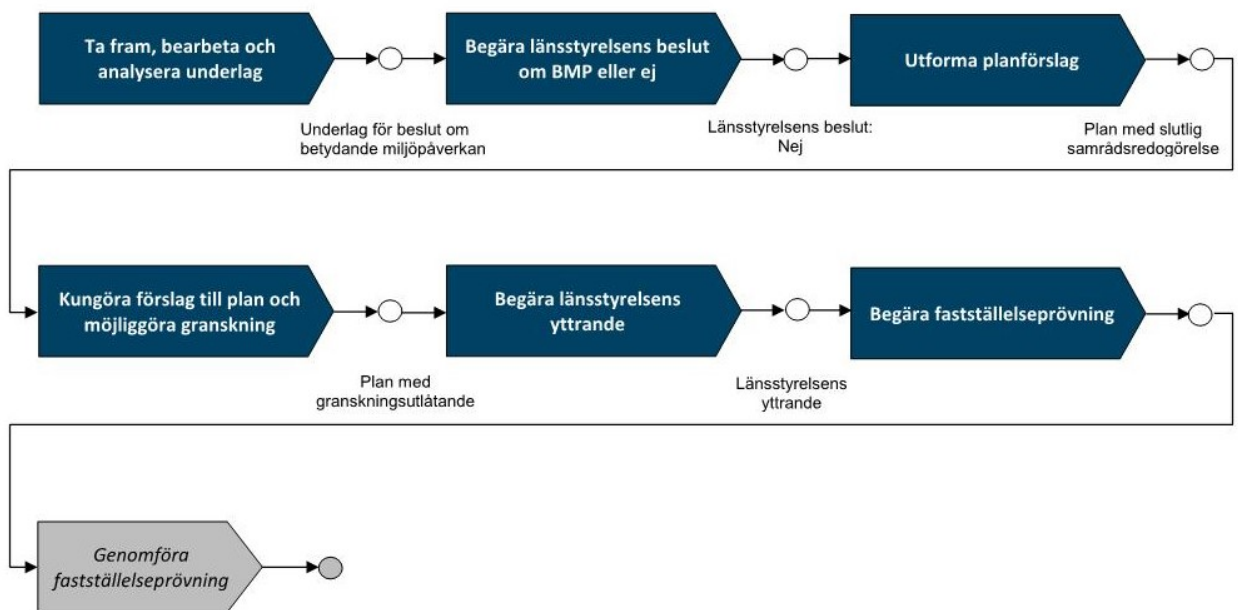
det nya bostadsområdet inom detaljplanen för kvarteret Tebrödet från trafikbuller. Söder om Sandåkraskolan finns stadsplan för del av kvarteret Tebrödet (lagakraft 1972) som omfattar bostadsbebyggelse i radhus samt parkmark.

2.10. Pågående arbete med detaljplaner

Det pågår för närvarande inget detaljplanarbete i utredningsområdets närhet.

3. Miljöbeskrivning

Länsstyrelsen har 2011-09-26 beslutat att objektet inte medför betydande miljöpåverkan med motiveringen att området inte är utpekad 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 betydande miljöpåverkan. Inför omtaget av granskningen har Länsstyrelsen åter tillfrågats om beslut om betydande miljöpåverkan och har i skrivelse bekräftat sitt tidigare ställningstagande (beslut om betydande miljöpåverkan daterat 2019-02-13). Planläggningen av projektet följer därför planläggningstyp 2 (Figur 4).



Figur 4 Planlägningsprocess för planläggningstyp 2.

Eftersom projektet inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan krävs inte heller att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Istället ska en miljöbeskrivning arbetas fram. Miljöbeskrivningen behöver inte, till skillnad mot en miljökonsekvensbeskrivning, granskas och godkännas av Länsstyrelsen. Miljöbeskrivningen ska ingå i eller läggas som en bilaga till vägplanen. I vägplan för bytespunkt Norra Sköndal ingår miljöbeskrivningen i planbeskrivningen.

Projektet ska inte tillåtlighetsprövas enligt 17 kap miljöbalken.

3.1. Miljöbeskrivningens avgränsning

Miljöbeskrivningen fokuserar på de effekter och konsekvenser som bedöms som väsentliga och som kan uppstå till följd av projektet under anläggnings- samt driftskedet. Beskrivningen av effekter och konsekvenser begränsas geografiskt till vägområdet och det så kallade influensområdet, närområdet. Tidsmässigt avgränsas beskrivningen av projektets effekter till prognosåret 2040.

De miljöaspekter som anses relevanta för planen och närmare beskrivs och hanteras i miljöbeskrivningen är naturmiljö, kulturmiljö, buller, luftkvalitet, risk och säkerhet, markföroreningar, samt dag- och grundvatten.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard samt byggtekniska förutsättningar

Utredningsområdet sträcker sig ca 400 meter längs med väg 229 i väst – östlig riktning. Väg 229 har i aktuellt område fyra körfält med 70 km/h som hastighetsgräns (som övergår till 90 km/h strax innan trafikplats Skarpnäck i östlig riktning). I den västgående riktningen finns ett kollektivtrafikkörfält mellan det norra busshållplatsläget och trafikplats Gubbängen.

Bytespunkt Norra Sköndal består av ett busshållplatsläge på södra respektive ett busshållplatsläge på norra sidan av väg 229. Båda busshållplatslägena har kapacitet för två ledbussar att angöra samtidigt. Mitt emellan de båda busshållplatserna finns en befintlig gångtunnel under väg 229. Gångtunneln är ca 27 meter lång och är grundlagd med betongplatta på berg och delvis på packad fyllning.



Figur 5 Ortofoto med orientering över befintlig anläggning

Den södra busshållplatsen gränsar i norr mot väg 229 och i söder mot Sandåkravägen. Väster om den södra busshållplatsen finns en kommunal gång- och cykelbro över väg 229 och Sandåkravägen som är ca 150 meter lång. Bron börjar vid Sandåkraskolan och sträcker sig över både Sandåkravägen och väg 229. Vid den södra busshållplatsen finns en trappa från bron ner till plattformen för personer som ska förflytta sig mellan bron och busshållplatsen. På båda sidor av väg 229 finns anslutande gång- och cykelvägar som kommunen är väghållare för.

I området mellan väg 229 och Sandåkravägen har Svenska kraftnät en luftburen kraftledning. Kraftledningarna passerar det södra busshållplatsläget ovanför busskörfältet och refugen mellan busshållplatsen och väg 229. Kraftledningarna hänger inte ovanför plattformen där resenärer visats men hela hållplatsområdet ligger inom 20 meters horisontellt avstånd från yttersta faslinan. Inom området finns två kraftledningsstolpar varav den ena är placerad ca 60 meter väster om gång- och cykelbron och den andra är placerad ca 25 meter öster om den befintliga gångtunneln.

Vägavsnittet och busshållplatserna ligger på kanten av ett höjdområde med morän och berg i dagen. I höjd med den norra busshållplatsen passerar en moränrygg och de naturliga jordlagren består av morän och växellagrade sediment.

Jordlagren består huvudsakligen av fyllningsjord ovan siltig sand och sandig silt, ovan grövre friktionsjord (sannolik morän) på berg. Fyllningen är siltig, sandig och grusig med inslag av organiskt material. Lera har påträffats i en punkt i form av torrskorpelera och lera. Norr om den norra busshållplatsen finns berg i dagen och ytnära berg.

Den norra busshållplatsen gränsar i norr mot ett mindre skogsområde och i söder mot väg 229. I väster ansluter en befintlig gång- och cykelväg till busshållplatsen. Skogsområdet gränsar i norr mot Gråhundsvägen och i väster mot befintlig gång- och cykelväg.

I området finns flera ledningar förlagda i mark, såsom dagvattenledningar, spillvattenledningar, vattenledningar, samt el-, fiber- och teleledningar.

Den befintliga belysningsanläggningen som tillhör Trafikverket består av belysningsstolpar med arm i mittremsan längs väg 229 och belysningsstolpar utan arm vid busshållplatser. Längs befintliga gång- och cykelvägar inom området finns fyrameters belysningsstolpar samt belysning i gångtunnel som tillhör kommunen.

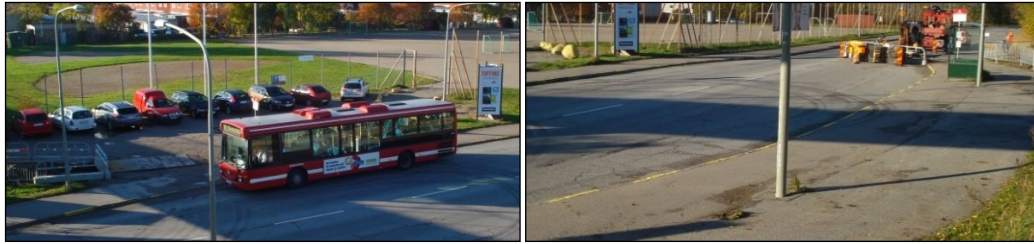
4.2. Trafik och användargrupper

Vid bytespunkt Norra Sköndal stannar fyra stombusslinjer, en nattbusslinje samt 13 övriga linjer. På den norra hållplatsen stannar ca 100 bussar per timme under maxtimmen 7:30 till 8:30. Antalet på- och avstigande resenärer på den norra hållplatsen (riktning mot Gullmarsplan) är cirka 1100 personer under morgonens maxtimme 07:30-08:30. Ungefär lika många resenärer går på och av bussarna under maxtimmen 17:00-18:00 på det södra hållplatsläget. Antalet på- och avstigande resenärer per dygn på samtliga linjer vid hållplatserna är cirka 10 600 personer

Längs Sandåkravägen söder om bytespunkten finns två hållplatser, Norra Sköndal och Sandåkraskolan, där busslinje 181 stannar. 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, med endast en slänt mellan. Antalet på- och avstigande på linje 181 vid hållplatserna Norra Sköndal (på Sandåkravägen) samt Sandåkraskolan är cirka 960 personer per dygn.



Figur 6 Hållplats Norra Sköndal vid korsningen Sandåkravägen-Pepparkaksgränd (buss 181).



Figur 7 Hållplats Sandåkraskolan väster om gång- och cykelbron över väg 229 (buss 181).

Vid bytespunkten finns två passager för gående och cyklister att passera väg 229. Mellan hållplatserna finns en gångtunnel och strax väster om bytespunkten finns en gång- och cykelbro. Ca 240 personer använder tunneln under morgonens maxtimme (7:30–8:30). Många barn som går på Sandåkraskolan använder ofta gångtunneln och bron på väg mellan skola, hem, fritidsaktiviteter och kompisar.



Figur 8 Gångtunneln mellan hållplatserna.



Figur 9 Gång- och cykelbro strax väster om bytespunkten

En gångväg finns i vardera änden av den södra hållplatsen. Gångbanorna leder bland annat till gångtunneln, 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 gångtunneln och bostadsområdena norr om hållplatsen.

Från ett övergångsställe över Sandåkravägen väster om bytespunkten går ett utpekad huvudcykelstråk söderut. Söder om bytespunkten sträcker sig ett utpekad regionalt cykelstråk längs med Sandåkravägen. På Sandåkravägen vid Sandåkraskolan och bollplanen (mellan Pepparkaksgränd och Mickelbagares gränd) saknas idag cykelbana. Det finns generellt få cykelparkeringar kring bytespunkten.

4.2.1. Trafik

Aktuell vägsträcka ligger mellan trafikplats Gubbängen och trafikplats Skarpnäck. Trafikräkningar har gjorts på sträckan samt kringliggande vägar 2017/18 som visar att det i genomsnitt passerar 42 600 fordon per dygn på väg 229 vid bytespunkt Norra Sköndal år 2018. Av dessa fordon är 12% tung trafik. Väg 229 är primärled för farligt gods och är en mycket viktig väglänk för trafik till och från Skarpnäck och Tyresö.

	Trafikräkningar 2017/2018		Prognos 2040	
	Trafikflöde	Andel tung trafik	Trafikflöde	Andel tung trafik
Väg 229, mellan tpl Gubbängen och Skarpnäck	42 600 fordon/ årsmedeldygn (2017)	12%	57 000	12%
Sandåkravägen	3 000 fordon/ vardagsdygn (2018)	12%	3 200	12%
Gamla Tyresövägen	5 700 fordon/ vardagsdygn (2018)	9%	6 900	9%

Tabell 1 Nuvarande trafik vid bytespunkt Norra Sköndal och prognosticerad trafik 2040. Källa Trafikverkets basprognos Sampers

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

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 bland annat bibliotek, bank, tandläkare, pizzeria, café och kiosk. En matvarubutik finns några hundra meter öster om det norra busshållplatsläget, nordväst om trafikplats Skarpnäck.

Söder om bytespunkten ligger Sandåkraskolan som har verksamhet från förskoleklass till årskurs sex med cirka 180 elever. Vid skolan finns två förskolor, en idrottshall samt en bollplan. I områdena kring bytespunkten finns flera skolor, förskolor, en öppen förskola, lekplatser, idrottsplaner och idrottshallar. I närheten av bytespunkten finns också flertalet skogsområden och dungar som många barn tycker om att leka i, bland annat strax sydöst om Sandåkraskolan. De planskilda passagerna över och under väg 229 används därför av många barn som har målpunkter på olika sidor av vägen.

4.4. Landskapet och staden

Väg 229 är en stor barriär i området och idag kan man ta sig över den dels via en gång- och cykelport under vägen eller över via en gångbro i det aktuella området. Utmed södra sidan av väg 229 löper Sandåkravägen som även den är en starkt trafikerad väg och blir en barriär i området.

Området är visuellt slutet, dels av den vegetationsbeklädda bergsslätten norr om väg 229 som skärmar av mot bebyggelsen och dels av bullerskärmarna mot söder. Dessa visuella barriärer omöjliggör en koppling mellan norra sidans hållplatsområde och GC-väg samt södra sidans hållplats och väggrum. Det finns dock några få visuella utblickar inom vägens sidoområden, exempelvis framträder väg 229 och södra hållplatsen från delar av norra sidans gång- och cykelväg.

På södra sidan av väg 229 har Stockholms stad byggt bostäder under 2000-talet. I samband med att bostäderna har byggts har en bullerskyddsskärm uppförts på södra sidan av väg 229 från gångtunneln och 300 meter österut.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Naturmiljö

Väg 229 utgör en tydlig visuell och fysisk barriär i landskapet i en typisk urban miljö och området är starkt präglad av vägen. Inga områden i eller i närheten av vald lokalisering finns utpekade som värdefulla för naturmiljön. Inom aktuellt område finns inga Natura 2000-områden eller andra riksintressen att ta hänsyn till. Inom området finns inte heller några andra utpekade intressen för naturmiljön.

4.5.2. Kulturmiljö

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. Det finns inte kännedom om några fornlämningar inom det berörda området.

4.5.3. Buller

Väg 229 är en hårt trafikerad väg. Boende i området har vid samråd påtalat att buller upplevs som ett problem. Hur människor uppfattar och reagerar på buller är individuellt

och beror dessutom på var den aktuella fastigheten ligger i terrängen. Vissa personer vistas inte i sin fastighet under de tider då trafiken är som värst och andra har en uteplats som vetter mot vägen.

För befintlig miljö har Trafikverket interna riktvärden som innebär att bostäder som har högre ekvivalent ljudnivå än 65 dBA vid fasad skall utredas för bullerskyddsåtgärd.

Riksdagen antog 1997 riktvärden för trafikbuller. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och eller/väsentlig ombyggnad av trafikstruktur. Syftet med riktvärdena är att vägleda vid bland annat fysisk planering. De fastställda riktvärdena är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå uteplats i anslutning till bostad

När riktvärdena tillämpas bör hänsyn tas till vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Vid situationer då utomhusvärden överskrider riktvärdena rekommenderar Boverket att inomhusvärdena inte överskrids.

4.5.4. Luftkvalitet

Det utförs regelbundet provtagningar av luftkvaliteten inom Stockholms stad av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. Mätningarna visar att miljökvalitetsnormen för luft (den högsta tillåtna halten) inte överskrids, varken för kvävedioxid eller partiklar (PM₁₀). Nivåerna inom, och i direkt anslutning till, vägområdet är dock relativt höga. Dygnsmedelvärdet i vägområdet var år 2015 36 - 60 µg/m³ för kvävedioxid och 30 - 50 µm/m³ för PM₁₀, att jämföra mot normvärdet 60 µm/m³ respektive 50 µg/m³.

4.5.5. Risk och säkerhet

Väg 229 är rekommenderad primärväg för transport av farligt gods. Länsstyrelsen i Stockholms län har i samråd med berörda myndigheter antagit rekommendationer för transport av farligt gods på vägar inom Stockholms län. Det primära vägnätet bildar stommen i det rekommenderade vägnätet och används för genomfartstrafik. Risker inom området är till stor del relaterade till trafiken på väg 229 och de olyckor som kan inträffa med fordon som är lastade med farligt gods men även andra typer av fordon.

Förutom risk för olyckor mellan fordon finns risker för de oskyddade trafikanterna vid busshållplatserna. Idag sker en del lämning och hämtning med personbil trots att hållplatserna inte är avsedda för det. Det finns därför en potentiell olycksrisk för oskyddade trafikanter såväl som risk för konflikter mellan personbilar och bussar.

4.5.6. Markföroreningar

Miljötekniska undersökningar har utförts i samband med geotekniska undersökningar. Proverna analyserades med avseende på metaller, alifater, aromater, BTEX och PAH. Inga halter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning har påvisats.

4.5.7. Dag- och grundvatten

Dagvatten från aktuell sträcka avleds till två olika recipienter. Dagvatten från västra delen av vägen avleds till Drevviken och dagvatten från östra delen avleds till Flaten. Gränsen för avrinningsområdet går mitt emellan de två befintliga busshållplatlägena, i höjd med den norra hållplatsläget. Såväl Flaten som Drevviken är vattenförekomster och omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Enligt nuvarande bedömning i VISS uppnår Flaten god ekologisk status såväl som god kemisk status. Drevvikens uppnår inte god kemisk status och den ekologiska statusen bedöms som otillfredsställande.

5. Den planerade bytespunktens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Projekt mål

I planeringen av bytespunkt Norra Sköndal har följande projekt mål varit vägledande i val av lokalisering och utformning:

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

5.1.1. Val av lokalisering

Planeringen för bytespunkt Norra Sköndal påbörjades 2010 med en förstudie enligt väglagen (1971:948). Förstudien har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket, Stockholms stad och SL och utredde tre alternativa lokaliseringar för bytespunkten. De tre alternativa lokaliseringarna var följande:

- 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. Gångtunneln byggs inte om men förbättras med avseende på bättre sikt.
- 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. Gångtunneln byggs inte om men förbättras med avseende på bättre sikt.

För utbyggnad på norra sidan enligt alternativ 2 och 3 innebär båda alternativen intrång på naturmark som idag utgör en barriär mellan väg 229 och bostadsbebyggelsen. Bostäderna har redan idag en utsatt placering mot väg 229 och alternativen gör att trafiken och väntande resenärer hamnar betydligt närmre bostäderna än idag. Dessa alternativ skulle inte komma att påverka dygnsmedelvärdet för buller, däremot kan maxnivåer som uppstår vid start av bussarna verka störande.

Efter förstudien beslutades att alternativ 1 ska utredas vidare. I förstudien konstateras att det finns starka skäl för utbyggnad av hållplatserna i befintligt enligt alternativ 1. En lokalisering enligt väglagen ska göras så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Alternativ 1 kan till stor del utföras inom befintligt vägområde och ger mindre intrång mot befintliga boendemiljöer jämfört med alternativ 2 och 3. Eftersom måluppfyllnaden för de olika alternativen är likvärdig är det inte motiverat att gå vidare med ett alternativ som innebär större markanspråk.

I förstudien föreslogs 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 då det saknade finansiering.

5.1.2. Val av utformning

Busshållplatserna förlängs och breddas för att skapa utrymme för fyra ledbussar att angöra samtidigt på respektive hållplatsläge. Idag blir det ofta köer i rusningstrafik när bussarna ska in till busshållplatserna vilket skapar förlängda restider, osäkerhet var bussarna ska stanna och ibland sker det att passagerare släpps av utanför busshållplatsen. Bussköerna skapar också framkomlighetsproblem för den övriga trafiken på väg 229.

Det är svårt att utöka trafiken vid bytespunkten även om det finns behov av fler bussar. Bullerskyddsskärmar sätts upp på båda sidor av väg 229 för att förbättra bullersituationen för närliggande fastigheter. Bullervärdena för närliggande bostadsbebyggelse överskrider i dagsläget vilket gör att det redan idag finns ett behov av bullerskyddsåtgärder. För vissa bostäder kommer det också bli aktuellt med fasadnära åtgärder enligt utförda bullerberäkningar. Vid busshållplatserna anläggs trivselskärmar i refugen mellan busskörfältet och vägbanan i syfte att skapa en trivsammare och tystare miljö för väntande resenärer. Tillkommande bullerskyddsskärmar får en liknande gestaltning som befintliga bullerskyddsskärmar för att skapa en enhetlighet i området.

Befintlig gångtunnel breddas upp till 8 meter och får en fri höjd på minst 2,7 m samt utformas för både gång- och cykeltrafik. Tunneln är idag trång, känns instängd och upplevs som otrygg särskilt nattetid varför den behöver breddas och förbättras avseende siktförhållanden. Omkringliggande gång- och cykelvägar rustas upp och tillgänglighetsanpassas och fler cykelparkeringar anläggs vid bytespunkten.

Trappan till befintlig gång- och cykelbron söder om väg 229 flyttas för att möjliggöra ett förlängt hållplatsläge.

Belysningsanläggningen i mittremsan längs väg 229 flyttas i sidled och anpassas till ny sträckning, befintliga belysningsstolpar bibehålls och stolpar förses med nya LED armaturer.

Belysningsanläggningarna på nya busshållplatser ska bestå av nya 10 meter höga belysningsstolpar med nya LED armaturer. Belysningsstolparna vid den södra busshållplatsen ska vara av kompositmaterial samt att armaturer ska vara av isolationsklass II med anledning av Svenska kraftnäts kraftledning som passerar parallellt med busshållplatsen. Belysningsstolparna vid den norra busshållplatsen ska vara normala eftergivliga stålstolpar.

Belysningsanläggning längs GC-vägar och tunnel ska kompletteras med ny belysning och anpassas till befintlig anläggning.

Väderskydd ska inte förses med kanalisation för framtida elkraft vid den södra busshållplatsen med anledning av högspänningsledningarna.

5.1.3. Bortvalda alternativ

I utredningsarbetet har det funnits med förslag att bygga en angöring för privatbilar mellan busshållplatsernas plattformar och befintliga vägbanor på väg 229. Syftet var att möjliggöra för privatbilar att hämta och lämna personer vid busshållplatserna. Utformningen har benämnts som kiss and ride.

Under utredningsarbetet har det varit svårt att hitta en utformning som är trafiksäker för både bilar och bussar vid busshållplatserna. Utöver det har Svenska kraftnät mycket starka invändningar mot kiss and ride med anledning av deras högspänningsledning vid den södra busshållplatsen. Sammantaget har Trafikverket därför beslutat att ta bort kiss and ride från projektet.

5.1.4. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Bullerskyddsskärmar ska fastställas i vägplan och uppföras enligt förslag för att reducera störningarna för intilliggande fastigheter (se Figur 10). På vissa fastigheter där det bedöms att det är nödvändigt kommer även fasadnära bullerskyddsåtgärder erbjudas till de boende. Fasadåtgärderna kommer vara ventil- och/eller fönsteråtgärder.

Befintlig växtlighet ska i möjligaste mån behållas. I de fall det inte är möjligt, exempelvis vid anläggande av bullerskyddsskärmar, ska ny växtlighet planteras. Under byggskedet ska provtagning utföras på massor och asfalt för bedömning om eventuell sanering eller om deponering av massor är aktuell.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Förslaget gör att bytespunkten får större kapacitet vilket kommer leda till flera förbättringar för både bussförare och passagerare. Den ökade kapaciteten gör att bussarna inte tvingas stanna för att släppa av passagerare innan plattformen börjar vilket skapar större tydlighet och trygghet för både av- och påstigande resenärer. När kapaciteten för busshållplatserna ökar innebär det en minskad risk för köbildningen för bussar som ska angöra busshållplatserna vilket skapar en bättre framkomlighet för övriga trafikanter på väg 229. Den ökade kapaciteten och framkomligheten för bussar förbättrar även för passagerare som ska byta mellan bussar på Norra Sköndal. För resenärer som passerar busshållplatsen minskar restiden då stoppen på Norra Sköndal blir snabbare och effektivare. Detta ökar kollektivtrafikens attraktivitet och kan få fler att välja kollektivtrafik framför bil.

Den utbyggda gång- och cykeltunneln ökar trygghetskänslan för personer som rör sig mellan de båda hållplatslägena och övriga grupper som passerar väg 229. Upprustningen av övriga gång- och cykelvägar i anslutning till bytespunkten ökar tryggheten för gång- och cykeltrafikanter i närområdet. Förbättrade möjligheter att parkera cykel vid bytespunkten gör det lättare för närboende att cykla till bytespunkten för vidare byte till buss. Det minskar också risken för felparkerade cyklar som skapar en stökig känsla och ställer till svårigheter för exempelvis personer med nedsatt syn.

Eftersom hela bytespunkten och omkringliggande gång- och cykelvägar tillgänglighetsanpassas ökar tillgängligheten för personer med funktionsvariationer. Projektet bidrar positivt till målsättningen att öka kollektivtrafikens andel av den regionala trafiken.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

I området kring bytespunkt Norra Sköndal har bostäder byggts under 2000- talet. En utbyggnad av bytespunkten som kan hantera både dagens och framtidens busstrafik skapar bra förutsättningar för fortsatt bostadsbebyggelse i området. En trygg, tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning vid planering och byggande av bostäder för att kunna hantera den ökande efterfrågan på transporter som fler bostäder ger upphov till. Förbättrade gång- och cykelvägar samt den breddade tunneln under väg 229 ökar möjligheten att tryggt kunna röra sig inom området och mellan de olika sidorna av väg 229 till fots och med cykel. Utbyggnaden av bytespunkten tillsammans med övriga åtgärder som planeras bidrar till att ge området förutsättningar att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen som transportmedel.

6.2.1. Landskapet och staden

Närmiljön behöver struktureras och hållas efter så att miljön upplevs som trygg. Över- och undergångar behöver ljussättas och tillgänglighetsanpassas så att de nyttjas och upplevs som trygga.

Nya bullerskyddsskärmar norr om väg 229 innebär att en del vegetation tas bort och den visuella upplevelsen påverkas både från vägen och från boendemiljöerna. Genom att utforma bullerplanken lika de befintliga skapas en sammanhängande helhet.

De ombyggda busshållplatslägena förses med en skärm som visuellt avskiljer mot bilarna som kör i hög hastighet och även bidrar till att förhindra att vatten från vägbanorna stänker upp på väntande resenärer. Nya cykelställ medverkar till att öka komforten för de som tar sig med cykel till busshållplatsen.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Naturmiljö

Projektet bedöms inte inkräkta på någon naturmiljö, dels på grund av den lilla ytan som tas i anspråk, dels eftersom området redan idag är starkt präglad av väg 229.

Nybyggnationen innebär en viss utökning av ytan för hållplatserna och att ytterligare en liten andel mark tas i anspråk. Projektets konsekvenser för naturmiljön blir därmed små. Den rödlistade kärlväxten Luddvicker (klassificerad som sårbar) har noterats i området runt busshållplatserna Norra Sköndal, främst sydväst om den södra busshållplatsen. Växten trivs i så kallade störda miljöer och gynnas av grävarbeten. Det bedöms därför inte krävas någon åtgärd för att skydda växten utan arbetet under byggtiden kan till och med gynna groende frön som ligger i vallarna längs väg 229 med omnejd.

6.3.2. Kulturmiljö

Utbyggnaden kommer inte att påverka de kulturhistoriskt klassade miljöerna kring Norra Sköndal, kvarteret Kokoskakan samt Sandåkraskolan. Utbyggnaden påverkar inga fornlämningar. Projektets konsekvenser för kulturmiljön bedöms vara obefintliga.

6.3.3. Buller

I arbetet med vägplanen har en bullerutredning utförts. Bullerutredningen ingår i sin helhet som ett underlag till vägplanen. Här redovisas en sammanfattning av utredningens förutsättningar och resultat. I bullerutredningen har bullerberäkningar genomförts för dagens situation och ett antal scenarier med olika åtgärdsförslag.

Utredningen visar att bullernivåerna för flera fastigheter i nuläget överstiger Trafikverkets riktvärden för buller för såväl befintlig miljö som vid ombyggnation av infrastruktur. Med ökande trafik och högre hastighet på väg 229 ökar bullerstörningarna dessutom ytterligare. Bullerberäkningar har utförts för prognosåret 2040 och bullerskyddsåtgärderna har dimensionerats utifrån en hastighet på 80 km/h. I Figur 10 redovisas föreslagna bullerskyddsåtgärder.

Förslaget innebär att riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå fortsatt överskrids för andra våningen vissa fastigheter varav några även beräknas ha överskridande av riktvärde inomhus. De fastigheter som behöver utföra ventil- och/eller fönsteråtgärd för att nå riktvärde inomhus är markerade i Figur 10.



Figur 10 Röda rektanglar markerar fastigheter som ges erbjudande om bullerskyddsåtgärd. Turkosa och gröna linjer markerar bullerskyddsskärmar som utgör bullerskyddsåtgärder i plankarta. Blå linjer är befintliga bullerskyddsskärmar.

I de fall en eller flera fastigheter, ligger omringade av grannar som beräknas behöva fasadåtgärd, erbjuds även dessa fastigheter bullerskyddsåtgärder. Detta då det rör sig om fastigheter inom om en och samma huskropp och med lika höga utomhusnivåer. Anledningen till att det bedöms olika om en fastighet anses behöva en åtgärd eller ej beror på vilka fönster, ventiler och väggisolering som fastigheten har i nuläget. Se tabell i PM buller för mer detaljer.

Bullerskärmar höjd och placering har anpassats för att ge högsta möjliga bullerskyddsverkan med lägsta typen av skärm. För att undvika alltför höga bullerskärmar har målsättningen varit att klara riktvärdena på markplan. Längs med radhuslängorna föreslås en skärm på 2 meter över vallkrön och parallellt med vägen föreslås 3 meter höga skärmar på två platser. Lägre trivselskärmar föreslås också placeras vid hållplatserna för att minska störningarna för väntande resenärer.

6.3.4. Luftkvalitet

Även om det ges utrymme för en kapacitetsökning av busstrafiken blir det bidraget marginellt och bedöms inte bidra till att halten av partiklar och kvävedioxider ökar. Projektet anses därmed inte försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för utomhusluft.

6.3.5. Risk och säkerhet

Väg 229 är rekommenderad primärväg för farligt gods, vilket kan medföra risker för boende och skolbarn i området om en olycka inträffar. Projektet har dock ingen påverkan på mängden farligt gods som transporteras på vägen och därmed inte heller på risknivåer kopplade till detta. Sammantaget anses åtgärderna öka säkerheten i området och minska risken för olyckor.

Vid den södra busshållplatsen passerar Svenska kraftnäts högspänningsledning parallellt med busshållplatsen och med anledning av detta måste elsäkerhetstekniska åtgärder beaktas för närliggande elanläggningar. Vägbelysningsanläggningen vid busshållplatsen kommer utföras med belysningsstolpar i kompositmaterial samt att armaturerna på dessa stolpar måste vara klass II isolerade.

Väderskydden vid den södra plattformen får ej anslutas mot elnätet avseende eventuell belysning och reklamskyltar mm. En lösning kan vara att dessa elanläggningar förses med el via ett lokalt solcellsdrivet elsystem.

6.3.6. Markföroreningar

Den mark som undersökts och provtagits bedöms inte medföra någon negativ miljöbelastning på grund av byggnationen. Eftersom riktvärdet för MKM underskrids kan jordmassorna återanvändas inom vägområdet förutsatt att de uppfyller rätt teknisk kvalitet. Om förorenade massor över MKM påträffas under byggtiden ska en anmälan enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd göras till tillsynsmyndigheten.

6.3.7. Dag- och grundvatten

Avvattningen av körytorna vid busshållplatserna och gång- och cykelvägarna är idag mycket bristfällig. Befintliga grönytor och diken kan ej omhänderta dagvattnet vid kraftiga regn och snösmältning utan vattnet leds via gång- och cykelvägar till brunnarna vid den befintliga gångtunneln. Detta leder till isbildning på gång- och cykelytor vintertid. Nya dagvattenbrunnar placeras där det ej är möjligt att leda vattnet via diken, vilka kopplas till oljeavskiljare och fördröjningsmagasin.

Schaktning eller annat ingrepp under bygg- eller drifttiden förekommer inte på sådant djup eller på ett sådant sätt att grundvattnets nivå eller kvalitet kommer att påverkas.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning

Ingen samhällsekonomisk bedömning har genomförts inom projektet.

6.5. Påverkan under byggnadstiden

Väg 229 trafikeras av bussar i linjetrafik och busshållplatser finns i båda riktningar i nära anslutning till projektet. Under byggskedet kommer temporära hållplatser anordnas i anslutning till de befintliga. En trafiksäker gångväg till och från temporär hållplats kommer hela tiden finnas och vara i drift.

Den befintliga gångtunneln ska breddas och byggas om till en gång- och cykeltunnel. Den befintliga tunneln kommer att stängas av under byggskedet och gång- och cykeltrafikanter kommer hänvisas till närliggande omledningsvägar. Den befintliga gång- och cykelvägen på Sandåkravägen och trafiken på Sandåkravägen kan också komma att påverkas under byggskedet.

Under uppdragstiden kommer antal genomgående körfält och hastighet vara oförändrat. Fri höjd från vägbana och uppåt kommer vara minst 4,7 meter.

I byggskedet kommer spontningsarbeten utföras för att på ett säkert sätt kunna riva den befintliga gångtunneln. Anläggning av den nya tunneln sker etappvis där trafiken leds runt byggarbetsplatsen i körspår. Den befintliga trappan i anslutning till gång- och cykelbron ska ersättas med en ny trappa i ett nytt läge. I övrigt ska nya skärmar anläggas och de befintliga busshållplatserna byggas om och förlängas. Mindre sprängningsarbeten kan förväntas. De mest buller- och vibrationsalstrande momenten uppstår i samband med spont- och sprängningsarbeten.

Entreprenören som ska utföra byggnationen får under byggtiden tillgång till ytan som i vägplanen är benämnd tillfällig nyttjanderätt. Entreprenören får använda ytorna i enlighet med kap 9.3.

7. Samlad bedömning

Pendlingsmöjligheterna med buss förbättras och åtgärderna leder till förbättrad trafiksäkerhet på platsen. Redan idag överskrids riktvärden för vägtrafikbuller vid flera fastigheter och det är därför motiverat med skyddsåtgärder i form av bullerskärmar och vissa fall ventil- och/eller fönsteråtgärd. Viss naturmark kommer tas i anspråk men konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små. Även för övriga miljöaspekter bedöms konsekvenserna som små eller obefintliga. Åtgärderna bedöms uppfylla samtliga projektets målsättningar samtidigt som de negativa konsekvenserna av vägplanen bedöms som sammantaget små.

7.1. Uppfyllande av miljö kvalitetsmål

De svenska miljömålen finns definierade i proposition 2009/10:155 "Svenska miljömål - för ett effektivare miljöarbete". Det övergripande miljöpolitiska målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Riksdagen har med utgångspunkt i detta antagit 16 miljö kvalitetsmål som är formulerade utifrån den miljöpåverkan naturen antas tåla och som definierar det tillstånd för miljön som miljöarbetet ska sikta mot.

Miljö kvalitetsmålen är en grundläggande utgångspunkt för miljöarbetet på nationell, regional och lokal nivå. Det mål som bedömts vara relevanta för projektet är främst god bebyggd miljö. Genom byggnation av bullerskärmar samt fasadnära bullerskyddsåtgärder minskar bullerpåverkan för de boende och bidrar till att miljö kvalitetsmålet bättre boendemiljö främjas.

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1. Allmänna hänsynsregler

Hänsynsbestämmelserna i miljöbalkens 2 kap. utgör centrala bestämmelser om den hänsyn som ska tas till människors hälsa och miljön. Nedan följer Trafikverkets bedömning av hur hänsynsreglerna tillämpas i projektet.

Bevisbörderegeln. Miljöbeskrivningen är en del av uppfyllandet av bevisbörderegeln, miljöbalken 2 kapitlet 1§, som har till uppgift att visa att verksamhetsutövaren i det föreslagna projektet följer de lagar och regler som finns på miljöområdet.

Kunskapskravet. Under arbetet med miljöbeskrivning och tillhörande utredningar har kunskap inhämtats genom inventeringar, utredningar, kontakter med myndigheter, organisationer, berörda samt sakkunniga, i enlighet med miljöbalken 2 kapitlet 2§. Miljöbeskrivningen har sammanställts av konsultföretaget Sweco AB. Inom Sweco finns lång erfarenhet och bred kompetens från framtagande av konsekvensbedömningar av likvärdig art. En stor del av det underlag som använts har tagits fram av sakområdesexperter från COWI som arbetat med den tidigare samrådshandlingen och granskningshandlingen som togs fram 2013. Sammantaget bedöms detta göra att kravet på sakkunskap är uppfyllt.

Försiktighetsprincipen. I miljöbeskrivning redovisas i de fall där det anses motiverat förslag till åtgärder för att mildra intrång och olägenheter i enlighet med miljöbalken 2 kapitlet 3§.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna. Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt. Massbalans ska eftersträvas vid utformning av projektet i enlighet med miljöbalken 2 kapitlet 5§.

Produktvalsprincipen. Trafikverket har interna arbetssätt som innebär att krav ställs på de material och kemikalier som används under byggnationen eller byggs in i anläggningen. I korthet innebär det att material och kemikalier bedöms utifrån innehåll och giftighet samt ska uppfylla vissa kriterier för att få användas, i enlighet med miljöbalken 2 kap. 4§.

Skadeansvaret. Den som orsakar en skada är ansvarig för att avhjälpa den. I plan- och miljöbeskrivningen redovisas förslag för att avhjälpa och motverka att skada och/eller olägenhet uppkommer.

Lokaliseringsprincipen. Verksamheten ska lokaliseras så att den kan bedrivas med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Tre alternativa lokaliseringar har studerats för bytespunkten och vald lösning ger ett mindre intrång

mot befintliga boendemiljöer jämfört med de andra två alternativen eftersom det till stor del kan utföras inom befintligt vägområde.

Skälighetsregeln. I miljöbeskrivningen redovisas vilka överväganden som gjorts angående projektet med hänsyn till såväl miljö som teknik, ekonomi och samhällsplanering i enlighet med miljöbalken 2 kapitlet 7§. Nyttan och värdet av de i projektet föreslagna åtgärderna bedöms överstiga kostnaderna för dess utförande.

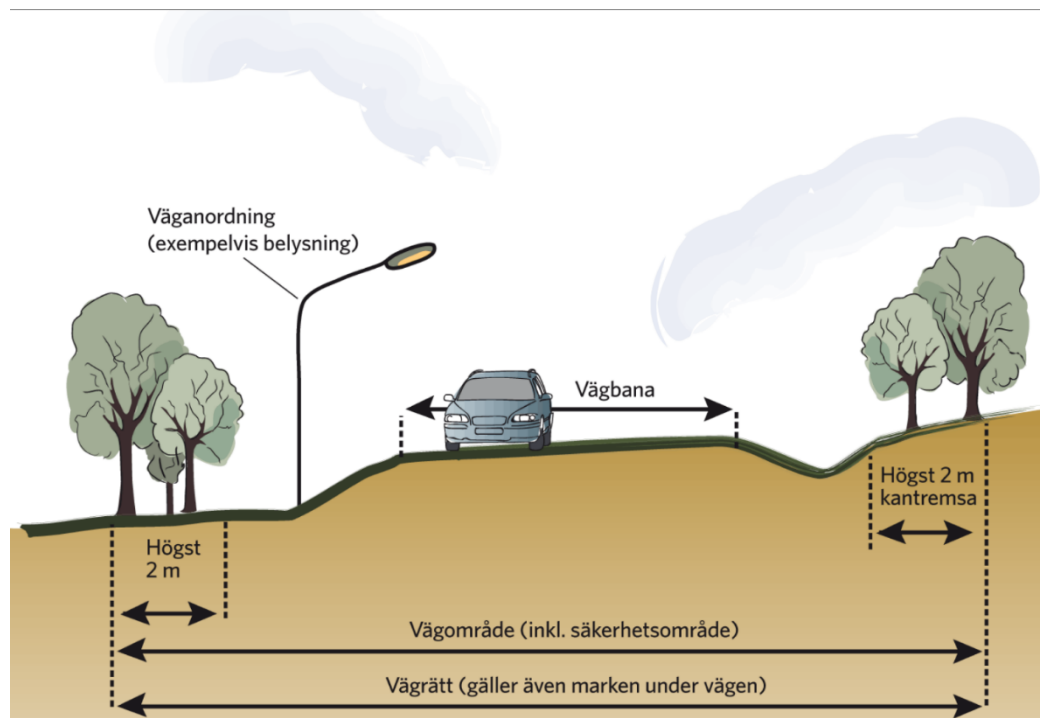
8.2. Miljökvalitetsnormer

Inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas inom planområdet idag. Genom att iaktta de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i planen bedöms planen inte ha någon negativ påverkan på möjligheten att klara miljökvalitetsnormen för såväl vattenkvalitet som luftkvalitet. Eftersom det övergripande målet med projektet är att förbättra trafiksäkerheten men också öka kapaciteten för busstrafiken, främst genom att fler bussar kan angöra hållplatslägena bedöms inte projektet ge upphov till sådana trafikökningar som kan påverka miljökvalitetsnormerna.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Allmänt

En lagkraftvunnen vägplan ger Trafikverket rätt att inom fem år ta marken i anspråk, i enlighet med planen, efter det år den vann laga kraft. När marken tas i anspråk uppstår vägrätt vilket sker oberoende om ersättningsfrågorna är lösta eller inte. Efter att berörda markägare meddelats vilken dag marken tas i anspråk, kontaktas de och andra rättighetsinnehavare varvid förhandlingar om ersättning för markanspråk successivt påbörjas.



Figur 11 Illustration över vägområde, vägrätt, väganordning och vägbana.

9.2. Vägrätt

Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen inom vägområdet. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vägrätten upphör när vägrätten dras in. Vägrätten innebär inte att fastighetsgränserna ändras. Till vägrätten hör vägbana, diken, slänter, räcken vägmärken och belysning som har direkt koppling till vägen. Se Figur 11 för illustration av vägrätt och vägområde.

Nytt vägområde för väg 229 bytespunkt Norra Sköndal återges i vägplanens plankartor och arealerna per fastighet för det nya vägområdet anges i fastighetsförteckningen. Den totala arealen för tillkommande vägrätt i vägplanen är 2425 m². Marken som tas i anspråk med vägrätt är idag detaljplanelagd som allmän platsmark trafikområde och består i huvudsak av impedimentsytor till befintlig väg 229. Markanspråken och åtgärderna är utformade för att uppnå syftet med vägplanen med minsta intrång och olägenhet för enskilda. Nytt vägområde anges med följande beteckning i plankartan.

Beteckning på plankarta	Beskrivning på plankarta	Åtgärd
V	Nytt vägområde inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän platser.	Nytt område för vägbanor, slänter och vägtillbehör.

9.3. Tillfällig nyttjanderätt

Utbyggnaden av vägen innebär att väghållaren behöver ta mark i anspråk för exempelvis uppställningsplatser, upplag och transportvägar. Efter fastställelse av vägplanen kan sådana markområden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt som finns redovisade i plankartan. Marken som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt är i huvudsak detaljplanelagd som allmän platsmark park. Den totala arealen mark som ianspråk tas som tillfällig nyttjanderätt är 16 265 m². De tillfälliga markanspråken är utformade för att uppnå syftet med vägplanen med minsta intrång och olägenhet för enskilda.

Beteckning på plankarta	Beskrivning på plankarta	Åtgärd
T1	Tillfällig nyttjanderätt materialupplag och tillfälliga vägar. Från byggstart till 2 månader efter slutbesiktning	Området kommer användas i byggskedet för materialupplag och omledning av trafiken på väg 229 när gång och cykelporten byggs.
T2	Tillfällig nyttjanderätt etablering från byggstart till 2 månader efter slutbesiktning	I byggskedet är området tillgänglig som etableringsyta för entreprenören. Det innebär ytan kan användas för uppställning av byggbodas, maskiner och material.
T3	Tillfällig nyttjanderätt arbetsområde A från byggstart till 12 månader efter byggstart enligt avtal med kommun	Området ger markåtkomst för att uppföra bullerskyddsskärm norr om väg 229. Åtgärden finns även reglerad i genomförandeavtal med kommunen.
T4	Tillfällig nyttjanderätt arbetsområde B enligt avtal med kommun från byggstart till 2 månader efter slutbesiktning	Området ger markåtkomst för att uppföra bullerskyddsskärmar, plattformsytor på busshållplatserna, uppföra cykelparkeringar samt rusta upp och anlägga gång- och cykelvägar inom område T4. Åtgärden finns även reglerad i genomförandeavtal med kommunen

9.4. Inskränkt vägrätt

Markanspråken och åtgärderna är utformade för att uppnå syftet med vägplanen med minsta intrång och olägenhet för enskilda. Motivet för bullerskyddsskärmarna är att bostäderna norr om väg 229 har bullerpåverkan som överstiger riktvärdena för befintlig miljö. För att skapa permanent markåtkomst för bullerskyddsskärmarna med minsta möjliga påverkan för fastighetsägare och pågående markanvändning tas marken i anspråk med inskränkt vägrätt. Den inskränkta vägrätten ska också skapa möjlighet för en ändamålsenlig skötsel i driftskedet. Åtkomst till bullerskyddsskärmarna sker i driftskedet från väg 229 och av den anledningen är hela ytan mellan bullerskyddsskärmarna och väg 229 planlagd med inskränkt vägrätt.

Inskränkt vägrätt innebär att väghållaren bestämmer över markens användning under den tid vägrätten består men att rätten är inskränkt för väghållaren. Fastighetsägaren har rätt att använda marken inom den inskränkta vägrätten på det sätt fastighetsägaren finner lämpligt förutsatt att väghållaren har tillgång till marken, kan utföra underhållsarbeten för bullerskyddsskärmarna och att framkomligheten för väghållaren inte begränsas. Bullerskyddsskärmarnas funktion och utformning får inte förändras som ett resultat av fastighetsägarens aktivitet på platsen. Alla alster och övriga tillgångar som produceras inom den inskränkta vägrätten tillfaller fastighetsägaren. Marken som tas i anspråk med inskränkt vägrätt är detaljplanlagd som allmän platsmark park och allmän platsmark motortrafikområde (se 9.6.2 för bedömning om planlighet med gällande detaljplaner). Pågående markanvändning kan fortgå med ovan nämnda begränsningar för fastighetsägaren. Den totala arealen mark som ianspråk tas för inskränkt vägområde är 12 996 m².

Beteckning på plankarta	Beskrivning på plankarta	Åtgärd
Vi	Nytt inskränkt vägområde för bullerskydd	<p>Den inskränkta vägrätten innebär att väghållaren:</p> <ul style="list-style-type: none">- inte får bestämma över markens användning på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla bullerskyddsskärmarna.- inte har rätt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken på annat sätt än vad som behövs för att anlägga, bibehålla och underhålla bullerskyddsskärmarna. <p>Detta innebär att fastighetsägaren får använda området i alla avseenden som inte påverkar bullerskyddsskärmarnas funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. Denna</p>

		användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande
--	--	---

9.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I plankartan finns ett antal skyddsåtgärder med som ska fastställas eller erbjudas till fastighetsägare. Vid ombyggnation av infrastruktur gäller riktvärden för buller enligt Infrastrukturproposition 1996/97:53 och skyddsåtgärderna som betecknas Sk1 och Sk2 syftar till att dessa riktvärden inte ska överskridas. Sk3 är bullerskyddsskärmar som placeras inom vägområdet.

Beteckning på plankarta	Beskrivning på karta	Åtgärd
Sk1	Bullerskyddsåtgärder utanför vägområdet enligt avtal med kommunen	Bullerskyddsskärmar i anslutning till väg 229 eller mellan bostäder och väg 229 i syfte att uppnå riktvärde för buller för omkringliggande bostäder.
Sk2	Bullerskyddsåtgärder utanför planområde, erbjuds bullerskydd genom fasadåtgärd	Bullerskyddsåtgärder erbjuds till fastighetsägare genom fasadåtgärd (åtgärd på vädringsventil och/eller fönster) i syfte att uppnå riktvärde för inomhusbuller.
Sk3	Bullerskyddsåtgärder inom vägområdet	Bullerskyddsskärm som placeras inom vägområdet intill vägbanor på väg 229 i syfte att uppnå riktvärde för buller för omkringliggande bostäder.

9.6. Berörda fastigheter och pågående markanvändning

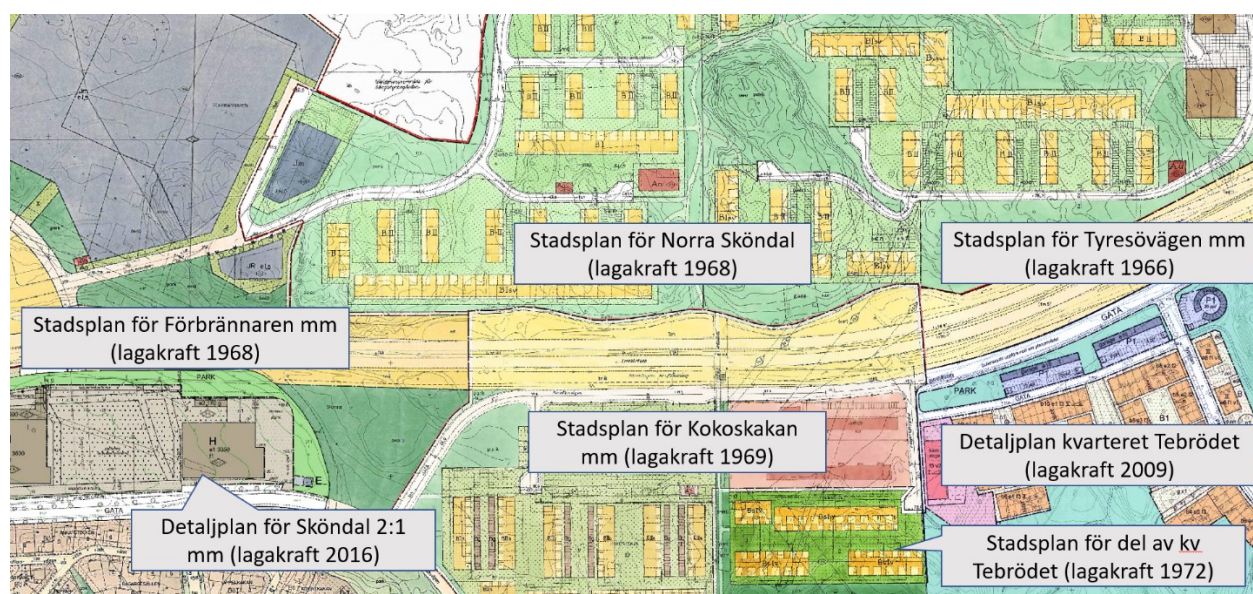
I vägplanen tas mark i anspråk tillhörande tre fastigheter, Stockholm Sköndal 1:9, Stockholm Sköndal 2:1 och Stockholm Sköndal 3:1. Enligt gällande detaljplaner omfattar områdena allmän platsmark park och allmän platsmark motortrafikområde. Marken tas i anspråk med tre typer av markanspråk, vägrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt.

Dessutom tas mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt från fastigheten Stockholm Lapphunden 2. Marken som tas i anspråk är planlagd som allmän platsmark park och tillhör en samfällighetsförening.

Inom vägplaneområdet finns 21 bostadsfastigheter som är utsatta för buller över riktvärden för vägtrafikbuller i befintlig miljö och som erbjuds bullerdämpande åtgärder. Se kapitlet 6.3.3 för mer info.

9.6.1. Detaljplaner som berörs av vägplanen

Hela området omfattas av detaljplan (se Figur 12). Vägplanen berör område som är planlagt som allmän platsmark för trafikändamål och allmän platsmark park i gällande detaljplaner. Allt tillkommande vägområde ligger inom mark som är detaljplanelagt som allmän platsmark för trafikändamål och allmän platsmark park. Ytor för tillfälliga markanspråk berör främst områden som är detaljplanelagda som allmän platsmark park och undantagsvis mark som är planlagd för trafikändamål. De tillfälliga ytorna återställs när de planerade åtgärderna är utförda.



Figur 12 Hela området kring bytespunkten omfattas av detaljplan. Källa: Stockholms stads öppna data för gällande detaljplaner

9.6.2. Detaljplaner som berörs av nya permanenta markanspråk

De detaljplaner som berörs av tillkommande permanenta markanspråk är stadsplan för Kokoskakan mm (lagakraftvunnen 1969), stadsplan för Norra Sköndal (lagakraft 1968), stadsplan för Förbrännaren (lagakraft 1969) och stadsplan för Tyresövägen (lagakraft 1966). Samtliga tillkommande permanenta markanspråk hamnar inom område som är planlagt som allmän platsmark motortrafikområde och allmän platsmark park. Allt tillkommande område för vägrätt hamnar inom mark som är detaljplanelagd för allmän platsmark motortrafikområde vilket bedöms som planenligt.

Norr om väg 229 planeras skyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärmar för att uppnå riktvärden för buller för bostäderna norr om väg 229. Bullerskyddsskärmar hamnar inom ett område som är planlagt som allmän platsmark park och allmän platsmark motortrafikområde. I vägplanen kommer bullerskyddsskärmar uppföras inom område för inskränkt vägrätt för att skapa permanent markanspråk för bullerskyddsskärmar samt säkerställa väghållarens tillgång till anläggningen i driftskede i syfte att utföra underhåll- och renoveringsarbete. Området kommer ha samma markanvändning som idag förutsatt att bullerskyddsskärmen funktion och utformning bibehålls samt väghållarens möjlighet att utföra underhållsarbeten på

bullerskyddsskärmen inte begränsas. Mer om regleringen av inskränkt vägrätt i stycke 9.4.

Inskränkt vägrätt bedöms som planenligt på mark som är planlagt för allmän platsmark motortrafikområde.

Trafikverket gör bedömningen att inskränkt vägrätt är en mindre avvikelse från användningsbestämmelsen allmän platsmark park i gällande detaljplaner. Den inskränkta vägrätten strider inte mot detaljplanernas syfte. Syftet med detaljplanerna är att reglera bostadsbebyggelse norr om väg 229 och naturmarken ska skapa en barriär mellan motortrafikområdet och bostäderna i norr. Inskränkt vägrätt med definitionen som anges i 9.4 inom aktuellt område står inte i strid med detaljplanens syfte.

Trafikverket har prövat frågan om planenlighet för att uppföra bullerskyddsskärmar på allmän platsmark park och allmän platsmark motortrafikområde genom att ansöka om bygglov för bullerskyddsskärmarna norr om väg 229. Kommunen har i beslut daterat 2020-06-08 beviljat bygglov för bullerskyddsskärmarna. Stockholms stad menar att åtgärden avviker från detaljplanerna i den delen där de placeras på parkmark men att avvikelsen bedöms som liten enligt 9 kap. 31b§ punkt 1 plan och bygglagen och är förenlig med detaljplanens syfte.

Detaljplan	Markanspråk i vägplan	Användningsbestämmelse enligt detaljplan	Bedömd påverkan på detaljplan
Stadsplan för Kokoskakan mm (lagakraft 1969) Pl 7129	Nytt vägområde inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats	Allmän platsmark motortrafikområde, specialområde	Detaljplanens användning stämmer överens med vägplanen. Åtgärden bedöms som planenlig enligt detaljplanen
Stadsplan för Kokoskakan mm (lagakraft 1969) Pl 7129	Nytt inskränkt vägområde för bullerskyddsskärm	Allmän platsmark Motortrafikområde, specialområde	Detaljplanens användning stämmer överens med vägplanen. Åtgärden bedöms som planenlig enligt detaljplanen
Stadsplan för Tyresövägen (lagakraft 1966) Pl 6692	Nytt vägområde inom detaljplan där kommunen är huvudman för allmän plats	Allmän platsmark motortrafikområde	Detaljplanens användning stämmer överens med vägplanen. Åtgärden bedöms som planenlig enligt detaljplanen

<p>Stadsplan för Tyresövägen (lagakraft 1966)</p> <p>Pl 6692</p>	<p>Nytt inskränkt vägområde för bullerskyddsskärm</p>	<p>Allmän platsmark motortrafikområde</p>	<p>Detaljplanens användning stämmer överens med vägplanen. Åtgärden bedöms som planenlig enligt detaljplanen</p>
<p>Stadsplan för Förbrännaren mm. (lagakraft 1968)</p> <p>Pl 6949</p>	<p>Nytt inskränkt vägområde för bullerskyddsskärm</p>	<p>Allmän platsmark motortrafikområde, specialområde</p>	<p>Detaljplanens användning stämmer överens med vägplanen. Åtgärden bedöms som planenlig enligt detaljplanen</p>
<p>Stadsplan för Norra Sköndal (lagakraft 1968)</p> <p>Pl 6569A</p>	<p>Nytt inskränkt vägområde för bullerskydd</p>	<p>Allmän platsmark parkmark.</p>	<p>Trafikverket gör bedömningen att inskränkt vägrätt är en mindre avvikelse från användningsbestämmelsen allmän platsmark park i gällande detaljplaner och att den inskränkta vägrätten inte strider mot detaljplanernas syfte. Pågående markanvändning kan fortgå i alla avseenden som inte påverkar bullerskyddsskärmarnas funktion eller väghållarens möjlighet att utföra drift och underhåll. Användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande.</p>

10. Fortsatt arbete

10.1. Allmänhetens granskning

Efter samrådet har Trafikverket hanterat inkomna synpunkter på vägplanen och utifrån ny information och synpunkter justerat vägplanen. Resultatet är en granskningshandling som kommer vara utställd för allmänhet, sakägare och myndigheter under hösten 2020. Synpunkter som har inkommit från samrådsrets, myndigheter och kommunen sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. Granskningshandlingen ställs ut för allmänhet, sakägare och myndigheter under 30 dagar. Efter granskningen sammanställs synpunkterna och bemöts i ett granskningsutlåtande.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghallaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghallaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

11.2. Finansiering

Totalkostnaden för projektet beräknas till ca 60 miljoner kr i 2019 års penningvärde. Projektet finns med i "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018 - 2029", fastställd av länsstyrelsen i Stockholms län 21 september 2018.

Projektet finansieras huvudsakligen av Trafikverket med medfinansiering av Stockholms stad.

12. Bilagor

PM Buller

Illustrationsplan skala 1:1000

Illustrationsplan skala 1:2000

Sektioner bullerskärmar A-A, B-B, C-C

Sektioner bullerskärmar D-D, E-E

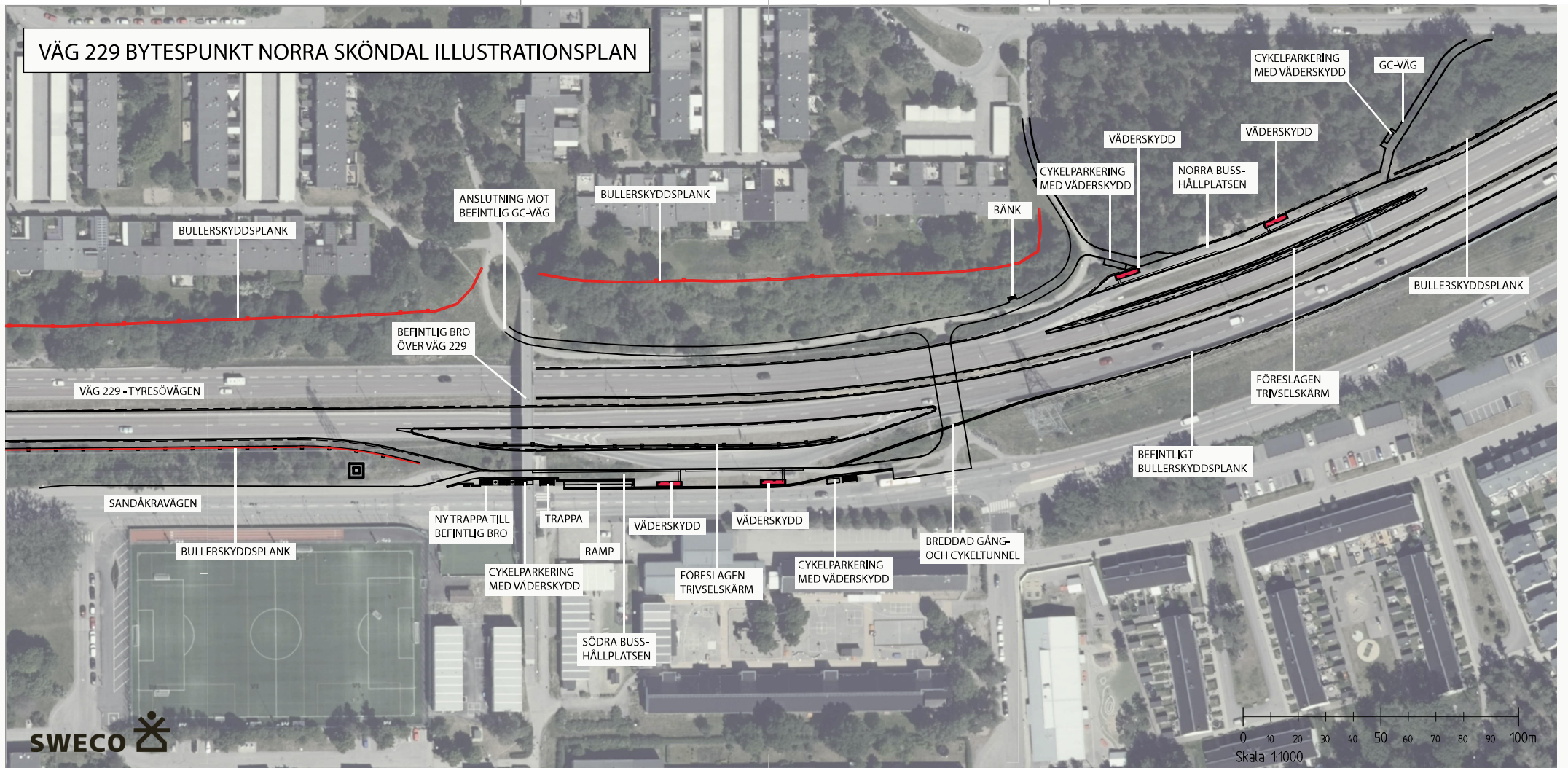


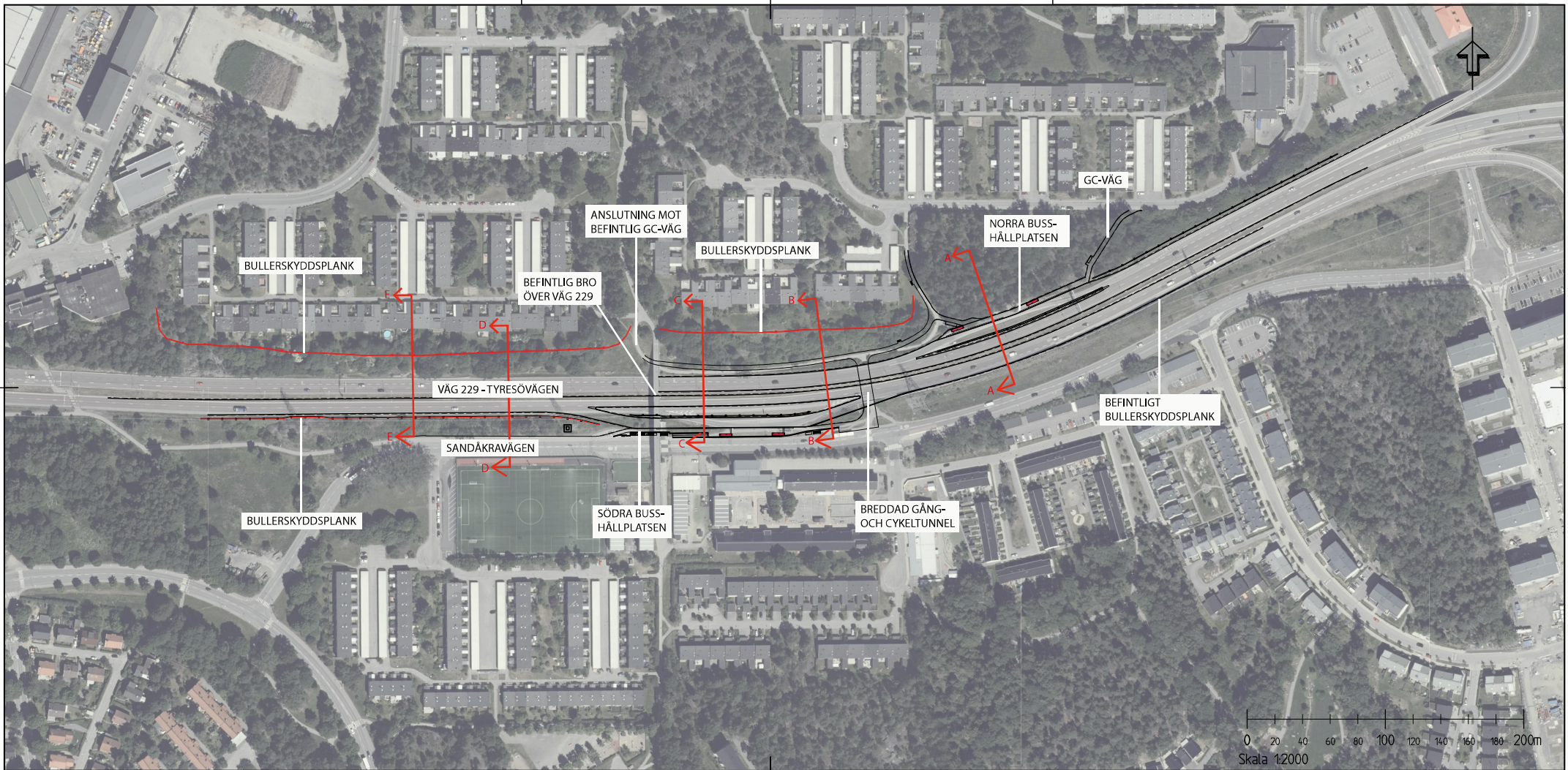
TRAFIKVERKET

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

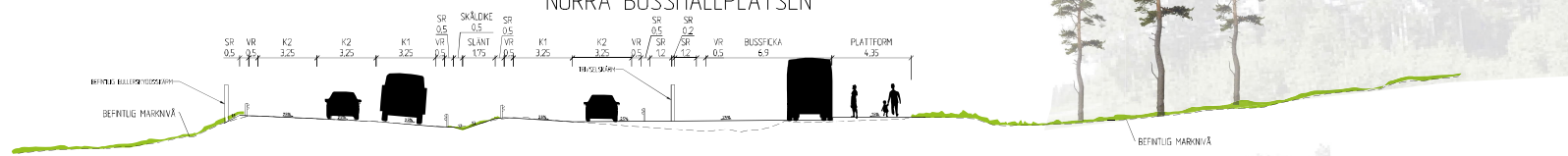
www.trafikverket.se

VÄG 229 BYTESPUNKT NORRA SKÖNDAL ILLUSTRATIONSPLAN

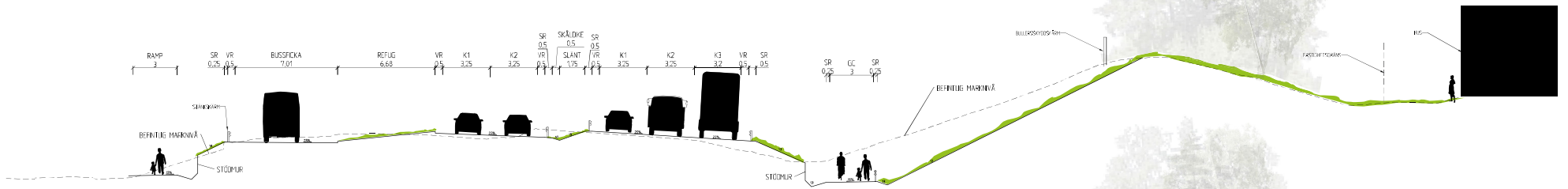




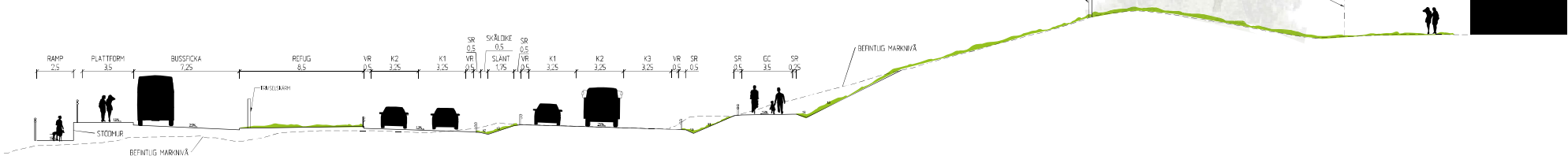
SEKTION A-A NORRA BUSSHÅLLPLATSEN



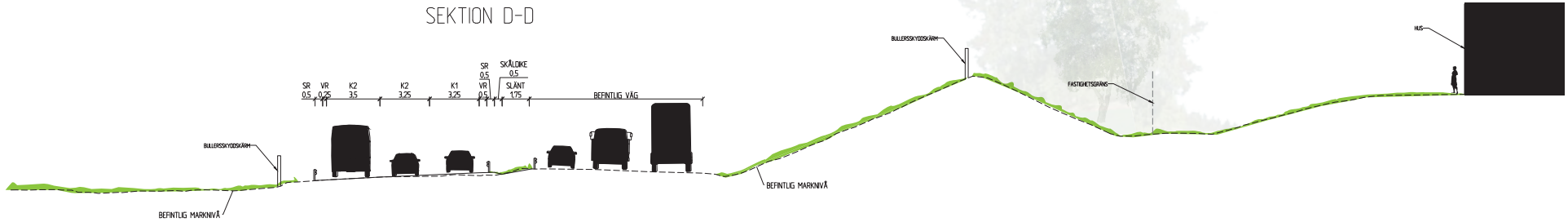
SEKTION B-B SÖDRA BUSSHÅLLPLATSEN



SEKTION C-C SÖDRA BUSSHÅLLPLATSEN



SEKTION D-D



SEKTION E-E

