



Naturskyddsföreningen i Vaxholm

Väg 274 Engarns vägshål, TRV 2015/74769. Granskningshandling.

Trafikverket har tagit fram en granskningshandling för en vägplan för rubricerad trafikplats. Naturskyddsföreningen i Vaxholm har tagit del av de dokument som presenterats och lämnar härmed sina synpunkter.

Naturskyddsföreningen välkomnar planerna på att utveckla platsen enligt det föreslagna målet ”att åstadkomma ett trafiksystem med god tillgänglighet och som stödjer effektiva, säkra och miljömässigt hållbara transporter och resor” och delmålen rörande trafiksäkerhet, kollektivtrafikens attraktionskraft och minimering av anläggningens miljörisker. Vi vill också tillägga att den lösning som tas fram måste kunna fungera en lång tid framåt och ta hänsyn till framtidens förändrade resvanor och transportlösningar.

Naturskyddsföreningen instämmer också i slutsatsen att den bästa lösningen för själva trafikplatsen är en cirkulationsplats. Att låta den södergående trafiken passera cirkulationsplatsen i ett bypass-körfält kan vara en bra lösning om utfyllnader i Engarnsundet minimeras.

Vi måste dock konstatera att den föreslagna lösningen inte är optimal ur flera aspekter, och vi redovisar här bristerna baserat på de tre delmålen.

Trafiksäkerhet

Trafikverkets förslag innebär att bussarna stannar först på södra och sedan norra sidan av vägen för både av- och påstigning. Detta innebär att trafikanter som parkerat bilen vid infartsparkeringen eller cykeln vid cykelparkeringen kan stiga på buss mot Stockholm och Vaxholm på södra sidan, men när bussen hunnit påbörja förflyttningen till den andra hållplatsen kommer dessa trafikanter att under tidspress behöva korsa Resarövägen för att hinna ifatt bussen, och trafikfarliga situationer kan uppstå. Med tanke på att två allvarliga olyckor har inträffat under de senaste åren till följd av dagens lösning och att samma situationer också skulle kunna uppstå med den föreslagna lösningen, är det extra angeläget att förebygga sådana situationer.

Kollektivtrafikens attraktionskraft

Den föreslagna lösningen innebär en omständligare procedur än den redan idag opraktiska lösningen med två stopp i Engarn. Restiden förlängs, stressfyllda situationer kan uppstå och otydlighet om var byten ska ske kan uppkomma. Allt detta minskar attraktionen att åka buss och kan alltså påverka kollektivtrafikresandet negativt.

Minimering av trafiklösningens miljörisker

Naturskyddsföreningen kan identifiera tre negativt miljöpåverkande effekter av Trafikverkets förslag:

1. Naturskyddsföreningen påpekade i samrådsskedet att utfyllnaden i Engarnsundet måste minimeras. Detta för att en utfyllnad riskerar att minska genomflödet i sundet och därmed försämra levnadsförhållandena för växter och djur i hela vattenområdet. Dessutom kommer med största sannolikhet tyngden av fyllnadsmassorna att pressa undan leran på botten och därmed medföra att omgivande bottnar höjs. Denna effekt har varit tydlig på andra sidan vägbanken efter att cykelvägen byggdes. Trots dessa risker har det i planen markerade utfyllnadsområdet utökats drastiskt jämfört med samrådsförslaget och Naturskyddsföreningen menar att det måste gå att bygga den marginellt utökade vägbanan med hjälp av betydligt mindre utfyllt område än vad som anges på plankartan. Dessutom måste effekter på vattengenomströmning och bottnar nog utredas, och nödvändiga kompensande åtgärder planeras, innan konstruktionen fastställs.
2. Det onödiga extrastoppet för bussarna innebär extra förbrukning av drivmedel, utökade utsläpp och ökat buller.
3. Den minskade attraktionskraften för kollektivtrafiken kommer att medföra att fler resenärer hellre tar bilen, vilket ökar koldioxidutsläpp, slitage på vägar, trängsel på infartsvägarna till Stockholm m m.

Naturskyddsföreningens förslag

Efter diskussioner med många resenärer, med boende på Engarn, med personal på Trafikverket och dess konsulter samt mätningar på plats har Naturskyddsföreningen kommit fram till att den bästa lösningen är följande (se även bifogad skiss):

1. Resarövägen flyttas norrut så att för kollektivtrafiken reserverat område erhålls på den södra sidan med busshållplatser för var och en av destinationerna Stockholm, Vaxholm och Överby.
2. Cirkulationsplatsen flyttas någon meter norrut jämfört med nuvarande korsning och av Trafikverket föreslagen placering.
3. Därigenom finns det plats för ett bypass-körfält för trafik från Vaxholm mot Resarö. Eventuellt kan detta reserveras enbart för bussar.
4. Genom att busshållplatserna på norra sidan av vägen försvinner får vägen mer plats, vilket troligen är tillräckligt för att normer för vändningsplatser för buss uppfylls (vilket inte görs idag).
5. Busshållplatserna på den södra sidan av vägen flyttas något söderut, cykelvägen höjs upp så att den ligger i samma plan som gångvägen och busshållplatserna och slänten ersätts eventuellt med en stödmur.
6. För att kurvan på Resarövägen inte ska bli för skarp, måste troligen vägbanan flyttas något söderut på en begränsad sträcka.
7. Ett övergångsställe anordnas, förslagsvis mellan två busshållplatser, men givetvis i enlighet med normer om avstånd från dessa, med anslutning till befintlig trappa, så att boende i Engarn säkert kan ta sig över vägen.
8. Infarten till infartsparkeringen flyttas österut.
9. I övrigt överensstämmer i princip Naturskyddsföreningens förslag med Trafikverkets.

Med detta förslag uppnås följande fördelar:

- a) Samtliga bussar stannar bara en gång.
- b) Alla hållplatser ligger på samma sida av vägen så att byten kan ske effektivt och säkert.
- c) Gångtrafikanter, cyklister och gående från infartsparkeringen som ska mot Stockholm eller Vaxholm behöver inte korsa Resarövägen för att nå hållplatsen.
- d) En hållplats för varje destination eliminerar risken för att stiga på fel buss.
- e) Med ett större utrymme för busshållplatserna minskar också risken för att bussarna blockerar varandra.
- f) Genom att samla hållplatserna bör det gå att ordna en ändamålsenlig men samtidigt energieffektiv gatubelysning i det område där oskyddade trafikanter vistas.

En överkomlig nackdel med detta förslag är att direktbussarna från Resarö mot Stockholm (11 turer på vardagsmorgnar) behöver köra i en ögla för att angöra avsedd hållplats.

Sammanfattningsvis uppfyller detta förslag samtliga delmål för omgörningen i mycket högre grad än Trafikverkets förslag. Vi bedömer också att lösningen innebär en större flexibilitet för att kunna anpassas till framtida resvanor och transportlösningar.

Naturskyddsföreningen vill också framföra följande kompletterande synpunkter:

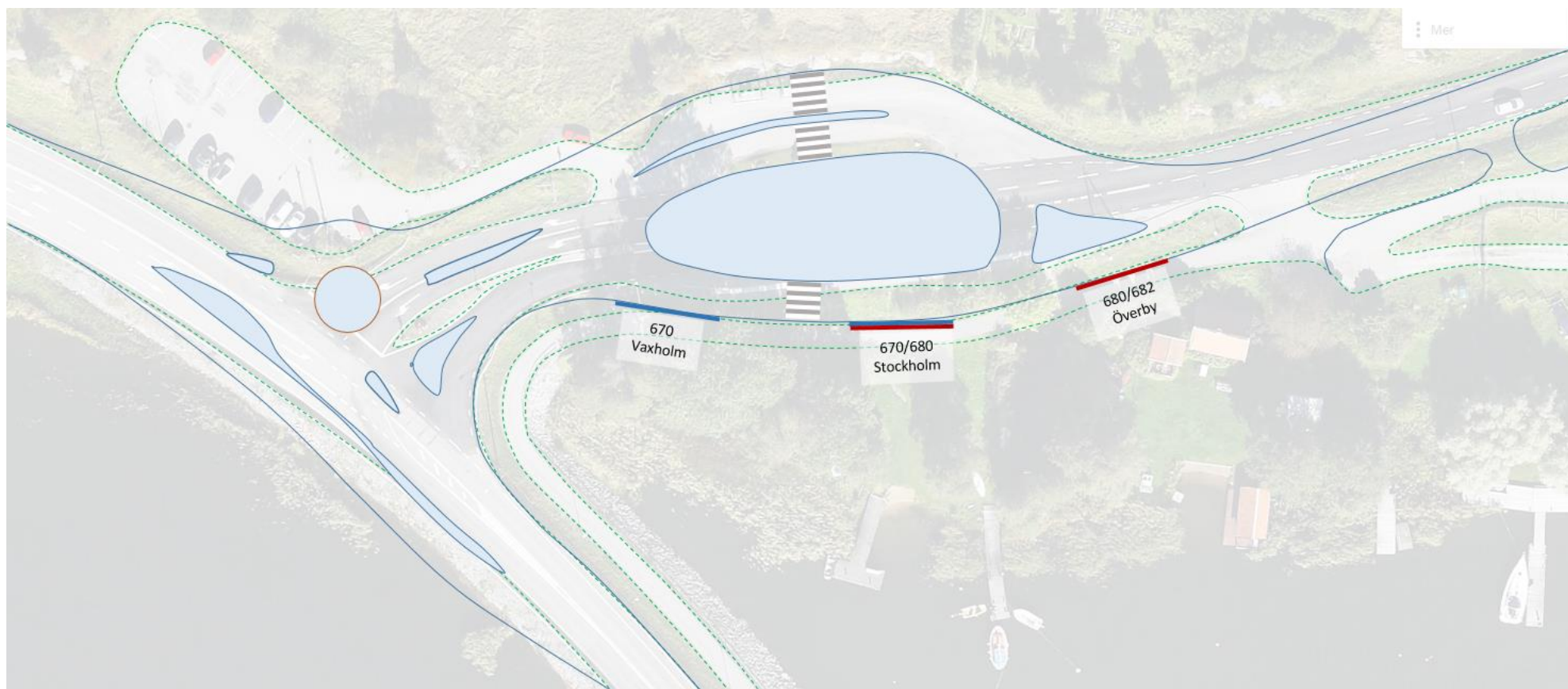
- Fartdämpande åtgärder behövs, dels på Vaxholmsvägen i båda riktningar innan man kommer fram till rondellen och dels på Resarövägen, i det senare fallet förslagsvis genom upphöjt övergångsställe.
- Cykelparkeringen måste utökas och förbättras, så att cyklarna går att låsa ordentligt.
- Någon ny infartsparkering kommer inte att behövas om de brister som råder i kollektivtrafiken på Resarö idag åtgärdas, då det till stor del är dessa som orsakar den höga belastningen på infartsparkeringarna.

Vaxholm 5/5 2016

Jan Holmbäck

Ordförande, Naturskyddsföreningen i Vaxholm

Illustration över Naturskyddsföreningens förslag



Grön streckad linje = Befintliga vägdragningar

Blå linje = Naturskyddsföreningens förslag. Linjerna är ungefärligt dragna, men att mått enligt Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss, utgiven av Stockholms läns landsting) kan uppfyllas med detta förslag har bekräftats med mätningar på plats.