

Stava

Fastighetsägareförening

Stava den 16 augusti 2012

Trafikverket Region Stockholm
TRV2010/1611
proj Rosenkälla-Åkersberga, etapp 1
172 90 Sundbyberg

e-post: stockholm@trafikverket.se

Yttrande över reviderad arbetsplan avseende Väg 276 Rosenkälla-Åkersberga etapp 1

Redovisning av Stava

Stava Fastighetsägareförening företräder samtliga fastigheter inom bostadsområdet Stava och har under hela processen med arbetsplan för ombyggnad av Väg 276, etapp 1, påtalat för Trafikverket att förslaget att redan i etapp 1 helt stänga korsningen Väg 276 och Väg 972 (Sjöbergsvägen) kommer att medföra en betydande ökning av genomfartstrafiken på den enskilda vägen Stavavägen som är områdets "huvudväg" och går igenom hela området. Stava Samfällighetsförening är väghållare för områdets vägar och övriga gemensamma anläggningar.

Stavavägen är en grusväg ca 3,5 meter bred och ca 1300 meter lång. Den passerar igenom bostadsområdet Stava och leder förbi både bollplan och lekplats (se bifogade karta). Vägen har ingen belysning eller särskild gång- eller cykelväg. Vägen används därmed som gångväg för trafikanter, bl.a. skolbarn till och från busshållplatsen vid Stava Vårdshus. Detta blir även gång- och cykelväg för trafikanter som tidigare nyttjade busshållplatsen vid Sjöberg. Den lagstadgade hastigheten utgör 70 km/tim, men vägen utgör i dag inte någon särskild genomfartsväg för trafikanter från Sjöbergsvägen till Rosenkälla, eftersom dessa fordon idag naturligt använder sig av korsningen Väg 276 och Sjöbergsvägen.

Området Stava sträcker sig i öster från Stavaviken i sjön Garnsviken till Långsjön i väster. Det innebär en nödvändig lokaltrafik av boende till och från de båda bad som finns i Långsjön och Garnsviken samt fest och lekplats och busshållplats vid Stava Vårdshus.

Samråd

I samband med Trafikverket första samrådsförfarande med sakägare påtalade föreningen dessa konsekvenser och dess handläggare förklarade med viss förvåning att man inte beaktat att den trafik man stänger i "sin" korsning Väg 276 och Sjöbergsvägen flyttas till den enskilda Stavavägen. Delvis p.g.a. att området Stava ligger inom etapp 2. Man lovade dock utreda konsekvenserna och återkomma med förslag till lösning.

Föreningen föreslog att man genomför ombyggnaden av Väg 276 i etapp 1 enligt framfört förslag, men att fortsätta tillåta vänstersväng **från** Rosenkälla/Stockholm och högersväng **till** Rosenkälla/Stockholm från Sjöbergsvägen. Däremot att man stänger den farligaste av vänstersvängarna, den från Sjöbergsvägen **till** Åkersberga, som hänvisas till nya lokalvägen.

Utöver detta försvinner även busshållplatsen och korsandet av oskyddade trafikanter. Detta förslag påtalade föreningen helt följer Vägutredningen från 2002 som inte anger att korsningen stängs förrän alla etapper av ombyggnaden av Väg 276 har genomförts.

Till den utställning av arbetsplan som skedde i januari 2012 hade Trafikverket **inte** redovisat någon lösning på den genomfartstrafik i Stava som blir effekten av en stängning av korsningen. Detta trots att myndigheten själv, efter egna mätningar, i sin redovisning bekräftat att den troliga effekten av en stängd korsning blir påtagligt ökad genomfartstrafik i Stava, eftersom tidsvinsten är betydande för fordon till och från Rosenkälla/Stockholm som regelbundet trafikerar sträckan.

Länsstyrelsen har i sitt godkännande av MKBn för arbetsplanen särskilt noterat att Trafikverket i sin redovisning i MKBn avser att vidta åtgärder för att förhindra genomfartstrafik på Stavavägen och därför kunnat godkänna Trafikverkets MKB. Detta medför att godkännandet innebär att Trafikverket är ansvarigt för att redovisa godtagbara åtgärder för att förhindra genomfartstrafik på Stavavägen om korsningen Väg 276 och Sjöbergsvägen stängs.

På svar från föreningen, har länsstyrelsen tydligt angett att en lösning av genomfartstrafiken, som Trafikverket angett i MKBn, **inte** ensidigt kan ske genom ett beslut av Trafikverket till åtgärder på Stavavägen som man inte förfogar över. Som exempel kan nämnas beslut om förbudsskyltning eller stängning av enskild väg utan väghållarens medverkan. Stava Samfällighetsförening har i egenskap av väghållare **inte** någon gång kontaktats av Trafikverket under denna process med arbetsplanen.

Reviderad arbetsplan

Stava Fastighetsägareförening har följande kommentarer på förslag till åtgärder samt faktiska sakfel i den reviderade arbetsplanen, i de delar som benämns "beskrivning" (sid 4-36) och "PM Trafik" (sid 3-28).

Trafikförhållande och trafikprognoser p. 2.1.2. 4.1.2

Vid framtagande av arbetsplanen hade Trafikverket inte närmare studerat konsekvenserna av att stänga korsningen vid Sjöbergsvägen. Därav fanns ingen trafikmätning eller prognos av trafikflödet. Vid en i all hast genomförd trafikmätning i december 2012 kom dock Trafikverket fram till en avsevärt högre trafikmängd än vad man tidigare beräknat. Men denna mätning har skett under mycket kort tid och under tid då få fritidsfastigheter utnyttjas. Man placerade även mätutrustningen på plats där trafikflödet till och från Stava Gård inte inkluderades. Stava Gård trafikerar idag Sjöbergskorsningen med sina inackorderade hästar, som besöks dagligen och ofta med släp. Föreningen beräknar att trafikflödet är närmare 500 fordon/dygn (ÅDT) om dessa tillkommande fakta beaktas.

Prognosen för trafikmängden på Sjöbergsvägen 2030 är 2900 – 3700 fordon/dygn vilket till stor del kommer att belasta Stavavägen. Etapp 1 beräknas vara färdigbyggd 2014, vilket är 12 år efter att vägutredningen fastställdes. En inte alltför grov uppskattning att etapp 2, som i investeringskostnad vida överstiger kostanden för etapp 1 skulle vara färdigbyggd innan 2030 är inte troligt. Fram till dess att etapp 2 är utbyggd kommer Stavavägen att utgöra en genomfartsväg för allt fler fordon för varje år efter 2014. Det är inte rimligt att stängningen av Sjöbergskorsningen skall få dessa konsekvenser för så lång tid framöver. Utöver detta råder idag osäkerhet i den fortsatta utbyggnaden av etapp 2 eftersom det idag föreligger nya kommunala planer för Stava Syd, som inte var kända för dåvarande Vägverket 2002.

Trafiksäkerhet och olycksstatistik p. 2.1.2.

Trafikverket har angett statistik av allvarliga olyckor utefter hela sträckan i etapp 1 utan att närmare ange den faktiska olycksstatistiken vid Sjöbergskorsningen. Föreningen är tämligen väl informerad om de allvarliga olyckor som skett i Sjöbergskorsningen och Stava korsningen.

Föreningen kan komplettera Trafikverkets olycksstatistik med att under perioden 2002-2005 har en allvarlig olycka inträffat i Sjöbergskorsningen och det var två oskyddade trafikanter som var medlemmar i föreningen och som kördes ihjäl på sin väg till busshållplatsen på motsatta sidan. Inga övriga allvarliga olyckor som kan hänföras till korsande trafik finns för denna period.

Under 2005-2011 har inga allvarliga olyckor inträffat i Sjöbergskorsningen som kan kopplas ihop med korsande trafik. Däremot flera kollisioner som har sin grund i allt för höga farter på väg 276. Är ombyggnadens syfte att öka trafiksäkerheten är den enda realistiska lösningen lägre hastighet.

Kommunala planer och vägutredningen

Vägutredningen från 2002 presenterade vad gäller etapp 2, tre olika alternativ av vägsträckning förbi Stavaområdet. Samtliga alternativ var norr om väg 276 där utrymmet mellan bostäder och befintliga enskilda vägar mot Väg 276 är näst intill obefintligt. Dessa planerade lokalvägar måste helt eller delvis anläggas inom området Stava, vilket föreningen starkt motsatte sig 2002 som alternativ. Föreningen krävde att dåvarande Vägverket skulle utreda ett alternativ av placering av lokalväg söder om Väg 276 förbi Stava. Detta motsatte sig Vägverket och därmed ifrågasatte föreningen om de alternativa förslagen uppfyllde Väglagens krav på reella alternativ i en vägutredning.

Därefter har Österåkers Kommuns f.d. kommunalråd till föreningen medgett att alternativet med en lokalväg genom det framtida bostadsområdet Stava möjligen inte är det mest optimala alternativet. Kommunen har i brev till föreningen angett att en ny vägutredning bör ske innan etapp 2 planeras.

Därefter har även de kommunala planerna för en utbyggnad av "Stava Syd" som ligger söder om Väg 276 utmed etapp 2 blivit alltmer konkreta. Dessa fakta tillsammans utgör en saklig grund för att underlaget för vägutredningens alternativ som fastslogs för över 10 år sedan måste utredas ånyo. Att idag utgå från att etapp 2 kommer att planeras utifrån utredningens resultat 2002 är inte relevant med beaktande av de nya fakta som framkommit.

Vägförslaget och dess konsekvenser p; 6 p; 6.1.2. p. 6.1.3. på sid 24,

Trafikverket föreslår i sitt reviderade förslag till arbetsplan att inte stänga korsningen helt utan fortsatt tillåta högersväng från Sjöbergsvägen. Detta är ett förslag som löser problemet med genomfartstrafik i Stava till hälften. Att inte tillåta vänstersväng från Stockholm/Rosenkälla in på Sjöbergsvägen innebär att det skapas genomfartstrafik på Stavavägen och att Trafikverket därmed inte lyckats lösa frågan.

Som redovisats ovan är denna vänstersväng inte det allvarligaste momenten för olycksrisker i korsningen. De allvarligaste momenten har förslaget redan löst genom att oskyddade trafikanter inte behöver korsa Väg 276 och hänvisa vänstersväng mot Åkersberga till nya lokalvägen. Denna vänstersväng är den i särklass mest olycksbådande då fordonen ska korsa fyra körfält med trafik i båda riktningarna. Olycksstatistiken ger ingen specifik grund för att påstå att vänstersvängande trafik från Stockholm/Rosenkälla till Sjöbergsvägen av det skälet inte kan tillåtas, intill dess att helheten i ombyggnaden av Väg 276 är genomförd.

Trafikverket påstår felaktigt i sin reviderade arbetsplan i p. 6 sid 24 att restidsförlängningen utgör endast 3 km. Den riktiga siffran är 6 km t.o.r. Vidare påstår man fortfarande att hastigheten på Stavavägen endast utgör 30 km/tim. Detta är felaktigt då den lagstadgade hastigheten utgör 70 km/tim. Vaghållaren har ansökt om nedsatt hastighet men detta har vid flera tillfällen avslagits av Vägverket.

Trafikverket föreslår som åtgärd mot genomfartstrafik på Stavavägen i första hand skyltning med "genomfart förbjuden" med trafikövervakning. Vaghållaren har vid kontakt med Polismyndigheten inte fått några som helst signaler om att man inte utan synnerliga skäl avser utföra dylika åtgärder på enskild väg. Om dessa åtgärder inte ger eftersträvd effekt föreslår Trafikverket att Stavavägen stängs av med en bom.

Detta förslag kan uppfattas som helt ogenomtänkt och även som kränkande mot vaghållaren och de berörda boende i Stava. Detta med anledning av att Trafikverket under hela denna process inte en enda gång kontaktat vaghållaren och diskuterat problemet med genomfarts- trafikerna på Stavavägen. Trafikverket kan som allmän vaghållare inte stänga av "sin" korsning, som i detta fall får till följd att trafikanterna söker sig till genomfart på enskild väg. Trafikverket har i och med detta förslag **inte** beaktat länsstyrelsens krav i sitt godkännande av MKBn, där det framgår att Trafikverket är skyldig att lösa frågan om genomfartstrafik på Stavavägen. Detta kan inte ske genom att ensidigt föreslå/besluta att den enskilda vägen ska stängas med bom.

Sammanfattning

Stava Fastighetsägareförening har föreslagit, och föreslår fortsatt, att Sjöbergskorsningen inte stängs av helt, utan tillåter vänstersväng från Stockholm/Rosenkälla **till** Sjöbergsvägen samt högersväng från Sjöbergsvägen **till** Rosenkälla/Stockholm intill dess att ombyggnaden av Väg 276 i sin helhet är ombyggd. Föreningens förslag innebär att de två farligaste momenten i Sjöbergskorsningen byggs bort (oskyddade trafikanter samt vänstersväng från Sjöbergsvägen **till** Åkersberga, som korsar två köriktningar). Trafikverkets argument att en stängd vänstersväng från Rosenkälla/Stockholm **till** Sjöbergsvägen utgör en trafiksäkerhetshöjande åtgärd är till största delen felaktig, då merparten av den berörda trafiken kommer att utföra motsvarande vänstersväng vid Stavakorsningen istället.

De boende i Stava motsätter sig att den enskilda Stavavägen skall stängas med bom för att den statliga vaghållaren inte kan lösa problemet med genomfartstrafik på Stavavägen i samband med att man förslår stänga Sjöbergskorsningen.

Stava Fastighetsägare anser att även Stava Samfällighetsförening skall utgöra sakägare i egenskap av vaghållare för Stavavägen, vilket framgår av Trafikverkets sakägarförteckning att så inte är fallet.

Stava Fastighetsägareförening



Chang Strömberg
Ordförande