

RAPPORT

Ändringar efter granskning av vägplan

Väg 260, Gudöbroleden, GC-väg och
kollektivtrafikåtgärder, etapp 1, Stockholm stad,
Stockholms län
2026-06-18



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 98, 171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1. Ej känslig

Dokumenttitel: PM Ändringar efter granskning av vägplan

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-06-18

Ärendenummer: TRV 2025/135519

Version:1.0

Kontaktperson: Henrik Blosfeld

Innehåll

1 Motiv till ändringen.....	4
2 Beskrivning av ändringen.....	5
2.1 Ändring på plankarta 306C0213	6
2.2 Ändring på illustrationskarta 306T0213.....	7
2.3 Ändringar i planbeskrivning	9
2.4 Övriga ändrade dokument	19
2.5 Ändrade handlingar	19
3 Information till berörda av ändringen	20
4 Kostnadsförändringar	21
5 Ändring av miljökonsekvensbeskrivning	22

1 Motiv till ändringen

Under granskningen av vägplanen inkom ett yttrande som framförde att ett övergångsställe borde anläggas över väg 260 norr om korsningen Skrubba Malmväg/väg 260. Idag finns ett befintligt övergångsställe på väg 260 söder om korsningen. En pendlarparkering samt Kunskapsskolan (åk 6-9) ligger nordväst om korsningen. Kunskapsskolans upptagningsområde sträcker sig långt in i Vendelsö och många elever åker kollektivt till skolan. Skolelever men även pendlare korsar idag både Skrubba Malmväg och väg 260 till och från buss och skola/pendlarparkering.

Trafikverket har utrett frågan om att flytta övergångsstället till den norra delen av korsningen. Att flytta övergångsstället fungerar utifrån ett kapacitetsperspektiv och ökar trafiksäkerheten, särskilt för skolbarn. Det leder till färre passager för de som ska norr om korsningen mot pendlarparkeringen men försämrar samtidigt för de som ska in mot bostadsområdet i öster. Trafikverket väljer i det här fallet att underlätta för de som ska norr om korsningen då det främst är skolbarn och att det sedan tidigare pekats ut behov av åtgärder för den målgruppen på den här platsen.

Att flytta övergångsstället från södra sidan av korsningen till den norra sidan innebär att en kortare gång- och cykelväg behöver anläggas mellan det nya övergångsstället och den befintliga busshållplatsen på västra sidan av väg 260. Den nya lösningen innebär ett något utökat intrång i Flatens naturreservat. Trafikverket gör bedömningen att det utökade intrånget i Flatens naturreservat är motiverat av att skolbarnen får en säkrare väg till och från skolan. Trafikverket har därför beslutat att övergångsstället ska flyttas norr om korsningen väg 260/Skrubba Malmväg. Granskningshandlingen behöver därför uppdateras med den nya utformningen.

2 Beskrivning av ändringen

Befintligt övergångsställe vid cirka km 6/800 i vägens längdmätning flyttas till andra sidan korsningen väg 260/Skrubba Malmväg vid cirka km 6/840. Befintligt övergångsställe utgår. Ändringen påverkar flera handlingar som beskrivs i följande avsnitt.

I och med flytten behöver vissa anpassningar göras. Signalregleringen behöver ses över för att trafiken ska flyta på ett smidigt sätt genom korsningen. För trafiksäkerheten är det viktigt att det sätts ett stängsel i mitten av det södra benet av korsningen för att minimera spring mellan södergående busshållplats och gång- och cykelvägen längs med väg 260.

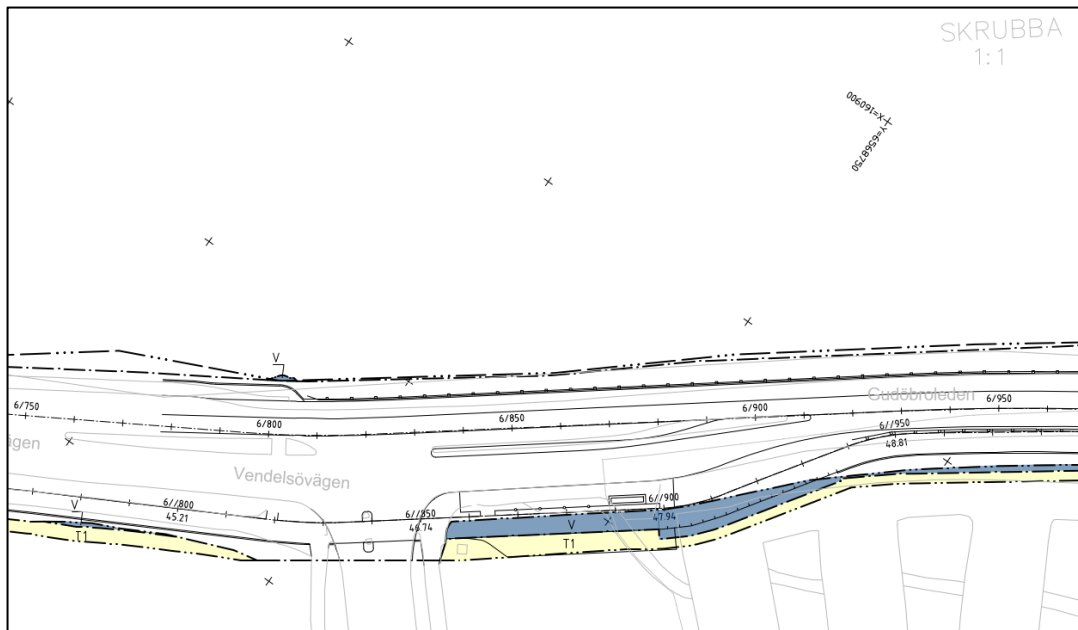
Ändringen innebär ett ökat intrång i fastigheten Stockholm Skrubba 1:1 på 37 m².

Ändringen innebär även ett utökat intrång i Flatens naturreservat.

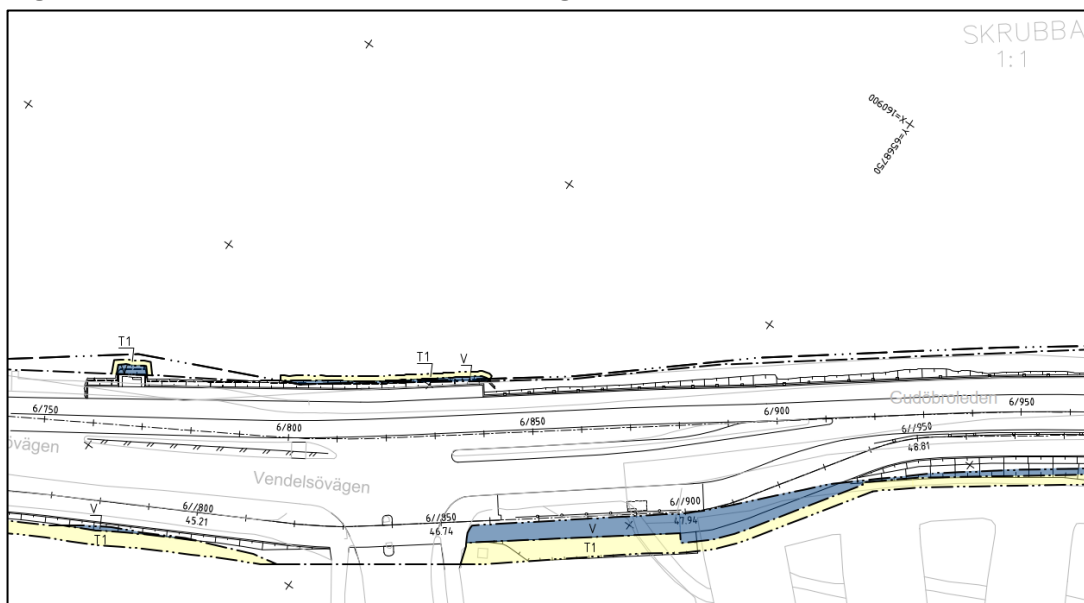
2.1 Ändring på plankarta 306C0213

Tillkommande vägrätt och tillfällig nyttjanderätt vid gång- och cykelväg som förlängs från det nya övergångsstället till befintlig busshållplats har lagts till på plankarta 306C203. Stängsel befintlig refug mellan cirka km 6/760-6/810 har tillkommit på plankarta 306C0213. Teckenförklaringen på plankarta 306C0213 har kompletterats med teckentyp. Se figur 1-4.

Figur 1 Plankarta 306C0213 före ändring



Figur 2 Plankarta 306C0213 efter ändring



Figur 3 Teckenförklaring plankarta 306C0213 före ändring

TECKENFÖRKLARING	
Koordinatsystem:	SWEREF 99 18 00
Höjdsystem:	RH2000
MARKANSPRÅK	
--- --	GRÄNS FÖR VÄGOMRÅDE
--- --	AVGRÄNSNING MELLAN
--- --	OLIKA TYPER AV MARKANSPRÅK
V	NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT
Tx	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT
T1	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT FÖR ARBETSOMRÅDE
T2	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT FÖR ETABLERINGSOMRÅDE
TILFÄLLIGA NYTTJANDERÄTTER GÄLLER UNDER BYGGTID, DOCK LÄNGST 3 MÅNADER EFTER GODKÄND SLUTBESIKTNING.	
NYA ANLÄGGNINGAR	
0/000	LÄNGDMÄTNING VÄG 260
0//000 33.41	LÄNGDMÄTNING GC MED HÖJDSÄTTNING
---	KÖRBANEKANT
---	STÖDMUR
---	VÄGRÄCKE
---	CYKELRÄCKE

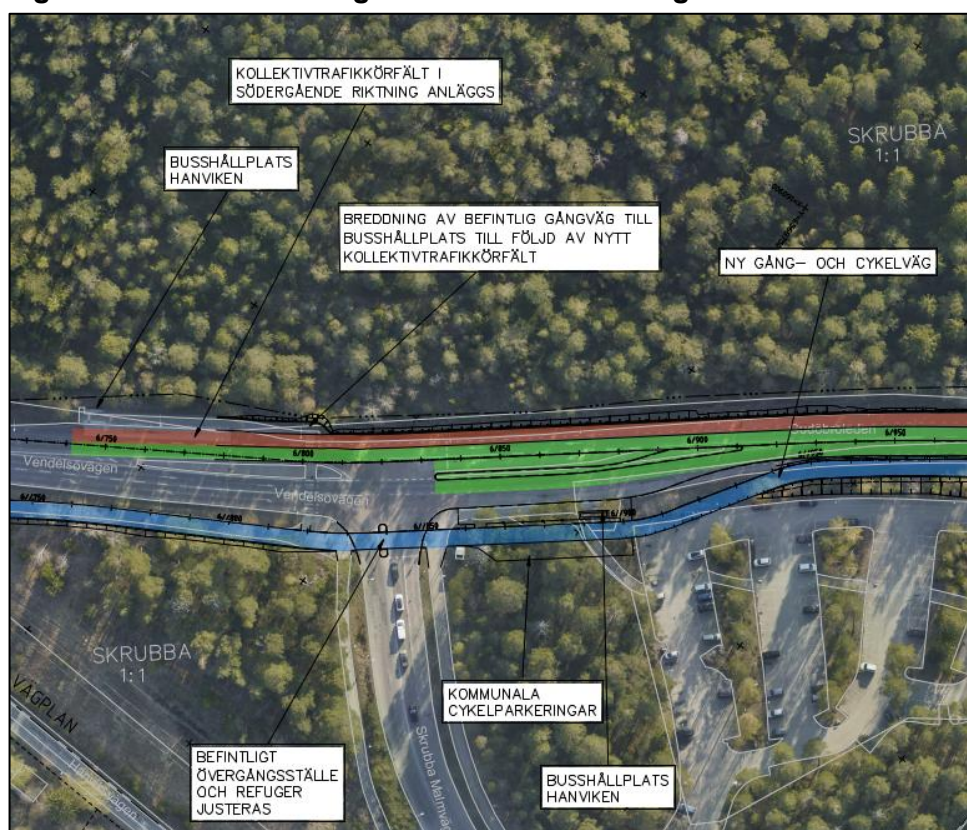
Figur 4 Teckenförklaring plankarta 306C0213 Efter ändring

TECKENFÖRKLARING	
Koordinatsystem:	SWEREF 99 18 00
Höjdsystem:	RH2000
MARKANSPRÅK	
--- --	GRÄNS FÖR VÄGOMRÅDE
--- --	AVGRÄNSNING MELLAN
--- --	OLIKA TYPER AV MARKANSPRÅK
V	NYTT VÄGOMRÅDE MED VÄGRÄTT
Tx	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT
T1	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT FÖR ARBETSOMRÅDE
T2	TILFÄLLIG NYTTJANDERÄTT FÖR ETABLERINGSOMRÅDE
TILFÄLLIGA NYTTJANDERÄTTER GÄLLER UNDER BYGGTID, DOCK LÄNGST 3 MÅNADER EFTER GODKÄND SLUTBESIKTNING.	
NYA ANLÄGGNINGAR	
0/000	LÄNGDMÄTNING VÄG 260
0//000 33.41	LÄNGDMÄTNING GC MED HÖJDSÄTTNING
---	KÖRBANEKANT
---	STÖDMUR
---	VÄGRÄCKE
---	CYKELRÄCKE
---	STAKET

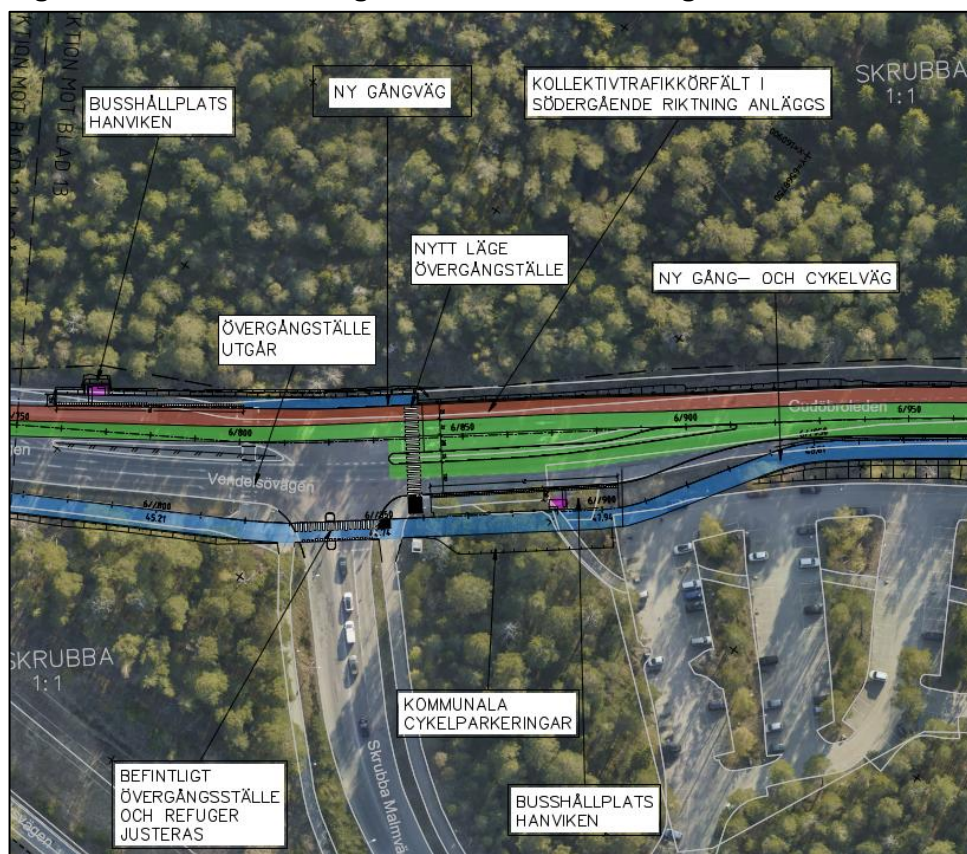
2.2 Ändring på illustrationskarta 306T0213

Illustrationskarta 306T0213 har ändrats och redovisar ny utformning samt föreslagen lösning för befintligt övergångsställe och refuger över Skrubba Malmväg.

Figur 5 Illustrationsritning 306T0213 före ändring



Figur 6 Illustrationsritning 306T0213 efter ändring



2.3 Ändringar i planbeskrivning

I planbeskrivningen har ändringar gjorts i flera kapitel. Under kapitel 5.2.1 under Utformning gång- och cykelväg samt cykelväg, sida 39, har beskrivning av det flyttade övergångsstället och tillkommande gång- och cykelväg som förbinder övergångsstället med befintlig busshållplats på väster sida om väg 260 lagts till. Utklipp från illustrationsritning i figur 5:2 har bytts ut.

Figur 7 Planbeskrivningen kapitel 5.2.1 sida 39 före ändring

Utformning gång- och cykelväg samt cykelväg

Från Tyresö kommungräns cirka km 6/635- 6/670 breddas befintlig gång- och cykelväg och separeras från vägen med vägräcke. Därefter separeras gång- och cykelvägen från väg 260 med sidoremsa till cirka km 6/800. Se exempel på föreslagen utformning vid Skrubba Malmväg i figur 5:2.



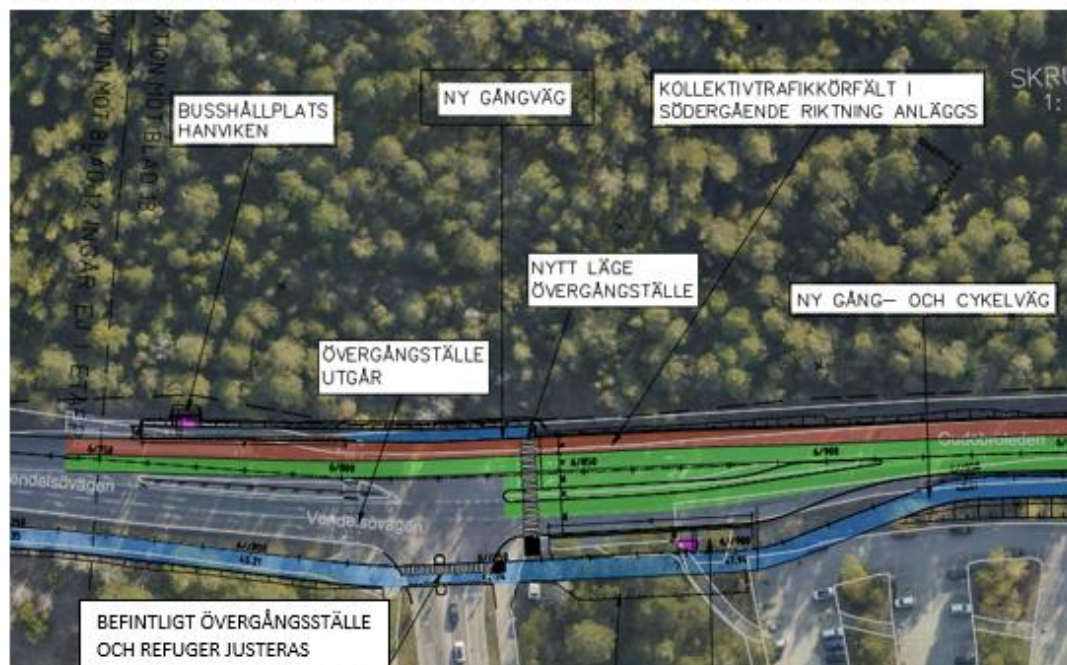
Figur 5:2 Utklipp ur illustrationsritning 13 (306T0213). Föreslagen utformning vid Skrubba Malmväg, vid cirka km 6/800

Från cirka km 6/850 anläggs ny gång- och cykelväg på den östra sidan av väg 260. Från busshållplats Hanviken anläggs kantsten och vägräcke från cirka km 6/920 till 6/980. Gång- och cykelvägen separeras med sidoremsa och räcke mot väg 260. Från cirka km 6/980 till cirka km 7/620 separeras gång- och cykelvägen med makadamdike mot väg 260. Se exempel på föreslagen typsektion på sträckan i figur 5:3. För att minska bergsskärningen mellan cirka km 7/460 och 7/500 förläggs gång- och cykelvägen närmare väg 260 med skyddsremsa och mellan cirka km 7/490 och 7/550 även med vägräcke som separation.

Figur 8 Planbeskrivningen kapitel 5.2.1 sida 39 efter ändring

Utformning gång- och cykelväg samt cykelväg

Från Tyresö kommungräns cirka km 6/635- 6/670 breddas befintlig gång- och cykelväg och separeras från vägen med vägräcke. Därefter separeras gång- och cykelvägen från väg 260 med sidoremsa till cirka km 6/800. Se exempel på föreslagen utformning vid Skrubba Malmväg i figur 5:2.



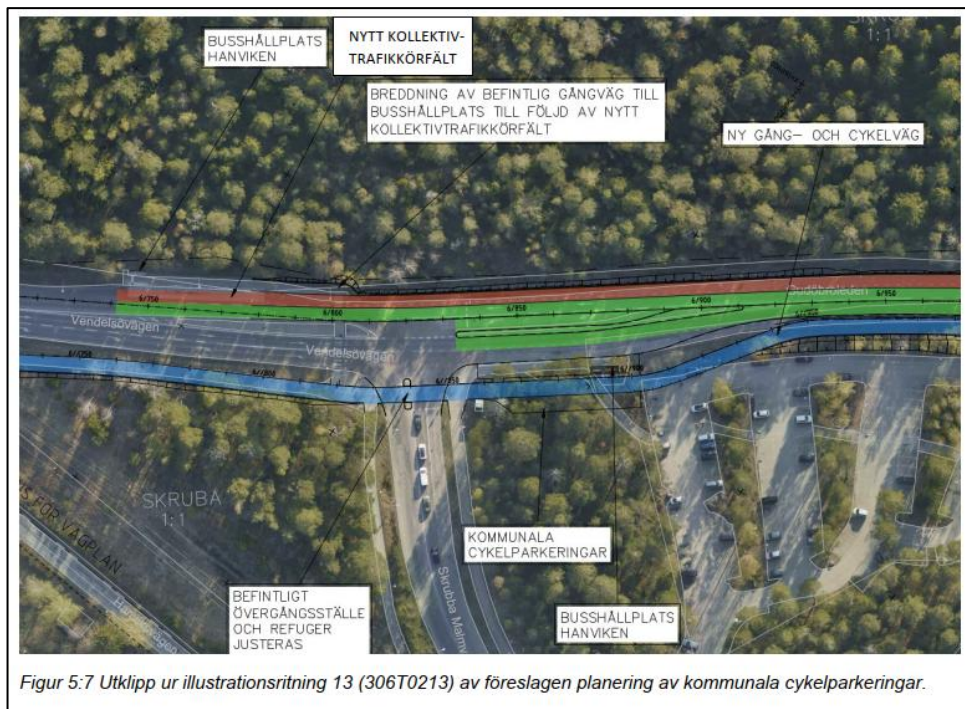
Figur 5:2 Utklipp ur illustrationsritning 13 (306T0213). Föreslagen utformning vid Skrubba Malmväg, vid cirka km 6/800

Från cirka km 6/850 anläggs ny gång- och cykelväg på den östra sidan av väg 260. Befintligt övergångsställe vid cirka km 6/800 utgår och ett nytt övergångsställe anläggs på den norra sidan om korsningen väg 260/Skrubba Malmväg vid cirka km 6/840. På den västra sidan om väg 260 anläggs en kortare gång- och cykelväg för att förbinda det nya övergångsstället med befintlig busshållplats i södergående riktning. På befintlig refug anläggs ett räcke mellan cirka km 6/760 och 6/810.

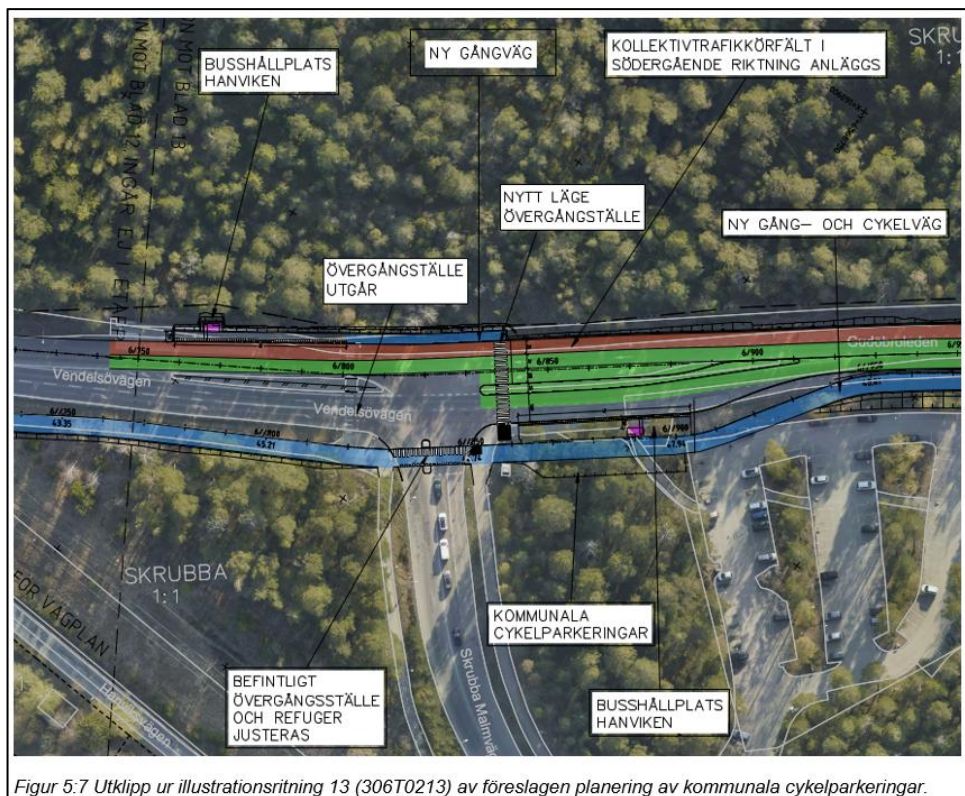
Från busshållplats Hanviken anläggs kantsten och vägräcke från cirka km 6/920 till 6/980. Gång- och cykelvägen separeras med sidoremsa och räcke mot väg 260. Från cirka km 6/980 till cirka km 7/620 separeras gång- och cykelvägen med makadamdike mot väg 260. Se exempel på föreslagen typsektion på sträckan i figur 5:3. För att minska bergsskärningen mellan cirka km 7/460 och 7/500 förläggs gång- och cykelvägen närmare väg 260 med skyddsremsa och mellan cirka km 7/490 och 7/550 även med vägräcke som separation.

Figur 5:7 på sidan 43 i planbeskrivningen har bytts ut då den redovisar utformningen på aktuell plats.

Figur 9 Planbeskrivningen figur 5:7 före ändring



Figur 10 Planbeskrivningen figur 5:7 efter ändring



Planbeskrivningen har kompletterats med bortvalt alternativ att inte flytta befintligt övergångsställe i kapitel 5.5 Studerade bortvalda utformningar med motiv.

Figur 11 Planbeskrivningen kapitel 5.5 före ändring

5.5.	Studerade bortvalda utformningar med motiv
	För den nya delen av gång- och cykelvägen från Skrubba Malmväg till anslutningen till Tyresöstråket har ett flertal alternativ studerats.
	Helt förlägga gång- och cykelvägen på den västra sidan om väg 260, valdes bort för att det innebär stora intrång i Flatens naturreservat och sämre kopplingar till målpunkter.
	Förlägga gång- och cykelvägen längre på den östra sidan om väg 260 fram till befintlig infart till Skrubba stenkross, cirka km 7/850, valdes bort för att det skulle behöva byggas ytterligare ett signalreglerat övergångsställe.
5.6.	Miljö och hälsa

Figur 12 Planbeskrivningen kapitel 5.5 efter ändring

5.5.	Studerade bortvalda utformningar med motiv
	För den nya delen av gång- och cykelvägen från Skrubba Malmväg till anslutningen till Tyresöstråket har ett flertal alternativ studerats.
	Helt förlägga gång- och cykelvägen på den västra sidan om väg 260, valdes bort för att det innebär stora intrång i Flatens naturreservat och sämre kopplingar till målpunkter.
	Förlägga gång- och cykelvägen längre på den östra sidan om väg 260 fram till befintlig infart till Skrubba stenkross, cirka km 7/850, valdes bort för att det skulle behöva byggas ytterligare ett signalreglerat övergångsställe.
	Vid den första granskningen av vägplanen presenterades ett vägförslag som innebär att övergångsställe vid cirka km 6/800 låg kvar i befintligt läge för att minimera intrånget i Flatens naturreservat. Efter granskningen inkom yttranden som föranledde en ytterligare utredning av då föreslagen lösning. Att behålla befintligt övergångsställe i nuvarande läge studerades men valdes bort då lösningen innebär att oskyddade trafikanter, särskilt skolbarn och pendlare, behöver korsa både väg 260 och Skrubba Malmväg. Den föreslagna placeringen norr om korsningen bedöms därför ge en mer trafiksäker och sammanhållen passage.
5.6.	Miljö och hälsa

Under kapitel 6.1.2 har texten om effekter och konsekvenser för oskyddade trafikanter kompletterats.

Figur 13 Kapitel 6.1.2. före ändring

6.1.2. Oskyddade trafikanter

De planerade åtgärderna, i form av en breddad gång- och cykelväg samt en ny gång- och cykelväg i den norra delen av sträckan, innebär positiva konsekvenser för oskyddade trafikanter. Sträckan har idag stora brister vad gäller trafiksäkerhet, något som kommer förbättras väsentligt genom att oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafiken på ett bättre sätt. Åtgärderna innebär att stråket breddas och uppnår standard för regionala cykelstråk. Vidare innebär åtgärderna förbättrade möjligheter för cykelpendling, på både lokal och regional nivå.

Figur 14 Kapitel 6.1.2. efter ändring

6.1.2. Oskyddade trafikanter

De planerade åtgärderna, i form av en breddad gång- och cykelväg samt en ny gång- och cykelväg i den norra delen av sträckan, innebär positiva konsekvenser för oskyddade trafikanter. Sträckan har idag stora brister vad gäller trafiksäkerhet, något som kommer förbättras väsentligt genom att oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafiken på ett bättre sätt. Åtgärderna innebär att stråket breddas och uppnår standard för regionala cykelstråk. Vidare innebär åtgärderna förbättrade möjligheter för cykelpendling, på både lokal och regional nivå.

Flytten av övergångsstället vid väg 260/Skrubba Malmväg innebär förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter, särskilt skolbarn och pendlare, att på ett säkrare sätt ta sig mellan busshållplats, pendlarparkering och skola. Samtidigt kan tillgängligheten försämrats något för trafikanter med målpunkter söder eller öster om korsningen, vilket innebär att gångvägarna för vissa relationer blir längre.

Ändringen berör ett större intrång i Flatens naturreservat. Beskrivningen av intrånget i Flatens naturreservat har kompletterats i planbeskrivningen, figurer som redovisar intrånget har uppdaterats med ny föreslagen lösning i kapitel 6.4.3. Textavsnittet har delats upp och en del av texten flyttats till en ny underrubrik 6.4.4 Friluftsliv som har lagts till efter 6.4.3. Figur 6:1-6:2 har ändrats och redovisar justerat intrång i Flatens naturreservat.

Figur 14 Planbeskrivningen kapitel 6.4.3 före ändring

6.4.3. Flatens naturreservat

Flatens naturreservat sträcker sig från Skrubba i söder till Orhem i norr och erbjuder en variation av naturupplevelser nära staden. Utformningen av vägen har anpassats i projekteringen för att minimera intrånget i naturreservatet vid cirka km 6/780 till 7/100.

För att säkerställa gränsen för naturreservatet har det inom ramen för projektet gjorts en inmätning av gränsen på sträckan km 6/767 till 7/114. På sträckan km 6/721 till 6/767 har reservatsgränsen tolkats utifrån Naturvårdsverkets underlag och kompletterande inmätning.

Vid cirka km 6/800 görs ett mindre intrång i naturreservatet när befintlig gångväg till busshållplats Hanviken breddas till följd av nytt södergående kollektivtrafikkörfält.

Vägplaneförslaget är inte förenligt med naturreservatets föreskrifter varför tillstånd hos Stockholms stad kommer sökas. Naturvärdesinventeringen visar att det finns höga naturvärden på sträckan där projektet angränsar reservatsgränsen. Det är en sträcka på cirka 5,5 meter där vägbanken berör naturreservatet. Området som överlappar är ungefär 3,5 m², se figur 6:2. Träden inom naturreservatet på sträckan cirka km 6/800 till 7/000 har mätts in längst med vägområdet. Inom en buffertzona på 10 meter från vägområdet, som är till för att skydda träden har 17 träd i reservatet av varierad storlek (alla över 100 millimeter i diameter) mätts in. Buffertzonen på 10 meter är beräknad enligt Östberg & Stål (2015) generella rekommendationer för trädskyddsområde, där storleken på zonen har satts baserat på den största stamdiametern som förekommer inom området kring intrånget. Arbetet inom ytan för intrånget kommer utföras från vägområdet som en skyddsåtgärd för att inte påverka träden inom skyddszonen varför träden inom skyddszonen utifrån dessa förutsättningar inte antas bli påverkade. Markbearbetning och dylikt inom ytan för intrånget kommer att påverka vegetation inom intrånget samt rotzoner på träd intill intrånget.

Det finns inga friluftslivs- eller upplevelsevärden i utkanten av naturreservatet så därför bedöms intresset ha måttligt värde i den del som berörs av vägplaneförslaget. Intrånget och ianspråktagandet av mark i naturreservatet bedöms ge liten påverkan på intresset. Den samlade bedömningen av de konsekvenser som vägplaneförslaget kan ge upphov till bedöms som en liten negativ konsekvens. Figur 6:1 och 6:2 visar område som påverkas vid cirka km 6/800. I figur 6:3 visas där vägområde kommer nära naturreservatet men inte berör naturreservatet vid cirka km 7/850 till 8/250.

Figur 15 Planbeskrivningen kapitel 6.4.3 efter ändring

6.4.3. Flatens naturreservat

Flatens naturreservat sträcker sig från Skrubba i söder till Orhem i norr och erbjuder en variation av naturupplevelser nära staden. Utformningen av vägen har anpassats i projekteringen för att minimera intrånget i naturreservatet.

Vägplaneförslaget är inte förenligt med naturreservatets föreskrifter då ett mindre intrång sker vid cirka km 6/795 till 6/845. varför tillstånd hos Stockholms stad kommer sökas.

Naturvärdesinventeringen visar att det finns höga naturvärden på sträckan där projektet angränsar reservatsgränsen. För att säkerställa gränsen för naturreservatet har det inom ramen för projektet gjorts en inmätning av gränsen på sträckan km 6/767-7/114. På sträckan 6/721-6/767 har reservatsgränsen tolkats utifrån Naturvårdsverkets underlag och kompletterande inmätning.

Vid cirka km 6/795 till 6/845 görs ett mindre intrång i naturreservatet då gångväg till busshållplats Hanviken anläggs från övergångsstället norr om korsningen till följd av nytt södergående kollektivtrafikkörfält. Det är en sträcka på cirka 50 meter där vägbanken gör intrång naturreservatet. Bredden på intrånget varierar mellan cirka 0,2-0,8 m längs sträckan och omfattar en yta på cirka 18 m², se figur 6:2.

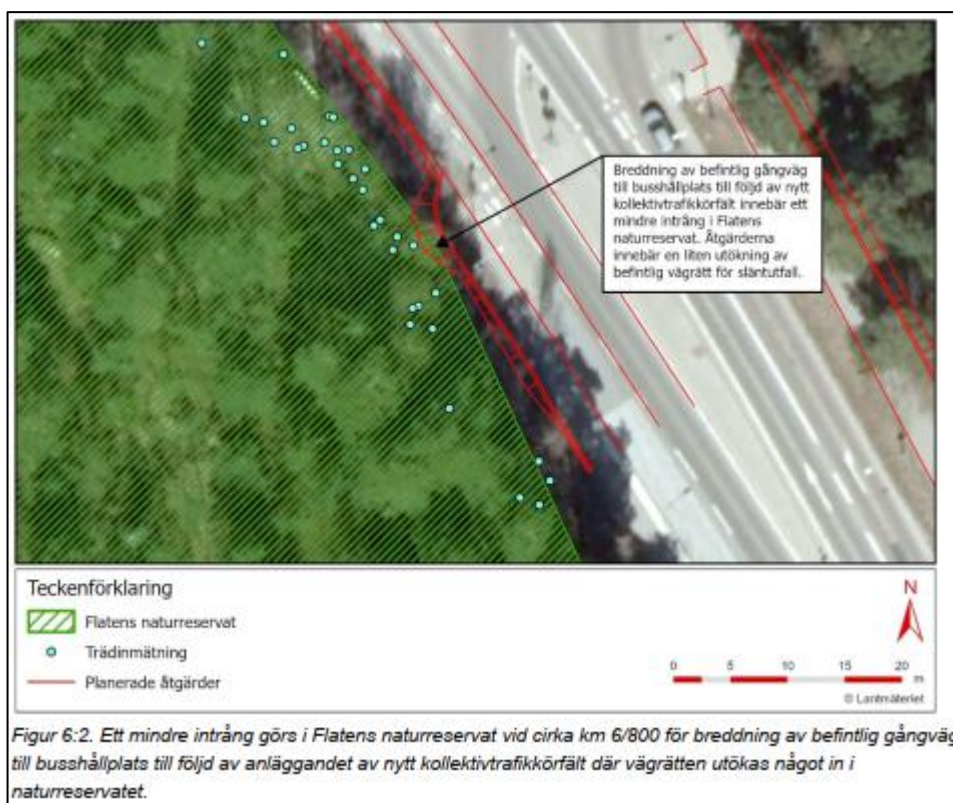
Träden på sträckan cirka km 6/800 till 7/000 har mätts in varav 12 träd finns inom 2 meter från vägbanken och av anläggning av gångvägen. Dessa träd kan behöva avverkas eller få påverkan på rotsystem och eventuellt behöver avverkas. Inom en buffertzona på 10 meter från vägbanken i området för intrånget i naturreservatet finns 22 träd utöver de ovan nämnda 12 träd av varierad storlek (alla över 100 millimeter i diameter). Buffertzonen på 10 meter är beräknad enligt Östberg & Stål (2015) generella rekommendationer för trädskyddsområde, där storleken på zonen har satts baserat på den största stamdiametern som förekommer inom området för intrånget. Träden inom denna buffertzona kan komma att påverkas av projektet genom avverkning eller genom påverkan på rotsystemet till följd av körning med tyngre arbetsmaskiner och dylikt.

6.4.4. Friluftsliv

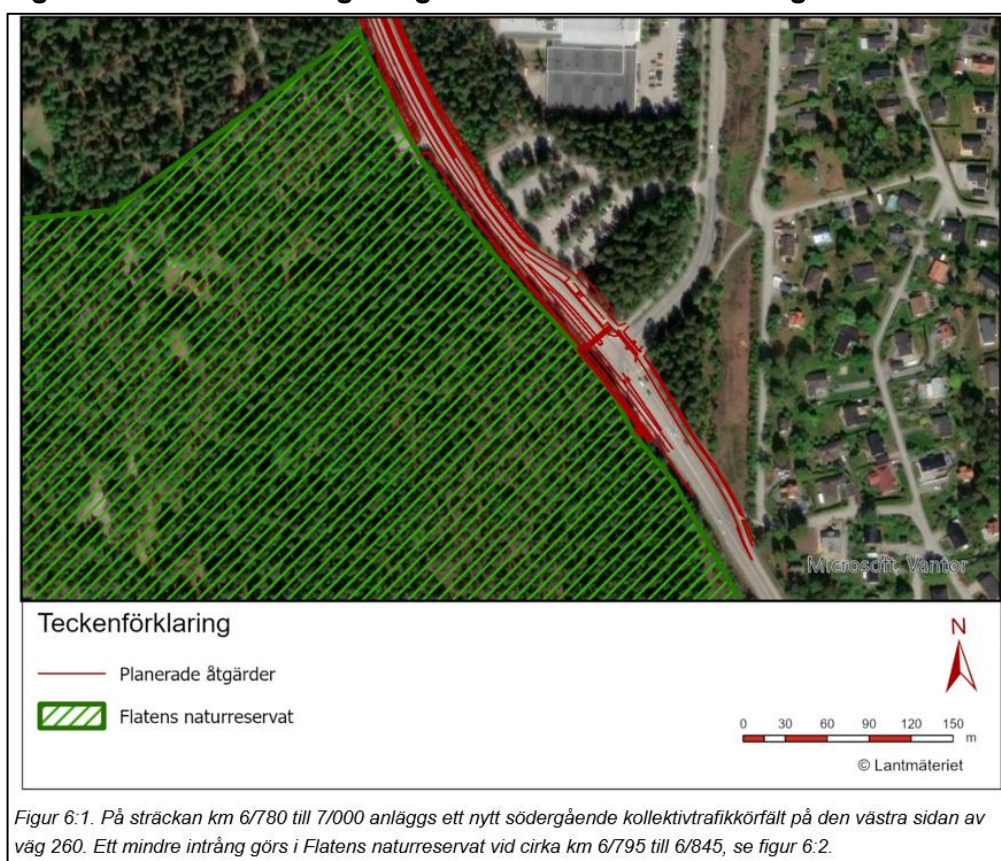
Det finns inga friluftslivs- eller upplevelsevärden i utkanten av naturreservatet så därför bedöms intresset ha måttligt värde i den del som berörs av vägplaneförslaget. Intrånget och ianspråktagandet av mark i naturreservatet bedöms ge liten påverkan på intresset. Den samlade bedömningen av de konsekvenser som vägplaneförslaget kan ge upphov till bedöms som en liten negativ konsekvens. Figur 6:1 och 6:2 visar område som påverkas vid cirka km 6/795 till 6/845. I figur 6:3 visas där vägområde kommer nära naturreservatet men inte berör naturreservatet vid cirka km 7/850 till 8/250.

Figur 6.1 och 6.2 i kapitel 6.4.3 har bytts ut för att redovisa justerat intrång i Flatens naturreservat.

Figur 15 Planbeskrivningen figur 6.1 och 6.2 före ändring



Figur 16 Planbeskrivningen figur 6.1 och 6.2 efter ändring



Under kapitel 6.6.9. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden har stycket som beskriver träd utvecklats, se figur 17 och 18

Figur 17 Planbeskrivningen näst sista stycket kapitel 6.6.9. före ändring

I upplag och transport av massor med invasiva arter förvaras avskilda från andra massor och förvaras väl förslutna för att minimera risken för ytterligare spridning. Jordmassorna ska köras till deponi eller förbränningsanläggning för destruktions. Borttagning av invasiva arter bör ske innan arten sätter frön, det sker efter blomning i maj-juli.

Träd och dess rotzoner som riskerar att påverkas under byggtiden ska i största möjliga mån skyddas mot skador och påverkan från arbetsmaskiner.

För att minimera intrånget i naturreservatet Flaten ska allt arbete med maskiner i reservatet ske från befintligt och nytt vägområde.

Generella miljökrav på entreprenörer

För byggskedet gäller förutom projektspecifika skyddsåtgärder Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" (TDOK 2012:93). Dokumentet innehåller krav på fordon, bränslen och kemikalier och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppgifter som utförs för Trafikverkets räkning.

Figur 18 Planbeskrivningen näst sista stycket kapitel 6.6.9. efter ändring

I upplag och transport av massor med invasiva arter förvaras avskilda från andra massor och förvaras väl förslutna för att minimera risken för ytterligare spridning. Jordmassorna ska köras till deponi eller förbränningsanläggning för destruktions. Borttagning av invasiva arter bör ske innan arten sätter frön, det sker efter blomning i maj-juli.

Träd som riskerar att påverkas under byggtiden ska i största möjliga mån skyddas mot skador och påverkan från arbetsmaskiner. Vid schaktning av diket bör en trädskyddsplan redovisas, för att säkerställa att skydd av de träd som är möjligt görs. Befintlig vegetation ska skyddas med byggstängsel när schaktning för dike genomförs. Kapning av rötter med diameter större än 10 mm ska klippas eller sågas. Kapning av rötter större än 30 mm ska undvikas i möjligaste mån, om det behöver göras så ska detta genomföras med en sekator eller grensåg. Rötter som friläggs ska alltid hållas fuktiga och vid behov vattnas tills återfyllnad av schaktgrop.

Generella miljökrav på entreprenörer

För byggskedet gäller förutom projektspecifika skyddsåtgärder Trafikverkets kravdokument "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" (TDOK 2012:93). Dokumentet innehåller krav på fordon, bränslen och kemikalier och representerar en basnivå som ska upprätthållas i alla entreprenaduppgifter som utförs för Trafikverkets räkning.

Under rubrik 3 sid 12 har en hänvisning till var effekter och konsekvenser beskrivs för miljöbeskrivningen justerats från kapitel 6.5 till 6.4. Under rubrik 6.4.2 har en felaktig hänvisning till kapitel 6.5.3 justerats till 6.4.6. Ändringarna är av redaktionell karaktär. Tillskapandet av ny underrubrik 6.4.4 Friluftsliv efter underrubriken 6.4.3 innebär att resterande rubriker under 6.4 fått nytt nummer.

2.4 Övriga ändrade dokument

Ritningsförteckning har justerats med nya datum på ritningar.

Fastighetsförteckningen har uppdaterats med ändrade arealer och bestyrkts med nytt datum.

Plankartor, planbeskrivning, fastighetsförteckning, ritningsförteckning, illustrationskartor, pärmframsida, pärmrygg, innehållsförteckning har fått nytt datum, 2026-06-18. Dessa handlingar har även erhållit uppdaterat ärendenummer TRV 2025/135519 istället för det äldre ärendenumret TÄHS-2025-000200.

Innehållsförteckningen har kompletterats med PM ändringar efter granskning.

2.5 Ändrade handlingar

Följande handlingar har reviderats:

Plankarta 306Co213

Illustrationsritning 306To213

Planbeskrivning

Fastighetsförteckning

Ritningsförteckning

Innehållsförteckning

Pärmframsida

Pärmrygg

3 Information till berörda av ändringen

De som berörs av ändringen kommer att få ta del av dessa genom att planen kungörs för granskning på nytt. Om synpunkter inkommer under granskningen kommer dessa att redovisas och kommenteras i ett kompletterande granskningsutlåtande.

4 Kostnadsförändringar

Ändringen bedöms öka kostnaden något till följd av flytt av övergångsställe, justering av signalreglering samt en kortare sträcka ny gång- och cykelväg som förbinder det nya övergångsstället med befintlig busshållplats i södergående riktning.

5 Ändring av miljökonsekvensbeskrivning

Åtgärden bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan varför ingen miljökonsekvensbeskrivning tagits fram och inte heller ändrats.

Solna, 2026-06-18

Henrik Blossfeld, Projektledare

Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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