

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 260, Gudöbroleden, GC-väg och kollektivtrafikåtgärder, etapp 1

Stockholms stad, Stockholms län
Vägplan



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: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-06-18

Ärendenummer: TRV 2025/135519

Version: 1.0

Kontaktperson: Henrik Blosfeldt

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samrådsrets.....	5
3 Samråd	6
3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan...	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse.....	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun	7
3.1.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	13
3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	13
3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget	16
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse.....	16
3.2.2 Samråd med berörd kommun	16
3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet	21
3.2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	22
3.2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	27

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats. Denna samrådsredogörelse hör till etapp 1 från kommungräns mellan Stockholm och Tyresö till Skrubba koloniväg. Synpunkter som inkom under avsnitt 3.2, samråd vid utformning av planförslaget, som uppenbart avser delen i Haninge och Tyresö har tagits bort i denna samrådsredogörelse och redovisas i stället i samrådsredogörelse för etapp 2.

Synpunkter, protokoll etc. finns diarieförda under ärendenummer TÄHS-2025-000200, TRV 2018/130240 och TRV 2024/20297.

1 Sammanfattning

Under samrådet har Trafikverket bedrivit samråd för gång- och cykelväg samt kollektivtrafikåtgärder för hela sträckan från Grindstuvägen i Haninge kommun till Skrubba koloniväg i Stockholm stad. Inför kungörelsen av vägplanen har Trafikverket valt att dela upp projektet i två separata vägplaner (etapp 1 och etapp 2), där denna samrådsredogörelse hör till etapp 1 från kommungräns mellan Stockholm och Tyresö till Skrubba koloniväg. Synpunkter som inkom under avsnitt 3.2, samråd vid utformning av planförslaget, som uppenbart avser delen i Haninge och Tyresö har tagits bort i denna samrådsredogörelse och redovisas i stället i samrådsredogörelse för etapp 2.

Inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget varit ute på samråd under perioden 25 augusti och 4 oktober 2020. Samrådsunderlaget fanns under den samrådsperioden tillgängligt på projektets hemsida på Trafikverket. Under samrådsunderlagsskedet hölls även samrådsmöten med berörda kommuner.

Länsstyrelsen i Stockholms län tog 2021-02-24 beslut om att projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen gör bedömningen att konsekvenserna av föreslagna åtgärder inte bedöms vara av sådan omfattning att betydande miljöpåverkan kan antas uppstå.

Trafikverket har haft flera samrådsmöten med berörda kommuner där bland annat tidplan och påverkan på detaljplaner diskuterats.

I samrådshandlingsskede har vägplanen varit ute på samråd. Samrådstiden för allmänheten och övriga i samrådsretsen pågick mellan 14 mars och 24 april 2024. Kommunerna fick förlängd samrådstid från 14 mars till 5 juni 2024. Trafikverket erbjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk samt allmänheten möjlighet till samrådsmöte på orten, på Tyresö Gymnasium den 14 mars 2024. Under samrådshandlingsskedet hölls även samrådsmöten med berörda kommuner.

2 Samrådsrets

Samråd har hållits med Haninge kommun, Tyresö kommun, Stockholms stad samt med trafikförvaltningen, Region Stockholm (kollektivtrafikmyndighet) samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Förutom de enskilda som kan komma att bli berörda har följande ingått i samrådsretsen:

Försvarsmakten
Trafikverket
Länsstyrelsen Stockholm
MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturskyddsföreningen
Polismyndigheten
Region Stockholm
Riksantikvarieämbetet
Södertörns brandförsvarsförbund
SIG Statens Geotekniska Institut
SGU Sveriges Geologiska Undersökning
Svensk cykling
Svenska kraftnät
Svenskt näringsliv
Transportstyrelsen

3 Samråd

3.1 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådstiden var perioden 25 augusti och 4 oktober 2020.

Samrådsunderlaget har under denna period funnits tillgängligt på projektets hemsida på Trafikverket under hela samrådstiden:

<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/vag-260-gudobroleden/>

Övriga myndigheter och organisationer har fått information om samråd via samrådsremiss. Allmänheten och de som kan antas beröras fick information om samrådsperiod via annons i tidningarna Mitt i Haninge 2020-09-01, Mitt i Söderort 2020-09-01 och Mitt i Tyresö 2020-09-01.

Skriftliga yttranden som inkommit under samrådstiden finns diarieförda hos Trafikverket, diarienummer TRV 2018/130240.

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Under samrådsunderlagsskedet har Länsstyrelsen i Stockholms län fått samrådsremiss och inkommit med skriftligt yttrande.

Länsstyrelsen hänvisar till att det längs den aktuella sträckningen finns fornlämningar i form av gravfält vilka inte får påverkas negativt av de planerade åtgärderna. Länsstyrelsen lyfter också att området kring Skrubbatrangeln inte är arkeologiskt utrett och det finns en risk att det där finns oidentifierade fornlämningar, en utredning bör därför göras.

Vidare lyfter Länsstyrelsen kopplingen mellan vägplanen och Flatens naturreservat. Inom reservatet finns den starkt hotade arten Ryl. Det uppges att arten eventuellt finns precis i Gudöbroledens närhet, men att den befintliga rapporteringen bör kompletteras.

Slutligen belyser Länsstyrelsen att en breddning av befintlig cykelväg är tillståndspliktig enligt reservatsföreskrifterna, med Stockholms stad som beslutande. Tillstånd får inte ges i strid med naturreservatet Flatens syfte. Länsstyrelsen ställer sig något tveksam till att anläggande av cykelstråk kan anses rymmas inom Flatens naturreservats syfte.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för Länsstyrelsens synpunkter och noterar dessa. Trafikverket är medvetna om att det finns fornlämningar i form av

gravfält läng sträckningen samt att Skrubbatrangeln i dagsläget inte är kulturvärdesinventerad. En arkeologisk utredning vid Skrubbatrangeln kommer att genomföras. Information kring fornlämningar och övriga kulturvärden samt hantering av dessa kommer att utvecklas i samrådshandlingsskede.

Angående Flatens naturreservat ser Trafikverket en risk för ett mindre intrång i reservatet (inom befintligt vägområde) om gång- och cykelstråket dras på den västra sidan av Gudöbroleden. Tillstånd för intrånget ska i enlighet med föreskrifterna för Flatens naturreservat ansökas hos Stockholms stad.

På den östra sidan av vägen finns höga naturvärden i form av äldre träd. I naturvärdesinventeringen som har genomförts inom ramen för samrådsunderlaget har miljön på den västra sidan av vägen getts naturvärde 2, på grund av reservatet. Även miljön på den östra sidan har getts naturvärde 2, på grund av ovan nämnda träd av hög ålder. Tillsammans med att det kan finnas oidentifierade kulturvärden på den östra sidan av vägen samt att en utbyggnad av gång- och cykelstråket på den västra sidan innebär ett tillfälle att avlägsna invasiva arter ser Trafikverket ett värde i att i kommande skede fortsatt utreda möjligheten att dra gång- och cykelstråket väster om Gudöbroleden.

3.1.2 Samråd med berörd kommun

3.1.2.1 Stockholms stad:

Samråd med Stockholms stad hölls 5 maj 2020. Mötet hölls digitalt via Skype.

Stockholms stad ställer sig generellt positiv till Trafikverkets planer att förbättra för gång- och cykeltrafiken. Stockholms stad har ett pågående planarbete för Skrubbatrangeln och det är önskvärt om gång- och cykelstråk inom området kan kopplas till Vendelsöstråket.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkter och noterar dessa. Trafikverket ser positivt på att föra dialog kring respektive planarbete.

3.1.2.2 Haninge kommun:

Samråd med Haninge kommun hölls 6 maj 2020. Mötet hölls digitalt via Skype.

Haninge kommun är positivt inställd till åtgärderna längs med Vendelsöstråket, det är efterfrågat hos kommunens medborgare. Kommunen har inte så mycket planer och projekt längs sträckningen i nuläget. Kommunen har dock, tillsammans med Tyresö kommun, inkommit med en skrivelse till Trafikverket om en åtgärdsvalsstudie för Gudöbroleden. Vidare lyfter kommunen att passagen vid Gudö Å kan vara något problematisk då det är mycket smalt. Kommunen frågar också kring avgränsningen av vägplanen, och påpekar att det även finns problematik söder om Grindstuvägen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkter och noterar dessa. Vad gäller skrivelsen angående en ny ÅVS ser Trafikverket i dagsläget inte att det finns behov av detta. Dock gör Trafikverket bedömningen att det finns ett behov av att följa upp trafiksituationen längs med Gudöbroleden samt att följa upp hur trafikplats Vega och ombyggnad av trafikplats Handen har påverkat resmönstren längs med vägen. Angående passagen vid Gudö å är Trafikverket medvetna om problematiken och det kommer att beaktas vid utformning. Vad gäller vägplanens avgränsning krävdes det att det gjordes prioriteringar på grund av att det inte fanns tillräcklig finansiering i Länsplan för hela sträckan på 8,5 kilometer. Därför valde Trafikverket, efter en utredning, att prioritera vissa sträckor med hänvisning till säkerhet och framkomlighet.

3.1.2.3 Tyresö kommun:

Samråd med Tyresö kommun hölls 7 maj 2020. Mötet hölls digitalt via Skype.

Kommunen lyfter att det är väldigt uppskattade åtgärder för cyklister.

Tyresö kommun, tillsammans med Haninge kommun, har inkommit med en skrivelse till Trafikverket om en önskan att genomföra en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för Gudöbroleden. I skrivelsen lyfter kommunerna vikten av att deras långsiktiga målbild stämmer överens med Trafikverkets målbild avseende bil-, GC-, och kollektivtrafik varför de tycker att en ÅVS bör tas fram för sträckan. I övrigt antogs ett planprogram för Vendelsövägen under 2019, där detaljplanearbete kommer att påbörjas under 2020 vilka kommer att behöva samordnas med vägplanen.

Bullerproblematik lyfts och kommunen påpekar att bullersituationen kan behöva ses över.

Trafikverket svarar: Trafikverket tackar för synpunkter och noterar dessa. Angående synpunkten om en ny ÅVS, svarar Trafikverket likt ovan svar till Haninge kommun; Trafikverket bedömer att det i dagsläget inte finns behov av detta. Det kan dock finnas behov av att följa upp trafiksituationen längs med Gudöbroleden samt hur trafikplats Vega och ombyggnad av trafikplats Handen har påverkat resmönstren längs med vägen. Angående bullerproblematik antas inte de föreslagna kollektivtrafik- och GC-åtgärderna att förvärra dagens problematik. En mindre bullerutredning kommer att genomföras i kommande skede av vägplanen. Om något av de befintliga bullerskydden längs sträckan påverkas av föreslagna åtgärder kommer de att ersättas.

3.1.2.4 Samråd med berörda kommuner i samband med samrådsremiss

I samband med samrådstiden fick samtliga berörda kommuner samrådsremiss.

3.1.2.4.1 Stockholms stad

Ett skriftligt yttrande på samrådsunderlaget har inkommit från Stockholms stad. Stadsledningskontoret, Exploateringskontoret, Miljöförvaltningen, Trafikkontoret och Skarpnäcks stadsdelsförvaltning har bidragit med synpunkter i yttrandet.

Stockholms stad ställer sig sammantaget positiv till Trafikverkets planerade åtgärder. Staden har ett stort intresse av att vara delaktiga under den fortsatta processen.

Stockholms stad belyser att samordning mellan Trafikverkets projekt och detaljplanearbetet i Skrubbatrangeln bör ske. Gudöbroleden är utpekad cykelpendlingstråk i stadens cykelplan och bör ha en bredd på 5 meter.

På den västra sidan av Gudöbroleden ligger Flatens naturreservat och även öster om vägen finns naturmark med höga naturvärden. Stockholms stad pekar på risker kopplade till framför allt ett intrång i naturreservatet men också intrång i staden övriga gröna infrastruktur, såsom miljön på den östra sidan av Gudöbroleden. Miljöförvaltningen på Stockholms stad bedömer därför att genomförandet av åtgärderna kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar Stockholms stad för synpunkter och noterar dessa. Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog med staden under den fortsatta processen, likaså en samordning och dialog kring detaljplanearbete i Skrubbatrangeln. Vad gäller bredder utgår Trafikverket från rekommendationer i den regionala cykelplanen. Vendelsöstråket har enligt cykelmätningar relativt låga flöden. Tillsammans med ekonomiska faktorer och risk för intrång i naturområden har det inte ansetts motiverat att utreda 5 meters bredd.

Angående risk för ett intrång i Flatens naturreservat samt påverkan på naturen på den östra sidan ser också Trafikverket en risk för ett mindre intrång i reservatet om gång och cykelstråket dras på den västra sidan av Gudöbroleden. Intrånget ska i sådana fall begränsas så att det sker i utkanten av reservatet där det tangerar, eller går in i, befintlig vägområdet. Påverkan bedöms i sådana fall inte bli betydande eftersom det inte berör de områden inom reservatet som är av störst betydelse för naturmiljö och friluftsliv utan snarare ett område som redan har en viss prägling av den befintliga infrastrukturen. En förutsättning för en sådan åtgärd är också att staden medger dispens enligt reservatsföreskrifterna. Om stråket i stället dras på den östra sidan av vägen påverkas de äldre träd av högt naturvärde som finns där. I den naturvärdesinventering som genomförts inom ramen för vägplanen har miljön på både den västra och östra sidan getts naturvärde 2. Trafikverket kommer att i kommande skede utreda lokalisering och utformning av stråket mer detaljerat.

3.1.2.4.2 Haninge kommun

Ett skriftligt yttrande på samrådsunderlaget har inkommit från Haninge kommun. Kommunen ser positivt på att förutsättningar för cykel och kollektivtrafik förbättras på platsen.

Haninge kommun lyfter, likt Tyresö kommun, att vägplanens avgränsning bör utvidgas till åtminstone cirkulationsplatsen vid Vendelsö/Sågen. Vidare anser Haninge kommun att en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för hela Gudöbroleden bör genomföras för att samla planeringen och utvecklingen för olika trafikslag. Bland annat anser kommunen att ny utformning av korsningar över Gudöbroleden bör utredas i ÅVSen. De korsningar som nämns specifikt är Gudöbroleden/Tutviksleden, Vendelsökorset och Mårtenbergskorset.

Kommunen anser att bullerproblematik samt dagvattenhantering behöver behandlas djupare.

Kommunen påtalar också att Trafikverket bör se över möjligheten till busskörfält mellan Vendelsövägen/Sofieberg och Trollbäcken centrum samt mellan korsningen med Tutsviksvägen och cirkulationsplatsen vid Vendelsö/Sågen.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar Haninge kommun, noterar synpunkterna och kommer att fortsätta samråda under kommande skeden i vägplanen. Trafikverket är medvetna om att det finns ytterligare problematik längs med övriga delar av Gudöbroleden. Inom ramen för vägplanen krävdes dock att prioriteringar gjordes angående avgränsning. Vad gäller en ÅVS för en större del av Gudöbroleden gör Trafikverket bedömningen att det i dagsläget inte finns behov av detta. Dock vill Trafikverket poängtera att det finns ett behov av att följa upp trafiksituationen längs med Gudöbroleden. Specifikt anser Trafikverket att det är angeläget att följa upp hur trafikplats Vega samt ombyggnaden av trafikplats Handen har påverkat resmönstren utmed Gudöbroleden. Vad gäller problematik kopplat till buller gör Trafikverket bedömningen att de föreslagna åtgärderna inte kommer att innebära att trafiken ökar i den mån att buller kommer påverkas nämnvärt. En mindre omfattande bullerutredning kommer dock att genomföras för att säkerställa att kollektivtrafikåtgärderna inte har en negativ inverkan på bullersituationen. Om något av de befintliga bullerskydden påverkas av föreslagna åtgärder kommer de att ersättas.

2024-10-07: Trafikverket följer inte upp trafikplats Vega och ombyggnaden av trafikplats Handen och dess påverkan på resmönstren utmed Gudöbroleden inom ramen för detta projekt.

3.1.2.4.3 Tyresö kommun

Ett skriftligt yttrande på samrådsunderlaget har inkommit från Tyresö kommun.

Tyresö kommun välkomnar arbetet med att det regionala cykelstråket Vendelsöstråket byggs ut och att kollektivtrafikåtgärder för stombuss J finns med i förslaget för att möjliggöra en ökning av hållbara transporter inom regionen.

Den förenklade åtgärdsvalsstudien anses inte vara tillräckligt underlag för att hantera den framtida kollektivtrafikutvecklingen i området då det förväntas ske en kraftig ökning fram till 2050. Vidare anses att trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningar bör studeras djupare.

Tyresö kommun menar vidare att vägplanens avgränsning bör vidgas och omfatta hela Gudöbroleden och inte enbart en del av vägen.

Vad gäller naturvärden bör Tyrestakilen belysas tydligare i planeringsunderlaget. Det skrivs också att det inom kommunen finns sulfidberg vilket behöver undersökas vid eventuella bergschakt för breddning av väg. Vidare nämns gestaltning och buller som aspekter att utreda djupare.

Tyresö kommun lyfter också att dagvattenhantering bör behandlas djupare för att säkerställa att miljö kvalitetsnormer kan följas. En analys över vattenflöden vid framtida skyfall kan också behöva genomföras som underlag för utbyggnaden.

Slutligen skriver kommunen att det är av stor vikt att samordning sker mellan Trafikverket och kommunen vad gäller detaljplanearbetet inom ramen för Planprogrammet Trollbäckens centrumstråk.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna, noterar dessa och kommer att fortsätta samråda under kommande skeden av vägplanen. Angående att den förenklade ÅVSen utgör underlag för vägplanen, anser Trafikverket att de åtgärder som beskrivs i ÅVSen är av den typ som behöver genomföras på sträckan. De föreslagna åtgärderna omöjliggör inte heller framtida, mer omfattande lösningar. Trafikverket är medvetna om att det finns ytterligare problematik längs med övriga delar av Gudöbroleden, men inom ramen för vägplanen krävdes dock att prioriteringar gjordes angående avgränsning. Vad gäller de föreslagna åtgärdernas påverkan på dagvattenhantering, görs bedömningen att åtgärdernas omfattning sannolikt inte kommer att innebära någon större ökning i trafikmängd varför miljö kvalitetsnormerna inte spås påverkas negativt. Åtgärder för att minimera negativ inverkan på dagvattenhanteringen kan komma att studeras i nästa skede. Angående buller förväntas i nuläget inte de föreslagna åtgärderna förvärra dagens situation. En mindre omfattande bullerutredning kommer dock att genomföras för att säkerställa att kollektivtrafikåtgärderna inte har en negativ inverkan på bullersituationen. Om något av de befintliga bullerskydden påverkas av föreslagna åtgärder kommer de att ersättas med bullerskydd som ger motsvarande eller bättre bullerdämpning. Trafikverket ser mycket positivt på en samordning med kommunen kring detaljplanearbetet inom ramen för Planprogrammet Trollbäckens centrumstråk.

3.1.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Samråd med trafikförvaltningen, Region Stockholm hölls 23 juni 2020. Mötet hölls digitalt via Skype.

Trafikförvaltningen lyfte att en fördjupad stråkstudie planeras att genomföras under 2022, där det blir av vikt att arbetet samordnas med vägplanen. Generellt har trafikförvaltningen inte några övriga pågående planer och projekt längs sträckan.

Trafikförvaltningen fick samrådsremiss och inkom med skriftligt yttrande. Trafikförvaltningen, Region Stockholm är positiv till föreslagna åtgärder i planen. Trafikförvaltningen lyfter att den del av väg 260 som ligger inom Stockholms stad är lokaliserad inom den regionala grönstrukturens högsta klass grön värdekärna och inom Flatens naturreservat, varför åtgärder för att undvika negativ inverkan på gröna värden blir av stor vikt. Vidare har trafikförvaltningen synpunkter på vägplanens effektmål, som anses vara svåra att utvärdera.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkter och noterar dessa i fortsatt planarbete. Trafikverkets ser mycket positivt på att fortsätta dialogen med trafikförvaltningen.

Trafikverket tar med sig kommentaren angående effektmål och undersöker möjligheter att eventuellt utveckla dessa.

2024-10-07 Projektmålen har omarbetats i samrådshandlingsskede.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Trollbäckens egnahemsförening, Dalarö villaägarförening, Villaägarna Haninge-Tyresö, Vendelsö Fastighetsägarförening samt Lindalens egnahemsförening har tillsammans inkommit med ett svar på samrådsunderlaget.

Föreningarna uttrycker tillsammans en generell oro över trafikutvecklingen på de delar av Gudöbroleden som går genom Vendelsö, Gudö och Trollbäcken och det efterfrågas ett större helhetsgrepp kring trafiksituationen. I yttrandet lyfts det faktum att området utvecklas och att det blir allt fler året runt-boende, vilket innebär en ökad andel biltrafik. Bullerproblematik och att miljön kring Gudöbroleden upplevs som oattraktiv tas också upp.

Föreningarna önskar en mer utvecklad kollektivtrafik i området samt fler infartsparkeringar, cykelparkeringar samt en bättre gestaltad miljö.

Slutligen presenterar föreningarna ett antal förslag för att uppnå detta. Bland annat föreslås kollektivtrafikkörfält på hela sträckan, att korsningarna vid Tutviksvägen, Sofieberg, Skogsängsvägen och Skrubba Malmväg görs om till cirkulationsplatser samt skyddsräcken mellan körbana och gång- och cykelbana. Slutligen föreslås en överdäckning och nedsänkning av Gudöbroleden vid Alléplan, i syfte att minska barriäreffekten och knyta samman Trollbäcken.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar Trollbäckens egnahemsförening, Dalarö villaägarförening, Villaägarna Haninge-Tyresö, Vendelsö Fastighetsägarförening och Lindalens egnahemsförening för inkomna synpunkter och noterar dessa. I kommande skeden av vägplanen kommer Trafikverket att fortsätta samråda och vill då ha en fortsatt dialog med villaföreningarna.

Trafikverket noterar villaföreningarnas förslag på ytterligare åtgärder. I dagsläget befinner sig vägplanen i ett tidigt skede där fokus ligger på att ta fram underlag till Länsstyrelsen avseende den miljöpåverkan projektet kan tänkas medföra. I nästa skede, samrådshandling, utarbetas mer detaljer kring utformningen och då kommer ytterligare samråd att genomföras.

2025-08-12: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Totalt inkom 20 skriftliga synpunkter till Trafikverket från allmänheten under samrådstiden. Yttranden och tjänsteanteckningar finns diarieförda på Trafikverket, TRV2018/130240 samt synpunkter från fastighetsägare och myndigheter på TRV 2024/20297. Nedan redogörs sammanfattningar av dessa tillsammans med Trafikverkets svar.

Flera personer är positiva till en satsning på bättre framkomlighet för cykel och kollektivtrafik och uttrycker att det är något som är efterlängtat av många.

Flertalet synpunkter handlar om trafiksäkerhet, trygghet och hastighetsbegränsning för motorfordonstrafik. Egna erfarenheter av brister i trafiksäkerhet för cyklister lyfts. En synpunkt handlar om en

önskan om att separera cyklister och fotgängare, då det har skett en förändring i cykelkulturen de senaste åren, med fler och snabbare cykeltrafikanter. Flera synpunkter handlar också om en hastighetsbegränsning för biltrafiken. Specifikt önskas en sänkning av hastigheter på sträckan mellan Sofieberg och Skrubba. Även sträckan Trollbäcken – Hanviken tas upp som problematisk vad gäller hastigheter, och ett förslag kring fartkameror lyfts. Vidare uttrycks en oro för trafiksäkerhetsproblem vid Kunskapsskolan (vid korsningen Skrubba Malmväg/Gudöbroleden). En synpunkt handlar också om tillgängligheten för oskyddade trafikanter till Skrubba strandbad från Gudöbroleden. Två förslag ges: Tunnel eller viadukt som inte stör trafiken på Gudöbroleden och en sänkt hastighet (50 km/h) samt övergångsställe. Slutligen tas också träd som hänger ut över Gudöbroleden upp som ett trygghets- och trafiksäkerhetsproblem.

Flera personer lyfter att det finns ett behov av utökat bullerskydd längs med väg 260, Gudöbroleden. Specifikt lyfts behov av bullerskyddsåtgärder i Trollbäcken.

En person ber om en tydligare beskrivning i samrådsunderlaget av hur cykelbanor och bussfiler ska breddas på Gudöbroleden mellan Grindstugan och Skrubba.

Ett yttrande belyser vikten av att säkerställa cykelstråkets bredder och anser att ministandard (4,3 meter) enligt Regional cykelplan är väl smalt. Vidare uttrycks vikten av säkerhet under byggtid.

Slutligen uttrycks en åsikt om att biltrafiken inte bör begränsas eller att framkomligheten inte bör försämrats. Satsning på cykeltrafik ifrågasätts, alla kan och vill inte cykla.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för allmänhetens kommentarer och noterar dessa. Trafikverket kommer att förmedla de synpunkter som rör drift och underhåll internt. Vad gäller synpunkter på hastigheter och fartkameror hänvisar Trafikverket till aktuell kommun samt till länsstyrelsen. Angående bredder bedömer Trafikverket att, på grund av ekonomiska faktorer, risk för intrång i naturområden och dagens relativt små cykelflöden, så är det inte motiverat att utreda ett bredare stråk än 4,3 meter.

I dagsläget befinner sig vägplanen i ett tidigt skede där fokus ligger på att ta fram underlag till länsstyrelsen avseende den miljöpåverkan projektet kan tänkas medföra. I nästa skede, samrådshandling,

utarbetas mer detaljer kring utformningen och då kommer ytterligare samråd att genomföras.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Under samrådshandlingsskedet var samrådstiden för allmänheten perioden 2024-03-14– 2024-04-24. Kommunen fick förlängd samrådstid från 2024-03-14 till 2024-06-05. Samrådshandlingen fanns tillgänglig för samråd under samrådstiden på Trafikverkets hemsida. Inbjudan till samrådsmöte på orten och att lämna synpunkter på planförslaget skedde via annons i tidningarna Mitt i Haninge, Mitt i Tyresö och Mitt i Söderort 2 mars-8 mars 2024, Post- och inrikestidningar 2024-03-04 samt inbjudan via samrådsremiss till berörda fastighetsägare av markintrång och särskilt berörda, kommuner och myndigheter.

Trafikverket erbjöd de som berörs av att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk samt allmänheten möjlighet till samrådsmöte på orten, Tyresö Gymnasium 2024-03-14.

Samtliga inkomna synpunkter och yttranden från allmänheten samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda hos Trafikverket under diarienummer TÅHS-2025-000200, TRV 2018/130240 samt synpunkter och yttranden från fastighetsägare och myndigheter under diarienummer TRV 2024/20297.

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen fick samrådsremiss i samband med samrådsperioden. Länsstyrelsen avstår från att yttra sig i samrådsskedet.

3.2.2 Samråd med berörd kommun

Stockholms stad fick samrådsremiss med förlängd samrådstid, deras samrådsperiod varade 2024-03-14 till 2024-06-05. Under tiden för samrådet hölls även samrådsmöte med kommunen. Ett samrådsmöte med Stockholm stad hölls även 2025-01-13.

3.2.2.1 Samrådsmöte 2024-03-22

Ett samrådsmöte hölls med Stockholms stad 2024-03-22. På mötet informerade Trafikverket om projektläget samt tidplanen.

Stockholms stad undrar om bullervall i Skubba Trafikplats kommer påverkas av ombyggnationerna. Trafikverket svarar att befintlig bullervall

kommer justeras utifrån nya cykelbanan men kommer finnas kvar och förstärkas med stödmurar.

Stockholms stad informerade om att stadsdelen håller på att markera om naturreservatet. Inmätningar för naturreservat är under granskning. Vid intrång av naturreservat skickar Trafikverket in ansökan innan fastställelse.

I övrigt informerades om att det enligt planförslaget planeras att ta i anspråk liten del av befintlig infartsparkeringen mellan Skubba Malmväg och Skrubba Allé.

3.2.2.2 Samrådsmöte 2025-01-13

Ett samrådsmöte hölls med Stockholms stad 2025-01-13. På mötet informerade Trafikverket om projektläget och tidplanen. Projektet kräver tillstånd för mindre avvikelser från befintliga planer, särskilt avseende Flatens naturreservat men inga planändringar inom Stockholms stad. Mindre avvikelser från detaljplanen bedöms för Strandkyrkogården, generalplan för Orhem och stadsbyggnadsgruppens triangeln. Trafikverket ska återkomma till Stockholms stad med information om vilka detaljplaner som påverkas av mindre avvikelser, inklusive kartor med markeringar av avvikelserna i lämplig skala. Stockholms stad ska därefter ge sin bedömning av avvikelserna till Trafikverket.

Trafikverket lovade att förse Stockholm stad med en tabell och karta över de mindre planavvikelserna, inklusive de som berör Flatens naturreservat, för granskning och bekräftelse. Detta bör innehålla detaljerade kartor som visar avvikelserna i en skala som lämpar sig för detaljerad bedömning.

3.2.2.3 Yttrande i samband med samrådsremiss

Stockholms stad inkom med skriftligt yttrande under samrådsperioden.

Stockholms stads stadsledningskontor anser att de åtgärder som Trafikverket planerar för stärker stadens miljö- och klimatmål och satsningar inom hållbara transporter för cykel och kollektivtrafik. Kontoret vill framöver se goda anslutningar till befintliga cykelbanor och förutsätter att Trafikverket har god dialog kring stadens kringliggande projekt. Kontoret hade velat se analys av påverkan av vattenkvaliteten och påpekar att tillstånd i enlighet med naturreservatsföreskrifterna kommer att krävas.

Exploateringskontoret har tagit del av samrådshandlingarna och har ingen erinran. Kontoret har upplåtit ett arrende på Hanvikens infartsparkering som påverkas, vilket behöver hanteras i kommande genomförandeavtal.

Trafikkontoret är positiva till att Trafikverket arbetar med att förbättra cykelstandarden samt bussframkomligheten längs stråket, och att det är i linje med stadens mål och bör samordnas med kringliggande projekt kring buss och infrastruktur för cykel. Kontoret önskar se detaljer kring hur cykelbanan planeras och påpekar att Flatens naturreservat kan påverkas av intrång.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret skriver i yttrandet att det i det fortsatta arbetet är viktigt att Trafikverket studerar hur anslutningar till befintliga cykelbanor fungerar, så att gång- och cykelvägen blir genomgående.

Den nya gång- och cykelvägen kommer att göra intrång på Stockholm Parkering ABs parkeringsyta. Stadsledningskontoret förutsätter att Trafikverket har en dialog med Stockholm Parkering om detta.

Staden planerar för kollektivtrafikåtgärder längs med Skrubba Malmväg, som är en del av samma kollektivtrafikstråk som Trafikverket nu genomför åtgärder på. Det är viktigt att de båda projekten samordnar planeringen med varandra.

I underlaget anges att det inte kommer att bli några ökade vattenföroreningar eftersom utbyggnaden framförallt avser utbyggnad av gång- och cykelväg. Det saknas dock en analys om hur stor yta som ytterligare hårdgörs och hur detta påverkar avrinning och vattenmängder.

Det är positivt att Trafikverket försöker minimera intrånget i ytor med höga naturvärden och i reservatet överlag, i Flatens naturreservat. Eftersom intrång kommer att göras på några platser i reservatet så behöver Trafikverket söka tillstånd hos kommunen i enlighet med naturreservatsföreskrifterna.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att kontakta Stockholms parkering för dialog kring åtgärderna.

Trafikverket kommer att samordna med Stockholm stad avseende kollektivtrafikåtgärderna utmed Skrubba Malmväg.

Trafikverket har tagit fram PM avvattning där hantering av avvattning utretts. Fördröjning av vatten kommer att ske via makadamdiken.

Trafikverket kommer att söka tillstånd hos kommunen i enlighet med naturreservatsföreskrifterna där det är aktuellt.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret har tagit del av samrådshandlingarna och har ingen erinran på förslaget.

Exploateringskontoret har upplåtit ett arrende på Hanvikens infartsparkering som påverkas, vilket behöver hanteras i kommande genomförandeavtal.

Trafikverket svarar: Trafikverket noterar upplysningen om att upplåtit arrende behöver hanteras i kommande genomförandeavtal.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positiva till att Trafikverket arbetar med att förbättra cykelstandarden på cykelstråket utmed Gudöbroleden samt anlägga den saknade norra delen av cykelstråket. Kontoret är också positiv till att Trafikverket vill förbättra för bussframkomligheten i stråket. Detta stråk är en del i expressbuslinje J som just nu planeras mellan Tyresö centrum och Handen. Båda dessa satsningar är i linje med stadens mål om minskat biltrafikarbete och att kapacitetsstarka trafikslag ska prioriteras. Staden har också pekat ut stråket utmed Gudöbroleden (delen inom staden) som primärt cykelstråk i stadens cykelplan.

Som förslaget är presenterat nu så avslutas cykelbanan i norr mot Skrubba Koloniväg. Det innebär att delen mellan där denna cykelbana är föreslagen att avslutas på Skrubba Koloniväg och den befintliga cykelbanan (Tyresöstråket) på Ältabergsvägen blir en saknad länk i cykelbanesystemet. Kontoret önskar att Trafikverket studerar hur denna cykelbana kan ansluta till cykelbanan på Ältabergsvägen så att det inte uppstår en saknad länk.

Kontoret önskar att Trafikverket tar fram mer detaljerade ritningar för delen genom staden. Det är framför allt vid hållplatserna samt vid gång- och cykelöverfarterna som kontoret önskar kunna se mer detaljerat hur cykelbanan planeras.

Vid hållplatsen Hanviken påverkas kontorets cykelparkering. Ett förslag på ny placering av cykelparkeringen behöver studeras.

Kontoret konstaterar att cykelbanan gör intrång på Stockholm Parkerings parkeringsyta. Kontoret förutsätter att Trafikverket och Stockholm Parkering AB har en dialog kring detta.

Kontoret arbetar med kollektivtrafikåtgärder utmed Skrubba Malmväg som är en del i expressbusslinje J. Kontoret anser att det är viktigt att båda projekten synkroniserar planeringen med varandra.

Sannolikt görs intrång i Flatens naturreservat. Detta undersöks och övervakas av både miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer studera möjligheterna att ansluta cykelbanan vid Skrubba till cykelbanan vid Ältabergsvägen

I vägplan tas inte detaljerade ritningar fram för hållplatser och överfarter, detaljprojektering sker i bygghandlingsskede.

Kommunala cykelparkeringar illustreras med möjlig placering i vägplanen och fastställs därmed inte.

Trafikverket kommer att samordna med Stockholm stad avseende kollektivtrafikåtgärderna utmed Skrubba Malmväg.

Anläggande av gång- och cykelvägen helt på den västra sidan av väg 260 har valts bort för att minimera intrånget i Flatens naturreservat. I projekteringen har hänsyn tagits för att minimera intrånget. Intrånget i naturreservatet bedöms vara marginellt och en mycket liten del påverkas genom ny hårdgjord yta. Kompensationsåtgärder kan bli aktuella i samband med intrång i Flatens naturreservat. Frågan kommer att hanteras i samråd med Stockholms stad.

3.2.2.4 Flytt av övergångsställe vid väg 260/Skrubba Malmväg

Trafikverket har efter att planen varit ute på granskning beslutat att flytta befintligt övergångsställe söder om korsningen väg 260/Skrubba Malmväg till norr om korsningen. Trafikverket samrådde med Stockholms stad och med Tyresö kommun om den nya lösningen under februari 2026.

Stockholm stad ansåg att det skulle vara bästa att bygga ett till övergångsställe istället för att flytta det som finns. Borttagningen av den på södra sidan kommer skapa en omväg för dem som vill fortsätta mot bostadsområdet. Även om det blir en vinst för framkomlighet för buss- och biltrafik så blir det en trafiksäkerhetsrisk för fotgängare som kommer springa över vägen.

Tyresö kommun ansåg att det troligtvis är fler som har målpunkt norr om Skrubba Malmväg inne i Skrubba (bl.a. till Kunskapsskolan), än till bostadsområdet sydöst om korsningen. Av det skälet är det rimligt att flytta övergångsstället. För motorfordonstrafik verkar en ny placering bli

bättre ur ett framkomlighetsperspektiv. Men påtalar även att det finns risk för spring i det gamla läget.

3.2.3 Samråd med berörd kollektivtrafikmyndighet

Region Stockholm yttrade sig år 2020 angående vägplan 260 (TN 2020-0882), ert diarienummer TRV 2018/130240. Synpunkter från detta yttrande kan med fördel arbetas in i projektet.

Väg 260 Gudöbroleden är en viktig led för kollektivtrafik. Vägen trafikeras idag av flera busslinjer av regional betydelse och det planeras också för expressbuss på Gudöbroleden. Framkomligheten för kollektivtrafiken är idag inte tillfredsställande; det är ofta köbildning och bussarna kommer inte upp i målhastighet. Regionen stödjer förslaget då det syftar till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Särskilt viktigt är det att projektet uppnår sina uppsatta projektmål om att busstrafiken ska ges möjlighet att köra i kollektivtrafikkörfält på fler sträckor än idag längs med väg 260 samt att förbättra framkomligheten för busstrafiken. Då regionen planerar för expressbuss på sträckan är det också viktigt att projektmålet att bidra till att i framtiden även kunna trafikera med expressbusslinjer uppnås. För regionen är det därför viktigt att en löpande dialog förs med Region Stockholms trafikförvaltning om vilka framkomlighetsåtgärder som ska genomföras så att dessa får så stor effekt som möjligt i relation till ovan ställda mål.

Det regionala cykelstråket längs väg 260, Gudöbroleden, har stor betydelse för den regionala cyklingen och anknäver till flera andra regionala cykelstråk. Region Stockholm ser positivt på att cykelstråket byggs ut enligt den regionala cykelplanen och i stort breddas och uppgraderas till regional standard. Under byggtiden bör cykeltrafiken omledas enligt riktlinjerna för omledning av regionala cykelstråk.

Trafikverket svarar:

Trafikverket noterar kollektivtrafikmyndighetens önskan om fortsatt dialog. Omledning av gång- och cykelbana under byggtiden ska samrådas med resp. kommun. Särskild hänsyn ska tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Riktlinjer för omledning av regionala cykelstråk kommer att vara ett stöd till Trafikverkets egna riktlinjer och styrdokument.

3.2.4 Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan bli särskilt berörda har bjudits in till samrådsmöte på orten samt erbjudits möjlighet att inkomma med synpunkter på vägplan via samrådsremiss. Allmänheten har bjudits in till samrådsmöte på orten samt erbjudits möjlighet att inkomma med synpunkter på vägplan via annons.

På samrådsmötet på orten framfördes frågan om vad åtgärderna grundas på. Även fråga kring mätningar av bil- och cykeltrafiken ställdes. Har Trafikverket gjort mätningar på antalet bilister och cykeltrafikanter? Även synpunkter om Trafikverkets prioritering av gång- och cykelvägen framfördes då man menar att största utmaningarna längs Gudöbroleden består av framkomlighetsproblem för fordonstrafik och kollektivtrafiken.

Trafikverket svarar:

De föreslagna åtgärderna baseras till stor del på en genomförd förenklad stråkstudie samt en inledande analys och kostnadsbedömning av åtgärder.

Gudöbroleden är utpekat regionalt cykelstråk men uppfyller inte standarden för detta. Projektets mål är att anpassa delar av Gudöbroleden till ett regionalt cykelstråk samt förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för kollektivtrafiken på sträckan.

Trafikverket förklarade att projektet utgår utifrån behov av åtgärder för gående och cyklister inom sträckan.

3.2.4.1 Gångpassager

På samrådsmöte på orten framförde fastighetsägare att det är svårt för gående att ta sig till busshållplatsen Gudö och att det bör anläggas en gångpassage till befintlig hållplats.

På samrådsmötet framfördes även ett förslag om tunnel för cyklister och djur längs Skrubba Malmväg – Skrubba Allé.

Trafikverket svarar: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Norr om bro över Gudö Å flyttas befintligt övergångsställe något för att inrymma ny bro. Ingen ytterligare passage planeras.

Trafikverket har utrett en passage för oskyddade trafikanter vid Skrubba Malmväg och valt bort det på grund av brist på höjdstöd och kostnad.

3.2.4.2 Planerade åtgärder för befintlig körbana

I ett inkommit yttrande framfördes att cykelbanan fungerar som den är, det däremot behövs bredare körfält. På samrådsmöte framfördes frågan om det kommer att göras åtgärder på befintlig körbana.

På samrådsmöten framfördes önskemål om fler rondeller och busskörfält längs Gudöbroleden. Önskemål om att projektet gör en helhetsutredning där man tar större hänsyn till biltrafiken framfördes. Det finns idag svårigheter med att pendla med kollektivtrafik på grund av trafiksituationen. Bussar får inte tillräckligt med prioritering och hamnar i kö. Trafikstörningar längs hela körsträckan under rusningstid och dåligt trafikflöde. Det upplevs att projektet är fel prioriterat.

I två yttranden framförs att det inte är lämpligt med bussfält, dels med tanke på de redan höga bullernivåerna, dels att det enligt Trafikverkets utredningar verkar ha ytterst liten effekt på att effektivisera trafiken.

I ett annat yttrande framfördes att det är ogenomtänkt att fokusera på fel trafikproblem. I yttrandet framförs att det vore bättre att utreda hela trafiksituationen tillsammans med Tyresö och Haninge kommun för att skapa en långsiktigt fungerande trafiksituation för både cykel och fordonstrafik. Idag är det kaos på eftermiddagarna och det blir inte bättre av en ny gång- och cykelväg.

I ett yttrande framförs förslaget om att inte införa skiljelinjer mellan gång och cykeltrafik i allmänhet utan bara i kurvor där sikten till mötande trafik är för dålig.

Trafikverket svarar:

Trafikverket planerar inga åtgärder för befintlig körbana. Åtgärder för kollektivtrafik kommer utföras mellan Skrubba Malmväg och Skrubba Allé och även mellan Tutviksvägen och Vendelsövägen. Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Trafikverket vill poängtera att projektet utgår från att förbättra för cyklister och gångtrafikanter samt för kollektivtrafiken, syftet är inte att genomföra åtgärder för övrig fordonstrafik.

Projektet utgår från kraven i VGU gällande skiljelinjer för gång- och cykelbana.

3.2.4.3 Ersättning av grönytor mellan gång- och cykelväg och tomter

I flera yttranden framförs frågor om hur träd och buskar som idag finns i anslutning till tomt kommer att ersättas, inom och/eller utanför fastighetsägares tomtgräns. I yttrandena framförs att den befintliga växtligheten fyller funktion för att dämpa ljud och insyn. I yttrandet framförs att ett bullerplank är en bra lösning för att avhjälpa båda dessa problem. Någon form av plank hade fyllt en bra funktion för att skydda både barn och djur som rör sig i området.

Trafikverket svarar:

Insynsskydd är inget Trafikverket normalt utför. Bullerskyddsskärmar anläggs enbart om det i bullerutredning påvisas behov.

Buller är oönskat ljud som ger upphov till störningar. Vad som upplevs som buller är individuellt, men trafikbuller är oftast oönskat och störande. Bullerproblemets omfattning bedöms med hjälp av riktvärden och vid all planläggning ska gällande riktvärden för trafikbuller eftersträvas. Åtgärden bedöms inte påverka bullersituationen på denna sträcka, etapp 1. Åtgärderna i sig bedöms inte förändra mängden fordonstrafik.

3.2.4.4 Flytta gång- och cykelvägen längre från vägen.

På samrådsmötet framfördes synpunkter gällande cykelvägens placering längs med trafikled där damm och luftföroreningar från bl.a. tungtrafiken anses göra sträckan mindre attraktivt för gång- och cykeltrafikanterna. Det känns även otryggt att cykla så nära biltrafiken på vissa sträckor. Förslag att flytta cykelbanan så att den inte är kant i kant med bilkörfält framfördes.

Trafikverket svarar:

Ett av projektets ändamål är att skapa en genare gång- och cykelväg (med regional cykelstråksstandard) längs med väg 260 på sträckan från väg 260/Skrubba Malmväg till Skrubba Koloniväg med sammankoppling till Tyresöstråket (Ältabergsvägen).

Trafikverket kan inte bygga kommunala gång- och cykelvägar. För att Trafikverket ska kunna bygga en gång- och cykelväg krävs ett funktionellt samband med allmän väg. Gång- och cykelbanan ska vara en väganordning till den befintliga vägen, Trafikverkets tolkning är att avståndet mellan vägen och gång- och cykelbanan inte kan vara alltför stort. Utan det funktionella sambandet är kravet på allmän samfärdsl

(vilket en allmän väg ska vara till för) inte uppfyllt. När det finns ett mer finmaskigt vägnät kring den väg som möttesepareras för oskyddade trafikanter/fordonstrafik är incitamenten för att bygga en cykelväg längs med den mötteseparerade vägen svagare. Det finns då möjlighet att cykla längs med andra vägar utan större olägenhet. Trafikverket kan alltså endast bygga cykelvägar när det finns ett funktionellt samband med en statlig väg utifrån nuvarande lagstiftning och uppdrag. I övrigt är det ett kommunalt ansvar att bygga cykelvägar.

3.2.4.5 Bullerskyddsåtgärder

I ett antal yttranden framförs frågor om bullerutredningen. En fråga rör hur ljudnivåerna på uteplatser mäts och hur det kan komma sig att hus med samma avstånd till vägen får olika resultat avseende godkända bullernivåer eller inte godkända bullernivåer.

Frågor om varför man inte bygger ett ordentligt bullerplank längs Gudöbroleden, samt om Trafikverket kommer bygga fler bullerplank ställdes under samrådstiden.

Trafikverket svarar:

På denna sträcka, etapp 1, planeras det inte för några bullerskyddsåtgärder.

Projektets åtgärder på utbyggnad av gång- och cykelväg förväntas inte tillföra mer buller. På denna sträcka, etapp 1, har bullerutredningen visat att inga bullerskyddsåtgärder är aktuella. Bullerberäkningar har inte genomförts där enbart gång- och cykelväg anläggs då vägen inte byggs om eller flyttas och då åtgärderna inte bedöms förändra mängden fordonstrafiken från nuvarande förhållanden.

Buller mäts inte utan det beräknas, detta eftersom mängden trafik varierar och så även vind- och väderförhållanden. Detta kan ha stor inverkan på uppmätt resultat. Beräkningsmässigt används ÅDT, årsmedeldygnstrafik, för att ta fram ljudnivåer vid fasad och uteplats. Mängden fönster som får åtgärder tas fram i ett beräkningsprogram från TRV där målet är att förbättra fasadens ljudisolerande förmåga så att inomhusnivån efter åtgärder blir under Trafikverkets riktlinjer. Mängden åtgärdade fönster kan därmed variera.

Angående att hus med i princip samma avstånd från väg där vissa har fått åtgärdsförslag men andra inte så har det gjorts en inventering där fasaden och fönstrens ljudisolering har tagits fram. Topologiska

skillnader kan också förekomma vilket kan ge skillnad i beräkningsresultat mellan olika bostäder.

3.2.4.6 Ersättningsfrågor

På samrådsmötet ställdes frågor om hur man som markägare ersätts av intrång.

Trafikverket svarar:

Fastighetsägare har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett vägbygge. Ersättningen beräknas efter lagakraftvunnen vägplan och intrånget bedöms efter ersättningsnormer som bygger på regler i lagar och på rättspraxis.

Vid intrång på tomtmark utgår ersättning för minskning av marknadsvärdet plus 25 procent. I marknadsvärdet ingår även exempelvis bodar och andra berörda tomtanläggningar (träd, buskar, staket).

Även skador som uppstår till följd av vägplanen ska värderas och eventuellt ersättas.

3.2.4.7 Övriga frågor

I några yttranden framförs synpunkter om att åtgärder bör göras på andra delar av väg 260.

I ett yttrande framförs förslaget om att genomföra mätningar av luftpartiklar på olika ställen utmed vägsträckan. Mätningarna skall användas för att säkerställa hälsokrav, men också sparas som underlag för eventuella framtida luftkvalitetförbättringar. Underlaget bör också användas i forskningssyfte. Utmed sträckan finns bullerplank. Undersökningar kan t ex göras hur luftkvaliteten eventuellt förbättras av dessa plank. Överväg att sätta upp plank mot bilvägen om det bidrar till bättre luftkvalitet på gång- och cykelbanan.

Ett annat förslag som inkommit är att införa rutiner för sopning av vägbanan med hänsyn tagen till att den nyttjas för rullskidåkning.

Trafikverket svarar:

Projektet behandlar endast sträckan längs med Gudöbroleden. Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Frågan om mätning av luftpartiklar ligger inte inom ramen för projektet, åtgärder gäller breddning av gång- och cykelväg. Plank är inte en åtgärd som förbättrar luftkvalitet.

Rutiner för sopning av vägbana finns.

3.2.5 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Övriga myndigheter och organisationer har fått möjlighet att yttra sig över vägplanen med status samrådshandling under samrådsperioden genom samrådsremiss.

3.2.5.1 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom området och inom närområde för aktuell ombyggnad bestående av 22 kV markledning samt 77 kV luftledning och ett flertal 0,4 kV markledningar som sträcker sig längs hela sträckan. Ledningarna korsar Gudöbroleden på ett flertal ställen. Fortsatt dialog och samordning mellan Vattenfall Eldistribution och Trafikverket krävs.

Trafikverket svarar:

Trafikverket tackar för synpunkterna. Dialog och samordning kommer att fortsätta även i bygghandlingsskedet.

3.2.5.2 SGI

SGI skriver i sitt yttrande att det enligt samrådshandlingen görs bedömningen att "inga geotekniska åtgärder krävas då de planerade breddningarna är ringa och utförs i huvudsak i nära nivå med befintlig markyta". I gestaltungsprogrammet skrivs att man in nästa skede, bygghandlingsskede, ska "utreda metod för markförstärkning vid grundläggning av broar i områden med sämre geotekniska förutsättningar". Typsektionsritningarna visar på både slänter och stödmurar som potentiellt kan vara problematiska i jordar med sämre geotekniska förutsättningar. Dessutom är det sannolikt att slänter intill de aktuella broarna behöver förstärkas om broar planeras grundläggas inom områden med sämre geotekniska förhållanden.

SGI önskar därför ett förtydligande av behovet av geotekniska förstärkningsåtgärder. SGI anser att det skulle vara fördelaktigt att redovisa planerade anläggningar tillsammans med de aktuella geotekniska förhållandena inom respektive delsträcka för att tydligare se eventuellt behov av geotekniska förstärkningar.

SGI önskar också en bedömning av stabiliteten i bergsskärningar samt en bedömning av risken för utfall av block i dessa skärningar.

Vidare anser SGI att en bedömning av de planerade broarnas grundläggning bör göras.

SGI anser att ovan beskrivna utredningar/bedömningar, tillsammans med en bedömning av de planerade broarnas grundläggning, bör göras inom vägplansskedet för att säkerställa att eventuella förstärkningsåtgärder ryms inom vägområdet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Trafikverket har utrett de geotekniska förhållandena och bedömer att inga geotekniska åtgärder krävs i vägplanen. PM Geoteknik och PM Bergteknik finns att begära ut hos Trafikverket.

3.2.5.3 Villaägarna Haninge Tyresö

Villaägarna Haninge Tyresö anser att om projektet nu genomförs utan att Trafikverket visat och tror att busstrafiken på leden blir så attraktiv att pendlingstrafiken reduceras avsevärt, minskar förtroendet för Trafikverket. Samhällets förmåga att lösa trafikproblem klimatsmart misslyckas. Vi anser därför att Trafikverket inte genomför projektet såsom föreslagits på samrådet.

Trafikverket svarar: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Trafikverket noterar er synpunkt men håller inte med om slutsatsen. Åtgärderna bidrar delvis till att göra busstrafiken mer attraktiv genom att öka framkomligheten för bussar. Däremot finns inte pengar för att genomföra kollektivtrafikkörfält på hela sträckan. I åtgärderna ingår även att förbättra för cykelpendlingen genom förbättrat gång- och cykelstråk och nya gång- och cykelvägar.

3.2.5.4 Trollbäckens egnahemsförening

Trollbäckens egnahemsförening anser att om projektet nu genomförs utan att Trafikverket visat och tror att trafikstockningarna försvinner, minskar förtroendet för Trafikverket. Samhällets förmåga att lösa trafikproblem klimatsmart misslyckas. Vi anser därför att Trafikverket inte genomför projektet såsom föreslagits på samrådet.

Projektet är en suboptimering där allvarliga trafikproblem cementeras eftersom Gudöbroledens bredd på flera ställen är begränsad och cykelbanan får fortsätta ha egna filer där leden borde ha bussfiler. För alla resenärer som nyttjar Gudöbroleden i rusningstid är det uppenbart att projektet saknar förståelse eller vilja att hjälpa alla oss som nyttjar leden. Vi vill ha en helhetslösning för väg 260 som löser problemen med köbildning, avgaser och trafiksäkerhet, oskyddade trafikanter längs cykelbana med eller utan farligt räcke precis intill bil- och lastbilstrafik. Dessutom borde mopedbilar, enhjulingar, scootrar, elsparkeyklar och farligt gods mm inbegripits i planeringen.

Projektet kan inte genomföras såsom föreslagits på samrådet för att:

1. projektet inte är samordnat med Tyresös framtidsplaner. Projektet skapar inte separata parkeringar för pendling och kommersiella lokaler, se Tyresö kommuns Parkerings- och Mobilitetsplan.
2. projektet inte skapar separata busskörfält längs hela sträckan. Projektet planerar ett nytt busskörfält från Gudö trafikplats till Sofieberg men inget görs till Alléplan. Enstaka förbättringar leder inte till ett kontinuerligt trafikflöde.
3. projektet inte är samordnat med idéer och krav enligt Tyresö kommuns cykelplan. Å ena sidan tar cykelbanan fortsatt mark i anspråk för cykelbana som behövs för dubbla busskörfält. Å andra sidan saknas dubbla cykelbanor (en i varje riktning) som cykelplanen kräver, där hög cykelintensitet kan förväntas. Avskiljande träd saknas också mellan cykelbana och vägtrafik som anses vara standard för cykelbanor.

Vi anser att

- busstrafiken på Gudöbroleden ska göras attraktivare och locka fler av de som idag väljer att åka med eget fordon. Det mest attraktiva är att resan tar kortare tid och separata bussfiler är då ett effektivt sätt, förutom bra infartsparkeringar och trevliga busshållplatser, att locka resenärer. Med separata busskörfält både norr- och söderut genom hela Trollbäcken går bussresan snabbare.

- för att skapa utrymme för dubbla busskörfält på leden till Alléplan bör cykeltrafiken flyttas till Fågelvägen på sträckan Sofieberg – Alléplan. Från Alléplan leds cyklarna förslagsvis vidare på Vretenvägen till Skogsängsvägen eller via överdäckningen och vidare på cykelbana längs Vendelsövägen väster om Gudöbroleden.

- gång- och cykelstråket på Stockholms mark kan ledas enligt två förslag så kan cyklarna ledas över till den västra sidan av trafikleden mot Skrubba och vidare bakom bullervallen till brofundamentet vid avfarten till Tyresövägen i enlighet med Trafikverkets förslag, gärna med ett naturstråk mellan cykelbana och Gudöbroleden. Detta sätt eliminerar en riskabel korsning med övriga trafikanter och cyklister får andas frisk luft från väst och slippa den farliga nedförsbacken från Hanvikens hållplats ned till Jungfruvägens hållplats mot mötande bilar. En cykelled kan dras tillsammans med en djurpassage, FaunaPort (FP), någonstans mellan koloniområdet och infarten till Strandkyrkogården och vidare genom Skrubbaträngeln. Cykelvägen kan då anknyta till Bollmoravägens förlängning.

- cirkulationsplatser borde ersätta trafikljusen på hela sträckan.

- en begränsad överdäckning vid Alléplan kan ge ett bättre flöde för genomfartstrafiken och busspassagerarna trevligare hållplatser uppe på torget varför detta måste utredas och ställas mot andra alternativ.

Föreningen stödjer att Tyresö naturskyddsförening motsätter sig en vidare utbyggnad av bostäder i Tyresö innan kollektivtrafiken (i ett akut skede buss) blivit utan kö, utan fullsatta bussar som hoppar över hållplatser med väntande passagerare och utan ståplats utan med i stället säkra sittplatser åt alla på motorvägsbussarna till och från Gullmarsplan som därmed kan locka över bilburna pendlare och därmed få ett större kundunderlag. Nu är bussalternativet tillbakatryckt för att cykelbana tar upp möjlig bussfil.

Ett annat problem som föreningen också stödjer är att Stockholms gröna kilar behöver förstärkas och att Flatens naturreservat bör få en djurpassage för att knytas ihop med Erstaviksreservatet, något som kan

kombineras med en cykelpassage över Gudöbrovägen för vidare cykling genom Skrubbaområdet mot Bollmoravägen och Tyresö Centrum.

Synpunkterna är samordnade mellan Trollbäckens Egnahemsförening, Villaägarna Haninge Tyresö och Tyresö Naturskyddsförening som tillsammans representerar drygt 5 000 familjemedlemskap i kommunerna.

Trafikverket svarar: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

Ett av projektets ändamål är att skapa en genare gång- och cykelväg (med regional cykelstråksstandard) längs med väg 260 på sträckan från väg 260/Skrubba Malmväg till Skrubba Koloniväg med sammankoppling till Tyresöstråket (Ältabergsvägen).

Inom ramen för projektet planerar Trafikverket inga åtgärder för befintlig körbana. Åtgärder för kollektivtrafik föreslås utföras mellan Skrubba Malmväg och Skrubba Allé och även mellan Tutviksvägen och Vendelsövägen.

Inga viltpassager planeras i projektet då väg 260 huvudsakligen inte byggs om.

3.2.5.5 Tyresö naturskyddsförening

Om projektet nu genomförs utan att Trafikverket visat och tror att trafikstockningarna försvinner, minskar förtroendet för Trafikverket. Samhällets förmåga att lösa trafikproblem klimatsmart misslyckas. Vi vill därför att Trafikverket inte genomför projektet såsom föreslagits på samrådet.

1. Projektet löser inte trafikstockningar och platsbrist i kollektivtrafiken vilken vi prioriterar högre än en utbyggd cykelbana. Detta för att bussresenärerna är så många fler och en fungerande busstrafik kan ta ännu fler från bilåkandet och därmed göra resandet mer miljövänligt.

Dessutom har inte projektet tagit hänsyn till Tyresö kommuns framtidsplaner med infartsparkeringar och eventuell senare spårbunden trafik.

Naturskyddsföreningen i Tyresö vill inte tillåta fler bostäder i Tyresö innan en fungerande kollektivtrafik finns. (i ett akut skede buss) blivit utan kö, utan fullsatta bussar som hoppar över hållplatser med väntande passagerare och utan ståplats utan i stället med säkra sittplatser åt alla på motorvägsbussarna till och från Gullmarsplan som därmed kan locka över bilburna pendlare

och därmed få ett större kundunderlag. Nu är bussalternativet tillbakatryckt för att cykelbana tar upp möjlig bussfil. Mopedbilar och elsparkcyklar etc ska inte påverka trafiken på leden negativt.

Vi förordar att Gudöbroleden bredd utnyttjas med två busskörfält där busskörfält saknas (mellan hållplats Gudö och Trollbäckens centrum)

2. Cykelbana – för att skapa utrymme för dubbla busskörfält på leden till Alléplan kan cykeltrafiken flyttas till Fågelvägen på sträckan Sofieberg – Alléplan. Från Alléplan (Trollbäckens centrum) leds cyklarna förslagsvis vidare på Vretenvägen till Skogsängsvägen eller helst på ny cykelbana längs Vendelsövägen väster om Gudöbroleden.

Gång- och cykelstråket på Stockholms mark kan ledas över till den västra sidan av trafikleden mot Skrubba och vidare bakom bullervallen till brofundamentet vid avfarten till Tyresövägen i enlighet med Trafikverkets förslag, gärna med ett naturstråk mellan cykelbana och Gudöbroleden. Detta sätt eliminerar en riskabel korsning med övriga trafikanter och cyklister får andas frisk luft från väst och slippa den farliga nedförsbacken från Hanvikens hållplats ned till Jungfruvägens hållplats mot mötande bilar. Cykelbanan är idag dragen för nära Gudöbroleden på ett sätt som vi finner trafikfarlig med dålig luft.

Inte minst i backen mellan Hanvikens och Jungfruvägens busshållplats bör cykelbanan dras en bit från Gudöbroleden och dessutom på den västra sidan eftersom västliga vindar är vanligast. Idag är luften dålig i kö och svaga västliga vindar på morgonen längs backen och på kvällen tillbaka mot Trollbäcken cyklar man lätt i 40 km/h i nedförsbacken ett par meter från mötande bilar, lastbilar och bussar. Mellan busshållplats Trollbäckens centrum och Sofieberg är cykelbanan bred men räcket lömskt då en undanmanöver med en motorcykel eller cykel kan medföra kollision med detta i hög fart.

Projektet inte är samordnat med idéer och krav enligt Tyresö kommuns cykelplan. Å ena sidan tar cykelbanan fortsatt mark i anspråk för cykelbana som behövs för dubbla busskörfält. Å andra sidan saknas dubbla cykelbanor (en i varje riktning) som cykelplanen kräver, där hög cykelintensitet kan förväntas. Avskiljande träd saknas också mellan cykelbana och vägtrafik som anses vara standard för cykelbanor, sid 25-26. Där detta är omöjligt är det en bra kompromiss att dra cykelbanan längs villagata med avstånd från Gudöbroleden. Jämför tex hur cykelbanan går från Grisslinge till Gustavsberg i Värmdö kommun.

3. Ny cykelbana mot Tyresö Centrum och Faunaport – Stockholms gröna kilar behöver förstärkas och Flatens naturreservat bör få en djur-passage för att knytas ihop med Erstaviksreservatet, något

som kan kombineras med en cykelpassage över Gudöbroleden för vidare cykling genom Skrubbaområdet mot Bollmoravägen och Tyresö Centrum. Placeringen kan vara någonstans mellan koloniområdet och infarten till Strandkyrkogården och vidare genom Skrubbatriangeln.

4. Rondeller - Vi vill att cirkulationsplatser utreds inom projektet för att ersätta trafikljusen på hela sträckan. Trafikljuset vid Hanvikens hållplats och Kunskapsskolan Tyresö och elevernas behov att korsa leden till bussen kan tas bort genom gång- och cykeltunnel.
5. En överdäckning av Gudöbroleden bör utredas och hänsyn tas till denna inom projektet. Överdäckning kan ge ett bättre flöde för trafiken och för busspassagerarna ett trevligare mer lättillgängligt Trollbäckens centrum med resecentrum.

Synpunkterna är samordnade mellan Trollbäckens Egnahemsförening, Villaägarna Haninge Tyresö och Tyresö Naturskyddsförening som tillsammans representerar drygt 5 000 familjemedlemskap i kommunerna (riksorganisationerna har ca 470 000 medlemmar).

Trafikverket svarar: Trafikverket har beslutat att dela upp projektet i två vägplaner där denna del avser etapp 1, sträckan i Stockholms stad.

1. *Trafikverket noterar er ståndpunkt. Projektets ändamål är att skapa bättre kapacitet och tillgänglighet för gående och cyklister samt öka kapaciteten och förbättra framkomlighet för kollektivtrafiken.*
2. *Ett av projektets ändamål är att skapa en genare gång- och cykelväg (med regional cykelstråksstandard) längs med väg 260 på sträckan från väg 260/Skrubba Malmväg till Skrubba Koloniväg med sammankoppling till Tyresöstråket (Ältabergsvägen).*
3. *Inga viltpassager planeras i projektet då väg 260 huvudsakligen inte byggs om.*
4. *Trafikverket planerar inga åtgärder för befintlig körbana. Åtgärder för kollektivtrafik föreslås utföras mellan Skrubba Malmväg och Skrubba Alle och även mellan Tutviksvägen och Vendelsövägen.*
5. *Se svar på 4.*

3.2.5.6 Myndigheter som avstår att yttra sig

Försvarsmakten har inget att erinra.

MSB avstår att yttra sig i ärendet.

Sveriges geologiska undersökning, SGU, avstår från att granska remissen och lämna platsspecifikt yttrande men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på remissen. De skriver dock att det kan finnas regionnätledningarna i närheten och regionnätägaren bör i så fall höras i samrådet.

Södertörns brandförsvarsförbund har inget att tillägga utöver att det är viktigt att det finns god framkomlighet för räddningsfordon även under byggtiden.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se