

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

**Väg 226/571 Pålamalmsvägen -trafikplats Höskolan**  
Botkyrka och Huddinge kommuner, Stockholms län

Ändring av Vägplan 2023, 2023-05-22

Uppdragsnummer: 107355, 164416

**Trafikverket**

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Kenneth Zelander, PRyt

Dokumentdatum: 2023-05-22

Ärendenummer: TRV 2020/64768, TRV 2021/25420

Uppdragsnummer: 107355, 164416

Version:

Kontaktperson: Kenneth Zelander

# Innehåll

1	Sammanfattning	4
1.1.	Bakgrund	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.	Samråd alternativ "Smedvägen" – augusti 2020	5
3.1.1.	Samråd med Botkyrka kommun	5
3.1.2.	Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.3.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.2.	Samråd alternativ "Hantverksbyn" – december 2021	11
3.2.1.	Samråd med Botkyrka kommun	11
3.2.2.	Samråd med Huddinge kommun	13
3.2.3.	Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	16
3.3.	Samråd alternativ "Riksten" januari -2023	17
3.3.1.	Samråd med Botkyrka kommun	17
3.3.2.	Samråd med Huddinge kommun	18
3.3.3.	Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	21
3.3.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	21
3.3.5.	Samråd Riksten – tillkommande PM Port Miljöpåverkan och Utredningsområde, Väg 226/571 Pålamalmsvägen – Tpl Högskolan	21

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 avser samråd kring ändring av vägplan för väg 226/571 Pålamalmsvägen-trafikplats Högsolan, i skedet inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Vägplanen som avses ändras vann laga kraft i oktober 2020 och i samband med projekteringen har behovet av förändringar i vägplanen uppkommit och flera samråd avseende olika utformningslösningar har genomförts. Den lagakraftvunna vägplanen har följt gällande process för framtagande av vägplan.

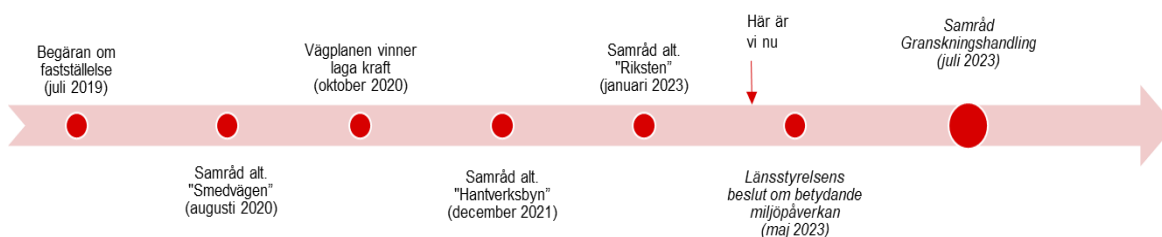
Under ärendenummer TRV 2020/64768 finns utskick för samrådet och inkomna synpunkter avseende samrådet för alternativ "Smedvägen". Under ärendenummer TRV 2021/25420 finns utskick för samrådet och inkomna synpunkter diarieförda avseende samrådet för alternativ "Hantverksbyn" samt alternativ "Riksten".

## 1 Sammanfattning

Under arbetet med ändring av vägplanen har samråd skett med Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Polisen, Region Stockholm, ledningsägare samt enskilda som är direkt berörda av ändringen. Samrådsunderlag har även varit tillgängligt på webben för allmänhetens möjlighet att inkomma med synpunkter.

### 1.1. Bakgrund

Sedan vägplanen skickades för fastställelsebeslut i juli 2019 har arbete pågått med att ta fram ett förfrågningsunderlag för att upphandla entreprenör avseende själva genomförandet av vägplanen. Under detta arbete har behov av förändringar i vägplanen uppkommit. Ett första förslag på justering av vägplanen togs fram under sommaren 2020, vilket i huvudsak innebar att cirkulationsplatsen på väg 571 Pålamalmsvägen flyttades cirka 150 meter norrut, strax söder om Smedvägen. Detta förslag, kallat alternativ "Smedvägen", samråddes med berörda under augusti 2020, se Figur 1.



Figur 1 Tidslinje för händelser under arbetet med ändring av vägplanen.

Efter inkomna synpunkter under samrådet i augusti 2020 samt i samband med det fortsatta arbetet med projekteringen beslutades att en större översyn av vägplanen skulle ske. Detta resulterade i ett förslag där cirkulationsplatsen på Pålamalmsvägen flyttats än mer norrut, strax söder om Hantverksbyn, samt att anslutningen mellan väg 226 Huddingevägen och den nya vägen, väg 566 (Infart Riksten), utformas som en cirkulationsplats istället för trumpetlösningen i den tidigare vägplanen. Detta förslag, alternativ ”Hantverksbyn”, samråddes med berörda med start i december 2021.

Som ett resultat av samrådet kring alternativ ”Hantverksbyn” har ett nytt förslag, kallat alternativ ”Riksten”, framarbetats vilket samråds under januari 2023. I alternativ Riksten har cirkulationsplatsen på Pålamalmsvägen flyttats söderut efter synpunkter i tidigare samråd.

I detta läge har samrådshandlingen samråtts och samrådsredogörelse har uppdaterats. Denna skickas nu till Länsstyrelsen för ”Beslut om betydande miljöpåverkan” tillsammans med samrådsunderlaget.

Föreliggande samrådsredogörelse är således en sammanställning av samråden under perioden augusti 2020-april 2023.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har identifierats utifrån de sakägare som berörs direkt av ändringen av vägplanen till följd av överskridande gränsvärden gällande buller eller nytt/förändrat markintrång. Indirekt påverkan av ändring av vägplanen till följd av exempelvis ändrade anslutningar är ej aktuellt. Till samrådsretsen hör även ledningsägare, Botkyrka kommun, Huddinge kommun, Polisen samt Region Stockholm.

## 3 Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

### 3.1. Samråd alternativ ”Smedvägen” – augusti 2020

#### 3.1.1. Samråd med Botkyrka kommun

I mars 2020 presenterade Trafikverket identifierade svårigheter för genomförande av den då fastställda vägplanen för Botkyrka kommun, och att vägplanen skulle komma att behöva ändras. Den primära orsaken för behovet av ändring av vägplanen var att man funnit risker i genomförandeskedet avseende den järnvägstunnel som den nya vägen är tänkt att passera ovan i den fastställda vägplanen. Detta då det bland annat kommer krävas bergschakt ovanför tunneln som kan påverka tunneln och därmed järnvägstrafiken.

Trafikverket presenterade ett alternativt utformningsförslag där cirkulationsplatsen på Pålamalmsvägen flyttas ca 200 meter norrut jämfört med fastställd vägplan, till korsningspunkten Smedvägen/Pålamalmsvägen, för att på så vis undvika bergschakt inom järnvägstunnelns riskzon. Förslaget innebar att cirkulationen skulle samla alla anslutningar – Smedvägen, Pålamalmsvägen samt väg 566 (Infart Riksten) – i en trafiksäker lösning för att minimera konfliktytorna mellan trafikanterna. Detta då anslutningen från Smedvägen till Pålamalmsvägen i dagsläget inte är optimalt utformad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Botkyrka kommun ställde sig negativ till detta förslag och menade att det avvek från den utformning som var överenskommen i det medfinansieringsavtal som tidigare tecknats mellan Trafikverket och Botkyrka kommun. Kommunen ansåg också att bullersituationen för boende på Smedvägen, samt i andra delar av Tullinge skog, skulle försämrats av förslaget. Kommunen uttryckte även oro för att förslaget skulle generera tillkommande genomfartstrafik genom Tullinge skog.

Trafikverket åtog sig att justera utformningsförslaget och sammanfatta förslagets bakgrund och konsekvenser.

#### Möte med Botkyrka kommun, 2020-06-12

Inför mötet har Trafikverket översänt ett PM vilket beskriver orsaken till behov av justering av cirkulationsplatsens läge i förhållande till den fastställda vägplanen. Utformningen har justerats något sedan det förslag som skickades till kommunen i mars 2020. I det nya förslaget har cirkulationsplatsen nu placerats cirka 150 meter norrut, cirka 50 meter söder om Smedvägen, jämfört med fastställd vägplan. Cirkulationsplatsen har också anpassats för att framöver kunna ansluta ytterligare ett "ben" avseende etapp 2 av Förbifart Tullinge – utan att behöva bygga om själva cirkulationsplatsen.

Botkyrka kommun är fortsatt negativa till förslaget att justera cirkulationsplatsens läge. Kommunen ställer sig frågande till hur sträckningen av etapp 2 av Förbifart Tullinge kommer påverkas då cirkulationsplatsen flyttats norrut. Kommunen menar att delar av etapp 2 då kommer behöva lokaliseras på norra sidan av järnvägen, tillika närmare boende i Tullinge skog vilka kommer bli mer bullerutsatta, och att förslaget avviker från den vägutredning som togs fram 2004.

#### Yttrande under samrådstiden från Botkyrka kommun, 2020-09-01

Botkyrka kommun ställer sig positiva till vägplanens principiella syfte och vision. Kommunen uttrycker oro kring att samrådsförslaget innebär att vägsträckningen påverkar intilliggande bostadsområde Tullinge skog och att cirkulationsplatsen hamnar nära korsningen Smedvägen/Pålamalmsvägen.

Kommunen anser att förslaget medför att etapp 2 av Förbifart Tullinge kommer nära befintlig bostadsbebyggelse.

Kommunen anser att det finns en risk att rödlistade arter upptäcks i området som kommer att påverkas av samrådsförslaget. Konsekvenser blir att vägplanen kan stoppas återigen.

Kommunen påpekar att man har träffat avtal med Trafikverket baserat på förutsättningar i den ursprungliga vägplanen. Hur avtalsfrågan baserat på ändringarna i den nya vägplanen ska hanteras behöver behandlas i ett annat forum.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkterna och kommer hålla fortsatt dialog med kommunen avseende cirkulationsplatsens läge samt förutsättningar som ligger till grund för parternas avtal.

#### Yttranden under samrådstiden från Botkyrka kommun, 2020-09-22

Botkyrka kommun skickar kompletterande synpunkter efter att yttrandet som inkom 2020-09-01 varit uppe i Samhällsbyggnadsnämnden för beslut.

Kommunen påpekar utöver yttrandet 2020-09-01 vikten av att de infrastrukturprojekt som kommunen är involverad i blir genomförda då kommunen befinner sig i en expansiv fas där flertalet intressenter visar intresse för bostadsbyggnad och verksamhetsetableringar.

Kommunen ställer sig kritiska till att Trafikverket inkommer med förändringar som riskerar att skapa både ekonomiska och utvecklingsmässiga konsekvenser. Nämnden anser det anmärkningsvärt att Trafikverket inte för en tidig dialog med kommunen om de förändringar som förslås och än mer konfunderade blir de över att Trafikverket inte för samtal med sina egna interna enheter i avseende till att man inte kan korsa järnvägen och därmed finna en mer hållbar lösning.

Kommunen accepterar inte att kommunen ska bära några konsekvenser som en ny utformning skulle kunna medföra, och menar att samrådsförslaget äventyrar bostadsutveckling samt framtida utbyggnad av Förbifart Tullinge (Infart Riksten). Kommunen anser att samrådsförslaget kan innebära påverkan på avtal som kommunen har tecknat med exploatörer i området och därmed öka kostnader för kommunen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat kommunens synpunkter och kommer hålla fortsatt dialog med kommunen avseende det fortsatta arbetet med vägens utformning samt förutsättningar som ligger till grund för parternas avtal.

### 3.1.2. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### Utskick av samrådsunderlag till direkt berörda, 2020-08-05

Den 5 augusti 2020 skickades brev med samrådsunderlaget till direkt berörda. Direkt berörda har identifierats som de sakägare som berörs direkt av ändringen av vägplanen till följd av överskridande gränsvärden gällande buller eller nytt/förändrat markintrång.

#### Samrådsunderlagets tillgänglighet

Samrådsunderlaget gjordes tillgängligt på webben den 6 augusti 2020. Samrådstiden angavs till perioden 2020-08-05 – 2020-08-30. En sakägare har haft önskemål om en veckas förlängd svarstid vilket Trafikverket har tillmötesgått.

#### Yttrande under samrådstiden från ledningsägare – Vattenfall, 2020-08-13

Vattenfall har befintliga ledningar som påverkas i samrådsförslaget och lämnar information kring sin anläggning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkterna och vidare kontakt kommer ske genom ledningsägarmöten.

#### Yttrande under samrådstiden från ledningsägare – Stockholm Vatten och Avfall, 2020-09-08

Stockholm Vatten och Avfall hänvisar till sitt remissvar daterat 2019-03-07 vilket är ett yttrande över den granskningshandling Trafikverket ställt ut för den nu fastställda vägplanen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkten.

#### Synpunkter/frågor (från inkommande samtal, mail och skrivelser)

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 1, 2020-08-25

Synpunktslämnaren representerar ett flertal boende på Smedvägen. De boende är mycket

missnöjda med samrådsförslaget. De önskar förtydligande över hur den framtida fortsatta utbyggnaden av Förbifart Tullinge (Infart Riksten) ska kopplas till samrådsförslaget.

Trafikverkets kommentar: Cirkulationsplatsen i samrådsförslaget är dimensionerad för den mängd och typ av trafik som prognostiserats för en fullt utbyggd Förbifart Tullinge. Cirkulationsplatsen har även utformats för att framgent kunna ansluta ett fjärde "ben" i väster för den fortsatta sträckningen av Förbifart Tullinge (Infart Riksten), utan att i övrigt behöva justera utformningen av cirkulationsplatsen vilket hade varit fallet i den fastställda vägplanen.

De boende uttrycker en oro över att cirkulationsplatsen ligger för nära anslutningen Smedvägen/Pålmalmsvägen och att det ska ge upphov till kö och trafiksäkerhetsrisker.

Trafikverkets kommentar: Smedvägens anslutning till Pålmalmsvägen har i dagsläget förbättringsmöjligheter. Rådande utformning och närheten till Smedvägen har beaktats, och förslag har presenterats för kommunen (som är huvudman för Smedvägen) att denna anslutning rätas upp något i samband med anläggandet av cirkulationsplatsen för säkrare in- och utfart för biltrafik samt att gång- och cykelvägen utmed Pålmalmsvägen kan korsas Smedvägen på ett trafiksäkert sätt.

De boende önskar förtydligande över differensen mellan dimensionerande trafikmängd för nya vägen mellan väg 226 och väg 571 i planbeskrivningen för den fastställda vägplanen (19 000 ÅDT) och den trafikprognos som står angiven samrådsförslaget (7 000 ÅDT).

Trafikverkets kommentar: Det stämmer att trafikprognosen för 2040 gällande den nya vägen mellan väg 226 och väg 571 i den fastställda vägplanen var beräknad till 19 000 fordon i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Denna beräkning utgick ifrån en förutsättning där hela Förbifart Tullinge är utbyggd. I ett sådant scenario kommer alltså den aktuella sträckan uppnå den beräknade fordonsmängden, det vill säga när all trafik flyttas från väg 226 till Förbifart Tullinge istället för att passera genom centrala Tullinge.

I det aktuella samrådsförslaget, med beräknad ÅDT på 7 000 fordon, har beräkningen utgått från förutsättningen där endast etapp 1 av Förbifart Tullinge (Infart Riksten) är utbyggd, och delar av trafikflödet följaktligen fortfarande kommer att trafikera väg 226 genom de centrala delarna av Tullinge.

Prognosberäkningar för en vägplan ska endast ta hänsyn till de konsekvenser och effekter just den vägplanen för med sig. Vägkroppen för etapp 1 är dimensionerad för de höga trafikflöden som en fullt utbyggd Förbifart Tullinge skulle innebära, men effekter på exempelvis buller, ackumulerade restidsförändringar etc. ska utgå ifrån den årsmedeldygnstrafik som endast etapp 1 kommer generera.

De boende ställer sig frågande till ifall Trafikverket har beaktat hur samrådsförslaget kommer att påverka bullersituationen i området samt ifall typen av buller kommer förändras (dagens mer jämna bullersus jämfört med fler inbromsningar/accelerationer i samrådsförslaget).

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en bullerutredning som jämför bullersituationen i området för nollalternativet, det vill säga där inga förändringar görs utifrån befintlig utformning, respektive samrådsförslaget. Utdrag ur



bullerutredningen finns upptaget i samrådsunderlaget, och bullerutredningen i sin helhet finns med som bilaga. Utredningen visar att samrådsförslaget skulle innebära att sju fastigheter på Smedvägen skulle överskrida riktvärde för ekvivalent ljudnivå för både inomhus och utomhus (fasad). Lämpliga bullerskyddsåtgärder för dessa ska utredas vidare.

De boende undrar ifall det har upprättats ett gestaltungsprogram för samrådsförslaget.

Trafikverkets kommentar: Inget specifikt gestaltungsprogram har upprättats för samrådsförslaget. Utformningen och gestaltningen följer samma principer som i den fastställda vägplanen.

De boende lämnar förslag till en alternativ utformning där den nya vägen korsar ovan järnvägstunneln likt fastställd vägplan, dock med en mer vinkelrät passage, samt en idé att passagen skulle kunna anläggas på en typ av brokonstruktion för att undvika påverkan på omgivande mark.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar förslaget.

De boende lämnar övriga synpunkter där de menar att samrådsförslaget påverkar deras, samt kommande generationers, boendemiljö starkt negativt på grund av ökad trafikmängd, ökade avgasutsläpp och förändrade bullerförhållanden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tar med sig synpunkten till det fortsatta arbetet.

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 2, 2020-08-24

Trafikverket har gjort bedömningen att samrådsförslaget inte medför någon ökad barriäreffekt jämfört med fastställd vägplan. Synpunktslämnaren håller inte med om detta och hänvisar till den fastställda vägplanen där passage för gång- och cykeltrafikanter fanns planerad vid cirkulationen på Pålamalmsvägen för att lättare kunna korsa vägen och på så vis underlätta tillgängligheten till naturreservatet, vilken hen inte kan återfinna i samrådsunderlaget.

Trafikverkets kommentar: I samrådsförslaget finns en passage planerad vid cirkulationsplatsens nya läge. Trafikverket förstår att den inte varit tillräckligt tydligt illustrerad och tar med sig detta till det fortsatta arbetet.

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 3, 2020-08-27

Synpunktslämnaren anser att samrådstiden inte varit tillräckligt lång och önskar att Trafikverket ska hålla ett informationsmöte för fastighetsägare som berörs av höjda bullernivåer och ökade avgasutsläpp.

Trafikverkets kommentar: Samrådstiden bestämdes till drygt 3 veckor enligt den rutin Trafikverket har för planprocessen. Fastighetsägare som beräknats påverkas av överskridna gränsvärden gällande buller samt fastighetsägare som påverkas av förändrat markintrång har fått samrådsförslaget skickat brevlades. För övrig allmänhet har samrådsförslaget tillgängliggjorts på webben. På grund av rådande pandemi har möjlighet till traditionellt informationsmöte på plats inte varit möjligt, men Trafikverket noterar synpunkten och ser över alternativa möjligheter till informationsmöten för det fortsatta arbetet.

Synpunktslämnaren anser att den fastställda vägplanens utformning ska bibehållas alternativt att samrådsförslagets vägdragning ska flyttas längre österut, med ett mindre ingrepp i naturreservatet samt att cirkulationsplatsen förläggs längre söderut. Gångpassager till naturreservatet ska inkluderas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket vill i största möjliga mån undvika att göra ingrepp i naturreservatet då det omfattas av skydd enligt miljöbalken. Gångpassage är inkluderad vid cirkulationsplatsen i samrådsförslaget. Trafikverket förstår att den inte varit tillräckligt tydligt illustrerad och tar med sig detta till det fortsatta arbetet.

Yttrande under samrådstiden från Tullingepartiet, 2020-10-19

Tullingepartiet anser att såväl samrådsförslaget som en vidare utbyggnad av Förbifart Tullinge innebär negativa konsekvenser för boende i Tullinge skog avseende buller. Tullingepartiet undrar ifall Trafikverket analyserat konsekvenser gällande bullersituationen av att anlägga cirkulationsplatsen närmare infarten till Smedvägen jämfört med den fastställda vägplanen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har tagit fram en bullerutredning som jämför bullersituationen i området för nollalternativet, det vill säga där inga förändringar görs utifrån befintlig utformning, respektive samrådsförslaget. Utdrag ur bullerutredningen finns upptaget i samrådsunderlaget, och bullerutredningen i sin helhet finns med som bilaga. Utredningen visar att samrådsförslaget skulle innebära att sju fastigheter på Smedvägen skulle överskrida riktvärde för ekvivalent ljudnivå för både inomhus och utomhus (fasad). Lämpliga bullerskyddsåtgärder för dessa ska utredas vidare.

Tullingepartiet undrar ifall Trafikverket har analyserat konsekvenserna av att dra trafiken på en hög bro över järnvägen vad gäller utbrett buller i Tullinge skog. Partiet undrar även ifall Trafikverket gjort någon kostnadsjämförelse mellan att förstärka tunnelns konstruktion med kostnaden för att bygga en bro vid den i det nya förslaget angivna korsningspunkten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tolkar att Tullingepartiet syftar på att den fortsatta utbyggnaden av Förbifart Tullinge (etapp 2) skulle korsa järnvägen på en bro där den sedan skulle ansluta i väster till nya cirkulationsplatsen på Pålamalmsvägen i samrådsförslaget.

Någon detaljprojektering har inte tagits fram för den fortsatta utbyggnaden av Förbifart Tullinge (etapp 2) inom ramen för detta samrådsförslag då det ligger utanför uppdraget för vägplanen för etapp 1. Cirkulationsplatsens kapacitet på Pålamalmsvägen har dimensionerats för framtida trafikflöden som en fullt utbyggd Förbifart Tullinge kräver. Vidare har man schematiskt visat hur en anslutning av etapp 2 skulle kunna se ut med rådande utformningskrav. Någon kostnadsanalys för den fortsatta utbyggnaden av Förbifart Tullinge har därmed inte utförts.

Konsekvenser avseende buller som härrör till den vidare utbyggnaden av Förbifart Tullinge (etapp 2) har inte inkluderats i den bullerutredning som tagits fram till detta samråd.

Tullingepartiet undrar vad det är som begränsar järnvägstunnelns bärförmåga i utformningen enligt den fastställda vägplanen.

Trafikverkets kommentar: Den fastställda vägplanens utformning skulle innebära omfattande bergschaktsarbeten nära järnvägstunneln. Det är denna typ av vibrationsalstrande verksamhet (sprängning) i kombination med tunnelns skick som Trafikverket anser vara för riskfyllt.

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 4, 2021-02-01

Synpunktslämnaren är oroad över hur anslutningen till Förbifart Tullinge (etapp 2) kommer att påverkas i och med samrådsförslaget samt att etapp 2 av Förbifart Tullinge riskerar att hamna nära befintlig bebyggelse i Tullinge skog. Synpunktslämnaren ser en lösning i att hela Förbifart Tullinge istället skulle kunna förläggas i tunnel och undrar om detta är ett alternativ som diskuterats. Synpunktslämnaren önskar även att ta del av ritningar som visar hur etapp 2 av Förbifart Tullinge påverkas av samrådsförslaget.

Synpunkten inkom fem månader efter det datum Trafikverket satt som tidpunkt för att inkomma med synpunkter. Trafikverket meddelade synpunktslämnaren att under den tid som hunnit passera har Trafikverket beslutat att inte arbeta vidare med det aktuella samrådsförslaget, och att arbete pågår med att ta fram ett nytt förslag. Avseende nästa etapp av Förbifart Tullinge så finns det ännu inget sådant aktivt uppdrag hos Trafikverket. Den aktuella vägplanen omfattar endast etapp 1 och utredning kring utformning/sträckning för eventuell fortsatt sträckning finns inte inom ramen för nuvarande projekt.

### 3.1.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### Trafikförvaltningen Region Stockholm, mail 2020-08-27

Trafikförvaltningen efterfrågar uppdaterade vägprofiler samt höjdsättning och utmärkta radier för den nya tänkta väglinjen. Trafikverket lämnar besked att då planförslaget ännu befinner sig i samrådsskede så är vägen ännu inte projekterad till den detaljeringsgrad som trafikförvaltningen efterfrågar. Trafikverket kommer att följa VGU i det fortsatta arbetet och kommer kunna tillhandahålla efterfrågad information längre fram.

#### Trafikförvaltningen Region Stockholm, yttrande 2020-09-04

Trafikförvaltningen påpekar vikten av att Trafikverket följer trafikförvaltningens Riktlinjer för Utformning av Infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss) avseende tvär- och längslutningar på sträcka och i vilplan, radier osv. Vägens utformning ska även säkerställas med körspår för boggiebuss.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkten och kommer att beakta detta i det fortsatta arbetet.

#### Utskick av meddelande om nytt ställningstagande, 2020-10-27

Trafikverket meddelar att man kommer dra tillbaka förslaget som varit ute på samråd i augusti 2020 för att se över andra möjligheter att lösa den problematik som identifierats i den fastställda vägplanen. Meddelandet skickas till de sakägare som inkommit med synpunkter under samrådstiden samt publiceras även på webben.

## 3.2. Samråd alternativ "Hantverksbyn" – december 2021

### 3.2.1. Samråd med Botkyrka kommun

Den 21 oktober 2020 översände Trafikverket mail till Botkyrka kommun som en första information om att arbete med ändring av vägplan skulle initieras samt bakgrund till varför

detta arbete skulle påbörjas. Informationsmöten med berörda kommuner, avseende ändring av vägplanen, har sedan genomförts vid flera tillfällen under slutet av 2020 samt under 2021.

#### Möte med Botkyrka kommun, 2020-12-16

Trafikverket presenterade orsaker till att den nu lagakraftvunna vägplanen behöver ändras och visade även illustration över möjlig justerad sträckning av väg 566, som ska byggas mellan väg 226 Huddingevägen och väg 571 Pålamalmsvägen. En av orsakerna till ändring av vägplan som Trafikverket presenterade var att man funnit risker i genomförandeskedet avseende den järnvägstunnel som den nya vägen är tänkt att passera ovanför i den lagakraftvunna planen. Detta då det bland annat kommer att krävas bergschakt ovanför tunneln som kan riskera att påverka tunneln och därmed järnvägstrafiken.

Botkyrka kommun ställer sig frågande till varför Trafikverket inte åtgärdar skicket i järnvägstunneln istället för att ändra vägens sträckning. Trafikverket menar att järnvägsanläggningen är ett riksintresse och att den yttre påverkan som anläggande av vägen utgör, oavsett åtgärder på tunneln, innebär en risk Trafikverket inte är villiga att ta.

Botkyrka kommun informerade att delar av den medfinansiering som kommunen ska stå för grundar sig i ett avtal mellan kommunen och exploitören i Riksten. Exploatören är mån om att restiden inte förändras samt att förslaget gagnar dem och inte omöjliggör en fortsatt sträckning på Förbifart Tullinge.

Trafikverket åtog sig att ta fram ritningar som visar att den ändrade vägplanen inte skulle omöjliggöra en vidare utbyggnad av Förbifart Tullinge, enligt önskemål från kommunen.

#### Möte med Botkyrka kommun, 2021-01-28

På mötet deltog Trafikverket, Botkyrka kommun samt exploitören i Riksten; RFAB. Trafikverket presenterade utformningsförslaget för ändring av vägplan samt underlag för hur en framtida fortsättning av Förbifart Tullinge skulle kunna anslutas till det tänkta förslaget.

Botkyrka kommun lyfter frågan varför det inte är möjligt att korsa järnvägstunneln på bro i den lagakraftvunna vägplanen – något som skulle kunna möjliggöras med utformningen i den ändrade vägplanen. Trafikverket menar att vägprofilen måste höjas för att kunna anlägga en brokonstruktion över järnvägsanläggningen, detta är inte möjligt i den lagakraftvunna vägplanen då väg 566 ansluter till väg 571 Pålamalmsvägen i plan.

Botkyrka kommun upplever att förslaget är en förenklad lösning som innebär ökad restid och att miljöpåverkan samt investeringskostnader skjuts på framtiden då etapp 2 av förbifarten byggs ut. Trafikverket menar att skillnaden i körsträcka och restid är marginell mellan förslaget och den lagakraftvunna vägplanen. Gällande kostnad och miljöpåverkan måste Trafikverket se till den bästa lösningen i det aktuella uppdraget, vilket endast är etapp 1 av förbifarten då någon utbyggnad av etapp 2 vid mötestillfället inte finns med i länsplanen för regional transportinfrastruktur.

Botkyrka kommun anser att upplevelsen för biltrafikanter kommer bli annorlunda med den ändrade vägplanen; att det inte kommer upplevas som en infart till Riksten. Trafikverket önskade att Botkyrka kommun skulle konkretisera de upplevda nackdelarna med förslaget så Trafikverket får en tydligare bild över vad konsekvenserna blir för kommunen.

#### Yttrande under samrådstiden från Botkyrka kommun, 2022-02-08

Botkyrka kommun är negativ till förslaget av ändring av vägplan då kommunen bedömer att det försämrar förutsättningarna för genomförande av fortsatt utbyggnad av Förbifart Tullinge. Botkyrka kommun förespråkar utformning enligt den lagakraftvunna vägplanen med hänvisning till kommunens planering av Rikstens Friluftsstad samt utvecklingen av centrala Tullinge, vars genomförande i hög grad förutsätts av att väg 226 avlastas och Förbifart Tullinge byggs ut i sin helhet.

Förvaltningen bedömer att samrådsförslaget i egentlig mening enbart blir en förbifart runt Hantverksbyn som varken ger restidsvinst eller avståndsvinst för resande med bil.

Botkyrka kommun föreslår också att Trafikverket framgent samförsläger de infrastrukturprojekt som innebär utbyggnad av Förbifart Tullinge och utbyggnad av nya järnvägsspår längs Grödingebanan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat kommunens synpunkter och fortsatt dialog kring vägens utformning kommer ske framöver.

#### 3.2.2. Samråd med Huddinge kommun

Den 21 oktober 2020 översände Trafikverket mail till Huddinge kommun som en första information om att arbete med ändring av vägplan skulle initieras samt bakgrund till varför detta arbete skulle påbörjas. Informationsmöten med berörda kommuner, avseende ändring av vägplanen, har sedan genomförts vid flera tillfällen under slutet av 2020 samt under 2021.

#### Möte med Huddinge kommun, 2020-10-27

Trafikverket kallade till möte för att informera Huddinge kommun om arbetet med ändring av vägplan samt starta en dialog angående hur olika utformningsförslag kan komma att påverka kommunens uppstartade planprogramsarbete för Björnkullaområdet, vilket angränsar till väg 566 mellan väg 226 och väg 571.

Trafikverket presenterade framtagna skissförslag vilka Huddinge kommun önskade att Trafikverket skulle skicka över digitalt så att kommunen skulle kunna studera om den justerade vägsträckningen skulle få konsekvenser för kommunens planprogram.

Huddinge kommun undrade om väg 566, mellan väg 226 och väg 571, kommer utgöra sekundärled för farligt gods och på vilket sätt kommunen skulle behöva förhålla sig till det i planprogrammet. Trafikverket meddelade att den nya vägen har placerats i förhållande till befintlig bebyggelse med hänsyn till det skyddsavstånd som krävs för att kunna hantera trafik med farligt gods. Trafikverket meddelade även att avståndet kommunen har att förhålla sig till från vägen beror på vilken typ av markanvändning kommunen tänkt planlägga för.

#### Möte med Huddinge kommun, 2020-11-18

Möte mellan Trafikverket och Huddinge kommun hölls som en uppföljning på det möte som ägde rum 2020-10-27. Under tiden mellan dessa möten har diverse underlag såsom naturvårdsinventering, släntutbredning och utformningsalternativ utbytts digitalt mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

Efter mötet har ytterligare material delats mellan Trafikverket och Huddinge och kommunen har återkommit med ett antal frågeställningar till Trafikverket via mail som Trafikverket har besvarat.

Huddinge kommun undrade hur det var tänkt för korsningspunkten mellan väg 566 och förlängningen av kommunala gatan Björnkullavägen; vilken typ av korsningslösning som är aktuell i och med ändring av vägplan. Trafikverket svarade att vägprofilen för väg 566 har justerats nedåt jämfört med fastställd plan vilket innebär att Björnkullavägen kan gå på bro över väg 566 i denna korsningspunkt – vilket också ger en mer harmonisk profil för Björnkullavägen då anslutningen till Mekanikervägen är en höjd kommunen har att förhålla sig till.

Huddinge kommun undrade om en korsning i plan är möjlig i korsningspunkt mellan väg 566/Björnkullavägen. Trafikverket svarade att det inte är aktuellt då det kan riskera kapaciteten på väg 566 i ett framtida skede där hela Förbifart Tullinge är utbyggd.

Huddinge kommun undrade om bullersituationen förväntas förändras på grund av den justerade vägsträckningen i och med ändring av vägplan. Trafikverket svarade att bullerutbredningen bli densamma eller mindre jämfört med fastställd vägplan. Detta då vägens profil sänkts och ligger nu mer i bergskärning, vilket begränsar bullerutbredningen.

Huddinge kommun skickade efter mötet över förslag på justering av den vägsträckning som Trafikverket hade presenterat för kommunen på mötet. Huvudsakligen innebar förslaget från kommunen att knuffa väg 566 något västerut jämfört med det förslag Trafikverket hade presenterat. Trafikverket anpassade sedan utformningen på väg 566 efter kommunens förslag.

#### Möte med Huddinge kommun, 2021-07-09

Trafikverket visade det utformningsförslag som tagits fram som samrådsunderlag. Under mötet tog Huddinge kommun upp att de anser att Trafikverket ska ersätta kommunen ekonomiskt då kommunen behöver anlägga Björnkullavägen på bro över väg 566 istället för i port under väg 566 i och med ändring av vägplanen. Trafikverket delade inte kommunens uppfattning om ersättningsfrågan.

#### Yttrande under samrådstiden från Huddinge kommun, 2022-02-09

Huddinge kommun anser att den ändrade vägplanen innebär flera betydande nackdelar. Kommunen förutsätter därför att kommunen ges full kompensation för alla former av intrång och fördyringar som förslaget till ändrad vägplan skulle kunna orsaka kommunen. Kommunen vill reglera konsekvenserna i ett avtal innan ändrad vägplan fastställs.

Huddinge kommuns planering av planprogram för Björnkulla påverkas i och med att Trafikverkets väg förskjuts något österut i samrådsförslaget och därmed påverkar omfattningen av möjlig yta för kommunen att exploatera som verksamhetsmark.

Kommunen menar att den lagakraftvunna vägplanen är planerad och anpassad för att en väg av kommunal standard ska kunna byggas under Trafikverkets bro mellan Björnkulla och Hantverksbyn, vilken skulle kunna trafikförsörja det kommande verksamhetsområdet. Den föreslagna förändringen av vägplanen beskriver inte konsekvensen av att denna koppling försvåras nämnvärt, eftersom den troligtvis behöver förläggas på en bro över Trafikverkets anläggning.

Kommunen anser att förändringen innebär att barriäreffekten mellan Björnkulla och Hantverksbyn förstärks kraftigt, vilket är olyckligt med hänsyn till att dessa båda områden utgör en del av den regionala stadskärnan.

Huddinge kommun vill också särskilt betona vikten av att förändringar i projektet Trafikplats Högskolan, med anledning av ändring av vägplan, inte får försvåra, försena eller fördyra de delar av projektet som kommunen finansierar enligt genomförandeavtal.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat kommunens synpunkter. Trafikverket delar inte kommunens uppfattning att samrådsförslaget innebär flera betydande nackdelar. Trafikverket ser att om Huddinge kommun kan påvisa betydande nackdelar kan detta regleras enligt gällande avtal, alternativt enligt vägplanprocessen. Fortsatt dialog kommer att ske avseende korsningspunkten mellan väg 566 och den kommunala gata Huddinge kommun upptagit i sitt förslag till planprogram för Björnkulla.

### 3.2.3. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### Utskick av samrådsunderlag till berörda av nytt eller förändrat markinträng, 2021-12-08

Den 8 december 2021 skickades brev med samrådsunderlaget till direkt berörda. Berörda har erbjudits att kontakta ansvarig projektledare för att boka enskilt möte om så önskats.

#### Samrådsunderlagets tillgänglighet

Samrådsunderlaget gjordes tillgängligt på webben den 9 december 2021. Samrådstiden angavs till perioden 2021-12-09 – 2022-01-14. Flera sakägare har haft önskemål om förlängd svarstid vilket Trafikverket har tillmötesgått; den nya tiden sattes till 14 februari 2022.

#### Yttrande under samrådstiden från ledningsägare – Vattenfall, 2021-12-14

Vattenfall har befintliga ledningar som påverkas i samrådsförslaget och lämnar information kring sin anläggning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkterna och vidare kontakt kommer ske genom ledningsägarmöten.

#### Synpunkter/frågor (från inkommande samtal, mail och skrivelser)

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 1, 2021-12-16

Fastighetsägare informerade om kommande byggnation av bostäder på den aktuella fastigheten. Fastighetsägaren undrade även ifall hen tolkat rätt att delar av tillfällig nyttjanderätt som angivits i den lagakraftvunna vägplanen skulle utgå i samrådsförslaget, samt hur den nya gång- och cykelvägen utmed väg 226 ska ansluta utanför rulltrappshuset vid Flemingsbergs station. Trafikverket meddelar att hens tolkning avseende tillfällig nyttjanderätt stämmer. Trafikverket meddelar även att gång- och cykelvägen kommer ansluta i plan till det befintliga torget mellan rulltrappshuset och gångbron mot stationsbyggnaden.

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 2, 2021-12-27

Fastighetsägare önskade förtydligande över hur samrådsförslaget påverkade markanspråket på sin fastighet jämfört med den lagakraftvunna vägplanen. Trafikverket meddelade att en större del av den tillfälliga nyttjanderätt som var angiven i den lagakraftvunna vägplanen på den aktuella fastigheten utgår i samrådsförslaget.

Yttrande under samrådstiden från Synpunktslämnare 3, 2022-01-11

Synpunkt som berör jämförelse av dimensionerande trafikmängd för nya vägen mellan väg 226 och väg 571 i planbeskrivningen för den lagakraftvunna planen (19 000 ÅDT) och den trafikprognos som står angiven i samrådsförslaget (7 000 ÅDT).

Trafikverkets kommentar: Det stämmer att trafikprognosen för 2040 gällande den nya vägen mellan väg 226 och väg 571 i den lagakraftvunna planen var beräknad till 19 000 fordon i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Denna beräkning utgick ifrån en förutsättning där hela Förbifart Tullinge är utbyggd. I ett sådant scenario kommer alltså den aktuella sträckan uppnå den beräknade fordonsmängden, det vill säga när all trafik flyttas från väg 226 till Förbifart Tullinge istället för att passera genom centrala Tullinge.

I det aktuella samrådsförslaget, med beräknad ÅDT på 7 000 fordon, har beräkningen utgått från förutsättningen där endast etapp 1 av Förbifart Tullinge (Infart Riksten) är utbyggd, och delar av trafikflödet följaktligen fortfarande kommer att trafikera väg 226 genom de centrala delarna av Tullinge.

Prognosberäkningar för en vägplan ska endast ta hänsyn till de konsekvenser och effekter just den vägplanen för med sig. Vägkroppen för etapp 1 är dimensionerad för de höga trafikflöden som en fullt utbyggd Förbifart Tullinge skulle innebära, men effekter på exempelvis buller, ackumulerade restidsförändringar etcetera ska utgå ifrån den årsmedeldygnstrafik som uppkommer av denna vägplanen, det vill säga etapp 1.

Synpunkt gällande de gångpassager som, i den lagakraftvunna planen, var planerade utmed den nya vägen mellan väg 226 och väg 571; en gångpassage vid den nya cirkulationsplatsen på väg 571 samt en gångbro ovan den nya vägen på sträckan genom skogsområdet. Dessa passager finns inte inkluderade i samrådsförslaget och synpunktslämnaren anser att passagen vid cirkulationsplatsen på väg 571 (i den lagakraftvunna planen) ska anläggas.

Trafikverkets kommentar: Väg 571 Pålamalmsvägen har en hastighetsbegränsning på 70 km/h, och på sådana vägar anlägger Trafikverket inte gångpassager. I den lagakraftvunna planen var hastighetsbegränsningen planerad att sänkas till 60 km/h runt cirkulationsplatsen, och i kombination med detta var cirkulationsplatsens läge sådant att en passage kunde anläggas med koppling relativt nära befintligt stigsystem.

Då samrådsförslaget innebär att cirkulationsplatsen på väg 571 flyttas längre norrut jämfört med läget i den lagakraftvunna planen så flyttas även gränsen för vägplanen och för själva området vilket detta projekt kan utföra åtgärder inom.

#### 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

##### Region Stockholm, 2022-02-11

Den föreslagna vägplanen kommer enligt Region Stockholms bedömning att förbättra den problematiska trafiksituationen som idag råder i området och förslagen förändring bedöms sålunda vara bra för trafiken till och från Karolinska sjukhuset i Huddinge.

Region Stockholm vill tydliggöra att regionala cykelstråk som byggs eller förändras bör anläggas i så stor utsträckning som möjligt i enlighet med de standarder som redovisas i den regionala cykelplanen.



Region Stockholm anser att Trafikverket i detta omtag av planen bör utreda att möjliggöra för en lokal koppling mellan Björnkulla i Huddinge och Hantverksbyn i Botkyrka. En lokal koppling frigör kapacitet i det övergripande regionala vägnätet och möjliggör mer resiliens i kollektivtrafiksystemet samtidigt som Botkyrka får fler kopplingar till den regionala kärnan i Flemingsberg.

Projektet har från början finansierats med trängselskattemedel via länsplanen, men uppkomna kostnadsökningar har finansierats helt genom länsplanen. Inför arbetet med framtagande av förslag till länsplan 2022 - 2033 har Trafikverket aviserat om ytterligare kostnadsökningar som kommer att belasta länsplanen framöver. Region Stockholm vill poängtera att det är viktigt att Trafikverket prioriterar att hålla budgeten i projektet och fortsätter att arbeta för en ökad kostnadskontroll i alla stora projekt.

Trafikverkets kommentar: Det regionala cykelstråket som planeras längs med väg 226 mellan Flaggplan och Flemingsbergs station kommer anläggas i enlighet med de standarder som redovisas i den regionala cykelplanen.

Samrådsförslaget möjliggör en mellankommunal koppling strax norr om Hantverksbyn. Fortsatt arbete kvarstår mellan kommunerna att säkerställa hur denna koppling ska kunna genomföras sett till kommande detaljplanearbete.

Trafikverket noterar synpunkten avseende aviserade kostnadsökningar och arbetar med att hålla en ökad kostnadskontroll framgent.

### 3.3. Samråd alternativ "Riksten" januari -2023

#### 3.3.1. Samråd med Botkyrka kommun

Den 8 april 2022 presenterade Trafikverket ett nytt förslag på anslutningspunkt mellan Infart Riksten och väg 571 Pålmalmsvägen. Det nya föreslagna läget på cirkulationsplats ligger lite längre söderut och vägens profil har justerats för att kunna passera över järnvägstunnel på bank och påverkar på så vis inte järnvägstunneln i samma utsträckning som fastställd vägplan. Botkyrka kommun meddelar på mötet att man ser positivt på förslaget.

#### Möte med Botkyrka kommun, 2022-06-07

Botkyrka kommun undrar hur dialogen går mellan Trafikverket och Huddinge gällande framtida anslutningsväg via Mekanikervägen, till det av Huddinge kommun planerade verksamhetsområdet öster om ny väg 566. Trafikverket meddelar att Huddinge kommun vill ansluta verksamhetsområdet med en trevägskorsning medan Trafikverket anser att man måste ha i åtanke att detta är första etappen av förbifart Tullinge (Infart Riksten) och att de då inte lämpar sig med en trevägskorsning.

#### Yttrande under samrådet från Botkyrka kommun, 2023-03-15

Botkyrka kommun är positiva till att anslutningen mellan väg 226 Huddingevägen och nya väg 566 utformas som en cirkulationsplatslösning jämfört med en trumpetlösning som var fallet i fastställd vägplan.

Botkyrka kommun anser att cirkulationsplatsen vid väg 571 Pålmalmsvägen förbättrar förutsättningarna för etapp 2 av Förbifart Tullinge och är därför positiva till denna ändring.

Botkyrka kommun ställer sig mycket positiva med att en rörbro (gångtunnel) är föreslagen under väg 566 då de anser att det är viktigt att kopplingarna med naturområdet bibehålls.

Botkyrka kommun påpekar vikten av att den dialog som har inletts med Trafikverket gällande föreslagen kompensationsåtgärd för tallar över 200 år fortsätter.

Botkyrka kommun är positiva till att tillgängligheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter längs väg 226 påtagligt förbättras jämfört med idag, eftersom gång- och cykelvägen inte finns där idag.

Botkyrka kommun är positiva till den kortare restiden och bättre framkomligheten till/från Stockholm som detta förslag kommer innebära då den signalreglerade korsningen vid Flaggplan kan undvikas.

Botkyrka kommun har studerat de alternativa lösningarna för placering av en framtida anslutningsväg via Mekanikervägen, till det av Huddinge kommun planerade verksamhetsområdet öster om ny väg 566 men anser att inget av de förslagna alternativen utgör en god stadsbyggnad. Botkyrka kommun anser också att utredningen kring en trevägskorsning på den nya sträckningen är en dålig lösning och skulle påverka restid och framkomlighet på den nya sträckan. Botkyrka kommun meddelar att om Trafikverket tillmötesgår något alternativ för angoring till Huddinges planerade verksamhetsområde inom ramen för denna vägplans samråd, får lösningen inte påverka projektets tidplan, eller försena utbyggnaden av förbifart Tullinge etapp 1 (Infart Riksten).

Trafikverket svar:

Trafikverket har valt att utreda möjligheten för en framtida anslutningsväg via Mekanikervägen, till det av Huddinge kommun planerade verksamhetsområdet öster om ny väg 566 enligt utformningen som finns i den fastställda vägplanen, det vill säga en portlösning. Denna utredning kommer utgå från att denna portlösning kommer fungera som en serviceväg till järnvägen, men även möjliggöra ett framtida exploateringsområde för kommunen likt fastställd vägplan.

I övrigt har Trafikverket noterat de synpunkter som Botkyrka kommun har lämnat.

### 3.3.2. Samråd med Huddinge kommun

Den 11 mars 2022 skickade Trafikverket ut ett mail till Huddinge kommun där man meddelade att man ser över utformningen av den nya vägen med hänsyn till de yttranden som inkommit under samråd "Hantverksbyn". Trafikverket meddelar att ett nytt läge för anslutningspunkt mellan Infart Riksten och väg 571 studeras med utgångspunkt att hitta en lösning i ett läge likt den lagakraftvunna vägplanen, men som även omhändertar de risker och brister som identifierats i den lagakraftvunna vägplanen.

#### Mailväxling med Huddinge kommun 2022-05-09 & 2022-06-10

Den 9 maj 2022 översänder Huddinge kommun ett PM som berör korsningspunkt väg 566/Björnkullavägen. I PM:et meddelar kommunen att man fortsatt ser ett framtida behov av en väganlutning till det planerade verksamhetsområdet som planeras i sydvästra Flemingsberg. I PM:et redovisas totalt fyra alternativ för koppling till Björnkulla. Dessa alternativ är en trevägskorsning till väg 566, en bro över väg 566, en port under väg 566

samt möjligheten att nyttja södra porten (Vid Industrivägen) och bygga en parallell gata. Huddinge kommun anser att det bästa alternativet av dessa fyra är en trevägskorsning med argumenten att det är bäst ur ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv.

Den 10 juni 2022 översänder Trafikverket ett PM till Huddinge kommun som visar Trafikverkets syn på en koppling till Björnkulla. Trafikverket anser att det är viktigt att framkomligheten på väg 566 prioriteras då detta är en del i eventuellt framtida Förbifart Tullinge. Med detta sagt vill Trafikverket i största möjliga mån undvika plananslutningar till Infart Riksten. Trafikverkets ståndpunkt är att huvudalternativ bör vara en planskild lösning mellan väg 566 och kommunens planerade lokalgata.

#### Möte med Huddinge kommun 2022-08-18

Trafikverket meddelar under mötet att man är beredda att utreda anpassning av nytt förslag till vägplan för att möjliggöra en vägport enligt befintlig vägplan om Huddinge kommun godkänner den standard det medför.

#### Möte med Huddinge kommun 2022-11-08

Huddinge kommun meddelar att om en trevägskorsning inte kan genomföras så accepterar kommunen en portlösning i det läge som redovisas i fastställd vägplan. Trafikverket meddelar att en trevägskorsning inte är lämplig då detta projekt är en första etapp på förbifart Tullinge (Infart Riksten) och denna väg måste anpassas i sin utformning för att kunna tillgodose funktionen som en förbifart.

#### Möte med Huddinge kommun 2023-03-08

Trafikverket meddelar Huddinge kommun att ett ställningstagande har tagits att påbörja projektering för att utreda möjligheten av portlösning i anslutning till det läge och med samma prestanda som redovisas i fastställd vägplan.

#### Yttrande under samrådstiden från Huddinge kommun, 2023-04-07

Huddinge kommun ställer sig positiv till den föreslagna lösningen där den nya vägen kommer gå på bank istället för på bro, då detta förslag innebär ett bättre nyttjande av massor som finns inom projektet. Huddinge kommun tycker även att förändringarna innebär betydande fördelar, då det blir kostnadsbesparingar samt mindre miljöpåverkan.

Huddinge kommun anser att förslaget innebär betydande nackdelar i förhållande till fastställd vägplan gällande anslutning till kommunens planerade verksamhetsområde i Björnkulla, då lösningen innefattade en serviceväg under väg 566 som även skulle möjliggöra framtida exploateringsområde för kommunen. Huddinge kommun anser att anslutningen till det planerade verksamhetsområdet bör lösas genom en trevägskorsning i samma läge som den i förslag till ändrad vägplan redovisade nya servicevägen. Kommunen anser att trevägskorsningen ger tydliga fördelar för Huddinges verksamhetsområde och innebär att Botkyrkas lokala vägnät inte påverkas. Kommunen bedömer även att denna lösning ger fördelar för Trafikverkets väg 566 då den torde innebära mindre miljöpåverkan och lägre kostnad. Huddinge kommun har även gjort trafikanalys som visar på att kapaciteten är tillräcklig för en framtida utbyggnad av etapp 2.

Huddinge kommun meddelar att om en trevägskorsning inte är möjlig att genomföra kan man godta samma lösning som redovisas i fastställd vägplan. En förutsättning är dock att ett sådant förslag är genomförbart för andra parter som berörs, främst Botkyrka kommun.

Huddinge kommun vill att val av åtgärd för att ansluta planerat verksamhetsområde i Huddinge behöver regleras i avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun innan ändrad vägplan fastställs. Kommunen kan inte acceptera att planering för verksamhetsmark i den regionala stadskärnan Flemingsberg omöjliggörs av Trafikverkets planering av väg 566. Huddinge kommun anser att det nya förslaget till ändrad vägplan genererar större släntområden vilket påverkar kommunens planerade verksamhetsmark negativt. Det nya förslaget stänger även möjligheten att planlägga eller nyttja området i sydvästra delen av programområdet som omfattar ca 1,2 hektar. Kommunen meddelar att man kan acceptera föreslagen ändring av vägplan med hänsyn till intrång endast under förutsättning att kommunen får full kompensation för de intrång och uteblivna möjligheter till framtida exploatering som ändringen föranleder.

Huddinge kommun önskar att Naturvårdsverkets rekommendationer om 40 dBA i rekreations- och friluftsområden tillämpas i reservatet, samt att Trafikverket är öppen för alternativa lösningar för att minska bullernivåerna.

Huddinge kommun är positiva till rörbron som kommer läggas under vägbanken för att främja småvilt samt underlätta för allmänheten att ta sig till naturreservatet. Kommunen anser däremot att den nya vägplanen innebär en klar försämring mot lagakraftvunnen vägplan med hänsyn till djur- och människoliv i området kring Hantverksbyn då ingen port i detta område innebär ökade barriäreffekter. Kommunen önskar däremot en motivering varför det inte ska anläggas mer än en rörbro.

Huddinge kommun anser att det bör förtydligas vilka gränsvärden som Trafikverket utgått från i sin bedömning för provtagningen av sulfidhaltigt berg. Huddinge kommun vill även påminna om att ta prover för hög svavelhalt i berg om krossning och sprängning ska ske inom Huddinge kommun.

Trafikverket svar:

Trafikverket står fast vid att anslutning till verksamhetsområdet inte skall ske genom en trevägskorsning då detta är första etappen av förbifart Tullinge (Infart Riksten) och då behövs ett regionalt perspektiv. Trafikverket har, i dialog med Huddinge kommun, valt att påbörja en utredning av alternativet likt fastställd vägplan för anslutningen till det planerade verksamhetsområdet. Trafikverket noterar att Huddinge kommun ämnar förhandla med Botkyrka kommun om väg till verksamhetsområdet men anser att detta ligger utanför denna vägplan. Trafikverket har med anledning av Huddinge kommun påbörjat en utredning av en ytterligare port i närheten av det tänkta verksamhetsområdet. Detta resulterar i att vägen behöver höjas och ytterligare markanspråk kan bli aktuell.

Trafikverket har noterat de synpunkter som Huddinge har lämnat gällande verksamhetsmark och har påbörjat en dialog med kommunen gällande frågor som berör reglering av marklösen parallellt som processen kring ändring av vägplan pågår.

Då riktvärdet på 40 dBA inte skulle kunna uppnås fullt ut med hjälp av bullerskydd, bullervallar eller bullerskyddskärmar anser Trafikverket fortsatt att den vunna nyttan av bullerskyddande åtgärder inte är proportionerlig till de kostnaderna samt de ökade barriäreffekterna för människor och djur detta skulle medföra. Samma bedömning gjordes även för lagakraftvunnen vägplan.

Om utredningen kring porten till framtida verksamhetsområde i Björnkulla realiseras finns ytterligare en bro som kan främja allmänhetens och djurlivets behov att ta sig till naturreservatet.

Trafikverket har noterat de synpunkter som kommunen lämnat gällande masshantering och föroreningar.

### 3.3.3. Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### Yttrande under samrådstiden från ledningsägare – Vattenfall, 2023-03-02

Vattenfall har befintliga ledningar som påverkas i samrådsförslaget och lämnar information kring sin anläggning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har noterat synpunkterna och vidare kontakt sker genom ledningsägarmöten.

### 3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### Yttrande under samrådstiden, Region Stockholm, 2023-03-03

Region Stockholm noterar att det regionala cykelstråket hamnar i ett läge där det uppstår konflikt med gångtrafikanter på gångbron. Region Stockholm, trafikförvaltningen menar på att det är mycket problematiskt att lösningen innebär att två transportslag som trafikverket ska prioritera hamnar i konflikt med varandra.

Region Stockholm meddelar att plankarta 6, som berör det område som nämns ovan, saknades i samrådshandlingarna och gör det svårt att studera de förändringar vid Flemingsberg som ändringen av vägplanen innebär.

Trafikverkets svar: Det regionala cykelstråket som planeras längs med väg 226 mellan Flaggplan och Flemingsbergs station kommer i huvudsak anläggas i enlighet med de standarder som redovisas i den regionala cykelplanen. Flera utredningar har gjorts i området, dels för att hitta alternativa lösningar (planskildhet) dels för att, från trafiksäkerhetssynpunkt, hitta en så bra lösning som möjligt i det fall gång- och cykeltrafik korsar gångstråket i plan. I den lösning som föreslås förskjuts gång- och cykelstråket något från gångbron genom att klackar anläggs för att undvika problem med siktskymmande broräcke. Vid Flemingsbergs station, där cykel- och gångstråk korsar varandra, går det inte att separera gående och cyklister i en plankskildhet utan att större intrång då det även i ett sådant fall, från räddningssynpunkt, fortsatt likt idag, måste finnas en väg som ansluter till ytan framför rulltrappshuset norrifrån. Tidigare utredning från december 2019 visar också att en planskildhet för gång- och cykeltrafik blir drygt 20 miljoner kronor dyrare jämfört med den nu föreslagna lösningen. Trafiklösningen för väg 226 och cykelstråket i området kring Hälsovägen och Flemingsbergs station kommer inte vara tillfredställande på sikt.

### 3.3.5. Samråd Riksten – tillkommande PM Port Miljöpåverkan och

#### Utredningsområde, Väg 226/571 Pålamalmsvägen – Tpl Högsolan

Trafikverket har tagit fram ett PM som visar utökat utredningsområde samt utredning av port vid Hantverksbyn. Detta har skickats via e-post för samråd till Botkyrka kommun, Huddinge kommun och Länsstyrelsen. Samrådstiden var från 9 maj 2023 till 19 maj 2023.

#### *Samråd med Botkyrka kommun*

Botkyrka kommun har inkommit med synpunkter gällande utredning av ny vägport vid Hantverksbyn. Kommunen ser negativt kring att anlägga en vägport utifrån kommunens vägnät. Kommunen kan dock acceptera en portlösning för anläggande av en serviceväg.

#### *Samråd med Huddinge kommun*

Huddinge kommun har bett om anstånd till 16 juni 2023. Trafikverket ser att samrådstiden är kort men väljer att skicka över underlaget för beslut om betydande miljöpåverkan till Länsstyrelsen. Kommunens synpunkter omhändertas när de kommer in till Trafikverket.

#### *Samråd med Länsstyrelsen*

Länsstyrelsen har inte inkommit med synpunkter. Trafikverket räknar med att Länsstyrelsen inkommer med synpunkter i samband med beslut av betydande miljöpåverkan.



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

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