

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge

Botkyrka och Huddinge kommun, Stockholms län

Granskningshandling

2017-05-19

Objekt: 138902/100895



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge

Dokumentdatum: 2017-05-19

Ärendenummer: TRV2013/78809

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Mikael Freiman

Medverkande konsulter: WSP Sverige AB

Distributör: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921

Telefon: 0771-921 921

INNEHÅLL

1. LÄSANVISNING	4
2. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	4
3. BAKGRUND	6
4. INKOMNA YTTRANDEN- BEMÖTANDEN.....	7
Samrådsunderlag nov 2013-dec 2013	7
Inledande samråd om vägplan med MKB nov 2014-jan 2015	9
Samråd om vägplan väg 226/571 oktober 2015 - maj 2017	12

1. LÄSANVISNING

Vägplanen för väg 225/571 Del av Förbifart Tullinge omfattar ny väg "Infart Riksten" som förbinder Riksten i Botkyrka kommun med väg 226 Huddingevägen samt ny trafikplats, Trafikplats Högskolan, som kopplar södra/centrala delarna i Flemingsberg med väg 226.

"Infart Riksten" utgör också den första etapputbyggnaden av Förbifart Tullinge, en sedan lång tid tillbaka planerad ny sträckning av väg 226 mellan Tumba – Flemingsberg, förlagd söder om Tullinge genom Riksten.

Projektet Förbifart Tullinge inleddes långt innan de nuvarande bestämmelser för planläggning trädde i kraft. Planläggningen innehåller således flera olika planläggningssteg med stöd av äldre och ny väglagstiftning.

Denna samrådsredogörelse daterad maj 2017 sammanfattar planläggningsprocessen sedan arbetet med förstudie påbörjades i början av 2000-talet med det kompletterande samråd som inleddes 2013 med samrådsunderlag för BanaVäg Flemingsberg fram till avslutande granskning av vägplan för väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge.

Trafikverkets kommentarer på inkomna synpunkter speglar skedet inför vägplanens granskning med synpunkter på upprättat vägförslag med miljökonsekvensbeskrivning och avser genomförda samråd efter år 2013. Samtliga skriftliga synpunkter, yttranden och remissvar samt anteckningar och protokoll mm som inkommit är diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2013/78809 alternativt förvaras på projektets area på ProjektPortal Investering (PPI).

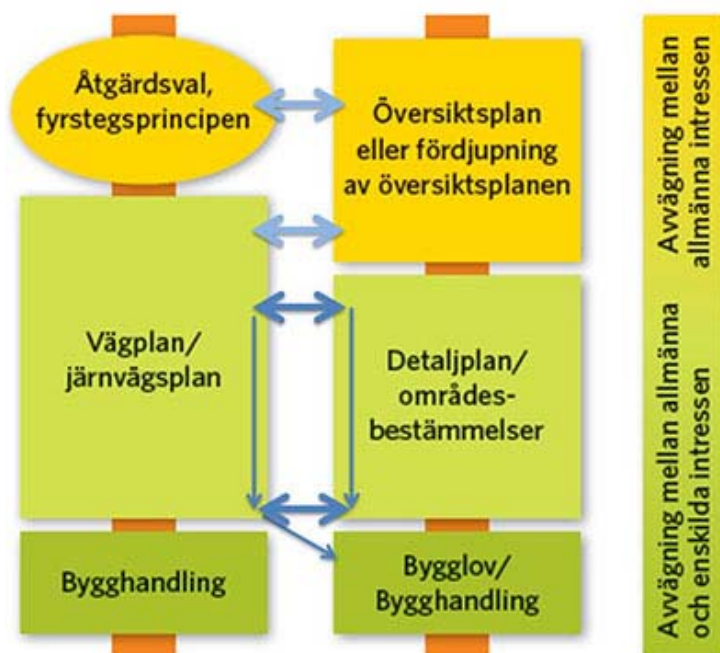
Dokumentation från genomförda samråd före år 2013 tillhandahålls separat av Trafikverket.

2. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN

Den 1 januari 2013 trädde ändringar i väglagen i kraft som innebär att den tidigare arbetsgången med förstudie-vägutredning-arbetsplan ersatts av en sammanhållen planeringsprocess – vägplan. Ett av syftena med den nya lagen är att den fysiska planläggningen ska bli mer effektiv och mer situationsanpassad och samordnad med övriga berörda lagstiftningar.

I det nya planeringssystemet är samrådet en löpande process och samrådsredogörelsen ett levande dokument som ska spegla samrådets utveckling till dess ett förslag till vägplan är utarbetat och ställs ut för granskning (tidigare utställelse).

Planläggningsprocessen för väg och järnväg är en del av den fysiska planeringen. Vägplaneringen förutsätter samordning med den kommunala planeringen, vägprojekt måste samordnas med översiktsplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. I detaljplanelagda områden kan ett vägprojekt medföra behov av ändringar i gällande detaljplaner eller upprättande av nya detaljplaner. Se figur 1.



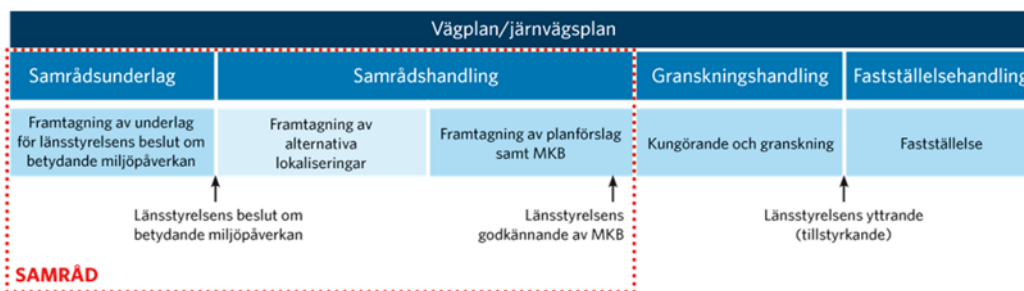
Figur 1: Planläggningsprocesser och samordning

Planeringsprocessen för väginfrastruktur är indelad i fyra steg, vilka beskrivs i figur 2. För varje steg i processen blir planen mer och mer detaljerad.

Den formella fysiska planeringen bör normalt föregås av en förberedande studie s.k. åtgärdsvalsanalys, som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys utifrån s.k. fyrstegsprincipen om vilka åtgärder som kan behöva vidtas för att utveckla transportsystemet på både kort och lång sikt.

Den första delen i planläggningsprocessen är huvudsakligen ett program- och inventeringsskede och del i en samrådsprocess. Avgränsning görs av aspekter som ska analyseras, förutsättningar redovisas och projektets tänkbara effekter beskrivs.

Ett samrådsunderlag tas fram som tillsammans med redogörelsen från tillhörande samrådet utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om projektets miljöpåverkan. Samrådsprocessen återkommer vid flera tillfällen under planläggningsprocessen. Projekt som inte bedöms utgöra betydande miljöpåverkan omfattas inte av krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens kapitel 6.



Figur 2. Planläggningsprocessen för väg- och järnvägsplan

Framtagning av lokaliseringalternativ med särskilt samråd utförs vid behov. Efter beslut om betydande miljöpåverkan utformas planförslaget för samråd med berörda enskilda. Planförslaget ställs därefter ut för granskning efter att MKB godkänts av länsstyrelsen om projektet i särskilt beslut antagits innebära "betydande miljöpåverkan". I sista delen av planläggningsprocessen skickas planen för fastställelse till Trafikverket (Juridik och planprövning).

3. BAKGRUND

Väg 226 söder om Flemingsberg övergår från fyra till två körfält med låg geometrisk standard. Detta i kombination med höga trafikflöden orsakar framkomlighets-, trafiksäkerhets- och miljöproblem på sträckan. Kombinerat med låg kapacitet i korsningarna bildas köer under de högst belastade timmarna.

Det saknas också ett sammanhängande cykelstråk parallellt med vägen vilket medför att cyklister färdas i blandtrafik på väg 226 alternativt väljer andra vägar.

Det befaras att den exploatering som pågår och planeras i Flemingsberg och Riksten/Tullinge kommer att öka trafikbelastningen på väg 226 och framkomlighetsproblemen riskerar att ytterligare öka.

Det finns därför ett behov av att avlasta befintlig sträckning genom Tullinge, för att minska barriäreffekterna och öka trafiksäkerheten samt förbättra tillgängligheten till ny bebyggelse i Riksten.

En ytterligare anslutning från väg 226 till Flemingsbergs centrala delar skulle avlasta korsningen mellan Huddingevägen och Hälsovägen. Det finns även behov av en koppling över väg- och spårområde mellan Alfred Nobel Allé och Björnkullavägen.

Övriga projekt och planering i närområdet

Flemingsberg berörs Trafikverkets planering för en ny Tvärförbindelse Södertörn som ersättning för befintlig väg 259 mellan väg 73 och väg E4.

Huddinge kommun driver frågan om ett nytt resecentrum med en effektiv koppling mellan samtliga trafikslag i anslutning till Flemingsbergs station.

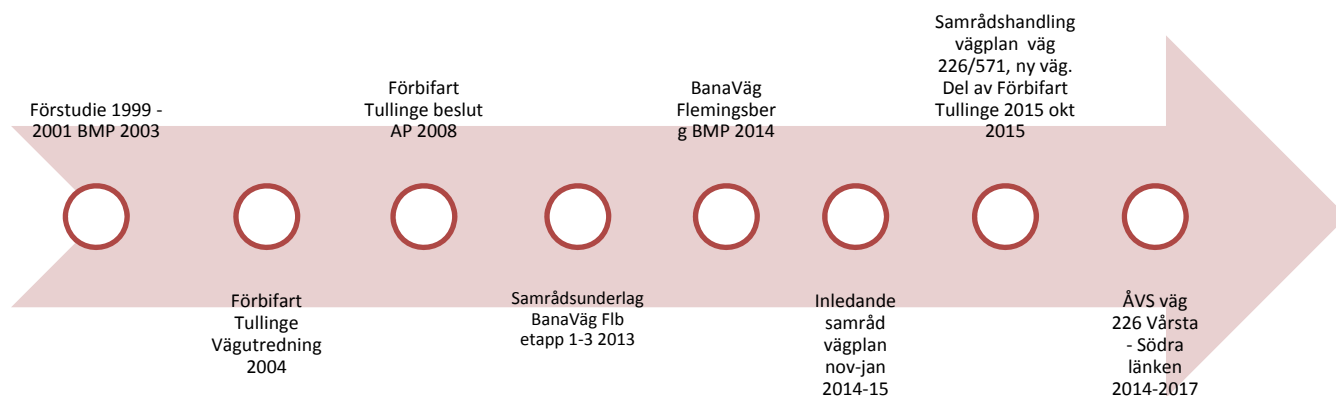
Stockholms Läns Landsting (SLL) planerar för "Tvärspärväg Syd" mellan Älvsjö och Flemingsberg via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva och Masmo.

Trafikverket Planering påbörjade 2014 en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 226 mellan Vårsta och anslutningen till Södra Länken. Åtgärdsvalsstudien beskrivs som en "målbildsstudie" för väg 226 i syfte att bestämma vilken standard och kapacitet som skall eftersträvas på väg 226. ÅVS beräknas bli klar sommaren 2017 och har med nya förutsättningar påverkat vägplanen med avseende på utformning och vägstandard.

Planläggning och samråd

Projektets planläggningsprocess fram till granskning av vägplan är baserad på:

- Förstudier från 1999 och 2001
- Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 2003-04-24
- Vägutredning 2004 med beslut 2008-02-06 om arbetsplaneprojektering för Förbifart Tullinge, alternativet "Tunnan"
- Översiktsplaner i Huddinge och Botkyrka k:n/Regional planering RUFSS 2010
- Samråd om BanaVäg Flemingsberg med beslut om miljöpåverkan 2014-06-04
- Inledande samråd om vägplan och MKB november - januari 2014-2015
- Upprättat vägförslag enligt "Samrådshandling vägplan - planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning väg 226/571 Pålmalmsvägen – Högsolan, ny väg. Del av Förbifart Tullinge", daterad 2015-10-12.
- Åtgärdsvalsstudie väg 226 Vårsta – Flemingsberg (TRV2016/96935)



Figur 3. Vägplanens processer och beslut fram till granskning av plan

4. INKOMNA YTTRANDE- BEMÖTANDEN

Samrådsunderlag nov 2013-dec 2013

Samrådet genomfördes 26 november – 16 december 2013. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på projektets hemsida www.trafikverket.se/banavagflemingsberg under samrådstiden, till vilket det hänvisades i annons 2013-11-26 i Post och Inrikes Tidningar samt annonser i 2013-11-19 i tidningarna "Mitt i Botkyrka Salem" respektive "Mitt i Huddinge". Under samrådet inkom 11 skriftliga synpunkter på utskickat samrådsunderlag vilka sammanfattas nedan.

Samrådskretsen baserades på en geografisk avgränsning i anslutning till projektet, utdrag ur fastighetsregistret, kompletterat med berörda statliga myndigheter m.fl.

Samråd med berörd länsstyrelse och myndigheter

—

Samråd med berörd kommun

Botkyrka kommun – Samhällsbyggnadsförvaltningen 2013-12-05 - påpekar att åtgärder bör vidtas som mildrar barriäreffekter på kommunens grönområden. Önskvärt är att de gröna sambanden snarare bör förstärkas istället för att försämrans genom vägens tillkomst. Man påtalar också förekomst av markföroreningar i väglinjen inom Hantverksbyns verksamhetsområde.

Huddinge kommun, Kommunstyrelseförvaltningen 2013-12-17 menar att planerade väg och järnvägsutbyggnader i Flemingsberg ytterligare förstärker befintliga infrastrukturbarriären i Flemingsberg och efterfrågar därför kompensationsåtgärder för människor, djur och växter. Kommunen understryker att intrång i Flemingsbergsskogens naturreservat så långt möjligt skall undvikas.

På sikt planeras en överdäckning av väg och järnväg i enlighet med fördjupad översiktsplan. En nedsänkt väg 226 och på längre sikt en överdäckning får inte omöjliggöras av projektet BanaVäg. Kommunen saknar uppgifter om behoven för en planerad bytespunkt vid Flemingsbergs station och efterfrågar underlag om hur Spårväg Syd och BanaVäg projektet skall samordnas.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Locum Fastighetsutveckling 2013-12-16 (Sakägare) välkomnar den nya kopplingen mellan väg 226 och Alfred Nobels allé som underlättar åtkomsten till de södra delarna av sjukhusområdet och förbättrar trafikmiljön i de norra delarna.

Den nya rättspsykiatriska kliniken Helix påverkas av BanaVäg med fysiskt intrång i anläggningen vilket Locum AB motsätter sig med hänsyn till ökad säkerhetsrisk för verksamheten samt att förslaget begränsar klinikens fortsatta expansion. En komplettering från Rättspsykiatrin Vård Stockholm (2013-12-16) påtalar också konsekvenser för både säkerhet, patient- och arbetsmiljö samt minskad möjlighet till utbyggnad.

TeliaSonera Skanova Access AB, 2013-12-16, ledningsägare, har anläggningar i området och framhåller att om teleanläggningar måste flyttas på grund av BanaVäg förutsätter Skanova att Trafikverket svarar för uppkomna kostnader.

Svenska Kraftnät, 2013-12-16, ledningsägare, påpekar att en 220 kV luftledning korsar väg och spårområdet - norr om Flemingsbergsledens korsning. Svenska Kraftnät vill ta del av uppgifter på planerad väg och spår med hänsyn till säkerhetsavstånd som underlag om behov av ombyggnation etc.

Vattenfall 2013-12-16 har elanläggningar inom eller i närheten av planområdet som redovisas i bilagda kartor. En 70 kV högspänningledning inom regionalnätet ser ut att komma att beröras samt lokalnät längs spår och vägområdet vid centrala delarna av Flemingsberg, söder om spåren, i höjd med Landstingsarkivet, samt i höjd med planerad trafikplats Pålmalmsvägen. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. All flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Trafikförvaltningen Stockholms läns Landsting 2013-12-16 konstaterar att BanaVäg möjliggör förbättrad busstrafik inom och mellan Huddinge och Botkyrka kommuner samt att spår 0 är en viktig förutsättning för att kunna öka antalet fjärr- och regionaltåg söderut från Stockholm C.

Anslutningen mellan Spårväg Syd och ett resecentrum Flemingsbergs station bör beaktas i arbetet med BanaVäg så att en effektiv bytespunkt mellan trafikslagen kan skapas och att inga planeringsmässiga lösningar skapas på grund av flera samtidigt pågående projekt i området.

Förvaltningen betonar betydelsen av att pendeltågstrafiken och omstigning mellan trafikslagen kan fortsätta trafikera Flemingsberg med minimala störningar under byggtiden. Trafikplanering under byggtiden bör göras tillsammans med Trafikförvaltningen.

Stuvsta Gårds Villaägareförening 2013 12-13 anser att det är bra att Trafikverket börjat studera väg 226 genom Huddinge kommun och kommer att följa den fortsatta planeringen med stort intresse.

Samråd med allmänheten

Erik Fagerström, Drottninggatan 4A lgh 1103, 73633 Kungsör efterfrågar en tidigt genomförd omnumrering av spåren i Flemingsberg, anpassad till de nya spårens numrering för att minska eller undvika förvirring den dag spåren tas i drift, som lämpligen genomförs vid tågplaneskifte.

Trafikverkets bemötande av synpunkter

Trafikverket kommer i den fortsatta planeringen och i samråd med berörda kommuner att studera olika åtgärder mot barriäreffekter från den nya vägen och så långt möjligt beakta behoven för Spårväg Syd och resecentrum vid Flemingsbergs station.

Trafikverket är medveten om kommunens tankar på nedsänkning och överdäckning och kommer så långt är möjligt att ta hänsyn till detta i fortsatt planering och projektering så att planerna inte omöjliggörs.

Påvisad förekomst av markföroreningar i Hantverksbyn kommer att beaktas i fortsatt projektering

Trafikverket har som målsättning att undvika intrång och påverkan på rättspsykiatriska kliniken Helix men konstaterar att det inte helt kan undvikas vilket behöver regleras i en ny detaljplan och nya avtal. Sannolikt påverkas delar av skalskyddet som kan komma att behöva byggas om vilket i så fall sker i samråd med markägare och verksamhetsutövare. Buller och boendemiljön studeras vidare som underlag för eventuellt behov av åtgärder.

Ledningar och tillhörande anläggningar som påverkas av BanaVäg kommer att beaktas i fortsatt planering och projektering. Separat samråd med ledningsägare planeras.

Trafikverket bedömer att störningar på kollektivtrafiken inte helt kan undvikas under byggtiden. Målsättningen är att störningarna skall mineras.

Inledande samråd om vägplan med MKB nov 2014-jan 2015

Ett inledande samråd "digitalt samråd" om vägplan och miljökonsekvensbeskrivning, genomfördes 28 november 2014 – 23 januari 2015. En informationsfolder fanns tillgängligt på projektets hemsida www.trafikverket.se/banavagflemingsberg under samrådstiden, till vilket det hänvisades i annons Post och Inrikes Tidningar samt annonser i tidningarna "Mitt i Botkyrka Salem" respektive "Mitt i Huddinge". Under samrådet inkom 12 skriftliga synpunkter på utskickad handling vilka sammanfattas nedan. Därutöver har separat samråd skett med Locum 2015-02-02 (fastighetsägare till Kromosomen 1 i Huddinge). Ett öppet hus hölls i Flemingsberg på Södertörns Högskola den 2015-02-11.

Samråd med berörd länsstyrelse

Vid möte 2015-05-06 informerades länsstyrelsen om vägplanens utformning, projektets miljöpåverkan och projektets tidplan för den fortsatta planprocessen.

Samråd med berörd kommun

Botkyrka kommun framför samma synpunkter som lämnades 2013 i samband med tidigare samråd om BanaVäg.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Locum Fastighetsutveckling 2015-01-22 ställer sig, på samma sätt som i tidigare yttrande, positiv till den nya kopplingen mellan väg 226 och Alfred Nobels allé men motsätter sig intrång på fastigheten Kromosomen 1 med hänvisning till den ökade säkerhetsrisken för den rättspsykiatriska kliniken samt att föreliggande förslag begränsar klinikens fortsatta expansion. Man befarar ökat trafikbuller från den nya vägen kan påverka arbets- och patientmiljön. I ett uppföljningsmöte 2015-02-02 menade Locum att intrångsmässigt kan en väg 226, utan CG-bana mellan Helix och vägen, vara ett kostsamt men *troligen* hanterbart scenario att studera.

TeliaSonera Skanova Access AB, 2013-01-23, ledningsägare, har markförlagda teleanläggningar i området och önskar så långt möjligt behålla dessa i nuvarande läge. Tvingas Skanova vidta åtgärder eller skydda telekablar på grund av vägatgärderna förutsätter Skanova att initierande part svarar för uppkomna kostnader.

Vattenfall 2015-01-23 har elanläggningar inom eller i närheten av planområdet som redovisas i kartor. En 20 kV korsande högspänningsledning i luft ser ut att komma att beröras samt markförlagd lågspänningsledning (0,4kV) söder om vägområdet för Pålmalmsvägen. En omformare med matning (0,4 kV) till Grödingebanans anläggning kan påverkas.

Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet. All flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören. Vattenfall önskar vidare dialog med Trafikverket om projektets mer exakta utformning för att kunna precisera åtgärder och kostnader.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Keolis är kollektivtrafikoperatör i området. I yttrandet diskuteras fördelar och nackdelar för kollektivtrafikförsörjningen mellan vägutredningens Förbifart Tullinge alternativ Draken och Tunnan. Vad gäller den första etappen av Förbifarten menar Keolis att den nya länken skapar förutsättningar för bättre direkta förbindelser mellan Björnkulla och Hantverksbyn – Riksten genom att man slipper trafikera väg 226 samt att förbindelsen stärks både mot och mellan Alfred Nobels väg och Björnkulla/Visättra via den nya trafikplatsen. En väglänk mellan Mangårdsvägen och Visättravägen eller Kvarnängsvägen är önskvärd.

Hållplatser efterfrågas också i närhet trafikplatser men måste givetvis hanteras i förhållande till kommande bebyggelse och utbyggnaden av Förbifarten. Busshållplats på vägen intill gränsen mot Naturreservatet är önskvärd som också får betydelse vid en framtida länk mellan Hantverksbyn och Björnkulla. Även infartsparkeringar efterfrågas i framtiden vid planerade trafikplatser för Förbifart Tullinge.

Givet att Förbifart Tullinge byggs ut önskas åtgärder bl.a. begränsning av biltrafiken på befintlig väg 226 genom Tullinge till förmån för busstrafik.

Huge fastigheter 2014-02-25 ställer sig positiv till planer att förbättra trafiksituationen på väg 226. God tillgänglighet till Flemingsberg och Visättra är viktigt för den fortsatta

utvecklingen av dessa områden. En koppling från den nya trafikplatsen mot Visättra och Björnkulla bör utredas.

Samråd med allmänheten

Martin Elmberg 2014-12-02 framhåller behovet av ytterligare trafikplats i korsningen med Flottiljvägen i projekteringen av Förbifart Tullinge. Biltrafiken till Brantbrink genom Tullinge är redan idag betydande som en trafikplats (Trafikplats Flottiljen) skulle kunna avlasta. Vidare påpekas att fortsättningen av Förbifart Tullinge kan påverka en skogsstig/skidspår i Brantbrink alternativt hamna nära den nya vägen.

Eva Eklund 2014-12-04 begär klargörande av begreppet Pålmalmsvägen kontra Pålalm som är ett bostadsområde samt om vägen kommer att löpa norr om Kronoparksvägen och om ytterligare vägar planeras längre söderut, närmare Riksten/Lida/Pålalm.

Pekka Kleimert 2014-12-03 begär förklaring av några begrepp som används i informationsfoldern för samrådet. Kleimert undrar också om vägtrafikbullret kommer att öka vid hans bostad i Tullinge villastad samt vilka skyddsåtgärder som vidtas. Kleimert menar också att dragningen av den nya vägen bör förläggas längs Grödingebanans sträckning.

Bent Lindberg 2014-12-04 är av åsikten att trafikplats Riksten Allé och trafikplats Flottiljvägen bör flyttas med hänsyn till den nybyggda skolan och förskolan. Läget för Trafikplats Västerhaningevägen är olämpligt från säkerhets- som bullersynpunkt och bör flyttas norrut med hänsyn till närhet till det barnrika villaområdet.

Solgårds Villaförening 2015-01-22 vill att den nya vägen utformas så att den tar hand om trafiken från den planerade Södertörnsleden. Dragningen genom Solgård och Flemingsbergsskogen slopas och den fortsatta förbindelsen österut mot väg 73 förläggs på annat sätt tex via den planerade trafikplatsen vid Högskolan. Man menar också att pågående åtgärdsvalsstudie är en skenprocess genom att samrådsunderlaget för Pålmalmsvägen – Flaggplan, trafikplats Högskolan förutsätter Tvärförbindelse Södertörn förlagd i den tidigare sträckningen för Södertörnsleden.

Vid mötet den 11 februari påtalades av en närvarande på mötet behov av en förbindelse mellan Tullinge skog och Flemingsbergsskogens naturreservat eftersom den nya vägen kommer att bli en ny barriär som inte funnits tidigare.

Synpunkter framfördes på läget för anslutningen mellan den nya vägen och Pålmalmsvägen som kan leda till bullerstörningar för boende i Plåtslagarvägen.

Trafikverkets bemötande av synpunkter

Trafikverket kommer i den fortsatta planeringen och i samråd med berörda kommuner att studera olika åtgärder vad avser konsekvenser från den nya vägen.

Trafikverket har som målsättning att undvika intrång och påverkan på rättspsykiatriska kliniken Helix men konstaterar att det inte helt kan undvikas vilket behöver regleras i en ny detaljplan och nya avtal. Sannolikt påverkas delar av skalskyddet som kan komma att behöva byggas om vilket i så fall sker i samråd med markägare och verksamhetsutövare.

Effekter på boende- och naturmiljön studeras vidare som underlag för behov av åtgärder vilket kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och i planhandlingarna.

Ledningar och tillhörande anläggningar som påverkas kommer att beaktas i fortsatt planering och projektering. Separat samråd med ledningsägare planeras.

Trafikverket bedömer det inte möjligt att i dagsläget hantera detaljfrågor som rör utformning av efterföljande etapputbyggnader av Förbifart Tullinge. Trafikverket ber att senare få återkomma med mer information.

Busshållplatser längs vägsträckningen avgörs av bebyggelseutvecklingen och behovet.

Vägförslagets sträckning redovisas tydligt i underlaget för digitalt samråd. Några ytterligare vägförbindelser utöver vad som där redovisas är i dagsläget inte planerat. Sträckningen söder om Hantverksbyn löper i enlighet med den sträckning som redovisas i Vägutredningen för Förbifart Tullinge.

Trafikverket kommer att ha ytterligare samråd inom ramen för framtagande av vägplan och miljökonsekvensbeskrivning.

Samråd om vägplan väg 226/571 oktober 2015 - maj 2017

Samråd om vägplan och miljökonsekvensbeskrivning, genomfördes 13 oktober 2015 – 9 november 2015. Till samrådet upprättades "Samrådshandling vägplan väg 226/571 Pålmalmsvägen – Högskolan, ny väg. del av Förbifart Tullinge".

Ett öppet hus genomfördes den 20 oktober på Södertörns Högskola. Till det öppna samrådet redovisades en s.k. VR modell (Virtual Reality) som visade projektets tänkta utformning. Informations-skärmar togs fram till det öppna huset samt en informationsfolder. Materialet fanns tillgängligt på projektets hemsida www.trafikverket.se/banavagflemingsberg under samrådstiden, till vilket det hänvisades i annons 2015-10-13 i Post och Inrikes Tidningar samt annonser i 2015-10-13 i tidningarna "Mitt i Botkyrka Salem " respektive Mitt i Huddinge. Under samrådet inkom 20 skriftliga synpunkter vilka sammanfattas i text nedan i detta dokument.

Vägplanens samråds-krets avgränsades utifrån de dels direkt berörda genom markintrång och de rättighetshavare (ledningsägare mm) som påverkas, intresseorganisationer inom tex. natur och cykling, statliga myndigheter som kan tänkas beröras samt bostäder som erhåller ekvivalenta ljudnivåer överstigande 55 dB(A) vid fasad. Samtliga dessa erhöll utskick via brev enligt sändlista.

Trafikverket genomförde 2015-10-13 s.k. ODR utskick (Oadresserad DirektReklam) med särskilt framtagen information om vägplanens samråd samt pågående arbeten för BanaVäg Flemingsberg till motsvarande 8 500 närliggande hushåll och verksamheter.

Samråd med berörd länsstyrelse

Vid möte 2015-12-10 konstaterades att arkeologisk utredning saknades inom ett område som berördes av vägprojektet (en kompletterande arkeologisk utredning utfördes under februari 2016 där det konstaterades att inga ytterligare fornlämningar hittades). Vid mötet beslutades även att ha fortlöpande kontakt och ytterligare möten kring miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och omfattning. Samrådsmöten har således hållits med länsstyrelsen 2015-12-10, 2016-01-13, 2016-02-09 samt 2016-11-30 och har utöver miljökonsekvensbeskrivningens innehåll även rört gränssnitt mellan vägplanen och den för projektet nödvändiga detaljplanen som Huddinge kommun tar fram parallellt med vägplanen. Vid flera av mötena deltog därför även tjänstemän från berörda kommuner.

Samråd med berörd kommun

Botkyrka kommun (2015-11-09) framhåller i skriftligt yttrande det positiva att vägplanen går in i ett slutskede och vidare till granskning. Därutöver påtalas behovet av att hela Förbifart Tullinge byggs ut på det sätt som framgår av vägutredningen, RUFSS 2010 och kommunens översiktsplanering.

Botkyrka accepterar samrådshandlingens skrivning om att Trafikverket fortsätter arbetet med gång- och cykelvägen utanför vägplanen, utanför vägplanen. I målkonflikten mellan förutsättningar att bygga bostäder och genomförandet av den regionala cykelplanen, väger i dagsläget bostadsbyggandet tyngre för kommunen.

Huddinge kommun (2015-11-25) poängterar i yttrande betydelsen av att kommunen och Trafikverket tillsammans finner en acceptabel slutlösning på korsningen mellan väg 226/Hälsovägen/Regulatorbron med hänsyn till att nuvarande lösning är temporär. En nedsänkning av väg 226 får inte omöjliggöras med vägplanens utformning. Kommunen framför också åsikten att det regionala stråket bör förläggas parallellt med Huddingevägen istället för längs Alfred Nobels allé.

Kommunen lyfter även behovet av att få till stånd en hög nivå på gestaltningen av vägen och dess omgivning eftersom intrången i omgivande miljö är stora och barriäreffekterna ökar med den nya vägen.

Huddinge kommun framför även behovet av åtgärder för att minska barriäreffekter som uppkommer av den nya vägen både mellan Tullingesjön i nordväst mot Flemingsbergsskogen och mellan Tullinge skog och Flemingsbergsskogen.

Vad gäller dagvattenhantering efterfrågas en tydligare redovisning. En gemensam dagvattenanläggning för vägdagvatten och dagvatten från Flemingsbergs hårdgjorda inte är önskvärt med hänsyn till att föroreningarna i de båda dagvattentyperna innehåller olika halter av föroreningar och bör hanteras åtskilt.

Utpekade bullerskyddsåtgärder på fastighet Stallet 3 bör skrivas in i avtalet mellan Trafikverk och kommun. Vidare förutsätts till nästa skede av vägplaneprocessen, en redovisning av bullerskyddsåtgärder som redovisar hur Flemingsbergsskogens reservat får ljudnivåer från vägen som inte överskrider 40 dB(A) enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för friluftsområden där låg ljudnivå utgör särskild kvalitet.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

I yttrande den 9 november oroas Södertörns Högskola över det markintrång som vägen och trafikplatsen innebär på mark närmast Högskolan avsett för framtida utbyggnad. Man menar att vägförslaget innebär att möjligheterna att utveckla Högskolans verksamheter begränsas. Högskolan menar att en placering av trafikplatsen längre söderut på väg 226 skulle minska intrånget. I bilaga till yttrandet lämnas ett förslag på var trafikplatsen borde förläggas. Man motsätter sig också tillfälligt nyttjande av parkeringsytan vid Högskolan under byggtiden som anges på planen.

Högskolan menar vidare att Trafikverket bör återkomma med att beskriva hur det förslagna cykelstråket mellan Hälsovägen och Flaggplan skall utformas trafiksäkert med hänsyn till ökande trafikströmmar. Man efterlyser också utredning och återkoppling av hur fornlämningarna längs Huddingevägen kommer att påverka byggplanen samt hur våtmarker mellan trafikplats Högskolan och Hälsovägen påverkas med avseende på djurliv bl.a. grodor.

Riksten Friluftsstad AB (2015-11-06) driver utbyggnaden av Riksten tillsammans med Botkyrka kommun och är genom avtal med Trafikverket 2011 medfinansierad till projektet. Företaget menar att man vill se resultat av medfinansieringen genom att de tider som avtalats hålls dvs. byggstart tidigast 2017 och färdigställande senast under 2020 samt att de övriga etapperna av Förbifart Tullinge också genomförs.

Vattenfall Eldistribution AB (2015-11-09) redovisar påpekar förekomst av elanläggningar inom och i närheten av planområdet och redovisar handlingsgången för beställning av eventuella elserviser, kabelutsättning, tillgänglighet, säkerhetsavstånd.

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Försvarsmakten (2015-11-05) har inget att erinra i ärendet

Svenska Kraftnät (2015-10-26) har inget att erinra mot i ärendet. Man dock påtalar förekomst av 220 kV ledning norr om och utanför planområdet

Naturskyddsföreningen Huddinge menar i yttrande 2015-11-09 att biltrafiken måste minska av klimatskäl vilket projektets vägstandardhöjande åtgärder inte bidrar till. Åtgärder som innebär minskad tillgång till naturmark är negativa. Även om enbart naturreservatets randzon påverkas av vägdragningen, ökar bullerstörningarna långt in i reservatet som är ett av de få områden där man fortfarande kan uppleva tystnad. Naturskyddsföreningen motsätter sig av principiella skäl Trafikverkets vägförslag.

Tullinge Sportklubb (2015-11-09) konstaterar att Förbifart Tullinge blir en barriär för verksamheten. För att bättre tillgodose friluftslivets behov av passager föreslås en gångtunnel i förlängningen av Smedsvägen där det idag löper en stig in i skogen. Man befärar att avsaknad av en gångtunnel innebär att människor ändå kommer att passera vägen vilket är mindre trafiksäkert.

Snättringe Sportklubb (2015-11-13) idkar orientering och anser att den planerade sträckningen av vägen är placerad där den minsta möjliga mån påverkar de stora skogsområden som Flemingsbergsskogens naturreservat, Ågesta – Lida – Riksten.

Samråd med allmänheten

Oscar Forsberg (2015-10-13) framhåller att TRV bör undersöka möjligheterna att bygga om en existerande stig mellan Hantverksbyn och Björnkulla till en gång- och cykelväg för bl.a. boende i södra Tullinge och Riksten som enkelt skulle kunna nå Flemingsberg där Polishuset, Tingsrätten, järnvägsstationen och Högskolan ligger. Korta bilturer skulle kunna minska, inte minst under rusningstid.

Johan. N Tingsvall (2015-10-13) framför att Trafikverket skall följa den regionala cykelplanen (cykelstråk längs väg 226) och bygg oavsett kostnader separerade breda och gena banor.

Oskar Jalkevik (2015-10-13) beklagar att TRV inte har råd att bygga gång – och cykelväg längs Huddingevägen och hoppas att TRV prioriterar upp cykeltrafiken och lägger den längs Huddingevägen som är den bästa lösningen.

Dmitro Fedortchenko (2015-10-14) menar att en cykelväg längs väg 226 är en mycket rakare sträckning än längs Alfred Nobels allé som blir en omväg och missgynnar cyklande.

Björn Lundholm (2015-10-14) påpekar på nödvändigheten att fortsatt etapp utbyggnad av Förbifart Tullinge måste hålla samma standard som Huddingevägen (2+2 körfält). I en bilaga presenteras en sträckning benämnd Förbifart Tullinge/Skyttbrink.

Louise Linder (2015-10-15) undrar när hela Förbifart Tullinge kan tänkas vara utbyggt och inte bara etapp 1.

Niclas Edlund (2015-11-02) menar att de som bor i Riksten redan har bra förbindelse mot Stockholm men söderut mot Tumba är problemen mycket större. Trafikverket borde börja utbygganden av Förbifart Tullinge med att bygga ut från Riksten och söderut mot Tumba istället mot Flemingsberg.

Rickard Andersson (2015-11-07) menar att en cykelväg längs Alfred Nobels väg är en omväg, korsningen med Hälsovägen är bökgig, det är mycket gångtrafik längs banorna runt Huddinge sjukhus som gör det olämpligt som cykelstråk. Blir det inte en cykelbana längs väg 226 bör cykelbanan förbi Huddinge sjukhus "säkras/separeras från gående". Som alternativ till ett cykelstråk längs väg 226 föreslås kan man anlägga en enklare cykelväg på södra sidan av väg 226 via Hantverksbyn eftersom många bara går i skola i Björnkulla och det finns ett stort antal arbetsplatser i Flemingsbergs södra delar där det också planeras bli fler arbetsplatser.

Olof Essle (2015-11-09) menar det är olämpligt att anlägga ett cykelstråk längs Alfred Nobels allé mellan Flaggplan till Hälsovägen eftersom det är ett längre alternativ än längs väg 226 som belastas av korsande utfarter, tvära svängar, längre restid än längs väg 226, dålig orienterbarhet. Trafikverket har dessutom inte visat att sträckan kan byggas med den standard som föreskrivs i den regionala cykelplanen.

Ett anonymt yttrande påpekar behov av gångstråk mellan Tullinge skog och Trafikplats Pålmalmsvägen. Man vill inte ha någon ökning av bullernivåerna utöver vad som genereras från järnvägen.

Trafikverkets bemötande av synpunkter

Flera synpunkter berör var gång- och cykelvägnätet mellan Tullinge och Flemingsberg skall förläggas för att få bästa nytta. Flera uttrycker besvikelse över samrådshandlingens förslag där befintlig gång- och cykelväg mellan Flaggplan och Hälsovägen via Alfred Nobels allé uppgraderas istället för att ett cykelstråk byggs intill väg 226.

Trafikverket har efter det genomförda samrådet om vägplanen, under våren 2016, fått nya planeringsdirektiv som utgår från resultat som förhandlats fram mellan Trafikverket, Länsstyrelsen och kommunerna samt kollektivtrafikmyndigheten i en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) *Väg 226 Vårsta – Södra länken (TRV2016/96935-koncept 201703)*.

Till skillnad från tidigare planeringsförutsättningar föreslås i ÅVS att Förbifart Tullinge, där Infart Riksten ingår, ska utformas som en tvåfältig huvudväg med varierande dimensionerande hastighet på 60 - 80 km/tim samt cirkulationsplatser i plan för korsande vägar. Den fortsatta etapputbyggnaden behöver utredas vidare i en ny vägplan.

De nya förutsättningarna i åtgärdsvalsstudiens avsiktsförklaring innebär att vägplanen kan inrymma ett cykelstråk mellan Flaggplan och Hälsovägen intill väg 226 utan att intrånget i kvartermark ökar nämnvärt jämfört med tidigare förslag. Orsaken är att en framtida utbyggnad av Förbifart Tullinge till fyra körfält inte längre behöver möjliggöras

samt att lägre dimensionerande hastigheter leder till snävare kurvradier som möjliggör gång- och cykelstråk längs väg 226 utan utökat intrång i detaljplaner.

Vägplaneförslaget som presenteras inför granskning har tagits fram i nära samverkan med Huddinge och Botkyrka kommuner. Trafikverket har genomfört kompletterande samråd med fastighetsägare till fastighet Kromosomen 1 (Stockholms läns landsting via Locum Fastighetsutveckling) med hänsyn till genomförda förändringar av vägplaneförslaget efter vägplanens samrådsskede.

Vägplanen utgör även underlag för "Detaljplan för Trafikplats Högskolan, del av Grantorp 2:32 mfl" som tas fram av Huddinge kommun i en parallell planprocess i syfte att tillhandahålla allmän plats för vägplanens vägområde.

Ledningar och tillhörande anläggningar som påverkas beaktas i fortsatt planering och projektering. Samråd med ledningsägare pågår.

Effekter och konsekvenser på boendemiljö, vattenmiljön, natur- och kulturmiljön samt åtgärder för att minska barriäreffekter redovisas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning.

På plankartorna redovisas skyddsåtgärder som föreslås fastställas i vägplanen.

Mikael Freiman

Projektledare



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se