

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, Ändring av vägplan

Botkyrka och Huddinge kommuner, Stockholms län

Ändring av vägplan, 2020-07-07



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, Ändring av vägplan

Författare: Charlotta Urberg, Anders Stenström Sweco

Dokumentdatum: 2020-07-07

Ärendenummer: TRV 2020/64768

Åtgärdsnummer: 8062, 1302

Uppdragsnummer: 138902, 100895

Version: 1.0

Kontaktperson: Jan-Erik Gunnestedt, Trafikverket Region Stockholm

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	7
2.1. Bakgrund	7
3. Avgränsningar.....	8
3.1. Utrednings- och influensområde.....	8
3.2. Tid	8
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	8
4.1. Landskapet	8
4.2. Naturmiljö.....	8
4.3. Kulturmiljö	10
4.4. Rekreation och friluftsliv	10
4.5. Förorenad mark.....	10
4.6. Buller	10
4.7. Vatten	11
4.8. Övriga förutsättningar	12
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	12
5.1. Aktuella förändringar jämfört med vägplanen.....	12
5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	14
5.2.1. Markanvändning.....	14
5.2.2. Landskapet	14
5.2.3. Naturmiljö.....	14
5.2.4. Kulturmiljö	14
5.2.5. Rekreation och friluftsliv	15
5.2.6. Förorenad mark.....	15
5.2.7. Buller	15
5.2.8. Vatten	19
5.2.9. Övriga effekter.....	19
5.2.10. Byggtiden.....	20
6. Åtgärder.....	20
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	20
8. Fortsatt arbete.....	20
8.1. Planläggning	20
8.2. Viktiga frågeställningar.....	21
9. Källor.....	21

10. Bilagor..... 21

1. Sammanfattning

En vägplan har tagits fram för en första etapp av Förbifart Tullinge, *Infart Riksten*. Vägplanen innefattar en ny väg från väg 571 Pålamalmsvägen till väg 226, Huddingevägen, via en bro över pendeltågspåren mellan Flemingsberg och Tullinge. Väg 226 ges en ny sträckning med en högre standard enligt stadsmotorväg där även en ny trafikplats föreslås i höjd med Södertörns högskola. Vägplanen omfattar även ett nytt gång- och cykelstråk mellan Flaggplan, Södra Parkhemsvägen till Blickagången, Flemingsbergsstation.

Till vägplanen upprättades en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som godkändes av Länsstyrelsen Stockholm den 8 maj 2017.

I samband med arbetet att ta fram ett förfrågningsunderlag till entreprenaden för genomförandet av vägplanens förslag, har det skett förändringar av markanspråket. Cirkulationsplatsen vid väg 571, Pålamalmsvägen och sträckan norrut till Hantverksbyn har förskjutits västerut jämfört med vägplanen. Även på övriga delar av vägplanen har förändringar av markanspråket skett, men av mindre art. Med anledning av dessa ändringar upprättas detta samrådsunderlag för ändring av vägplan. Samrådsunderlaget behandlar endast dessa förändringar, i övrigt hänvisas till vägplan med tillhörande MKB.

Den tidigare fastställda vägplanen och dess MKB har hanterat de miljöaspekter som följer av projektet och ändringsplanen bedöms inte ge upphov till någon ytterligare effekt som ej redan hanterats.

De miljöaspekter som bedöms vara av störst betydelse för ändringarna är påverkan på landskapsbilden, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, föroreningsituation samt bullerpåverkan. Den största skillnaden är för *Cirkulationsplats Pålamalm* och *Sträckan Cirkulationsplats Pålamalm – bro över Hantverksbyn*. Övriga *markintrång* innebär ingen nämnvärd påverkan på någon av miljöaspekterna då det är mindre förändringar mot gällande vägplan.

För landskapsbilden är den mest framträdande påverkan den bergskärning som den nya sträckningen mellan cirkulationsplatsen och Hantverksbyn ger upphov till. Även i befintlig vägplan går denna sträcka i bergskärning. Påverkan av förändringen har därmed liknande karaktär jämfört med tidigare vägplan. För naturmiljön kommer områden med vissa/påtagliga naturvärden att påverkas och till del tas bort. Det är därmed lämpligt med kompensation inom området. Föreslagen kompensationsåtgärd är utplacering av död ved i närområdet. Ändringsplanen innebär också att tre naturvärdesobjekt med vissa/påtagliga naturvärden kan sparas.

Kulturmiljön kommer att påverkas något positivt då två övriga kulturhistoriska lämningar (gränsmärken) kan stå kvar. Det berörda området är dock inte utrett arkeologiskt. En arkeologisk besiktning bör utföras inför det fortsatta vägplanarbetet.

För rekreation och friluftsliv bedöms påverkan bli något positiv jämfört med befintlig vägplan då den nya vägen kommer längre från Flemingsbergsskogens naturreservat. Dock kvarstår att skogsområdet mellan Römossen och Tullinge skog delas av den nya vägen. Det är viktigt att gångbron över den nya vägen, som även finns i den befintliga vägplanen, kommer till stånd.

En markmiljöprovtagning kommer att genomföras vid *Cirkulation Pålamalm* och *Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn*.

En bullerutredning har genomförts för att undersöka omgivningspåverkan av *Cirkulation Pålamalm*. De situationer som utretts är dygnsekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå för nollalternativ 2040 samt utbyggnadsalternativ 2040 utan bullerskyddsåtgärder. I nollalternativet överskrids riktvärden för ekvivalent ljudnivå både inomhus och utomhus för två fastigheter utmed Smedvägen. I utbyggnadsalternativet överskrids riktvärden för ekvivalent ljudnivå både inomhus och utomhus för SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, Ändring av vägplan

sju fastigheter utmed Smedvägen. Maximala ljudnivåer beräknas inte att överskrida några riktvärden. Bullerskyddsåtgärder bör utredas i den vidare processen.

Några detaljplaner berörs, men de planerade förändringarna av åtgärder bedöms inte motverka detaljplanernas syfte.

Trafikverket gör bedömningen att förändringarna mot vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom skillnaden jämfört med den befintliga vägplanen är relativt liten, och inga betydande negativa miljöeffekter bedöms uppstå till följd av förändringen.

2. Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan* eller *järnvägsplan*.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.1. Bakgrund

En vägplan har tagits fram för en första etapp av Förbifart Tullinge, *Infart Riksten*. Vägplanen innefattar en ny väg från väg 571 Pålamalmsvägen till väg 226, Huddingevägen, via en bro över pendeltågspåren mellan Flemingsberg och Tullinge. Väg 226 ges en ny sträckning med en högre standard enligt stadsmotorväg där även en ny trafikplats föreslås i höjd med Södertörns högskola. Vägplanen omfattar även ett nytt gång- och cykelstråk mellan Flaggplan, Södra Parkhemsvägen till Blickagången, Flemingsbergsstation.

Till vägplanen upprättades en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som godkändes av Länsstyrelsen Stockholm den 8 maj 2017.

Vägplanen fastställdes av Trafikverkets avdelning för planprovning den 8 januari 2020, men har överklagats.

I samband med arbetet att ta fram ett förfrågningsunderlag till entreprenaden för genomförandet av vägplanens förslag, har det skett förändringar av markanspråket. Cirkulationsplatsen vid väg 571, Pålamalmsvägen och sträckan norrut till Hantverksbyn har förskjutits västerut jämfört med vägplanen. Även på övriga delar av vägplanen har förändringar av markanspråket skett, men av mindre art. Med anledning av dessa ändringar upprättas detta samrådsunderlag för ändring av vägplan. Samrådsunderlaget behandlar endast dessa förändringar, i övrigt hänvisas till vägplan med tillhörande MKB.

De miljöaspekter som bedöms vara av störst betydelse för ändringarna är påverkan på landskapsbilden, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, föroreningsituation samt bullerpåverkan.

Den tidigare fastställda vägplanen och dess MKB har hanterat de miljöaspekter som följer av projektet och ändringsplanen bedöms inte ge upphov till någon ytterligare effekt som ej redan hanterats. Ändringsplanens framtida planbeskrivning kommer endast att redovisa tillägg och ändringar jämfört med den fastställda vägplanens planbeskrivning.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Avgränsning av samrådsunderlaget har skett geografiskt kopplat till det tillkommande markanspråket som uppkommit i och med ändringarna.

Avgränsning i sak har gjorts kopplat till de tillkommande markanspråkens befintliga användning såsom skogsmark och de effekter som kan uppstå i landskap, naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, förorenad mark, buller samt vatten.

3.2. Tid

Projektet beräknar att skicka in samrådshandling i juli 2020.

Genomförande förenklat planförfarande (Ändring av vägplan)

Samrådshandling klart 2020-08

Fastställd vägplan klart 2020-10

Bygghandling

Klart 2020-12 (förutsatt att ändring av vägplan vinner laga kraft)

Produktion

Start produktion

Slut produktion

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

Beskrivningarna under rubrikerna nedan är kortfattade utdrag från vägplanens MKB för att ge en bild av förutsättningarna kring miljön där förändringar är aktuella. För mer detaljerad information kring respektive miljöaspekt hänvisas till vägplanens MKB, daterad 2017-03-10, reviderad 2017-05-19.

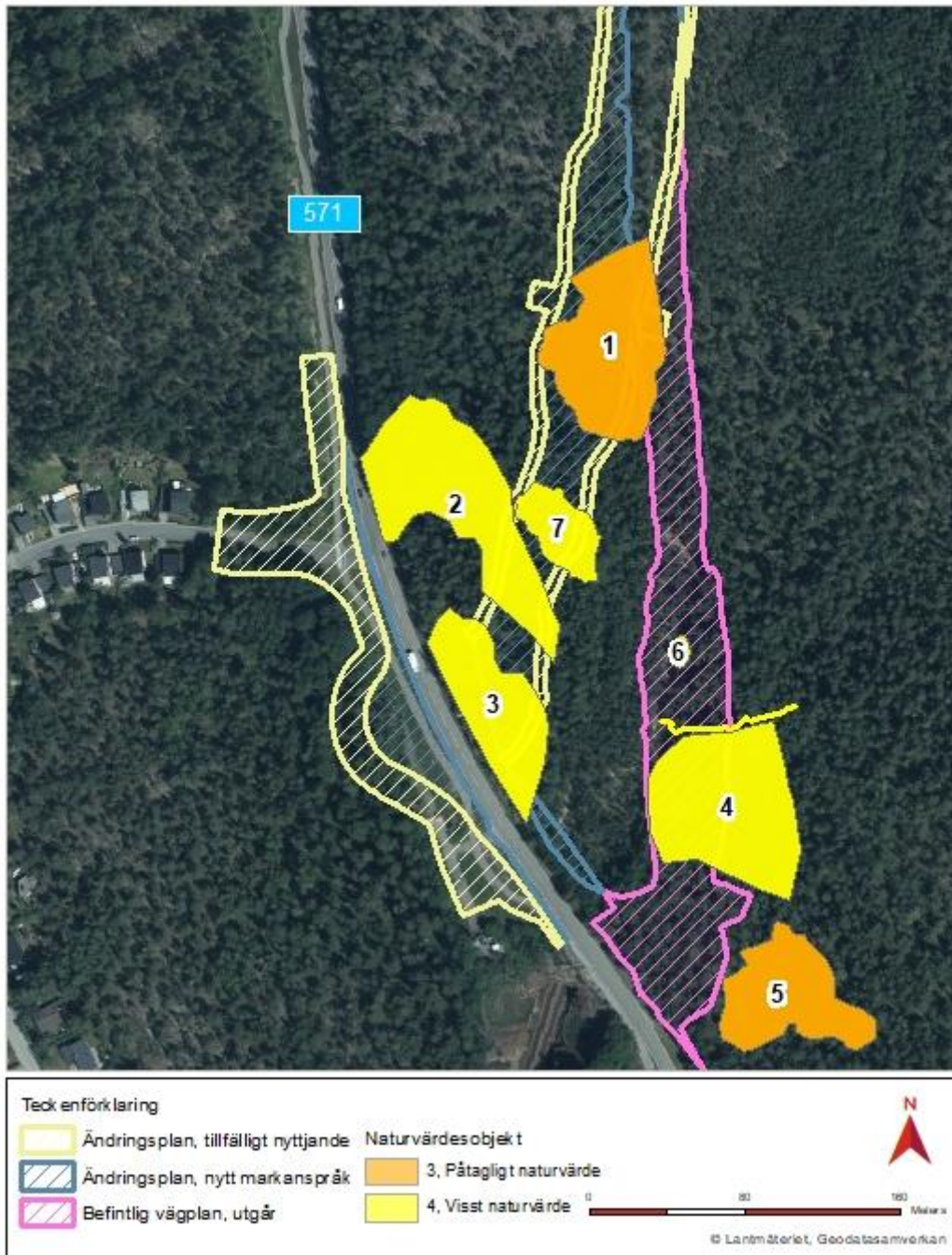
4.1. Landskapet

Landskapet mellan Pålmalmsvägen och dalgången vid Hantverksbyn är ett relativt ostört och kuperat skogslandskap mestadels bestående av barrskog i olika åldrar. Skogslandskapet ansluter dels mot småskalig bostadsbebyggelse i Björnkulla och Tullinge skog/Römossen, dels mot bebyggelse av mer industriell karaktär vid Hantverksbyn och på nordvästra sidan om väg 226. Från väg 226 och mot Flemingsbergs station övergår landskapet från skogsmark till mer stadslik karaktär med hårdgjorda ytor, storskaliga byggnader samt trafik- och spårrområden.

4.2. Naturmiljö

Området söder om väg 226 ligger i utkanten av Hanvedenkilen, där Flemingsbergsskogen utgör en grön värdekärna. Skogsområdet mellan Römossen och Tullinge skog utgör ett grönstråk som genomkorsas av nuvarande väg 571. Flemingsbergsskogen är ett kommunalt naturreservat öster om kommungränsen Botkyrka/Huddinge och utgör en del av området av riksintresse för friluftslivet (Hanveden). En naturvärdesinventering genomfördes våren 2020 i delen för den nya SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, Ändring av vägplan

Cirkulationsplatsen Pålamalm, se bilaga 1. Totalt påträffades fyra naturvärdeobjekt där den nya cirkulationsplatsen och den nya vägsträckningen mot Hantverksbyn planeras, se Figur 1 (objekt 1-3, 7).



Figur 1. Karta över de naturvärdesobjekt som noterades i samband med fältinventeringen 2020.

Området är omväxlande med lägre, fuktigare delar med gran och lövträd och högre partier där tall dominerar. Det är främst värden knutna till hållmarkstallskog med senvuxna tallar och granar som är viktiga. Det finns även död ved, såväl stående som liggande, samt stående död ved rika på håll. Död ved har en stor betydelse för den biologiska mångfalden.

4.3. Kulturmiljö

Det förekommer fornlämningar i området som vittnar om förhistorisk tid.

Det förekommer inga utpekade skyddsvärda kulturmiljöer, så som kommunala eller regionala kulturmiljöprogram eller riksintressen för kulturmiljövården inom vägplaneområdet. Inte heller några forn- eller kulturlämningar är kända. De övriga kulturhistoriska lämningarna Huddinge 411 och Huddinge 412 kommer hamna utanför det nya vägområdet i och med de aktuella förändringarna, och kommer att kunna vara kvar, vilket är en positiv förändring i ändringsplanen.

4.4. Rekreation och friluftsliv

Den nya vägsträckan är belägen i Hanvedskilen och i närheten av Flemingsbergsskogens naturreservat. Skogsområdet mellan Römossen och Tullinge skog är ett viktigt grönstråk. Här finns ett utvecklat stigsystem som även leder vidare in i Flemingsbergsskogen. Det vittnar om att skogen på ömse sidor om Pålamalmsvägen används frekvent av närboende.

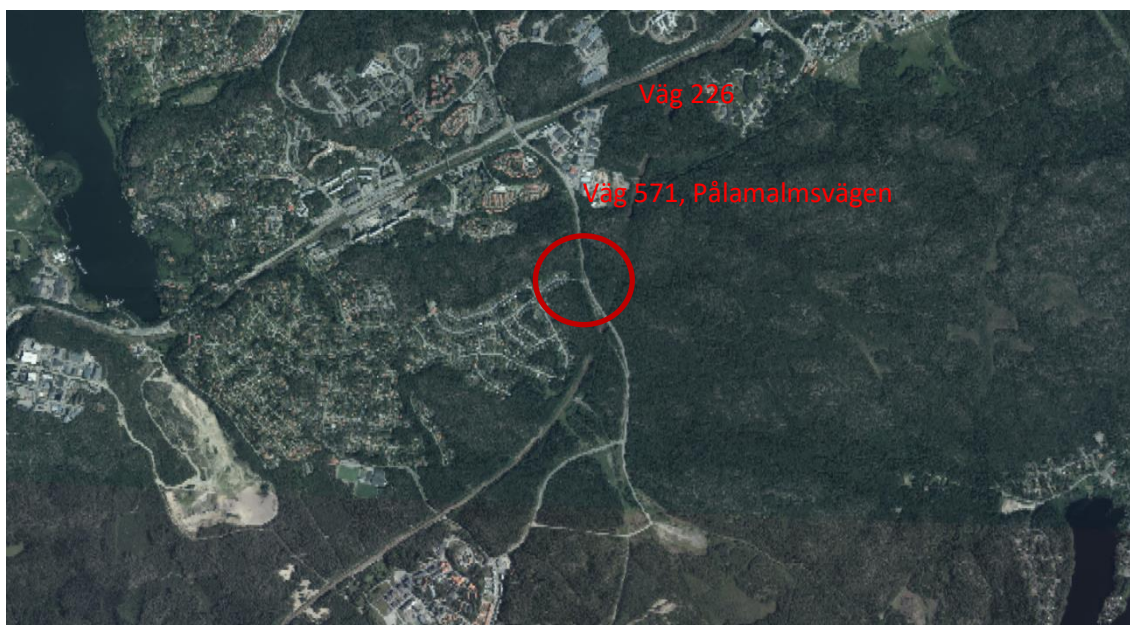
4.5. Förorenad mark

Tidigare undersökningar rörande markföroreningar har gjorts främst kring Hantverksbyn och Rödmossetippen. Förhöjda halter har hittats av främst organiska föroreningar (PAH och tyngre alifater C16-35). Inga av dessa undersökningar ligger dock inom den befintliga vägplanens vägsträckning. En markmiljöundersökning längs den vägsträckningen utfördes 2019. Inom aktuellt område (Pålamalmsvägen) är medelvärdet för metaller under KM (Känslig Markanvändning, Naturvårdsverkets riktvärden). Medelvärdet för oljeföroreningar i form av alifater och aromater är under KM förutom alifater >C16-C35 som har ett värde över KM. Medelvärdet för polyaromatiska föroreningar (PAH) är under KM.

En kompletterande undersökning av föroreningar i mark längs den nya sträckningen *Cirkulation Pålamalm* och *Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn* genomförs under sommaren 2020.

4.6. Buller

En bullerutredning har genomförts för att undersöka omgivningspåverkan av *Cirkulation Pålamalm*, se Figur 2.



Figur 2. Ortofoto med det aktuella området inom den röda cirkeln.

I utredningen har följande fall studerats:

- Trafikbuller nollalternativ 2040 Dygnsekvivalent ljudnivå/Maximal ljudnivå
- Trafikbuller utbyggnadsalternativ 2040 Dygnsekvivalent ljudnivå/Maximal ljudnivå

De riktvärden som normalt ska uppnås när ett investeringsprojekt klassas som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur framgår av Tabell 1.

Tabell 1. Trafikverkets riktvärden för buller från väg

Lokaltyp	Ekvivalent ljudnivå L_{eq24h} utomhus	Ekvivalent ljudnivå L_{eq24h} utomhus på uteplats/skolgård	Maximal ljudnivå, L_{max} , utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå L_{eq24h} , inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} , inomhus
Bostäder	55 dBA	55dBA	70dBA	30 dBA	45 dBA

Beräkningarna är utförda enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller (Naturvårdsverket, 1996. Rapport 4653, Vägtrafikbuller, nordisk beräkningsmodell) i beräkningsprogrammet Soundplan version 8.2.

Beräkningarna har genomförts på två meter ovanför mark för ljudutbredningen och vid fasad. Beräkningar inkluderar tre reflektioner. Vidare är marken definierad som huvudsakligen mjuk.

4.7. Vatten

Vägplanen ligger inom två olika avrinningsområden som avvattnas till vattenförekomsterna Tullingesjön respektive Ormlången. Dagvatten från aktuell sträcka av befintlig väg 226 avleds idag till allra största del till Ormlången i både öppna och kulverterade lösningar. Det finns inga särskilda

fördröjnings-/reningsåtgärder eller haveriskydd i området. Pålamalmsvägen avvattnas mot Tullingesjön. Avledningen till recipienten sker till stor del via öppna diken.

Befintlig vägplan korsar två diken, ett strax norr om väg 571 och ett strax söder om Hantverksbyn.

4.8. Övriga förutsättningar

Västra stambanan går i tunnel under Pålamalmsvägen och sträcker sig sedan nästan parallellt med den nya vägsträckningen från *Cirkulation Pålamalm* och *Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn*.

Befintlig vägplan med vägsträckning mellan väg 571 och Hantverksbyn utgör en barriäreffekt i landskapet.

Det finns detaljplaner som berörs av de ändrade markanspråken:

- Byggnadsplan 01-BOT-1684, Tullinge skog – ny cirkulationsplats berör byggnadsplanen, marken anges som Allmän plats.
- Stadsplan 01-BOT-2544 – tillfällig nyttjanderätt tas bort. Stadsplanen berörs inte längre.
- Byggnadsplan 01-BOT-449 – berörs av ny gång- och cykelväg. Marken är planlagd för genomfartstrafik.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Aktuella förändringar jämfört med vägplanen

De förändringar jämfört med vägplanen som är aktuella benämns enligt följande från söder till norr, se bilagor 2-6:

Cirkulation Pålamalm (Figur 3) – Ritning 700T9301, bilaga 2. Ny placering av cirkulationsplats vid väg 571, Pålamalmsvägen för att undvika att nya vägen korsar järnvägsområde. Nytt markanspråk. Markanspråk för befintlig vägplan utgår.

Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn (Figur 3) – Ritning 700T9302, bilaga 3. Ny vägsträckning med gångbro som ansluts till befintligt stigsystem. Syftet är att för att undvika att nya vägen korsar järnvägsområde. Nytt markanspråk. Markanspråk för befintlig vägplan utgår.

Bro över Hantverksbyn – Ritning 700T9302, bilaga 3. Markanspråk för brokoner minskar då stödmurar förlängs istället för att bron ska harmoniera mer med befintlig slänt. Utökad markanspråk för terrängdike som avleder vägdagvatten vid bro Hantverksbyn. Även utökad tillfällig nyttjanderätt för att kunna justera diket.

Norr om Hantverksbyn – Ritning 700T9302, bilaga 3. Utökad markanspråk för vägbank och serviceväg. Serviceväg flyttas något för att ge bättre utrymme mot dike.

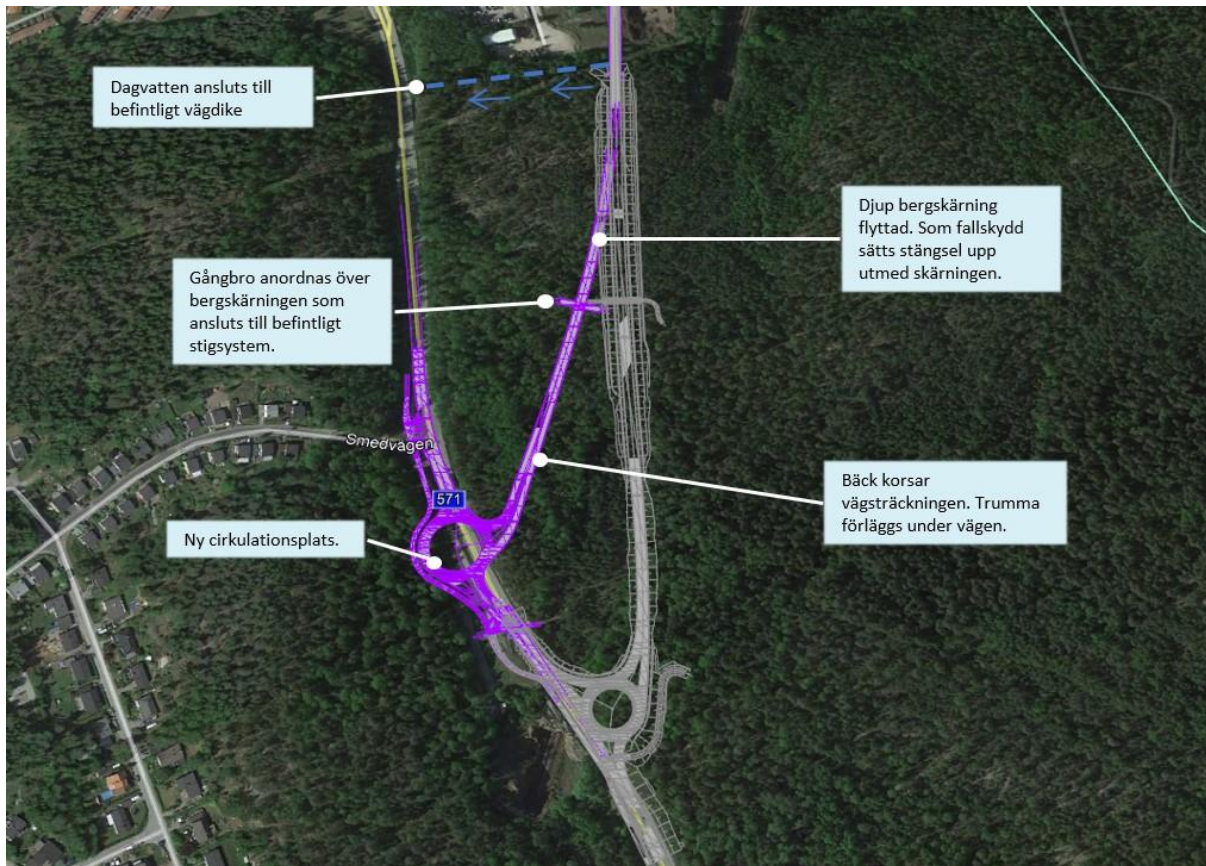
Flaggplan – Ritning 400T9303, bilaga 4. Utökad markanspråk då anslutning för gång- och cykelväg tillkommit. Utökad markanspråk för att klara slänter på gång- och cykelväg.

Förbipassage Kromosomen 1 – Ritning 400T9304, bilaga 5. Begränsad utökning av markanspråk för att klara slänter av gång- och cykelväg, några tillfälliga nyttjanderättsytor utgår.

Söder om väg 226 Huddingevägen – Ritning 400T9304, bilaga 5. Avgående markanspråk. Även tillkommande markanspråk för tillfällig nyttjanderätt.

Trafikplats Högsolan – Ritning 400T9305, bilaga 6. Utökat markanspråk för tillfällig nyttjanderätt söder om nya vägen. Visst avgående markanspråk norr om nya vägen.

Förändringar i markanspråk och motiven till förändringarna redovisas i bilaga 8.



Figur 3. Karta över ny cirkulation Pålamalm och sträckning norrut (lila markering). Befintlig vägplan grå sträckning.

5.2. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.2.1. Markanvändning

Markanvändningen (utöver de mindre ianspråkta ytor för vägområde) kommer inte att nämnvärt förändras i området jämfört med befintlig vägplan. Inget hinder uppstår i att fortsätta nyttja resterande mark för sitt nuvarande ändamål.

5.2.2. Landskapet

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

Den påverkan på landskapsbilden som uppstår i och med den nya vägsträckningen skiljer sig inte nämnvärt från den tidigare. Den mest framträdande påverkan bedöms vara bergskärningen, som kommer flyttas västerut, men ha liknande karaktär jämfört med tidigare vägplan.

Övriga markintrång innebär ingen nämnvärd påverkan på landskapet då det är mindre förändringar mot gällande vägplan och då den sker inom redan befintlig landsvägs- och stadskaraktär.

5.2.3. Naturmiljö

Naturvärdesobjekt som är klassade med naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, har värden som är kopplat till lång kontinuitet, exempelvis äldre, senvuxna träd. De är mycket svåra att ersätta.

Objekt som bedömts ha ett visst naturvärde har värden som kan ersättas genom kompensation inom området. Det kan vara utplacering av död ved och nyplantering av inhemska träarter.

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

Naturvärdesobjekt nr 3 (hällmarkstallskog med gamla granar) och 7 i Figur 1, som båda har vissa naturvärden, kommer att försvinna, liksom del av naturvärdesobjekt nr 2 (visst naturvärde, trivallövskog med mindre vattendrag, död ved, hålträd). Naturvärdesobjekt nr 1 som har påtagligt naturvärde i form av hällmarkstallskog med död ved kommer också att försvinna. Denna påverkan bedöms vara negativ för den biologiska mångfalden i området. Påverkan på naturvärdesobjekt nr 1 bör kompenseras med utplacering av död ved i närområdet. Naturvärdesobjekt 3 och 7 har vissa värden som sannolikt även finns i närområdet och bedöms därför inte behöva kompenseras.

Den nya vägsträckningen kommer dock längre från naturreservatet Flemingsbergsskogen vilket bedöms vara en positiv effekt för naturmiljön. Likaså sparas ett område med påtagliga naturvärden (objekt nr 5 i NVI, hällmarkstallskog med gammal gran) och två områden med vissa naturvärden (objekt 4 i NVI, granskog med död ved samt objekt 6 i NVI, småvatten), se Figur 1.

Övriga markintrång innebär ingen nämnvärd påverkan på naturmiljön då det är mindre förändringar mot gällande vägplan.

5.2.4. Kulturmiljö

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

Det finns inte några viktiga eller lagskyddade kulturhistoriska objekt eller miljöer som påverkas negativt av den ändrade vägsträckningen. De övriga kulturhistoriska lämningar, gränsmärkena Huddinge 411 och Huddinge 412, som tidigare påverkades av den planerade vägen, kommer nu att hamna utanför vägområdet och kan således bevaras. Detta blir en positiv konsekvens av ändringsplanen.

Det berörda området är inte utrett arkeologiskt. Utifrån fornlämningsbild och topografiska förutsättningar bedöms möjligheten att framför allt lämningar från stenålder kan finnas i området. Vidare kan ensamliggande gravar förekomma. I övrigt bedöms fornlämningspotentialen som låg. En arkeologisk besiktning bör utföras inför det fortsatta vägplanarbetet. I fortsatt arbete med vägprojektet behöver samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län ske för eventuella tillstånd enligt Kulturmiljölagen.

Övriga markintrång innebär ingen nämnvärd påverkan på kulturmiljön då det är mindre förändringar mot gällande vägplan.

5.2.5. Rekreation och friluftsliv

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

Den nya vägsträckningen kommer längre från naturreservatet Flemingsbergsskogen vilket bedöms vara en positiv effekt för rekreation och friluftsliv. En gångbro kommer att anordnas även över den nya vägsträckningen. Det innebär att förändringen bedöms som lite positiv för friluftslivet.

Övriga markintrång bedöms inte innebära någon annan påverkan än den som redan är beskriven i MKB.

5.2.6. Förorenad mark

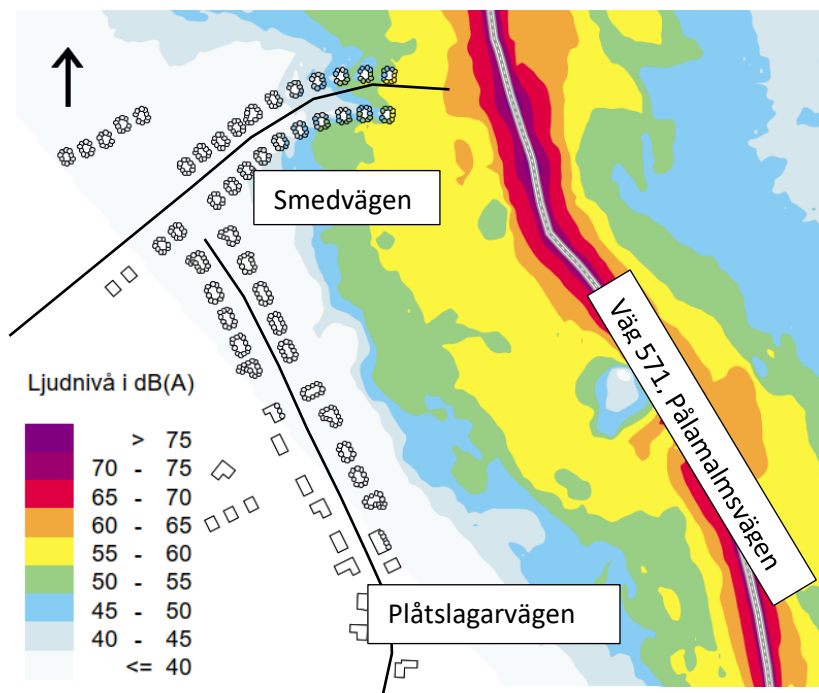
Kompletteras när undersökningen är gjord.

5.2.7. Buller

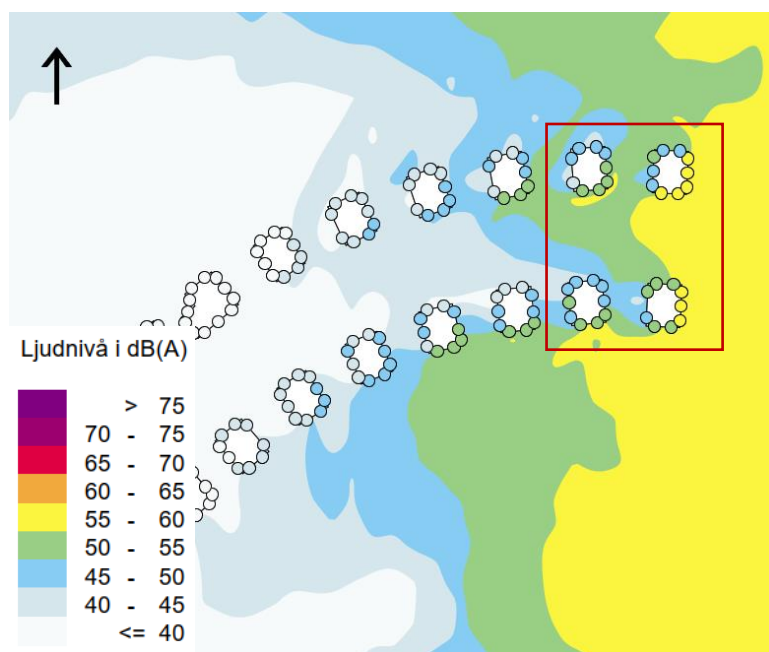
Beräkning visar utbredning på två meters höjd, prickar runt byggnaden visar ljudnivå vid fasad. Gul färg innebär överskridande av riktvärde (55 dBA ekvivalent ljudnivå/70 dBA maximal ljudnivå). För detaljerade uppgifter hänvisas till bilaga 9, PM Buller.

Nollalternativ

Riktvärde för ekvivalent ljudnivå överskrider vid två fastigheter för både inomhus och utomhus (fasad) längs med Smedvägen, se Figur 4 och Figur 5. Det är fastigheterna Tullinge 21:167 och Tullinge 21:178.

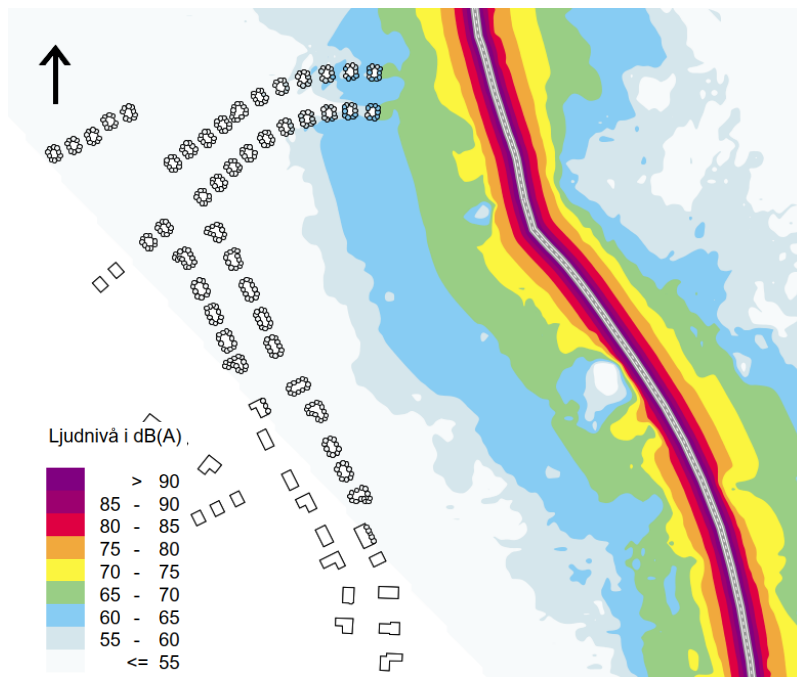


Figur 4. Ekvivalent ljudnivå vid nollalternativ.



Figur 5. Ekvivalent ljudnivå nollalternativ med de mest utsatta fasaderna utmed Smedvägen inringade.

Riktvärde maximal ljudnivå innehålls både inomhus och utomhus, se Figur 6.

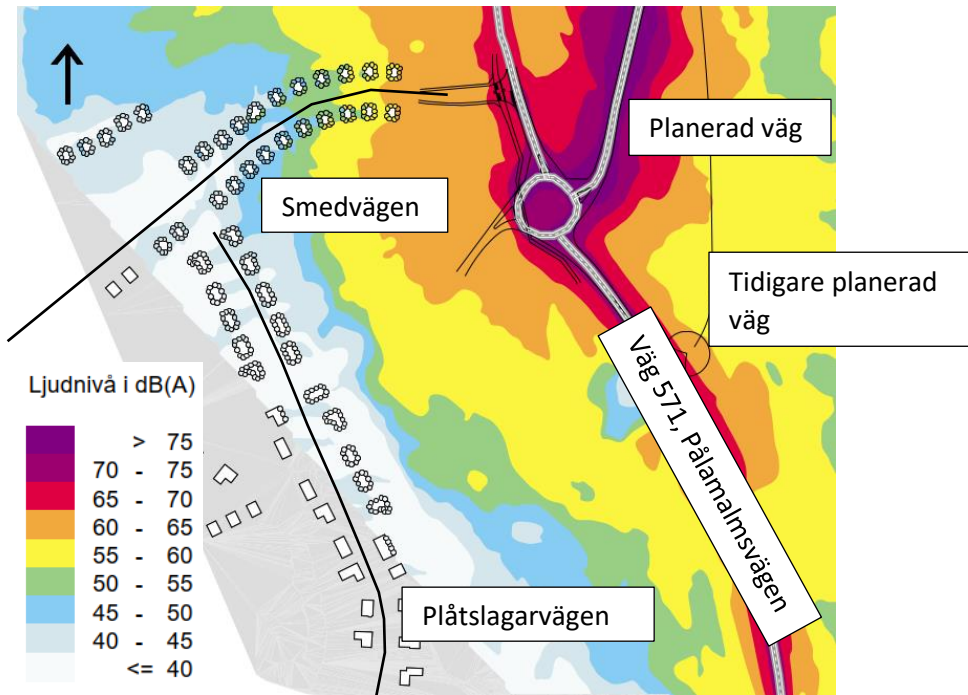


Figur 6. Maximal ljudnivå nollalternativ i området.

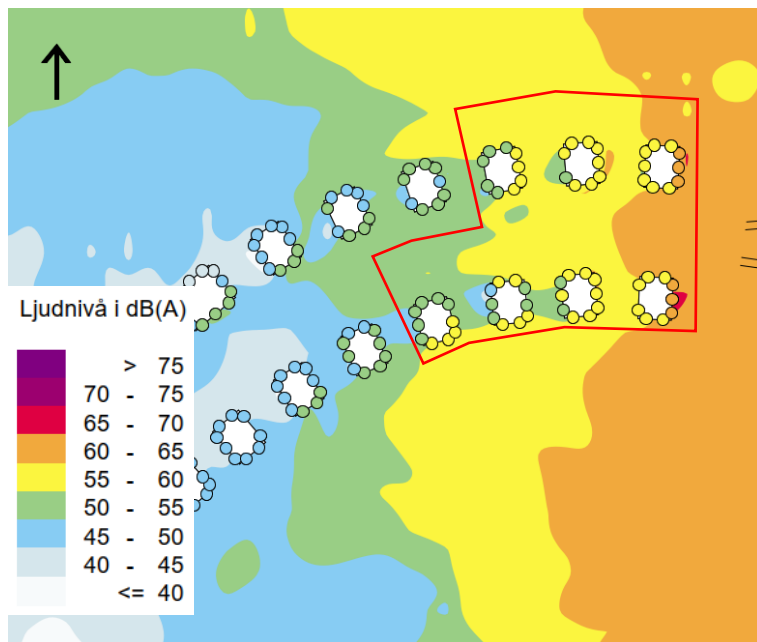
Utbyggnadsalternativ

Riktvärde för ekvivalent ljudnivå överskrids för sju fastigheter för både inomhus och utomhus (fasad) längs med Smedvägen, se Figur 7 och Figur 8. Det gäller fastigheterna:

- Tullinge 21:164
- Tullinge 21:165
- Tullinge 21:166
- Tullinge 21:167
- Tullinge 21:176
- Tullinge 21:177
- Tullinge 21:178

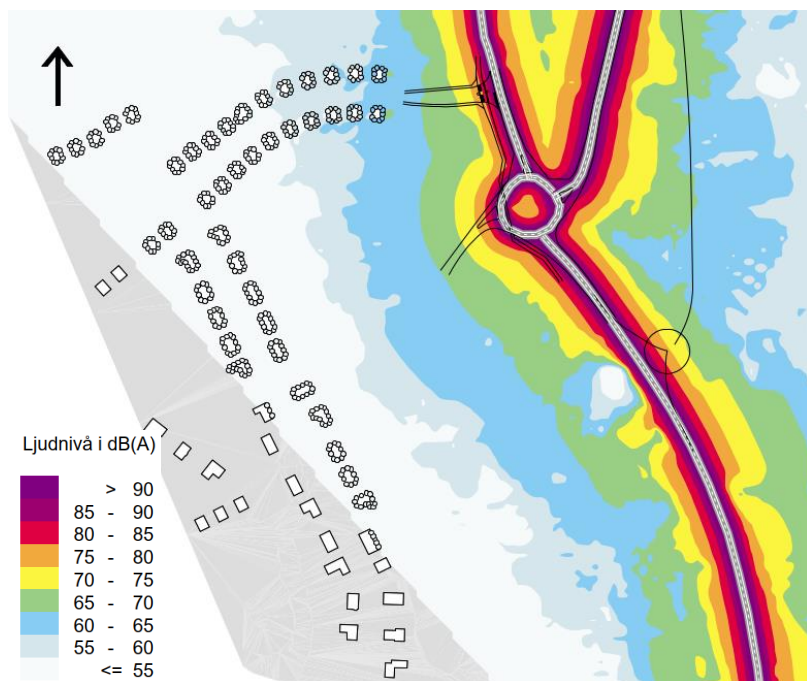


Figur 7. Ekvivalent ljudnivå vid utbyggnadsalternativet.



Figur 8. Ekvivalent ljudnivå utbyggnadsalternativ med de mest utsatta fastigheterna utmed Smedvägen markerade.

Riktvärde maximal ljudnivå innehålls både inomhus och utomhus, se Figur 9.



Figur 9. Maximal ljudnivå utbyggnadsalternativet.

Som mest beräknas ljudnivån öka med 5 dBA. Maximala ljudnivåer beräknas inte att överskrida några riktvärden. Samtliga framräknade ljudnivåer är beräknade utan bullerskyddsåtgärder.

Bullerskyddsåtgärder bör utredas vidare.

5.2.8. Vatten

I vägplanen redovisas åtgärder för att fördröja och rena dagvattnet innan det når recipient. Vidare föreslås så kallade haveriskydd för att skydda recipienter mot utsläpp från olyckor.

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

I befintlig vägplan hanteras dagvatten med föreslagna skyddsåtgärder. Den bäck som rinner under den nya vägsträckningen strax norr om *Cirkulation Pålamalm* kommer ledas genom trumma under vägen. En mindre omgrävning av bäcken kan krävas för att få en bra anslutning till trumman. Sydväst om Hantverksbyn förtydligas vägplanen med att man ansluter dagvatten från öst till befintligt vägdike längs Pålamalmsvägen (se Figur 3 och bilaga 3). Avrinningen mot Tullingesjön får ett tillskott från den nya vägen och dess trafik samtidigt som vatten från den befintliga Pålamalmsvägen (dock med betydligt lägre trafikintensitet) fortsättningsvis rinner i befintliga system.

Övriga markintrång – förändringarna bedöms inte ge någon annan effekt än den som beskrivs i befintlig MKB.

5.2.9. Övriga effekter

Cirkulation Pålamalm och Sträcka Cirkulation Pålamalm – bro över Hantverksbyn:

Genom de aktuella ändringarna uppstår ingen ökad barriäreffekt utöver den som redan bedömts i vägplanen.

SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, Ändring av vägplan

I det område som är berört av förändrad vägsträckning gentemot tidigare vägplan går järnvägen i tunnel. I den nya sträckningen flyttas vägen västerut, så att man inte längre korsar järnvägssträckningen. Förändringen bedöms minska risken för påverkan på järnvägssträckningen.

Övriga markintrång – förändringarna bedöms inte ge någon annan effekt än den som beskrivs i befintlig MKB.

De planerade förändringarna för åtgärderna bedöms inte motverka gällande byggnadsplaners syften.

5.2.10. Byggtiden

Påverkan under byggtiden har hanterats i vägplanen. Påverkan ändras inte av ändringsplanen.

6. Åtgärder

Objekt som i naturvärdesinventeringen klassats ha ett visst naturvärde har värden som kan ersättas genom kompensation inom området. Föreslagen kompensationsåtgärd är utplacering av död ved i närområdet.

I befintlig vägplan planeras en gångbro över den nya vägsträckningen mellan väg 571 och Hantverksbyn. Denna gångbro kvarstår även i ändringsplanen men får ett nytt läge. Gångbron är viktig att få till för att motverka vägens barriäreffekt på friluftslivet.

Bullerskyddsåtgärder bör utredas vidare.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att förändringarna mot vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom skillnaden jämfört med vägplanen är relativt liten, och inga betydande negativa miljöeffekter bedöms uppstå till följd av förändringen.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådskrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet krävs en fortsatt god dialog med Botkyrka och Huddinge kommuner samt aktuella markägare för att ändringarna och genomförandet av dessa ska kunna genomföras med minsta möjliga störning befintligt användande av intilliggande mark.

Förläggning av trumma, för bäcken i planområdets södra del, kommer hanteras som en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § miljöbalken.

Bullerskyddsåtgärder bör utredas för de utsatta fastigheterna utmed Smedvägen.

9. Källor

Trafikverket, 2017. Miljökonsekvensbeskrivning till vägplan Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge, daterad 2017-03-10, reviderad 2017-05-19.

10. Bilagor

1. PM Naturvärdesinventering
2. Ritning 700T9301
3. Ritning 700T9302
4. Ritning 400T9303
5. Ritning 400T9304
6. Ritning 400T9305
7. Ritning 400T9306
8. Sammanställning av förändring av väganspråk med motiv
9. PM Bullerutredning



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se