

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Väg 225, korsningen Porthus & Sommarcykelväg Otterstavägen- Rangstavägen

Nynäshamns kommun, Stockholms län
2026-06-17



Trafikverket

Postadress: Solna Strandväg 102, 171 54 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Moa Danielsson, Ivörv1

Dokumentdatum: 2026-06-17

Ärendenummer: TRV 2026/8412

Objektsnummer: 19382 och 17116

Uppdragsnummer: 180506 och 190378

Version: 0.46

Kontaktperson: Moa Danielsson, Ivörv1

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Samråd	5
2.1 Samråd med berörd länsstyrelse	5
2.2 Samråd med berörd kommun	5
2.3 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten	13

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. Synpunkter, protokoll etc. finns diarieförda på ärendenummer TRV 2026/8412.

1 Sammanfattning

Samråd i detta projekt har huvudsakligen genomförts under perioden april—maj 2026. Ett samrådstillfälle med enskilda som antas bli särskilt berörda och berörd allmänhet ägde rum under perioden 8 – 29 maj. Inbjudan skedde både genom brevutskick och annons i ortstidning samt Post och Inrikes Tidningar. Under maj månad, vid tre olika tillfällen, träffade Trafikverket berörda fastighetsägare som tackat ja till erbjudande om samrådsmöte på orten.

Samrådsmöte med Nynäshamns kommun genomfördes den 8 april samt den 8 juni, och med Länsstyrelsen i Stockholms län den 24 april.

Inbjudan till samråd med kollektivtrafikmyndigheten skickades via mail, där Regionen lämnade in ett yttrande digitalt.

Synpunkterna på cykelvägen gällde i huvudsak önskemål om en högre standard och underhåll året runt, samt längre sträckor än den föreslagna och anpassningar till framtida utbyggnader av cykelvägar.

Synpunkterna på ombyggnad till cirkulation var i huvudsak av positivt slag, då uppfattning hos många är att korsningen idag inte är tillräckligt trafiksäker.

2 Samråd

2.1 Samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län

Samrådsmöte hölls 2026-04-24 på plats hos Länsstyrelsen. Projektet redogjorde för tidplan samt hur åtgärderna påverkar kulturmiljö, naturmiljö och markanspråk. Syftet med mötet var att redovisa information om projektet och inhämta information om utredningsområdet. Länsstyrelsen ställde generella frågor kring åtgärderna och projektets tidplan, men framförde inga synpunkter.

2.2 Samråd med Nynäshamns kommun

Digitalt samrådsmöte 2026-04-08

Vid mötet redogjorde Trafikverket för planerade åtgärder och lyfte bland annat att en enklare standard för cykelvägen förordas samt att en tidigare avslutspunkt, vid Otterstavägen i stället för Spångbro, utreds i syfte att begränsa markintrång samt undvika påverkan på detaljplanelagd mark. En västlig lokalisering av cykelvägen förordas, då den bedöms bidra till bättre tillgänglighet till målpunkter på västra sidan samt minska behovet av passager över väg 225, där hastighetsgränsen uppgår till 70 km/h. Kommunen framförde att det ser behov av en högre standard på cykelvägen samt att ett avslut vid Otterstavägen inte tillgodoser det långsiktiga behovet av ett sammanhängande stråk. Trafikverket gör bedömningen att det i dagsläget inte finns möjlighet att fortsätta in i Spångbro eftersom det dels orsakar intrång och olägenheter på sträckan då det är trångt mot bostadshusen, dels eftersom det finns möjlighet att cykla på Otterstavägen som är allmän plats. Kommunen önskar att Trafikverket tar hänsyn till framtida cykelvägsprojekt mot Ösmo.

Trafikverket redogjorde för att planerna på en ombyggnation av korsningen vid Porthus till cirkulationsplats kvarstår. I utformningen beaktas utrymme för att sommarcykelvägen ska kunna passera väster om cirkulationsplatsen.

Skriftligt yttrande från Nynäshamns kommun 2026-05-29

Synpunkterna som inkom sammanfattas nedan i punktform, följt av Trafikverkets svar.

- Kommunen är kritisk till att sträckan har kortats ner jämfört med förslagen i tidigare åtgärdsvalsstudie. Att leda in gång- och cykeltrafikanter längs Otterstavägen ger en sämre orienterbarhet och skapar ett ogent stråk. Kommunen anser att sträckan ska förlängas och följa det förslag på åtgärd som utreddes i åtgärdsvalsstudien.

Trafikverkets svar: Trafikverket gör bedömningen att den möjligheten inte finns i dagsläget, då en fortsatt cykelväg mot Spångbro orsakar för stora intrång och olägenheter på sträckan då det är trångt mot bostadshusen. Det finns möjlighet att cykla på Otterstavägen som är allmän plats.

- Behovet att kunna gå och cykla längs väg 225 finns under hela året. Därav anser kommunen att sommarcykelväg inte är en tillräcklig standard. Den begränsade framkomligheten och trafiksäkerhetsbristerna för oskyddade trafikanter försvinner inte under vinterhalvåret. Biltrafiken, inklusive den tunga trafiken, förväntas öka längs väg 225 vilket innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten kommer försämrats ytterligare för gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer på väg till och från hållplatser. Om god standard inte kan utföras från Rangstavägen till Spångbro i ett första skede anser kommunen att vägplanen behöver säkerställa att vald sträckning inte omöjliggör en framtida standardhöjning samt förlängning hela vägen från Rangstavägen till Spångbro i ett gent läge utmed väg 225.

Trafikverkets svar: Den föreslagna sommarcykelvägen bedöms vara en lämplig åtgärd för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs sträckan.

Trafikverket bedömer att den aktuella vägplanen inte omöjliggör en framtida standardhöjning eller en eventuell förlängning av gång- och cykelvägen. Frågor om framtida utveckling av anläggningen får hanteras inom ramen för kommande planering och prioritering av åtgärder.

- Vid Porthuskorsningen är det viktigt att gång- och cykelvägen kan anslutas till en fortsättning från Porthus och vidare mot Ösmo för att skapa sammanhängande stråk.

Trafikverkets svar: Sommarcykelvägen- och cirkulationsplatsens utformning omöjliggör ej en framtida gång- och cykelväg österut mot Ösmo.

Digitalt samrådsmöte 2026-06-08

Vid mötet diskuterades vilka synpunkter som hade inkommit under samrådsperioden i maj 2026. Trafikverket redogjorde för att den föreslagna cirkulationsplatsen i huvudsak hade mottagits positivt, men att flera hade efterfrågat passager för oskyddade trafikanter. Även den planerade sommarcykelvägen bedömdes ha tagits emot väl, samtidigt som det framfördes önskemål om att den skulle få en högre standard och längre sträckning.

Angående sommarcykelvägens standard redovisade Trafikverket att många synpunkter som inkommit rörde önskemål om vinterunderhåll. Kommunen lyfte att

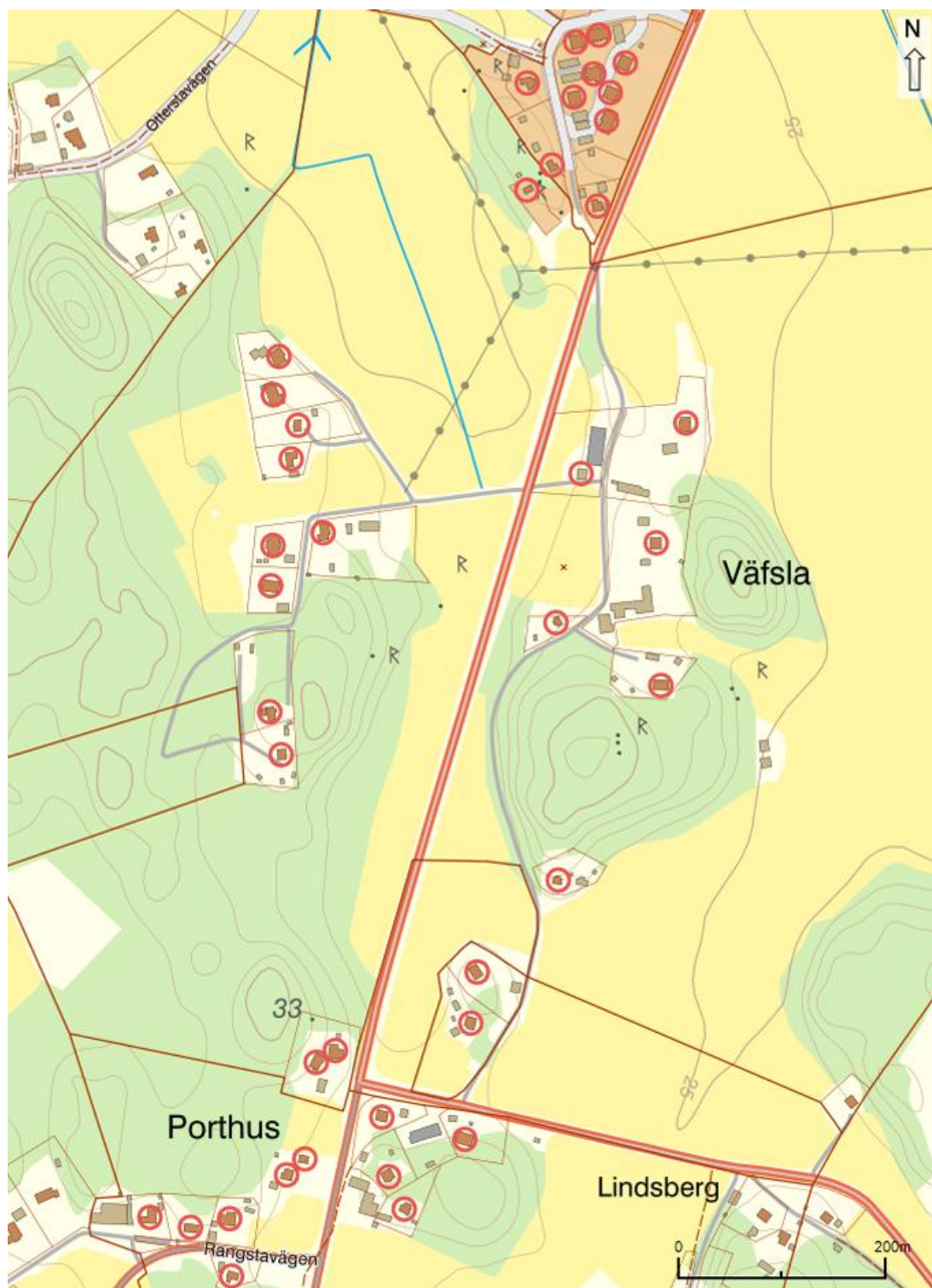
behovet av framkomlighet för oskyddade trafikanter även finns under vinterhalvåret.

Angående en framtida förlängning till Spångbro uppgav Trafikverket att frågan utretts och att det konstaterats att en sådan lösning skulle innebära ett betydande fastighetsintrång. Kommunen frågade vidare om en framtida förlängning borde ske på västra sidan av väg 225 eller om andra lösningar skulle kunna vara aktuella. Trafikverket uppgav att man i nuläget inte kan ta ställning till åtgärder som ligger utanför projektets avgränsning.

Kommunen framförde önskemål om att Trafikverket i den fortsatta projekteringen och byggnationen skulle ta hänsyn till möjligheten att i framtiden förlänga gång- och cykelvägen mot Ösmo.

2.3 Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda, berörd allmänhet samt fastighetsägare

De enskilda som kan bli särskilt berörda har avgränsats till närboende, ägare av fastigheter, samfälligheter eller och gemensamhetsanläggningar som kan beröras, samt innehavare av särskild rätt som kan beröras. De närboende som projektet har bedömt kan bli särskilt berörda framgår av kartbild, se figur 1. De enskilda som kan bli särskilt berörda har blivit inbjudna till samråd genom brev den 7 maj.



Figur 1, karta över de som antas bli särskilt berörda, där bostadshus är markerade med röd ring.

Med berörd allmänhet avses den allmänhet som kan antas bli berörd av projektet, dvs ortsbefolkningen. Den berörda allmänheten har blivit inbjudna till samråd genom annons i Post- och inrikes tidningar 2026-05-08 samt ortstidning Nynäshamns posten 2026-05-12.

Inbjudan till enskilda som berörs och berörd allmänhet innehöll information om var underlaget för samråd fanns tillgängligt och hur de lämnar synpunkter, samt under vilken tid det var möjligt att lämna synpunkter vilket var 8-29 maj. Synpunkterna som inkom sammanfattas nedan i punktform, följt av Trafikverkets svar.

- Cirkulationsplatsen bör utformas så att den förbereder för en framtida gång- och cykelväg österut, norr om väg 225.

Trafikverkets svar: Cirkulationsplatsens utformning omöjliggör ej en framtida gång- och cykelväg österut på platsen.

- Cirkulationsplatsen bör utformas så att övergångar och passager för gående och cyklister ingår och ges en så hög trafiksäkerhet som möjligt. GC-vägen bör ansluta till busshållplatserna

Trafikverkets svar: I dagsläget förordas en cirkulationsplats utan passager med hänsyn till lågt antal på- och avstigande vid busshållplatser samt att vägens hastighet är 70 km/h, vilket är för högt för att det ska vara lämpligt med passager. Frågan kommer dock undersökas närmare i samband med att vägplanen upprättas.

- Den så kallade "sommarcykelvägen" bör hålla så god standard som möjligt utan att detta medför förseningar i projektet. Utformningen bör samtidigt möjliggöra en framtida standardhöjning på ett enkelt sätt. Gång- och cykelvägen bör dessutom underhållas året runt. En något enklare standard än en traditionell gång- och cykelväg utesluter inte en hög nyttjandegrad av både gående och cyklister under hela året.

Trafikverkets svar: En sommarcykelväg kan uppföras där GC-flödena är låga. Det är en enkel konstruktion avsedd för gång- och cykeltrafik, framförallt i landsbygd. Såväl Trafikverket som andra väghållare kan bygga sommarcykelvägar längs med sina vägnät. Trafikverket anser att det är en lämplig standard för platsen och dess trafikflöde.

Sommarcykelvägens uppbyggnad omöjliggör ej en standardhöjning i framtiden. Begreppet sommarcykelväg innebär inte att GC-vägen endast kan nyttjas på sommaren. Den är öppen året runt, men kommer inte att vinterunderhållas.

De fastighetsägare där mark kan komma att tas i anspråk för vägen har dessutom blivit erbjudna samrådsmöte på orten. Erbjudandet lämnades via brev den 7 maj,

där berörda gavs möjlighet att boka in enskilda möten på plats antingen den 22 maj eller den 25 maj. Tre möten bokades in och totalt träffade Trafikverket tio personer. På mötena presenterade Trafikverket projektet och dess åtgärder och på vilket sätt fastighetsägarna skulle påverkas. Synpunkterna som lämnades sammanfattas nedan i punktform, följt av Trafikverkets svar.

Cirkulationsplats i Porthus

- En fastighetsägare önskar stoppskyltar istället för ombyggnation

Trafikverkets svar: Stoppskyltar förordas ej då det kan leda till otydligheter och minskad framkomlighet. Det leder även till mer buller då fordon behöver stanna och starta jämfört med ett mer jämnt flöde i en cirkulation.

- Flera fastighetsägare önskar en hastighetssänkning till 50 km/h och hastighets- och videokameror för att öka trafiksäkerheten på platsen. De beskriver att idag kör många trafikanter emot väjningsplikten samt följer inte hastighetsbegränsningen.

Trafikverkets svar: En cirkulationsplats har en hastighetssänkande effekt. Därmed bedömer Trafikverket att det inte finns behov av trafiksäkerhetskameror. Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter (hastighetsgränser) för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar, där hastigheten är 80 km/h eller lägre. Trafikverket kan därmed inte besluta om hastighetssänkning på platsen.

- En fastighetsägare önskar hinder/upphöjning i mitten av cirkulationsplatsen som gör att trafikanter inte kan gena eller köra rakt över.

Trafikverkets svar: Trafikverket noterar synpunkten och kommer att utreda möjligheterna att utforma rondellen så att risken för att trafikanter genar genom cirkulationsplatsen minimeras. Utformningen behöver samtidigt uppfylla gällande krav på trafiksäkerhet och sikt. Rondellen kan därför inte innehålla föremål eller anordningar som innebär en trafiksäkerhetsrisk eller försämrar sikten för trafikanter.

- De berörda fastighetsägarna är generellt positiva till åtgärden och menar att det är bra och på tiden att det görs något åt korsningen

Trafikverkets svar: Trafikverket tackar för synpunkten.

- Det är efterfrågat att kunna röra sig mer till fots i området, för att nå målpunkter så som busshållplatser. Passager önskas.

Trafikverkets svar: I dagsläget förordas en cirkulationsplats utan passager med hänsyn till lågt antal på- och avstigande vid busshållplatser samt att vägens hastighet är 70 km/h, vilket är för högt för att det ska vara lämpligt med passager. Frågan kommer dock undersökas närmare i samband med att vägplanen upprättas.

Sommarcykelväg Otterstavägen-Rangstavägen

- En fastighetsägare framför att sommarcykelvägens föreslagna separering från väg 225 i den norra delen påverkar åkerns bruksfunktion negativt, då det tar mycket mark i anspråk vilket innebär att vändytan för maskiner blir trång. Föreslår istället att cykelvägen läggs dikt an väg 225 och hastigheten sänks till 50 km/h, alternativt att den läggs öster om väg 225.

Trafikverkets svar: Att anlägga sommarcykelvägen dikt an väg 225 skulle också innebära intrång i jordbruksmark samt kräva ytterligare åtgärder längs vägen. Trafikverkets bedömning i nuläget är att den förordade utformningen, där sommarcykelvägen separeras från väg 225, ger bättre trafiksäkerhet för cyklister och gående genom ett ökat avstånd till motorfordonstrafiken, inklusive den tunga trafiken på väg 225. Alternativet bedöms även vara mer kostnadseffektivt än en lösning i direkt anslutning till vägen.

Trafikverket noterar synpunkten om att den föreslagna utformningen påverkar bruksfunktionen för angränsande jordbruksmark genom att minska tillgänglig vändyta för lantbruksmaskiner. Frågor om markintrång och påverkan på jordbrukets bruksförutsättningar kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

- Flera fastighetsägare ställer sig negativa till att sommarcykelvägen avslutas vid Otterstavägen. De anser att Trafikverket inte kan förlita sig på enskilda väghållare och menar att det borde finnas sätt att ta sig förbi fastigheten som har närliggande vegetation och bostadshus norr om Otterstavägen, så att cykelvägen kan sträckas hela vägen till Spångbro centrum.

Trafikverkets svar: Trafikverket gör bedömningen att den möjligheten inte finns i dagsläget, då en fortsatt cykelväg mot Spångbro orsakar för stort intrång och olägenheter på sträckan då det är trångt mot bostadshusen och menar att det finns möjlighet att cykla på Otterstavägen som är allmän plats.

- Önskemål om att sommarcykelvägen knyts ihop med en planerad cykelväg till Ösmo

Trafikverkets svar: I detta projekt utreds endast sträckan Otterstavägen-Rangstavägen, men sommarcykelvägen- eller cirkulationsplatsens utformning omöjliggör ej en framtida gång- och cykelväg österut mot Ösmo.

- Fastighetsägarna föredrar en högre standard där cykelvägen är asfalterad och vinterunderhållen.

Trafikverkets svar: En sommarcykelväg kan uppföras där GC-flödena är låga. Det är en enkel konstruktion avsedd för gång- och cykeltrafik, framförallt i landsbygd. Såväl Trafikverket som andra väghållare kan bygga sommarcykelvägar längs med sitt vägnät. Trafikverket anser att det är en lämplig standard för platsen och dess trafikflöde.

Sommarcykelvägens uppbyggnad omöjliggör ej en standardhöjning i framtiden. Begreppet sommarcykelväg innebär inte att GC-vägen endast kan nyttjas på sommaren. Den är öppen året runt, men kommer inte att vinterunderhållas.

Befintlig trafik

- Fastighetsägarna anser att trafiken och framför allt den tunga trafiken har ökat markant de senaste åren, vilket väg 225 och omgivningen inte är anpassad för. De önskar att den tunga trafiken leds upp mot Stockholm, istället.

Trafikverkets svar: Trafikverket har förståelse för synpunkten om den tunga trafiken på väg 225. Väg 225 är en allmän väg som ska vara öppen för allmän trafik, inklusive godstransporter. Trafikverket kan endast begränsa tung trafik på det allmänna vägnätet om det finns tekniska skäl, exempelvis brister i vägens bärighet. Väg 225 utgör en viktig regional länk mellan Nynäshamn och Södertälje och kommer även framöver att ha en viktig funktion för gods- och persontransporter, även efter att Tvärförbindelse Södertörn tagits i bruk. Vägen behöver därför fortsatt kunna användas av tung trafik.

- Boende intill korsningen upplever negativ påverkan av bullernivåerna på väg 225. De upplever att nivåerna har förvärrats sedan Norviks hamn öppnade. Önskar bullerskydd i och med ombyggnationen.

Trafikverkets svar: Projektet kommer inte tillföra trafik till korsningen. Åtgärden innebär endast en marginell förändring av bullernivåernas påverkan på närliggande bostäder. Eventuellt kan det finnas en positiv effekt med en cirkulationsplats som skapar ett jämnare trafikflöde. Cirkulationsplatsen kommer längre ifrån två bostadshus och närmare ett

bostadshus. Bullernivåerna för den sistnämnda kommer beräknas för att se om bostaden blir bullerberörd.

2.4 Samråd med kollektivtrafikmyndigheten

Region Stockholm bjöds in till samråd via mail. Mailet innehöll erbjudande om möte samt information om var underlaget för samråd fanns tillgängligt och hur de lämnar synpunkter, samt under vilken tid det var möjligt att lämna synpunkter vilket var 8–29 maj. Synpunkterna som inkom med ett skriftligt yttrande sammanfattas nedan i punktform, följt av Trafikverkets svar.

- I samband med ombyggnationen vill Region Stockholm framhålla vikten av att se över hållplatsernas resenärsytor/väntytor, ytor som idag i princip saknas.

Trafikverket: I det fall hållplatserna berörs av ombyggnationen ser projektet över dem.

- Utformningsförslag för cirkulationsplatsen ska dimensioneras för bussar enligt kraven i RiGata-buss.

Trafikverkets svar: Det är i linje med vad projektet avser.

- Rekommendationen enligt RiGata-Buss är att en hållplats förläggs före en cirkulationsplats för att minska olycksrisken för stående resenärer som är på väg att stiga av bussen. I det här fallet kan det dock vara bättre att lägga hållplatsen efter cirkulationen (som det är nu), då ett sådant läge hamnar närmare bebyggelsen och det är mindre trafik på väg 534 jämfört med på väg 225.

Trafikverkets svar: Det är i linje med vad projektet avser.

Detta är baksidan på rapporten.

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98

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

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