

# VÄGUTREDNING VÄG 226 Vårsta - Flemingsberg

En utredning om utbyggnad av väg  
genom eller förbi Tullinge

Underlag för dig som vill bidra med synpunkter på  
ovanstående vägutredning

April 2004



**Väg 226, Huddingevägen, söder om Flemingsberg är i nuläget mycket olycksdrabbad och det är problem med bland annat framkomlighet och vägbuller.**

**Vägverket genomförde 2001 en förstudie för väg 226 sträckan Vårsta - Flemingsberg via F18. I januari 2004 påbörjades en vägutredning för sträckan Tumba - Flemingsberg. I vägutredningens inledningsskede genomförs samråd med berörda kommuner, länsstyrelsen, organisationer och allmänheten.**

**Detta dokument utgör en del av samrådet och syftar till att informera om arbetet med vägutredningen. Vi mottar gärna information om utredningsområdet och inbjuder Er att lämna synpunkter på projektet.**

## Bakgrund

Väg 226 passerar idag genom Tullinge tätortsområde. Trafikflödena är stora i förhållande till vägens funktion och standard. Trafikolyckorna är många. Vägen utgör en barriär genom tätorten, vilket skapar både trafiksäkerhets- och miljöproblem.

Tullinge flygplats, F18, är inte längre aktuell vare sig som militär eller civil flygplats. Botkyrka kommun

och F18 Vasallen AB har i mars 2003 tagit fram ett program för utbyggnad av stadsdelen Riksten. Kommunfullmäktige i Botkyrka kommun antog den 22 maj 2003 "Program och miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnaden av stadsdelen Riksten" med ca 2500 bostäder och arbetsplatser för ca 1000 personer. Området föreslås byggas ut med en takt av 150 – 200 bostäder per år under en 15-årsperiod. En förutsättning för att Riksten skall kunna bebyggas full ut är att områdets väg- och kollektivtrafikförsörjning byggs ut.

Trafikmängden på väg 226 vid passagen av Tullingsjön var år 2002 ca 16 000 fordon per dygn. Utan åtgärder förväntas trafiken till år 2030 öka till ca 25 500 fordon.

## Vägverkets planeringsprocess

### Förstudie

En förstudie utgör en plattform för det fortsatta arbetet och är det första steget i Vägverkets planeringsprocess. I förstudien beskrivs om det behövs en ny väg och i sådant fall vad vägen kan få för konsekvenser för människor, trafik och miljö. Länsstyrelsen skall bedöma om projektet kan antas ha betydande miljöpåverkan.



## Vägutredning

Vägutredningen ger underlag för val av vägkorridor. Under arbetets gång utreds flera alternativa vägsträckningar som jämförs med varandra och ett ”nollalternativ”. Vägutredningen fastställer inte någon exakt vägsträckning. Här beskrivs istället de trafiktekniska förutsättningarna och den trafiktekniska standarden och analyserar mer i detalj konsekvenser för miljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall upprättas som skall godkännas av Länsstyrelsen.

I förstudie och vägutredning sker samråd med Länsstyrelsen, berörda kommuner, organisationer och allmänheten. Samråden syftar till att motta synpunkter på arbetet och att erhålla information som kan vara betydelsefull i utredningsarbetet.

## Arbetsplan

Vägutredningen följs av en arbetsplan som utgör underlag för fastställelseprocessen. I arbetsplanen skall man finna den lämpligaste vägsträckningen inom den korridor som vägutredningen föreslagit. I arbetsplanen detaljprojekteras vägen och kostnaderna beräknas. I detta skede sker ingående överläggningar med markägare och andra intressenter. Arbetsplanen kan överklagas av sakägare.

## Bygghandlings- och byggskede

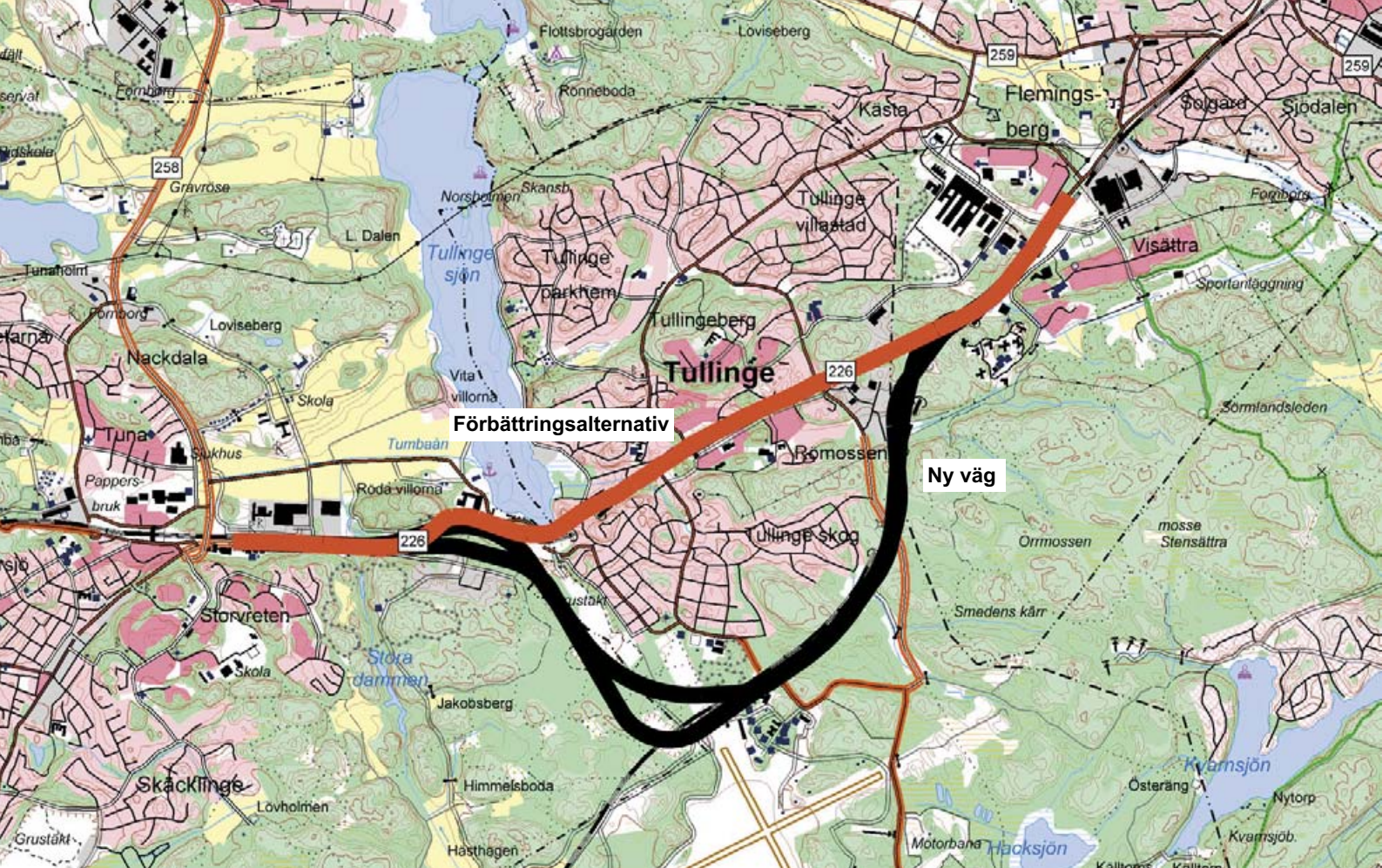
I bygghandlingskedet sker ytterligare undersökningar och bygghandlingar upprättas. När alla handlingar är färdiga kan byggnationen av vägen påbörjas.

## Mål för vägutredningen

Vägverket har formulerat följande mål för vägutredningen:

1. Skapa god tillgänglighet för trafik till och från den planerade bebyggelsen vid Riksten.  
  
Detta innefattar i första hand målpunkter som huvudvägnätet, Tullinge och Tumba centrum-anläggningar samt pendeltågsstationerna vid Tullinge och Flemingsberg.
2. Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för genomfartstrafiken på väg 226.
3. Förbättra miljö, trafiksäkerhet samt minska vägens nuvarande barriäreffekt i Tullinge

Arbetet ska präglas av stor hänsyn till naturmiljö, friluftsliv samt de närboendes övriga intressen som kan påverkas av den planerade vägen.



## Vägalternativ som studeras

I vägutredningen studeras ett stort antal möjliga vägkorridorer både i läget för befintlig väg och i nya lägen. Vägalternativen baseras på de förslag som redovisas i förstudien. Under arbetets gång plockas sådana alternativ bort som är avsevärt sämre än övriga alternativ. När vägutredningen är färdig rekommenderas ett alternativ för fortsatt studie i en arbetsplan. Följande vägalternativ studeras:

1. En **Ny väg** som rundar Tullinge på den södra sidan.
2. Ett **Förbättringsalternativ** där befintliga väg 226 byggs ut till fyra körfält och med planskilda korsningar sträckan Flemingsberg - Tumba
3. Ett **Nollalternativ** där ingen ombyggnad av vägen genomförs.

Vägalternativ 1 (två korridorer) och 2 redovisas på karta ovan.

## Ny väg

En ny väg i form av en förbifart runt Tullinge skog anläggs. Vägen följer i stort järnvägen (Grödingebanan) i den östra delen för att efter passagen av Riksten vika av mot nordväst och passera Hamra grustäkt på den sydvästra sidan. Den nya vägen ansluts till befintliga väg 226 i Flemingsberg i öster och vid Skyttbrinks industriområde i väster.

Flera olika alternativa lägen studeras. Två olika lägen för passagen av Grödingebanan vid F18 utreds. En annan svår passage är Skyttbrinks industriområde som kan passeras igenom området, i tunnel eller på skrå av berget på den norra sidan. Alternativet att passera Skyttbrink på den västra sidan studeras ej vidare bl a med hänsyn till de stora miljöingrepp detta skulle orsaka runt Stora och Lilla Dammen.

Föreslagen vägstandard är 4 körfält, planskilda korsningar och skyltad hastighet 70 eller 90 km/h. Befintlig väg 226 blir lokalgata. Prognostiserad trafikmängd ialternativ Ny väg år 2030 är ca 15 000 fordon per dygn på nya vägen och upp till 14 000 fordon per dygn på befintliga väg 226.



## Viktiga frågor i projektet

### Förbättringsalternativ

Förbättringsalternativet innebär att befintlig väg 226 breddas till en standard motsvarande den norr om Flemingsberg. Vägkorsningarna görs planskilda, skyltad hastighet är 50 eller 70 km/h.

Förbättringsalternativet orsakar stora ingrepp på flera ställen och några fastigheter kan behöva lösas in. En svår sträcka är passagen av Tullingesjön. Ett alternativ är en lång bro över sjön, ett annat att flytta järnvägen till tunnel för att få plats med en breddad väg.

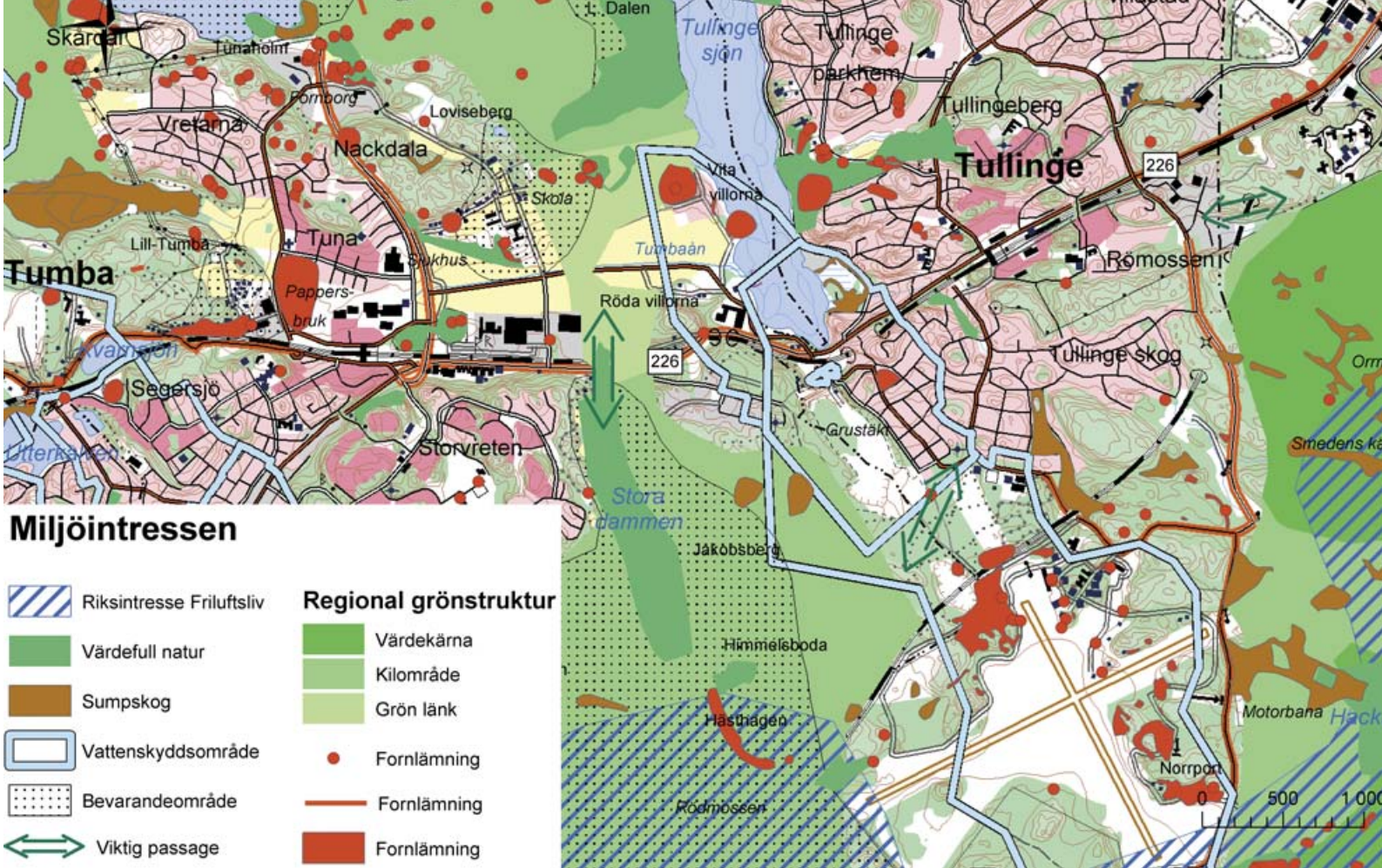
Prognostiserad trafikmängd i Förbättringsalternativet år 2030 är ca 31 000 fordon per dygn vid passagen av Tullingesjön.

### Nollalternativ

Nollalternativet utgör ett jämförelsealternativ där väg 226 inte byggs om. Prognostiserad trafikmängd i Nollalternativet år 2030 är ca 25 500 fordon per dygn vid passagen av Tullingesjön.

Frågor som studeras är bl a:

- Hur ansluts Riksten, Tullinge och Flemingsberg i de olika alternativen?
- Hur skapas samband mellan nybyggnad i Riksten och Tullinge?
- Hur ansluts nuvarande väg genom Tullinge till en förbifart?
- Hur får man goda förbindelser mellan bostäder och friluftsområden?
- Vilka principer har man för utformning av broar?
- Hur gör man en förbifart attraktiv för tung trafik?
- Var korsas järnvägen vid Riksten vid en förbifart?
- Vilka ombyggnader av befintlig väg är möjliga?
- Hur tar man hand om dagvattnet?
- Hur skyddas grundvattnet?
- Kan drift och återställning av grus- och bergtäkten samordnas med vägbygget?
- Hur kan man minska störningar i ”tysta områden”



## Miljökonsekvenser

I en vägutredning belyses miljökonsekvenserna i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En del av de kända miljöförutsättningarna inom området redovisas på karta ovan.

Vattenskyddsområdet för Tullinge vattentäkt berörs i samtliga alternativ. En ombyggd väg måste förses med skydd mot grundvattenförorening och dagvattnet från vägen måste renas innan det avleds bort från området.

Alternativ Ny väg ger flera positiva boendemiljöeffekter i Tullinge till följd av minskat vägbuller, lägre halter av luftföroreningar och minskade barriäreffekter bland annat. I Förbättringsalternativet förstärks barriäreffekterna genom Tullinge och problemen med luftföroreningar, buller och vibrationer växer i takt med att trafiken ökar i framtiden. Även om trafiken på vägen inte förväntas öka lika mycket i Nollalternativet förvärras vägbullret och luftföroreningshalterna i framtiden.

Grönområdet söder om befintliga väg 226 utgör en del av Hanvedskilen som är en av Stockholms gröna kilar. Området är ett viktigt natur- och rekreationsområde. Den nya vägens barriärverkan och störning på grönområdet kommer belysas i MKB.

Vid Brantbrink och runt Harbrostugan finns motions-spår som berörs av alternativ Ny väg.

Lilla och Stora Dammen har mycket höga naturvärden och påverkan bör så långt möjligt undvikas. Det bedöms som viktigt att skapa en passage mellan grönområdena norr och söder om väg 226.

Flemingsbergsskogen har mycket höga naturvärden och har bl a ett bestånd av tjäder och orre. För naturvärdena är det viktigt att området så långt möjligt bevaras.

Inom området för Ny väg finns flera kända fornlämningar. Riksantikvarieämbetet gör en utredning av fornlämningar i området.

## Vi vill ha dina synpunkter!

Har du synpunkter på projektet eller information som kan vara betydelsefull för vägutredningen? Skicka dessa till Vägverket Region Stockholm, 171 90 Solna, före 6 maj 2004. Märk kuvertet Marianne Eriksson "Vägutredning väg 226". Du kan även skicka dina synpunkter med e-post till adressen [vagverket.sto@vv.se](mailto:vagverket.sto@vv.se). Skriv "Vägutredning väg 226" i ämnesfältet.

## Samrådsmöten

Mer information om projektet och möjlighet att lämna synpunkter finns vid följande samrådsmöten:

Tisdag 2004-04-20 kl 19.00. Lokal: F18 området Tullinge, Kanslivägen 22

Torsdag 2004-04-22 kl 19.00 Lokal: Tumbascenen, Tumba gymnasium



**Region Stockholm**

171 90 Solna

Telefon 08-757 66 00, telefax 08-627 09 23

e-post [vagverket.sto@vv.se](mailto:vagverket.sto@vv.se)