

PM Port Miljöpåverkan och Utredningsområde Väg 226/571 Pålamalmsvägen – Tpl Högskolan

Botkyrka och Huddinge kommuner, Stockholms län

TILLÄGG TILL SAMRÅDSUNDERLAG FÖR ÄNDRING AV VÄGPLAN

2023-05-10



6.0

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Planbeskrivning

Dokumenttitel: PM Port Tilläggsbedömning Miljö - TILLÄGG TILL SAMRÅDSUNDERLAG FÖR
ÄNDRING AV VÄGPLAN

Författare: Elena Vidén, Sweco

Dokumentdatum: 2023-05-10

Ärendenummer: TRV 2021/25420

Åtgärdsnummer: 1302, 8062

Uppdragsnummer: 107355, 164416

Version: 1.0

Kontaktperson: Kent Eriksson, Trafikverket Region Stockholm

Innehållsförteckning

1.	Syfte	4
2.	Bakgrund	4
3.	Beskrivning av port (under utredning, ej beslutad)	4
4.	Påverkan på vägutformningen.....	4
5.	Miljöpåverkan på grund av ny port	5
6.	Avvattning.....	8

1. Syfte

Detta PM:s syfte är att utgöra tilläggsinformation till berörda samt Länsstyrelsen inför beslut om betydande miljöpåverkan vid ändring av vägplan. Informationen i detta PM är ny information som inte framgår av upprättat samrådsunderlag.

2. Bakgrund

Trafikverket har tagit fram en vägplan för väg 226/571 Pålamalmvägen – trafikplats Högsolan. Vägplanen fastställdes av Trafikverkets planprövning 8 januari 2020 och vann lag kraft den 29 oktober 2020. På uppdrag av Trafikverket tar Sweco fram ett förfrågningsunderlag för utbyggnad av aktuell sträcka. I samband med framtagandet av förfrågningsunderlaget har Trafikverket sett att vägplanen behöver ändras. Trafikverket jobbar med att ta fram en ändringsplan och samråd har skett med berörda angående ändringarna.

I samrådet för ändring av vägplan har det framkommit önskemål från Huddinge kommun där de önskar andra möjligheter att ta sig till ett planerat verksamhetsområde öster om Botkyrka Hantverksby i höjd med Mekanikervägen. Därför utreds nu möjligheten till att lägga in en port likt laga kraftvunnen vägplan.

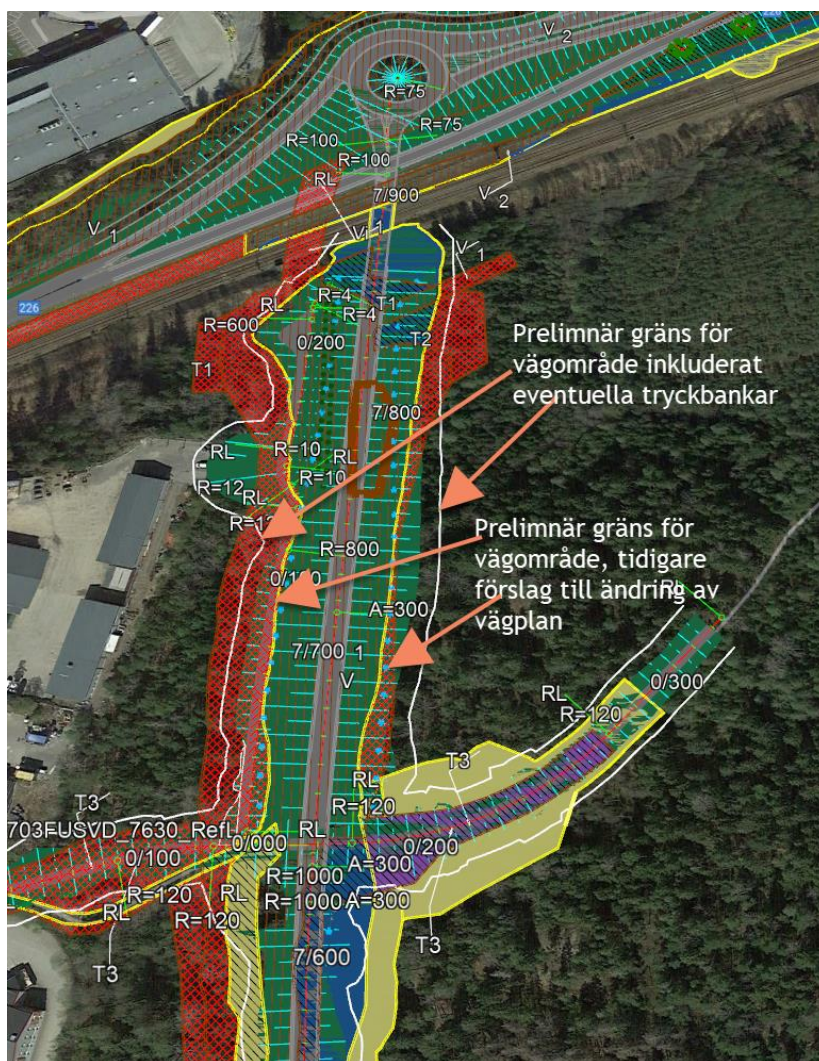
Eftersom tillägget med port i vägplanen medför förändringar i utredningsområde, markanspråk och höjder som kan anses mer än marginella, beskrivs i detta PM de miljökonsekvenser som porten bedöms medföra.

3. Beskrivning av port (under utredning, ej beslutad)

Ändringarna med port innebär att sträckan mellan väg 226 och Hantverksbyn får ändrad utformning. Fyllnadsbehovet, jämfört med framtaget samrådsunderlag ökar med ca 45 000 m³. Bro planeras med fri öppning (spännvidd) 13 meter och bredden 8,2 meter = ca 110 m² och byggs i höjd med Mekanikervägen. Förstärkningar i form av tryckbankar alternativt lättfyllning kan bli aktuellt. Påverkan sker på planerad bro i norra kanten av Hantverksbyn som behöver höjas ca 1,2 meter.

4. Påverkan på vägutformningen

Föreslagen lösning med port innebär att profilen på väg 566 höjs med upp till 6 meter jämfört med tidigare förslag till ändring (aktuellt samrådsunderlag), total bankhöjd blir då närmare 10 meter. Markanspråket, till följd av högre bank och tryckbankar ökar med upp till 15 meter på östra sidan jämfört med tidigare förslag till ändring (aktuellt samrådsunderlag), se Figur 1. Även markanspråket på västra sidan ökar något.



Figur 1. Skillnad i markanspråk mellan samrådsmaterialet Alternativ Riksten (2023) och nuvarande förslag med tillkommande vägport som medför en högre bank. Rött raster är område i lagakraftvunnen vägplan som enligt samrådsmaterialet Alternativ Riksten (2023) skulle lämnats tillbaka.

5. Miljöpåverkan på grund av ny port

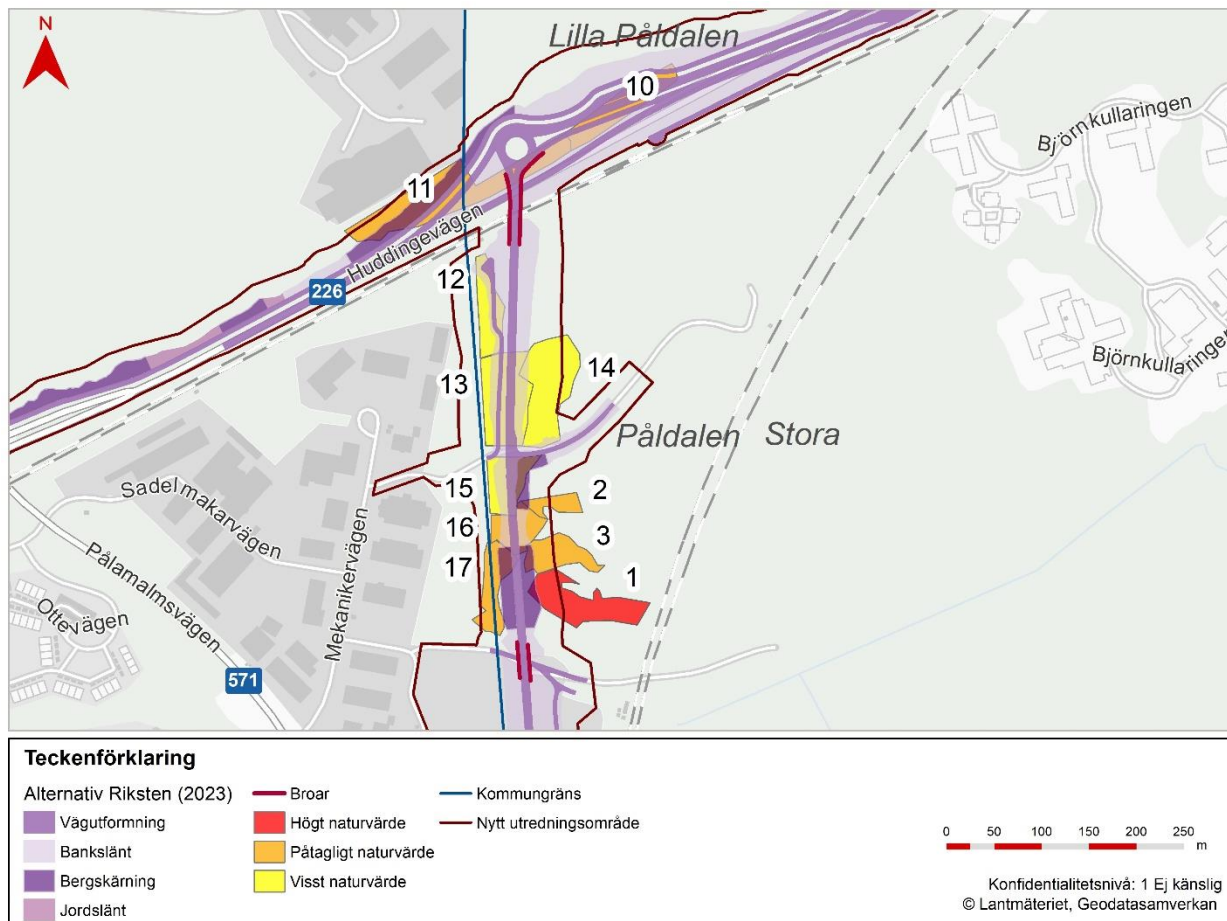
Trafikverkets bedömning är att portens tillkommande miljöpåverkan, jämfört med lagakraftvunnen vägplan och jämfört med nuläget, är av mindre betydelse. Därmed kvarstår Trafikverkets bedömning att förändringarna av den lagakraftvunna vägplanen *inte* kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Även i lagakraftvunnen vägplan skulle den nya vägen gå på bro över servicvägen (Figur 2), vilket innebar att vägen i nu aktuellt förslag får ungefär samma höjd som i lagakraftvunnen vägplan. Bedömningen av trafikbuller för boende i Römossen, om porten anläggs, blir fortfarande desamma som i lagakraftvunnen vägplan, dvs. att utbyggnaden medför att det blir bättre för de boende eftersom trafiken fördelas över från väg 571 (Pålmalmsvägen) till den nya vägen (väg 566).

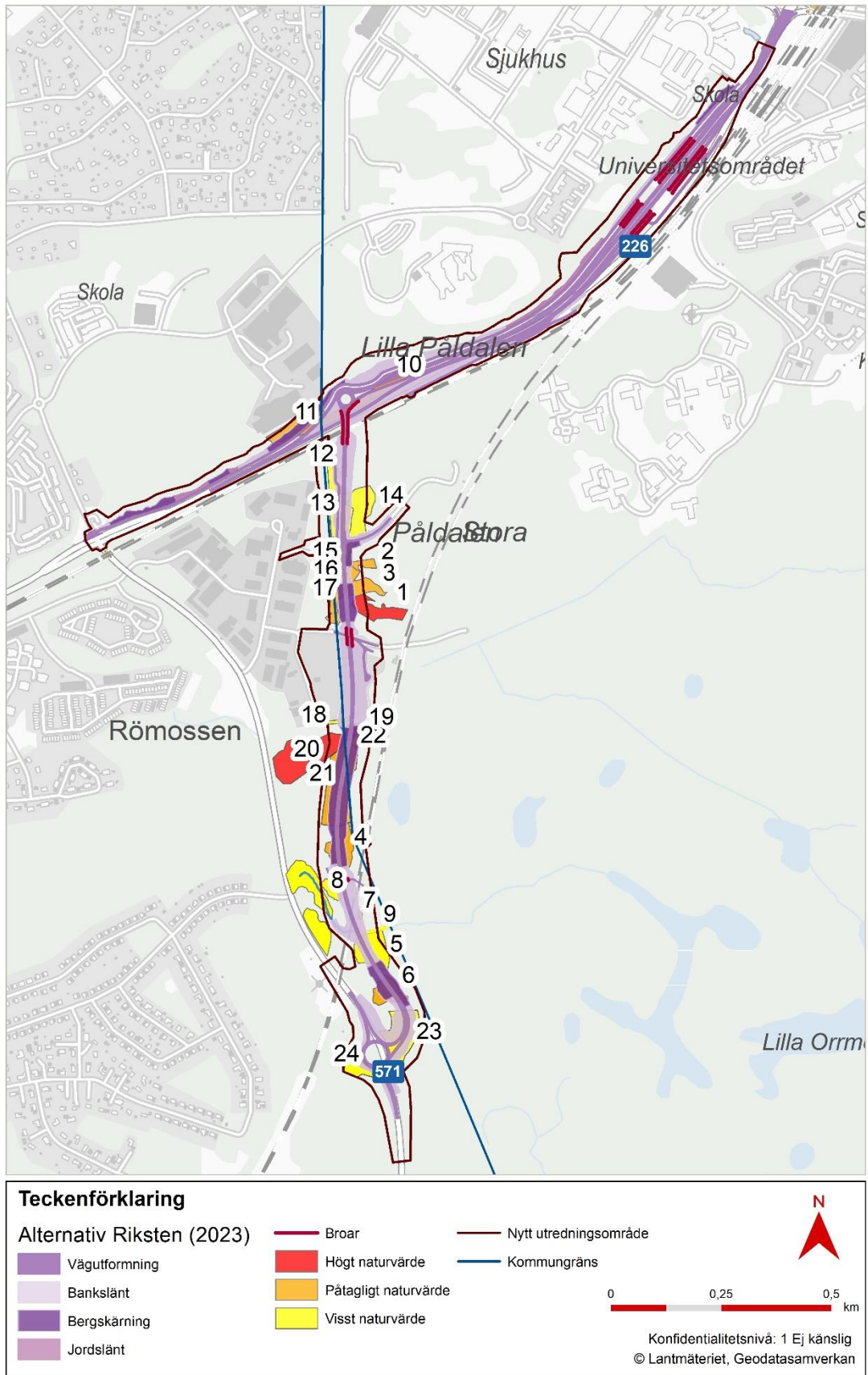


Figur 2. Urklipp från MKB tillhörande lagakraftvunnen vägplan.

Vad gäller intrång i naturmiljön så är bedömningen att genomförd naturvärdesinventering (NVI) kunskapsmässigt täcker in det område som blir tillkommande för slänter när vägen höjs. Kompletterande NVI på grund av tillkommande port och markanspråk bedöms därför inte vara nödvändig. *Nytt vägområde på grund av port* (vägområde inklusive slänter och tryckbankar) som framgår av Figur 1 ovan är preliminärt då arbete med portens exakta utformning är pågående. Nytt vägområde kommer att hålla sig inom gränsen för det nya utredningsområdet i Figur 3 och Figur 4.



Figur 3. Kartan visar nytt utredningsområde till följd av nyttillkommen planerad port på sträckan mellan Hantverksbyn och väg 226. Vägområdets utbredning (lila) som visas i kartan är samma som i samrådsunderlaget, men kommer att öka i markanspråk till följd av högre bank och tryckbankar. Genomförd NVI (numrerade objekt) bedöms vara tillräcklig och kommer att täcka in det nya markanspråket.



Figur 4. Kartan visar hela det nya utredningsområdet. Naturvärdesobjekten är numrerade på samma sätt som i samrådsunderlaget.

Konsekvensen av det utökade utredningsområdet blir att den tillkommande ytan nu ingår i samrådet där påverkan skulle kunna ske till följd av kommande detaljprojektering. Identifierade naturvärden inom det tillkommande utredningsområdet är objekt 11 (tallskog), 12 (blandskog), 13 (barrblandskog), 14 (blandskog), 15 (barrblandskog), 16 (granskog), 17 (barrblandskog), 1 (hällmarkstallskog), 2 (barrblandskog), 3 (granskog), 18 (triviallövskog), 19 (bergbrant), 20 (hällmarkstallskog), 21 (hällmarkskog), 22 (hällmarkskog), 4 (hällmarkstallskog), 8 (barrskog), 9 (mindre vattendrag), 5 (granskog), 23 (barrskog), 24 (barrskog).

Bedömningen är dock att porten och vägutformningen endast medför lite ytterligare intrång i naturvärdesobjekten på båda sidor av vägen i den norra delen, se Figur 3. Främst blir det ökat intrång i objekt 12, 13 och 14. Dessa objekt har endast klassats till visst naturvärde (klass 4) och utgörs av barrblandskog samt blandskog.

För kulturmiljöns del innebär det utökade utredningsområdet att de två gränsmärkena, L2013:2340 och L2013:2344, återigen hamnar inom utredningsområdet. Dock kvarstår bedömningen i samrådsunderlaget, som säger att lämningarna nu kommer att hamna utanför vägområdet och kan således bevaras. I lagakraftvunnen vägplan skulle lämningarna ha påverkats.

I nuläget finns inget som tyder på att anläggandet av porten skulle innebära tillfällig eller permanent grundvattensänkning. Portens marknivå bedöms hamna i dagens marknivå och området är ingen utpekad våtmark eller sumpskog. Kompletterande geotekniska utredningar planeras.

6. Avvattning

Jämfört med aktuellt samrådsunderlag så behöver avvattningslösningarna för berörd sträcka projekteras om för att förhålla sig till lågpunkter, nya trummor samt dimensionering av dagvattenmagasin. Bedömningen är att miljöpåverkan av den slutliga avvattningslösningen inte kommer att skilja sig nämnvärt från påverkan som beskrivs i samrådsunderlaget.