



Datum
2019-01-30

Diarienummer
KS-2018/2578.351

Handläggare
Cin Hui Nilsson
Cin.Hui-Nilsson@huddinge.se

Trafikverket (TRV 2017/27)

Yttrande över samråd för vägplan avseende Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge kommun avger dels detta kommunspecifika yttrande enligt nedan och dels ett Södertörnsgemensamt yttrande tillsammans med Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) över samrådshandling för vägplan avseende Tvärförbindelse Södertörn.

Bakgrund

Tvärförbindelse Södertörn är en ny väg som planeras att anläggas mellan E4/E20 vid Vårby backe och Trafikplats Jordbro på riksväg 73 i Haninge. Förbindelsen ska knyta samman de tre regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum och ersätta de befintliga trafiklederna Glömstavägen, Storängsleden, Lännavägen och Haningeleden som huvudförbindelse mellan E4/E20 och väg 73.

Trafikverket påbörjade år 2014 planeringen för Tvärförbindelse Södertörn med studier av ett antal utredningskorridorer och i december 2016 yttrade sig Huddinge kommun angående lokaliseringalternativ för tvärförbindelsen.

Trafikverket har utarbetat en vägplan och den utgör nästa steg i processen för att åstadkomma en ny och förbättrad vägförbindelse mellan E4/E20 och väg 73.

Vägplanen har remitterats till Huddinge kommun för synpunkter. Huddinge kommun har fått förlängd remisstid till 15 februari 2019.

Huddinge kommunens viktigaste frågor

Huddinge kommun vill uppmärksamma fyra av de viktigaste frågor gällande samrådet:

Anslutning till Flemingsberg

Flemingsberg står inför stora förändringar. Planering pågår för utbyggnad av arbetsplatser, handel och bostäder. Utbyggnaden kräver goda kommunikationer med omvärlden. Stadsdelen kommer att få två anslutningar till Tvärförbindelse Södertörn, Trafikplats Kästa och Trafikplats Solgård. I ett tidigare skede av planeringen har även en tredje koppling diskuterats, Trafikplats Flemingsbergsdalen. Huddinge kommun förutsätter att Trafikplats

HUDDINGE KOMMUN

Kommunstyrelsens förvaltning

Post 141 85 Huddinge
Besök Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 36510
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



Flemingsbergsdalen, av flera skäl, ska ingå som del i projektet. All trafik till/från öster på Tvärförbindelse Södertörn, som har mål- eller startpunkt i Flemingsberg, kommer att ansluta till stadsdelen via Trafikplats Solgård och Flemingsbergsleden/Regulatorbron. Detta innebär en ökad sårbarhet för trafikförsörjningen av Flemingsberg och är särskilt oroande gällande kollektivtrafik, transporter till Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge och till Rättscentrum. Borttagandet av Trafikplats Flemingsbergsdalen innebär även försämrad måluppfyllelse av projektmålet *Förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken till och mellan Skärholmen/ Kungens kurva, Haninge Centrum och Flemingsbergs resecentrum*.

Lokalisering av Trafikplats Lissma

Trafikverkets förslag om lokaliseringen av Trafikplats Lissma som ligger i anslutning till befintlig korsning mellan Lissmavägen och väg 259, kommer framförallt att innebära ökade risker för förorening av Lissmasjön och ger en stor påverkan på värdefulla naturvärden. Lokaliseringen är inte förenlig med Lissmasjöns naturreservats föreskrifter. Huddinge kommun har utrett möjligheter till att lokalisera Trafikplats Lissma till en plats cirka 1 km öster om dagens korsning mellan Lissmavägen och väg 259. För anslutning till Lissmavägen anläggs en ny vägförbindelse med en längd på cirka 700 meter. Vägen ansluter till Lissmavägen 200 meter väster om Solängsvägen. Förslaget undviker de känsliga miljöerna nära Lissmasjön och ramperna är anpassade till terrängen. Huddinge kommun förordar att Trafikverket omlokaliserar trafikplatsen enligt kommunens förslag.

Cykelförbindelsen

Huddinge kommun anser att Trafikverkets föreslagna cykelförbindelse har flera brister. Cykellösningarna vid övergångar och i anslutning till trafikplatserna är inte genomtänka och alltför krångliga för cyklister. Det finns även brister i trafiksäkerhet. Trafikverket bör arbeta vidare med att hitta bättre lösningar tillsammans med Huddinge kommun för att kunna nå en *god standard* enligt Regionala cykelplanen på det regionala nätet.

Trafikverket föreslår att cykelförbindelsen mellan Trafikplats Gladö och Flemingsberg ska lokaliseras till befintlig cykelväg via Lännavägen, Storängsleden och Huddingevägen. Huddinge kommun förordar att cykelförbindelsen i stället ska förläggas genom Flemingsbergsskogen som är den sträckning som ingår i den Regionala cykelplanen och i Huddinges cykelplan. Sträckan innebär en förkortning av cykelvägssträckan med tre kilometer och en restidsförkortning med mer än 10 minuter för en cyklist. Vidare finns flera avsnitt av cykelförbindelsen där samråd med kommunen måste ske för att åstadkomma goda och bra relationer.



Kollektivtrafik

I Trafikverkets antagna framkomlighetsprogram utpekas kollektivtrafik som ett av de trafikslag som ska prioriteras på Trafikverkets vägar. Huddinge kommun efterfrågar redovisningar gällande framkomligheten och tillgängligheten till bytespunkter och målpunkter för kollektivtrafiken jämfört med dagens situation samt restidskvoter jämfört med bil mellan stora målpunkter.

Spårväg syd ska vara möjlig att genomföra längs alla de sträckor som är utpekade i planeringsstudien (15 mars 2016). Vid vissa punkter korsar Spårvägen syd och Tvärförbindelse Södertörn varandra och vid andra platser t.ex. korsningen Glömstavägen – Katrinebergsvägen behöver Trafikverket redovisa hur Spårväg syd ska kunna genomföras i enlighet med alternativ från planeringsstudien.

Tvärförbindelse Södertörns betydelse

Södertörn och Huddinge saknar idag goda kommunikationer i tvärled. Glömstavägen – Storängsleden – Haningeleden är underdimensionerade i förhållande till de anspråk som finns. Glömstavägen är en av länets mest olycksdrabbade vägar och Haningeleden är den väg i länet med störst andel tung trafik (24 % på vissa delar). Vägarnas otillräckliga kapacitet innebär köbildningar och förlängda restider för såväl persontransporter (privat- och kollektivtrafik) som godsbefordran och innebär stundtals framkomlighetsproblem för räddningsfordon. Orlångsbron har begränsad bärighet (bärighetsklass två) vilket gör att den tyngsta trafiken, med störst miljöbelastning per kilometer, måste välja andra och längre vägar.

Tvärförbindelse Södertörn är tänkt att binda samman de tre regionala stadskärnorna, Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen på tvären i det radiella vägsystemet och därmed förkorta restiderna och öka framkomligheten och därmed tillgängligheten till dessa platser och i dessa relationer.

Viktiga syften med Tvärförbindelse Södertörn är att:

- underlätta för gods- och persontransporter mellan väg 73 och E4/E20.
- förbättra anslutningsmöjligheterna mellan bostads- och arbetsplatsområden på Södertörn och det överordnade vägnätet.
- möjliggöra en fortsatt utbyggnad och exploatering för bostäder och arbetsplatser i anslutning till vägförbindelsen.
- möjliggöra en effektivare kollektivtrafikförsörjning i tvärled på Södertörn.
- öka möjligheterna till cykelpendling mellan de regionala stadskärnorna.
- förbättra trafiksäkerheten och arbeta mot nollvisionen.

Regionala samband

Tvärförbindelse Södertörn utgör en förutsättning för Södertörnskommunernas och Huddinge kommuns utveckling och är en saknad länk i det regionala trafiksystemet. Avsaknaden av en effektiv tvärförbindelse hämmar såväl Södertörns utveckling som regionens konkurrenskraft i stort. För att



Södertörnskommunerna ska kunna fortsätta växa i enlighet med den regionala utvecklingsplanen behöver också infrastrukturen stötta och utgöra del i en sådan utveckling.

Tvårförbindelse Södertörn behöver uppfylla syftet att binda samman de radiella stråken till/från Stockholm, såväl som syftet att koppla samman de stora utvecklingsområdena och regionala kärnorna som finns på Södertörn med varandra och omvärlden. På så sätt erbjuds bättre tillgänglighet till arbetsplatser, tillgång till högre utbildning och därmed en förbättrad regional sammanhållning. En förutsättning för det är att kopplingen till våra regionala stadskärnor tar höjd för den utveckling som kommunerna planerar och stödjer de målsättningar som sätts avseende exempelvis tillgänglighet för kollektivtrafik.

Tvårförbindelse Södertörn utgör också en avgörande länk för regionens och Södertörnskommunernas varuförsörjning då Norviks hamn öppnar och fortsätter utvecklas. Redan i dag har väg 259 den högsta andelen tunga transporter i länet.

Huddinge kommuns synpunkter på vägplanen

Anslutning till Flemingsberg

Utvecklingsprogram Flemingsberg och Flemingsbergs framtida utveckling

Flemingsberg är utpekad som regional stadskärna i Regional utvecklingsplan för Stockholmregionen (RUF), vilket innebär att Flemingsberg i framtiden ska avlasta och komplettera Stockholms centrala delar. Flemingsberg är ett av Stockholmsregionens viktigaste stadsutvecklingsområden med mycket stark tillväxt och potential. Redan nu är Flemingsberg ett betydelsefullt centrum i södra Stockholm för sjukvård, högre utbildning, forskning, rättsväsende och resande. Genom sitt läge och sin höga tillgänglighet utgör stadskärnan en nationell och regional knutpunkt i transportsystemet såväl som lokal målpunkt.

En utveckling av Flemingsberg har varit strategiskt viktigt för Stockholmsregionen sedan början av 1960-talet. Inom gångavstånd från Flemingsbergs station finns idag ca 15 000 arbetstillfällen, ca 18 000 studenter och ca 15 000 boende. Inom kort kommer dessa bli betydligt fler då stora investeringar pågår med tusentals nya bostäder och arbetsplatser samt nya lokaler för utbildning, forskning, sjukvård, sport, kultur och handel.

Under år 2018 har Huddinge kommun, Botkyrka kommun och Stockholms läns landsting antagit ett utvecklingsprogram för Flemingsberg, "*Flemingsberg 2050 – där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm*". Programmet ger en bild av hur den regionala stadskärnan Flemingsberg ska utvecklas fram till år 2050 och tydliggör förutsättningar, mål och strategier för att nå den tänkta utvecklingen.

Ett av målen är att skapa ett stadscentrum i Flemingsbergs stadskärna. Stadscentrum ska utgöra navet i Flemingsberg med högst koncentration av urbana kvaliteter och vara en naturlig mötesplats för arbetande, boende, studerande och besökare. Huddinge kommun har under år 2018 tecknat avtal med ett fastighetsägarkonsortium, för att utveckla Stockholm South Business District



(SBD), en internationell kontors- och forskningshubb i Flemingsberg. För att möjliggöra detta har kommunen tagit beslut om att upprätta ett förslag till planprogram för Flemingsbergs centrala delar. Flemingsberg kommer att utvecklas i hög takt och därmed ta ansvar för regionens behov av arbetsplatser och bostäder. Detta förutsätter dock att såväl stat som landsting skapar förutsättningar för att genomföra detta genom en motsvarande utveckling av transportsystemet. Kopplingar mellan regionala stadskärnor och målpunkter behöver förbättras och kapaciteten i väg- och spårinfrastrukturen samt bytespunkter förstärkas. Detta är särskilt viktigt i de södra delarna av länet då det i dagsläget finns en ojämn fördelning av arbetsplatser mellan de norra och södra delarna. Genom att effektivisera transportsystemet kommer tillgängligheten att öka och matchningen på arbetsmarknaden att förbättras.

Planering av Tvärförbindelse Södertörn måste ta hänsyn till Flemingsbergs utveckling. Trafikverkets handlingar är bristfälliga och behöver såväl kompletteras med planeringsförutsättningar som samordnas med arbetet av "Planprogram för stadscentrum" och "Utvecklingsplan för Flemingsberg". Vägplanen behöver även anpassas till Flemingsbergs "Utvecklingsprogram" som sätter visioner och strategier för den i RUFS utpekade regionala stadskärnan.

Ett syfte med anläggandet av Tvärförbindelse Södertörn är att förbättra exploateringsmöjligheterna i kommunerna på Södertörn. Det finns bland annat ett stort behov av arbetsplatser och bostäder i regionen. Huddinge har idag radiellt kommunikationer mot Stockholm med E4/E20, väg 226, stambanan, väg 73 och Nynäsbanan. I tvärled har vägförbindelserna betydande brister och Tvärförbindelse Södertörn kommer att vara en viktig länk för att binda samman de stora lederna och koppla Huddinges stadsdelar till det överordnade nationella vägnätet.

Den pågående planeringen av Flemingsbergsområdet utgår från att stadsdelen i framtiden i hög grad ska trafikförsörjas med kollektiva färdmedel. Idag finns tågstation med hållplats för fjärrtåg, regionaltåg och lokaltåg. I Trafikförvaltningens planering finns trafikering av Flemingsberg med lokalbussar men även flera stombusslinjer samt med en spårvägslinje, Spårväg syd.

För vägtrafiken har inriktningen varit att trafiken ska utifrånmatas, dvs angöring av trafiken ska ske till områdets periferi och därifrån ska trafiken silas in i stadsdelen. Den centrala kärnan av Flemingsberg ska vara fri från privat biltrafik. Flemingsberg får tre kopplingar till det överordnade vägsystemet; Trafikplats Kästa i tvärförbindelsens korsning med Katrinebergsvägen, Trafikplats Solgård i tvärförbindelsens korsning med väg 226 och Trafikplats Högsolan på väg 226 söder om Flemingsbergs station. Den utformning som Trafikverket presenterar i vägplanen innebär att trafikplaneringen i anslutning till Flemingsberg endast till viss del lever upp till kommunens mål om utifrånmatning. Trafik från öster kommer att angöra Flemingsberg via Trafikplats Solgård och vidare in centralt i stadsdelens kärna. Utformningen kommer att försvåra kollektivtrafikförsörjning och möjligheterna att åstadkomma en bilfri stadskärna.

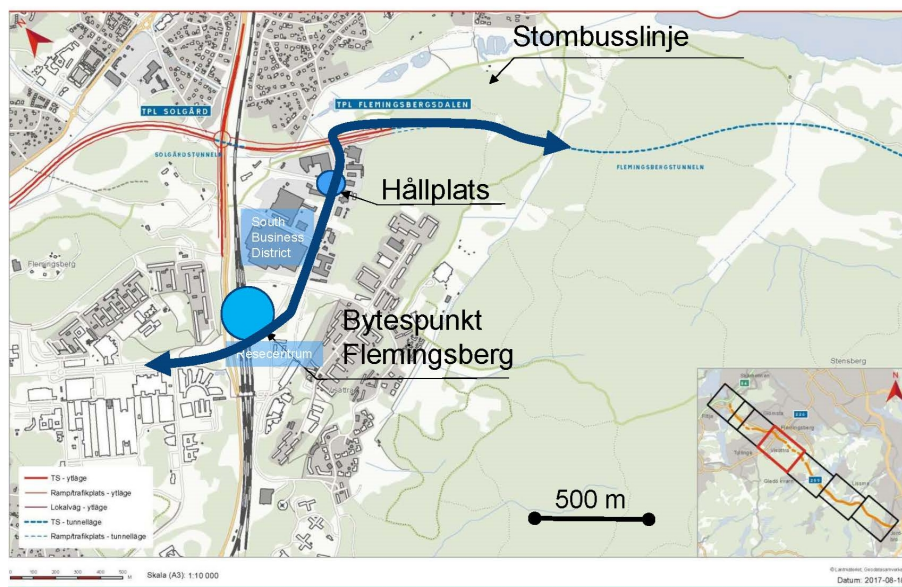
Med Trafikverkets föreslagna utformning och lokalisering av trafikplatser vid Flemingsberg riskeras också utryckningsfordons framkomlighet till Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge.

Trafikplats Flemingsbergsdalen

I tidigare skede av planeringen av Tvärförbindelse Södertörn har ytterligare en trafikplats funnits med, Trafikplats Flemingsbergsdalen. Trafikplatsen har varit utformad som koppling till och från öster med raka ramper till en bro över Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplatsen har i sent skede tagits bort eftersom Trafikverket har bedömt att Flemingsberg klarar att trafikförsörjas via övriga trafikplatser. Vidare har Trafikverket bedömt att tunnelpåslaget för Flemingsbergstunneln skulle medföra intrång i Flemingsbergsskogens naturreservat.

Huddinge kommun ser flera betydande nackdelar med att ta bort Trafikplats Flemingsbergsdalen. Den största är att kollektivtrafikförsörjningen av Flemingsberg försämras. Huddinge kommun anser att en trafikplats behövs i Flemingsbergsdalen och har själva utrett och föreslagit en lösning som inte medför de nackdelar som Trafikverkets egen utredning hade.

I Trafikförvaltningens planer för framtida busslinjer har en stomlinjesträckning enligt *Figur 1* ingått. När Trafikplats Flemingsbergsdalen tas bort måste linjesträckningen förändras och läggas om via Trafikplats Solgård och Flemingsbro enligt *Figur 2*.



Figur 1: Trafikförvaltnings förslag till stomlinjesträckning med Trafikplats Flemingsbergsdalen



Figur 2: Trafikförvaltnings förslag till stomlinjestreckning utan Trafikplats Flemingsbergsdalen

Trafikverkets beslut innebär att den nordöstra delen av Flemingsberg kommer att få en bristfällig kollektivtrafikförsörjning som kan behöva kompletteras med lokala bussar, något som medför såväl högre trafikeringskostnader som längre restider och fler byten för resenärerna. Förändringen motverkar målet om goda kollektivtrafikförbindelser mellan de regionala stadskärnorna. I Flemingsberg planeras för totalt 50 000 arbetsplatser, 50 000 boende och 50 000 besökare och därför behövs god kollektivtrafikförsörjning.

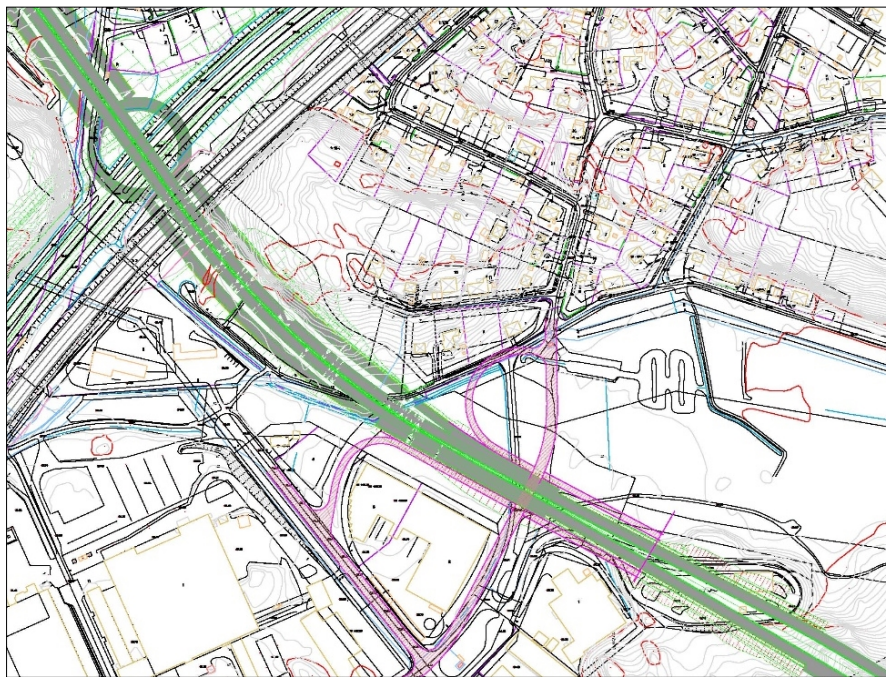
Busslinjer blir tvungna att trafikera via Trafikplats Solgård vilket kommer att ytterligare belasta trafikplatsen. Trafikplatsens utformning kan inte ses ha säkerställt att busstrafiken inte får några fördröjningar vilket riskerar att avsevärt påverka hela regionens kollektivtrafikförsörjning av de regionala stadskärnorna. För resenärer som reser till eller från nordöstra Flemingsberg kommer gångavståndet till närmaste hållplats för stombussarna att överstiga en kilometer.

Även för vägtrafiken innebär borttagandet av Trafikplats Flemingsbergsdalen en försämrad tillgänglighet till stadsdelen Flemingsberg. Alla trafikanter och godstransporter i relationen Flemingsberg – Haninge/Östra Huddinge måste färdas via Trafikplats Solgård och Flemingsbergsleden/Regulatorbron. Anslutningen kommer att få höga trafikflöden och de trafiksimuleringar som kommunen genomfört visar på en stor risk att Trafikplats Solgård blir överbelastad med köbildning och låg framkomlighet, särskilt för stombusstrafiken och utryckningsfordon till Karolinska Universitetssjukhuset. Med befintlig utformning av Trafikplats Solgård kommer vi inte få en konkurrenskraftig kollektivtrafik och därmed motverkas de övergripande målen om attraktiv kollektivtrafik som finns i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län. Trafikverket bör försäkra att det inte blir förseningar för kollektivtrafiken.

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län används begreppet restidskvot. Restidskvot definieras som förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd resrelation. För kollektivtrafik omfattas åktid i fordonet plus eventuell bytestid (gångtid och första väntetid är

inte inkluderade) medan restiden med bil är hela resan från dörr till dörr. Målet för restidskvotsmål mellan stadskärnorna på samma regionhalva är mindre än 1,5 år 2030. För att nå detta restidskvotsmål som Stockholms läns landsting har fastställt ser kommunen ett behov av en mer direkt koppling till nordöstra Flemingsberg.

Huddinge kommun har översiktligt studerat en alternativ utformning av Trafikplats Flemingsbergsdalen med klöverbladsramper väster om Regulatorvägen för anslutning till lokalnätet enligt *Figur 3*. Av- och påfartsramperna kan enligt Huddinge kommun kopplas till de ramperna som ansluter till Trafikplats Solgård. Kommunen yrkar på att detta utförande utreds i detalj för att belysa dess för- och nackdelar och förutsätter att den inkluderas om inte utredningarna visar uppenbara nackdelar. Varken bredden på Flemingsbergstunnelns påslag eller intrång i naturreservatet bedöms påverkas med denna utformning.



Figur 3: Alternativ utformning av Trafikplats Flemingsbergsdalen

Trafikplats Lissma

Trafikverkets förslag

Trafikverket föreslår att Trafikplats Lissma lokaliseras till ett läge i anslutning till befintlig korsning mellan Lissmavägen och väg 259. Den är utformad med två klöverbladsramper öster om Lissmavägen. Trafikplatsen ansluter till Lissmavägen vid Liseberg och Ebbadalsvägen ansluts via Lissmavägen och en ny cirkulationsplats.



Trafikplatslokaliseringen kommer framförallt att innebära ökade risker för förorening av Lissmasjön och ger en stor påverkan på värdefulla naturvärden. Lokaliseringen är inte förenlig med Lissmasjöns naturreservats föreskrifter. Lokaliseringen kommer att innebära stort intrång i värdefulla hävdade våtmarker/strandängar med bland annat flera rödlistade fågelarter. Vid detta viktiga besöksmål påverkas friluftslivet (bland annat vandringsled, fågeltorn, tillgänglig observationsplats och reservatsentré) väsentligt av ökat buller. Likaså kan ökat buller ge negativ påverkan även på fågellivet vilket visats i flera studier. Även bostäder kommer att påverkas negativt.

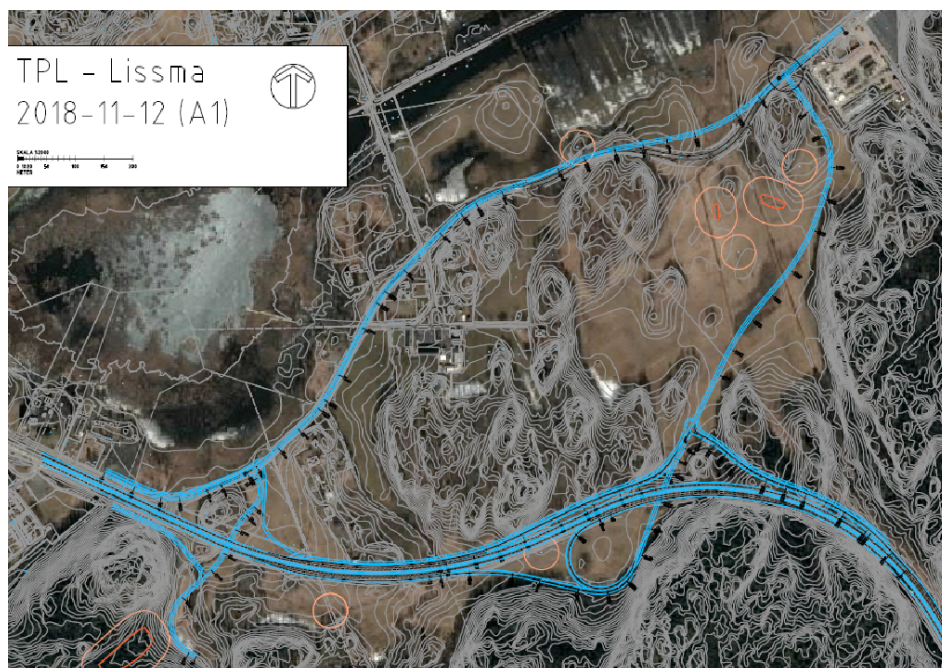
En planskild trafikplats vid Lissmasjön leder också till en betydande visuell störning i Lissmadalens öppna landskap.

Det förväntade ökade trafikflödet på Lissmavägen kommer på sikt att medföra krav på förbättring att trafiksäkerhet och framkomlighet på vägen. Delen väster om Solängsvägen har en låg geometrisk standard och det kommer att krävas uträtning av kurvor och breddning av sektionen för att uppnå tillfredsställande linjeföring. Det behövs också en separerad cykelväg längs sträckan.

En lokalisering av trafikplatsen till ett läge vid Lissmasjön kommer att innebära avsevärd påverkan på hela kulturlandskapets bevarandevärden i Lissmadalen. Lokalisering kommer att ge stora intrång i våtmarker vid sjön och intrång i kulturmiljön vid Lissma herrgårdspark samt Lissma gård. Det innebär en negativ påverkan på livsmiljöer, vid Lissma herrgårdspark, exempelvis för groddjur som åkergroda och större vattensalamander samt flera rödlistade fjärilsarter. Naturbetesmarker med flera rödlistade hagmarkssvampar och kulturlandskapet påverkas i sin helhet. Även ekmiljöer och biotopskyddade åkerholmar vid Granby och i närheten av Öranvägen påverkas negativt.

Förslag från Huddinge kommun

Huddinge kommun har utrett möjligheter till att lokalisera Trafikplats Lissma till en plats cirka 1 km öster om dagens korsning mellan Lissmavägen och väg 259 i enlighet med kommunens översiktsplan. För anslutning till Lissmavägen anläggs en ny vägförbindelse med en längd på cirka 700 meter. Vägen ansluter till Lissmavägen 200 meter väster om Solängsvägen som visas i *Figur 4*.



Figur 4: Alternativ lokalisering av Trafikplats Lissma

Förslaget undviker de känsliga miljöerna nära Lissmasjön. Ramperna är anpassade till terrängen. Rampen från väster och mot Lissma samt rampen österut från Lissma är förlagd på marken i en port under tvärförbindelsens höga bank. Ramperna från Lissma mot väster och österifrån mot Lissma är raka ramper anpassade till höjdförhållandena. Väganslutningen mellan Tvärförbindelse Södertörn och Lissmavägen är förlagd i kanten av skogspartiet i öster och påverkar endast i mindre utsträckning åkermarken. Vidare undviks byggande på de fornlämningar som ligger på åkermarken omedelbart väster om industrimarken vid Solängsvägen.

Kommunens förslag är i enlighet med kommunens översiktsplan. Trafikplatsen, lokaliserad längre österut, skulle på ett betydande sätt värna Lissmadalens naturreservat samt minska buller för boende. Detta gäller konsekvenser både i samband med Tvärförbindelse Södertörns utbyggnad och inte minst den inom några år nödvändiga upprustningen av Lissmavägen som kommer behöva rätas och breddas. De högsta natur- och kulturvärdena ligger intill Lissmavägen i denna del och skulle påverkas starkt negativt av breddning och uträtning om trafikplatsen förläggs vid Lissmasjön. Med kommunens föreslagna dragning skulle ingreppen bli väsentligt mindre. Eftersom trafikplatsens placering i samband med utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn får avgörande betydelse när Lissmavägens upprustning blir aktuell måste dessa aspekter beaktas vid val av läge för trafikplatsen.



Cykelförbindelsen

Huddinge anser att de förbättringarna som föreslås med en ny cykelförbindelse mellan Trafikplats Lissma och Haninge kommun är bra. Detta kommer att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för cyklister och öka viljan att använda cykel som färdmedel för resor på Södertörn. Huddinge kommun kan dock konstatera att Trafikverket inte tagit ansvar fullt ut för att utforma en regional cykelförbindelse. Till synes verkar det vara en motortrafikled där Trafikverket försökt pussla in en gång- och cykelförbindelse med bristfällig standard och dåliga lösningar utifrån en cyklists perspektiv. I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn beskrivs funktionsmålet "God tillgänglighet och attraktivitet med cykel". Den föreslagna gång- och cykelförbindelsen verkar snarare vara ett komplement till vägförbindelsen än en attraktiv cykelinfrastruktur som bidrar till detta funktionsmål. För att öka cyklande och för att cykling ska vara en del av det hållbara transportsystemet behöver Trafikverket ta fram funktionella och attraktiva cykellösningar.

För att cykling ska vara ett attraktivt alternativ behövs cykelinfrastruktur som tar plats i den bebyggda miljön. På flera ställen längs Trafikverkets föreslagna cykelförbindelse är cykellösningar inte genomtänkta och alltför krångliga för cyklister, särskilt de stråk som ligger i anslutning till trafikplatserna, bland annat i Vårby där cykelförbindelsen korsar E4/E20 samt Trafikplats Flottsbro där cykelförbindelsen korsar Tvärförbindelse Södertörn.

Huddinge kommun har i ett tidigare skede yttrat sig över *PM Gång-och cykelväg* som utgör en del av handlingarna för vägplanen, se bilaga 1. När kommunen skrev yttrandet fanns det bara översiktliga dragningar av cykelvägarna. Huddinge kommun har alltså inte varit delaktiga i någon detaljutformning av den föreslagna cykelförbindelsen och vi vill påpeka att det är viktigt att kommunen är med i den framtida processen.

Trafikverket har föreslagit att cykelförbindelsen mellan Flemingsberg och Gladö ska följa den befintliga gång- och cykelvägen längs Storängsleden - Lännavägen - Örlångsbron. Det finns befintliga brister i trafiksäkerhet och utformning som behöver ses över. För att kunna nå en god standard enligt Regionala cykelplanen behöver den befintliga cykelvägen breddas vilket innebär risker för intrång på fastigheter. Om det regionala cykelstråket ska gå över Örlångsbron behöver den breddas eller byggas om.

Huddinge förespråkar att huvudinriktningen ska vara att anlägga cykelförbindelsen genom Flemingsbergsskogen. Huddinge kommun ser flera fördelar med att lokalisera cykelförbindelsen genom skogen. Det kommer att bli större restidsvinster, kortare resväg, förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet. Sträckan genom skogen finns utpekad och illustrerad såväl i den Regionala cykelplanen för Stockholms län som i Huddinge kommuns cykelplan. Båda planerna har en tidshorisont till år 2030 och det vore lämpligt att anlägga cykelvägen i samband med utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn.

Den miljöpåverkan i naturreservatet som Trafikverket identifierat uppstår främst vid byggandet. När den är färdigställd kommer cyklisternas påverkan bli relativt



begränsad. En cykelförbindelse genom Flemingsbergsskogen skulle också bidra till att göra naturreservatet tillgängligt för fler människor.

Kollektivtrafik

Hur befintliga stombussar och planerad busstrafik kan trafikera och angöra målpunkter i Huddinge kommun är inte redovisat i samrådshandlingarna. I Trafikverkets antagna framkomlighetsprogram utpekas kollektivtrafik som ett av de trafikslag som ska prioriteras på Trafikverkets vägar. Hur framkomligheten för kollektivtrafiken kommer bli är dock inte redovisat. Huddinge kommun saknar även redovisning gällande framkomligheten och tillgängligheten till bytespunkter och målpunkter för kollektivtrafiken jämfört med dagens situation. En konsekvensbeskrivning för kollektivtrafiken på Tvärförbindelse Södertörn kan vara ett relevant underlag att ta fram. Det saknas en sammanställning över de utredningar och analyser som gjorts kring kollektivtrafiken på tvärförbindelsen, detta bör finnas med som bilaga.

Huddinge efterfrågar också en redovisning över kollektivtrafikens framkomlighet, samt restidskvoter i jämförelse med bil mellan stora målpunkter.

Huddinge kommun tycker att det är bra att Trafikverket och Trafikförvaltningen samordnat sig i Masmoberget då det är viktigt för att skapa bra förutsättningar för byggandet av både Spårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn.

Spårväg syds möjliggörande bör redovisas. Spårvägen ska vara möjlig att genomföra längs alla de sträckor som är utpekade i planeringsstudien (15 mars 2016). Vid vissa punkter korsar Spårvägen syd och Tvärförbindelse Södertörn varandra och vid andra platser t.ex. korsningen Glömstavägen – Katrinebergsvägen behöver Trafikverket redovisa hur Spårväg syd ska kunna genomföras i enlighet med alternativ från planeringsstudien.

Landskapsbild och gestaltning

Anläggningar som tillhör Tvärförbindelse Södertörn gör väsentliga visuella intryck i landskap och stadsmiljö, därav anser Huddinge kommun att det är av vikt att Trafikverket lägger fast gestaltungsprinciper tidigt i arbetet. Framtagande av ett gestaltungsprogram behöver prioriteras.

De konstruktioner och miljöer som främst upplevs från vägbanan anpassas i skala och gestaltning därefter. Trafikplatser, broar och andra konstruktioner behöver utformas så att de bidrar till orienterbarhet och bearbetas för att samspela med omgivande landskap och bebyggelse. Kommunen bedömer att extra stor vikt på gestaltning behöver läggas vid Trafikplats Solgård och vid Trafikplats Gömmaren som båda ligger i strategiska lägen för kommunens stadsplanering.

Kommunen förutsätter att vi i fortsatt arbete får ta del av och påverka gestaltungsförslag av exempelvis trafikplatser, bullerskärmar, tunnelmynningar etc. De vyer från modellutdrag som visas i samrådet är bra för att få en förståelse av de olika trafikplatsernas övergripande utformning. De behöver dock



kompletteras med montage av vägen/trafikplatserna från ett ögonhöjds-perspektiv så att det blir möjligt att greppa den fulla vidden av t.ex. trafikplatsernas storlek och höjd och deras påverkan på landskapet och omgivningen.

Tvärförbindelsen bör läggas in i landskapsanalysen på kartor för att tydligare åskådliggöra vägen i landskapet och att man ska kunna få en uppfattning hur vägen påverkar landskapet utefter gjord analys. Analysen visar inte hur vägen i sig påverkar landskapet utan beskriver landskapets förutsättningar utifrån natur- och kulturmiljöer, rekreation och friluftsliv samt landskapsbild för hur landskapet ser ut idag och därefter beskriver analysen hänsynstagande åtgärder. Passager för rekreation behöver förtydligas i underlaget. Det är viktigt att en analys av påverkan på landskapet finns med i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Tvärförbindelsen i sig utgör en påtaglig fysisk barriär i landskapet för både djur och människor. Den skapar också en visuell barriär med dess vägbankar och trafikplatser. Det tas upp i analysen att barriäreffekter i känsliga delar i landskapet inte är bra. De visade åtgärdsförslagen för att minimera barriäreffekterna är inte tillfredställande. Fler lösningar bör ses över främst i Glömstadalen och området mellan den östra tunnelmynningen i Flemingsbergsskogen och Lissmaområdet. En bredare bro "sociodukt" som även kan utgöra ett grönt samband istället för den cykelbro som planeras vid trafikplats Kästa är att föredra. En bred brolösning minskar barriäreffekterna för de boende som kommer behöva röra sig i vardagen över bron och bidrar till en tryggare passage samtidigt som det reducerar buller för de boende på Kästaberg.

Ett av de hänsynsmål som ställs i början av analysen är att barriäreffekter ska begränsas. Måluppfyllnaden i detta hänsynsmål bör bli mer omfattande och tydligare i projekteringen för Tvärförbindelse Södertörn.

Det gröna sambandet i ett av de nu mest svaga sambanden i kilen via Solgård och Vårdkasen bör ses över och förstärkas då en trafikplats planeras på platsen. Ekodukt, landskapsbro och tunnlar föreslås på andra håll längs tvärförbindelsen, vilket är viktiga åtgärder för grönstrukturen, men i denna punkt har inga sådana åtgärder vidtagits. Den planerade trafikplatsen (Trafikplats Solgård) förstärker den befintliga barriär av väg och järnväg som redan finns. Det är av vikt att åtgärder vidtas, i samråd med Huddinge kommun, för att motverka upplevelsen av barriärer.

Trygghet och utformning av passager

Gestaltningen skall bidra till att ta ner skalan, framförallt där människor kommer att gå och cykla. Utformningen ska anpassas för en miljö där människor rör sig. Det innebär att framförallt passager som broar och tunnlar för gående och cyklister planeras med en avsevärt bredare dimensionering än vad som planeras för övriga gång- och cykelsträckor. Vikt behöver läggas vid materialval och belysning för att skapa trygga attraktiva passager.



Några platser som har extra stor betydelse är gång- och cykeltunneln strax söder om Trafikplats Solgård, passagen mellan Flemingsberg och Solgård samt passagen under E4:an vid Spendrupsområdet. Dessa kommer vara mycket viktiga som kopplingar och till viss del entréer för kommande bostads- och utvecklingsområden.

Passagen söder om Trafikplats Solgård kommer bli betydligt längre än idag till följd av en bredare väganläggning. Utöver tunneln under vägen är tunneln under järnvägsanläggningen trång med stora fjärrvärmerör på insidan. Trafikverket bör arbeta med att göra tunneln bred, möjlighet att lägga på bro bör undersökas och passagen bör utformas så att dagsljus kan nå passagen.

Passagen mellan nordöstra Flemingsberg och Solgård är mycket viktig som rekreativ passage då den kopplar samman Flemingsberg med Flemingsbergsvikens våtmark.

I samrådshandlingarna visas att en viktig koppling mellan Kästa och Glömsta har tagits bort. Huddinge kommun vill betona att denna koppling är viktig att bibehålla, framförallt för att koppla Kästa till viktiga målpunkter (så som Glömstaskolan, Glömsta hallen) på andra sidan av Tvärförbindelse Södertörn.

En ytterligare passage som är viktig i sammanhanget är möjlighet till framtida rekreativ koppling under Vårbybron. I Huddinge kommuns översiktsplan finns, i strukturplanen för Vårby gård, ett grönstråk utpekad som ska koppla samman områdena på ömse sidor om E4:an. Hur denna koppling ska se ut och exakt läge är inte bestämt men placering och utformning av bropelare för Vårbybroarna bör ske så att en framtida koppling inte omöjliggörs eller försvåras (t.ex. brofundament precis i strandlinjen).

Passagen under denna del av vägarna är en viktig koppling och bör därför ligga i en relativt rak linje mellan vägarna den kopplar samman på vardera sidan. Detta för att inte göra barriäreffekten ännu mer påtaglig. Bredden av gångvägen bör vara generös av både upplevelsemässiga och trygghetsskäl.

Passager vid Gladö-Sundby är viktiga för boende och jordbruk men också med anledning av de kulturmiljöer och naturvärden som finns i området.

Huddinge kommun vill vara delaktiga i utformningen av alla passager redan i tidigt skede av detaljprojekteringen.

Naturmiljö och ekologiska samband

Intrång görs i flertalet naturreservat. Dessa intrång bör i största möjliga mån minskas. I de fall intrång fortsatt krävs behöver naturreservaten upphävas i de delarna. Det erfordras synnerliga skäl att del av ett naturreservat upphävs enligt Miljöbalken 7 kap. 7 §.

Av de två alternativ på utformning av väganläggningspassage över Gömmarebäcken vid Masmo förordar kommunen starkt alternativet med att förlägga alla E4:ans körfält på bro. På så sätt förbättras förbindelsen vid bäcken för såväl människor som djur och andra ekologiska samband. Att åtgärda



grönstrukturen här är även lyft i kommunens översiktsplan där detta ligger i område som anges som ett "grönt samband som behöver stärkas". En grön passage har även tidigare lyfts i avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

Kommunen vill även understryka att den ekodukt som föreslås mellan Gömmarens naturreservat och Flottsbro-området har en betydande effekt för att minska barriäreffekten i denna del av regionens övergripande grönstruktur. Det är därför en nödvändig åtgärd som mildrar den annars stärkta barriäreffekt som tvärförbindelsen skulle medföra. Detta lyfts även i kommunens översiktsplan där detta område anges som ett "grönt samband som behöver stärkas".

Det är angeläget att en ekodukt ska finnas även öster om Lissma som finns som rekommendation för *Anpassningar och åtgärder* (kap 3.4 i PM ekologiska samband). Huddinge kommun anser att ekodukten är viktig för att minimera barriäreffekterna eftersom detta ligger intill naturområden som är svaga och behöver stärkas i regionens övergripande grönstruktur.

Förutom de större åtgärderna för att minimera påverkan på eller stärka ekologiska samband behöver även mindre passager för djur anordnas.

Buller

Det är väsentligt att den nya tvärförbindelsen inte medför att fler boenden, skolor, förskolor utsätts för buller över riktvärdena. Detta skulle motverka kommunens pågående arbete med att genomföra kommunens åtgärdsprogram för trafikbuller 2016-2020 som syftar till att minska antalet bullerutsatta i kommunen.

Huddinge kommun har inventerat "Tysta områden" i kommunen (Tyréns 2012). Vid planering av tvärförbindelsen förutsätter kommunen att hänsyn tas till dessa tysta områden så att de kan bevaras som tysta. Men det är även viktigt att generellt minimera bullerspridning mot natur- och kulturmiljöer. Det gäller bland annat mot de naturreservat som berörs men även mot de kulturmiljöer som påverkas. De kulturmiljöer och bevarandeområden som avses framgår av Huddinge kommuns översiktsplan. Några platser att särskilt beakta i projektet där bullerspridning måste begränsas till naturområden är vid Lissmasjön, Sundbyområdet, Flemingsbergs våtmark, Flemingsbergs gård och vid Gömmarravinen.

Kommunen är medveten om att arbete pågår med bullerberäkningar och utredning av skyddsåtgärder, vilket också redovisats på särskilt möte. I de handlingarna som ingår i samrådshandlingen saknas dock en sammanställning över vilka förutsättningar som bullerberäkningen har utgått från (trafiksiffror, hastigheter, andel tung trafik etc.). Kommunen förutsätter att vi får ta del av detta i skriftliga handlingar framöver i projektet där alla förutsättningar blir tydliga. Även kartorna som redovisats har varit svårtolkade eftersom övrigt vägnät inte finns med.

I de beräkningar som utförts för buller redovisas i flera fall trafikbullret för olika vägar för nuläge och nollalternativ jämfört med utbyggnadsalternativet, pga. olika väghållarskap idag och i framtiden. Detta gäller exempelvis vid Masmo och Glömstadalen där Botkyrkaleden respektive Glömstavägen ska övergå i kommunal drift. Detta gör att det blir svårt att jämföra förändringen av bullret.



Det blir vidare svårt att få en helhetsbild över bullersituationen i t.ex. Glömstadalen och hur stor den sammanlagda effekten av bullerbelastningen blir efter Tvärförbindelse Södertörn tillkomst. Även för väg 259 genom Huddinge blir jämförelsen svår att göra, rimligtvis blir det en förbättring av bullernivåerna längs väg 259 om trafiken styrs över till tvärförbindelsen? Den förändrade trafiken på övrigt vägnät som uppstår till följd av tvärförbindelsen är därmed viktig att beakta i bullerutredningen. Exempelvis är Ebbadalsvägen inte med i de bullerkartor som presenterats. Här kommer trafiken öka betydligt till följd av Tvärförbindelse Södertörn varför bullret kan förväntas öka.

Kommunen efterfrågar därför att ett bredare perspektiv av bullerfrågan används i det fortsatta arbetet och när MKB:n skrivs fram. Här ska ju bland annat kumulativa effekter tas upp. Den totala bullerbelastningen i olika områden kan därmed vara värre än vad som syns i Trafikverkets bullerutredning. Det är också mycket viktigt att det vid dimensionering av bullerskyddsåtgärder även tas med i beaktande att trafik från andra (kommunala) vägar eller järnvägstrafik kan påverka delar av fasader eller ytor som kanske annars räknas som "bullerfria".

Bullerskydd

I dimensionering av skyddsåtgärder utgår Trafikverket i sin metodik enbart från antagna detaljplaner. I Glömstadalen kommer bullret från den kommande ökande trafiken att bli betydlig. De topografiska förhållandena i dalgången underlättar inte situationen. På södra sidan om tvärförbindelsen driver kommunen arbete med en ny stadsutvecklingsplan och har även påbörjat ett programarbete i Flemingsbergsdalen. Områdena söder om Tvärförbindelse Södertörn kommer därför att genomgå en kraftig förvandling med bland annat nya bostäder. Detta finns utpekad i såväl kommunens översiktsplan som i RUFS (läs mer under rubriken *Anslutning till Flemingsberg* ovan).

Även om det ännu inte finns några detaljplaner påbörjade är det av vikt att Trafikverket i sin planering av bullerdämpandeåtgärder också tar hänsyn till framtida utveckling. Att dämpa buller vid källan är oftast det mest effektiva sättet och får effekter inte bara vid bostadsfasader utan i utemiljön som helhet. Exempelvis kommer den cykelförbindelsen som läggs på södra sidan mellan Trafikplats Kästa bli mycket hårt belastad av buller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Kommunen anser därför att bullerskydd bör utredas och uppföras också på södra sidan av tvärförbindelsen i Glömstadalen och vid Solgård, både för att minska bullret i allmänhet i omgivningen för de befintliga förhållandena och för framtida bebyggelseplanering.

Kommunen kommer i sin planering självklart ta hänsyn till trafikbullret vid utformning och placering av byggnader. Att som helhet försöka minimera trafikbuller i miljön är dock ett gemensamt samhällsintresse, där åtgärder behövs från flera instanser. Trafikbuller är ett av våra folkhälsoproblem.

Om bullerskydd enbart läggs på ena sidan finns risk att buller reflekteras på skärmarna så att bullret förstärks på andra sidan. Kommunen förordar därför



absorberande skärmar på sådana platser. När bullerskärm föreslås på båda sidor av vägen behöver behovet av absorbenter studeras.

Bullerkartorna visar att effekten av nya skärmar på Vårbybroarna är positiv. Skärmarna bör, precis som visas i ritningarna, placeras mellan vägbana och gång- och cykelbana så att bullret dämpas för dessa trafikanter. Om det inte ger en betydande negativ effekt på bullerdämpningen bör skärmarna utformas som genomsiktliga, åtminstone över en viss höjd, så att utblickar från bron möjliggörs. Vidare bör föreslagna bullerskärmar placeras hela vägen in till tunnelmynningen vid Masmo/Gömmaren.

För att kunna uppnå en god boendemiljö inom det planerade bostadsområdet Vårby udde är det viktigt att bullerskärmar utförs på alla vägavsnitt inklusive på- och avfarter längs programområdet och längs den befintliga bebyggelsen i Masmo. Här bör det särskilt undersökas om det går att ha bullerabsorbenter utmed mittbarriären.

Eftersom Tvärförbindelse Södertörn planeras för att bli en mötesfri motortrafikled bör det undersökas om det utöver vallar/plank längs med sidan av vägen även kan möjliggöras bullerabsorberande skärm utmed vägens mittbarriär generellt.

Där det är möjligt bör bullerskydd uppföras i ett så tidigt skede som möjligt. När det gäller t.ex. fasadåtgärder som bullerisolerande fönster och dylikt bör dessa uppföras innan byggskedet sätter igång så att bullerstörningar kan minimeras redan under byggtiden.

Vidare bör undersökas vilka möjligheter som finns att dämpa buller på de sträckor där cykelbanan går tätt intill vägen (mellan Gladö och Haninge kommun). För att minska upplevelsen av otrygghet för gående och cyklister bör eventuella bullerskärmar mellan vägen och gång och cykelbana utföras genomsiktliga. Även om skärmar/vallar inte är möjliga av utrymmesskäl eller lämpliga för landskapsbilden kan vegetation och annan gestaltning göra upplevelsen för trafikanterna bättre.

Enligt illustration 400T9011 vid 8/300 finns en föreslagen landskapsanpassning med en upphöjning av marken. Kommunen är positiv till sådan åtgärd.

Förslagsvis kan massor förläggas mellan bergsknallarna norr om Flemingsbergs gård för att sluta den öppningen med förbättrade bullernivåer söder om tvärförbindelsen som förändring.

En annan åtgärd som bör utredas i komplicerade lägen utöver skärmar och fasadåtgärder är att sänka vägens profil.

Bygglov och bullerskydd

På plankartorna står bestämmelsen *B1 - Bullerskydd ska undantas från bygglov*. För att detta ska kunna gälla ska ett skriftligt godkännande ske från kommunen under samrådstiden. Eftersom bullerskyddens utformning och detaljering ännu inte är fastlagda eller presenterade i detalj kan kommunen i detta skede inte ge ett sådant medgivande. Kommunen behöver ta del av tydliga handlingar (exakta



lägen, höjder, principer för utformning och gestaltning etc.) för att ett undantag från bygglovkravet ska vara aktuellt. Vi kan i sammanhanget påminna om att även enskilda berörda behöver få samma möjlighet att lämna synpunkter.

Luftkvalitet

Risk finns att den föreslagna vägen leder till ett ökat bilresande med ökade utsläpp av bland annat CO₂ samt partiklar som följd, vilket skulle motverka nationella, regionala samt lokala mål. För att utsläppen till luft inte ska öka är det viktigt att kollektivtrafiken på den planerade vägen blir ett attraktivt alternativ till bilen genom att vägen och anslutande vägnät utformas utifrån kollektivtrafikens behov.

Möjligheten att i framtiden elektrifiera vägen bör också finnas. Huddinge kommun är intresserad av att ta del av Trafikverkets forskning och innovationsutveckling inom området elvägar och deras planer för Tvärförbindelse Södertörn.

Eftersom barn är känsligare än vuxna är det särskilt viktigt med en god luftkvalitet i de delar längs vägen där skolor och förskolor är lokaliserade.

Precis som beskrivs under bulleravsnittet planeras en ny stadsdel vid Flemingsberg. P.g.a. av luftkvaliteten vid tunnelmynningen vid Solgård kan mark närmast tvärförbindelsen bli svår att nyttja för bostadsändamål. Kommunen efterfrågar därför en redovisning av vad ventilationstorn i tunneln skulle ha för effekt på närområdet i termer av luftutsläpp. Även för övriga tunnlar bör detta redovisas. Eftersom det inte finns några lägsta tröskelvärden för människors hälsa är det viktigt att alltid arbeta med att minimera nivåerna även om miljökvalitetsnormerna inte överskrids.

Miljökvalitetsnormerna för luft ska tillämpas på planerade och befintliga gång- och cykelbanor som berörs av vägen, enligt Naturvårdsverkets handbok Luftguiden. För att minska upplevelsen av otrygghet för gående och cyklister bör eventuella skärmar mellan vägen och gång- och cykelbanan utföras genomsiktliga. Åtgärder ska vidtas om normerna överskrids. Luftberäkningar bör därför även tas fram för gång- och cykelvägar som kan beröras.

Trafikverket bör undersöka om det är möjligt att under perioder sänka hastigheten på vissa vägavsnitt där exponeringen av luftföroreningar är stor, i syfte att minska partikelhalter och andra föroreningar. Exempelvis att genom ITS-system och digitala skyltar informera om luftkvaliteten under sådana väderleksförhållanden då det riskerar att bli extra mycket föroreningar. På andra infartsleder till Stockholm har Trafikverket sänkt hastighetsgränsen på grund av den dåliga luftkvaliteten.

Vatten, dagvatten och klimatanpassning

I samrådshandlingen redovisas inte några beräkningar för exempelvis dagvattenflöden eller föroreningsberäkningar. Kommunen vill ta del av skriftliga handlingar när utredningar finns klar.



Kommunen har tagit fram åtgärdsplaner för sjöarna Orlången och Trehörningen för att uppnå miljö kvalitetsnormen (MKN) för god status. MKN för vatten behöver följas liksom att vattenkvaliteten i sjöarna Orlången, Trehörningen samt Mälaren enligt det så kallade ickeförsämringskravet (Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön) inte får försämrats. Huddinges dagvattenstrategi ska följas, vilket bland annat innebär att åtgärder i första hand ska vidtas vid källan. Huddinge kommun har i dessa åtgärder pågående projekt med att minska påverkan på Orlången från Ebbadalsdiken och i Flemingsbergsdalen. Här behöver åtgärderna i dessa projekt samordnas med Tvärförbindelse Södertörn.

Dagvatten kommer att påverkas av föroreningar och det måste hanteras på ett bra sätt. Utöver ytvattenrecipienter för dagvatten bör även grundvatten som recipient uppmärksammas, t.ex. i de fall där dagvatten förutsätts infiltrera i vägdike.

Dagvattenhanteringen från vägen tas inte upp i samrådet. En grundprincip för dagvattenhanteringen på stora delar av sträckan är att vägdiken kommer utgöra ett viktigt reningssteg av föroreningar i vägdagvattnet. Trafikverket behöver därför presentera en plan för skötsel och underhåll (bland annat rensning) av vägdiken. Skötselplaner även för övriga dagvattenanläggningar som ska anordnas behöver finnas. Det är vidare viktigt att dagvattensystemet utformas så att utsläpp vid eventuella olyckor lätt kan tas om hand.

Det är viktigt att Trafikverket presenterar hur vägdagvattnet på de nya Vårbybroarna ska tas omhand eftersom Mälaren är en vattentäkt med skyddsföreskrifter. Åtgärder är viktiga för såväl kontinuerliga utsläpp som utsläpp i samband med eventuella olyckor.

Mikroplatser har på senare tid uppmärksammas som ett allt större miljöproblem. En av de största källorna till utsläpp av mikroplatser är slitage från vägtrafikens däck. Trafikverket bör presentera hur åtgärder mot detta kan vidtas, i synnerhet i anslutning till de vägavsnitt där trafikbelastningen är mycket stor (E4/E20). Om det med t.ex. kommande forskning och teknikutveckling utvecklas nya reningsmetoder bör Trafikverket implementera det i sina reningsanläggningar, det dröjer ytterligare flera år innan vägen utbyggd då mycket utveckling kan hinna ske.

På sträckan öster och väster om Trafikplats Kästa (km 7/000-7/900) ser det på illustrationsplanerna ut som att det omlagda Glömstadiket norr om tvärförbindelsen blir ett rakt brett svackdike. Det är möjligt att det är en bra principlösning bland annat med hänsyn till översvänningsproblematiken i området. Eftersom vägens läge gör att markområdet mellan Glömstavägen och Tvärförbindelse Södertörn blir så smal att den är svår att utnyttja till annat, vore det lämpligt att Glömstadiket får ett mer naturligt slingrande förlopp (så kallad meandring). På så sätt kan vatten fördröjas, syresättas, möjliggöra bättre rening, göra det mer naturligt och även kunna tillföra ett estetiskt tillskott i miljön. Detta bör utredas av Trafikverket i samråd med Huddinge kommun.

Tvärförbindelsen tar ett befintligt dike i anspråk vid Vårdkasen (km 8/000-8/200), som avvattnar verksamhetsmarken. Vägplanen behöver studera vilka

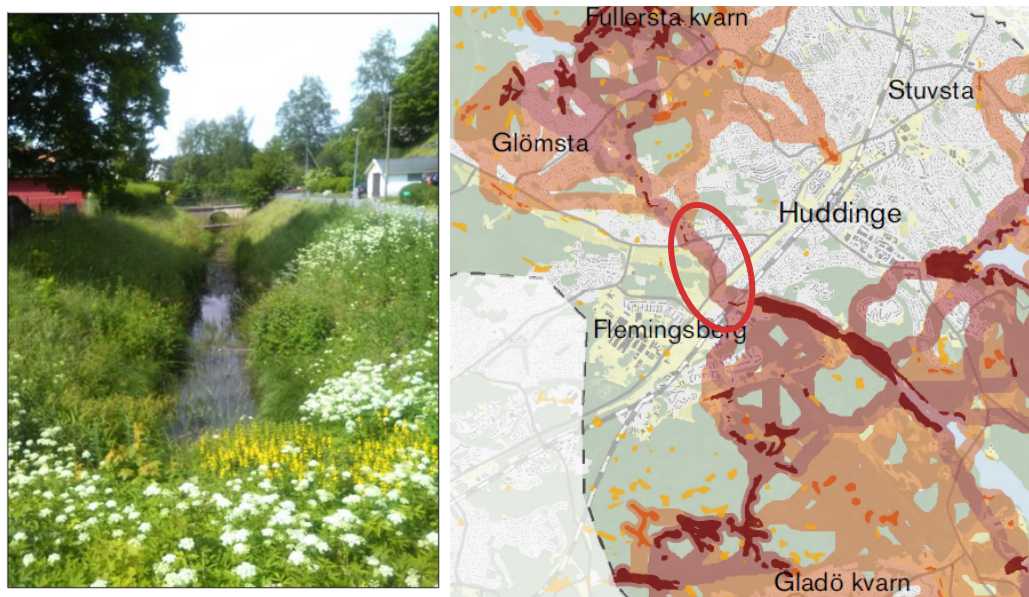


konsekvenser detta medför för intilliggande verksamhetsområde och komma med förslag på lösning.

På ett möte om dagvatten och klimatanpassning har Trafikverket presenterat grundprinciper och delresultat från analyser av bland annat väganläggningens anpassning till kommande klimatförändringar. I Flemingsbergdalen vid Trafikplats Solgård är situationen komplex och kommunens egen skyfallskartläggning av 100-årsregn, som tidigare har översänts till Trafikverket, visas flödesvägar som korsar tvärförbindelsens sträckning. Vi förutsätter att Trafikverket tar hänsyn till vägens omland och angriper frågan ur ett avrinningsområdesperspektiv så att väganläggning inte förvärrar situationen eller hindrar en framtida utveckling i området.

Vi har också uppfattat att Trafikverket planerar att kulvertera längre sträckor av de diken som finns på östra och västra sidan av Trafikplats Solgård. Delar av sträckorna är redan kulverterade. Detta tvärsnitt har i kommunens nyligen utförda spridningsanalys (*Ekologiska samband i Huddinge kommun, Ekologigruppen, Juli 2018*; översänt till Trafikverket den 16 augusti 2018) för olika artgrupper pekats ut ha potential för spridning av groddjur, som den enda plats där den nordvästra delen av kommunen kan knytas samman med den sydöstra (se *Figur 5*).

Att på denna plats göra än mer kulvertlösningar bör försvåra de svaga spridningssambanden på platsen ytterligare. Kommunen anser därför att Trafikverket bör undersöka vilka åtgärder som kan göras för att främja förflyttning/spridning av groddjur vid denna passage. Ett sätt, som även skulle kunna avhjälpa en del av översvämnings- och dämningss-problematiken uppströms på byggrätter vid Vårdkasen (söder om Glömstavägen), är att förlänga ”krondiket” utmed Herkulesvägen (se *Figur 5*) och göra en öppen lösning utmed väg 226 innan passagen under väg 226:an/järnvägen i höjd med Trafikplats Solgård. Öppna diken/översvämningsytor skulle kunna magasinera vatten vid skyfall. Öppna lösningar är även viktiga ur reningshänseende. Detta bör undersökas vidare av Trafikverket.



Figur 5: Till vänster, diket utmed Herkulesvägen. Till höger, utsnitt ur karta för ekologiska spridningssamband för padda. Röd Ring markerar sambandet som nämns i texten.

Kommunen kan i sammanhanget även upplysa Trafikverket om att det i Huddinge kommuns klimat- och sårbarhetsanalys (IVL, Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys Huddinge kommun 2012) finns ett område med stabilitetsproblem utpekad i Glömstadalen, vid ungefär km 7/600-7/800.

Kommunen vill påminna om kommunens utredning av Lissmaån (rapporten *Lissmaån, Utredning av Lissmaåns avrinningsområde, sjösänkingsföretag och framtida dagvattenhantering, Norconsult 2017-08-15, reviderad 2017-09-06*). Utredningen visar att Lissmaådiket som ingår i Lissmaåns sjösänkingsföretag är bredare och djupare än vad vattendomen tillåter. Dikets kapacitet överskrids redan idag vilket innebär att inget mer vatten får ledas till ån utan att sjösänkingsföretaget upphävs eller ändras.

Kommunen får även uppmärksamma på att vattendom finns för diket i Glömstadalen. Därutöver vill kommunen uppmärksamma att Vårby källa i framtiden skulle kunna användas som vattentäkt för nödvatten i situationer där samhället drabbats av en större störning och andra vattentäkter- och vattenförsörjningssystem inte kan brukas, enligt planeringsunderlag för teknisk försörjning som det nu arbetas med i Huddinge kommun. Vårby källa har också ett högt kulturhistoriskt värde.

I Glömstadalen behöver även vattenfrågan utredas vidare och den våtmark som föreslogs i Glömstadalen när Södertörnsleden utreddes bör fortsatt övervägas. Denna våtmark är utpekad i kommuns översiktsplan.

Risk

Tvärförbindelse Södertörn kommer bli en led för farligt gods och därmed är det viktigt att hänsyn tas till bebyggelseutvecklingen. Bland annat planeras



Flemingsbergsdalen för en tät stad med byggnader placerade nära infrastrukturen. Huddinge kommun vill att Trafikverket redovisar hur tvärförbindelsen beaktar bland annat Flemingsbergs utveckling och planerad utbyggnad i Vårby (Spendrupsområdet) med koppling till farligt gods samt vilka bebyggelsefria avstånd som gäller.

Social konsekvensbeskrivning

Huddinge kommun ser positivt på att Trafikverket har tagit fram en social konsekvensbeskrivning (SKB) där det synliggör olika grupper i samhället och beskriva hur de påverkas i samband med exempelvis vägbygget. Kommunen förutsätter att Trafikverket kommer att arbeta vidare med att ta fram lösningar till de utmaningar som människor i områden kan möta när Tvärförbindelse Södertörn byggs.

Trafikverket behöver göra en barnkonsekvensanalys för att belysa projektet utifrån barnperspektivet samt tar fram åtgärder och utformningar som är bäst för barn.

Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll

Miljökonsekvensbeskrivningen för vägplanen kommer att färdigställas under våren 2019. Den innehållsförteckningen för MKB:n som presenteras i samrådshandlingarna ser ut att behandla huvuddelen av de viktigaste frågorna, men kommunen har några kommentarer.

- Under *Förväntad utveckling* bör den stadsutvecklingsplanering som kommunen arbetar med i tvärförbindelsens närområden tas med. Kommunen bistår gärna med information om detta.
- Vibrationer saknas som miljöeffekt i innehållsförteckning.
- Risker kopplade till ras- och skred bör beaktas, lämpligen under rubriken *Klimatanpassning* eller *Olycksrisk och säkerhet*.
- MKB:n bör behandla hushållning av material, råvaror och naturresurser. Det är möjligt att det ingår i rubrik *7.1 Mark – och naturresurser*, men bör kanske innehållsmässigt vidgas.
- Ekosystemtjänster beskrivs under områdesförutsättningar, men projektets påverkan på befintliga ekosystemtjänster behöver också beskrivas.
- I kapitlet *Vattenmiljö* förutsätter vi att såväl ytvatten som grundvatten beskrivs.
- Det är viktigt att barriäreffekter och tillgänglighetsaspekter för människor (t.ex. tillgängligheten för gående, cyklister, friluftslivet) som påverkas av vägen framgår och beskrivs. Möjligen hör det hemma i andra dokument (t.ex. planbeskrivning, social konsekvensbeskrivning) men det bör beskrivas så att det för kommunen och allmänheten blir tydligt hur dessa förhållanden förändras till följd av väganläggningen.



- Det är viktigt att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som planeras framgår. Kommunen anser att det är i MKB:n som det tydligt bör framgå vilka skyddsåtgärder som ingår i vägplanen, vilka som t.ex. kan regleras genom avtal och vad som är övriga skyddsåtgärder som kan genomföras på annat sätt.
- Det bör övervägas om samrådsprocessen, t.ex. vilka samråd som hållits och när, ska framgå i MKB:n.
- Den påverkan som sker under byggskedet, exempelvis naturmark som tas i anspråk behöver tydligt framgå. I första hand ska ju sådan påverkan undvikas, men där det är oundvikligt ska det tydligt framgå.

Samråd om vattenverksamhet

Vårbybroarna

Kommunen förutsätter att Trafikverket närmare undersöker vilken påverkan som ny bro och eventuell rivning av landtunga får på bland annat omsättningen av vatten. Det nämns i samrådsunderlaget att omsättningen kan förbättras men att brostöden samtidigt kommer göra ett större fysiskt intrång. Det bör därför övervägas att utföra någon form av en hydrologisk modellering över området /tvärsnittet. Val av broformning bör ske med hänsyn till minsta påverkan på miljön. Om brobytet i någon mån kan förbättra miljöförhållanden är det självklart att föredra.

Kommunen ser positivt på att Trafikverket ska fortsätta utreda hur den förorenade marken i omgivningen kan påverka bortpumpat grundvatten. Kommunen vill samtidigt betona vikten av att det utreds noggrant så att föroreningar inte sprids ut i Mälaren /Albysjön.

Ur ett rekreativsperspektiv är det önskvärt att arbetena planeras så att större begränsningar inte görs för framkomligheten för båttrafiken under sommarmånaderna.

I Huddinge kommuns översiktsplan finns i strukturplanen för Vårby gård (s. 68) ett grönstråk utpekad som ska koppla samman områdena på ömse sidor om E4:an. Hur denna koppling ska se ut och exakt läge är inte bestämt men placering och utformning av bropelare för Vårbybroarna bör ske så att en framtida koppling inte omöjliggörs eller försvåras (t.ex. brofundament precis i strandlinjen, vilket verkar vara ett av alternativen i samrådsunderlaget, s. 14).

Det bör framgå i fortsatt tillståndsprocess att det i anslutning till broarna pågår programarbete för Spendrupsområdet med en helt ny stadsdel (Vårby udde).

Dagvattenhantering tas inte upp i samrådet men det är av betydelse hur dagvatten från broarna tas om hand under driftskedet och påverkar recipienter.

Vid eventuellt temporär utfyllnad under broarna ska rena massor användas. Ska exempelvis entreprenadberg användas måste provtagning ske för att kunna utesluta att olämpliga föroreningar finns i berget. Vidare får



länshållningsvatten/inrinnande vatten, vid spont vid arbete i vattenområdet, inte släppas så att det orsakar grumling. Vid arbete som utförs utanför vattenområdet och länshållningsvatten uppkommer, ska detta fördröjas och renas innan det släpps ut. Huddinges riktlinjer för länshållningsvatten är beräknade på att vattnet ska rinna en bit innan det når recipienten. Muddring eller rivning av bron ska inte orsaka grumling eller påverka/förorena Mälaren. Redan i kap 3.1 borde det anges att området ligger i östra Mälarens vattenskyddsområde och inom primärzonen. Miljökvalitetsnormerna tas upp och att Mälaren är en råvattentäkt.

Övrig sträcka – Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Bland de biotopskydd som tas upp i dokumentet (s. 53) nämns diken och alléer. Kommunen undrar om inte alla eller några av åkerholmarna vid Trafikplats Lissma som kommer "införlivas" i Trafikplats Lissma är skyddade enligt det generella biotopskyddet? Det är svårt att tyda om dessa objekt är med på kartan på s. 57.

I samrådsunderlaget omfattas inte en eventuell ombyggnad av bron över Örlången. Om det regionala cykelstråket ska gå över bron behöver den breddas eller byggas om. Då behövs också tillstånd eller anmälan för vattenverksamhet (beroende på omfattning).

Det framgår ej i samrådsunderlaget hur samrådskretsen har tagits fram och vad den grundar sig på, detta bör tydliggöras i det fortsatta arbetet.

En effekt av rörelser i grundvattnet kan vara att eventuella föroreningar i mark eller grundvatten förflyttas och sprids. Denna miljöeffekt har inte tagits upp i handlingen, men behöver tas hänsyn till i det fortsatta arbetet.

I det fortsatta arbetet behöver Trafikverket redovisa haveriskyddet i tunnlar samt vilken typ av tätning som ska göras innan sprängning för att täta sprickor för att inläckage ska minska.

Synpunkter för båda samrådsunderlag

I samrådsunderlaget tas länshållningsvatten upp på några ställen. Kommunen vill påminna om att Huddinge kommun har tagit fram egna riktvärden för länshållningsvatten som ska följas enligt Miljöbalken 2 kap. Vidare kan det finnas små skyddsvärda vattendrag som inte är lämpliga att leda länshållningsvatten till.

Väghållningsansvar

Huddinge kommun är enligt väglagen 5§ väghållare för allmän väg. Med anledning av förändringar i väghållningsansvaret som blir följden av utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn, lämnas nedanstående synpunkter.

Huddinge kommun har tagit del av de förändringar som föreslås i Besluts - PM Väghållningsansvar, berörande förändringar av kommunens väghållningsområde och väghållningsansvar enligt vägförordningen 2 kap 2 §. Kommunen ser att förslaget



om ett ökat kommunalt väghållaransvar kan innebära ökade driftskostnader för det kommunala vägunderhållet. Det har även uppkommit en del oklarheter vid genomläsning och förvaltningen önskar fortsatt dialog med Trafikverket avseende PM:et och dess innehåll.

I den fortsatta dialogen vill kommunen framhålla att i de fall där indragning av allmän statlig väg föreslås och där kommunen föreslås blir väghållare/huvudman för gata enligt plan- och bygglagen, så krävs det vid tidpunkten för indragning av väg en gällande detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. I annat fall är Trafikverket skyldig att ansöka om och bekosta en lantmåteriförrättning enligt anläggningslagen för att ordna den framtida väghållningen. Kommunen vill vidare se en fördjupad dialog med Trafikverket rörande uppdelningen av väghållaransvaret för gång- och cykelvägar längs med hela Tvärförbindelse Södertörns sträckning.

Kommunen vill även framhålla att en särskild överenskommelse avseende förändringar av befintligt väghållningsområdet och förändrat väghållaransvar ska upprättas mellan kommunen och väghållningsmyndigheten Trafikverket Region Stockholm innan det beslutas i ärendet. Detta i syfte att närmare reglera avgränsningar där väghållaransvaret förändras, istandsättning av förändringar samt eventuella upprustande åtgärder på vägar som vid beslut får förändrad väghållare/huvudman. Föreliggande synpunkter ska därmed inte anses utgöra komplett underlag för beslut om förändring av väghållaransvar enligt vägförordningen 2 kap. 2§ och väglagen 5§.

Detaljplaner

Vägplanen gör intrång i gällande detaljplaner i Lissma, Ekedal, Solgård, Huddingevägen, Glömstadalen, Kästa, Flottsbro och Masmö. För att vägplanen ska kunna genomföras behöver Huddinge kommun hantera dessa intrång genom att uppföra nya, ändra eller upphäva detaljplaner. Utifrån samrådsmaterialet kan Huddinge kommun i dagsläget inte bedöma vilken hantering som är lämpligast för flertalet av inträngarna. Fortsatt dialog mellan Huddinge kommun och Trafikverket behövs.

Vägplanen påverkar också flera pågående detaljplane- och planprogramarbeten. Kommunen och Trafikverket behöver föra en dialog om hur tvärförbindelsen förhåller sig till dessa projekt och hur lokala anpassningar av vägnätet lösas och utformas.

Planprogram för Vårby Udde påverkas av tvärförbindelsens dragning. Kommunen uppmanar till fortsatt god dialog mellan projekten. Särskilt behövs dialog om föreslagen dagvattendamm, samutnyttjande och civilrättsligt reglerande av planerad upplagsplats, planerad vegetationsridå, samt gång- och cykelförbindelse mellan Masmö och Vårby Udde.

Det är brist på industrimark i kommunen och inträngerna i detaljplan "Glömstadalen etapp I" som reglerar industrimark är av betydande omfattning. Detta intrång behöver studeras vidare och minskas.



Samrådshandlingen redovisar att det regionala gång- och cykelstråket ska fortsätta längs med Lännavägen och passera Huddinge centrum för att sedan gå längs med Huddingevägen för att åter anslutas till tvärförbindelsens dragning. Detta innebär att flertalet gällande detaljplaner behöver hanteras.

Huddinge kommun anser att utrednings- och detaljplanekostnader samt omlokalisering av återvinningscentralen i Flemingsberg skall bekostas av projektet Tvärförbindelse Södertörn.

Genomförande

Första inflyttning av Stockholm South Business District (SBD) i Flemingsberg ska ske år 2023 och ska vara fullt utbyggt år 2030. Utbyggnadstakten kommer att ske parallellt med byggnationen av tvärförbindelsen. I samrådshandlingen framgår att Flemingsbergstunneln kommer drivas från båda ändar med en utbyggnadstid på 3,5 år och trafikplats Solgård på sex år. En etableringsyta finns utmarkerat i det område kommunen kallar centrala stadskärnan. När detta arbete sker, kommer stora delar av centrala stadskärnan vara under byggnation och många delar redan klara för inflyttning.

Det framgår inte hur bygg- och masstransporterna kommer ske i centrala Flemingsberg, och hur transporterna ska vidare ut på det regionala vägnätet. Påverkan som hanteringen av bergmassorna skulle kunna generera i området bedöms kunna bli så stor att genomförandet av de första etapperna i SBD försvåras eller omöjliggörs. Detta gäller även byggtrafiken för byggandet av tvärförbindelsen öster om järnvägen, för att t. ex. kunna bygga Trafikplats Solgård med tillhörande östgående ramper kommer rimligen stora volymer byggtrafik att behöva ledas genom området för SBD.

Det behöver ske en omfattande samordning av bygg- och masstransporter för att minimera påverkan på den lokala boendemiljön i Flemingsberg samt effektivisera transporterna och minimera klimatpåverkan. Huddinge kommun kan inte acceptera stora flöden av tunga fordon genom centrala stadskärnan och Regulatorbron, utan massorna och byggtrafiken bör komma direkt ut på det regionala vägnätet.

För att framgångsrikt kunna utveckla Flemingsberg i allmänhet och SBD i synnerhet behöver frågan om hantering av byggtrafik, hantering och bortforsling av bergmassor utredas vidare.

Hur transport av massor från Glömstatunneln på Glömstavägen behöver belysas. Vidare behöver förslag till lämpliga platser för masshantering lokalt tas fram för vägens genomförande.

Säkerhet för cyklister och gångtrafikanter på omledningsvägnät eller förbi byggplatser är viktigt. Eftersom byggnationerna kommer pågå under så lång tid är det av stor vikt att framkomligheten och trafiksäkerheten blir god och att skyltning för omledningsvägnät blir tydlig. Barns situation, t.ex. skolvägar, ska särskilt beaktas. I handlingarna är det otydligt om den regionala gång- och cykelvägen över Vårbybroarna blir framkomlig eller ej under byggtiden.



De ytor som är avsatta för tillfälligt nyttjande under byggtiden kan kommunen behöva se över närmare, och behöva ha en fortsatt dialog med Trafikverket om. Vid exempelvis Gömmarravinen finns stora ytor utlagda för tillfälligt nyttjande. Här behöver Trafikverket säkerställa att de höga naturmiljövärden som finns inom området, och som man bland annat tar stor hänsyn till i programarbetet för Spendrups, kan bevaras.

Allmänt är det viktigt att det i fortsatt planering av ytorna och deras lokalisering tas hänsyn till bland annat natur- och kulturmiljövärden, men också att det i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs påverkan och konsekvenser på miljön till följd av alla ytor som behövs för byggtiden, samt vilka skademildrande åtgärder som ska vidtas.

Huddinge kommun vill vara delaktiga i diskussionerna kring etappindelningen av vägutbyggnaden samt etappvis ibruktagande. Huddinge önskar att Tvärförbindelse Södertörns olika delar ska öppnas för trafik i etapper. Prioriteringen bör vara Glömstatunneln och vägsträckan väster om Huddingevägen. Kommunen efterlyser även fortsatt dialog kring ansvar för utbyggnad och drift av gång- och cykelförbindelsen.

Huddinge önskar även en fortsatt dialog med Trafikverket kring de kommande tillståndprocesserna som kommunen handlägger i samband med genomförandet. Klargörande av ansvarsfördelning mellan Trafikverket och kommunen måste ske vid den kommande utbyggnaden av kommunala anläggningar i anslutning till tvärförbindelsen, samt samordning kring masshantering och transporter under byggtiden.

Huddinge önskar en fortsatt dialog med Trafikverket gällande den nya anslutningsvägen till Björksättra 1:139. En ny väg kanske inte behövs om kommunen väljer att avveckla torpet.

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 30 januari 2019 (protokollsutdrag bifogas).

HUDDINGE KOMMUN

Daniel Dronjak
Kommunstyrelsens ordförande



Bilagor

Bilaga 1. Huddinge kommuns yttrande om *PM Gång-och cykelväg*