

SOCIAL KONSEKVENSBESKRIVNING (SKB)

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län

Vägplan - 2020-03-26

Projektnummer: 145326



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: *Social konsekvensbeskrivning (SKB)*

Konsultstöd genom Tyréns AB

Författare: Joel Bertlin, Sarah Isaksson, Sofie Rådestad, Line Rydén, Jon Halling

Granskare: Frida Franzén

Illustrationer och layout: Josefin Rhedin, Matilda Alsterberg

Kartor: Martin Menke

Dokumentdatum: 2020-03-26

Ärendenummer:

Objektnummer: 145326

Uppdragsnummer: 260805

Chaos-ID: 0C140008

Version: 1.0

Kontaktperson: Marie Westin, Trafikverket

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	7	6 SOCIALA KONSEKVENSER	49
1.1 Syfte	7	6.1 Regionala konsekvenser	50
1.2 Avgränsningar	7	6.2 Lokala konsekvenser: Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget	52
2. BAKGRUND	9	6.3 Lokala konsekvenser: Glömsta-Kästa	58
2.1 Tvärförbindelse Södertörn	9	6.4 Lokala konsekvenser: Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård -Rosenhill-Vårdkasen	62
2.2 Socialt hållbar utveckling	12	6.5 Lokala konsekvenser: Jordbro-Handen	67
2.3 Förutsättningar för social hållbar planering av infrastruktur	13	7 FORTSATT ARBETE	71
2.4 Principer för trygg utformning	16	7.1 Tillämpning av barnperspektiv under byggskedet	71
3 METODER	18	7.2 Fortsatt arbete och samverkan för ökad trygghet	71
3.1 Avgränsning av utredningsarbetet	19	7.3 Fortsatta kommunikationsinsatser för ökad kännedom om projektet	72
3.2 Kunskapsinsamling och ökad delaktighet	19	8 KÄLLOR	73
3.3 Social anpassning av väganläggning	20	BILAGA 1 BEGREPP	76
3.4 Social konsekvensbeskrivning	21	BILAGA 2 PRIORITERADE GÅNG- OCH CYKELPASSAGER	79
3.5 Rapportsammanställning	24		
4 DELAKTIGHET I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN	25		
4.1 Hur har vi ökat delaktigheten i planläggningsprocessen?	25		
4.2 Vad visar SKBs dialoginsatser?	27		
4.3 Delgivning av dialogresultat	27		
5 NULÄGESANALYS	28		
5.1 Regionalt	28		
5.2 Lokalt	32		
5.3 Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget	35		
5.4 Glömsta-Kästa	39		
5.5 Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård -Rosenhill-Vårdkasen	42		
5.6 Jordbro-Handen	46		

SAMMANFATTNING

Infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn omfattar åtgärder längs en cirka 21 kilometer lång sträcka av befintlig väg 259 mellan E4/E20 i Kungens kurva-Skärholmen och väg 73 i Haninge via Flemingsberg. Projektet omfattar anläggande av ny väg, varav en fjärdedel går i tunnel, och åtgärder längs befintlig väg. Längs med sträckningen ingår anläggande av nya gång- och cykelvägar samt att rusta upp befintliga gång- och cykelvägar, vilket skapar ett sammanhållet gång- och cykelstråk längs med vägsträckan. Ändamålet med Tvärförbindelse Södertörn är en förbättrad väg för motorfordon och cykel som ger förutsättningar för effektiva, säkra och hållbara resor och transporter över Södertörn. Denna Sociala konsekvensbeskrivning är framtagen till vägplanen för Tvärförbindelser Södertörn.

Social konsekvensbeskrivning för Tvärförbindelse Södertörn

Med anledning av den planerade vägens eventuella påverkan på människor som bor och verkar i områden längs med vägen genomförs en social konsekvensbeskrivning (SKB). En del av syftet med den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) är att främja en utformning av väganläggning som tar hänsyn till de sociala perspektiven jämlikhet, jämställdhet och barnperspektiv. Utgångspunkten är att dessa perspektiv ska finnas med under hela planeringsprocessen och genomsyra arbetet då det är relevant.

Denna sociala konsekvensbeskrivning har tagits fram genom en så kallad SKB-process. Processen utförs parallellt med vägplanens utformning och syftar till att påverka planförslaget ur ett socialt perspektiv. Projektorganisationen som har jobbat i SKB-processen kallas SKB-gruppen. Denna rapport redovisar de resultat som har framkommit med hjälp av SKB-processen. Resultaten utgör det underlag som konsekvensbedöms för att förstå hur Tvärförbindelse Södertörn kan komma att skapa sociala konsekvenser för människor som bor och verkar i närhet av vägen, samt hur de fördelar sig för befolkningen. Rapporten redovisar vilka anpassningar av anläggningen som har gjorts för att förbygga och reducera negativa sociala konsekvenser, samt stärka positiva sociala konsekvenser. Rapporten presenterar även rekommendationer för kommande skeden i projektet.

Deltagande från allmänheten

En del av syftet med den sociala konsekvensbeskrivningen är att främja deltagande bland allmänheten samt skapa en kunskapsbas om utredningsområdet. Under SKB-processen har extra dialoginsatser genomförts med hjälp av uppsökande dialog, pendlarenkäter, skoldialog, fokusgrupper med föreningsliv respektive workshopövningar med berörda kommuner. På så sätt har personer, utöver de personer som deltar vid officiella samrådstillfällen, givits möjlighet att uttrycka sin åsikt.

Sociala konsekvenser

Kunskapsbasen om utredningsområdet och hur människor använder den fysiska miljön ligger till grund för bedömningen av sociala konsekvenser. En social konsekvens, positiv eller negativ, bedöms uppstå om Tvärförbindelse Södertörn påverkar människors och grupper förutsättningar. Vid bedömning av sociala konsekvenser tillämpas ett jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv genom att synliggöra förutsättningar och behov för olika grupper i befolkningen, samt hur Tvärförbindelse Södertörns konsekvenser fördelas mellan olika grupper. Hänsyn tas till olika grupper resvanor, upplevelse av trygghet, livsvillkor och hälsa. De sociala aspekter som bedöms är mobilitet och trafiksäkert, rörelsefrihet för gång - och cykeltrafikanter, samt vardagsmiljö.

Resultatet från den sociala konsekvensbeskrivningen visar att Tvärförbindelse Södertörns bedöms leda till positiva sociala konsekvenser i ett regionalt perspektiv. Då förbättringar sker för flera trafikslag, bedöms samtliga samhällsgrupper inom utredningsområdet kunna ta del av de trafikvinster som Tvärförbindelse Södertörn genererar i form av förbättrad mobilitet och ökad trafiksäkerhet. Med anledning av förbättrad mobilitet bedöms Tvärförbindelse Södertörn bidra till regional utveckling då nya bostäder, arbetsplatser och ny service förväntas etableras på Södertörn. Detta gäller specifikt för stadsutveckling i Kungens kurva, Skärholmen, Glömstadalen, Flemingsberg och Haninge centrum.

I det lokala perspektivet påverkar Tvärförbindelse Södertörn människors rörelsefrihet genom barriäreffekter. Barriären

utgörs framförallt av den ökade trafikens negativa effekter med ökade bullerstörningar, samt visuell störning och minskad tillgänglighet till lokala målpunkter. Dock kommer barriäreffekten att begränsas genom att ett flertal nya passager anläggs och befintliga passager behålls eller förbättras. Vidare innebär markanspråk och ökad trafikflöden störningar i människors vardagsmiljö. Resultatet visar att Tvärförbindelse Södertörn leder till stora negativa konsekvenser där trafikplatserna lokaliseras i tätbebyggda områden. I de tätbebyggda områdena finns en hög genomströmning av människor som tar sig till målpunkter i vardagen. Närområdena används i hög utsträckning för exempelvis närrekreation eller socialt umgänge. I de tätbebyggda områdena finns skolor och förskolor, vilket innebär att skolvägar och områden som nyttjas av förskolebarn riskerar att påverkas. I många av de tätbebyggda områdena är de socioekonomiska förutsättningarna begränsade. Sociala konsekvenser bedöms som mer omfattande om exempelvis rörelsefriheten mellan ett resurssvagt och resurstarkt område försämras.

I utformningen av Tvärförbindelse Södertörn har SKB-gruppen verkat för att i största möjliga mån begränsa negativa konsekvenser i de tätbebyggda områdena. Framförallt genom att möjliggöra trygga och användbara gång- och cykelvägar och gång- och cykelpassager. Detta då resultat från SKBn visar att människors rörelsefrihet begränsas av en upplevelse av otrygghet. Detta gäller särskilt barn, kvinnor och äldre. Resultatet visar att Tvärförbindelse Södertörn leder till positiva konsekvenser längs med delar av vägnätet där trafik flyttas över till Tvärförbindelse Södertörn. I dessa områden minskar trafikflödet vilket är positivt för människors vardagsmiljö.

Fortsatt arbete

I detta kapitel presenteras rekommendationer för kommande skeden i projektet Tvärförbindelse Södertörn i syfte att fortsätta lyfta de sociala aspekter som har identifierats i SKB-rapporten. Rekommendationer presenteras för tillämpning av barnperspektiv under byggskedet, fortsatt arbete och samverkan för ökad trygghet, samt fortsatta kommunikationsinsatser för ökad kännedom om projektet. Föreslagna åtgärder måste ibland ske i samverkan mellan flera aktörer.

Läsanvisning

Denna rapport är en social konsekvensbeskrivning (SKB) och är ett underlag till vägplanen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn. Den sociala konsekvensbeskrivningen redovisar vilka sociala konsekvenser anläggande av Tvärförbindelse Södertörn kan komma att få.

Kapitel 1 – Inledning

Detta kapitel presenterar i korthet infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn samt syfte och avgränsningar för den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB Tvärförbindelse Södertörn).

Kapitel 2 – Bakgrund

I detta kapitel presenteras en mer ingående beskrivning av projektet Tvärförbindelse Södertörn. Dessutom beskrivs begreppet social hållbarhet, vilka sociala mål som finns framtagna för Södertörn samt en kortfattad bakgrund till sociala frågor som är av betydelse för en hållbar infrastrukturplanering.

Kapitel 3 – Metoder

I detta kapitel presenteras och beskrivs valda metoder för SKB-processen för insamling av kunskap om befolkningen i utredningsområdet, för anpassning av Tvärförbindelse Södertörns väganläggning, och för bedömning av sociala konsekvenser.

Kapitel 4 – Delaktighet i planeringsprocessen

Detta kapitel beskriver allmänhetens delaktighet i SKB Tvärförbindelse Södertörn samt hur SKB-processen har verkat för att bredda deltagandet. Då delaktighet inte är en del av konsekvensbedömningen presenteras detta i ett separat kapitel. Perspektivet delaktighet är av stor betydelse för SKB-processens syfte.

Kapitel 5 – Nulägesanalys

I detta kapitel presenteras en nulägesanalys utifrån ett regionalt och lokalt perspektiv. Nulägesanalysen syftar till att bidra till kunskap om hur det är att bo och verka i områden som berörs av vägplanen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn.

Kapitel 6 – Sociala konsekvenser

I detta kapitel presenteras en regional- och lokal konsekvensbedömning av Tvärförbindelse Södertörns sociala konsekvenser och hur dessa fördelas mellan olika grupper i befolkningen inom utredningsområdet.

Kapitel 7 – Fortsatt arbete

I det avslutande kapitlet presenteras rekommendationer för kommande skeden i projektet Tvärförbindelse Södertörn i syfte att fortsätta lyfta de sociala aspekter som har identifierats i SKB-rapporten.

1 INLEDNING

Den södra delen av Stockholmsregionen, Södertörn, utgör en av de snabbast växande regionerna i Sverige. Transportinfrastrukturen inom Södertörn har hittills inte byggts ut för att möta områdets befolkningstillväxt och utveckling i övrigt. Infrastrukturnätet är särskilt bristfälligt i öst-västlig riktning där vägnätet inte är utformat för att tillräckligt hantera stora resande- och godstrafikflöden. Trafikbelastningen på befintlig väg 259 är hög i förhållande till vägens standard, särskilt mellan E4/E20 och väg 226. Väg 259 en av de mest olycksdrabbade vägarna i Stockholms län. Utifrån denna problembild planeras infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn.

Infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn omfattar åtgärder längs en cirka 21 kilometer lång sträcka av befintlig väg 259 mellan E4/E20 i Kungens kurva-Skärholmen och väg 73 i Haninge via Flemingsberg. Projektet omfattar anläggande av ny väg, varav en fjärdedel går i tunnel, och åtgärder längs befintlig väg. Längs med sträckningen ingår anläggande av nya gång- och cykelvägar samt att rusta upp befintliga gång- och cykelvägar, vilket skapar ett sammanhållet gång- och cykelstråk längs med vägsträckan.

Denna Sociala konsekvensbeskrivning är framtagen till vägplanen för Tvärförbindelser Södertörn.

1.1 Syfte

Syftet med den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB) är att verka för att sociala aspekter av hållbar utveckling lyfts fram, både i vägens utformning och beskrivning av vägens konsekvenser. Detta har skett med hjälp av följande aktiviteter:

Kunskapsinsamling och ökad delaktighet

Syftet med denna aktivitet är dels att inhämta information om hur människor använder och värderar olika platser och områden längs med ny vägsträckning, dels för att höja kunskapen om Tvärförbindelse Södertörn. I den officiella samrådsprocessen finns grupper i befolkningen som riskerar att bli underrepresenterade. Av denna anledning har utgångspunkten i SKB Tvärförbindelse Södertörn varit att aktivt söka upp grupper som är underrepresenterade i samrådsprocesser.

Social anpassning av väganläggning

Syftet med denna aktivitet är att förebygga eller reducera negativa sociala konsekvenser samt stärka positiva konsekvenser av Tvärförbindelse Södertörn. Aktiviteten bygger på information om människor som bor och verkar inom utredningsområdet. Utformning av Tvärförbindelse Södertörn regleras i vägplanen som är ett resultat av projekteringen vilket sker löpande i vägplaneprocessen. För att möjliggöra anpassningar av väganläggningen har utgångspunkten varit att synliggöra insamlad kunskap om människor i samband med projekteringen (planering av vägens utformning).

Konsekvensbeskrivning

Syftet med denna aktivitet är att skapa förståelse för vilka sociala konsekvenser utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn får, samt hur konsekvenser fördelas mellan olika grupper i befolkningen. Utifrån konsekvensbedömningen rekommenderas åtgärder för hur sociala aspekter av hållbar utveckling kan beaktas i fortsatt detaljprojektering av vägen och under byggskedet.

1.2 Avgränsningar

Konsekvenser för människors hälsa och miljö beskrivs inte i denna SKB. Detta görs inom ramen för Tvärförbindelse Södertörns miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som regleras enligt väglagen samt kap 6 i miljöbalken (Trafikverket, 2020a). Syftet med miljöbedömningsprocessen är att bidra till en miljöanpassning av projektet och genom samråd ge berörda kunskap och möjlighet att påverka projektet. Arbetet med miljöbedömning och MKB innefattar att identifiera och beskriva projektets miljöpåverkan, verka för miljöanpassning under planeringen och redovisa ett underlag som kan användas för en samlad bedömning av konsekvenser för människors hälsa och miljön.

Gång- och cykelstråket planeras tillsammans med berörda kommuner. Delar av stråket kommer planeras och projekteras av kommunen och dessa delar ingår inte i vägplanen. Tillsammans bildar det en helhetslösning för gång- och cykelstråket i området som redovisas och konsekvensbedöms i den sociala konsekvensbeskrivningen.

Beskrivning av byggskedet och dess påverkan beskrivs inte i denna SKB. I följande avsnitt beskrivs avgränsningar i tid, geografi, befolkning och sak.

1.2.1 Avgränsning i tid

Konsekvensbedömningen av Tvärförbindelse Södertörn har genomförts utifrån nuläget; det vill säga skillnaden mellan scenario 'utbyggd Tvärförbindelse Södertörn år 2045' och scenario 'nuläge år 2017'. Avgränsningen var nödvändig i syfte att minska osäkerheter avseende befolkningsutveckling och stadsutveckling. Områdenas karaktär kan ändras drastiskt över tid, exempelvis på grund av politiska beslut eller förändrat ekonomiskt läge. Konsekvensbedömningen har tagit hänsyn till kommunal och regional planeringen som indikerar olika områdets eventuella framtida utveckling.

1.2.2 Geografisk avgränsning

Val av vägkorridor behandlades i ‘SKB: val av lokalisering’ (Trafikverket, 2016a).

Den sociala konsekvensbeskrivningens geografiska avgränsning omfattar dels den mark som tas i anspråk för väganläggningen, dels områden som påverkas i det regionala och lokala perspektivet.

Regionalt

Detta perspektiv belyser förändring av mobilitet och trafiksäkerhet för resor på Södertörn samt hur utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn kan komma att påverka människor som bor och verkar i södra Stockholmsregionen.

Lokalt

Detta perspektiv belyser hur Tvärförbindelse Södertörn kan komma att påverka människor som bor och verkar i tätbebyggda områden i direkt närhet av den planerade vägen.

Tätbebyggda områden längs med den planerade vägen bedöms vara känsliga för påverkan eftersom ett stort antal personer kan komma att påverkas. Av denna anledning fokuserar aktuell SKB på följande fyra stadsdelsområden vilka behandlas mer ingående i denna rapport:

1. Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget
2. Glömsta-Kästa
3. Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen
4. Jordbro-Handen

1.2.3 Avgränsning av sakfrågor

Avgränsning av vilka sociala perspektiv och aspekter som behandlas i SKBn tar stöd i Tvärförbindelse Södertörns projektmål och sociala mål av relevans för infrastrukturplanering, se kapitel 2.2–2.4.

Sociala perspektiv

Ett socialt perspektiv i planeringssammanhang utgår från en strävan om att planera för lika rättigheter och villkor trots olika förutsättningar. Utgångspunkten är att dessa perspektiv ska finnas med under hela planeringsprocessen och genomsyra samtliga moment i arbetet då det är relevant.

Den sociala konsekvensbeskrivningen omfattar följande sociala perspektiv:

- Jämlikhet
- Jämställdhet
- Barnperspektiv

Vid bedömning av sociala konsekvenser tillämpas ett jämlikhets-, jämställdhets- och barnperspektiv. Den sociala konsekvensbeskrivningen synliggör förutsättningar och behov för olika grupper i befolkningen, samt hur Tvärförbindelse Södertörns konsekvenser fördelas mellan olika grupper. Hänsyn tas till olika gruppers resvanor, upplevelse av trygghet, livsvillkor, hälsa och delaktighet. I SKB Tvärförbindelse Södertörn har befolkningen i utredningsområdet delats in i följande tre grupper:

- Kvinnor och män
- Barn och ungdomar 0–15 år
- Äldre över 65 år

Personer som har deltagit i dialogstudien för SKB Tvärförbindelse Södertörn har uppgett någon av följande könskategori: “kvinna”, “man”, “annat/övrigt”. Med anledning av att representationen av personer som identifierar sig som “annat/övrigt” visade sig vara låg fokuserar SKBn på könskategorierna “kvinna” respektive “man”.

Sociala aspekter

En social aspekt utgörs av ett värde för människor som kan främjas eller hämmas av den bebyggda miljön.

Den sociala konsekvensbedömningen omfattar följande sociala aspekter (se kapitel 3.4):

- Mobilitet och trafiksäkerhet
- Bostadsförsörjning och arbetsmarknad
- Rörelsefrihet
- Vardagsmiljö

I SKB Tvärförbindelse Södertörn behandlas inte tillgänglighet för människor eller särskilda grupper som personer med funktionsvariation. Detta beror på att det redan finns strikta tillgänglighetskrav i styrande dokument som ska efterlevas vid utformning av motortrafikleden och gång- och cykelvägen i syfte att skapa god tillgänglighet för alla.

2 BAKGRUND

2.1 Tvärförbindelse Södertörn

I detta kapitel redovisas bakgrunden till varför Tvärförbindelse Södertörn planeras, samt vad projektet har för ändamål och projektmål. Under 2.1.3 beskrivs även utformningen av Tvärförbindelse Södertörn på en övergripande nivå.

2.1.1 Varför planeras Tvärförbindelse Södertörn?

Tvärförbindelse Södertörn planeras för att skapa förutsättningar för trafiksäkra och effektiva transporter över Södertörn. Idag är infrastrukturen på Södertörn eftersatt. Stockholmsregionen saknar bra funktionella vägförbindelser i öst-västlig riktning söder om Södra Länken. Transportsystemet på Södertörn har inte byggts ut i samma takt som områdets befolkningstillväxt. Infrastrukturen är särskilt bristfällig i öst-västlig riktning, där vägnätet inte är utformat för att på ett effektivt sätt hantera stora trafikflöden.

Befintlig väg 259 utgör en cirka 24 km lång tvärled som binder samman flera tätorter och flertalet stora kommunikationsstråk. Vägen ansluter till kommunikationsstråken E4/E20 och röda tunnelbanelinjen i väst, korsar väg 226 och Västra stambanan samt ansluter till väg 73 och Nynäsbanan i öst. Trafikbelastningen på befintlig väg 259 är hög. Med en förväntad ökning av godstrafik, bland annat till och från Norvik hamn i Nynäshamn, bedöms kapacitetsproblemen förvärras. Befintlig väg 259 har även bristande trafiksäkerhet och är en av de mest olycksdrabbade vägarna i länet. I takt med att trafikflödet ökar kommer även trafiksäkerhetsproblemen att förvärras.

2.1.2 Ändamål och projektmål för Tvärförbindelse Södertörn

Ändamålet med Tvärförbindelse Södertörn är en förbättrad väg för motorfordon och cykel som ger förutsättningar för säkra, effektiva och hållbara resor och transporter över Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn ska stärka sambanden mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-

Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum för att förbättra förutsättningar för regional utveckling. Vidare ska förutsättningar skapas för en effektiv och pålitlig kollektivtrafik med god framkomlighet i alla trafiksituationer. Tvärförbindelse Södertörn ska bli ett primärt stråk för tung trafik och en primärled för farligt gods.

För att uppnå Tvärförbindelse Södertörns ändamål har projektspecifika mål definierats; hänsynsmål och funktionsmål.

2.1.3 Utformning av Tvärförbindelse Södertörn

Projektet Tvärförbindelse Södertörn innebär att ca 11 km ny väg anläggs, varav 5 km består av tre bergtunnlar. De tre nya tunnlarne går genom Masmoberget, under Glömstadalen samt under Flemingsbergsskogen. Tvärförbindelse Södertörn innebär även att befintliga vägar breddas. Befintlig väg 259 breddas på en sträcka på ca 10 km och E4/E20 breddas på en sträcka på ca 2 km.

Anslutningar till motortrafikleden ska utformas som trafikplatser med av- och påfartsramper. I vägplanen ingår åtta nya trafikplatser; Gömmaren, Flottsbro, Kästa, Solgård, Gladö, Lissma, Rudan och Slätmosse. Vägplanen omfattar även åtgärder i anslutning till befintlig trafikplats Fittja.

De gång- och cykelvägar som ingår i vägplanen kompletterar befintligt gång- och cykelvägnät och bildar tillsammans med dessa ett sammanhängande gång- och cykelstråk i området. Gång-, cykel- och bilvägar som korsar motortrafikleden kommer att utformas som planskilda passager, det vill säga antingen som bro eller tunnel.

Tabell 1: Hänsynsmål för Tvärförbindelse Södertörn

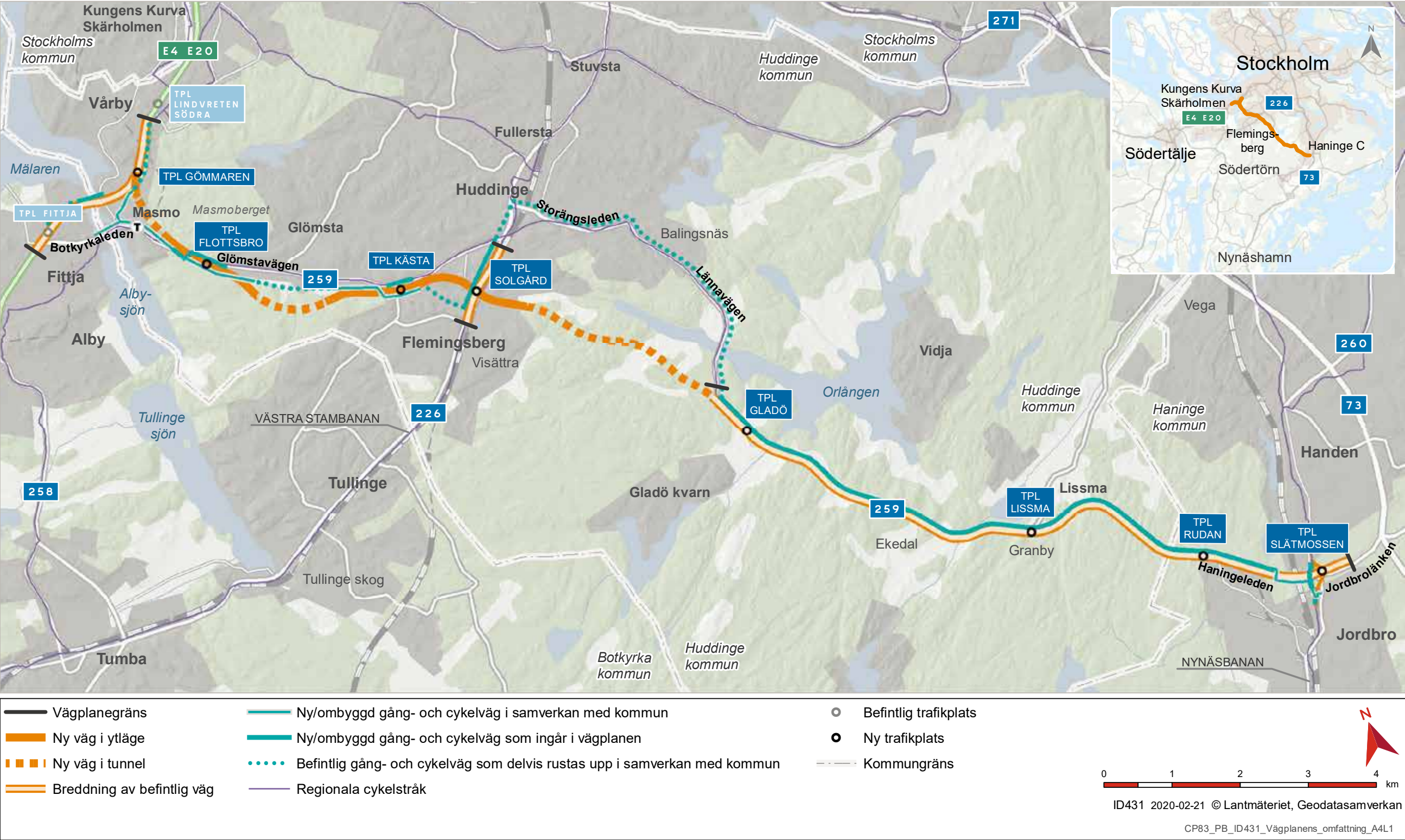
Hänsynsmål

- Systematisk arbeta med att begränsa klimatpåverkan och energianvändning från byggande, drift och underhåll av väganläggning.
- Vägförbindelsen ska förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter.
- För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas.
- Intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras.

Tabell 2: Funktionsmål för Tvärförbindelse Södertörn

Funktionsmål

- Förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken till och mellan Kungens kurva-Skärholmen, Haninge centrum och Flemingsbergs centrum.
- Förbättra tillgängligheten och attraktiviteten med cykel mellan de regionala stadskärnorna inom Södertörn.
- Förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter för cykel samt till angränsande regionala cykelstråk.
- Förbättra tillgängligheten för tung trafik inom Södertörn samt till angränsande huvudvägnät.
- Förbättra tillgängligheten för bil till och mellan Södertörns regionala stadskärnor samt förbättra kapaciteten till angränsande huvudvägar. Avlasta vägnätet in mot Stockholms centrala delar.



Figur 1: Karta över Tvärförbindelse Södertörns sträckning

2.1.4 Planläggningsprocessen för Tvärförbindelse Södertörn

Väglagen (1971:948) reglerar byggande av allmän väg samt planläggnings- och samrådsprocessen. Vid byggande av väg ska en vägplan upprättas, undantag finns för mindre åtgärder. I vägplanen framgår hur vägen ska utformas, vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas och vilken mark som behöver tas i anspråk för väg-anordningen. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbild och till natur- och kulturvärden. Enligt väglagen ska en väg planeras med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Om länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. MKB regleras i 6 kap. miljöbalken men lagkrav finns även i väglagen och båda lagarna gäller parallellt. Projekt väg 259 Tvärförbindelse Södertörn har bedömts medföra betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2015). Därmed har en specifik miljöbedömning genomförts.

När länsstyrelsen godkänt MKB:n ställs vägplanen ut för granskning. Därefter tillstyrker länsstyrelsen vägplanen efter att ha tagit del av granskningsyttrande. Vägplanens fastställelse prövas sedan av Trafikverkets enhet för juridik och planprövning. Fastställande av vägplan är jämställt med tillstånd

enligt miljöbalken. Trafikverkets fastställelsebeslut av vägplanen kan överklagas.

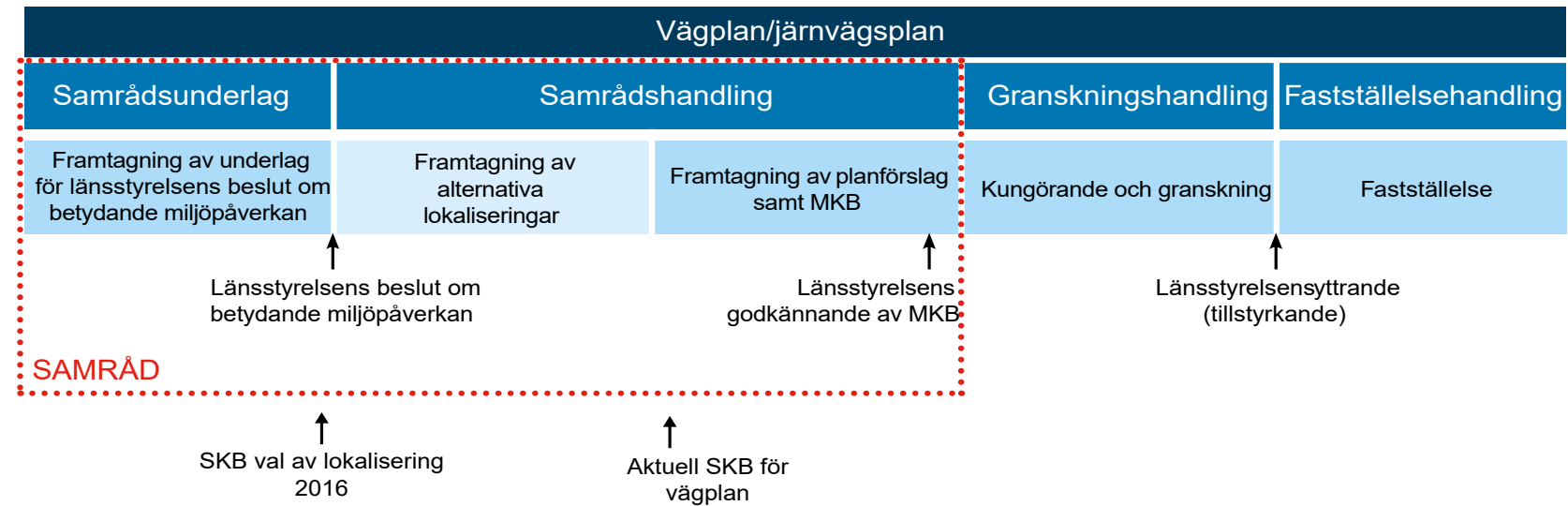
I projektet Tvärförbindelse Södertörn beslutade Trafikverket att en social konsekvensbeskrivning skulle tas fram som ett av underlagen till vägplanen. Detta är inte ett krav i väglagen. En social konsekvensbeskrivning (SKB) är ett verktyg som syftar till att systematiskt analysera och implementera det sociala perspektivet i samhällsutvecklingsprojekt, så att en hållbar utveckling ska kunna främjas. Arbetet med att ta fram en SKB har pågått genom hela planläggningsprocessen. Ett flertal moment har genomförts inom ramen för SKB:n, bland annat insamling av kunskap om sociala aspekter genom dialog med allmänheten, informationsspridning och bevakning av sociala aspekter i projektet, ge input till val av lokalisering och utformning av vägen utifrån ett socialt perspektiv, samt att ta fram en SKB-rapport.

I figur 2 visas planläggningsprocessen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn och hur SKB:n är kopplad till denna. Här visas också samrådsperioden där Trafikverket har genomfört samråd med allmänheten och andra berörda aktörer, exempelvis kommuner, intresseorganisationer och verksamhetsutövare.

2.1.5 Tidigare genomförd SKB

En övergripande slutsats från rapporten 'Social konsekvensbeskrivning (SKB): val av lokalisering' (2016) är att Tvärförbindelse Södertörn med cykelstråk skapar bättre möjligheter för arbetspendling med bil, kollektivtrafik och cykel (Trafikverket, 2016a). Tvärförbindelse Södertörn skapar möjligheter för exploatering i form av nya arbetsplatser och bostäder i Stockholmsregionen. Ökad framkomlighet bidrar till starkare koppling mellan de regionala stadskärnorna vilket är av betydelse för genomförande av regionala utvecklingsplaner och kommunala översiktsplaner. Däremot visar resultat från samma rapport att Tvärförbindelse Södertörn kan skapa barriärer på lokal nivå samt minska tillgängligheten till viktiga målpunkter på de platser där vägen går i ytläge. Främst ökar tillgängligheten för resenärer som använder bil och pendlar mellan de tre kommuner som vägen går igenom. Tillgängligheten ökar även för resenärer som pendlar längre sträckor.

Rapporten 'SKB: val av lokalisering' har visat att det finns stora skillnader i inkomstnivå, utbildningsnivå, och bilnehav mellan områden längs med Tvärförbindelse Södertörn. En slutsats var att det är viktigt att skapa attraktiva förutsättningar för kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar för att människor som bor i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar, där bilinnehavet är lägre, ska kunna ta del av de positiva konsekvenser som Tvärförbindelse Södertörn kan innebära.



Figur 2: Trafikverkets planläggningsprocess för väg- och järnväg samt SKB-processen för planering av Tvärförbindelse Södertörn

2.2 Socialt hållbar utveckling

En social konsekvensbeskrivning har som syfte att bidra till hållbar utveckling. Definitionen av social hållbarhet är inte vedertagen utan behöver anpassas utifrån vilka utmaningar som samhället och den specifika platsen ställs inför. Nedan beskrivs begreppet social hållbarhet och mål för socialt hållbar utveckling på Södertörn, vilka Trafikverket förhåller sig till i planering av Tvärförbindelse Södertörn.

2.2.1 Begreppet social hållbarhet





Social hållbarhet har sitt ursprung i Brundtlandkommissionens rapport ‘Vår Gemensamma Framtid’, originaltitel ‘Our common future’ (FN, 1987). I rapporten definieras hållbar utveckling som en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Brundtlandkommissionen betonade att hållbar utveckling inbegriper såväl ekonomiska som ekologiska, sociala och kulturella aspekter. De sociala aspekterna i begreppet hållbarhet är centrala för samhällets och världens framtida utveckling på så sätt att utveckling inte bör ske på bekostnad av naturen och jordens ekosystem. Ett socialt perspektiv som lyfts fram i rapporten är global social rättvisa. Det innebär att alla, oavsett bakgrund, ska har rätt till grundläggande behov och mänskliga rättigheter.

Sverige har arbetat aktivt med hållbar utveckling i olika former och med olika fokus, på alla nivåer i samhället. Exempel på utmaningar i Stockholmsregionen är de tydligt förekommande skillnaderna i resursfördelning mellan olika geografiskt avgränsade områden. Den rumsliga och sociala uppdelningen är ett stort samhällsproblem som får allt större konsekvenser då olika grupper inte möts i vardagen, vilket leder till polarisering i samhället (Stockholms stad, 2015).

2.2.2 Mål för socialt hållbar utveckling på Södertörn

Utformningen av Tvärförbindelse Södertörn tar hänsyn till de sociala mål som tagits fram på global, nationell, regional och lokal nivå. För SKB Tvärförbindelse Södertörn utgör målen en utgångspunkt för att förstå vilka aspekter som anses vara viktiga för en socialt hållbar utveckling på Södertörn. Trafikverket ansvarar för planering av järnvägar och vägar samt utgår från de transportpolitiska målen men tar även hänsyn till övriga mål. I tabell 3 presenteras kortfattat sociala mål som berör infrastrukturplanering på Södertörn.

Tabell 3: Mål för socialt hållbar utveckling

NIVÅ	DOKUMENT	RELEVANTA MÅL FÖR SKB
	FNs globala hållbarhetsmål Barnkonventionen	<ul style="list-style-type: none">• Hållbara städer och samhällen, jämställdhet, minskad ojämlikhet, hälsa och välbefinnande• Ta hänsyn till trygghets- och tillgänglighetsaspekter för barn samt att det bästa för barnen ska tas i beaktande under planering och byggande.
	Nationella transportpolitiska målen Sveriges folkhälsomål	<ul style="list-style-type: none">• Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot mäns respektive kvinnors transport-behov• God hälsa på lika villkor
	Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen	<ul style="list-style-type: none">• Sammanhållen region och vidgad arbetsmarknad genom goda transporter mellan regionala stadskärnor, inklusive Kungens kurva- Skärholmen, Haninge centrum och Flemingsberg
	Haninge kommun: Översiktsplan 2030 Huddinge kommun: Översiktsplan 2030 Botkyrka kommun: Översiktsplan 2014	<ul style="list-style-type: none">• Prioritera gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik• Överbrygg lokala fysiska barriärer• Trygga, säkra och attraktiva livsmiljöer och mötesplatser• God tillgång till bostadsnära gröna miljöer för lek, rörelse och rekreation

2.3 Förutsättningar för social hållbar planering av infrastruktur

Nedan beskrivs förutsättningar för en socialt hållbar infrastrukturplanering genom att ta hänsyn till sociala perspektiv och sociala aspekter. Beskrivningen baseras på forskning och praxis.

Sociala perspektiv har inom projektet avgränsats till jämlikhet, jämställdhet och barnperspektiv. Sociala aspekter har inom projektet avgränsats till mobilitet och trafiksäkerhet, bostadsförsörjning och arbetsmarknad, rörelsefrihet, samt vardagsmiljö.

2.3.1 Sociala perspektiv

Socialt hållbar infrastrukturplanering omfattar utformning av väganläggning som tar hänsyn till de sociala perspektiven jämlikhet, jämställdhet och barnperspektiv. Perspektiven är utpekade i sociala mål på global, regional och lokal nivå, se avsnitt 2.2.2. Utgångspunkten är att dessa perspektiv ska finnas med under hela planeringsprocessen och genomsyra arbetet då det är relevant. Detta görs genom att beakta olika gruppers behov och förutsättningar kopplat till exempelvis resvanor, upplevelse av trygghet, livsvillkor, folkhälsa och delaktighet.

Jämlikhet

Jämlik infrastrukturplanering handlar om att planera för lika rättigheter, villkor, möjligheter och makt för alla. Detta förutsätter att planeraren har kunskap om vilka behov och förutsättningar som finns för olika samhällsgrupper, samt säkerställer att alla grupper kommer till tals under planeringsprocessen. Minoritetsgrupper och barn löper exempelvis större risk att exkluderas och marginaliseras i planeringsprocessen (SKL, 2015). Av denna anledning kan insatser som ökar dessa gruppers delaktighet i planeringsprocessen bidra till ökad jämlikhet.

Livskvalitet, trygghet och hälsa är exempel på behov som är viktiga för alla människor. Kopplat till infrastrukturplanering är möjligheten till att resa till jobb och fritidsaktiviteter ett viktigt behov. Olika grupper kan dock ha olika förutsättningar att tillgodose behoven, bland annat på grund av skillnad i ålder, kön och livsvillkor. För äldre är exempelvis närhet till service och andra målpunkter av särskilt stor betydelse eftersom rörelseförmågan kan vara nedsatt (Ståhl och Iwarsson, 2007).

Studier visar att grupper upplever otrygghet i olika stor omfattning, samt påverkas av otrygghet på olika sätt (Söderström och Ahlin, 2018). I Stockholms län har otryggheten ökat sedan 2011 (Länsstyrelsen Stockholm, 2019). En del av befolkningen inom samtliga samhällsgrupper upplever regelbundet otrygghet i den offentliga miljön. Trygghetsskapande åtgärder i den fysiska miljön är särskilt viktigt för grupper som i stor utsträckning upplever otrygghet. I Stockholms län upplever kvinnor och unga (18–30 år) otrygghet i större utsträckning på gator och torg samt i kollektivtrafiken i jämförelse med män och äldre (Länsstyrelsen Stockholm, 2019). I det egna bostadsområdet upplever kvinnor, personer med utländsk bakgrund och unga otrygghet i stor utsträckning. Otryggheten är som störst framförallt på kvällen eller då det är mörkt och får konsekvenser för människors vardagsliv. Exempelvis har det blivit allt vanligare att människor avstår från aktiviteter på grund av rädsla att utsättas för brott. I Stockholms län avstår framförallt unga kvinnor (18–30 år) från aktiviteter, men även en hög andel unga män (Länsstyrelsen Stockholm, 2019).

Stockholm är en segregerad stad där ekonomin är en tydlig segregationsfaktorn. Låginkomsttagare bor i stor utsträckning nära andra låginkomsttagare och höginkomsttagare bor i stor utsträckning i närheten av andra höginkomsttagare (Stockholms läns landsting, 2018). I områden med sämre socioekonomiska förutsättningar är människors inkomstnivåer låga och

arbetslösheten hög jämfört med snittet för länet eller kommunen. I Stockholms län karaktäriseras dessa områden ofta av en hög andel flerfamiljshus och boende i hyresrätter. Statistik visar att folkhälsan är sämre i områden med begränsade socioekonomiska förutsättningar i jämförelse med andra områden i länet (Stockholms stad, 2015). Vidare visar undersökningar att boende i flerfamiljshus och boende i hyresrätter känner sig otrygga i större utsträckning jämfört med boende i villa och personer som äger sin bostad (Länsstyrelsen Stockholm, 2019). Det är därför särskilt viktigt med trygghetshöjande åtgärder i dessa områden samt att det finns tillgång till attraktiva rekreationsområden, vilket är gynnsamt för folkhälsan.

Statistik och resvaneundersökningar visar att bilinnehavet är lägre i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. Boende i dessa områden gör minst antal bilresor (Trafikanalys, 2018). Låga inkomstnivåer påverkar även människors vilja och möjlighet att resa kollektivt eller med bil. Statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) för år 2017 visar att 25 procent av hushållen med låg inkomst lägger 59 procent av sin totala inkomst på transport och boende. Kostnaden för transporter är alltså många gånger inte överkomlig för denna grupp (Trafikanalys, 2018). Med ovanstående i åtanke är det särskilt viktigt att goda förutsättningar för näringsliv skapas i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. I dessa områden bör det även finnas bra transportmöjligheter fördelat på olika trafikslag.

Jämställdhet

Jämställd infrastrukturplanering handlar om att respektive åtgärd ska likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns förutsättningar och behov. Studier visar att män och kvinnor reser på olika sätt. Unga kvinnor (18–40 år) gör exempelvis fler resor till vänner och familj (Trafikanalys, 2018). Kvinnor reser även i större utsträckning med kollektivtrafik jämfört med män.

I Stockholms län har otryggheten ökat bland både män och kvinnor, men fortsatt upplever kvinnor otrygghet i större utsträckning än män (Länsstyrelsen Stockholm, 2019). Andelen kvinnor som upplever otrygghet är även större i områden med sämre socioekonomiska förutsättningar. I jämförelse med män upplever kvinnor i särskilt stor utsträckning otrygghet i det egna bostadsområdet kvällstid, under promenader i naturen, samt i kollektivtrafiken. Undersökningar visar att de personer som regelbundet avstår från att gå ut på kvällen av oro för hot eller våld till störst andel utgörs av kvinnor (Länsstyrelsen Stockholm, 2019).

Barnperspektiv

Barnperspektivet handlar om att planera för att det bästa för barn ska tas i beaktande under planering och byggande. Barn är den grupp som cyklar mest enligt 2018 års resvaneundersökning för Stockholm (Trafikanalys, 2018). Cykelresorna är ofta korta och sker mellan hemmet och lokala målpunkter. Ur ett barnperspektiv är det särskilt positivt att underlätta för barns resande till fots och med cykel till och från skola.

Barn upplever otrygghet i den offentliga miljön i stor utsträckning, framförallt på kvällen eller då det är mörkt. För barn handlar det inte endast om upplevd trygghet i utomhusmiljöer, utan faktisk säkerhet. Säkerhetsrisken är främst associerad till trafik. Dock kan rädslan för trafik hos både barn och föräldrar leda till att barns rörelsefrihet begränsas. Begränsad rörelsefrihet kan i förlängningen resultera i negativa konsekvenser såsom försämrad hälsa och livskvalitet (Trafikverket, 2015).

Barn utgör den största gruppen brukare av utemiljöer i nära anslutning till hemmet. Att vistas i utemiljöer utgör en viktig del av barns utveckling. Barns lek begränsas inte till lekplatser, lek sker även på andra platser såsom på gator och torg, i skogsdungar eller längs skolvägar. I den fysiska miljön påverkas barn av trafikstörningar, buller och luftföroreningar, vilket påverkar hälsa och inlärningsförmåga.

Tabell 4: Sammanfattning av behov och förutsättningar för olika grupper

- Kvinnor och unga upplever otrygghet i större utsträckning i jämförelse med män och äldre
- Framförallt unga personer (18–30 år) avstår från att gå ut på kvällen av oro för att utsättas för hot eller våld. Detta gäller både könen men särskilt kvinnor.
- Kvinnor reser i större utsträckning med kollektivtrafik i jämförelse med män.
- Barn använder cykel som transportmedel i större utsträckning i jämförelse med övriga grupper. Barns rörelsefrihet begränsas på grund av rädsla hos barn och föräldrar avseende trafiksäkerhet.
- Barn utgör den största gruppen brukare av utemiljön.
- Den äldre befolkningen har mer begränsad rörelseförmåga och värderar närhet till service i större utsträckning i jämförelse med övriga grupper.
- I socialt utsatta områden är befolkningens möjligheter att bekosta transporter mer begränsad och bilinnehavet är lågt. I socialt utsatta områden är folkhälsan sämre i jämförelse med genomsnittet för kommunen eller länet.

2.3.2 Sociala aspekter

Nedan beskrivs identifierade sociala aspekter kopplat till infrastrukturplanering. En social aspekt utgörs av ett värde för människor som kan främjas eller hämmas av den bebyggda miljön.

Mobilitet och trafiksäkerhet

En ny väganläggning innebär förändrade möjligheter för människor att resa. Förändring av mobilitet kan dels vara förenklade eller helt nya möjligheter att ta sig till målpunkter såsom arbetsplatser och service. Individer och grupper har olika resvanor och väljer ett specifikt trafikslag utifrån sina förutsättningar och preferenser. Av denna anledning är det viktigt med god mobilitet för olika trafikslag; kollektivtrafik, bil samt med cykel och till fots.

Det är viktigt att nya anläggningar för infrastruktur följer principer för trafiksäkerhet. I Sverige finns ett långsiktigt mål för det nationella trafiksäkerhetsarbetet, 'Nollvisionen', och avser att ingen människa ska dödas eller skadas till följd av trafikolyckor i Sverige. Bristande trafiksäkerhet skapar en upplevelse av otrygghet vilket påverkar människors resvanor (Trafikverket, 2015).

Bostadsförsörjning och arbetsmarknad

En ny väganläggning som får en regional funktion i transportnätet påverkar förutsättningar för bebyggelseutveckling i regionen. Transportnätet skapar närhet till arbetsplatser och andra målpunkter och avgör hur väl sammankopplad regionen är. När områden får förbättrade transportmöjligheter skapas nya möjligheter för stadsutveckling med nya bostäder, arbetsplatser och service (Stockholms läns landsting, 2018).

Vardagsmiljö

Nya väganläggningar påverkar upplevelsen av den fysiska miljön i direkt närhet till den mark som vägen tar i anspråk. Människor uppfattar platser genom sinnen såsom syn, hörsel och lukt, i kombination med minnen, föreställningar om, samt anknytning till dessa platser (Trafikverket, 2016b). Utbyggnad av en väganläggning kan innebära att ytor som används av människor tas i anspråk för trafik. Vidare kan trafiken på vägen samt vägens utformning bidra till obehag eller olust att vistas på platser i direkt närhet av vägen. Svensk miljölagstiftning belyser att hänsyn ska visas till bebyggda miljöer. Men det är även viktigt att hänsyn visas till människors användning av platser i närheten av bostadsområden eller skolmiljöer. Bostadsnära naturområden och mindre grönytor insprängda i bebyggelsen har särskilt stor betydelse för grupper som vanligtvis inte transporterar sig långt på kort tid, exempelvis barn och äldre.

Rörelsefrihet

En väganläggning utgör en fysisk barriär i stadslandskapet. När barriärer försvårar för människor att röra sig i den bebyggda miljön uppstår barriäreffekter. Enligt forskning bidrar barriäreffekter till försämrade framkomlighet, vilket utgörs av förändringar i faktisk restid samt i upplevelse av psykologiska hinder (Korner, 1979). Förändring i restid beror på att en barriär kan innebära omvägar för gång- och cykeltrafikanter. Denna effekt kan begränsas genom att anlägga gång- och cykelpassager. Korta avstånd mellan dessa minskar de omvägar som en barriär ger upphov till.

Vad som utgör psykologiska hinder är mer komplext. Det inbegriper exempelvis obehag på grund av höga bullernivåer och trafikflöden, trygghet samt övriga upplevelser kopplade till

korsande av en barriär. Ett sätt att minska psykologiska hinder kopplat till möjligheten att passera en barriär är att utforma trygga och användarvänliga gång- och cykelpassager. Studier visar dock att slutna rum såsom exempelvis gång- och cykeltunnlar upplevs som otrygga på grund av känslan av instängdhet samt brist på flyktväg (Andersson, 2001). Detta innebär att otrygga gång- och cykelpassager undviks av de människor som räds dem vilket begränsar rörelsefriheten för denna grupp. Att skapa trygga passager är därför av stor betydelse för de grupper i samhället som upplever otrygghet. Se avsnitt 2.4 för principer som är viktiga för en trygg utformning av gång- och cykelpassager.

2.4 Principer för trygg utformning

I detta kapitel beskrivs principer för trygg utformning av gång- och cykelvägar samt gång- och cykelpassager utifrån forskning och praxis. I tabell 5 samt i figur 3 och figur 4 sammanfattas ett antal viktiga principer för utformning av Tvärförbindelse Södertörn utifrån ett SKB-perspektiv.

2.4.1 Närvaro av andra människor

Placeringen och omgivningen påverkar hur gång- och cykelvägen upplevs. Om ett stort antal människor använder gång- och cykelvägen ökar den upplevda tryggheten varför det är av stor vikt att gång- och cykelvägen placeras nära bebyggelse eller andra trafikanter.

2.4.2 Överblickbarhet

För gående och cyklister är god sikt en förutsättning för att kunna planera sin färd och känna sig trygg. Att sikten är god vid en oöverskådlig gång- och cykelpassage, exempelvis ett övergångsställe, är viktigt för att överblickbarhet och trafiksäkerhet ska bli hög i korsningen (Vägverket, 2004). För att möjliggöra god sikt är det lämpligt med låg växtlighet längs med gång- och cykelvägen samt omkring gång- och cykelpassager.

Planskilda gång- och cykelpassager, det vill säga passage på bro eller i tunnel, behöver utformas för att främja god överblickbarhet i syfte att stärka upplevelsen av trygghet. Ur ett trygghetsperspektiv är en gång- och cykelbro en mer fördelaktig utformning än en gång- och cykeltunnel. Genomförda dialoger med allmänheten i SKB Tvärförbindelse Södertörn visar att broar vanligtvis upplevs som en tryggare utformning i jämförelse med vägar förlagda i tunnlar. I vissa fall anläggs trots allt gång- och cykeltunnlar istället för gång- och cykelbroar på grund av tekniska, ekonomiska eller miljömässiga skäl. För gång- och cykeltunnlar bör tunnelmynningens geometri anpassas efter hur lång tunneln

är. Ju längre tunneln är desto bredare tunnelmynning krävs för att tunneln inte ska upplevas som otrygg. Ett riktvärde gällande förhållandet mellan en tunnelmynnings bredd och höjd är 1:2.

2.4.3 Trafikseparering

Trafikseparering mellan olika trafikslag är även av stor betydelse för att en gång- och cykelpassage ska kunna upplevas som trygg. Dialogerna med allmänheten visar att oöverskådliga övergångsställen ofta upplevs som otrygga på grund av bristande trafiksäkerhet. Detta påverkar särskilt barns möjligheter till att självständigt röra sig i trafikmiljön. Trafikseparering av gående och cyklister anses vara fördelaktigt eftersom vissa passager förbinder cykelvägar som tillåter höga hastigheter.

2.4.4 Korta avstånd mellan gång- och cykelpassager

Avstånden mellan gång- och cykelpassagerna är av stor betydelse för att inte inskränka på människors möjlighet att röra sig inom och mellan stadsdelar. Korta avstånd mellan gång- och cykelpassager minskar en vägs barriäreffekt.

Korta avstånd mellan gång- och cykelpassager innebär att fler alternativa resvägar möjliggörs. Tryggheten ökar om resenärerna vet att de kan välja en alternativ väg i fall de känner sig hotade, otrygga eller trängda (Listerborn, 2000).

Tabell 5: Förespråkade principer under utformning av Tvärförbindelse Södertörn

Gång- och cykelpassager

- Gång- och cykelbroar framför gång- och cykeltunnlar.
- Rak och bred utformning av gång- och cykelpassager. För gång- och cykeltunnlar bör bredden på tunnelmynningen anpassas efter hur lång tunneln är.
- Undvik höga planteringar som skymmer sikten genom gång- och cykelpassager.
- Lokalisering nära bebyggelse eller andra trafikanter.
- Trafikseparering.
- Korta avstånd mellan gång- och cykelpassager.

Gång- och cykelvägen

- Lokalisering nära bebyggelse eller andra trafikanter.
- Låg växtlighet längs med gång- och cykelväg om möjligt.

Sektionsritning proportioner höjd, bredd

När bredden=
höjden så
upplevs tunneln
som trång



Bredden är
1,5 x höjden
vilket är minsta
måttförhållandet
för att tunneln
inte ska upplevas
som trång



Ju bredare tunneln
är desto bättre
för den rumsliga
upplevelsen



Tunnelns sidor

Om tun-
nelväggarna
är vertikala så
förstärks
tunneffekten



Något lutande
tunnelväggar
minskar
tunneffekten



En
genomgående
slänt minskar
tunneffekten

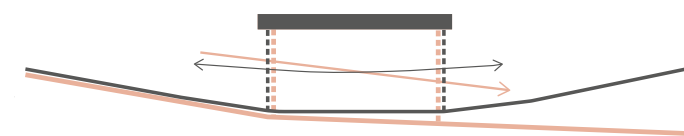


Lutning och sikt av vägen i tunnel

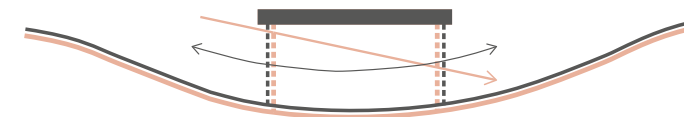
En väg utan lutning är
den bästa för cyklister.
När vägen inte har
någon lutning ger den
helt fri sikt.



En cykelväg som är
till hälften nedsänkt
ger något sämre
förhållanden för
cyklister. När tunneln är
i en sluttning är sikten
god.



En cykelväg som
är nedsänkt ger sämre
förhållanden för cyklister.
Är tunneln placerad i en
dal hindras sikten.



— Lutning
— Sikt

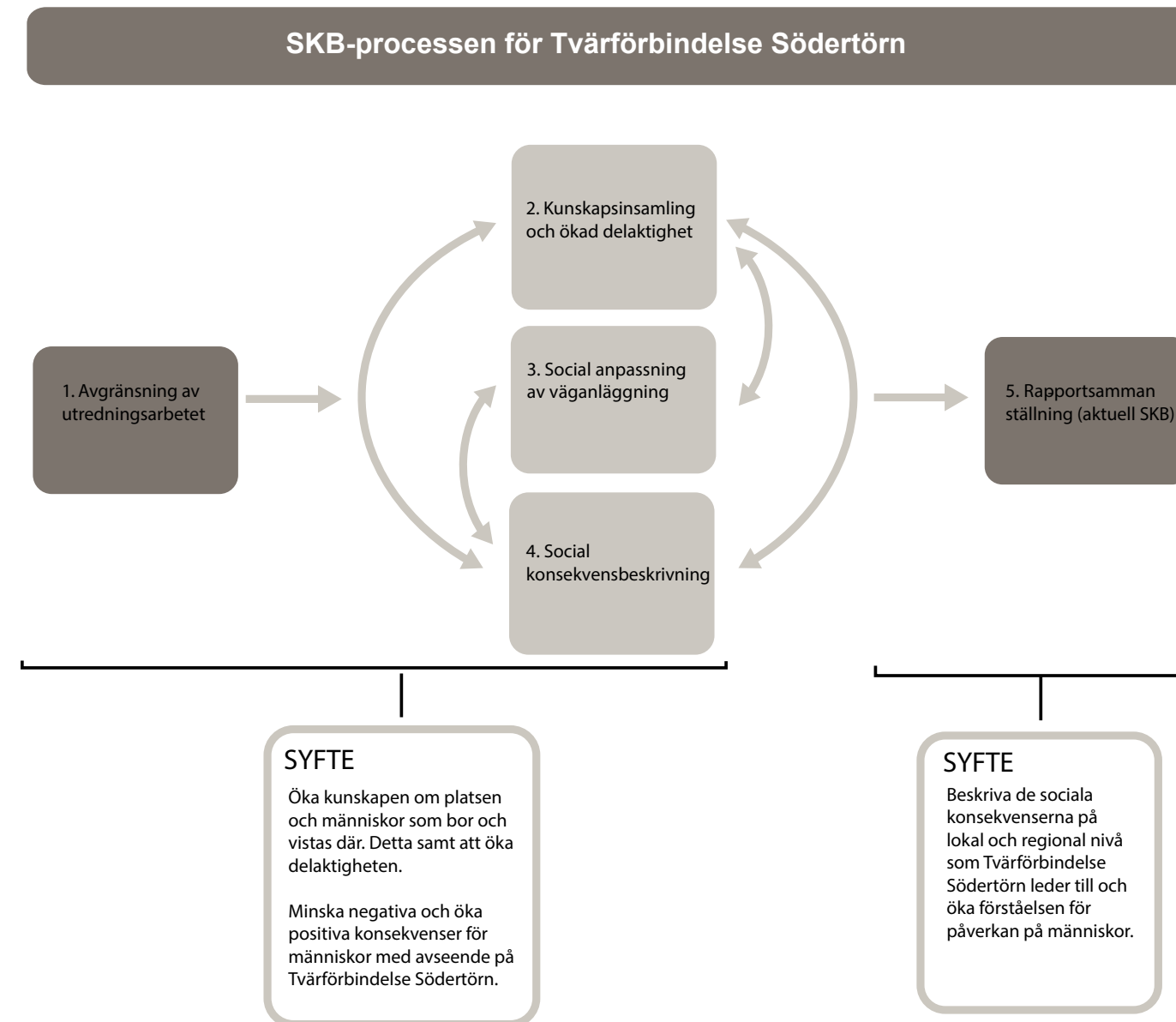
Figur 3 och 4: Principer för utformning av gång- och cykelpassager (Vägverket, 2001)

3 METODER

En social konsekvensbeskrivning (SKB) är ett verktyg som syftar till att systematiskt analysera och implementera det sociala perspektivet i samhällsutvecklingsprojekt. Utgångspunkten för verktyget är att bidra till en mer socialt hållbar stadsutveckling. Det finns ingen lagstiftning för vad som ska redogöras i en social konsekvensbeskrivning. Av denna anledning är det viktigt att respektive social konsekvensbeskrivning tydligt anger och beskriver, för rapporten, specifika metodval och avgränsningar (Trivector, 2015).

Genomförandet av en social konsekvensbeskrivning består av flera moment. Processen för SKB Tvärförbindelse Södertörn (SKB-processen) omfattar följande moment (se figur 5):

1. Avgränsning av utredningsarbetet
2. Kunskapsinsamling och ökad delaktighet
3. Social anpassning av väganläggningen
4. Social konsekvensbeskrivning
5. Rapportsammanställning



Figur 5: SKB-processen för Tvärförbindelse Södertörn

3.1 Avgränsning av utredningsarbetet

Det första momentet handlar om att göra tydliga avgränsningar av arbetet inom Tvärförbindelse Södertörns SKB-process. I detta moment görs avgränsningar av vilka geografiska fokusområden som ska prioriteras i utredningsarbetet och vilka sociala perspektiv, sociala aspekter och grupper som ska utredas. Detta moment görs parallellt med kunskapsinsamlingen, moment 2, för att aspekterna ska överensstämma med behoven som identifieras på platsen.

3.2 Kunskapsinsamling och ökad delaktighet

En kunskapsinsamling om utredningsområdet har genomförts utifrån dialoger, observationer och statistik. Kunskapsinsamlingen ligger till grund för nulägesanalysen som redovisas i kapitel 5. Syftet med nulägesbeskrivningen är att skapa förståelse för hur människor använder och värderar sin närmiljö.

Kunskapsinsamlingen har även som syfte att bredda deltagandet från allmänheten genom att söka upp grupper som normalt inte deltar i samrådsprocessen. På så vis ökar kunskapen om vilka behov och förutsättningar som finns på platsen och skapar en mer representativ bild av utredningsområdet. Grupper av särskilt intresse inkluderar de samhällsgrupper som kan vara svåra att komma i kontakt med under planlägningsprocessen gång.

3.2.1 Dialoger

Deltagande genom dialog är en viktig förutsättning i arbetet med att ta hänsyn till lokala behov och förutsättningar i planlägningsprocessen. En del av syftet med att genomföra dialoger har varit att bredda medborgardeltagande. Detta har gjorts genom att genomföra extra dialoginsatser utöver traditionella samrådsmöten. Detta beskrivs närmare i kapitel 4.

Med hjälp av dialog som metod har även sociala förutsättningar i de berörda områdena kunnat kartläggas. Dialogerna har genomförts i form av följande aktiviteter:

- Öppet hus för allmänheten
- Uppsökande dialog och intervjustudie (under samråd)
- Fokusgrupper med skolor
- Intervju med förskolepersonal
- Fokusgrupper med föreningsliv
- Enkät till cykel- och kollektivtrafikresenärer
- Sammanställning av tidigare genomförda dialoger

En dialogsammanställning har tagits fram i samband med denna SKB som ger en mer samlad bild över resultatet från de dialoger som genomförts i projektet (Trafikverket, 2018a)

Under planlägningsprocessen har allmänheten bjudits in till samråd för Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverket har bland annat bjudit in allmänheten till flertalet öppna hus. Öppet hus är en dialogform där berörd allmänhet bjuds in via många olika informationskanaler till en lokal där Trafikverket informerar om projektet, svarar på frågor och tar emot synpunkter.

Under de öppna husen som har genomförts inom projektet Tvärförbindelse Södertörn fick deltagare markera ut var de bor. Syftet var att kunna identifiera områden med få representerade besökare, vilka är viktiga att nå. Besökare kunde välja färg på klisterlappar efter könstillhörighet; kvinna, man eller odefinierad/vill inte uppge. Sett till deltagande vid öppet hus har det visat sig att representation från människor inom flera berörda bostadsområden är låg, särskilt inom Botkyrka kommun.

I projektet Tvärförbindelse Södertörn har 'uppsökande dialog under samråd' genomförts i syfte att bredda deltagandet. Utgångspunkten för arbetet med uppsökande dialog var att finnas på plats i de identifierade områden där en stor andel av befolkningen inte deltar i planlägningsprocessen. Förfrankade vykort delades ut till allmänheten med information och möjlighet att skriva åsikter om vägen till Trafikverket. Cirka 3 000 vykort med information om planering av vägen har delats ut i samband med olika samrådsaktiviteter.

Vidare har dialoger genomförts med skolungdomar, förskolepersonal och föreningsliv. Ett tiotal skolor och föreningar längs med den planerade vägen bjöds in till fokusgrupper, varav två skolor och två föreningar valde att delta. Fokusgrupper genomfördes med skolungdomar från Kästa skola i Huddinge kommun och Kvarnbäcksskolan i Haninge kommun, samt med integrationsgrupperna 'Kvinnor utan gränser' i Flemingsberg och 'Expose Dance' i Malmö. Dessutom intervjuades ett flertal förskolepedagoger och förskolechefer, som tillsammans representerar ca 10 förskolor i Malmö, Vårby och Kästa, i syfte att öka förståelsen för barnens rörelsemönster.

Enkäter har använts i syfte att samla in information om cykel- och kollektivtrafikresenärer. Detta är viktig kunskap i syfte att sträva mot en god gång-, cykel- och kollektivtrafik för en jämställd transportplanering. Cykelenkäten skickades ut digitalt och riktades främst till de som cyklar på Södertörn. Enkäten delades ut via olika cykelforum och cykelorganisationer på Södertörn samt publicerades på Trafikverkets webbsida för Tvärförbindelse Södertörn. Enkäten fanns även tillgänglig vid tidpunkten för öppet hus i Haninge och Huddinge under juni månad 2017. Sammanlagt svarade 200 stycken personer på enkäten. Den enkät som delades till kollektivresenärer på bussar i utredningsområdet fick sammanlagt 84 svar.

I utredningsområdet har Trafikverket och Huddinge kommun sedan tidigare genomfört dialoger. Detta utgör även underlag till denna SKB.

- Barnkonsekvensanalys, Väg 259 gång- och cykelväg Glömstavägen (Trafikverket, 2018b) – dialog med barn som går i årskurs 6–9 i skolorna Glömstaskolan och Vistaskolan
- Dialog Flemingsbergs centrala kärna (Huddinge kommun, 2017) – Dialog med boende i form av webdialog (400 deltagande), tre dialogstationer och fokusgrupper med ungdomar, kvinnor, pensionärer och studenter.
- Synpunkter till utvecklingsprogram Masmo/Vårby Haga (Huddinge kommun, 2010)

3.2.2 Observationer och inventering

Som komplement till dialogerna har platsobservationer genomförts vid ett flertal tillfällen. Syftet med platsbesök och platsobservationer är att utveckla en fördjupad förståelse för platsen samt människors användning av denna. Platsobservationerna genomfördes både under dag- och kvällstid och vid samtliga tillfällen analyserades den fysiska miljön. Utöver dessa aspekter uppmärksammades följande aspekter; bostadsbestånd, hur gröonstrukturer ser ut samt om det finns några yttre faktorer som kan ha påverkat intervjuresultaten.

Observationer av kollektivtrafiken har genomförts med fokus på hur många resenärer som vid tid för observation uppehöll sig vid hållplatser och i fordon. Även kollektivtrafikfordonen har observerats. Exempelvis undersöktes huruvida det var trångt; om människor som reste kollektivt fick stå eller nyttja sittplats. Vidare observerades trafikstörningar, exempelvis bilköer samt hur köerna ökade och minskade beroende på tid på dygnet.

Trygghetsinventering av gång- och cykelpassager har genomförts

under både dag- och kvällstid i de tätbebyggda områdena inom utredningsområdet. Passagera fotograferades och analyserades utifrån exempelvis förutsättningar för trygghet och tillgänglighet. För några utvalda gång- och cykeltunnlar räknades antalet människor som passerade igenom dem under morgon och eftermiddag i syfte att få en uppfattning om passagerans användning. Utifrån genomförda observationer har ett antal passager identifierats som särskilt viktiga utifrån ett socialt perspektiv baserat på fyra parametrar: (1) passagen ligger inom tätbebyggt område, (2) passagen utgör en viktig koppling för människor i vardagen, (3) passagen knyter samman ett resurssvagt område med ett resursstarkare område, samt (4) det är långt att gå eller cykla till alternativ passage.

3.2.3 Statistik

I syfte att få kunskap om olika livsvillkor och förutsättningar för befolkningen i Tvärförbindelse Södertörns närområde har statistisk använts för att ta fram ett socioekonomiskt index. Metoden för framtagande av det socioekonomiska indexet är hämtad från regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) och bygger på tre ingående variabler. Inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn har följande variabler använts: andel med endast förgymnasial utbildningsnivå, medelinkomst, och andel förvärvsarbete. Framtagen statistik omfattar de tre kommuner som berörs av Tvärförbindelse Södertörn. Denna statistik samlades in från statistiska centralbyrån (SCB). Annan statistik som har använts i arbetet är bilinnehav, andel personer med utländsk bakgrund och åldersfördelning. Även denna statistik samlades in från SCB.

Genom statistikinsamlingen har kunskap skapats om hur befolkningstätheten, demografin och de socioekonomiska förutsättningarna varierar i utredningsområdet. Resultatet redovisas i avsnitt 5.2.2.

3.3 Social anpassning av väganläggning

Ett proaktivt arbetssätt har tillämpats under utformningen av Tvärförbindelse Södertörn för att integrera sociala aspekter av hållbar utveckling i utformningen av vägen. Detta i syfte att möjliggöra en utformning som förebygger eller reducerar negativa sociala konsekvenser samt stärker positiva sociala konsekvenser.

Utgångspunkten för arbetssättet har varit att aktivt sprida kunskapsinsamlingen om hur människor använder och värderar sin närmiljö, under utformningen av vägen. Detta har möjliggjorts genom att diskutera sociala aspekter i samma forum som övriga tekniskspecifika frågor (konstruktion, vägutformning, trafik, geoteknik, miljö, osv). Personer inom projektorganisationen med social hållbarhetskompetens, den så kallade SKB-gruppen, deltog på kontinuerliga möten om utformningen av vägen. Under arbetet identifierades olika tekniskspecifika frågor som behövde samordnas eller vägas mot varandra i syfte att utforma en väganläggning som på bästa möjliga sätt uppfyller funktionella, ekonomiska, miljömässiga och sociala värden. Under arbetet med utformning av vägen delade SKB-gruppen med sig av kunskapssamlingen och diskuterade möjliga åtgärder och prioriteringar tillsammans med övriga teknikkompetenser. När specifika frågor eller platser diskuterades genomfördes kompletterande kunskapsinsamlingar för att täcka eventuella kunskapsluckor.

3.4 Social konsekvensbeskrivning

Detta moment innebär en bedömning av vilka konsekvenser den planerade vägen får för de människor som kan komma att påverkas av Tvärförbindelse Södertörn. Konsekvenserna beskrivs för boende och verksamma. Då det är relevant beskrivs konsekvenser för olika samhällsgrupper, utifrån kön och ålder. Konsekvensbedömningen av Tvärförbindelse Södertörn har genomförts utifrån nuläget; det vill säga skillnaden mellan scenario 'Tvärförbindelse Södertörn är utbyggd och i drift 2045' och scenario 'nuläge år 2017'.

Nedan följer bedömningsgrunder för den regionala och lokala sociala konsekvensbedömningen.

Vid tidpunkten för genomförandet av den sociala konsekvensbedömningen kvarstod detaljprojektering av delar av väganläggningen.

3.4.1 Regionala bedömningsgrunder

Den regionala konsekvensbedömningen omfattar sociala konsekvenser för södra Stockholmsregionen.

De sociala aspekter som bedöms är:

- Mobilitet och trafiksäkerhet
- Bostadsförsörjning och arbetsmarknad

För mobilitet och trafiksäkerhet analyseras restids- och trafiksäkerhetseffekter för biltrafik, kollektivtrafik respektive gång- och cykel. Detta underlag har tagits fram inom projektet Tvärförbindelse Södertörn och presenteras i PM Trafik (Trafikverket, 2019). I SKB Tvärförbindelse Södertörn analyseras vilka grupper inom befolkningen som kan ta del av effekterna, utifrån kunskap om människors resvanor, baserat på Stockholms läns resvaneundersökning (Stockholms läns landsting, 2018b) och resvaneundersökningar som genomförts inom ramen för SKB Tvärförbindelse Södertörn (kollektivtrafik- och cykelenkät). Restids- och trafiksäkerhetseffekter bedöms som särskilt positiva om samtliga samhällsgrupper kan ta del av restid- och trafiksäkerhetsvinsterna.

Mobilitet och trafiksäkerhet påverkar människors resor i vardagen, vilket även påverkar förutsättningarna för stadsutveckling. Stadsutveckling innebär att nya bostäder och arbetsplatser byggs ut. I konsekvensbedömningen analyseras vilka områden som gynnas av restidsförbättringar och om det finns utpekad stadsutveckling i dessa områden utifrån berörda kommuners översiktsplaner. Omfattning av ökad etablering av bostäder och arbetsplatser bedöms ej eftersom osäkerheterna är för stora.

3.4.2 Lokala bedömningsgrunder

Den lokala konsekvensbedömningen omfattar sociala konsekvenser för respektive definierat stadsdelsområde.

De sociala aspekter som bedöms är:

- Rörelsefrihet
- Vardagsmiljö

Konsekvensbedömningen utgår från en bedömning av Tvärförbindelse Södertörns påverkan och effekter i relation till platsens känslighet.

Tabell 6: Definitioner av påverkan, effekt, känslighet och konsekvens

Påverkan - Tvärförbindelse Södertörns förändring av den fysiska miljön, exempelvis en ny väg som tillkommer eller en befintlig väg som breddas

Effekt - En förändring av den fysiska miljön leder till effekter, exempelvis barriäreffekter

Känslighet - Platsen känslighet beror på i vilken omfattning platsen används, samt hur den används och värderas av olika grupper

Konsekvens - Effektens, eller flera effekters, betydelse för olika sociala aspekter, i detta fall rörelsefrihet och vardagsmiljö.

Bedömning av påverkan och effekter

Påverkan är den förändring av den fysiska miljön som Tvärförbindelse Södertörn ger upphov till. Detta får i sin tur effekter, exempelvis framkomlighetseffekter, barriäreffekter och trafikstörningar, vilket leder till konsekvenser för människors rörelsefrihet och vardagsmiljö. Effekten bedöms enligt den bedömningsskala som presenteras i tabell 8 och tabell 9; stor negativ effekt, liten negativ effekt, ingen effekt respektive positiv effekt.

Tabell 7: Exempel bedömning av effekt

För vissa sträckor innebär Tvärförbindelse Södertörn en breddning av befintlig trafikled. Här bedöms barriäreffekten endast öka marginellt, alltså en liten negativ effekt. För andra sträckor förläggs Tvärförbindelse Södertörn på oexploaterad mark i ytläge och utgör en ny barriär i landskapet, alltså en stor negativ effekt.

Tabell 8: Bedömningsgrunder för effekter kopplat till rörelsefrihet

Rörelsefrihet - effekt	
Stor negativ effekt	Ny väg tillkommer på tidigare oexploaterad mark som försvårar för människor att röra sig mellan olika områden OCH/ELLER kraftig breddning av befintlig väg som påtagligt förstärker den upplevda barriäreffekten
Liten negativ effekt	Mindre breddning av befintlig väg som förstärker den upplevda barriäreffekten
Ingen effekt	Befintlig barriäreffekt påverkas ej
Positiv effekt	Ny gång- och cykelväg och/eller gång- och cykelpassage som gör det effektivare, tryggare eller mer trafiksäkert för människor att röra sig till fots eller med cykel mellan områden

Tabell 9: Bedömningsgrunder för effekter kopplat till vardagsmiljö

Vardagsmiljö - effekt	
Stor negativ effekt	Ny väg i ytläge och ökade trafikflöden som påtagligt ändrar användningen eller upplevelsen av platser i anslutning till vägen
Liten negativ effekt	Mindre breddning och ökade trafikflöden som ändrar användningen eller upplevelsen av platser i anslutning till den breddade vägen
Ingen effekt	Användningen eller upplevelsen av platsen påverkas ej
Positiv effekt	Trafikflöden förflyttas från befintlig väg som förbättrar karaktären/upplevelsen av platser i anslutning till den befintliga vägen

Bedömning av känslighet

En bedömning av känslighet måste göras för att kunna avgöra vad Tvärförbindelse Södertörns påverkan och effekter får för betydelse för människor. Känslighetsanalysen baseras på nulägesanalysen som redovisas i kapitel 5. Ett befolknings- och användarperspektiv har tillämpats genom att ta hänsyn till hur och i vilken omfattning olika grupper i befolkningen använder och värderar olika platser längs Tvärförbindelse Södertörns sträckning. Känsligheten bedöms som hög eller låg, se tabell 11 och tabell 12.

För rörelsefrihet bedöms känsligheten genom en analys av sociala samband, se tabell 11. Ett socialt samband utgörs av människor som rör sig mellan olika områden eller platser.

För vardagsmiljö bedöms känsligheten utifrån platsens karaktär och i vilken utsträckning platsen används i vardagen, samt utifrån vilka grupper som använder den, se tabell 12.

Tabell 10: Exempel bedömning av känslighet

Nulägesanalysen visar att platsen där en ny barriär tillkommer inte har några målpunkter på vardera sida om barriären. Av denna anledning finns inget vardagligt behov att korsade den. Platsen bedöms då ha en låg känslighet för påverkan på rörelsefriheten.

På en annan plats visar nulägesanalysen att människor rör sig från en busshållplats på ena sidan av den tillkomna barriären till vårdcentral och arbetsplatser som ligger på den andra sida av barriären. Alltså rör sig människor i denna riktning i vardagen vilket innebär att platsen har en hög känslighet för påverkan på människors rörelsefrihet.

Tabell 11: Bedömningsgrunder för känslighet kopplat till rörelsefrihet

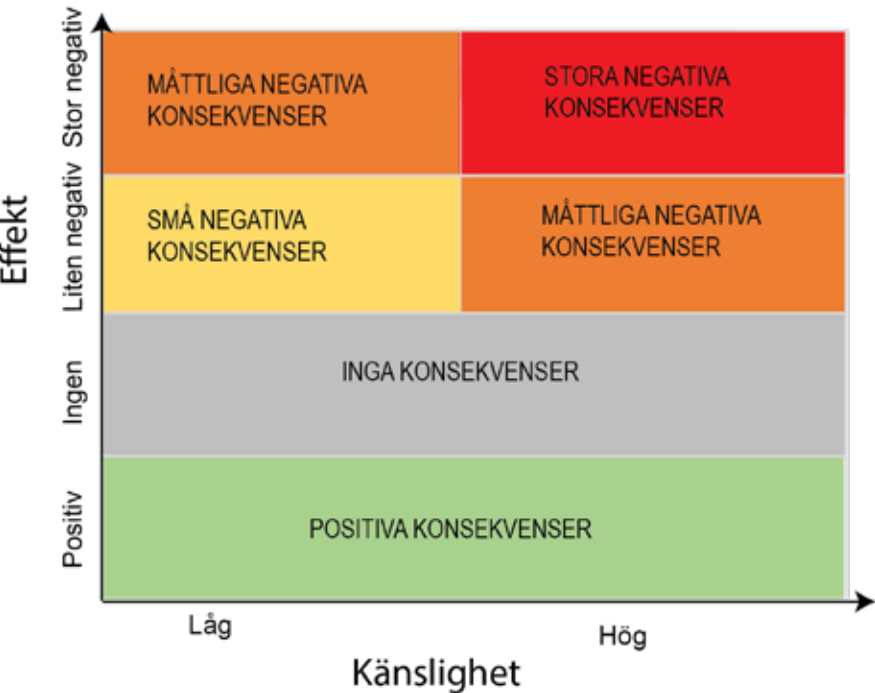
Rörelsefrihet - känslighet	
Hög känslighet	Berört samband utgör en viktig koppling till målpunkter för människor i vardagen. OCH/ELLER Berört samband är viktigt för att främja rörelse mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar OCH/ELLER Berört samband är viktigt för grupper som av olika anledningar har en begränsad rörelsefrihet i jämförelse med andra grupper, se avsnitt 2.3
Låg känslighet	Berört samband har en liten betydelse för koppling till målpunkter för människor i vardagen

Tabell 12: Bedömningsgrunder för känslighet kopplat till vardagsmiljö

Vardagsmiljö - Känslighet	
Hög känslighet	Berörd plats är ett bostadsområde. OCH/ELLER Berörd plats är ett bostadsnära eller skolnära rekreationsområde som används frekvent och det finns få alternativa rekreationsområden i närheten med likvärdig kvalitet OCH/ELLER På den berörda platsen vistas grupper som av olika anledningar riskerar att påverkas i särskilt stor utsträckning på grund av olika förutsättningar och behov, se avsnitt 2.3.
Låg känslighet	Berörd plats är ett verksamhetsområde OCH/ELLER Berörd plats är ett grönområde som ligger med avstånd från bostäder eller skolor. Berörd plats används sporadiskt eller det finns ett flertal alternativa rekreationsområden i närheten med likvärdig kvalitet

Bedömning av konsekvenser

Konsekvensen är en sammanvägning av effekt och känslighet. Detta illustreras i figur 6 där matrisen har känslighet på ena axeln och effekten på den andra. Konsekvenser beskrivs utifrån om de är positiva, små negativa, måttligt negativa eller stort negativa.



Figur 6: Illustrationen visar hur konsekvensbedömningen genomförs utifrån en sammanvägning av effekt och känslighet. Illustrationen ska inte tolkas som en exakt mall för bedömning utan som en princip för att förstå hur konsekvensbedömningen är gjord.

3.4.3 Befolkningsgrupper

Bedömning av sociala konsekvenser görs för olika grupper inom befolkningen. Konsekvenser beskrivs utifrån följande grupperingar:

- Kvinnor och män
- Barn och ungdomar 0–15 år
- Äldre över 65 år

Konsekvenser för specifika grupper redovisas där effekterna bedöms innebära särskilt stora konsekvenser i förhållande till andra grupper i befolkningen. Denna bedömning utgår från kunskap som redovisas i kapitel 2.3.1.

3.5 Rapportsammanställning

Det sista momentet handlar om att ta fram aktuell rapport där resultaten presenteras från SKB-processen. Rapporten utgör en del av underlaget inför framtida detaljutformning av Tvärförbindelse Södertörn. I rapporten presenteras ett medskick till det fortsatta arbetet med att detaljutforma Tvärförbindelse Södertörn och tillämpa ett barnperspektiv under byggskedet. Fortsatt arbete redovisas i kapitel 7.

4 DELAKTIGHET I PLANLÄGGNINGSPROCESSEN

4.1 Hur har vi ökat delaktigheten i planläggningsprocessen?

Vid framtagande av en vägplan ska samråd hållas med myndigheter, kommuner, trafikförvaltningen och särskilt berörda samt allmänheten. Detta ska göras löpande under hela.

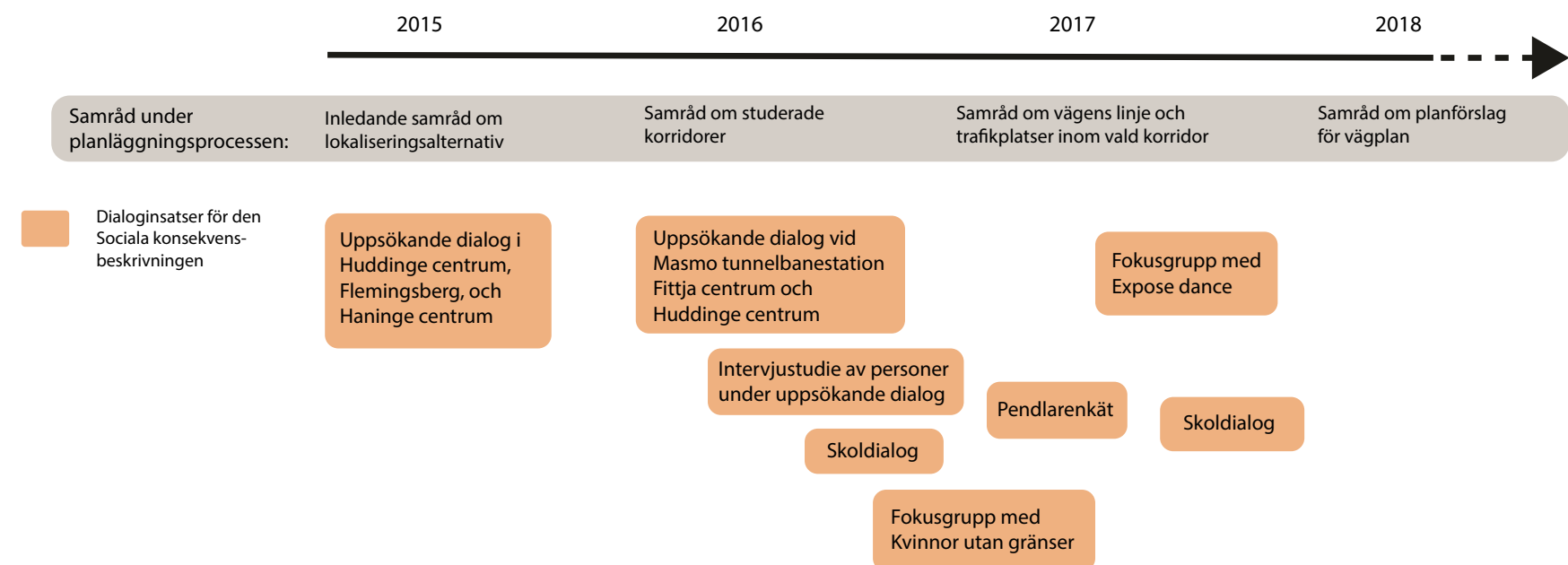
Öppna hus är en effektiv metod för att bjuda in ett stort antal personer. Dock kräver denna metod att människor nås av informationen och gör ett aktivt val att delta genom att besöka Trafikverket på en särskild plats vid ett särskilt tillfälle.

För flera grupper i samhället finns det praktiska och upplevda hinder som gör det svårt att besöka öppna hus. Därmed är det viktigt att dessa grupper får möjligheten att ge synpunkter på andra sätt. Detta kan möjliggöras genom att använda sig av olika dialogformer för att kunna nå fler målgrupper (SKL, 2015). Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn har allmänheten kunnat ge synpunkter via mail, brev eller på webben. I samband med samråd om planförslag för vägplan under 2018 genomförde Trafikverket en digital webbenkät som resulterade i en stor ökning av antalet inkomna synpunkter.

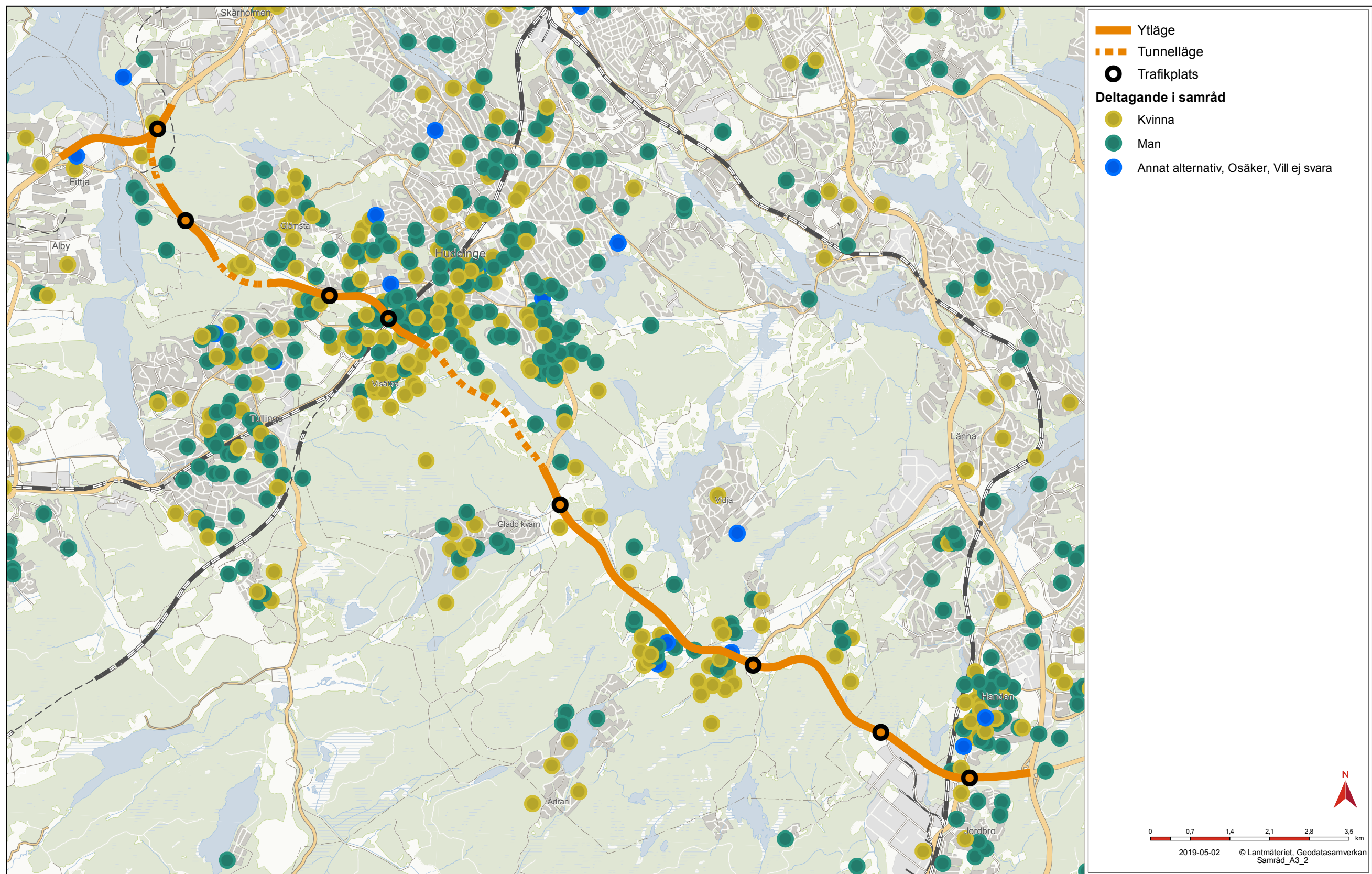
Extra dialoginsatser har genomförts under SKB-processen för att nå ut till fler grupper, särskilt i områden där en relativt låg andel av befolkningen har deltagit på de öppna husen. Dessutom har några dialoginsatser anpassats för grupper som normalt inte deltar i planeringsprocessen, inklusive barn och unga samt minoritetsgrupper. Dialogarbetet har genomförts vid olika tillfällen och tidpunkter för att möjliggöra en bredare representation av boende och besökare på platserna. Strategin för extra dialoginsatser utgår från en tidigare genomförd dialogstudie i projektet där det framkom att kännedomen om Tvärförbindelse Södertörn skiljer sig åt mellan de orter som berörs av vägen. Av denna anledning har dialogarbetet utförts målgruppsanpassat.

I figur 7 visas vilka dialoginsatser som har genomförts för den sociala konsekvensbeskrivningen som ett komplement för samråd under vägplaneprocessen.

I figur 8 redovisas var deltagare under samrådsprocessen bor samt fördelningen mellan män, kvinnor eller annat/övrigt. Kartan redogör för synpunkter från allmänheten under de formella samrådstillfällena, både under öppna hus och via webbenkät. Det kan noteras att det finns en god representation av synpunkter både från män och kvinnor. Däremot syns ett tydligt mönster över att de flesta synpunkterna kommer från boende i centrala delarna av Huddinge. Av tätorterna längs med sträckan har det varit bristande representation framförallt från den västra delen: Fittja, Vårby och Masmö. Uppsökande dialoger inom ramen för SKB-processen har ökat representationen i Fittja och Masmö, Flemingsberg & Handen, samt Jordbro och Handen vilket har bidragit till ett mer representativt underlag för utredningsområdet.



Figur 7: Utförda dialoginsatser



Figur 8: Geografisk spridning av dialogdeltagare på öppna hus

4.2 Vad visar SKBs dialoginsatser?

Dialogerna har medfört fördjupad kunskap om människor som bor i området och visar att boende bryr sig om sin närmiljö. Få av de intervjuade visste om att det ska byggas en ny väg i deras område. Extra dialoginsatser inom ramen för SKB Tvärförbindelse Södertörn har bidragit till att öka kunskapen om projektet.

En stor andel av intervjupersonerna som deltagit i denna studie är positiva till byggandet av Tvärförbindelse Södertörn då många har krångliga resvägar i tvärled på Södertörn. Många av intervjupersonerna hade inte tillgång till bil, särskilt kvinnor med utländsk bakgrund, arbetslösa och ungdomar. En viktig frågeställning är därför hur Tvärförbindelse Södertörn ska kunna nyttjas av dessa grupper genom kollektivtrafik och gång- och cykelväg.

Dialogstudien visar att människors rörelsefrihet mellan områden begränsas av infrastrukturens barriäreffekter även om områdena ligger geografiskt nära varandra. De socioekonomiska skillnaderna i Stockholmsregionen växer och segregationen ökar. Dialogarbetet som har genomförts visar vikten av att arbeta för minskade barriärer i anslutning till infrastrukturprojekt.

Intervjuer med skolbarn visar att trafiksäkerheten är bristfällig längs stora delar av befintlig väg 259 vilket begränsar barnens möjlighet till att självständigt resa till skolan. Intervjuer med förskolepersonal visar att många grönområden intill befintlig väg 259 är viktiga för barnens möjlighet till lek och rörelse.

Ett viktigt resultat av dialogarbetet är att kunskap om projektet har nått ut till fler personer och att personer som annars troligtvis inte skulle deltagit på samrådsmöten fått möjlighet att uttrycka sin åsikt.

4.3 Delgivning av dialogresultat

Genomförda dialoger med människor inom utredningsområdet använts för att kartlägga ett nuläge, som beskrivs i kapitel 5. Resultatet från dialogerna har sedan beaktats i utformningen av Tvärförbindelse Södertörn för att säkerställa att utformningen i största möjliga mån främjar positiv, och begränsar negativ, påverkan på det sociala livet i de stadsdelar som vägen berör. Där Tvärförbindelse Södertörn ändå får en negativ påverkan har arbete gjorts för att minska denna. Dialogarbetet har gett information om platserna som är intressant för flera aktörer i samhället. Resultatet har därför spridits till flera aktörer genom att bjuda in dessa till presentationer med möjlighet till samtal över kommungränserna. Kommunerna ansvarar för kommunala gator och gång- och cykelvägar som ska ansluta till Tvärförbindelse Södertörn. Trafikförvaltningen ansvarar för kollektivtrafiken i Stockholms län och har en viktig roll i arbetet med att förbättra kollektivtrafikförbindelserna på tvären på Södertörn.



Genom de uppsökande intervjuerna och enkäter till kollektivresenärer och cyklister har en grundläggande kunskap skapats om vilka resbehov och resmönster som finns inom det berörda området. Resultatet av dialogerna har gett kunskap om utmaningar längs med sträckan, exempelvis att gång- och cykelpassager behöver förbättras för att öka tryggheten.



Berörda kommuner har bjudits in till presentationer och workshopövningar om SKB Tvärförbindelse Södertörn.

Syftet var att få en samförståelse över vilka sociala frågor som bör vara prioriterade inom projektet.



Skoldialogen har visat att barns känsla av trygghet till stor del påverkas av trafiken, exempelvis snabbt körande bilar som inte stannar vid övergångsställen. Den bristande trafiksäkerheten, för delar av sträckan, påverkar barns möjlighet att självständigt resa till och från skolan. Skoldialogen har även identifierat viktiga grönområden för lek och lärande som barnen besöker under skolverksamheten.

Figur 9: Dialogaktiviteter för SKB och sammanfattning av resultat

5 NULÄGESANALYS

5.1 Regionalt

Södertörnsregionen omfattar åtta geografiskt intilliggande kommuner i södra delen av Stockholms län, som ingår i ett regionalt samarbete: Botkyrka, Nykvarn, Nynäshamn, Haninge, Huddinge, Salem, Södertälje och Tyresö. I kommunerna bor idag cirka 490 000 invånare. I dagsläget finns stora samhällsutmaningar inom regionen som påverkar möjligheten att bo och verka på Södertörn (Stockholms läns landsting, 2018). En stor utmaning är att transportinfrastrukturen och bostadsbeståndet under lång tid inte har utvecklats i takt med befolkningsökningen. Utöver denna utmaning har ny bebyggelse tillkommit i områden med låg kollektivtrafiktillgänglighet, vilket har bidragit till utspridd bebyggelse samt fortsatt bilresande i regionen. En av regionens viktigaste utmaningar ur ett socialt perspektiv är att skillnaderna avseende livsvillkor, levnadsvanor och hälsa mellan kvinnor och män och mellan områden med olika socioekonomisk sammansättning ökar. En tydlig segregationsfaktor är ekonomi (Stockholms läns landsting, 2018).

5.1.1 Bostadsförsörjning och arbetsmarknad

På Södertörn, södra Stockholmsregionen, är bebyggelsen koncentrerad till de stora kommunikationsstråken där etablering av ny bebyggelse följt framväxten av järnvägar, vägar och tunnelbanelinjer från centrala Stockholm. Inom kommunerna på Södertörn bor befolkningen nästan uteslutande i tätortsområden. Nykvarn och Nynäshamn har något högre andel befolkning boende i glesbygdsområden, cirka 10–15 % (SCB, 2017). De senaste årens kraftiga befolkningsökning innebär att det är stor efterfrågan på bostäder i hela länet. Enligt Boverkets bostadsmarknadsenkät för 2018 har 243 av 290 kommuner ett underskott på bostäder (Boverket, 2018). Unga, studenter, nyanlända, låginkomsttagare är några av de grupper som har svårt att konkurrera på bostadsmarknaden i regionen. Även människor som drabbas av långvarig sjukdom

eller upplever förändrade förutsättningar för familjesituationen har svårt att konkurrera på bostadsmarknaden (Stockholms läns landsting, 2018). Stockholmsregionens arbetsmarknad domineras av tjänstesektorn (Stockholms läns landsting, 2018). Två tredjedelar av arbetsplatserna ligger i norra Stockholmsregionen. Det bor ungefär lika många människor i södra och norra Stockholmsregionen vilket innebär att behovet av nya arbetsplatser i södra delen av regionen är stort.

På Södertörn pendlar en stor andel av befolkningen till Stockholms centrala delar för arbete. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen lyfts att regioncentrum och dess omgivningar domineras alltmer av tjänsteyrken som kräver hög utbildning, samtidigt som tillverkningsindustrin och yrken med låga utbildningskrav minskar (Stockholms läns landsting, 2018). I kombination med en ökad socioekonomisk boendesegregation blir effekten dubbel; människor med olika socioekonomiska förutsättningar möts i all mindre utsträckning i boendet och på jobbet.

5.1.2 Mobilitet och trafiksäkerhet

Motorfordon

Större vägar i nord-sydlig riktning, från Stockholm ut till Södertörn utgörs av:

- E4/E20 mot Södertälje
- Väg 226 mot Vårsta
- Väg 73 mot Nynäshamn

Det finns goda vägförbindelser mellan Stockholms centrala delar och Södertörn. Däremot är tvärförbindelserna inte lika väl utbyggda i regionen. I dagsläget har befintlig väg 259 en viktig

regional funktion för Södertörn genom att koppla samman områden på Södertörn på tvären, inte minst tätorterna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg samt Handen och Jordbro. Förutom väg 259 finns endast tre andra genomgående stråk på tvären på Södertörn.

Det råder idag kapacitetsproblem längs delar av väg 259 och framkomligheten är utmed vissa delar låg. Det är framförallt de västra delarna mellan E4/E20 och Huddinge centrum där framkomlighetsproblem finns. Godstrafiken utgör en stor andel av den totala trafiken vilket innebär att vägen trafikeras av många tunga fordon. Trafiksäkerheten är bristande utmed hela sträckningen. Utifrån genomförda dialoger under SKB-processen framkom att resenärer är särskilt positiva till förbättring av befintlig väg 259 Glömstavägen mellan Fittja och Flemingsberg på grund av framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblemen.

Kollektivtrafik

Kommunikationsstråken inom utredningsområdet i nord-sydlig riktning till och från Stockholm utgörs av:

- Tunnelbanans röda linje, Ropsten-Norsborg
- Pendeltågets linjer mellan Uppsala centrum-Södertälje centrum och Märsta-Södertälje centrum
- Pendeltågets linjer mellan Märsta-Nynäshamn och Bålsta-Nynäshamn

Inom utredningsområdet finns det god tillgänglighet till kollektivtrafik mot Stockholm i Masmo, Flemingsbergs station, Huddinge centrum och Handen centrum där det finns både buss- och spårtrafik.

Kollektivtrafiken i tvärled på Södertörn består av bussförbindelser. Flemingsbergs station, Södertörns högskola och Karolinska Universitetssjukhuset utgör viktiga regionala målpunkter. I princip hela väg 259 trafikeras av busslinjer som kopplar ihop Skärholmen och Handen till Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge, Balingsnäs och Lissma. Linjenätet syftar till att ge så många som möjligt tillgänglighet till kollektivtrafik vilket i vissa fall innebär långa resvägar. I dagsläget är restid med buss på tvären på Södertörn likvärdig med restiden med spårbunden trafik in mot Stockholm. Detta gäller mellan Fittja och Handen, samt mellan Flemingsberg och Handen. Utifrån genomförda dialoger under SKB-processen framkom att bussresenärer ställde sig positiva till en ny väg då det ofta är köer under rusningstrafik längs väg 259 Glömstavägen. Vidare framgår att kollektivtrafikresenärerna upplever att det är krångligt att resa inom Södertörn. Idag går det inte att resa hela sträckan direkt utan det krävs minst ett byte i Flemingsberg. Dessutom är turtätheten låg i tvärled. Resmöjligheten med buss är alltså inte särskilt konkurrenskraftig i jämförelse med bil i tvärled.

Gång- och cykelvägar

Längs med delar av väg 259 löper gång- och cykelvägar parallellt med vägen, främst i anslutning till de mer tätbebyggda områdena. Det saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät längs vägen. För stora delar av sträckan saknas även planskilda gång- och cykelpassager. Detta innebär att framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister är låg. I SKB-processen undersöktes i vilken utsträckning arbetspendling sker med cykel genom en enkätundersökning. Resultatet indikerar att få människor arbetspendlar på tvären på Södertörn med cykel.

Resvanor

Inom Stockholmsregionen har samhällsgrupper olika resvanor och transportbehov.

Resvaneundersökningen för Stockholms läns visar att män och kvinnor har olika resvanor (Stockholms läns landsting, 2016). Kvinnor reser med kollektivtrafik i större utsträckning än män. Däremot reser män och kvinnor med cykel i ungefär lika stor utsträckning. Genomförda dialoger under SKB-processen visar på att män arbetspendlar med cykel på Södertörn i större utsträckning än kvinnor.

Resvaneundersökningen visar att människor i olika åldrar (16 år till 65+ år) har olika resvanor. Yngre reser med kollektivtrafik i större utsträckning än äldre. Däremot syns inga tydliga mönster vad gäller antal cykelresor och ålder (16 år till 65+ år). Den nationella resvaneundersökningen visar dock att barn cyklar i störst utsträckning (0–17 år).

Resvaneundersökningen visar att människors inkomstnivå påverkar resvanor. Människor med lägst inkomst i undersökningen reser med kollektivtrafik och till fots i stor utsträckning. Människor med lägst inkomst i undersökning genomför även minst antal resor.

En ytterligare slutsats som framkommer i resvaneundersökningen är att människor väljer olika trafikslag beroende på ärende. Bilen används mest vid resor på fritiden och i tjänsten, kollektivtrafiken vid resa till skola/utbildning.

Genomförda dialoger visar även på att en stor andel intervjupersoner inte har tillgång till bil. Detta gäller särskilt kvinnor med utländsk bakgrund, arbetslösa samt unga.

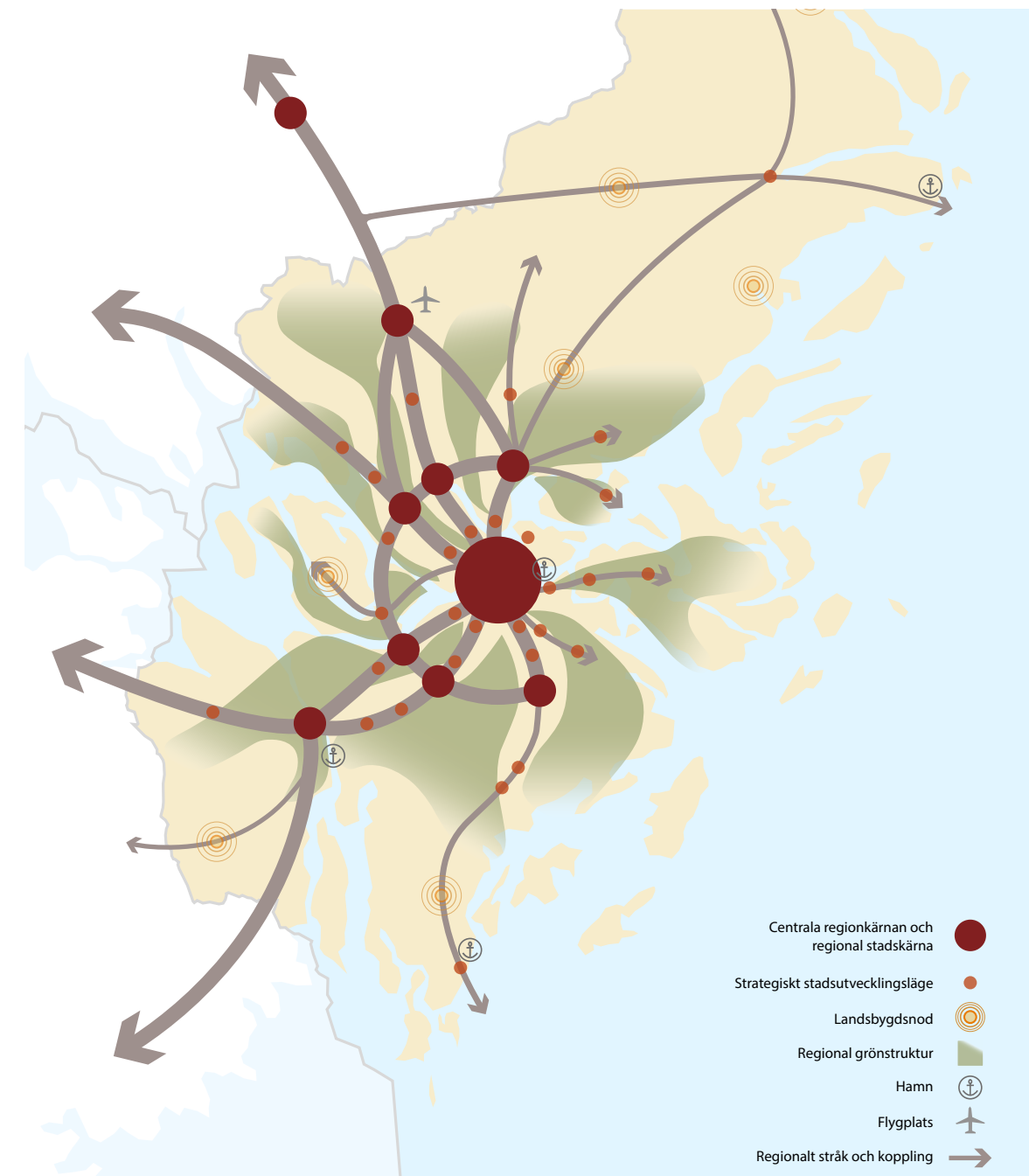


Figur 10: Översikt av befintliga regionala väg- och spårförbindelser i Södertörnsområdet, samt den planerade Tvärförbindelse Södertörn

5.1.3 Regional utveckling Södertörn/Södra Stockholm

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2050) beskrivs visionen att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion (Stockholms läns landsting, 2018). Till år 2050 beräknas 5,7 miljoner människor bo i Östra Mellansverige varav 3,4 miljoner i Stockholmsregionen. Den regionala utvecklingsplanen vägleder bebyggelse- och infrastrukturutvecklingen i länet för att möta länets identifierade utmaningar.

I RUF 2050 föreslås utveckling av strategiskt placerade regionkärnor och förtätning i befintliga områden för att skapa bättre förutsättningar till stadsliv, tätare kollektivtrafik och grönare resvanor samt en effektiv infrastruktur (se figur 11). Stor utveckling inom Södertörn förväntas därmed ske i regionens utpekade stadskärnor: Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg, Haninge centrum och Södertälje. De regionala stadskärnorna utgör målpunkter, och med sina geografiska lägen samt hög regional tillgänglighet, knutpunkter i transportsystemet. Ett identifierat regionalt behov är att öka konkurrenskraften för kollektivtrafiken mellan stadskärnorna.



Figur 11: Den föreslagna regionutvecklingen enligt RUF 2050 (Stockholms läns landsting, 2018)

5.2 Lokalt

Det lokala utredningsområdet för SKB Tvärförbindelse Södertörn omfattar tätbebyggda områden längs med den planerade vägen. Områdena har delats in i fyra stadsdelsområden, se figur 12:

1. Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget
2. Glömsta-Kästa
3. Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen
4. Jordbro-Handen

I avsnitt 5.2.1–5.2.4 beskrivs befolkningens sammansättning och förutsättningar inom det lokala utredningsområdet. I avsnitt 5.3–5.6 presenteras en nulägesanalys för respektive stadsdelsområde.

5.2.1 Befolkningstäthet

Störst andel av befolkningen i utredningsområdet bor i tätorter, ofta med god tillgång till kollektivtrafik och service (SCB, 2017).

Inom utredningsområdet är befolkningstätheten som högst i tätorter med spårbunden kollektivtrafik och flerbostadsbebyggelse, det vill säga Vårby, Fittja, Masmo, Huddinge centrum, Flemingsberg, Handen centrum och Jordbro, se figur 12. Övriga tätorter där befolkningstätheten är måttligt hög inkluderar Myrstuguberget, Glömsta, Kästa och Solgård. Den östra delen av sträckan karaktäriseras av mer glesbebyggelse i form av villor i Gladö kvarn och fritidsbebyggelse i Ekedal och Granby. I dessa områden är befolkningstätheten låg.

5.2.2 Åldersstruktur

I villa- och radhusområdena inom utredningsområdet, det vill säga Myrstuguberget, Glömsta, Kästa och Solgård, bor en hög andel barnfamiljer. Den äldre befolkningen är framförallt koncentrerad till centrumområden med goda

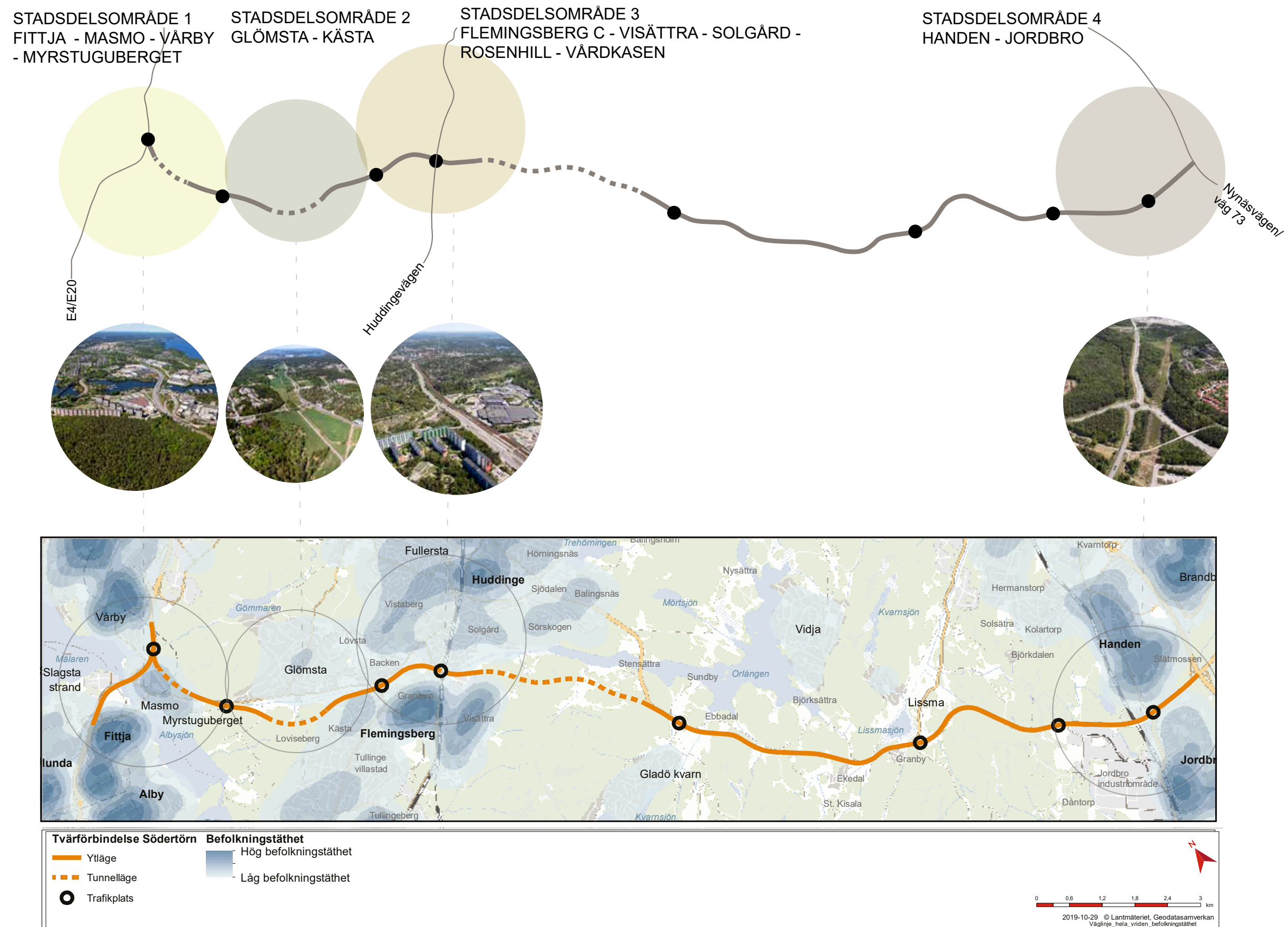
kollektivtrafikförbindelser. Fittja, Masmo, Flemingsberg, Handen och Jordbro har en blandad åldersstruktur. Befolkningen i den mer glesbefolkade östra delen av sträckan karaktäriseras framförallt av personer i övre medelåldern.

5.2.3 Socioekonomiska förutsättningar

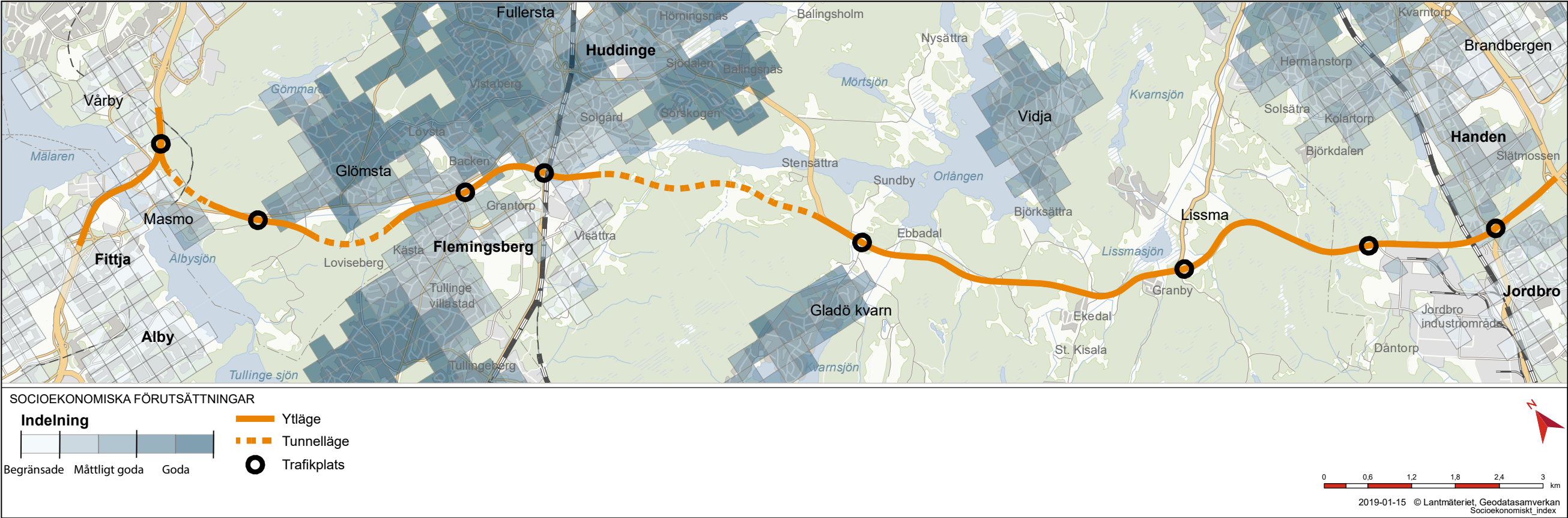
I SKB Tvärförbindelse Södertörn har utredningsområdet delats in i områden med begränsade, måttligt goda och goda socioekonomiska förutsättningar. Indelning har skett enligt följande variabler: andel människor med endast förgymnasial utbildningsnivå, medelinkomst, och andel förvärvsarbete. I figur 13 visas den socioekonomiska spridningen inom utredningsområdet. Geografiskt finns de flesta områden med begränsade socioekonomiska förutsättningar kring Masmo, Vårby, Fittja, Slagsta samt kring Handen och Jordbro. I utredningsområdet har även Visättra och delar av Flemingsberg centrum begränsade socioekonomiska förutsättningar. Områden med begränsade socioekonomiska förutsättningar har överlag låga inkomst- och utbildningsnivåer samt låg förvärvsgrad. Bilinnehavet skiftar från medel till lågt. De flesta av dessa områden har hög andel människor med utländsk bakgrund. Den vanligaste upplåtelseformen för bostäder är hyresrätter.

5.2.4 Bilinnehav

Bilinnehav anger antalet bilar per hushåll och indikerar i vilken utsträckning befolkningen i olika områden längs med Tvärförbindelse Södertörn har möjlighet att nyttja bil som trafikslag. Utmärkande för områden med begränsade socioekonomiska förutsättningar är ett lågt bilinnehav. Detta gäller Fittja, Vårby och Masmo, samt delar av Flemingsberg, Handen och Jordbro (se figur 14).



Figur 12: Översikt av det lokala utredningsområdet för SKB Tvärförbindelse Södertörn uppdelat på olika stadsdelsområden. Stadsdelsområdena har avgränsats utifrån befolkningstätheten inom utredningsområdet.



Figur 13: Socioekonomiska förutsättningar inom utredningsområdet. Socioekonomiska förutsättningar illustreras genom ett framtaget index utifrån statistik från SCB. Ljusblå färg anger begränsade socioekonomiska förutsättningar och mörkblå färg anger goda socioekonomiska förutsättningar



Figur 14: Bilinnehav inom utredningsområdet

5.3 Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget

5.3.1 Vardagsmiljö

Vardagsmiljön utgörs av platser där människor uppehåller sig regelbundet i vardagen. I figur 15 har ett antal identifierade vardagsmiljöer märkts ut, i form av bostadsområden, centrumområden och bostadsnära rekreationsområden. Utemiljön i bostadsområdena används regelbundet. Skogsdungar och grönområden mellan bostadshusen fungerar som bostadsnära rekreationsområden och används generellt för lek och rekreation. Identifierade rekreationsområden som används regelbundet av närliggande förskolor har märkts ut specifikt. I figur 15 har även förskolor, skolor och andra målpunkter märkts ut. Bostadsområden som har ett flertal målpunkter används i större utsträckning även under dagtid.

De större trafiklederna i området, E4/E20 och väg 259 Botkyrkaleden påverkar hur intilliggande vardagsmiljöer uppfattas och används. E4/E20 sträcker sig i nord-sydlig riktning genom stadsdelsområdet förbi Vårby, Masmo och Fittja. E4/E20 trafikeras av en stor mängd trafik, inklusive tung trafik. Väg 259 Botkyrkaleden är också hårt trafikerad även om trafikflödet är betydligt mindre i jämförelse med E4/E20. Väg 259 Botkyrkaleden sträcker sig i öst-västlig riktning förbi Myrstuguberget, Masmo och Fittja. Vägtrafiken ger upphov till störningar i människors upplevelse av sin vardagsmiljö.

Fittja

Fittja är ett bostadsområde som ligger i Botkyrka kommun och avgränsas av E4/E20 i väst, Botkyrkaleden i norr och Albysjön i öster. Bostadsområdet karaktäriseras av höghusbebyggelse där hyresrätt är den vanligaste upplåtelseformen. Fittja har ett centrum med ett serviceutbud. I Fittja finns verksamheter intill E4/E20, exempelvis byggvaruhus och bilverkstäder. Området har hög befolkningstäthet, totalt bor cirka 8000 personer i Fittja.

I området finns ett flertal förskolor och grundskolor, samt ett äldreboende. Fittja karaktäriseras av begränsade socioekonomiska förutsättningar, det vill säga boende med låga inkomst- och utbildningsnivåer samt låg förvärvsgrad. Botkyrka kommun har planer på förtätning i Fittja och verksamhetsområdet norr om Fittja.

Vårby

Vårby är ett bostadsområde som ligger i Huddinge kommun på norra sidan om E4/E20. Bostadsområdet karaktäriseras av höghusbebyggelse där hyresrätt är den vanligaste upplåtelseformen. Vid tunnelbanestationen finns närservice i form av en matbutik. Totalt bor cirka 3000–4000 personer i Södra Vårby (området som syns i figur 15).

I området finns ett flertal förskolor och grundskolor. Förskolorna i Vårby nyttjar närliggande grönområden i området, exempelvis längs med Mälarens strand och Vårbybadet samt Masmoberget på andra sidan E4/E20.

Masmo

Masmo är ett bostadsområde som ligger på södra sidan om E4/E20. Utmed motorvägen ligger ett antal verksamheter, butiker och restauranger. Strax norr om tunnelbanestationen ligger bostadsbebyggelsen. Bostadsbebyggelsen karaktäriseras av höghusbebyggelse i form av hyresrätter. Totalt bor cirka 3000 personer i Masmo (inklusive befolkning i Myrstuguberget).

Huddinge kommun har tagit fram ett förslag på planprogram för verksamhetsområdet omkring Spendrups bryggerilokaler som kommer utgöra underlag för framtida detaljplanering av området (Huddinge kommun, 2018). Inriktningen i förslaget är att området exploateras med stadsbebyggelse med en blandning av nya bostäder och verksamheter.

I Masmo finns förskolan Regnbågen som nyttjar närliggande grönområden och parker. Förskolan nyttjar exempelvis Solhagaparken, Masmoberget och Vårbybadet.

Myrstuguberget

Myrstuguberget är ett bostadsområde på södra sidan om väg 259 Botkyrkaleden. Myrstuguberget karaktäriseras av en blandning av höghusbebyggelse och radhus i form av bostadsrätter. Det finns ingen närservice i området. Befolkningstätheten är något lägre i jämförelse med Masmo, Vårby och Fittja. Däremot är områdets socioekonomiska förutsättningar något bättre i jämförelse med övriga områden.

I Myrstuguberget finns en grundskola och en förskola (Myrstackens förskola). Myrstackens förskola nyttjar närliggande grönområden på båda sidor om väg 259 Botkyrkaleden.



Figur 15: Nulägesanalys Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget

Känslighetsanalys - vardagsmiljö

I tabell 13 listas vardagsmiljöer med hög känslighet inom stadsdelsområdet.

Platser med hög känslighet bedöms utgöras av bostadsmiljöer, bostadsnära rekreatiomsområden, samt rekreatiomsområden som används frekvent av närliggande förskolor.

I dialoger med boende har det framkommit att närliggande mindre platser som stråk, parker, gaturum, torg, skogsdungar och lekplatser verkar vara betydelsefulla för de boendes vardagsliv. Även delar av skogen på Masmoberget, grönområden i anslutning till Myrstuguberget, stråk längs med Albysjön, samt Vårbybadet nyttjas, eftersom de är populära utflyktsmål för närliggande förskolor och för boende.

Tabell 13: Sammanfattning av identifierade känsliga vardagsmiljöer

Vardagsmiljö

- Samtliga bostadsmiljöer är känsliga för påverkan, det vill säga Fittja, Vårby, Masmo och Myrstuguberget. Fittja, Vårby och Masmo har begränsade socioekonomiska förutsättningar och bedöms som särskilt känsliga.
- Insprängda skogsdungar och parker i bostadsområdena används frekvent och bedöms som känsliga vardagsmiljöer.
- Förskoleverksamheter i Vårby, Masmo och Myrstuguberget nyttjar närliggande rekreatiomsområden, se figur 15. Områdena bedöms som känsliga för påverkan.

5.3.2 Rörelsefrihet

Människors behov av att röra sig fritt till fots och med cykel inom stadsdelsområdet beror i hög utsträckning på vilka målpunkter och sociala samband som finns inom stadsdelsområdet. Gång- och cykelnätets utformning och möjligheter till att korsa större motortrafikleder avgör hur lätt det är för människor att röra sig till fots och med cykel. I figur 15 illustreras målpunkter, befintliga gång- och cykelvägar och gång- och cykelpassager under och över de större vägbarriärerna. Dessutom har sociala samband och otrygga gång- och cykelpassager identifierats och märkts ut i figuren, utifrån dialoger och platsobservationer.

Målpunkter

Kungens kurva-Skärholmen är en tydlig målpunkt för handel för boende inom samtliga områden. I Fittja finns ett förhållandevis bra serviceutbud i centrum och i Vårby finns en större livsmedelsbutik. I Masmo finns livsmedelsbutiker och en vårdcentral. Myrstuguberget saknar närservice.

I Fittja, Masmo och Vårby utgör tunnelbanan en självklar målpunkt. I samtliga områden finns busshållplatser som även de utgör viktiga lokala målpunkter. Dialoger inom SKB Tvärförbindelse Södertörn har visat att föreningslivet är rikt särskilt i Fittja och Masmo. I Fittja finns bland annat kulturella- och religiösa föreningar och även Mångkulturellt centrum. Platsbesök till Mångkulturellt centrum indikerar att detta är en målpunkt både för lokala Fittjabor och besökare i området. I Masmo finns kulturföreningar nära tunnelbanestationen som utgör en viktig målpunkt för boende i Masmo och närliggande områden.

Skolor utgör viktiga målpunkter för barn. Grundskolor finns i Fittja, Myrstuguberget och Vårby. I Masmo saknas en grundskola, vilket innebär att barnen går eller cyklar i stor utsträckning till

skolor i intilliggande områden. Förskolor finns i samtliga områden i denna del av utredningsområdet.

Målpunkter för närrekreation utgörs av större gröns- och strövområden. Utifrån genomförda dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn, verkar delar av Masmoberget och stråken längs Albysjön vara populära målpunkter. Fördjupade dialoger har förts med förskolepedagoger i Vårby och Myrstuguberget. De gör dagsutflykter med barnen till rekreativa målpunkter såsom Masmoberget och Vårbybadet. I övrigt var det få av de intervjuade i Fittja och Masmo som uppgav att de besöker de större skogsområdena inom Södertörn.

Gång- och cykelvägar

Inom stadsdelsområdet finns ett regionalt cykelstråk längs med E4/E20 (Södertäljestråket) som binder ihop Kungens kurva-Skärholmen, Masmo och Fittja. Längs med befintlig väg 259 Botkyrkaleden mellan Masmo och Glömsta saknas i dagsläget ett sammanhängande gång- och cykelstråk, vilket leder till bristande trafiksäkerhet. Under dialogarbetet inom ramen för SKB Tvärförbindelse Södertörn, framkom att sträckan är en del av barns skolresor och att bristande trafiksäkerhet leder till otrygghet.

Befintliga barriärer

E4/E20 och väg 259 Botkyrkaleden utgör de mest framträdande barriärerna i denna del av utredningsområdet för gång- och cykeltrafikanter. Motorlederna, tillsammans med den branta terrängen och olika bebyggelsegrupper i enklaver förstärker uppdelningen av områdena. Masmo är även avgränsat av naturliga barriärer i form av topografi och vatten, vilket avskärmar området ytterligare.

Mellan Vårby och Masmo finns två gång- och cykelpassager under E4/E20. En passage går utmed Vårby allé i närheten av Albysjön (passage 2). Den andra passagen ligger längre österut och förbinder Snickarkrogsvägen med Vårby allé (passage 1). Ytterligare tre gång- och cykelpassager finns lokaliserade under och över E4/E20 för sträckan mellan Albysjön och trafikplats Fittja inom Botkyrka kommun (passage 3–5).

Utmed Botkyrkaleden finns fem gång- och cykelpassager (passage 6–10), varav tre på östra sidan om Albysjön inom Huddinge kommun.

Utifrån genomförda dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn upplever intervjupersonerna otrygghet vid användning av gång- och cykelvägen mellan Vårby och Masmo. Särskilt gång- och cykelpassagen under E4/E20 som förbinder Snickarkrogsvägen med Vårby allé anses ha en otrygg utformning (passage 1). Detta påverkar människors rörelsemönster; vägen undviks främst av kvinnor bosatta i Masmo. Sambandet mellan Vårby och Masmo är viktigt för boendes vardagliga rörelsemönster till målpunkter.

I tidigare genomförda dialoger i området har det visat sig att gång- och cykeltunneln under Botkyrkaleden vid Masmo tunnelbanestation (passage 9) upplevs otrygg (Huddinge kommun, 2010). Gång- och cykelpassagen utgör en koppling mellan Masmo och Myrstuguberget och är viktig för människors gång- och cykelresor till tunnelbanan i Masmo.

Känslighetsanalys - rörelsefrihet

Inom denna del av utredningsområdet rör sig gång- och cykeltrafikanter mellan samtliga områden. I figur 15 har sociala samband med hög känslighet märkts ut.

Det sociala sambandet mellan Vårby och Masmo bedöms ha hög känslighet eftersom det är viktigt för människor i vardagen. Observationer under SKB-processen har visat att det förekommer gång- och cykelflöden mellan Vårby och Masmo, uppskattningsvis 30–40 personer per timme under dygnets mer aktiva timmar. Det finns flertalet målpunkter inom Vårby och Masmo som innebär att människor har ett behov av att korsa E4/E20. Målpunkter omfattar både offentlig och kommersiell service, för- och grundskolor, vård, samt idrott och rekreation. Sambandet är viktigt för barns skolresor och för äldres tillgänglighet till service och vård.

Masmo och Myrstuguberget ligger på olika sidor om Väg 259 - Botkyrkaleden. Sambandet mellan Masmo och Myrstuguberget bedöms ha hög känslighet eftersom det är viktigt för människor som rör sig till och från tunnelbanan. Då Masmo och Myrstuguberget har olika socioekonomi är sambandet även viktigt för att främja möten mellan människor med olika socioekonomiska förutsättningar. Sambandet bedöms vara känsligare i riktning Myrstuguberget till Masmo eftersom fler människor med bostadsort i Myrstuguberget rör sig mot Masmo än tvärtom. Detta beror på att Masmo har ett större serviceutbud samt att tunnelbanestationen ligger i Masmo.

Det sociala sambandet mellan Glömsta och Myrstuguberget bedöms vara känsligt för påverkan eftersom sambandet till stor del nyttjas till skolresor. Gång- och cykeltrafikflöden från Glömsta till Masmo eller Myrstuguberget bedöms vara små.

Tabell 14: Sammanfattning av identifierade känsliga sociala samband med avseende på rörelsefrihet

Rörelsefrihet
<ul style="list-style-type: none">● Det sociala sambandet mellan Masmo och Vårby är viktigt då områdena har målpunkter som kompletterar varandra● Det sociala sambandet mellan Masmo och Myrstuguberget är viktigt för att ta sig till och från skola, tunnelbana och service● Det sociala sambandet mellan Myrstuguberget och Glömsta är viktigt för barns skolresor.

5.4 Glömsta-Kästa

5.4.1 Vardagsmiljö

Vardagsmiljön utgörs av platser där människor uppehåller sig regelbundet i vardagen. I figur 16 har ett antal identifierade vardagsmiljöer märkts ut, i form av bostadsområden och bostadsnära rekreatiomsområden. Utemiljön i bostadsområdena används regelbundet. Skogsdungar och grönområden mellan bostadshusen fungerar som bostadsnära rekreatiomsområden och används generellt för lek och rekreation. Identifierade rekreatiomsområden som används regelbundet av närliggande förskolor har märkts ut specifikt. I figur 16 har även förskolor, skolor och andra målpunkter märkts ut.

Väg 259 Glömstavägen påverkar hur intilliggande vardagsmiljöer uppfattas och används. Väg 259 Glömstavägen är hårt trafikerad. Trafiken upplevs som störande då väg 259 Glömstavägen sträcker sig igenom bostadsområden. Vägtrafiken ger upphov till störningar i människors upplevelse av sin vardagsmiljö.

Glömsta

Glömsta är ett bostadsområde som ligger på norra sidan om väg 259 Glömstavägen. Bostadsområdet inom stadsdelsområdet karaktäriseras av villa- och radhusbebyggelse, framförallt i form av äganderätter. I det avgränsade området i figur 16 bor totalt cirka 2000–3000 personer och andelen barn är förhållandevis hög. Området har en befolkning med måttligt goda socioekonomiska förutsättningar. I Glömsta ligger grundskolan Glömstaskolan i nära anslutning till väg 259.

Kästa

Kästa är ett bostadsområde som ligger på södra sidan om väg 259 Glömstavägen. I Kästa består bebyggelsen av villa- och radhusbebyggelse, både i form av äganderätter och bostadsrätter.

I det avgränsade området i figur 16 bor totalt cirka 1000–1500 personer och andelen barn är förhållandevis hög. Området har en befolkning med måttligt goda socioekonomiska förutsättningar. I Kästa ligger Kästa skola och förskola. I nära anslutning till väg 259 ligger Trågets förskola som använder ett närliggande rekreatiomsområde för lek och rörelse.

Känslighetsanalys - vardagsmiljöer

I tabell 15 listas vardagsmiljöer med hög känslighet inom stadsdelsområdet.

Platser med hög känslighet bedöms utgöras av bostadsmiljöer, bostadsnära rekreatiomsområden, samt rekreatiomsområden som används frekvent av närliggande förskolor. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn framkommer att dessa miljöer är mest betydelsefulla för vardagslivet, exempelvis grönområdet som används i anslutning till Trågets förskola.

Tabell 15: Sammanfattning av identifierade känsliga platser och funktioner

Vardagsmiljö

- Samtliga bostadsmiljöer är känsliga för påverkan, det vill säga Glömsta och Kästa.
- Insprängda skogsdungar och parker i bostadsområdena används frekvent och bedöms som känsliga vardagsmiljöer.
- En förskola i Kästa nyttjar ett närliggande rekreatiomsområde, se figur 16. Området bedöms som känsligt för påverkan.

5.4.2 Rörelsefrihet

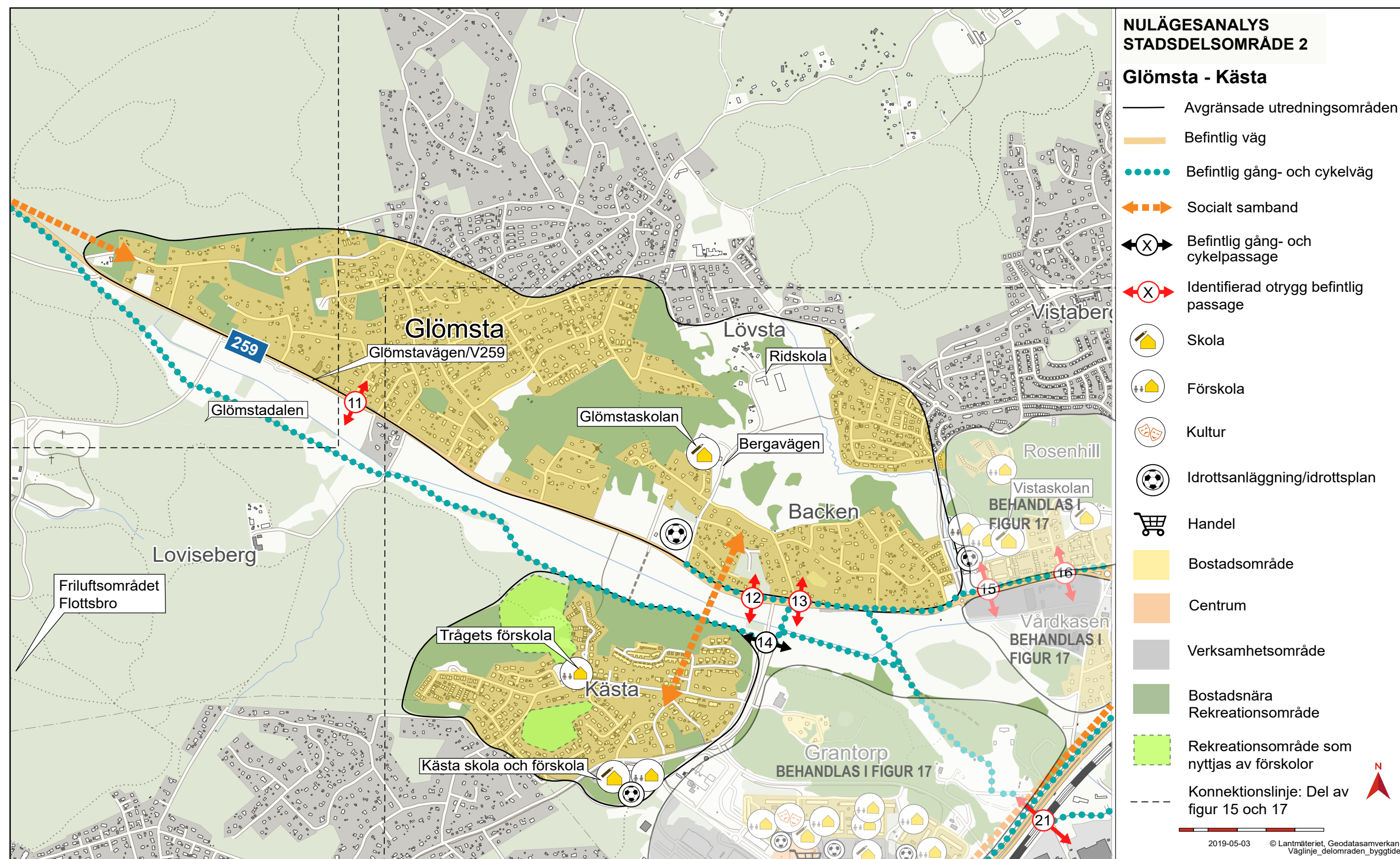
Människors behov av att röra sig fritt till fots och med cykel inom stadsdelsområdet beror i hög utsträckning på vilka målpunkter och sociala samband som finns inom stadsdelsområdet. Gång- och cykelnätets utformning och möjligheter till att korsa större motortrafikleder avgör hur lätt det är för människor att röra sig till fots och med cykel. I figur 16 illustreras målpunkter, befintliga gång- och cykelvägar och gång- och cykelpassager under och över de större vägbarriärerna. Dessutom har sociala samband och otrygga gång- och cykelpassager identifierats och märkts ut i figuren, utifrån dialoger och platsobservationer.

Målpunkter

Målpunkter i området kring aktuell sträcka är bland annat friluftsområdet Flottsbro, ridskola, samt skolor och förskolor. Väster om Bergavägen i Glömsta ligger en inomhushall för både skolidrott och föreningsidrott. Flottsbro och ett stort antal grönområden utgör lokala målpunkter för närrekreation.

Gång- och cykelvägar

Inom stadsdelsområdet finns en gång- och cykelväg som sträcker sig parallellt med södra sidan av väg 259 Glömstavägen. Däremot saknas en gång- och cykelväg på norra sidan om väg 259 Glömstavägen. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn och Trafikverkets barnkonsekvensanalys för Glömstavägen har det framkommit att avsaknad av en gång- och cykelväg på norra sidan om väg 259 Glömstavägen leder till bristande trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Detta bidrar till en upplevelse av otrygghet vilket påverkar barnens skolresor till exempelvis Glömstaskolan (Trafikverket, 2018b).



Figur 16: Nulägesanalys Glömsta-Kästa

Befintliga barriärer

Inom stadsdelsområdet utgör väg 259 Glömstavägen en befintlig barriär. Vägen separerar bostadsområdet Glömsta från bostadsområdet Kästa. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn och Trafikverkets barnkonsekvensanalys för Glömstavägen anser barn att det är otryggt att korsa väg 259 på grund av snabbt körande bilar och hög andel tung trafik. Idag saknas planskilda korsningar i området. Några av de plankorsningar som finns är försedda med stoppljus (passage 11–14), medan några saknar stoppljus (passage 15–16). Barn som skjutsas med bil till skolan angav att det var för farligt att gå eller cykla, men även väderförhållanden och avståndet till skolan nämndes som anledningar till att bli skjutsad.

Känslighetsanalys - rörelsefrihet

I figur 16 har sociala samband med hög känslighet märkts ut. Genomförda dialoger visar att det sociala sambandet mellan Glömsta och Kästa har hög känslighet eftersom det är viktigt för människors vardagsliv. Utbytet mellan Kästa och Glömsta utgörs framförallt av barns resor till skolor i Glömsta och Kästa, samt för att ta sig till Flemingsberg centrum, där det finns viktiga målpunkter som service och vård.

I Huddinge kommuns översiktsplan pekas Glömstadalen ut för utveckling av en ny stadsdel, med ett stort antal nya bostäder, arbetsplatser och service (Huddinge kommun, 2014). Trafikförvaltningen i Stockholms län utreder möjligheten till en ny spårvägsförbindelse mellan Flemingsberg och Älvsjö. Projektet heter Spårväg Syd och planeras gå via Masmö, Kungens kurva-Skärholmen och Fruängen. Den nya stadsdelen är till stor del beroende av att Spårväg Syd genomförs och ansluter till den planerade stadsdelen. Om den nya stadsdelen byggs ut kommer det uppstå ett socialt samband mellan den nya stadsdelen och omkringliggande områden.

Tabell 16: Sammanfattning av identifierade känsliga sociala samband med avseende på rörelsefrihet

Rörelsefrihet

- Det sociala sambandet mellan Glömsta och Kästa är viktigt då områdena har målpunkter som kompletterar varandra. Utbytet mellan Kästa och Glömsta utgörs framförallt av barns resor till skolor i Glömsta och Kästa, samt för att ta sig till Flemingsberg centrum där det finns målpunkter som service och vård.

5.5 Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen

5.5.1 Vardagsmiljö

Vardagsmiljön utgörs av platser där människor uppehåller sig regelbundet i vardagen. I figur 17 har ett antal identifierade vardagsmiljöer märkts ut, i form av bostadsområden, centrumområden och bostadsnära rekreationsområden. Utemiljön i bostadsområdena används regelbundet. Skogsdungar, grönområden och parker mellan bostadshusen fungerar som bostadsnära rekreationsområden och används generellt för lek och rekreation. I figur 17 har även förskolor, skolor och andra målpunkter märkts ut. Bostadsområden som har ett flertal målpunkter används i större utsträckning även under dagtid.

De större kommunikationsstråken i området, väg 259 Glömstavägen, väg 226 Huddingevägen och Västra stambanan påverkar hur intilliggande vardagsmiljöer uppfattas och används. Väg 226 Huddingevägen och Västra stambanan sträcker sig i nord-sydlig riktning genom Flemingsberg och Huddinge centrum. Kommunikationsstråken trafikeras av en stor mängd trafik vilket bland annat påverkar bostadsområdena Rosenhill, Vårdkasen, Solgård, Flemingsberg centrum och Visättra. I Flemingsberg ligger framförallt verksamheter i Huddingevägens och Västra stambanans direkta närhet. Väg 259 Glömstavägen är också hårt trafikerad och sträcker sig förbi bostadsbebyggelse i Flemingsberg, Vårdkasen och Rosenhill. Trafikbelastningen på denna del av väg 259 är hög i förhållande till vägens standard. Vägtrafiken ger upphov till störningar i människors upplevelse av sin vardagsmiljö i direkt anslutning till dessa vägar.

Flemingsberg centrum

Flemingsberg centrum är ett område med blandade funktioner (bostäder, centrumfunktioner och arbetsplatser). I området finns stora institutioner som Huddinge sjukhus och Södertörns högskola. I Flemingsberg centrum och Visättra bor totalt cirka 13 000 invånare, framförallt i höghusbebyggelse med hyresrätt som upplåtelseform. I Flemingsberg finns ett stort antal förskolor och grundskolor, samt två gymnasieskolor och Södertörns högskola. I delar av Flemingsberg centrum är de socioekonomiska förutsättningarna begränsade, det vill säga boende har låga

inkomst- och utbildningsnivåer samt låg förvärvsgrad. I andra delar av Flemingsberg centrum är de socioekonomiska förutsättningarna måttligt goda.

I den kommunala planeringen är utveckling av den regionala stadskärnan Flemingsberg prioriterat. Kommunens ambition är att det ska byggas cirka 14 000 nya bostäder och lokaler för ytterligare cirka 20 000 arbetsplatser fram till år 2035 (Huddinge kommun, 2019a). Huddinge kommun vill genom den nya stadskärnan skapa en samlingspunkt för hela Flemingsberg för att motverka den uppdelning och segregation som upplevs på platsen idag (Huddinge kommun, 2017).

Visättra och Flemingsbergsdalen

På östra sidan om Västra Stambanan och väg 226 Huddingevägen ligger Visättra och Flemingsbergsdalen. Visättra är ett bostadsområde med hög befolkningstäthet medan Flemingsbergsdalen är ett verksamhetsområde. Bebyggelsen i Visättra består till största del av höghusbebyggelse med hyresrätt som upplåtelseform. I Visättra finns en grundskola och sex förskolor vilket innebär att många barn bor och går i skola i området. I Flemingsbergsdalen bor inga människor i dagsläget men däremot finns en grundskola och en gymnasieskola.

Huddinge kommun har tagit fram ett förslag på planprogram för Flemingsbergsdalen som kommer utgöra underlag för framtida detaljplanering av verksamhetsområdet (Huddinge kommun, 2019b). Inriktningen i förslaget är att Flemingsbergsdalen exploateras med stadsbebyggelse med en blandning av nya verksamheter och bostäder.

Solgård

Solgård är ett bostadsområde med cirka 2000 boende. Bebyggelsen består av småhusbebyggelse i form av äganderätter. Andelen barn, 0–15 år, mycket hög, då det bor många barnfamiljer i området. I bostadsområdet Solgård är de socioekonomiska förutsättningarna måttligt goda.

Vårdkasen och Rosenhill

I Vårdkasen och Rosenhill bor totalt cirka 1000 invånare. I områdena ser sociodemografin liknande ut som i Solgård. I Rosenhill finns flertalet grundskolor, förskolor och ett äldreboende. I Vårdkasen finns varken skolor eller äldreboenden.

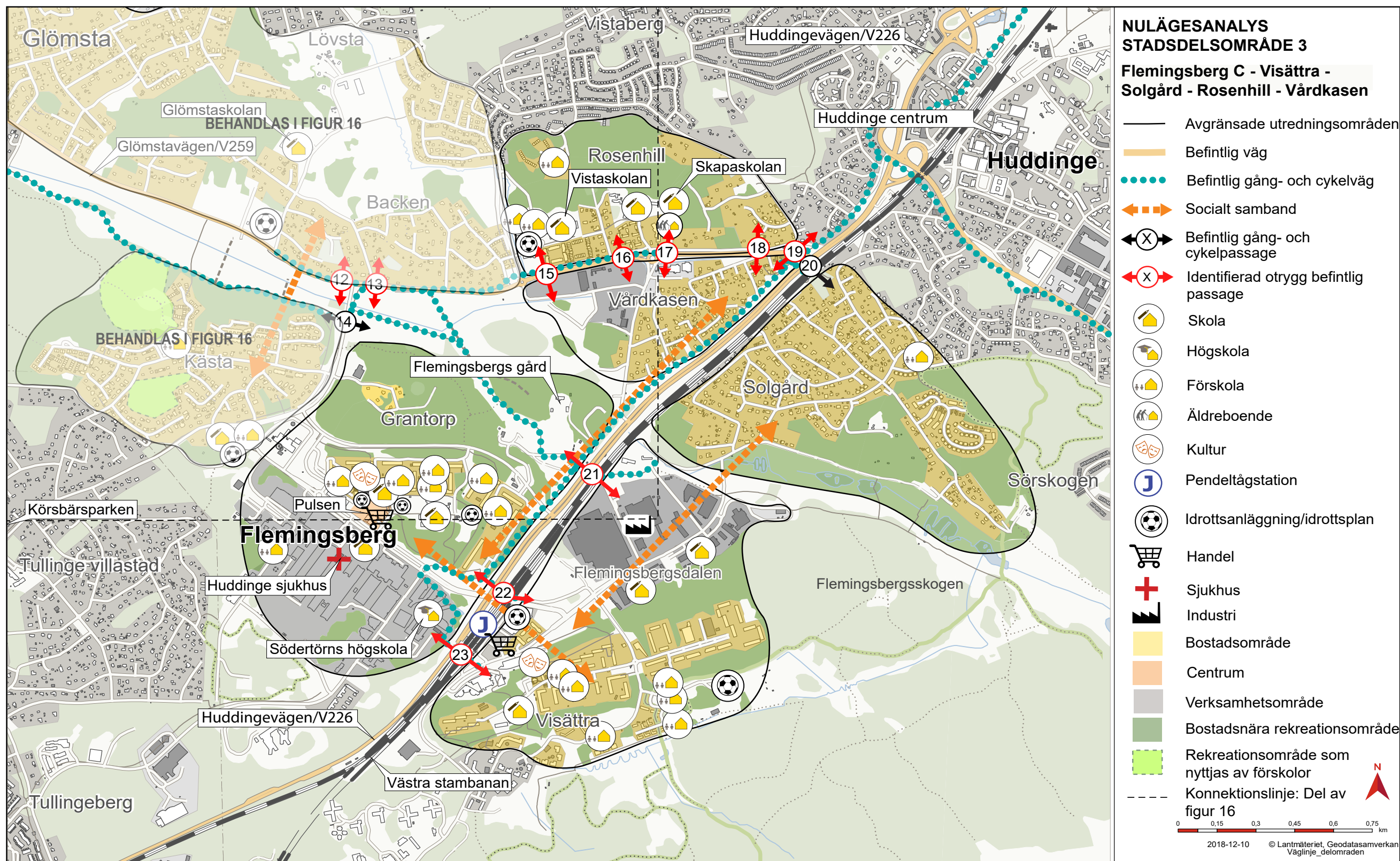
Känslighetsanalys - vardagsmiljöer

I tabell 17 listas vardagsmiljöer med hög känslighet inom stadsdelsområdet. Platser med hög känslighet bedöms utgöras av bostadsmiljöer, bostadsnära rekreationsområden, samt rekreationsområden som används frekvent av närliggande förskolor. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn har det visat sig att centrumnära områden såsom fotbollsplaner, skogsdungar, promenad- och kvartersstråk samt olika parker är viktigast för vardagslivet. Även delar av verksamhetsområdet Flemingsbergsdalen bedöms som känsligt eftersom barn vistas i närområdet till verksamhetsområdets skolor.

Tabell 17: Sammanfattning av identifierade känsliga platser och funktioner

Vardagsmiljö

- Samtliga bostadsmiljöer är känsliga för påverkan, det vill säga Flemingsberg centrum, Visättra, Solgård, Vårdkasen och Rosenhill. I samtliga bostadsområden förutom Vårdkasen finns skolor och/eller förskolor. Delar av Flemingsberg centrum och Visättra har begränsade socioekonomiska förutsättningar och bedöms som särskilt känsliga.
- Insprängda skogsdungar och parker i bostadsområdena används frekvent och bedöms som känsliga vardagsmiljöer. Särskilt Körsbärsparken nämndes som uppskattad av barn i mellanstadieåldern, utifrån dialoger.
- Delar av verksamhetsområdet Flemingsbergsdalen är känsligt (närområdet till skolorna).



Figur 17: Nulägesanalys Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen

5.5.2 Rörelsefrihet

Människors behov av att röra sig fritt till fots och med cykel inom stadsdelsområdet beror i hög utsträckning på vilka målpunkter och sociala samband som finns inom stadsdelsområdet. Gång- och cykelnätets utformning och möjligheter till att korsa större motortrafikleder avgör hur lätt det är för människor att röra sig till fots och med cykel. I figur 17 illustreras målpunkter, befintliga gång- och cykelvägar och gång- och cykelpassager under och över de större vägbarriärerna. Dessutom har sociala samband och otrygga gång- och cykelpassager identifierats och märkts ut i figuren, utifrån dialoger och platsobservationer.

Målpunkter

Målpunkterna som nämndes i Flemingsberg och Huddinge under dialogerna i SKB processen för Tvärförbindelse Södertörn är främst kopplade till arbete, studier och handel. Specifikt Huddinge sjukhus, Södertörns högskola och matvarubutiken Pulsen (i Flemingsbergs centrum) nämndes av flera intervjupersoner. Av de barn och ungdomar som intervjuats i Flemingsberg och Visättra nämndes skolor, fritidsgårdar, idrottsplatser och parker som viktiga målpunkter. Särskilt Körsbärsparken nämndes som uppskattad av barn i mellanstadieåldern. Flemingsberg har ett brett utbud av målpunkter. I Huddinge kommuns dialogarbete framkom dock att äldre efterfrågar mer grönska och fler mötesplatser i Flemingsberg (Huddinge kommun, 2017).

Ytterst få personer nämnde Flemingsbergsskogen som ett besöksmål för rekreativa ändamål, under dialoger inom ramen för SKB Tvärförbindelse Södertörn.

Gång- och cykelvägar

Idag finns ett regionalt cykelstråk som löper parallellt med väg 226 Huddingevägen, vilket möjliggör för gång- och cykelresor i nord-sydlig riktning mellan Flemingsberg centrum och Huddinge centrum. Det finns även ett gång- och cykelnät i öst-västlig riktning, för resor i tvärläng mellan Glömsta-Flemingsberg-Huddinge centrum. Gång- och cykelnätet är inte helt sammanhängande eftersom det saknas kortare länkar för delar av sträckan. Inom Flemingsberg finns ett lokalt gång- och cykelnät som förbinder stadsdelens olika områden.

Befintliga barriärer

Väg 259 Glömstavägen, väg 226 Huddingevägen och Västra stambanan delar upp Flemingsberg i mindre områden. Huddingevägen och järnvägen sträcker sig parallellt genom stadsdelsområdet i nord-sydlig riktning. Huddingevägen och järnvägen utgör en barriär mellan områden i väster (Flemingsberg centrum, Vårdkasen och Rosenhill) och områden i öster (Visättra, Flemingsbergsdalen och Solgård). Väg 259 Glömstavägen sträcker sig i öst-västlig riktning genom stadsdelsområdet. Väg 259 Glömstavägen utgör en barriär mellan områden i norr (Rosenhill) och områden i söder (Flemingsbergs centrum, Grantorp och Vårdkasen). Utifrån tidigare dialoger framkommer att boende upplever att deras bostadsområden är separerade från centrumkärnan och de stora institutionerna i form av bland annat Huddinge sjukhus och Södertörns högskola. Detta skapar en uppdelad känsla mellan dem som arbetar och dem som bor i området (Huddinge kommun, 2017).

Under väg 226 Huddingevägen och Västra Stambanan finns fyra planskilda GC-passager (passage 20–23) inom utredningsområdet. Avståndet mellan dessa passager är långt; cirka en kilometer mellan respektive passage, förutom mellan passagera vid pendeltågstationen (22–23) där avståndet är

kortare. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn framkommer att boende och besökare anser att passagera vid pendeltågstationen är otrygga (passage 22–23). Enligt intervjupersonerna beror det bland annat på att det kan samlas gäng med ungdomar där. Utifrån platsobservationer framkommer att även passagen mellan Flemingsbergsdalen och Flemingsberg centrum har en otrygg utformning (passage 21). Detta motiveras utifrån att passagen är en tunnel med bristande belysning och att det saknas raka siktlinjer igenom passagen. Ett flertal övergångsställen finns utmed väg 259 Glömstavägen (passage 12–19), vilket möjliggör för gena gång- och cykelresor i nord-sydlig riktning. Däremot upplevs Glömstavägen som otrygg på grund av bristande trafiksäkerhet. Utifrån dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn och Trafikverkets barnkonsekvensanalys för Glömstavägen anser barn att det är otryggt att korsa väg 259 på grund av snabbt körande bilar och hög andel tung trafik. Detta begränsar särskilt barns rörelsefrihet i området.

I Huddinge kommuns dialoger med befolkningen i Flemingsberg uttrycker äldre att det bör vara enkelt att resa lokalt med buss till Flemingsbergs centrum, då man kan ha svårt att röra sig längre sträckor på grund av den backiga terrängen. Vidare poängterade många, särskilt kvinnor och äldre, vikten av trygga stråk för gångtrafikanter och cyklister med god belysning och en trivsamt utemiljö (Huddinge kommun, 2017).

Huddinge kommun har identifierat ett behov att stärka sammanhållningen mellan Flemingsbergs olika delområden genom bättre orienterbarhet, sammanhang och integrerande stadsbebyggelse som kopplar ihop Flemingsbergs stadskärna med de omliggande delområdena (Huddinge kommun, 2017). En överdäckning av delar av Huddingevägen diskuteras inom Huddinge kommun.

Känslighetsanalys - rörelsefrihet

Flemingsberg centrum och omkringliggande områden har en hög genomströmning av människor på grund av stadsdelens breda utbud av arbetsplatser och service. Människor som bor i området rör sig mellan Flemingsberg centrum, Visättra, Flemingsbergsdalen, Solgård, Vårdkasen och Rosenhill för att ta sig service, skolor och närrekreation. Framförallt rör sig människor till Flemingsberg centrum på grund av det stora utbudet av service samt viktiga målpunkter som Södertörns högskola och Huddinge sjukhus. Många av de som deltog i dialogstudien uppehåller sig endast i Flemingsberg på grund av jobb eller studier vid Huddinge sjukhus eller Södertörns högskola.

I figur 17 har sociala samband med hög känslighet märkts ut. I området finns tre huvudsakliga känsliga sociala samband, två i nord-sydlig riktning och ett i öst-västlig riktning.

Det nord-sydliga sambandet på västra sidan om Huddingevägen och Västra Stambanan utgör ett utbyte mellan Flemingsberg centrum och Vårdkasen/Rosenhill. Sambandet utgör även i förlängningen en koppling mellan Flemingsberg centrum och Huddinge centrum. Sambandet är viktigt för människors tillgänglighet till service och för barns skolresor. Då delar av Flemingsberg centrum har begränsade socioekonomiska förutsättningar är sambandet även viktigt för att främja möten mellan människor med olika socioekonomiska förutsättningar.

Det nord-sydliga sambandet på östra sidan om Huddingevägen och Västra stambanan utgör ett utbyte mellan Solgård och Flemingsbergsdalen/Visättra. Även detta samband utgör i förlängningen en koppling till Flemingsbergs centrum och Huddinge centrum. Sambandet har en viktig funktion för att boende i Solgård som behöver ta sig till skolor i Flemingsbergsdalen eller Visättra, samt till service och vård i Flemingsbergs centrum. Då delar av Visättra har begränsade

socioekonomiska förutsättningar är sambandet även viktigt för att främja möten mellan människor med olika socioekonomiska förutsättningar.

Det öst-västliga sambandet utgörs av ett utbyte mellan Flemingsberg centrum och Flemingsbergsdalen/Visättra. Detta samband är också viktigt för människors tillgänglighet till service och för barns skolresor.

Tabell 18: Sammanfattning av identifierade känsliga sociala samband med avseende på rörelsefrihet

Rörelsefrihet
<ul style="list-style-type: none">● Det nord-sydliga sociala sambandet mellan Flemingsberg centrum och Vårdkasen/Rosenhill är viktigt för att tillgänglighet till service och för barns skolresor, samt för sammanhållningen mellan områden med olika socioekonomi.● Det nord-sydliga sociala sambandet mellan Solgård och Flemingsbergsdalen/Visättra är viktigt för tillgänglighet till service och för barns skolresor, samt för sammanhållningen mellan områden med olika socioekonomi.● Det öst-västliga sociala sambandet mellan Flemingsberg centrum och Flemingsbergsdalen/Visättra är viktigt för människors tillgänglighet till service och för barns skolresor.

5.6 Jordbro-Handen

5.6.1 Vardagsmiljö

Vardagsmiljön utgörs av platser där människor uppehåller sig regelbundet i vardagen. I figur 18 har ett antal identifierade vardagsmiljöer märkts ut, i form av bostadsområden och bostadsnära rekreationsområden. Utemiljön i bostadsområdena används regelbundet. Skogsdungar och grönområden mellan bostadshusen fungerar som bostadsnära rekreationsområden och används generellt för lek och rekreation. Identifierade rekreationsområden som används regelbundet av närliggande förskolor har märkts ut specifikt. I figur 18 har även förskolor, skolor och andra målpunkter märkts ut. Bostadsområden som har ett flertal målpunkter används i större utsträckning även under dagtid.

Väg 259 Haningeleden sträcker sig förbi Södra Handen och Norra Jordbro och trafikeras av en stor mängd trafik. Trafikbelastningen på denna del av väg 259 är hög i förhållande till vägens standard. Ytterligare stora kommunikationsstråk i området är Nynäsbanan och Nynäsvägen som sträcker sig i nord-sydlig riktning genom området. Väg- och järnvägstrafiken ger upphov till störningar i människors upplevelse av sin vardagsmiljö i direkt anslutning till dessa kommunikationsstråk.

Södra Handen

Handen är ett bostadsområde som ligger på norra sidan om väg 259 Haningeleden. I södra Handen finns en blandning av radhus- och höghusbebyggelse. I Södra Handen bor cirka 3000–4000 personer. Södra handen har måttligt begränsade socioekonomiska förutsättningar, det vill säga befolkningen har låga inkomst- och utbildningsnivåer samt låg förvärvsgrad. I södra Handen finns flertalet förskolor, grundskolor, gymnasium och äldreboenden. Slätmossens naturpark är ett bostadsnära rekreationsområde som används av omkringliggande förskolor. Rudan är ett populärt utflyktsmål för närliggande skolor i Handen och Jordbro, samt används sporadiskt av skolverksamheter från hela södra Stockholmsregionen.

Norra Jordbro

Jordbro är ett bostadsområde som ligger på södra sidan om väg 259 Haningeleden. I norra Jordbro utgörs bostäderna av radhus och i de mer centrala delarna av Jordbro utgörs bostäderna av höghus. I norra Jordbro bor cirka 2000 personer. I jämförelse med Handen så har Jordbro sämre socioekonomiska förutsättningar. I Jordbro finns flertalet grundskolor och förskolor. Barnen använder platser omkring skolmiljöerna. Parker omkring Jordbro centrum används av barn från omkringliggande förskolor, exempelvis Hurtigs park (Haninge kommun, 2018a).

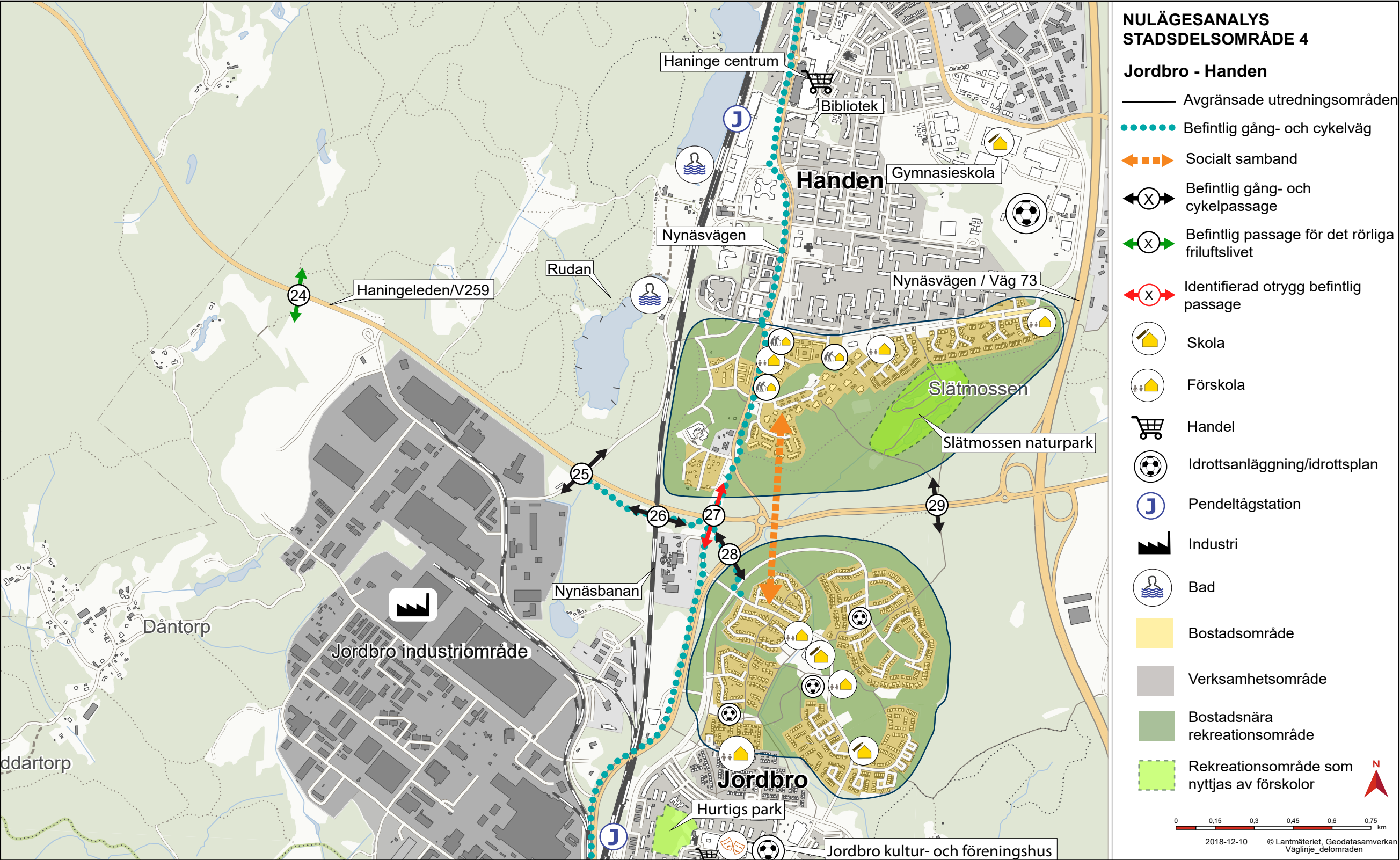
Känslighetsanalys - vardagsmiljöer

Samtliga bostadsområden i stadsdelsområdet, Jordbro och Handen, bedöms utgöra vardagsmiljöer med hög känslighet. Dessutom har Handen och Jordbro begränsade socioekonomiska förutsättningar, särskilt Jordbro. Ytterligare känsliga vardagsmiljöer i området utgörs av rekreationsområden som används frekvent av förskolor eller av boende i vardagen. I dialoger i SKB Tvärförbindelse Södertörn har det framkommit att parker och skogsdungar som är inspränga i bostadsbebyggelsen är mest betydelsefulla för vardagslivet. Även delar av Slätmossens naturpark och Rudan är viktiga eftersom det är ett utflyktsmål för närliggande förskolor och skolor.

Tabell 19: Sammanfattning av identifierade känsliga platser och funktioner

Vardagsmiljö

- Samtliga bostadsmiljöer är känsliga för påverkan, det vill säga Handen och Jordbro. Både Handen och Jordbro har begränsade socioekonomiska förutsättningar, särskilt Jordbro.
- Insprängda skogsdungar och parker i bostadsområdena används frekvent och bedöms som känsliga vardagsmiljöer.
- Områden intill befintlig väg 259 som används för närrekreation och nyttjas av förskoleverksamheter i Handen och Jordbro, däribland delar av Slätmossens naturpark och Rudan.



Figur 18: Nulägesanalys Jordbro-Handen

5.6.2 Rörelsefrihet

Människors behov av att röra sig fritt till fots och med cykel inom stadsdelsområdet beror i hög utsträckning på vilka målpunkter och sociala samband som finns inom stadsdelsområdet. Gång- och cykelvägar och barriärer avgör hur lätt det är för människor att röra sig till fots och med cykel. I figur 18 illustreras målpunkter, huvudcykelstråk och gång- och cykelpassager under/över de större vägbarriärerna. Dessutom har sociala samband och otrygga gång- och cykelpassager identifierats och märkts ut i figuren, utifrån dialoger och platsobservationer.

Målpunkter

Haninge centrum utgör en målpunkt för nöje, shopping och många andra ärenden, exempelvis för att besöka biblioteket. Utifrån dialogerna framgår även att externa handelsområden utgör målpunkter för handel. Jordbro kultur- och föreningshus en viktig målpunkt för kulturlivet (Haninge kommun, 2018a). Byggnaden inrymmer idag bland annat miljöverkstad, bibliotek och lokaler för ett antal olika föreningar.

Dialogstudien visar att en stor andel av boende i Jordbo arbetar och går i skola i Handen eftersom Handen har en större stadsdelskärna samt en gymnasieskola.

Målpunkter för rekreation utgörs framförallt av Rudans naturreservat och Slätmosse naturpark. Dialoger inom SKB Tvärförbindelse Södertörn har visat att bland annat tidsbrist påverkar hur ofta boende i Jordbro och Handen besöker grönområden. Boende i Handen besöker grönområden mer ofta än boende i Jordbro.

Gång- och cykelvägar

Idag finns ett regionalt cykelstråk mellan Stockholm och

Nynäshamn via Handen, Jordbro och Västerhaninge (Haninge kommun, 2018a). Gångavståndet mellan Jordbro centrum och Haninge centrum är cirka tre till fyra kilometer vilket tar ungefär 45 minuter att promenera. Att cykla samma sträcka tar cirka 15 minuter. En stor andel av de tillfrågade i dialogstudien uppgav att de hellre tar buss eller pendeltåg framför att promenera eller cykla inom och mellan områdena.

Befintliga barriärer

Idag utgör befintlig väg 259 Haningeleden en barriär mellan Jordbro och Handen. Fotgängare och cyklister passerar under en gång- och cykelpassage (passage 27) under befintlig väg 259 för att ta sig mellan områdena. Ytterligare barriärer i området är Nynäsvägen och Nynäsbanan.

Genomförd dialogstudie inom ramen för SKB-processen visar att barriären mellan Jordbro och Handen upplevs som stor. Intervjuade personer i dialogstudien för SKB Tvärförbindelse Södertörn beskriver gång- och cykelvägen mellan Handen och Jordbro är svår att hitta till samt att den upplevs som otrygg. Den främsta orsaken anges vara otillräcklig/bristfällig belysning. Platsobservationer indikerar att gång- och cykeltunneln (passage 27) under väg 259 Haningeleden har en otrygg utformning eftersom den har en avsides placering och bristande belysning. Genomförda dialoger under SKB-processen visar att fler kvinnor än män i Jordbro känner sig otrygga utomhus under kvällstid, samt att särskilt kvinnors rörelsefrihet mellan Jordbro och Handen begränsas av bristande trygghet.

Känslighetsanalys - rörelsefrihet

I figur 18 har sociala samband med hög känslighet märkts ut. Genomförda dialoger visar att sambandet mellan Handen och Jordbro är viktigt för människors behov av tillgänglighet till

viktiga målpunkter i vardagen, exempelvis service, kollektivtrafik, skola och föreningsliv. Sambandet bedöms vara känsligare i riktning Jordbro till Handen eftersom fler människor med bostadsort i Jordbro rör sig mot Handen än vice versa. Detta beror på att Handen har ett större serviceutbud än Jordbro samt att gymnasieelever i Jordbro tar sig till Handen eftersom det inte finns någon gymnasieskola i Jordbro.

Sambandet mellan Jordbro och Handen är även viktigt för att främja integration mellan två områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

I en fördjupning av översiktsplanen för Haninge kommun är utveckling av sambandet mellan Jordbro och Handen en utpekad strategi (Haninge kommun, 2018b). Kommunenens ambition är att skapa ett mer stadsmässigt stråk mellan Handen och Jordbro genom att tillföra ny bebyggelse längs Nynäsvägen. Det finns idéer på att skapa aktivitetsytor mellan Jordbro och stadskärnan för att minska det upplevda avståndet.

Tabell 20: Sammanfattning av identifierade känsliga sociala samband med avseende på rörelsefrihet

Rörelsefrihet

- Det sociala sambandet mellan Jordbro och Handen är viktigt för människors behov av tillgänglighet till viktiga målpunkter och för att främja integration mellan två områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

6 SOCIALA KONSEKVENSER (KONSEKVENSBEDÖMNING)

I kapitlet beskrivs sociala konsekvenser på regional nivå (Södra stockholmsregionen) och lokal nivå (stadsdelsområde).

På regional nivå görs en bedömning av de sociala aspekterna mobilitet och trafiksäkerhet, samt bostadsförsörjning och arbetsmarknad, se avsnitt 3.4.1.

På lokal nivå görs en bedömning av de sociala aspekterna rörelsefrihet och vardagsmiljö, se avsnitt 3.4.2. Konsekvenserna bedöms utifrån en konsekvensmatris. Konsekvensen är en sammanvägning av effekt och känslighet.

Projektorganisationen som har jobbat med denna SKB, vilken benämns SKB-gruppen, har verkat för att i största möjliga grad förebygga eller reducera negativa sociala konsekvenser samt stärka positiva konsekvenser av Tvärförbindelse Södertörn. SKB-gruppen har genomfört en nulägesanalys av hur människor använder och värderar sin närmiljö, som bygger på ett stort antal dialoger, platsobservation och statistik. Informationen som kommit fram har använts som underlag under utformning av vägen. SKB-gruppen har varit delaktiga under utformning av vägen då olika värden identifieras och vägs mot varandra i syfte att utforma en väganläggning inom ramen för ekonomiska-, miljömässiga- och sociala värden. På så vis har nulägesanalysen utgjort en del av beslutsunderlaget om vägens utformning löpande under planeringsprocessen. När specifika frågor eller platser diskuterades under utformningsskedet har SKB-gruppen vid ett flertal gånger genomfört kompletterande kunskapsinsamling som har utgjort underlag till beslut. I tabell 21 och tabell 22 redovisas identifierade behov under utformningen av Tvärförbindelse Södertörns gång- och cykelväg och gång- och cykelpassager.

Tabell 21: Identifierade behov för gång- och cykelvägar under utformningen av Tvärförbindelse Södertörn

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Analys: Utifrån dialoger med boende framgår att många av de befintliga gång- och cykelvägarna inom utredningsområdet upplevs som bristfälliga avseende användarvänlighet på grund av:

- Avsides lokalisering, bristande överblickbarhet och bristande belysning
- Att cykelvägarna inte är tillräckligt gena
- Att det saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät

Detta resulterar i att vissa personer, om möjligt, tar alternativa vägar eller väljer annat transportmedel än gång- eller cykel, alternativt avstår helt från resan. Kvinnor, barn och äldre är grupper vars rörelsefrihet begränsas av otrygghet i större uträkning i jämförelse med andra grupper.

Fokusområden för anpassningar: SKB-gruppen har verkat för en trygg och användarvänlig utformning av gång- och cykelvägen genom att förespråka ett antal utformningsprinciper, se avsnitt 2.4.

Tabell 22: Identifierade behov för gång- och cykelpassager under utformningen av Tvärförbindelse Södertörn

GÅNG- OCH CYKELPASSAGER

Analys: Dialoger och platsobservationer har skapat kunskap om vilka passager som används i stor utsträckning, vilka passager som idag anses vara bristfälligt utformade samt vilka passager som idag upplevs som otrygga. På så vis har specifika gång- och cykelpassager identifierats som särskilt viktiga att beakta för att främja sociala värden. I bilaga 2 redovisas prioriterade passager för SKB.

Fokusområden för anpassningar: SKB-gruppen har verkat för en trygg och användarvänlig utformning av gång- och cykelpassagerna genom att förespråka ett antal utformningsprinciper, se avsnitt 2.4.

6.1 Regionala konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs Tvärförbindelse Södertörn påverkan (se 6.1.1) och sociala konsekvenser (se 6.1.2–6.1.3) för södra Stockholmsregionen.

6.1.1 Tvärförbindelse Södertörn

Utformningen av vägen medger hög kapacitet och god framkomlighet, vilket tillsammans med den gena sträckningen innebär att restiderna förbättras avsevärt för biltrafik och kollektivtrafik. Mobiliteten förväntas att förbättras framförallt mellan Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg eftersom sträckan idag har stora framkomlighetsproblem.

Tvärförbindelse Södertörn skapar nya förutsättningar för kollektivtrafiken på Södertörn. Vägens utformning har anpassats för att möjliggöra för de stombusslinjer som, enligt nuvarande stomnätsplan, är planerade att trafikera väg 259 och E4/E20. Enligt stomnätsplanen planeras två stombusslinjer att trafikera Tvärförbindelse Södertörn med få antal stopp längs med sträckan, minskad restid och ökad turtäthet. Planerade stombusslinjer underlättar för snabba och effektiva arbets- och serviceresor i tvärled. En av stombusslinjerna planeras att trafikera hela sträckan mellan E4/E20 i väster till Haninge centrum i öster, med stopp i Flemingsberg och Jordbro. Den andra stombusslinjen planeras att trafikera den västra sträckan mellan Fittja och väg 226 Huddingevägen med stopp i Masmö och Flemingsberg. Nulägesanalysen har visat att dagens restid med buss på tvären på Södertörn är likvärdig med restiden med spårbunden trafik in mot Stockholm och ut igen. I projektet Tvärförbindelse Södertörn har en analys av restidsvinster för bil och kollektivtrafik genomförts för olika sträckor med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn. Detta redovisas i PM Kollektivtrafik (Trafikverket, 2020b). Tvärförbindelse Södertörns förbättrade mobilitet och möjliggörande för stombusslinjerna, leder till att

buss på tvären blir det klart snabbaste alternativet. Detta gäller mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg centrum och Handen centrum.

I dagsläget har befintlig väg 259 bristande trafiksäkerhet. Utformningen av den nya motortrafikleden och gång- och cykelvägen kommer förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag (Trafikverket, 2019). Den nya gång- och cykelvägen innebär att det blir ett sammanhängande gång- och cykelnät för resor i tvärled på Södertörn. Cykelnätet fyller både en regional funktion för arbetspendling och en lokal funktion för tillgänglighet till lokala målpunkter. För oskyddade gång- och cykeltrafikanter förbättras trafiksäkerheten längs hela sträckan. Särskilt stor blir effekten för sträckor som saknar ett sammanhängande gång- och cykelnät i dagsläget, det vill säga mellan Myrstuguberget och Glömsta och mellan Gladö och Jordbro.

6.1.2 Konsekvenser för mobilitet och trafiksäkerhet

Mobiliteten mellan E4/E20 i väster till Haninge centrum förbättras för motorfordon, kollektivtrafik och gång- och cykel. Detta är positivt för människors möjligheter till pendling till arbetsplatser och högskola och för resor med utryckningsfordon till och från Huddinge sjukhus.

Individer och samhällsgrupper har olika preferenser och möjligheter till att resa med olika trafikslag. Eftersom de förbättringar Tvärförbindelse Södertörn genererar sker för samtliga trafikslag, det vill säga, bil-, kollektiv-, gång- och cykeltrafik, bedöms samtliga samhällsgrupper kunna ta del av nyttorna.

För områdena med begränsade socioekonomiska förutsättningar längs med Tvärförbindelse Södertörn, det vill säga Fittja, Masmö, Vårby, Visättra och Jordbro förväntas kollektivtrafikmöjligheterna förbättras. Bilinnehavet i dessa områden är lågt vilket innebär goda kollektivtrafikförbindelser är särskilt viktigt. Förbättrad kollektivtrafik är även viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor står för merparten av kollektivtrafikresorna i länet.

Trafiksäkerheten förbättras för resor med samtliga trafikslag. Att trafiksäkerheten förbättras för gång- och cykeltrafikanter är särskilt positivt för barn. I dialogarbetet beskriver de deltagande barnen att snabbt körande bilar och bilar som inte stannar vid övergångställen skapar otrygghet. Dialogerna visar även att bristfällig trafiksäkerhet påverkar barnens möjlighet till självständiga resor till skola. Att skolbarnen i lämplig åldersgrupp ges möjlighet att gå eller cykla till skolan på egen hand är positivt ur ett barnperspektiv.

6.1.3 Konsekvenser för bostadsförsörjning och arbetsmarknad

Att mobiliteten stärks mellan stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum är en förutsättning för Huddinge och Haninge kommuns stora utvecklingsplaner i stadsdelarna.

I Stockholmsregionen råder bostadsbrist och socioekonomiska skillnader ökar. Ett ökat byggande av bostäder är positivt för människor i hela regionen. Tvärförbindelse Södertörn skapar möjligheter till att fler bostäder, arbetsplatser och service kan etableras i de regionala stadskärnorna. Det är svårbedömt hur stor denna effekt blir, särskilt då bostadsplanerna beror på Huddinge kommuns detaljplaneprocess och även förutsätter att den planerade spårvägen Spårväg syd byggs ut mellan Kungens kurva-Skärholmen och Flemingsberg.

Två tredjedelar av arbetsplatserna ligger i norra Stockholmsregionen. Detta skapar ett stort pendlingsbehov för boende inom södra sidan av regionen till arbetsplatser på norra sidan. Av denna anledning är det positivt att fler arbetsplatser möjliggörs i de regionala stadskärnorna i södra Stockholmsregionen. Nya förutsättningar för arbetsliv skapas vilket gynnar regionen som helhet och i förlängningen kan det vara positivt för sammanhållningen i regionen.

Tabell 23: Sammanfattande regionala konsekvenser för södra Stockholmsregionen

REGIONALA SOCIALA KONSEKVENSER	
+	För resor i tvärled på Södertörn förbättras mobiliteten och trafiksäkerheten för biltrafik, kollektivtrafik och till fots och med cykel. Eftersom förbättringar sker för samtliga trafikslag, gång, cykel, buss och bil, bedöms samtliga samhällsgrupper kunna ta del av nyttorna.
+	Kollektivtrafikmöjligheterna förbättras i områdena med lågt bilinnehav och begränsade socioekonomiska förutsättningar. I dessa områden är behovet av god kollektivtrafik särskilt viktigt, eftersom det ibland är enda möjligheten för resande utanför det egna bostadsområdet.
+	Den förbättrade trafiksäkerheten som Tvärförbindelse Södertörn innebär är särskilt positivt för skolbarn då det skapar förbättrade möjligheter för barn att självständigt gå eller cykla till skolan.
+	Fler bostäder och arbetsplatser möjliggörs i regionen, vilket är positivt för regionen som helhet.

6.2 Lokala konsekvenser: Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget

I detta avsnitt beskrivs Tvärförbindelse Södertörns påverkan (se 6.2.1) och sociala konsekvenser (se 6.2.2–6.2.3) i Fittja, Vårby, Masmo, Myrstuguberget.

6.2.1 Tvärförbindelse Södertörn

Mellan Vårby och Masmo kommer Tvärförbindelse Södertörn ansluta till E4/E20 vilket kräver att en ny trafikplats anläggs; trafikplats Gömmaren, se figur 19 och figur 21. Trafikplatsen innebär en stor breddning av E4/E20 och nya vägramper tillkommer i ytläge på olika nivåer, se figur 19. Befintliga gång- och cykelpassager under E4/E20 (passage 1 och 2) kommer att ersättas av nya passager i ungefär samma geografiska läge som i nuläget, se figur 21. Dessutom skapas nya passager för gång- och cykeltrafikanter under de nya vägramperna. Breddningen innebär att befintliga gång- och cykelpassager (passage 1 och 2) under E4/E20 blir förlängda. Detta gäller särskilt passagen som förbinder Snickarkrogsvägen med Vårby allé (passage 1). Eftersom den nya passagen förlängs utformas den med en större tunnelgeometri (ökad bredd och höjd) jämfört med den befintliga, samt får en ny placering mer anpassad till omgivningen, se figur 22.

För att möjliggöra kopplingen mellan Tvärförbindelse Södertörn och E4/E20 samt för att tillgodose ökat kapacitetsbehov på E4/E20 kommer E4/E20 att breddas mellan befintlig trafikplats Fittja och befintlig trafikplats Lindvreten i höjd med Kungens kurva, se figur 21. Breddningen av vägen medför att befintliga broar över Fittjaviken behöver ersättas med nya. I och med ombyggnation av Vårby broar blir det möjligt att förbättra utformningen av passagerna under E4/E20 längs Fittjaviken (passage 2 och 3). Detta beror på att den förlängda Vårbybron gör att större ytor öppnas under bron, där funktionerna vägdagvattenrening, strandstråk/gångpassage och vistelse kombineras. Öster om trafikplats Gömmaren leds Tvärförbindelse Södertörn in i en cirka 750 meter lång tunnel genom Masmoberget. Tunneln övergår till väg på ytan i höjd med Myrstuguberget, se figur 21. På norra sidan om vägen blir det en hög bergskärningen, se figur 23.



Figur 19: Översikt av trafikplats Gömmaren med anslutande av- och påfartsramper sett från norr

Öster om tunnelmynningen ansluter Tvärförbindelse Södertörn till trafikplats Flottsbro. Trafikplatsen anläggs där Masmovägen möter Glömstavägen, se figur 20 och figur 21. Trafikplatsen innebär att ytterligare körfält och ramper tillkommer på ytan. I närheten av trafikplats Flottsbro anläggs en ny ekodukt (passage A) för att djur ska kunna tas sig över Tvärförbindelse Södertörn.

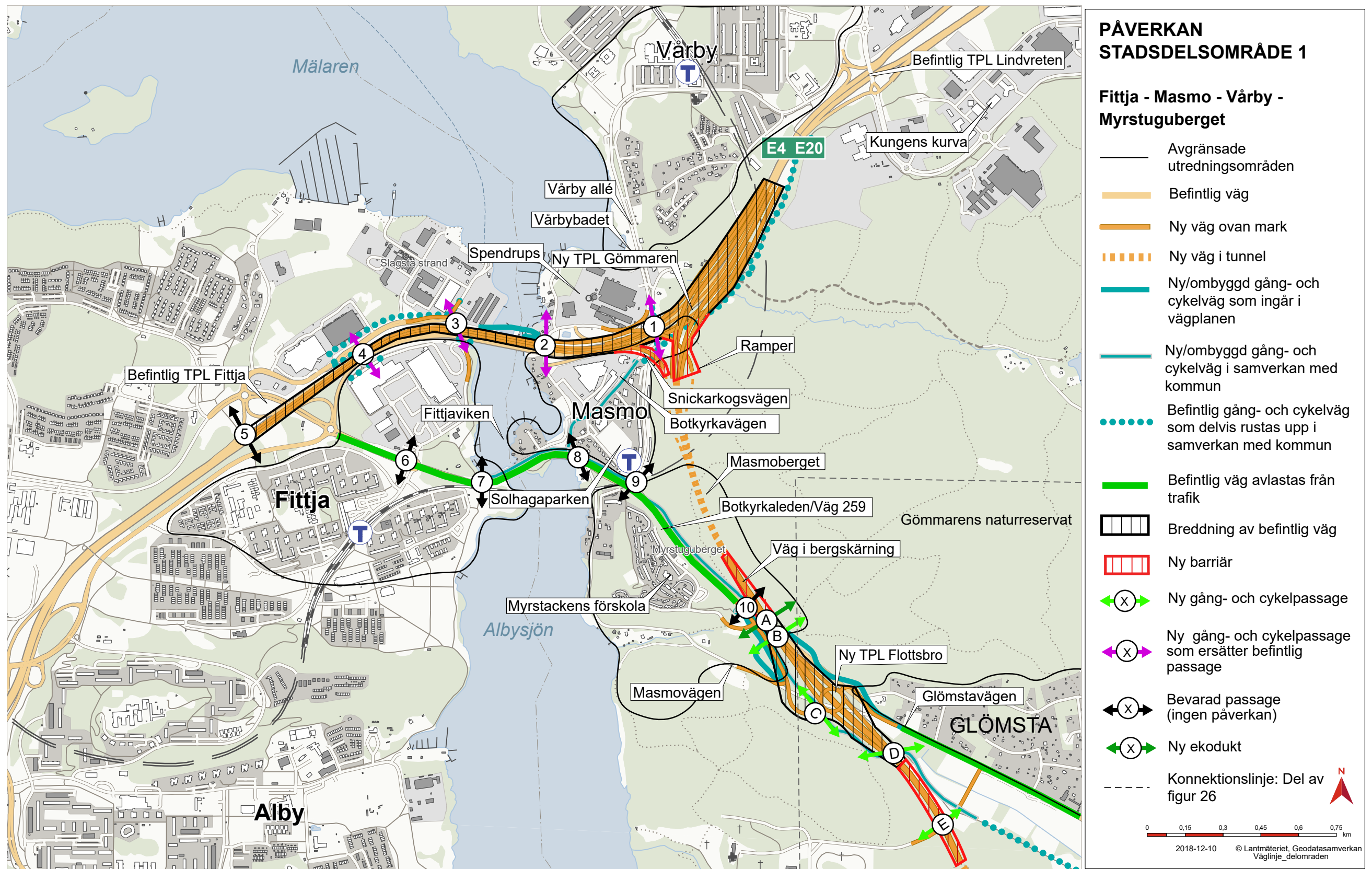
Ett nytt sammanhängande gång- och cykelstråk anläggs i stadsdelsområdet, se figur 21. En ny gång- och cykelbro anläggs över Fittjaviken som ansluter till lokala gång- och cykelvägar på respektive sida om Fittjaviken. Den nya gång- och cykelväg går längs med Botkyrkavägen och fortsätter längs med Botkyrkaleden fram till trafikplats Flottsbro. Söder om trafikplats Flottsbro passerar gång- och cykelvägen en lokalväg i en gång- och cykeltunnel (passage C), och cirka 300 meter öster om trafikplatsen passerar gång- och cykelvägen motortrafikleden på en bro (passage D).

I utformning av gång- och cykelvägen har det varit av stor vikt att inkludera möjligheten för fotgängare och cyklister att ta sig mellan Glömsta och Myrstuguberget. Idag saknas en sådan korsning av Botkyrkaleden, vilket resulterar i bristande tillgänglighet och otrygghet för gång- och cykeltrafikanter. Den befintliga gång- och cykeltunnel under Botkyrkaleden (passage 10) ansluter enbart till en busshållplats. Av denna anledning anläggs en ny gång- och cykelväg längs norra sidan av befintliga Glömstavägen som passerar över Tvärförbindelse Södertörn på en del av ekodukten. Passagen (passage B) skapar nya möjligheter att röra sig med cykel och till fots mellan Myrstuguberget och Glömsta.

Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär att en del av trafiken på Botkyrkaleden flyttas över till Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket 2019b), se figur 21.



Figur 20: Översikt av trafikplats Flottsbro och ekodukten



Figur 21: Tvärförbindelse Södertörns påverkan i Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberg

6.2.2 Sociala konsekvenser för rörelsefrihet

Mobiliteten för gång- och cykelresor i tvärled, mellan Myrstuguberget och Glömsta

Det sociala sambandet mellan Myrstuguberget och Glömsta är viktigt för boende i stadsdelsområdet, och särskilt för barns skolresor till Glömstaskolan. Barn som går i skola i Glömsta upplever bristande trafiksäkerhet för denna sträcka, eftersom det saknas ett sammanhängande gång- och cykelstråk för sträckan.

Ur ett barnperspektiv är det positivt att Tvärförbindelse Södertörn skapar ett sammanhängande gång- och cykelstråk och nya passagemöjligheter mellan Myrstuguberget och Glömsta eftersom det möjliggör för mer trafiksäkra och effektiva gång- och cykelresor till grundskolor i Glömsta. Av denna anledning bedöms det nya gång- och cykelstråket leda till positiva konsekvenser för boende och verksamma i stadsdelsområdet.

E4/E20s barriäreffekt mellan Masmö och Vårby

I dagsläget utgör E4/E20 en barriär mellan Vårby och Masmö. Särskilt kvinnors rörelsefrihet är begränsad eftersom framförallt kvinnor upplever otrygghet vid passage av E4/E20. Sambandet mellan Vårby och Masmö är viktigt eftersom båda tätorterna har målpunkter som kompletterar varandra såsom skolor, förskolor, service, vård och kultur. Målpunkterna används av flera åldersgrupper. Huddinge kommun har planer på att utveckla verksamhetsområdet vid Spendrups gamla bryggeri med nya bostäder, arbetsplatser och service. Genomförs dessa planer finns ytterligare anledning för människor att röra sig mellan Masmö och Vårby och kopplingen mellan de två platserna kan komma att stärkas. Av denna anledning bedöms sambandet mellan Masmö och Vårby ha hög känslighet för påverkan av Tvärförbindelse Södertörn.

Den nya trafikplatsen innebär en breddning av E4/E20 för att få plats med extra körfält. Vägen kommer att bli mer visuellt dominerande och trafikeras av en större mängd trafik. Detta förstärker barriäreffekten mellan Masmö och Vårby och kan få konsekvenser för människors rörelser mellan områdena. För att minska barriäreffekten har de nya passagerna under E4/E20 (passage 1 och passage 2) utformats med en större tunnelgeometri (ökad bredd och höjd) i jämförelse med befintliga passager. Detta bedöms förbättra överblickbarheten och tryggheten i gång- och cykeltunnlarna, trots att de nya gång- och cykeltunnlarna blir förlängda. Av denna anledning bedöms den förstärkta barriäreffekten som mindre omfattande. Dock kvarstår en negativ effekt på ett känsligt socialt samband vilket bedöms resultera i måttliga negativa konsekvenser.

Den förbättrade utformningen av gång- och cykelpassagerna under E4/E20 innebär att otryggheten i gång- och cykelpassagerna kan minska och få positiva konsekvenser för de



Figur 22: Visionsbild av platsen söder om den nya passagen under E4/E20 (passage 1)

grupper som upplever otrygghet vid passage av E4/E20. Detta kan få betydelse för de kvinnor och övriga individer som i dagsläget avstår från att gå eller cykla mellan Masmö och Vårby på grund av otrygghet i gång- och cykeltunnlarna, se figur 22.

E4/E20s barriäreffekt mellan Slagsta strand och Botkyrka handelsområde i Fittja

I dagsläget utgör E4/E20 en barriär mellan Slagsta Strand och Botkyrka handelsområde i Fittja. Men sambandet mellan Fittja och Slagsta har begränsad betydelse för människors resor. Framförallt används det för gång- och cykelresor från Fittja till verksamheter i Slagsta Strand. Men då Slagsta är ett verksamhetsområde med få målpunkter såsom service, vård eller skola, bedöms sambandet ha låg känslighet för påverkan av Tvärförbindelse Södertörn.

Breddningen av E4/E20 genom Botkyrka kommun fram till trafikplats Fittja innebär att vägen blir mer visuellt dominerande och kommer trafikeras av en större mängd trafik (Trafikverket 2019b). Detta förstärker barriäreffekten mellan Slagsta Strand och Botkyrka handelsområde. Den negativa effekten bedöms dock som liten eftersom breddningen blir mindre omfattande och befintliga gång- och cykelpassager (passage 3 och 4) under E4/E20 får en tryggare utformning. Sammantaget bedöms konsekvenserna som små negativa.

För grupper som i dagsläget upplever otrygghet, särskilt kvinnor, vid passage av E4/E20 bedöms den förbättrade utformningen av gång- och cykelpassagerna resultera i positiva konsekvenser.

6.2.3 Konsekvenser för vardagsmiljö

Förändrad användning och upplevelse av platsen omkring trafikplats Gömmaren

Trafikplats Gömmaren lokaliseras på E4/E20 vilket försämrar möjligheten att nyttja ett intilliggande grönområde längs med delar av Snickarkrogsvägen. Grönområdet besöks bland annat av boende i norra Masmo. Stigar från området leder vidare mot rekreativa målpunkter på Masmoberget, och området är således viktigt för närrekreation.

Förskolor i Vårby och Masmo använder grönområdet frekvent för lek och rörelse. Det finns dock närliggande rekreationsområden som också används av förskolorna, exempelvis ett område längre sydöst på Masmoberget, som kan nås via stigar till Gömmarens naturreservat i höjd med Masmo tunnelbanestation. Tvärförbindelse Södertörn går i en tunnel genom Masmoberget vilket gör att stigar till Gömmarens naturreservat vid Masmo tunnelbanestation fortsatt kommer att vara öppna. Särskilt förskolorna i Vårby har många alternativa rekreationsområden på västra sidan om E4/E20, exempelvis längs med det rekreativa stråket utmed Mälarens strand. Sammantaget bedöms det berörda rekreationsområdet ha låg känslighet för påverkan. De försämrade möjligheterna för boende och förskolebarn att nyttja det berörda rekreationsområdet bedöms resultera i som mest måttliga negativa konsekvenser.

I anslutning till norra Masmo anläggs en ny vägramp på ytan. Masmo är ett bostadsområde och har därför hög känslighet. Dessutom är de socioekonomiska förutsättningar begränsade vilket innebär att det är särskilt viktigt att området har en god

boendemiljö och tillgång till attraktiva rekreationsområden. För bostadsbebyggelsen i norra Masmo riskerar Tvärförbindelse Södertörn resultera i stora negativa konsekvenser då ramper på ytan och ökade trafikflöden förändrar upplevelsen av närmiljön i direkt anslutning till bostadsbebyggelsen.

Förändrad användning och upplevelse av platsen omkring trafikplats Flottsbro

Trafikplats Flottsbro anläggs mellan Myrstuguberget och Glömsta. Breddningen av befintlig väg innebär att delar av ett omkringliggande grönområde tas i anspråk. En del av grönområdet utgörs av bostadsnära rekreation och används av boende i Glömsta. För boende i västra Glömsta, i direkt närhet till trafikplats Flottsbro, bedöms Tvärförbindelse Södertörn att resultera i stora negativa konsekvenser. Det beror på att ramper vid trafikplatsen och ökade trafikflöden påverkar närmiljön negativt.

Strax väster om trafikplats Flottsbro går vägen på ytan cirka 300 meter mellan Myrstuguberget och Masmoberget. Det skapar omvägar till Masmoberget för boende och Myrstackens förskola i Myrstuguberget och innebär att möjligheten till närrekreation på Masmoberget försämras för boende och verksamma i Myrstuguberget. Kartläggningen av hur förskolebarn i Myrstuguberget använder närmiljön visar att Myrstackens förskola även besöker ett flertal andra grönområden i närområdet som inte påverkas av Tvärförbindelse Södertörn, se figur 15. Förskolan kommer kunna besöka Masmoberget när Tvärförbindelse Södertörn har byggts ut men promenaden dit blir längre för förskolebarnen. Detta är en begränsande faktor, särskilt eftersom små barn inte orkar gå lika långt som vuxna. Eftersom

förskoleverksamheten kan använda övriga rekreationsområden i närområdet om promenaden upplevs bli för lång bedöms konsekvenserna som måttligt negativa.

Förändrad upplevelse av platsen omkring väg 259 Botkyrkaleden

Avlastning av trafik från Botkyrkaleden leder till en förbättrad vardagsmiljö för boende i norra Fittja, Södra Masmo och Myrstuguberget längs med Botkyrkaleden. I områdena finns förskolor och grundskolor. Fittja och Masmo har begränsade socioekonomiska förutsättningar och Myrstuguberget har goda socioekonomiska förutsättningar. Att Botkyrkaleden avlastas från trafik bedöms därför resultera i positiva konsekvenser eftersom vardagsmiljön förbättras för omkringliggande bostadsområden, samt förskolor och grundskolor.



Figur 23: Bergskärning i höjd med Myrstuguberget

Tabell 24: Sammanfattande sociala konsekvenser för Fittja-Vårby-Masmo-Myrstuguberget

SOCIALA KONSEKVENSER FITTJA-VÅRBY-MASMO-MYRSTUGUBERGET



Hela stadsdelsområdet gynnas av ett nytt sammanhängande gång- och cykelstråk mellan Masmo, Myrstuguberget och Glömsta. Detta förbättrar barnens möjligheter till trygga, trafiksäkra och självständiga skolresor bort mot Glömsta. Det är även positivt att befinliga gång- och cykelpassager under E4/E20 ersätts med nya passager med större tunnelgeometri (bredd och höjd) vilket kan förbättra överblickbarheten och tryggheten i tunnlarna.

Positiva konsekvenser uppstår även för de områden som ligger längs med Botkyrkaleden, det vill säga Norra Fittja, Södra Masmo och Mystuguberget. Detta beror på att trafik i form av personbilar och tung trafik på Botkyrkaleden kommer att minska och flyttas till Tvärförbindelse Södertörn. Detta bedöms innebära positiva konsekvenser för människor i form av ökad trivsel längs med platser längs med Botkyrkaleden. Detta är en effekt som samtliga samhällsgrupper kan ta del av.



Stora negativa konsekvenser uppstår framförallt omkring de nya trafikplatserna i ytläge, trafikplats Gömmaren och trafikplats Flottsbro, på grund av förstärkta barriäreffekter, markanspråk och ökade trafikstörningar. Det sociala sambandet mellan Vårby och Masmo riskerar att försvagas, på grund av en förstärkt upplevd barriär, vilket kan få konsekvenser för människors rörelse mellan områdena. Vid trafikplats Flottsbro försämras tillgängligheten till Masmoberget som nyttjas av närliggande förskola i Myrstuguberget. Trafikplatsen innebär ökade störningar i vardagsmiljön i en del av västra Glömsta. Stora negativa konsekvenser uppstår i norra Masmo eftersom trafikstörningarna kommer att öka, samtidigt som möjlighet till närrecreation minskar, i ett område med begränsade socioekonomiska förutsättningar.

6.3 Lokala konsekvenser: Glömsta-Kästa

I detta avsnitt beskrivs Tvärförbindelse Södertörns påverkan (se 6.3.1) och sociala konsekvenser (se 6.3.2–6.3.3) i Glömsta och Kästa.

6.3.1 Tvärförbindelse Södertörn

Öster om Häggstavägen sänker sig vägen och övergår i en tunnel (Glömstatunneln). Glömstatunneln, som blir cirka en kilometer lång, passerar under området Glömstadalen och Loviseberg, se figur 26. Syftet med tunneln är att möjliggöra kommunens utveckling av en ny stadsdel i området.

I den östra delen av stadsdelsområdet övergår Glömstatunneln till väg på ytan, se figur 25. Vägen sträcker sig parallellt med Glömstavägen. Glömstavägen kommer att finnas kvar men får en lokal funktion för att ta sig till bostäder och målpunkter i Glömsta. I Kästa kommer Tvärförbindelse Södertörn ansluta till Katrinebergsvägen, vilket kräver att ny trafikplats Kästa anläggs, se figur 26. Trafikplatsen utformas med en överliggande cirkulationsplats där Katrinebergsvägen ansluter till Tvärförbindelse Södertörn via ramper till och från cirkulationsplatsen.

Att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk har varit en viktig del i projektet Tvärförbindelse Södertörn. Gång- och cykelvägen kommer följa sträckningen för befintlig gång- och cykelväg, men får en justerad dragning vid trafikplats Kästa. Utbyggnad av trafikplats Kästa innebär att befintliga gång- och cykelpassager över Glömstavägen stängs (passage 12 och 13), se figur 26. För att möjliggöra passage igenom trafikplatsen och skapa kopplingar till det lokala gång- och cykelnätet anläggs nya gång- och cykelpassager. Väster om trafikplats Kästa anläggs en gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn (passage F) och öster om trafikplatsen anläggs en gång- och cykeltunnel (passage G). Dessutom anläggs en ny gång- och cykelpassage under Katrinebergsvägen (passage 14) som ersätter den befintliga passagen. Gång- och cykelpassagerna görs breda och utformas som planskilda gång- och cykelpassager vilket innebär att konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter och biltrafikanter undviks. I ett parallellt projekt av Trafikverket planeras en ny gång- och cykelväg längs norra sidan av Glömstavägen. I projektet Tvärförbindelse Södertörn anläggs en gång- och cykelväg norr om trafikplatsen som får kopplingar till det planerade gång- och cykelstråket och befintligt gång- och cykelstråk.

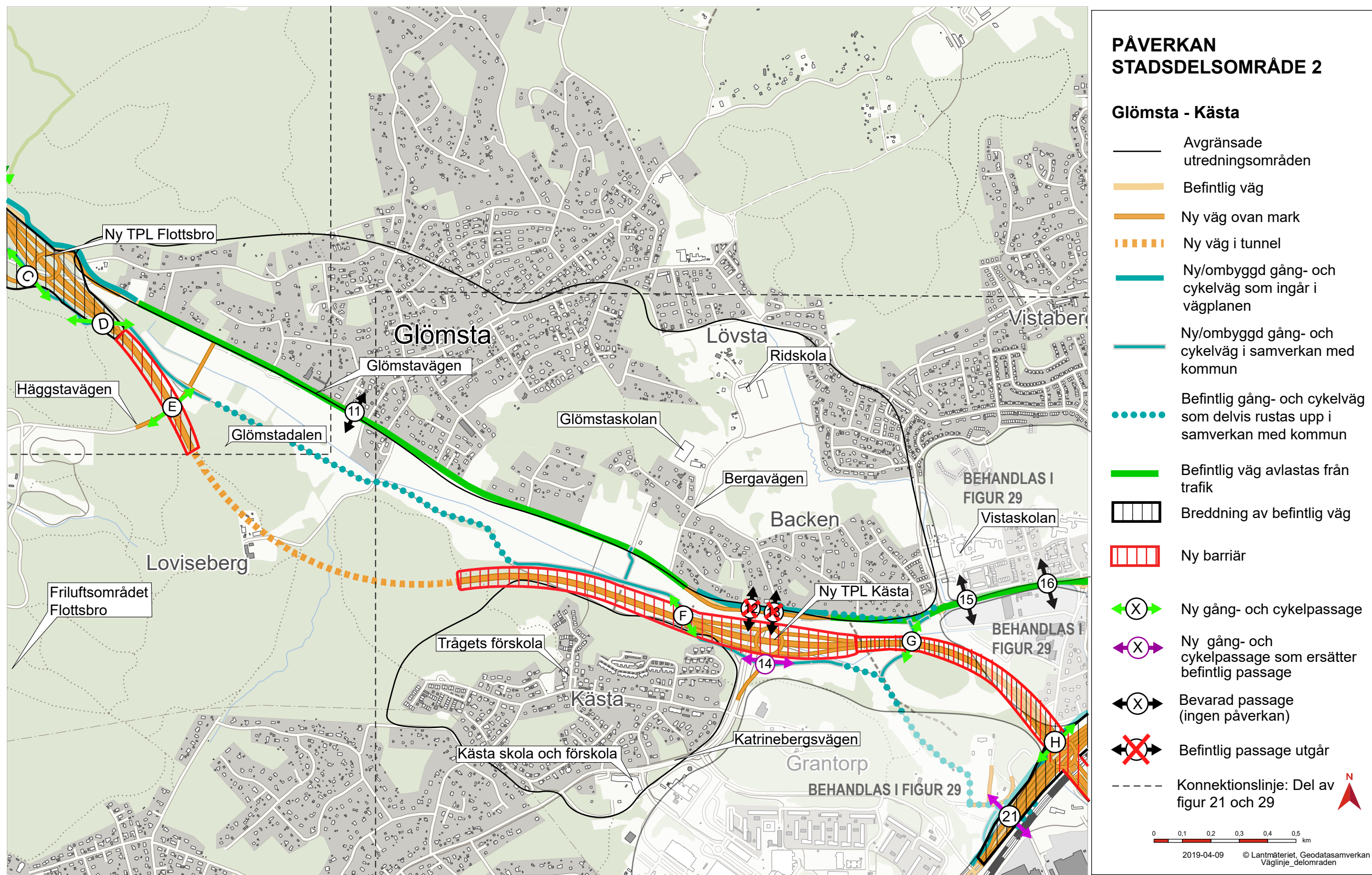
Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär att en stor del av trafiken på Glömstavägen flyttas till Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket 2019b), se figur 26.



Figur 24: Översikt av trafikplats Kästa



Figur 25: Bergskärning i höjd med Kästa och Glömstatunnelns östra tunnelmyrning



Figur 26: Tvärförbindelse Södertörns påverkan i Glömsta-Kästa

6.3.2 Konsekvenser för rörelsefrihet

Trafiksäkerheten och tryggheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Glömsta, Kästa och vidare bort mot Flemingsberg centrum

Det sociala sambandet mellan Glömsta och Kästa är viktigt för barns rörelsefrihet till skolor i Glömsta och Kästa. Barnen upplever i dagsläget otrygghet vid resor till och från skola på grund av bristande trafiksäkerhet på Glömstavägen. Under nulägesanalysen beskrev barn trafik som kör i höga hastigheter och som inte stannar vid övergångsställen. Detta påverkar särskilt barnens möjlighet att självständigt resa till och från skolor med gång- och cykel.

Den nya gång- och cykelvägen som anläggs i projektet Tvärförbindelse Södertörn innebär att trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras i stadsdelsområdet mellan Glömsta, Kästa och vidare bort mot Flemingsberg centrum. De nya passagerna (passage F, G och 14) utformas som planskilda gång- och cykelpassager, det vill säga gång- och cykeltunnel eller gång- och cykelbro, vilket innebär att konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter och biltrafikanter undviks. Dessutom har passagerna utformats enligt principer för trygg utformning, bland annat genom en väl tilltagen bredd som möjliggör god överblickbarhet. Passagen väster om trafikplats Kästa (passage F) utformas som gång-och cykelbro vilket är en fördelaktig utformning utifrån ett trygghetsperspektiv. Dessa åtgärder i kombination med att Glömstavägen avlastas från tung trafik innebär att trafiksäkerheten och tryggheten bedöms öka för oskyddade gång- och cykeltrafikanter. Detta bedöms resultera i positiva konsekvenser, särskilt för barns rörelsefrihet och möjlighet att självständigt gå eller cykla till skolor i närområdet.

Tvärförbindelse Södertörns barriäreffekt mellan Kästa och Glömsta

Det sociala sambandet mellan Glömsta och Kästa är även viktigt för Glömstabornas tillgänglighet till målpunkter i Flemingsberg centrum. I Flemingsberg centrum finns exempelvis serice, sjukhus och vårdanläggningar. Särskilt den äldre befolkningen värderar närhet till service och vård högt. Sambandet mellan Glömsta och Kästa bedöms ha hög känslighet för påverkan av Tvärförbindelse Södertörn.

Tvärförbindelse Södertörn går i tunnel under Glömstadalen vilket begränsar barriäreffekterna i västra delen av stadsdelsområdet. Detta innebär att stigar och enskilda vägar kan behålla sin funktion. I detta område blir det inga konsekvenser för rörelsefriheten.

I östra delen av Glömstadalen anläggs den nya vägen parallellt med Glömstavägen vilket förstärker barriäreffekten mellan Glömsta och Kästa. För att undvika stora omvägar för gång- och cykeltrafikanter anläggs två nya gång- och cykelpassager öster och väster om trafikplats Kästa (passage F och G). Avståndet mellan gång- och cykelpassagerna inom området kommer vara cirka 700 - 1000 meter. Eftersom befintliga gång- och cykelpassager över Glömstavägen i höjd med Katrinebergsvägen stängs (passage 12 och 13), hänvisas gång- och cykeltrafikanter till de nya passagerna öster och väster om trafikplatsen. Detta innebär att omvägar uppstår till målpunkter i Kästa och Flemingsberg för ett antal boende i Glömsta i jämförelse med nuläget. Detta gäller framförallt boende som bor i närheten av Katrinebergsvägen. Avståndet mellan en del av bostadsbebyggelsen i Glömsta och Flemingsbergs centrum kommer som mest öka med cirka en kilometer. Av denna anledning bedöms omvägar till Flemingsberg centrum resultera i stora negativa effekter för boende i närheten av Katrinebergsvägen i Glömsta. Detta påverkar särskilt grupper som inte orkar gå så långt och som värderar närheten till service och vård högt, såsom äldre.

6.3.3 Konsekvenser för vardagsmiljö

Etablering av trafikplats Kästa och motortrafikleden i ytläge innebär att naturmark tas i anspråk i närheten av norra delen av bostadsområdet Kästa. I denna del av bostadsområdet ligger Trågets förskola. I området bor även en stor andel barnfamiljer. Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär en ökning av trafikflödet förbi bostadsområdet, vilket ger upphov till ökade störningar.

Förskolan Tråget i Kästa nyttjar ett närliggande grönområde för lek och rörelse, se figur 16. Tvärförbindelse Södertörns markanspråk och trafikflöde kommer försämra möjligheterna att använda delar av området för lek och rörelse. Den delen av skogen som påverkas utgörs av flack mark som är lättillgänglig för förskolebarnen. Den delen av skogen som sparas, och fortsättningsvis kommer att kunna nyttjas av förskolebarnen, är mer kuperad och svårare för barnen att vistas på. Längre söderut finns ett område som också används av förskolan, men även det området är kuperat. Sammantaget bedöms det berörda rekreationsområdet, som utgörs av lättillgänglig flack mark, ha hög känslighet för påverkan. Då Tvärförbindelse Södertörn förändrar möjligheten att använda ett känsligt rekreationsområde, bedöms måttliga till stora negativa konsekvenser uppstå för förskolebarnen som i dagsläget nyttjar rekreationsområdet.

Tvärförbindelse Södertörn anläggs i direkt närhet av norra Kästa. Området är ett bostadsområde med en hög andel barnfamiljer och bedöms som känsligt för påverkan. Den nya vägen i ytläge och ökad trafik förändrar upplevelsen av närmiljön i direkt anslutning till bostadsbebyggelsen och bedöms resultera i stora negativa konsekvenser.

Förändrad upplevelse av platsen omkring Glömstavägen

Avlastning av trafik från Glömstavägen leder till en förbättrad vardagsmiljö för boende i Glömsta. I området bor en hög andel barnfamiljer. Att Glömstavägen avlastas från trafik bedöms resultera i positiva konsekvenser eftersom vardagsmiljön förbättras för boende i Glömsta.

Tabell 25: Sammanfattande sociala konsekvenser för stadsdelsområde 2

SOCIALA KONSEKVENSER GLÖMSTA-KÄSTA	
	Den nya gång- och cykelvägen med planskilda gång- och cykelpassager tillsammans med avlastning av tung trafik från Glömstavägen, innebär positiva konsekvenser för människor inom stadsdelsområdet. Barn som går eller cyklar till skola i Glömsta och Kästa bedöms få en mer trafiksäker och trygg skolväg vilket är positivt för gruppens trygghet, säkerhet och rörelsefrihet.
	<p>Negativa konsekvenser uppstår i stadsdelsområdet i form av en förstärkt barriäreffekt mellan Glömsta och Kästa, vilket innebär omvägar till målpunkter. Detta påverkar särskilt grupper med nedsatt rörelseförmåga, exempelvis äldre.</p> <p>Särskilt norra delen av Kästa påverkas av ökade trafikstörningar från trafiken på Tvärförbindelse Södertörn. I Kästa försämrar även möjligheten att använda delar av ett rekreationsområde som i dagsläget nyttjas av en närliggande förskola.</p>

6.4 Lokala konsekvenser: Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen

I detta avsnitt beskrivs Tvärförbindels Södertörns påverkan (se 6.4.1) och sociala konsekvenser (se 6.4.2–6.4.3) i Flemingsberg centrum, Visättra, Solgård, Rosenhill och Vårdkasen.

6.4.1 Tvärförbindelse Södertörn

Ny väg på ytan anläggs norr om Flemingsberg. Vid Solgård anläggs ny trafikplats Solgård för att den nya vägen ska kunna ansluta till väg 226 Huddingevägen och korsa Västra Stambanan, se figur 27 och figur 29. Trafikplatsen utformas med en cirkulationsplats över väg 226 och befintligt spårområde för Västra stambanan och pendeltåg. Under trafikplatsen anläggs en betongtunnel för Tvärförbindelse Södertörn som möjliggör passage av väg 226 och befintligt spårområde.

Öster om trafikplats Solgård anläggs ny väg på ytan innan vägen övergår till tunnel under Flemingsbergsskogen, se figur 29.

Två nya gång- och cykelpassager anläggs under och över Tvärförbindelse Södertörn vid trafikplats Solgård, se figur 29. En passage på den västra sidan om Huddingevägen och Västra Stambanan (passage H), samt en passage på den östra sidan (passage I). En av gång- och cykelpassagerna (passage I) kommer att förläggas på bro strax innan tunnelmynningen under Flemingsbergsskogen. Bron utformas som en förlängning av Regulatorvägen där, förutom gående och cyklist, lokalbussen föreslås kunna korsa vägen. Gång- och cykelvägen som idag går parallellt med Huddingevägen kommer att utformas på ett liknande sätt och gå genom den nya trafikplatsen (passage H).

Utbyggnad av trafikplats Solgård innebär att delar av väg 226 Huddingevägen behöver förskjutas i sidled, breddas och höjas för att kunna ansluta till trafikplatsen. Befintlig passage under Huddingevägen och Västra stambanan (passage 21) ersätts av en ny passage i samma läge som i nuläget, se figur 29. Gång- och cykelpassagen kommer gå under den breddade Huddingevägen och trafikplatsens ramper, vilket innebär att den blir längre än i dagsläget. I figur 28 visas en vy över gång- och cykelpassagen.

Tvärförbindelse Södertörn skapar ett sammanhängande gång- och cykelnät i tvärled genom området, se figur 29. I dagsläget saknas några korta länkar i gång- och cykelnätet för denna sträcka. Gång- och cykelnätet kommer dock i stort sett vara sig likt för denna sträcka då det lokaliseras längs befintliga gång- och cykelvägar i området.

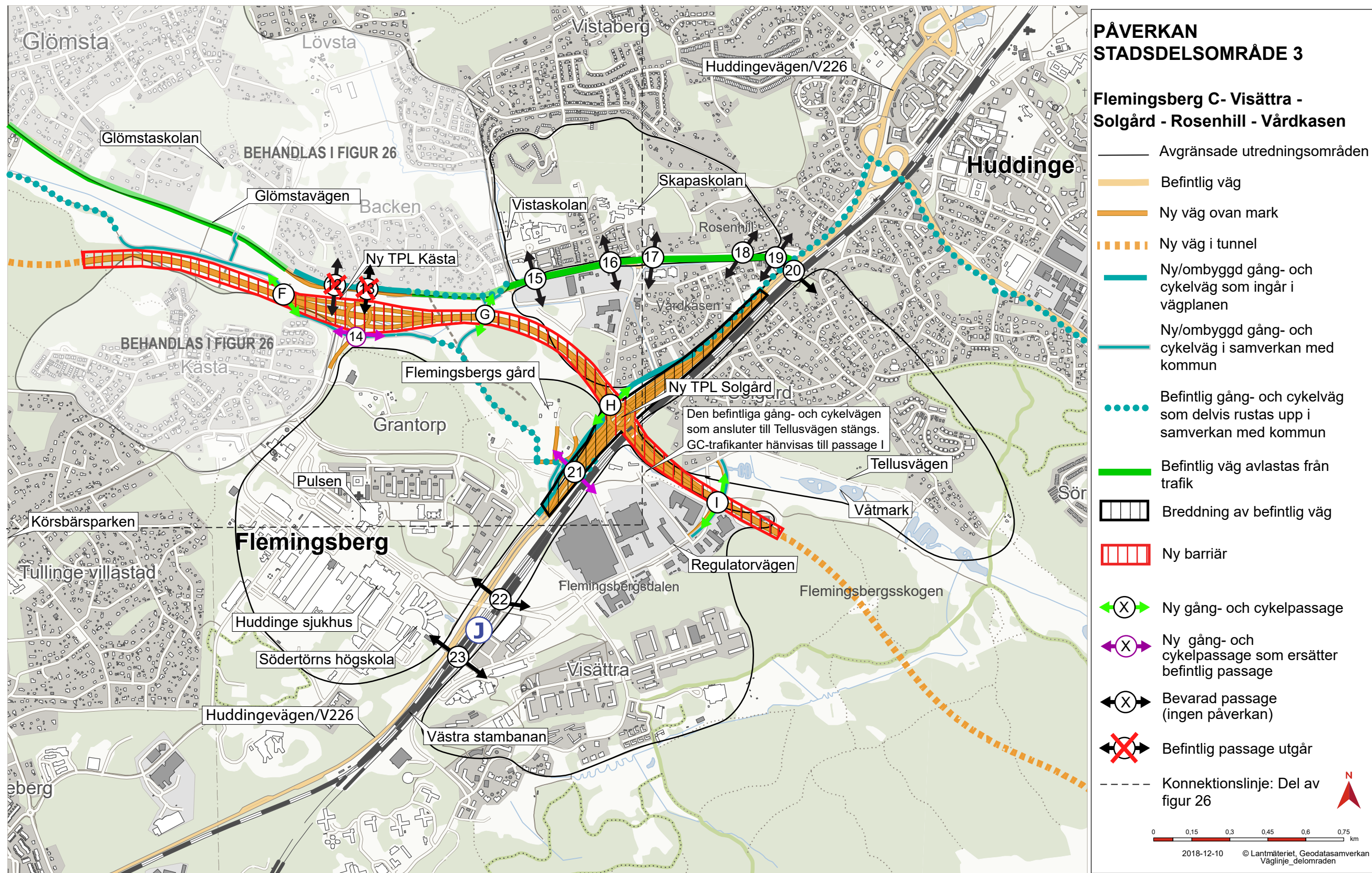
Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär att en del av trafiken på Glömstavägen förflyttas till Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket 2019b), se figur 29.



Figur 27: Översikt av trafikplats Solgård



Figur 28: Vy över gång- och cykelpassage under väg 226 (passage 21)



Figur 29: Tvärförbindelse Södertörns påverkan i Flemingsberg centrum-Visättra-Solgård-Rosenhill-Vårdkasen

6.4.2 Konsekvenser för rörelsefrihet

Mobiliteten för gång- och cykelresor i tvärled

Gång- och cykeltrafikanter kommer kunna gå och cykla i samma sträckning som nuvarande gång- och cykelförbindelse mellan Kästa-Flemingsberg centrum-Huddinge centrum. En positiv effekt uppstår med ny gång- och cykelväg som får bättre standard och skapar länkar som tidigare har saknats i gång- och cykelnätet.

Möjligheten att lättare ta sig via nya gång- och cykelstråk mellan Kästa-Flemingsberg centrum-Huddinge centrum resulterar i positiva konsekvenser för gång- och cykeltrafikanter. Positiva konsekvenser uppstår för barn eftersom barn cyklar i störst utsträckning.

Tvärförbindelse Södertörns barriäreffekt

De sociala sambanden mellan Flemingsberg centrum och områden i norr (Solgård, Vårdkasen, Rosenhill) är viktigt för att ta sig till vardagliga målpunkter såsom service, kollektivtrafik, skolor, sjukhus och service. I Flemingsberg centrum finns viktiga målpunkter såsom skolor, service och vård. Flemingsberg med omgivning beskrevs av flera respondenter under dialogerna vara uppdelad genom flera barriärer. Sammantaget bedöms aktuella sociala samband ha hög känslighet för påverkan av Tvärförbindelse Södertörn.

Den nya vägen i ytläge, inklusive trafikplats Solgård, innebär att en ny barriär skapas mellan områden söder om Tvärförbindelse Södertörn (Flemingsberg centrum, Visättra och Flemingsbergsdalen) och områden norr om Tvärförbindelse Södertörn (Vårdkasen, Rosenhill och Solgård). Den nya vägen kommer att resultera i mindre omvägar för gång- och cykeltrafikanter. De största negativa effekterna bedöms dock

utgöras av en visuell påverkan och ökad trafik, vilket gör det mindre inbjudande för gång- och cykeltrafikanter att röra sig i nord-sydlig riktning.

För att minska barriäreffekten anläggs två nya gång- och cykelpassager under och över Tvärförbindelse Södertörn vid trafikplats Solgård. En passage på den västra sidan om Huddingevägen (passage H) och Västra Stambanan, samt en passage på den östra sidan (passage I). Gång- och cykelpassagerna innebär att stora omvägar för gång- och cykeltrafikanter undviks eftersom gång- och cykelpassagerna placeras vid befintliga gång- och cykelvägar där de flesta människor i dagsläget rör sig i nord-sydlig riktning. Trots anläggande av nya gång- och cykelpassager blir det aningen svårare för människor att röra sig i nord-sydlig riktning. Väster om trafikplats Solgård minskar möjligheten att röra sig i nord-sydlig riktning genom grönområdet norr om Flemingsbergs gård. Öster om trafikplats Solgård stängs en befintlig gång- och cykelväg som ansluter till Tellusvägen, se figur 29. Gång- och cykeltrafikanter hänvisas till Regulatorvägens passage över Tvärförbindelse Södertörn (passage I). Sammantaget blir det som mest små omvägar för gång- och cykeltrafikanter.

Även om omvägarna bedöms som små bedöms den upplevda barriäreffekten öka kraftigt eftersom en ny väg tillkommer på tidigare oexploaterad mark vilket gör det mindre inbjudande för gång- och cykeltrafikanter att röra sig i nord-sydlig riktning. För att minska denna upplevelse har gång- och cykelpassagerna (passage H och passage I) utformats enligt principer för trygghet. Gång- och cykelbron (passage I) görs bred och förläggs på bro, och gång- och cykelvägen som idag går parallellt med Huddingevägen (passage H) kommer att utformas på ett liknande sätt och gå genom den nya trafikplatsen. Dock bedöms en stor negativ effekt kvarstå och resultera i stora negativa konsekvenser för rörelsefriheten, trots att nya trygga och användarvänliga gång- och

cykelpassager anläggs över och under den nya vägbarriären. Att Tvärförbindelse Södertörn försvagar sambanden i nord-sydlig riktning kan också innebära stora negativa konsekvenser med avseende på möjligheten att främja integration mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar.

Väg 226 Huddingevägens barriäreffekt

I dagsläget utgör väg 226 och Västra Stambanan en barriär mellan Flemingsbergs centrum och Visättra/Flemingsbergsdalen området. Det sociala sambandet mellan Flemingsbergs centrum och Visättra/Flemingsbergsdalen i öst-västlig riktning är viktigt för människors tillgänglighet till service och för barns skolresor. Norra Flemingsbergsdalen karaktäriseras av verksamheter och skolor. Huddinge kommun har planer på att exploatera området med bostäder, vilket ökar vikten av kopplingar till närliggande områden. Sammantaget bedöms aktuella sociala samband ha hög känslighet för påverkan av Tvärförbindelse Södertörn.

Planerad breddning av väg 226 Huddingevägen bedöms förstärka barriäreffekten ytterligare. I och med en breddning av Huddingevägen så kommer den befintliga passagen som är placerad under Huddingevägen och den parallella järnvägen att bli förlängd (passage 21). En förlängd gång- och cykeltunnel riskerar att öka upplevelsen av otrygghet vid passage av väg 226 och Västra Stambanan. Sammantaget bedöms breddningen leda till måttliga negativa konsekvenser för rörelsefriheten. Grupper som i hög utsträckning upplever otrygghet i den fysiska miljön bedöms påverkas i störst utsträckning, det vill säga unga personer och kvinnor.

6.4.3 Konsekvenser för vardagsmiljö

Förändrad användning och upplevelse av platsen omkring Tvärförbindelse Södertörn väster om väg 226

Tvärförbindelse Södertörn anläggs på ytan norr om Flemingsberg. Detta innebär att jordbruks- och naturmark tas i anspråk. Strax söder om markanspråket ligger Flemingsbergs gård och kolonilotter.

Människor nyttjar framförallt parker och grönområden inom eller mellan i bostadsbebyggelsen i vardagen. Berört område ligger en bit ifrån bostadsbebyggelsen och är kuperat. Närliggande förskolor i Rosenhill och Flemingsberg centrum har mer tillgängliga grönområden på andra platser. Sammantaget bedöms det berörda området ha låg känslighet för påverkan. Men då Tvärförbindelse Södertörn innebär att tidigare oexploaterad mark tas i anspråk bedöms måttliga negativa konsekvenser uppstå för boende och förskolebarn som i dagsläget nyttjar området.

Tvärförbindelse i ytläge väster om väg 226 Huddingevägen innebär att trafikflödet ökar intill bostäder i delar av södra Vårdkasen och norra Flemingsberg. Vårdkasen är ett bostadsområde som karaktäriseras av en stor andel barnfamiljer och i norra Flemingsberg finns en ett flertal förskolor. Barn är en grupp som riskerar att påverkas i stor utsträckning eftersom de är de största brukarna av utemiljöer i nära anslutning till hemmet, skolan eller förskolan. För berörda delar av bostadsbebyggelsen i norra Flemingsberg och södra Vårdkasen bedöms Tvärförbindelse Södertörn leda till stora negativa konsekvenser. Detta då vägen i ytläge och ökade trafikflöden ger negativa effekter på närmiljön i direkt anslutning till bostadsbebyggelsen.

Förändrad användning och upplevelse av platsen omkring Tvärförbindelse Södertörn öster om väg 226

Tvärförbindelse Södertörn i ytläge öster om väg 226 innebär att mark tas i anspråk i ett område norr om verksamhetsområdet i Flemingsbergsdalen och söder om bostadsområdet Solgård. I området sträcker sig det rekreativa stråket Huddingeleden vid Flemingsbergs våtmark. I norra Flemingsbergsdalen ligger en grundskola.

Trafikplats Solgård innebär störningar på den rekreativa miljön vid Flemingsbergs våtmark. Detta område ligger i direkt anslutning till bostadsområdet Solgård och Flemingsbergsdalen, samt i närheten av de allra nordligaste delarna av Visättra. Flemingsbergs våtmark erbjuder kvalitativa naturupplevelser och används av boende och verksamma för närrekreation. Boende samt barn från närliggande skolor och förskolor har tillgång till andra rekreationsområden i närheten som inte berörs av Tvärförbindelse Södertörn. Dock har dessa områden inte samma kvalitet ur rekreationssynpunkt i jämförelse med våtmarksområdet. Sammantaget bedöms det berörda våtmarksområdet ha hög känslighet för påverkan.

Boende i Solgård och Visättra och andra besökare kommer kunna nyttja området även med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn, men ökade trafikflöden försämrar upplevelsen i den västra delen av det rekreativa våtmarksområdet. Trafikverket avser i samarbete med Huddinge kommun att genomföra en landskapsanpassning i form av en vall för att reducera negativa effekter. Utifrån ett rekreationsperspektiv möjliggör landskapsanpassningen att störningar från den nya vägen och den framtida trafiken kan reduceras. Dock kvarstår en liten negativ effekt som bedöms resultera i måttliga negativa konsekvenser för boende och verksamma som nyttjar området i närrekreativt syfte.

Tvärförbindelse Södertörn i ytläge resulterar i att trafikflödet ökar intill södra Solgård och norra Flemingsbergsdalen. Solgård är ett bostadsområde som karaktäriseras av en stor andel barnfamiljer, och i norra Flemingsbergsdalen ligger en grundskola. Båda områdena bedöms som känsliga för påverkan. Som helhet bedöms det bli stora negativa konsekvenser för vardagsmiljön i södra delarna av Solgård och norra Flemingsbergsdalen, det vill säga området närmast Tvärförbindelse Södertörn. Barn bedöms påverkas i stor utsträckning eftersom de är de största brukarna av utemiljöer i nära anslutning till hemmet och skolan.

Tvärförbindelse Södertörn i ytläge resulterar i att trafikmängderna ökar intill södra Solgård och norra Flemingsbergsdalen. Solgård är ett bostadsområde som karaktäriseras av en stor andel barnfamiljer, och i norra Flemingsbergsdalen ligger en grundskola. Båda områdena bedöms som känsliga för påverkan. Som helhet bedöms det bli stora negativa konsekvenser för vardagsmiljön i södra delarna av Solgård och norra Flemingsbergsdalen, det vill säga området närmast Tvärförbindelse Södertörn. Barn bedöms påverkas i stor utsträckning eftersom de är de största brukarna av utemiljöer i nära anslutning till hemmet och skolan.

Förändrad upplevelse av platsen omkring Glömstavägen

Avlastning av trafik från Glömstavägen leder till en förbättrad vardagsmiljö för boende i delar av södra Rosenhill och norra Vårdkasen. Detta bedöms få positiva konsekvenser i Rosenhill där även flertalet grundskolor, förskolor och ett äldreboende är lokaliserade.

Tabell 26: Sammanfattande sociala konsekvenser för stadsdelsområde 3

SOCIALA KONSEKVENSER FLEMINGSBERG C-VISÄTTRA-SOLGÅRD-ROSENHILL-VÅRDKASEN



Utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn innebär att en del av trafiken på Glömstavägen flyttas till den nya vägen vilket innebär positiva konsekvenser för boende och verksamma i områden längs med Glömstavägen. Detta gynnar delar av Vårdkasen och Rosenhill.

Inom stadsdelsområdet kommer standarden på det befintliga gång- och cykelnätet bli bättre och mer sammanhängande i tvärled mellan Kästa-Flemingsberg centrum-Huddinge centrum. Detta gynnar samtliga samhällsgrupper men särskilt barn då statistik visar att det står för merparten av cykelresorna.



Negativa konsekvenser uppstår vid platser omkring den nya vägen i ytläge, på grund av barriäreffekter och ökade trafikstörningar. Den nya barriäreffekten förstärker, den redan idag upplevda, känsla av att Flemingsberg är uppdelat. Rörelser mellan områden söder om den nya vägen (Flemingsberg centrum, Visättra och Flemingsbergsdalen) och norr om den nya vägen (Vårdkasen, Rosenhill och Solgård) påverkas. Detta får negativa konsekvenser med avseende på möjligheter till att främja integration mellan områden med olika socioekonomisk status.

Planerad breddning av väg 226 Huddingevägen riskerar att förstärka barriäreffekten ytterligare. Detta gäller för rörelser mellan områden på västra sidan om Huddingevägen och Västra Stambanan (Flemingsberg centrum) och områden på den östra sidan (Solgård och Flemingsbergsdalen). Detta påverkar boendes tillgänglighet till service och barns skolresor.

Delar av bostadsområdena Vårdkasen, Solgård och norra Flemingsberg påverkas negativt av ökade trafikstörningar från Tvärförbindelse Södertörn. I dessa områden bor en stor andel barnfamiljer. Dessutom vistas grundskolebarn i området.

6.5 Lokala konsekvenser: Jordbro-Handen

I detta avsnitt beskrivs Tvärförbindels Södertörns påverkan (se 6.5.1) och sociala konsekvenser (se 6.5.2–6.5.3) i Glömsta och Kästa.

6.5.1 Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn innebär att Haningeleden breddas för sträckan genom stadsdelsområdet. Två nya trafikplatser anläggs: Trafikplats Rudan och Trafikplats Slätmosen, se figur 32.

Trafikplats Rudan placeras vid dagens in- och utfart till Jordbro industriområde, se figur 30 och figur 32. Trafikplats Rudan omfattar byggnation av en vägbro över Tvärförbindelse Södertörn. På den östra sidan av bron skapas utrymme för en ny gång- och cykelväg. Detta skapar tillgänglighet till busshållplatser i trafikplatsen för gångtrafikanter.

Väster om trafikplats Rudan anläggs en ny passage (passage K) för det rörliga friluftslivet och ersätter en befintlig passage för Sörmlandsleden (passage 24), se figur 32. I höjd med Solängsvägen anläggs en ny bro (passage J) för det rörliga friluftslivet.

Trafikplats Slätmosen ersätter dagens cirkulation vid anslutningen till Haningeleden och Nynäsvägen, se figur 31 och figur 32. Av- och påfartsramperna ansluter till Nynäsvägen genom cirkulationsplatser på båda sidor om Tvärförbindelse Södertörn. En ny lokalväg för biltrafik anläggs under Tvärförbindelse Södertörn. Befintlig gång- och cykeltunnel under Haningeleden (passage 27) ersätts av en ny gång- och cykelväg längs med den nya lokalvägen under Tvärförbindelse Södertörn, se figur 32. Befintlig gång- och cykelbro (passage 28) som ansluter till Mostensvägen rivs och ersätts med en ny gång- och cykelbro (passage M) i ett justerat läge, se figur 31 och figur 32.

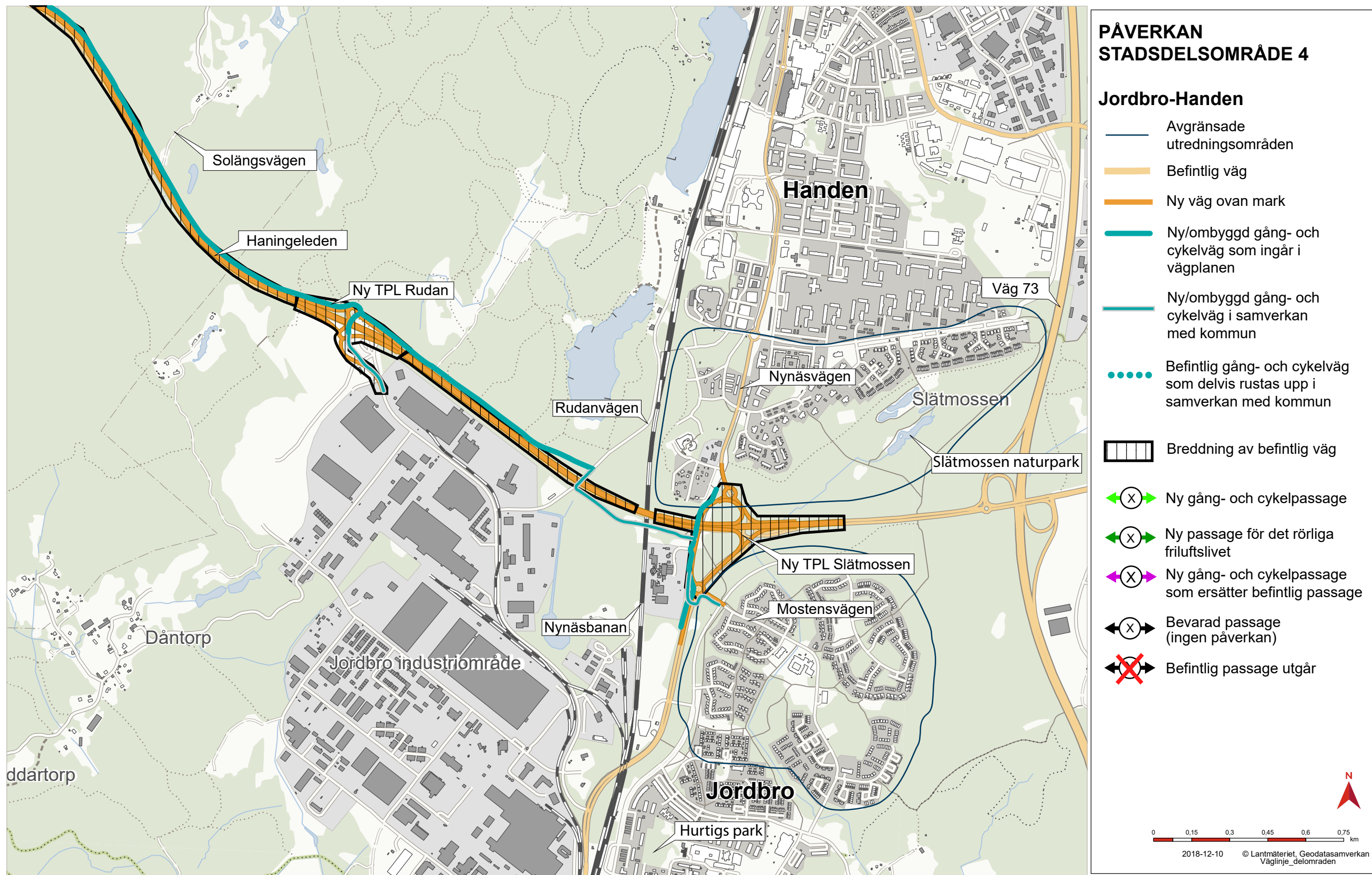
Tvärförbindelse Södertörn innebär att en ny gång- och cykelväg anläggs i stadsdelsområdet parallellt med motortrafikledens norra sida, se figur 32. Detta möjliggör för gång- och cykelresor i tvärled mellan Huddinge och Haninge. I höjd med Rudanvägen passerar gång- och cykelvägen under Tvärförbindelse Södertörn (passage 25) och fortsätter på den södra sidan, korsar Nynäsbanan genom en befintlig gång- och cykelport (passage 26) och ansluter till den befintliga gång- och cykelstråket i nord-sydlig riktning.



Figur 30: Översikt trafikplats Rudan



Figur 31: Översikt trafikplats Slätmosen



Figur 32: Tvärförbindelse Södertörns påverkan i Jordbro-Handen

6.5.2 Konsekvenser för rörelsefrihet

Mobiliteten och tryggheten för gång- och cykelresor

Den nya gång- och cykelvägen skapar nya möjligheter att röra sig med cykel och till fots från Handen/Jordbro och vidare bort mot Huddinge. Ur ett lokalt perspektiv bedöms cykelvägen få en begränsad betydelse eftersom det finns få målpunkter längs med den nya gång- och cykelvägen i tvärled mot Huddinge. Men trafiksäkerheten och tryggheten bedöms förbättras för cyklister och gående som cyklar i tvärled i riktning mot Huddinge.

Haningeledens barriäreffekt mellan Jordbro och Handen

Det sociala sambandet mellan Jordbro och Handen är viktigt, dels på grund av människors behov av tillgänglighet till viktiga målpunkter dels för att främja integration mellan två områden med olika socioekonomiska förutsättningar. Sambandet är särskilt viktigt i riktning från Jordbro till Handen då Handen har ett större utbud av service och en gymnasieskola. En betydande andel av boende i Jordbro och Handen föredrar att åka buss eller pendeltåg mellan platserna istället för att gå eller cykla. En av orsakerna till detta är bristande trygghet för gång- och cykeltrafikanter. Sammantaget bedöms det sociala sambandet mellan Jordbro och Handen vara känsligt för påverkan.

I dagsläget utgör Haningeleden en barriär mellan Jordbro och Handen. Trafikplats Slätmosse riskerar att förstärka barriäreffekten mellan Jordbro och Handen. Trafikplatsen innebär en breddning av Haningeleden och en ökning av trafikflödet vilket gör det mindre inbjudande att passera vägen.

Ny trafikplats Slätmosse ger även upphov till en omväg mellan bostadsbebyggelsen i norra Jordbro och Handen. Detta beror

på att den befintliga gång- och cykelbron rivs (passage 28) och ersätts med en ny gång- och cykelbro (passage M) i ett justerat läge. Detta innebär att gång- och cykelavståndet mellan norra Jordbro (omkring Mostensvägen) och Handen förlängs med cirka 100–150 meter. Mindre breddning av den befintliga vägbarriären, samt längre avstånd till service för ett begränsat antal boende, förstärker barriäreffekten mellan Jordbro och Handen i en liten omfattning. Men då ett känsligt socialt samband påverkas bedöms Tvärförbindelse Södertörn resultera i måttligt negativa konsekvenser. Särskilt den äldre befolkningen kan påverkas eftersom de har störst behov av närhet till service och vård.

För att minska barriäreffekten utformas de nya gång- och cykelpassagerna (passage M och passage 27) utifrån principer för trygghet. Enligt föreslagen lösning så kommer gång- och cykelpassagen (passage 27) att ha samma lokalisering i trafikplats Slätmosse som den befintliga passagen men breddas för att också kunna inkludera en lokalgata mellan Handen och Jordbro. Närvaron av andra trafikanter kommer att öka och den breddade passagen möjliggör för en något bredare gång- och cykelväg. Dessutom kommer den nya gång- och cykelbron (passage M) bli betydligt kortare än befintlig bro (passage 28). Dessa åtgärder bedöms förbättra tryggheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Jordbro och Handen. Detta bedöms resultera i positiva konsekvenser, särskilt för grupper som i dagsläget upplever otrygghet vid passage av Haningeleden däribland unga personer och kvinnor.

6.5.3 Konsekvenser för vardagsmiljö

Förändrad användning och upplevelse av platsen omkring Jordbro och Handen.

Trafikplats Slätmosse anläggs mellan Jordbro och Handen på en plats som redan idag används som cirkulationsplats. Utbyggnaden innebär dock att ytterligare naturmark precis i anslutning till trafikplatsen tas i anspråk. Bostadsområdena i södra Handen och norra Jordbro som ligger i direkt närhet av vägen karaktäriseras av en stor andel barnfamiljer och måttligt begränsade socioekonomiska förutsättningar. Områdena bedöms ha hög känslighet för påverkan. Trafikstörningar ökar i en liten omfattning vilket resulterar i måttliga negativa konsekvenser för ett begränsat antal boende.

I norra Jordbro och södra Handen finns grönområden inom och mellan bostadsbebyggelsen och Slätmosse naturpark som används av närliggande förskolor. Ökade trafikstörningar kan påverka lusten och upplevelsen att använda platsen för närrekreation. Detta gäller i endast en del av Södra Handen och Norra Jordbro, i direkt anslutning till Tvärförbindelse Södertörn. Förskolorna i norra Jordbro och södra Handen är belägna en bit ifrån Tvärförbindelse Södertörn och nyttjar framförallt grönområden i bebyggelsen och parker, exempelvis Hurtigs park, som inte påverkas av Tvärförbindelse Södertörn. Boende och förskoleverksamheter kommer även med utbyggd Tvärförbindelse Söder kunna nyttja Slätmosse naturpark likt i dagsläget då trafikstörningarna endast bedöms öka i en liten omfattning. Av denna anledning bedöms de berörda grönområdena ha låg känslighet för påverkan. Sammantaget bedöms Tvärförbindelse Södertörns påverkan på rekreativa miljöer i anslutning av vägen resultera i små negativa konsekvenser till inga konsekvenser för förskoleverksamheterna.

Tabell 27: Sammanfattande sociala konsekvenser för stadsdelsområde 4

SOCIALA KONSEKVENSER JORDBRO-HANDEN	
	<p>Den nya gång-och cykelvägen längs med Tvärförbindelse Södertörn resulterar i positiva konsekvenser för boende och verksamma i stadsdelsområdet eftersom det blir enklare att cykla i tvärlinje mot Huddinge kommun. Detta gynnar särskilt de som arbetspendlar eller motionscyklar mot Huddinge kommun, vilket till störst andel utgörs av män.</p> <p>Nya gång- och cykelpassager bedöms förbättra tryggheten för gång- och cykeltrafikanter mellan Jordbro och Handen, vilket bedöms resultera i positiva konsekvenser för grupper som i dagsläget avstår från att gå eller cykla mellan områdena på grund av bristande trygghet. Detta gäller särskilt kvinnor, men även andra grupper som i dagsläget upplever otrygghet.</p>
	<p>Negativa konsekvenser uppstår som ett resultat av utbyggnad av ny trafikplats Slätmosse, eftersom breddning av befintlig väg riskerar att förstärka barriäreffekten mellan Jordbro och Handen, samt öka trafikstörningar för närliggande bostadsområden- och rekreationsområden. Konsekvenserna bedöms som små eftersom trafikstörningar endast ökar i liten omfattning och rekreativa miljöer som nyttjas av boende och förskoleverksamheter kommer fortsatt kunna nyttjas likt i dagsläget.</p>

7 FORTSATT ARBETE

Föregående kapitel har redovisat särskild hänsyn som tagits till sociala aspekter under projektering samt vilka sociala konsekvenser anläggningen får med föreslagen utformning. I detta kapitel presenteras rekommendationer för kommande skeden i Tvärförbindelse Södertörn. I många fall är flera aktörer inblandade. Det innebär att Trafikverket inte alltid har rådighet över utförandet. Åtgärder måste ibland ske i samverkan mellan flera aktörer.

7.1 Tillämpning av barnperspektiv under byggskedet

I konsekvensbedömning som redovisas i kapitel 6 har anläggningen bedömts utifrån effekter på omgivningen när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd och i drift. Byggskedet kommer att innebära störningar för samtliga trafikanter, närboende och verksamma i området. Tvärförbindelse Södertörns hantering av byggskedet gentemot allmänheten samt gällande regelverk framgår av *PM byggskede* (Trafikverket, 2020c). Trafikverket jobbar aktivt för att minimera negativ påverkan under byggskedet. I planeringsarbetet är det exempelvis viktigt att tillämpa ett barnperspektiv med stöd i FN:s barnkonvention - Förenta nationernas konvention om barns rättigheter - som blev svensk lag den första januari 2020. En viktig princip är att barnens bästa ska beaktas i alla beslut som berör barn. Alla barn ska även ha rätt att uttrycka sin mening och barnens åsikter ska respekteras.

Denna SKB-rapport behandlar information om lokalisering av skolor och förskolor i närheten av den planerade vägen, samt hur barn använder och rör sig i närområdet, se kapitel 5. Barnperspektivet bör beaktas i syfte att öka trygghet och trafiksäkerhet för barn vid planering och genomförande av exempelvis:

- Tillfällig omledning av gång- och cykeltrafik (exempelvis anpassad skyltning och information för barn)
- Åtgärder för byggtrafiken (exempelvis tids- och hastighetsbegränsning och temporära trafikljus eller trafikvärdar vid skolor och andra platser där barn ofta rör sig)
- Avspärrning av arbetsplatser (exempelvis undvika mörka hörn och trånga passager omkring den avspärrade platsen, samt använda sig av plank med tithål)

Under byggskedet är det viktigt med målgruppsanpassade informationsaktiviteter. I barnkonventionen tydliggörs barnens rätt att få information om förändringar som berör dem. Att anpassa information till barn är viktigt för att skapa förståelse och nyfikenhet för projektet. Väl anpassade informationsaktiviteter kan även bidra till ökad trygghet både för barn, föräldrar, samt personal på skolor och förskolor. Några exempel på anpassade informationsaktiviteter för barn är:

- Besök på byggarbetsplatsen där barn får information om byggskedet.
- Barn får studera kartor och ta del av lättförståelig information på skolan. Kartorna kan exempelvis tydligt visa hur skolvägar och närmiljöer som dagligen nyttjas av barnen kan komma att påverkas under byggtid.

7.2 Fortsatt arbete och samverkan för ökad trygghet

I SKB Tvärförbindelse Södertörn har två huvudsakliga sociala värden bedömts som relevanta för projektet Tvärförbindelse Södertörn. Dessa är:

- En god vardagsmiljö i de områden som påverkas av Tvärförbindelse Södertörn
- Rörelsefrihet som innebär att det blir tryggare eller mer trafiksäkert för människor att röra sig till fots eller med cykel i områden där Tvärförbindelse Södertörn påverkar

Trygghetsfrågan har identifierats som viktig för att värna om boendes och verksammas vardagsmiljö och rörelsefrihet. I SKB Tvärförbindelse Södertörn har trygghetsfrågan avgränsats till utformning av gång- och cykelvägar samt gång- och cykelpassager.

Denna SKB-rapport genomfördes när detaljprojektering för delar av väganläggningen Tvärförbindelse Södertörn kvarstod. I den fortsatta detaljprojekteringen av gång- och cykelväg samt gång- och cykelpassager och ytor i anslutning till dessa passager är det därför av stor betydelse att fortsatt tillämpa principer för trygg utformning, se avsnitt 2.4. Det handlar om åtgärder för trafikseparering mellan gång och cykel samt åtgärder för att skapa överblickbarhet.

I det fortsatta arbetet bör trygghetsfrågan hanteras i samverkan med berörda kommuner. För olika sträckor av den nya/ ombyggda gång- och cykelvägen kommer olika aktörer ansvara för utbyggnad, samt drift och underhåll. Det finns flera olika tänkbara ansvarsfördelningar för olika sträckor, exempelvis:

- Trafikverket bygger och ansvarar för drift och underhåll

7 FORTSATT ARBETE

- Trafikverket bygger och kommun ansvarar för drift och underhåll
- Kommun bygger och ansvarar för drift och underhåll

Samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner är viktigt för att möjliggöra en bättre helhetsupplevelse av gång- och cykelvägen, exempelvis genom att utgå från gemensamma principer för trygghet. Viktiga frågor som behöver samordnas är bland annat gestaltning, belysning och skötsel - frågor som har betydelse för upplevelsen av trygghet.

I nulägesanalysen har ett antal gång- och cykelpassager identifierats som otrygga, se kapitel 5. En del av dessa passager ligger utanför projektet Tvärförbindelse Södertörn - passage nr 9, 11, 15–19, 22 och 23, se figur 15–18. Berörda kommuner bör delges SKB-rapporten som underlag för eventuella framtida åtgärder.

Vid samordning mellan Trafikverket och berörda kommuner kan förslagsvis även möjligheter till strategiska satsningar eller pilotprojekt belysas, exempelvis för några utvalda gång- och cykelpassager i projektet. Den sociala konsekvensbeskrivningen för Tvärförbindelse Södertörn redovisar prioriterade gång- och cykelpassager utifrån användning, se bilaga 2. Ett eventuellt framtida pilotprojekt eller satsning skulle kunna ha en inriktning i form av belysningsprojekt, konstprojekt eller involvera barn och föreningsliv.

7.3 Fortsatta kommunikationsinsatser för ökad kännedom om projektet

En lärdom från dialogstudien i SKB Tvärförbindelse Södertörn är att få personer kände till projektet Tvärförbindelse Södertörn. Dialogstudien visar även att kännedom om projektet och deltagande från allmänheten skiljer sig åt mellan de orter som berörs av den planerade vägen. Vid öppna hus samt via webbenkät under samrådsprocessen har framförallt personer som bor i centrala delarna av Huddinge kommun deltagit, se figur 8. Av denna anledning genomfördes kompletterande dialoginsatser under SKB-processen i områden med hög befolkningstäthet och lågt deltagandeantal i närheten av Tvärförbindelse Södertörn. Kompletterande dialoginsatser genomfördes bland annat i Fittja, Vårby, Masmo och Jordbro. Vidare visar tidigare forskning att särskilda grupper såsom barn och unga eller minoritetsgrupper ofta är underrepresenterade i planeringsprocesser. Av denna anledning genomfördes även riktade dialoginsatser med målgrupperna barn och unga samt minoritetsgrupper under SKB-processens gång.

Under byggskedet är det viktigt med fortsatta informationsaktiviteter för att öka kännedomen om projektet Tvärförbindelse Södertörn. Syftet är att öka allmänhetens förståelse om vad som planeras ske i den nya vägens närområde. Kommande kommunikations- och dialoginsatser bör även fortsättningsvis målgruppsanpassas. Särskilt riktad information bör ske i de områden som tidigare haft lågt deltagande. För att nå minoritetsgrupper är det viktigt att informationen är lättillgänglig och enkel att förstå. Exempelvis finns behov av lättläst information med kompletterande kartor som tydligt visar hur skolvägar påverkas under byggtiden. Kulturföreningar kan användas för att få kontakt med särskilt prioriterade grupper.

8 KÄLLOR

Andersson, B. (2001). Rädslans rum - trygghetens rum – ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Vinnova rapport, version 2001:32. Lund: Lunds Universitet.

Botkyrka kommun. (2014). Botkyrkas översiktsplan. [pdf] Botkyrka: kommunfullmäktige. Tillgänglig via: < <https://www.botkyrka.se/download/18.4a23abd9158495687c9ea283/1486981401772/Botkyrkas%20%C3%96versiktsplan%202014.pdf> > [Hämtat 21 januari 2019].

Botkyrka kommun. (2012). Framtid Fittja: detaljplaneprogram för stadsutveckling. [pdf] Botkyrka: Botkyrka kommun. Tillgänglig via: <<https://www.botkyrka.se/download/18.4a23abd9158495687c9ebba6/1486981437326/Framtid%20Fittja%202012-05-08K.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Boverket. (2018). Bostadsmarknadsenkäten 2018. <<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsplanering/bostadsmarknaden/bostadsmarknadsenkaten-i-korthet/>> [Hämtat 21 januari 2019].

FN World commission on environment and development. (1987). Our common future. Oxford: Oxford University Press.

FN. (2009). Convention on the rights of the child. Genève.

FN. (2016). The sustainable development goals report. New York.

Haninge kommun. (2016). Översiktsplan 2030: med utblick mot 2050. <<https://www.haninge.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/oversiktsplan-2030-2050/>> [Hämtat 21 januari 2019].

Haninge kommun. (2018a). Behovsbedömning för detaljplan för Kalvsvik 1:4, 16:1 m.fl., Jordbro etapp 1, Del 1.

Haninge kommun. (2018b). Stadsutvecklingsplan för Haninge stad: fördjupning av översiktsplanen. Tillgänglig via: < https://www.haninge.se/siteassets/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/op2030/20180416_stup-haninge-stad-antagen-i-kf-webb.pdf > [Hämtat 21 januari 2019].

Huddinge kommun. (2010). Utvecklingsprogram: Masmo/Vårby Haga. Huddinge: kommunstyrelsens förvaltning. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/oversiktsplan-endast-underlag/utvecklingsprogram-masmo-varbyhaga-2010.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Huddinge kommun. (2014). Översiktsplan 2030. Huddinge: Huddinge kommun. [pdf] Tillgänglig via: <https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/plan/oversiktsplan-och-prioriterade-projekt/oversiktsplan-huddinge-kommun-2030> [Hämtat 21 januari 2019].

Huddinge kommun. (2017). Flemingsbergs centrala stadskärna: dialog. Huddinge: Tengbom. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/dialog-flemingsberg/rapport-dialogflemingsberg-2016.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Huddinge kommun. (2018). Planprogram för: Vårby Udde. Huddinge: Huddinge kommun. [pdf] Tillgänglig via: < https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/pagaende-planer-projekt-och-arbeten/varby/varby-udde/planprogram_webb.pdf > [Hämtat 29 november 2019].

Huddinge kommun. (2019a). Utvecklingsområde: Flemingsberg. Huddinge: Huddinge kommun. Tillgänglig via: <<https://www.huddinge.se/stadsplanering-och-trafik/planer-projekt-och-arbeten/oversiktsplan-och-utvecklingsomraden/utvecklingsomrade---flemingsberg/>> [Hämtat 21 januari 2019].

Huddinge kommun. (2019b). Planprogram för Flemingsbergsdalen. Huddinge: Huddinge kommun. Tillgänglig via: <<https://www.huddinge.se/contentassets/fe4b3ecodd794ec6a2d4c13b7d5a5603/planprogram-for-flemingsbergsdalen.pdf>> [Hämtat 28 november 2019].

Korner, J. (1979). Trafikanläggningars barriäreffekter. Göteborg: Chalmers tekniska högskola

Listerborn, C. (2000). Tryggare stad: kan man förändra rädslans platser? Göteborg: Göteborgs stadsbyggnadskontor.

Länsstyrelsen Stockholm. (2019). Nutid och framtid: om Stockholmsregionens utveckling; stockholmarna om trygghet och otrygghet. Nyhetsbrev, 2019-1. Stockholm: Länsstyrelsen i Stockholms län. Tillgänglig via: <<https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/tjanster/publikationer/2019/nutid-och-framtid-2019-1-stockholmarna-om-trygghet-och-otrygghet.html>> [Hämtat 15 januari 2020].

Proposition 2009/10:232. (2010). Strategi för att stärka barnets rättigheter i Sverige. Regeringen: Socialdepartementet. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.regeringen.se/49bbd7/contentassets/a9e1307541b64a6395d8691c8cf-36fae/strategi-for-att-starka-barnets-rattigheter-i-sverige-prop.-200910232>> [Hämtat 21 januari 2019].

Proposition 2017/18:249. (2018). God och jämlik hälsa: en utvecklad folkhälsopolitik. Regeringen: Socialdepartementet. [pdf] Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/498282/contentassets/8d6fca158ec0498491f21f7c1cb2fe6d/prop.-2017_18_249-god-och-jamlik-halsa--en-utvecklad-folkhalsopolitik.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Proposition 2017/18:186. (2018). Inkorporering av FN:s konvention om barnets rättighet. Regeringen: Socialdepartementet. [pdf] Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/4952fa/contentassets/ccacfb483374099bdb045f96f7caobb/inkorporering-av-fns-konvention-om-barnets-rattigheter-2017_18_186.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

SCB. (2016). Ohälsotalet efter kommun: år 1997–2016. <<http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/STARTAA/AA0003AA0003I/IntGr10Kom/?rxid=-1cabe57e-8210-4095-acfc-0639f914042a#>> [Hämtat 21 januari 2019].

SCB. (2017). Antal tätorter och tätortsgrad (andel befolkning i tätort) efter region: vart femte år 2005–2015. <<http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/STARTMI/MI0810/MI0810A/TatortGrad/?rxid=4acb1956-cc9a-489c-9f4c-7f97e6b48237>> [Hämtat 21 januari 2019].

SKL. (2015). Medborgardialoger: 250 exempel från Sverige. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. [pdf] Tillgänglig via: <<https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7585-253-9.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Stockholms stad. (2015). Skillnadernas Stockholm. Stockholm: Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm. [pdf] Tillgänglig via: <<https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/utredningar-och-rapporter/social-hallbarhet/skillnadernas-stockholm.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Stockholms läns landsting. (2016). Resvanor i Stockholms län 2015. Stockholm: Stockholms läns landsting. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafiken-vaxer-med-stockholm/su/resvaneundersokningen/resvanor-per-kommun-i-stockholms-lan-2015.pdf>> [Hämtat 16 januari 2019].

Stockholms läns landsting. (2018). Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2050: Europas mest attraktiva storstadsregion. [pdf] Stockholm: Stockholms läns landsting. Tillgänglig via: <http://www.rufs.se/globalassets/e.-rufs-2050/rufs_regional_utvecklingsplan_for_stockholmsregionen_2050_tillganglig.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Ström, L., Molnar, S. och Isemo, S. (2017). Rapport 2017:4 Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv: en kunskapsöversikt. Göteborg: Mistra Urban Futures. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/Rapport-2017-4.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Ståhl, A. och Iwarsson, S. (2007). Publikation 2007:109 Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön: demonstrationsprojekt 'Kom så går vi' slutrapport. Kristianstad: Vägverket Region Skåne. [pdf] Tillgänglig via: <[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11553/RelatedFiles/2007_109_KomSaGarVi_Slutrapport_webb\[1\].pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11553/RelatedFiles/2007_109_KomSaGarVi_Slutrapport_webb[1].pdf)> [Hämtat 21 januari 2019].

Söderström, M. och Ahlin, S. (2018). Rapport 2018:9 Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö 2006–2017. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. [pdf] Tillgänglig via: <https://bra.se/download/18.7f57ba351641b9cd-c3d3859/1530102465497/2018_9_Utvecklingen_i_socialt_utsatta_omraden_i_urban_miljo_2006%E2%80%932017.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikanalys. (2018). Rapport 2018:8 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018. Stockholm: Trafikanalys. [pdf] Tillgänglig via: <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_8-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2018.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikverket. (2011). Samverkansmetoder: samråd och dialog vid trafikplanering. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via: <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11227/RelatedFiles/2011_078_samverkansmetoder_samrad_och_dialog_vid_trafikplanering.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikverket. (2014). Rapport Åtgärdsvalsstudie: Tvärförbindelse Södertörn Stockholms län. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via: <https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11492/RelatedFiles/2014_078_atgardsvalsstudie_tvarforbindelse_sodertorn2.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikverket. (2015). Forskning om barn och trafik. <<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Forskning-om-barn-och-trafik/>> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikverket. (2016a). Social konsekvensbeskrivning (SKB) Tvärförbindelse Södertörn: Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län. Vägplan: val av lokaliseringsalternativ. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via: <https://www.trafikverket.se/contentassets/64e8af9ca6f1445c8eob60b5b4e15625/social-konsekvensbeskrivning_kap-1-2.pdf> [Hämtat 21 januari 2019].

Trafikverket. (2016b). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11689/RelatedFiles/2016_033_Landskapsanalys_for_planlaggning_av_vagar_och_jarnvagar.pdf [Hämtat 29 augusti 2019].

Trafikverket. (2017). Ett inkluderande samhälle - PM till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via: <https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/31131/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_159_ett_inkluderande_samhalle_pm_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf> [Hämtat x x x].

Trafikverket (2018a). Sammanställning av dialoger: väg 259 Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket (2018b). Barnkonsekvensanalys: väg 259 gång- och cykelväg Glömstavägen Huddinge kommun, Stockholms län. Stockholm: Trafikverket. [pdf] Tillgänglig via:

Trafikverket (2019): PM Trafik. oT140022

Trafikverket (2020a). Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): Tvärförbindelse Södertörn.

Trafikverket (2020b): PM kollektivtrafik. oT140021

Trafikverket (2020c): PM byggskede. oN140035

Trivector. (2015). Rapport 2015:39 version 1.1 Analys av införande av krav på social konsekvensbeskrivning i infrastrukturplaneringen. Lund/Göteborg/Stockholm: Trivector Traffic. [pdf] Tillgänglig via: <<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2015/trivector-social-konsekvensbeskrivning-i-infrastrukturplaneringen.pdf>> [Hämtat 21 januari 2019].

Vägverket (2001). Planskilda korsningar, ur cyklist- och gåendeperspektiv.

Vägverket (2004). Vägar och gators utformning.

Qvarsell, B. (2003) Barns perspektiv och mänskliga rättigheter: godhetsmaximering eller kunskapsbildning?, Pedagogisk forskning i Sverige, 8(1-2): 101-113.

BILAGA 1 BEGREPP

Barriär/Barriäreffekt – Vägar och järnvägar kan utgöra barriärer för människor på lokal nivå. Rörelsefriheten till olika lokala målpunkter som köpcentrum, skolor, arbetsplatser och knutpunkter för kollektivtrafik påverkas av barriärerna.

Bebyggelsemiljö – En av människan bebyggd miljö som exempelvis ett bostadsområde eller verksamhetsområde.

Befolkningssammansättning – Befolkningens sammansättning utifrån befolkningsstatistik. Utifrån statistik kan befolkningen beskrivas, exempelvis könsfördelning, fördelning av åldersgrupper och födelseland.

Buller – Med buller menas önskat ljud. Buller är luftljud som transporteras från bullerkällan genom luften till mottagarens öra.

Bygghandling – Handlingen tas fram inför byggnation av väg eller järnväg. Bygghandlingen innehåller främst tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede – Avser tiden då den fysiska anläggningen byggs.

Delaktighet – Delaktighet i planläggningsprocessen avser allmänhetens delaktighet i planeringen. Det finns olika grader av delaktighet, allt från att bli informerad om förändringar i sin närmiljö till att aktivt diskutera frågor med exempelvis en samhällsbyggnadsaktör såsom Trafikverket eller kommunen.

Dialog (uppsökande) – Vid uppsökande dialog söks individer inom olika kontexter upp. Dessa intervjuas angående specifika projekt och ges möjligheten att allmänheten tillfälle att uttrycka sig fritt.

Ekodukt – En bro avsedd för att djur ska kunna ta sig över vägar på ett säkert sätt.

Funktionsmål – Sveriges transportpolitiska mål består dels av funktionsmål och dels av hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv.

Globala hållbarhetsmål (FN) – Vid FN:s toppmöte den 25 september 2015 antog världens stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Världens länder har åtagit sig att från och med den 1 januari 2016 fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid.

Granskningshandling – Ett skede i planläggningsprocessen. När Vägplanen kungörs och möjliggörs för granskning av allmänheten får handlingen då status Vägplan granskningshandling.

Gång- och cykelpassage – Gång- och cykelväg som korsar bil- eller järnväg, exempelvis i tunnel, på bro eller via övergångsställe.

Huvudcykelstråk – Prioriterade cykelstråk av regional betydelse som syftar till pendling.

Hälsa – Det finns ett samband mellan tillgång till gröna miljöer i närområdet och människors hälsa och välbefinnande. Det är i interaktionen med gröna miljöer, genom exempelvis fysisk aktivitet eller avkoppling som hälsofrämjande värden har möjlighet att uppstå.

Hänsynsmål – Sveriges transportpolitiska mål består delvis av funktionsmål och hänsynsmål. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Knutpunkt – I transportsammanhang är en knutpunkt en plats där flera olika transportnät knyts ihop.

Kommunal översiktsplan – Kommuns övergripande planeringsdokument som vägleder bebyggelseplaneringen i kommunen.

Kommunikationsstråk – I transportsammanhang är ett kommunikationsstråk en förbindelse som trafikeras av spårtrafik, biltrafik eller gång- och cykeltrafik.

Korridor – Inom Tvärförbindelse Södertörn är en korridor ett avgränsat område där lokalisering av en väg utreds.

Markanspråk – Ett område som exploateras inom ramen för ett samhällsbyggnadsprojekt.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) – En miljöbedömningsprocess och ett dokument inom planlägningsprocessen som syftar till att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som en planerad åtgärd eller verksamhet kan ha på människors hälsa och miljö och är ett krav enligt miljöbalken.

Miljöpåverkan (betydande) – En fysisk förändring, inom ramen för ett samhällsbyggnadsprojekt, som påverkar miljöns egenskaper eller värden. Länsstyrelsen beslutar om ett projekt anses medföra betydande miljöpåverkan, alltså stor påverkan. Om ett projekt anses medföra betydande påverkan måste en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Mobilitet – Möjligheten för enskilda personer att ta sig till en bestämd plats vid en bestämd tidpunkt.

Målpunkt – En plats som regelbundet besöks av människor.

Nationella folkhälsomål – Folkhälsomålen syftar till en mer långsiktig och förebyggande struktur för folkhälsoarbetet. Genom att stärka jämlikhetsaspekten i folkhälsomålet, samt att renodla antalet målområden, är syftet att bidra till att hälsoklyftorna i samhället minskar. Målet innebär att statliga myndigheter som har uppgifter eller verksamhet som påverkar folkhälsan ska beakta effekterna på folkhälsan.

Närrekreation – Fritidsaktiviteter som utförs i närheten av bostadsområdet.

Passage – En iordningställd möjlighet för människor att på ett ordnat och skyddat sätt passera tvärs vägen.

Planläggningsprocess – Avser en lagstadgad process för någon form av samhällsplanering. Väglagen (1971:948) reglerar byggande av allmän väg samt planläggnings och samrådsprocessen. När vägar och järnvägar planeras påbörjas en omfattande planläggningsprocess. Planläggningen börjar när brister i transportsystemet har identifierats. Först görs en åtgärdsvalsstudie, sedan tas en väg- eller järnvägsplan fram. Efter det tas en bygghandling fram innan projektet är redo för byggstart.

Planförslag – Planförslaget för en vägplan redovisar förslag på lokalisering och utformning av en väganläggning. Planförslaget granskas inom vägplaneprocessen av myndigheter, organisationer och allmänheten.

Projektering – Det löpande arbetet där ett flertal projektörer med olika teknikkompetenser utreder och tar fram lösningsförslag på utformning av väganläggningen.

Regional stadskärna – Områden som är utpekade i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUFs). De regionala stadskärnorna består av tät bebyggelse samt är lättillgängliga

med kollektivtrafik. Områdena har stor potential att förtätas med bostäder och verksamheter samt större serviceutbud.

Rekreationsområde – Områden, ofta i naturen, som människor besöker för friluftsliv eller andra rekreativa aktiviteter.

Samråd – Samråd ger chans att påverka exempelvis väg- eller järnvägsprojekt. Under arbetet samråder exempelvis Trafikverket med länsstyrelsen, berörda kommuner, övriga berörda myndigheter, allmänheten samt de organisationer och enskilda som berörs. Samrådet ska avse var vägen eller järnvägen ska ligga, hur den ska utformas och vilken miljöpåverkan den får. Under samråden diskuteras förslag till lösning, miljöpåverkan och påverkan på enskilda fastigheter. Planläggningsprocessen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan som ställs ut för granskning. Under granskningen kan allmänheten komma med synpunkter som sedan beaktas i ett granskningsutlåtande innan slutligt förslag utvecklas.

Social aspekt – En social aspekt utgörs av ett värde för människor som kan främjas eller hämmas av den bebyggda miljön, exempelvis rörelsefrihet i den bebyggda miljön.

Social hållbarhet (socialt hållbart samhälle) – Social hållbarhet handlar om människor och allt som påverkar oss, till exempel rättvisa, rättigheter, makt, välstånd och välbefinnande. Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

Social konsekvens – Inom stadsbyggnad skapar stadsbyggnadsprojekt olika typer av effekter. En social konsekvens

är effektens, eller flera effekters, betydelse för olika sociala aspekter, exempelvis rörelsefrihet och vardagsmiljö.

Social konsekvensbeskrivning (SKB) – En social konsekvensbeskrivning är ett verktyg som syftar till att systematiskt analysera och implementera det sociala perspektivet i samhällsutvecklingsprojekt. Utgångspunkten är att bidra till en mer socialt hållbar stadsutveckling.

Social nytta – Ett resultat av någon form av värdeskapande, exempelvis att människor kan resa effektivare och mer trafiksäkert till arbetet.

Social sammanhållning – Begreppet social sammanhållning avser möjligheten att mötas. Befolkningen förväntas kunna mötas med hjälp av attraktivt utformade platser och inom områden som kopplar samman. På så vis skapas möjligheter för personer från olika områden att mötas i vardagen. Sammankoppling kan beskrivas som en av de främsta åtgärderna inom stadsbyggnad i syfte att minska rumslig segregation och dess negativa effekter.

Socialt perspektiv – Ett socialt perspektiv är ett övergripande synsätt som genomsyrar en process eller åtgärd, exempelvis jämställdhet, jämlikhet, rättvisa och delaktighet.

Socialt samband – Samband syftar till hur områden kopplas samman. Socialt samband fokuserar på hur områden kopplas samman med hjälp av exempelvis service eller aktiviteter, som skapar en anledning för människor att röra sig mellan områden.

Socialt värde – Ett socialt värde är något som människor värderar som viktigt i vardagslivet, exempelvis trygghet eller tillgång till närrekeation.

Socioekonomi – Belyser människors sociala och ekonomiska förutsättningar, genom mätbara parametrar som inkomstnivåer, förvärvsgrand och födelseland.

Stadsdelsområde – I aktuell social konsekvensbeskrivning (SKB) avser stadsdelsområde ett i SKBn geografiskt avgränsat område.

Stadskärna – ett centrumområde i en tätort med stort serviceutbud.

Tillgänglighet – I aktuell social konsekvensbeskrivning avses transportsystemets tillgänglighet, det vill säga hur enkelt det är att ta sig från punkt A till punkt B med ett särskilt trafikslag.

Tillåtlighetsprövning – I enlighet med miljöbalken måste stora infrastrukturprojekt prövas, alltså tillåtlighetsprövas, av regeringen.

Transportpolitiska mål – Sveriges transportpolitiska mål är antagna av regeringen och avser mål för transporter och infrastruktur. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål - säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystem – Omfattar den fysiska infrastrukturen för resor med buss, cykel, bil, tåg via väg och järnväg.

Trafikflöde – Antalet fordon som passerar ett visst vägsnitt under en viss tid. Trafikflödet anges ofta som fordon per årsmedeldygn.

Trafikplats – Vägar i skilda plan förbundna med ramper utgör en planskild trafikplats, då minst en av vägarna är fri från korsande trafikströmmar.

Trafiksäkerhet – Trafiksäkerhetsarbetet bygger på Nollvisionen – att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Den största risken för olyckor är vid plankorsningar.

Trygghet – Begreppet trygghet fokuserar på upplevelsen av att vistas på en specifik plats. Upplevelsen kan bland annat påverkas av aspekter såsom dålig belysning, nedskräpning, trafikmängder, buller eller personer som på olika sätt bryter mot sociala normer avseende hur de beter sig. Otrygga miljöer upplevs ofta som svårorienterbara oöverblickbara, obefolkade eller obevakade.

Tunnelläge – Del av väganläggning som sträcker sig under mark. Motsatsen är att bygga över mark (se ytläge).

Tätort – En tätort har sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare.

Utredningsområde – Är det geografiskt avgränsade området där det aktuella samhällsbyggnadsprojektet genomför utredningar och analyser.

Vardagsliv – Den byggda miljön kan på många sätt påverka befolkningens förutsättningar att ha ett fungerande vardagsliv. Det är på så sätt önskvärt att i vardagen, på ett enkelt och snabbt kunna vis, kunna ta sig till, och mellan, de olika funktioner som behövs i vardagen. Viktiga funktioner i vardagen är exempelvis arbete, skola, fritidsaktiviteter samt service och handel för vardagsinköp. Ytterligare väsentliga funktioner är grönområden, lekplatser samt kollektivtrafik. Närhet mellan hem och vardagliga funktionerna stärker befolkningens välbefinnande. På så sätt förbättras även livskvaliteten då förutsättningarna att skapa god balans mellan arbete och fritid ökar.

Verksamhetsområde – Ett område som karaktäriseras av arbetsplatser eller där exempelvis industrier bedriver sin verksamhet.

Vägområde – mark som har tagits i anspråk för en väganordning, och som väganordning räknas anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Förutom själva vägbanan kan exempelvis följande räknas som väganordning; dike, vägbelysning och viltstängsel.

Ytläge – Bygge över mark. Motsatsen är att bygga i tunnel (se tunnelläge).

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) – Åtgärdsvalsstudien är det första steget i vägplaneprocessen och svarar på frågan varför ett väg- eller järnvägsprojekt behövs. I åtgärdsvalsstudien utreds vilka typer av åtgärder, oavsett transportslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportproblem. Det är först när det är helt klarlagt att behovet ska lösas med en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som planläggningen påbörjas.

Öppet hus – En aktivitet i samband med samråd. Exempelvis bjuder Trafikverket in allmänheten till öppet hus. Syftet är att allmänheten ges chans att träffa representanter från exempelvis Trafikverket, kommun och konsultfirma.

BILAGA 2 PRIORITERADE GÅNG- OCH CYKELPASSAGER

Tabell: Identifierade behov och anpassningar för gång- och cykelvägar under utformningen av Tvärförbindelse Södertörn

Prioriterade gång- och cykelpassager för SKB	
1	Gång- och cykeltunnel under E4/E20 mellan Vårby och Masmo (ersätter befintlig passage)
2	Gång- och cykeltunnel under E4/E20 längs Fittjaviken (ersätter befintlig passage)
3	Gång- och cykeltunnel under E4/E20 längs Fittjaviken (ersätter befintlig passage)
4	Gång- och cykelbro över E4/E20 i Fittja (ersätter befintlig passage)
B	Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn parallellt med ekodukt (ny passage)
C	Gång- och cykeltunnel under lokalväg i trafikplats Flottsbro (ny passage)
D	Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn öster om trafikplats Flottsbro (ny passage)

Prioriterade gång- och cykelpassager för SKB	
F	Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn väster om trafikplats Kästa (ny passage)
14	Gång- och cykeltunnel under lokalväg i trafikplats Kästa (ersätter befintlig passage)
G	Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn öster om trafikplats Kästa (ny passage)
H	Gång- och cykeltunnel genom trafikplats Solgård parallellt med Huddingevägen (ny passage)
21	Gång- och cykeltunnel under väg 226 Huddingevägen (befintlig passage ersätts med ny)
I	Gång- och cykelbro över Tvärförbindelse Södertörn öster om trafikplats Solgård (ny passage)
27	Gång- och cykeltunnel under Tvärförbindelse Södertörn (befintlig passage ersätts med ny)



Figur: Figuren visar alla passager för Tvärförbindelse Södertörn. Prioriterade gång- och cykelpassager för SKB märks ut med turkos färg, samt med en siffra eller bokstav. En siffra betyder att det är en befintlig passage under/över befintlig väg som ersätts med en ny. En bokstav betyder att det är ny passage under/över Tvärförbindelse Södertörn. Övriga passager, som märks ut med röd färg, hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen för Tvärförbindelse Södertörn.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Förmedlingstjänster telefoni: 010-123 50 00

www.trafikverket.se