



Datum  
2018-11-15

Diarienummer  
KS-2018/2578.351

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

Kommunstyrelsen

## **Samråd för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn – svar på remiss från Trafikverket**

### **Förslag till beslut**

#### *Kommunstyrelsens beslut*

1. Som svar på samrådshandling för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn överlämnas Huddinge kommuns yttrande enligt bilaga 1 bifogat till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2018.
2. Som svar på samrådshandling för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn överlämnas Södertörns kommunernas gemensamma yttrande enligt bilaga 3 bifogat till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 november 2018.

### **Sammanfattning**

Tvärförbindelse Södertörn är en ny väg som ska anläggas mellan E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva och Trafikplats Jordbro på riksväg 73 i Haninge. Förbindelsen ska knyta samman de tre regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Tvärförbindelsen har åtta trafikplatser och tre tunnlar.

Viktiga syften med Tvärförbindelse Södertörn är att förbättra kollektivresande, gods- och persontransporter i tvärled på Södertörn. I projektet ingår även förbättringar av cykelförbindelsen utmed tvärförbindelsens sträckning.

Tvärförbindelse Södertörn behöver uppfylla syftet att binda samman de radiella stråken till/från Stockholm, såväl som syftet att koppla samman de stora utvecklingsområden och regionala kärnor som finns på Södertörn med varandra och omvärlden för att på så sätt erbjuda bättre tillgänglighet till arbetsplatser, arbetstagare, tillgång till högre utbildning och därmed bidra till en förbättrad regional sammanhållning.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress  
Huddinge kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
141 85 Huddinge

Besök  
Kommunalvägen 28

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

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



## Synpunkter på vägplanen

Fyra särskilt viktiga frågor som kommunstyrelsens förvaltning vill belysa är anslutningen till Flemingsberg, lokaliseringen av Trafikplats Lissma, cykelförbindelsen samt kollektivtrafikförsörjning.

### *Anslutning till Flemingsberg*

Den pågående planeringen av Flemingsbergsområdet utgår från att stadsdelen i framtiden ska trafikförsörjas med kollektiva färdmedel. I tidigare skede av planeringen av Tvärförbindelse Södertörn har ytterligare en trafikplats funnits med, Trafikplats Flemingsbergsdalen. Den togs bort i sent skede eftersom Trafikverket har bedömt att Flemingsberg klarar att trafikförsörjas via övriga trafikplatser. Kommunstyrelsens förvaltning ser flera betydande nackdelar. Kollektivtrafikförsörjningen av nordöstra Flemingsberg försämras och en ökad sårbarhet för trafikförsörjningen av Flemingsberg.

### *Trafikplats Lissma*

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

### *Cykelförbindelsen*

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

Kommunstyrelsens förvaltning förordar att cykelförbindelsen mellan Trafikplats Gladö och Flemingsberg ska förläggas genom Flemingsbergsskogen som är den sträckning som ingår i den Regionala cykelplanen och i Huddinges cykelplan. Sträckan innebär en förkortning av cykelvägssträckan med tre kilometer och en restidsförkortning med mer än 10 minuter för en cyklist. Vidare finns flera avsnitt av cykelförbindelsen där samråd med förvaltningen måste ske för att åstadkomma goda och bra relationer.



### *Kollektivtrafik*

I Trafikverkets antagna framkomlighetsprogram utpekas kollektivtrafik som ett av de trafikslag som ska prioriteras på Trafikverkets vägar. Huddinge efterfrågar en redovisning över kollektivtrafikens framkomlighet, samt restidskvoter i jämförelse med bil mellan stora målpunkter. Spårväg syds möjliggörande bör redovisas. Spårvägen ska vara möjlig att genomföra längs alla de sträckor som är utpekade i planeringsstudien (15 mars 2016).

Därutöver lämnar kommunstyrelsens förvaltning följande synpunkter på vägplanen.

### *Landskapsbild och gestaltning*

Tvärförbindelse Södertörn gör väsentliga visuella intryck i landskap och stadsmiljö, därav anser kommunstyrelsens förvaltning att det är av vikt att Trafikverket lägger fast gestaltungsprinciper tidigt i arbetet. Gestaltningen skall bidra till att ta ner skalan, framförallt där människor kommer att gå och cykla. Ett av de hänsynsmål som ställs i början av analysen är att barriäreffekter ska begränsas.

Förvaltningen förutsätter att vi i fortsatt arbete får ta del av och påverka gestaltungsförslag samt i utformningen av alla passager redan i tidigt skede av detaljprojekteringen.

### *Naturmiljö och ekologiska samband*

Kommunstyrelsens förvaltning föredrar starkt alternativet med att förlägga alla E4:ans körfält på bro gällande utformning av väganläggnings passage över Gömmarebäcken vid Masmo. Förvaltningen vill även understryka att de ekodukter som föreslås mellan Gömmarens naturreservat och Flottsbro-området samt vid Lissma har en betydande effekt för att minska barriäreffekten i denna del av regionens övergripande grönstruktur. Förutom de större åtgärderna för att minimera påverkan på eller stärka ekologiska samband behöver även mindre passager för djur anordnas.

### *Buller*

Det är väsentligt att den nya tvärförbindelsen inte medför att fler boenden, skolor, förskolor utsätts för buller över riktvärdena. Kommunstyrelsens förvaltning efterfrågar att ett bredare perspektiv av bullerfrågan används i det fortsatta arbetet och när miljökonsekvensbeskrivningen skrivs fram. Här ska ju bland annat kumulativa effekter tas upp. Det är av vikt att Trafikverket i sin planering av bullerdämpandeåtgärder också tar hänsyn till framtida utveckling. Det bör även undersökas vilka möjligheter som finns att dämpa buller på de sträckor där cykelbanan går tätt intill vägen (mellan Gladö och Haninge kommun).

### *Luftkvalitet*

För att utsläppen till luft inte ska öka är det viktigt att kollektivtrafiken på Tvärförbindelse Södertörn blir ett attraktivt alternativ till bilen genom att vägen och anslutande vägnät utformas utifrån kollektivtrafikens behov. Trafikverket bör



undersöka om det är möjligt att under perioder sänka hastigheten på vissa vägsnitt där exponeringen av luftföroreningar är stor, i syfte att minska partikelhalter och andra föroreningar.

Kommunstyrelsens förvaltning är intresserad av att ta del av Trafikverkets forskning och innovationsutveckling inom området elvägar och deras planer för Tvärförbindelse Södertörn.

### *Vatten, dagvatten och klimatanpassning*

Kommunstyrelsens förvaltning har tagit fram åtgärdsplaner för sjöarna Orlången och Trehörningen för att uppnå Miljö kvalitetsnormen (MKN) för god status. MKN för vatten är viktiga att beakta liksom att vattenkvaliteten i sjöarna Orlången, Trehörningen samt Mälaren inte får försämrats. Huddinges dagvattenstrategi ska följas, vilket bland annat innebär att åtgärder i första hand ska vidtas vid källan. Förvaltningen har i dessa åtgärder pågående projekt med att minsta påverkan på Orlången från Ebbadalsdiken och i Flemingsbergsdalen. Här behöver åtgärderna i dessa projekt samordnas med Tvärförbindelse Södertörn. Det är vidare viktigt att dagvattensystemet utformas så att utsläpp vid eventuella olyckor lätt kan tas om hand. Det är angeläget att Trafikverket presenterar hur vägdagvattnet på de nya Vårbybroarna ska tas omhand eftersom Mälaren är en vattentäkt med skyddsföreskrifter. Vi förutsätter att Trafikverket tar hänsyn till vägens omland och angriper frågan ur ett avrinningsområdesperspektiv så att väganläggning inte förvärrar situationen eller hindrar en framtida utveckling i området i anslutning till tvärförbindelsen.

### *Risk*

Tvärförbindelse Södertörn kommer bli en led för farligt gods och därmed är det viktigt att hänsyn tas till bebyggelseutvecklingen. Kommunstyrelsens förvaltning vill att Trafikverket redovisar hur tvärförbindelsen beaktar bland annat Flemingsbergs utveckling och planerad utbyggnad i Vårby (Spendrupsområdet) med koppling till farligt gods samt vilka bebyggelsefria avstånd som gäller.

### *Social konsekvensbeskrivning*

Trafikverket har tagit fram en social konsekvensbeskrivning (SKB) där det synliggör olika grupper i samhället och beskriva hur de påverkas i samband med exempelvis vägbygget som kommunstyrelsens förvaltning förutsätter att Trafikverket kommer att arbeta vidare med att ta fram lösningar till de utmaningar som människor i områden kan möta när Tvärförbindelse Södertörn byggs. Trafikverket ska göra en barnkonsekvensanalys för att belysa projektet utifrån barnperspektivet.

### *Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll*

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för vägplanen kommer att färdigställas under våren 2019. Den innehållsförteckningen för MKB:n som presenteras i samrådshandlingarna ser ut att behandla huvuddelen av de viktigaste frågorna.



### *Samråd om vattenverksamhet*

Kommunen förutsätter att Trafikverket närmare undersöker vilken påverkan som den nya bron vid Vårby och eventuell rivning av landtunga får på bland annat omsättningen av vatten. Det bör därför övervägas att utföra någon form av en hydrologisk modellering över området /tvärsnittet. Val av broutformning bör ske med hänsyn till minsta påverkan på miljön. En effekt av rörelser i grundvattnet kan vara att eventuella föroreningar i mark eller grundvatten förflyttas och sprids. Denna miljöeffekt har inte tagits upp i handlingen, men behöver tas hänsyn till i det fortsatta arbetet. Vid en eventuell ombyggnad av Orlångsbron behöver också tillstånd eller anmälan för vattenverksamhet.

### *Väghållningsansvar*

De förändringar som föreslås i kommunens väghållningsområde och väghållaransvar kommer innebära ökade driftkostnader för det kommunala vägunderhållet. Kommunstyrelsens förvaltning vill även framhålla att en särskild överenskommelse avseende förändringar av befintligt väghållningsområde och förändrat väghållaransvar ska upprättas för att närmare reglera avgränsningar där väghållaransvaret förändras, istandsättning av förändringar samt eventuella upprustande åtgärder på vägar som vid beslut får förändrad väghållare/huvudman. Förvaltningen önskar fortsatt dialog med Trafikverket avseende PM:et och dess innehåll.

### *Detaljplaner*

Vägplanen gör intrång i gällande detaljplaner i flera områden i Huddinge och påverkar också fler pågående detaljplane- och planprogramarbeten. Kommunen och Trafikverket behöver föra en dialog om hur Tvärförbindelse Södertörn förhåller sig till dessa projekt och hur lokala anpassningar av vägnätet kan lösas och utformas. Kommunstyrelsens förvaltning anser att utrednings- och detaljplanekostnader samt omlokalisering av återvinningscentralen i Flemingsberg ska bekostas av projektet.

### *Genomförande*

Första inflyttning av South Business District (SBD) ska ske år 2023 och området ska vara fullt utbyggt år 2030. Utbyggnaden kommer att ske parallellt med byggnationen av tvärförbindelsen. Det behöver ske en omfattande samordning av bygg- och masstransporter för att minimera påverkan på den lokala boendemiljön i Flemingsberg samt effektivisera transporterna och minimera klimatpåverkan. Kommunstyrelsens förvaltning kan inte acceptera stora flöden av tunga fordon genom centrala stadskärnan och Regulatorbron, utan massorna bör helst komma direkt ut på regionalt vägnät.

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

Kommunstyrelsens förvaltning vill vara delaktig i diskussionerna kring etappindelningen av utbyggnaden av vägen. Prioriteringen bör vara Glömstatunneln och vägsträckan väster om Huddingevägen. Förvaltningen





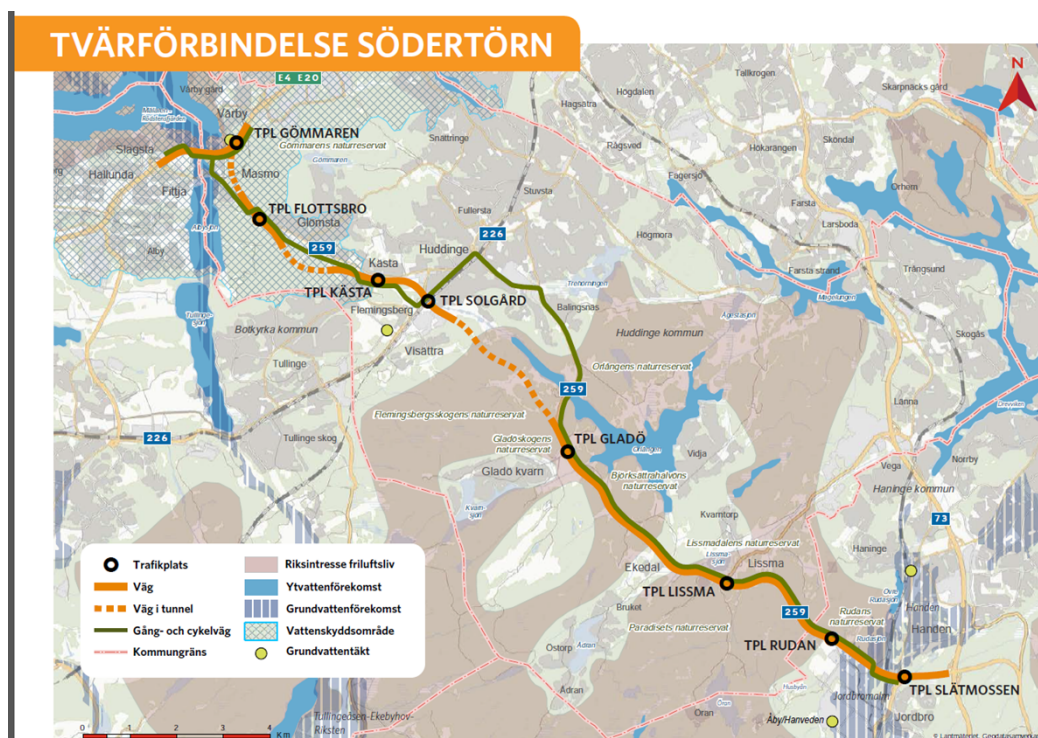
efterlyser även fortsatt dialog kring ansvar för utbyggnad och drift av gång och cykelförbindelsen.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram ett gemensamt yttrande över samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn, se bilaga 3.

Länk till kompletta samrådshandlingar: <https://www.trafikverket.se/naradig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Tvarforbindelse-Sodertorn/Samradmoten/samrad-13-november-till-6-december-2018/>

## Beskrivning av ärendet

Tvärförbindelse Södertörn planeras som en fyrfilig (2 + 2) motortrafikled med en längd på 20 kilometer varav fem kilometer är i tunnel, se Figur 1.



Figur 1: Tvärförbindelse Södertörn

I samrådsförslaget har Tvärförbindelse Södertörn åtta trafikplatser som kopplar ihop det statliga vägnätet och lokalvägnätet.

**Trafikplats Gömmaren** är kopplingen mellan tvärförbindelsen och E4/E20. Det är en fullständig trafikplats med planskilda anslutningar mot norr och mot söder.



**Trafikplats Flottsbro** är den västra anslutningen mellan lokalvägnätet i Glömsta och tvärförbindelsen. Glömstavägen/Botkyrkaleden korsar tvärförbindelsen på en bro med ramper norr- och söderut.

**Trafikplats Kästa** ligger i korsningen mellan Katrinebergsvägen/Glömstavägen. Trafikplatsen är en cirkulationsplats och utgör den östra anslutningen mellan tvärförbindelsen och lokalvägnätet i Glömsta. Den är även den västra anslutningen till Flemingsberg samt till Tullinge.

**Trafikplats Solgård** kommer att vara huvudanslutningen mellan tvärförbindelsen och Flemingsberg. Trafikplatsen är kopplingen mellan väg 226 och tvärförbindelsen. Tvärförbindelsens huvudsträckning kommer att korsa väg 226 och järnväg i ett tråg under väg och spår. Trafikplatsen, som utgörs av en cirkulationsplats, kommer att förläggas på nivå över järnvägens kontaktledningar med rampkopplingar mellan tvärförbindelsen och väg 226.

**Trafikplats Gladö** är anslutningen mellan tvärförbindelsen och Gladö kvarn samt Sundby gård. Trafikplatsen är en cirkulationsplats med kopplingar till lokalvägnätet vid Gladö kvarn, Sundby gård och Ebbadalsvägen.

**Trafikplats Lissma** är kopplingen mellan Lissmavägen och tvärförbindelsen. Lissmavägen korsar tvärförbindelsen på bro och ansluter till tvärförbindelsen via klöverbladsramper. I trafikplatsen finns även koppling till Granby.

**Trafikplats Rudan** ligger i Haninge kommun och är tvärförbindelsens huvudsakliga anslutning till Jordbro arbetsplatsområde.

**Trafikplats Slätmosse** utgör tvärförbindelsens koppling till Jordbrolänken och vidare anslutning till Trafikplats Jordbro på väg 73.

Tvärförbindelsen föreslås anläggas med tre tunnlar. Vid Vårby föreslås utbyggnad av en tunnel under Masmoberget, **Masmotunneln**. Påslaget i väster föreslås i nivå med det före detta bryggeriet, omedelbart norr om bebyggelsen i Vårby Haga. Det östra påslaget lokaliseras till ett läge vid Myrstuguvägen.

Vid Loviseberg föreslås anläggande av **Glömstatunneln**. Tunneln har en längd på cirka 1 kilometer. Syftet med tunneln är att minska störningarna från tvärförbindelsen vid exploatering av Lovisebergsområdet.

Flemingsbergsskogen är ett stort och sammanhängande skogsområde av riksintresse för friluftsliv, ett kärnområde i den regionala grönstrukturen och dessutom naturreservat med mycket höga naturvärden. Tvärförbindelsen föreslås därför förläggas i tunnel på denna del av sträckan, **Flemingsbergstunneln**. Det västra påslaget blir vid den nuvarande återvinningsanläggningen i Visättra. Påslaget i öster förläggs till cirka 700 meter väster om Trafikplats Gladö.

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



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

Vägplanen har remitterats till Huddinge kommun för synpunkter. Samrådet avser

- vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan (väglagen) samt innehåll och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med vägplanen.
- vattenverksamhet i form av den bortledning av grundvatten som blir följden av att vägen delvis byggs under mark och den grundläggning som behövs för broar mm samt byggande i vattenområde (9 kap. och 11 kap. miljöbalken).
- förändringar av väghållningen.

På grund av den korta remissvarstiden har samrådshandlingarna inte gått på remiss till natur- och byggnadsnämnden och tillsynsnämnden. Handlingarna har skickats till natur- och byggnadsförvaltnings representanter och båda nämnder har informerats om handlingarna via en presentation.

Samrådsperioden är 13 november - 6 december 2018. Huddinge kommun har fått förlängd remisstid till 15 februari 2019.

## Kommunstyrelsens förvaltnings synpunkter

### Huddinge kommuns yttrande

Tvärförbindelse Södertörn är en ny väg som ska anläggas mellan E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva och Trafikplats Jordbro på riksväg 73 i Haninge. Förbindelsen ska knyta samman de tre regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Tvärförbindelsen har åtta trafikplatser och tre tunnlar.

Viktiga syften med tvärförbindelsen är att förbättra kollektivresande, gods- och persontransporter i tvärled på Södertörn. I projektet ingår även förbättringar av cykelförbindelsen utmed Tvärförbindelse Södertörns sträckning.

Fyra särskilt viktiga frågor kommunstyrelsens förvaltning vill belysa är anslutning till Flemingsberg (och kollektivtrafikförsörjning), lokaliseringen av Trafikplats Lissma samt cykelförbindelsen.

- **Anslutning till Flemingsberg**  
Planering pågår för utbyggnad av arbetsplatser, handel och bostäder. Utbyggnaden kräver goda kommunikationer med omvärlden.
- **Lokalisering av Trafikplats Lissma**  
Trafikverkets förslag om lokaliseringen av innebär ökade risker för förorening av Lissmasjön är inte förenlig med Lissmasjöns naturreservats föreskrifter.





- **Cykelförbindelsen**

Trafikverket föreslår att cykelförbindelsen mellan Trafikplats Gladö och Flemingsberg ska lokaliseras till befintlig cykelväg via Lännavägen, Storängsleden och Huddingevägen. Förvaltningen förordar att cykelförbindelsen i stället ska förläggas genom Flemingsbergsskogen som är den sträckning som ingår i den Regionala cykelplanen och i Huddinges cykelplan.

- **Kollektivtrafik**

I Trafikverkets antagna framkomlighetsprogram utpekas kollektivtrafik som ett av de trafikslag som ska prioriteras på Trafikverkets vägar.

Nedan är en sammanfattning av Huddinge kommuns yttrande. Hela yttrande finns i bilaga 1.

### ***Tvärförbindelse Södertörns betydelse***

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

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

Viktiga syften med Tvärförbindelse Södertörn är att:

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



## ***Regionala samband***

Tvärförbindelse Södertörn utgör en förutsättning för Södertörnskommunernas och Huddinge kommuns utveckling och är en saknad länk i det regionala trafiksystemet. Avsaknaden av en effektiv tvärförbindelse hämmar såväl Södertörns utveckling som regionens konkurrenskraft i stort. För att Södertörnskommunerna ska kunna fortsätta växa i enlighet med den regionala utvecklingsplanen behöver också infrastrukturen stötta och utgöra del i en sådan utveckling.

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

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

## ***Huddinge kommuns synpunkter på vägplanen***

### ***Anslutning till Flemingsberg***

Flemingsberg står inför stora förändringar. Planering pågår för utbyggnad av arbetsplatser, handel och bostäder. Utbyggnaden kräver goda kommunikationer med omvärlden. Stadsdelen kommer att få två anslutningar till Tvärförbindelse Södertörn, Trafikplats Kästa och Trafikplats Solgård. I ett tidigare skede av planeringen har även en tredje koppling diskuterats, Trafikplats Flemingsbergsdalen. Kommunstyrelsens förvaltning förutsätter att Trafikplats Flemingsbergsdalen, av flera skäl, ska ingå som del i projektet. All trafik till/från öster på Tvärförbindelse Södertörn, som har mål- eller startpunkt i Flemingsberg, kommer enligt samrådsförslaget att ansluta till stadsdelen via Trafikplats Solgård och Flemingsbergsleden/Regulatorbron. Detta innebär en ökad sårbarhet för trafikförsörjningen av Flemingsberg och är särskilt oroande gällande kollektivtrafik, transporter till Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge och till Rättscentrum.. Borttagandet av Trafikplats Flemingsbergsdalen innebär även försämrad måluppfyllelse av projektmålet *Förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken till och mellan Skärholmen/ Kungens kurva, Haninge Centrum och Flemingsbergs resecentrum*. I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är målet för restidskvotsmål<sup>1</sup> mellan stadskärnorna på samma regionhalva är mindre än 1,5 år 2030. För att nå detta restidskvotsmål som

<sup>1</sup> Restidskvot definieras som förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd resrelation. För kollektivtrafik omfattas åktid i fordonet plus eventuell bytestid (gångtid och första väntetid är inte inkluderade) medan restiden med bil är hela resan från dörr till dörr.



Stockholms läns landsting har fastställt ser förvaltningen ett behov av en mer direkt koppling till nordöstra Flemingsberg.

### *Trafikplats Lissma*

Trafikverket föreslår att Trafikplats Lissma lokaliseras till ett läge i anslutning till befintlig korsning mellan Lissmavägen och väg 259. Den är utformad med två klöverbladsramper öster om Lissmavägen. Trafikplatsen ansluter till Lissmavägen vid Liseberg och Ebbadalsvägen ansluts via Lissmavägen och en ny cirkulationsplats. Trafikplatslokaliseringen kommer framförallt att innebära ökade risker för förorening av Lissmasjön och ger en stor påverkan på värdefulla naturvärden. Lokaliseringen är inte förenlig med Lissmasjöns naturreservats föreskrifter.

Kommunstyrelsens förvaltning har utrett möjligheter till att lokalisera Trafikplats Lissma till en plats cirka 1 km öster om dagens korsning mellan Lissmavägen och väg 259. För anslutning till Lissmavägen anläggs en ny vägförbindelse med en längd på cirka 700 meter. Vägen ansluter till Lissmavägen 200 meter väster om Solängsvägen. Förslaget undviker de känsliga miljöerna nära Lissmasjön. Ramperna är anpassade till terrängen.

### *Cykelförbindelsen*

Förvaltningen har i ett tidigare skede yttrat sig särskilt om cykelförbindelsen (KS 5 december § 54, bilaga 2), men vill även i detta samråd om vägplanen poängtera vissa frågor.

Trafikverket föreslår att cykelförbindelsen mellan Flemingsberg och Trafikplats Gladö ska lokaliseras till befintlig cykelväg via Storängsleden, Lännavägen, och Orlångsbron. Det finns befintliga brister i trafiksäkerhet och utformning som behöver ses över. För att kunna nå en god standard enligt Regionala cykelplanen behöver den befintliga cykelvägen breddas vilket innebär risker för intrång på fastigheter. Om det regionala cykelstråket ska gå över Orlångsbron behöver den breddas eller byggas om. Förvaltningen förordar att cykelförbindelsen i stället ska förläggas genom Flemingsbergsskogen som är den sträckning som ingår i den Regionala cykelplanen och i Huddinges cykelplan. Sträckan innebär en förkortning av cykelvägssträckan med tre kilometer och en restidsförkortning med mer än 10 minuter för en cyklist.

I projektet ingår även att förbättra cykelförbindelserna längs tvärförbindelsen. Detta är även ett av projektmålen. I huvudsak innebär förslagen förbättrad framkomlighet för cykeltrafiken dock finns flera brister i förslaget. På flera ställen längs Trafikverkets föreslagna cykelförbindelse är cykellösningarna vid övergångar och i anslutning till trafikplatserna inte genomtänkta och alltför krångliga för cyklist. Det finns även brister i trafiksäkerhet.

Trafikverket bör arbeta vidare med att hitta bättre lösningar tillsammans med kommunstyrelsens förvaltning för att kunna nå en God Standard enligt Regionala cykelplanen på det regionala nätet.



### *Kollektivtrafik*

I Trafikverkets antagna framkomlighetsprogram utpekade kollektivtrafik som ett av de trafikslag som ska prioriteras på Trafikverkets vägar. Kommunstyrelsens förvaltning efterfrågar redovisningar gällande framkomligheten och tillgängligheten till bytespunkter och målpunkter för kollektivtrafiken i jämförelse med dagens situation samt restidskvoter i jämförelse med bil mellan stora målpunkter.

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

### *Landskapsbild och gestaltning*

Tvärförbindelse Södertörn gör väsentliga visuella intryck i landskap och stadsmiljö, därav anser kommunstyrelsens förvaltning att det är av vikt att Trafikverket lägger fast gestaltungsprinciper tidigt i arbetet. De konstruktioner och miljöer som främst upplevs från vägbanan anpassas i skala och gestaltning därefter. Trafikplatser, broar och andra konstruktioner behöver utformas så att de bidrar till orienterbarhet och bearbetas för att samspela med omgivande landskap och bebyggelse.

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

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

### *Naturmiljö och ekologiska samband*

Planeringen av Tvärförbindelse Södertörn präglas av hänsynstagande till de värdefulla naturmiljöer som finns i Huddinge. Exempelvis anläggs sträckan genom Flemingsbergsskogen i tunnel. Dock görs intrång i flera naturreservat. Intrången bör i största möjliga utsträckning begränsas och i de fall där intrång krävs behöver naturreservaten upphävas i dessa delar. Det erfordras synnerliga skäl för att en del av ett naturreservat ska kunna upphävas enligt Miljöbalken 7 kap. 7 §.

I Regional utvecklingsplan för Stockholmregionen, RUFS 2050 finns svaga gröna samband utpekade och några berör tvärförbindelsen. I den fortsatta planeringen behöver Trafikverket arbeta med åtgärder som förstärker de samband som redan idag är svaga. Detta gäller exempelvis vid Gömmarebäcken och vid Flemingsberg.



Av de två alternativ på utformning av väganläggningspassage över Gömmarebäcken vid Masmo förordar kommunen starkt alternativet med att förlägga alla E4:ans körfält på bro. På så sätt förbättras förbindelsen vid bäcken för såväl människor som djur och andra ekologiska samband. Kommunen vill även understryka att de ekodukter som föreslås mellan Gömmarens naturreservat och Flottsbro-området samt vid Lissma har en betydande effekt för att minska barriäreffekten i denna del av regionens övergripande grönsstruktur.

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

### *Buller*

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

Det är även viktigt att generellt minimera bullerspridning mot natur- och kulturmiljöer. Det gäller bland annat mot de naturreservat som berörs men även mot de kulturmiljöer som påverkas. De kulturmiljöer och bevarandeområden som avses framgår av Huddinge kommuns översiktsplan.

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

Det är av vikt att Trafikverket i sin planering av bullerdämpandeåtgärder också tar hänsyn till framtida utveckling, bland annat Vårby Udde samt Loviseberg. Att dämpa buller vid källan är oftast det mest effektiva sättet och får effekter inte bara vid bostadsfasader utan i utemiljön som helhet.

### *Luftkvalitet*

Risk finns att den föreslagna vägen leder till ett ökat bilresande med ökade utsläpp av bland annat CO<sub>2</sub> samt partiklar som följd, vilket skulle motverka nationella, regionala samt lokala mål. För att utsläppen till luft inte ska öka är det viktigt att kollektivtrafiken på den planerade vägen blir ett attraktivt alternativ till bilen genom att vägen och anslutande vägnät utformas utifrån kollektivtrafikens behov.

Möjligheten att i framtiden elektrifiera vägen bör också finnas.

Kommunstyrelsens förvaltning är intresserad av att ta del av Trafikverkets forskning och innovationsutveckling inom området elvägar och deras planer för Tvärförbindelse Södertörn.

Eftersom det inte finns några lägsta tröskelvärden för människors hälsa är det viktigt att alltid arbeta med att minimera nivåerna även om



miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Trafikverket bör även undersöka om det är möjligt att under perioder sänka hastigheten på vissa vägavsnitt där exponeringen av luftföroreningar är stor, i syfte att minska partikelhalter och andra föroreningar.

### *Vatten, dagvatten och klimatanpassning*

Kommunstyrelsens förvaltning vill ta del av skriftliga handlingar gällande beräkningar för exempelvis dagvattenflöden eller föroreningsberäkningar när utredningar finns klara.

Huddinge kommun har tagit fram åtgärdsplaner för sjöarna Orlången och Trehörningen för att uppnå miljökvalitetsnormen (MKN) för god status. MKN för vatten behöver följas liksom att vattenkvaliteten i sjöarna Orlången, Trehörningen samt Mälaren enligt det så kallade ickeförsämringskravet (Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön) inte får försämrats. Huddinges dagvattenstrategi ska följas, vilket bland annat innebär att åtgärder i första hand ska vidtas vid källan.

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

Dagvattenhanteringen från vägen tas inte upp i samrådet. En grundprincip för dagvattenhanteringen på stora delar av sträckan är att vägdiken kommer utgöra ett viktigt reningssteg av föroreningar i vägdagvattnet. Trafikverket behöver därför presentera en plan för skötsel och underhåll (bland annat rensning) av vägdiken.

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

Kommunstyrelsens förvaltning förutsätter att Trafikverket tar hänsyn till vägens omland och angriper frågan ur ett avrinningsområdesperspektiv så att väganläggning inte förvärrar situationen eller hindrar en framtida utveckling i området i anslutning till tvärförbindelsen.

### *Social konsekvensbeskrivning*

Förvaltningen ser positivt på att Trafikverket har tagit fram en social konsekvensbeskrivning (SKB) som synliggör olika grupper i samhället och beskriver hur de påverkas i samband med exempelvis vägbygget.

Kommunstyrelsens förvaltning förutsätter att Trafikverket kommer att arbeta vidare med att ta fram lösningar till de utmaningar som människor i områden kan möta när Tvärförbindelse Södertörn byggs.

Förvaltningen anser att det ska göras en barnkonsekvensanalys för att belysa projektet utifrån barnperspektivet samt tar fram åtgärder och utformningar som är bäst för barn.





### *Risk*

Tvärförbindelse Södertörn kommer bli en led för farligt gods och därmed är det viktigt att hänsyn tas till bebyggelseutvecklingen. Bland annat planeras Flemingsbergsdalen för en tät stad med byggnader placerade nära infrastrukturen. Kommunstyrelsens förvaltning vill att Trafikverket redovisar hur tvärförbindelsen beaktar bland annat Flemingsbergs utveckling och planerad utbyggnad i Vårby (Spendrupsområdet) med koppling till farligt gods samt vilka bebyggelsefria avstånd som gäller.

### *Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll*

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för vägplanen kommer att färdigställas under våren 2019. Den innehållsförteckningen för MKB:n som presenteras i samrådshandlingarna ser ut att behandla huvuddelen av de viktigaste frågorna.

### *Samråd om vattenverksamhet*

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

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

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

### *Väghållningsansvar*

Kommunstyrelsens förvaltning har tagit del av de förändringar som föreslås i Besluts - PM Väghållningsansvar, berörande förändringar av Huddinge kommuns väghållningsområde och väghållaransvar enligt vägförordningen 2 kap 2 §. Förvaltningen ser att förslaget om ett ökat kommunalt väghållaransvar kan innebära ökade driftskostnader för det kommunala vägunderhållet. Det har även uppkommit en del oklarheter vid genomläsning och förvaltningen önskar fortsatt dialog med Trafikverket avseende PM:et och dess innehåll.

I den fortsatta dialogen vill Kommunstyrelsens förvaltning framhålla att i de fall där indragning av allmän statlig väg föreslås och där Huddinge kommun föreslås bli väghållare/huvudman för gata enligt plan- och bygglagen, så fodras det vid tidpunkten för indragning av väg en gällande detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Förvaltningen vill vidare se en fördjupad dialog med



Trafikverket rörande uppdelningen av väghållaransvaret för gång- och cykelvägar längs med hela Tvärförbindelse Södertörns sträckning.

Kommunstyrelsens förvaltning vill även framhålla att en särskild överenskommelse avseende förändringar av befintligt väghållningsområdet och förändrat väghållaransvar ska upprättas mellan Huddinge kommun och väghållningsmyndigheten Trafikverket Region Stockholm innan det beslutas i ärendet. Detta i syfte att närmare reglera avgränsningar där väghållaransvaret förändras, istandsättning av förändringar samt eventuella upprustande åtgärder på vägar som vid beslut får förändrad väghållare/huvudman.

### *Detaljplaner*

Vägplanen gör intrång i gällande detaljplaner i Lissma, Ekedal, Solgård, Huddingevägen, Glömstadalen, Kästa, Flottsbro och Masmo. För att vägplanen ska kunna genomföras behöver kommunstyrelsens förvaltning hantera dessa intrång genom att uppföra nya, ändra eller upphäva detaljplaner. Utifrån samrådsmaterialet kan förvaltningen i dagsläget inte bedöma vilken hantering som är lämpligast för flertalet av inträngarna. Vägplanen påverkar också flera pågående detaljplane- och planprogramarbeten. Huddinge kommun och Trafikverket behöver föra en dialog om hur tvärförbindelsen förhåller sig till dessa projekt och hur lokala anpassningar av vägnätet kan lösas och utformas.

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

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

### *Genomförande*

Första inflyttning av Stockholm South Business District (SBD) i Flemingsberg planeras att ske år 2023 och området ska vara fullt utbyggt år 2030. Utbyggnaden kommer att ske parallellt med byggnationen av tvärförbindelsen. När detta arbete sker, kommer stora delar av centrala stadskärnan vara under byggnation och många delar redan klara för inflyttning.

Påverkan som hanteringen av bergmassorna skulle kunna generera i området bedöms kunna bli så stor att genomförandet av de första etapperna i SBD försvåras eller omöjliggörs. Detta gäller även byggtrafiken för byggandet av tvärförbindelsen öster om järnvägen. T.ex. för att kunna bygga Trafikplats Solgård med tillhörande östgående ramper kommer rimligen stora volymer byggtrafik att behöva ledas genom området för SBD.

För att framgångsrikt kunna utveckla Flemingsberg i allmänhet och SBD i synnerhet behöver frågan om hantering av byggtrafik, hantering och bortforsling av bergmassor utredas vidare. Huddinge kommun kan inte acceptera stora flöden



av tunga fordon genom centrala stadskärnan och Regulatorbron, utan massorna och byggtrafiken bör komma direkt ut på det regionala vägnätet.

Hur massor från Glömstatunnelns kommer att transporteras på Glömstavägen behöver belysas. Vidare behöver förslag till lämpliga platser för masshantering lokalt tas fram för vägens genomförande.

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

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

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

## Södertörnskommunernas yttrande

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram ett gemensamt yttrande över samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn. Nedan följer en sammanfattning, se bilaga 3 för det gemensamma yttrandet i sin helhet.

Det är viktigt med en gen cykelförbindelse som ger möjlighet till arbetspendling mellan våra regionala stadskärnor. Södertörnskommunerna anser att Trafikverket bör anstränga sig ytterligare för att hitta en så gen koppling som möjligt mellan de regionala stadskärnorna, samt att utformningen bör göras så att den uppfyller standard för regionala cykelstråk i enlighet med den regionala cykelplanen i alla delar där det är möjligt rent fysiskt och med hänsyn till konsekvenser för natur- och rekreationsvärden.

Anslutningen till våra regionala stadskärnor bör vara effektiv, med lyhördhet för den stadsutveckling som planeras, och med särskild prioritet för såväl kollektivtrafik som godstrafik. Södertörnskommunerna ser därför allvarligt på att den tidigare planerade trafikplatsen Flemingsbergsdalen, som innebar god anslutning framförallt för kollektivtrafiken mot den regionala stadskärnan strukits



till samrådet. Flemingsberg är en viktig knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik. Här pågår också planering för utvecklandet av ett nytt resecentrum. Det är därför extra angeläget att trafiksystemet runt om bytespunkten fungerar för att understödja denna utveckling och planeras för att fungera för en lång tid framöver. Vi anser därför att trafikplatserna borde utformas utifrån trafikprognoser längre fram i tiden än år 2040.

Det är angeläget att gods- och kollektivtrafik prioriteras i projektet. Tvärförbindelse Södertörn ska planeras och utformas på så sätt att stombusstrafiken kan börja trafikera från första dagen då vägen öppnar för trafik, något som inte framgår tydligt av samrådshandlingarna. Här krävs planering tillsammans med Trafikförvaltningen så att hela sträckan med tillhörande trafikplatser och ramper har god framkomlighet för busstrafik. En noga utformning av busshållplatser bör också ske som är trafiksäkra, tillgängliga och attraktiva för kollektivtrafikresenärerna.

I samband med att Stockholms hamnar öppnar godshamnen Norvik år 2020 kommer antalet lastbilar att öka ytterligare. Tvärförbindelse Södertörn är avgörande för hanteringen av de stora godsvolymer i Stockholmsregionen. En förutsättning för hållbara godstransporter är att gods och ny teknik ingår i planering, utformning och projektering av Tvärförbindelse Södertörn samt anslutande vägnät. Ett exempel är Trafikverkets pågående planering av elvägar. Elväg för tunga transporter är lämplig från hamnen i Norvik, på väg 73 och sedan vidare på Tvärförbindelse Södertörn för anslutning till E4/E20.

Samtidigt som vi ser stora utmaningar med att få till trafikplatsen som kopplar Tvärförbindelse Södertörn till Huddingevägen kan vi konstatera att det inte finns något förslag i samrådsunderlaget på åtgärd som förbättrar det svaga gröna sambandet Bornsjökilen. Trafikplatsen Slätmosen bidrar också till att det kan bli svårt att i framtiden återställa det svaga gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen.

Södertörnskommunerna anser också att Trafikverket ska arbeta vidare med ytterligare bullerskyddsåtgärder till natur- och kulturlandskapet för att minska dagens och framtida buller. Vårt natur- och kulturlandskap består av riksintresse för friluftsliv, naturreservat och andra grönområden, där buller är en störning som behöver minimeras för att tillvarata och utveckla områdenas och grönstrukturens attraktivitet för både människor och djur.

Södertörnskommunerna vill understryka att det är nödvändigt med samordning mellan Tvärförbindelse Södertörn, åtgärderna på E4/E20 och Förbifart Stockholm för att skapa en fungerande helhet och ett trafiksystem som är överblickbart och säkert. Trafikstörningar som följer av utbyggnaden av både Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm orsakar stora problem för Södertörnsborna, näringslivet och samhällsviktiga offentliga verksamheter under en tidsperiod som inte får sträckas ut längre än nödvändigt.

Södertörnskommunerna saknar underlag i samrådsmaterialet där trafikprognoser och kapacitetsberäkningar redovisas. Det är svårt att, utifrån det material vi fått ta del av, förstå hur trafikflöden kommer att utvecklas i framtiden. De trafikplatser



som byggs behöver fungera många år och Södertörnskommunerna känner en viss oro kring kapaciteten i trafikplatserna.

## Ekonomiska och juridiska konsekvenser

I och med svaret på remissen förbinder vi oss inte till någon kostnad i samband med svaret.

Bengt Svenander  
Tf. kommundirektör

Heléne Hill  
Samhällsbyggnadsdirektör

Cin Hui Nilsson  
Trafikplanerare

## Bilagor

- Bilaga 1. Yttrande över samråd för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn
- Bilaga 2. Yttrande över samråd för gång- och cykelväg i anslutning till väg 259 Tvärförbindelse Södertörn
- Bilaga 3. Södertörnskommunernas gemensamma yttrande över samråd vägplan för Tvärförbindelse Södertörn
- Bilaga 4. Inbjudan till samråd för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn m.m. i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län

## Beslutet delges

Trafikverket