



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

Handläggare
Susanne Wallgren
Susanne.Wallgren@huddinge.se

Kommunstyrelsens förvaltning att. Cin Hui Nilsson

Remiss - granskning av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn – synpunkter från miljö- och bygglovsförvaltningen

Sammanfattning

Miljö- och bygglovsförvaltningen har av kommunstyrelsens förvaltning ombetts att lämna synpunkter på remiss angående granskning av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

Förvaltningen saknar i avsnittet om buller i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) en närmare redovisning kring ett av de två gängse störningsmått för trafikbuller, *maximal ljudnivå*. Vidare saknas resonemang och en bedömning kring hur olika slags bullerkällor kommer att samverka och påverka den totala störningsbilden, både i byggskedet men även när vägen tas i drift. Endast statlig infrastruktur behandlas i MKB:n.

Förvaltningen anser att störningar av vibrationer i driftskedet inte är tillräckligt utredda och efterlyser en grundlig utredning och bedömning kring vibrationer för att utröna att riktvärden för vibrationer inte överskrider i bostäder.

Förvaltningen föreslår att Trafikverket överväger fler vägnära bullerskyddsåtgärder för att minimera bullerspridning från vägen till viktiga natur- och rekreationsområden.

Det är viktigt att det finns en dialog mellan Trafikverket och kommunen angående hur dagvattnet hanteras i de detaljplaner som ändras till följd av vägplanen. Delar av vägbygget sker inom Östra Mälarens vattenskyddsområde där särskilda föreskrifter gäller.

Förvaltningen saknar i remissen handlingar med information kring inventering och undersökningar av potentiellt förorenade områden i närheten av planerad väg.

Förvaltningen saknar i PM Bergteknik en övergripande bedömning om de problem och risker som kan uppstå med sulfid i bergmassorna som uppstår i projektet.

Förvaltningen anser att det är bra att Trafikverket utför skyddsåtgärder som närvarostyrd belysning på vissa sträckor och föreslår att även sträckan från Orlångsbron till Gladö anläggs som närvarostyrd belysning.

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Miljö- och bygglovsförvaltningen
141 85 Huddinge

Besök
Hälsövägen 7
Flemingsberg

Tfn vxl 08-535 300 00

mbf@huddinge.se
www.huddinge.se



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

Förvaltningen anser att Trafikverket har gjort en bra avvägning mellan hög tillgänglighet och standard för infrastruktur kontra intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, exempelvis genom att ha en smalare cykelväg än standard vid Lissma.

Beskrivning av ärendet

Huddinge kommun har av Trafikverket fått *Remiss - granskning av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn*. Miljö- och bygglovsförvaltningen har av kommunstyrelsens förvaltning ombetts att lämna synpunkter på remissen. Ärendet sambereds mellan miljö- och bygglovsförvaltningen och kommunstyrelsens förvaltning.

Trafikverket har upprättat ett förslag till vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län. Vägplanen omfattar väg 259 från Vårby backe i Huddinge kommun till trafikplats Jordbro i Haninge kommun, samt E4/E20 från Vårby backe i Huddinge kommun till trafikplats Fittja i Botkyrka kommun. Planen omfattar vägsträckan, inklusive en gång- och cykelväg. Planen med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) finns tillgänglig för granskning under tiden 25 januari – 23 februari 2021.

Parallellt med vägplanen föreslås ett antal förändringar av väghållarskap och indragningar av allmän väg. Förändringarna är inte en del av vägplanen, men besluten om förändringarna är en integrerad del i fastställelsen av vägplanen.

Planen, förutom fastighetsförteckning, finns på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn

Förvaltningens synpunkter

Buller

I det inledande avsnittet om buller i MKB:n anges följande: "I Sverige används vanligtvis två störningsmått för trafikbuller: ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå." Trots detta redovisas i stort sätt endast ekvivalent ljudnivå. Bilagor som visar maximal ljudnivå finns att tillgå i tillhörande dokument men dessa lyfts inte fram och avhandlas i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel om buller. Vidare har uppmärksamats att det i tabell 7.1.2 "Bedömningsskalor för buller" endast ingår ekvivalent ljudnivå, när även maximal ljudnivå är av betydelse i sammanhanget. En hög maximal ljudnivå har stor betydelse för påverkan på nattsömn och möjligheter till återhämtning. Detta bemöts dock inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Om det är så att höga maximala ljudnivåer har bedömts sakna relevans för människors hälsa önskas en vidareutveckling av resonemangen och hur man kommit fram till denna slutsats.

Det saknas resonemang och en bedömning kring hur olika slags bullerkällor kommer att samverka och påverka den totala störningsbilden, dels i byggskedet men även när vägen tas i drift. Endast statlig infrastruktur behandlas i MKB:n.

I MKB:n bör tydliggöras om förskolor ingår i begreppet skolor. Om så inte är fallet bör lokaliseringen av dessa också redovisas. Alternativt att skolor, förskolor,



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

särskolor, pedagogiska omsorgsverksamheter och dylikt istället benämns ”utbildningslokaler”.

Genomgående i bullerutredningen görs bedömningen utifrån ekvivalent ljudnivå baserat på årsmedeldata. Förvaltningen ställer sig frågande till ifall utredning av eventuella säsongsvariationer har gjorts, då detta kan motivera att beräkning på basis av andra tidsperioder än årsmedeldygntrafiken görs, exempelvis medeldygnetsflöden under sommar eller vinter och användning av dubbdäck.

När man räknar om Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendation för vägtrafikbuller enligt det europeiska måttet för bullernivå till samma måttenhet som vi använder i Sverige, så motsvarar det cirka 50 dB. Riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå som infrastrukturpropositionen menar motsvarar ”god miljö” är därmed förhållandevis generöst tilltaget och garanterar inte att olägenhet för människors hälsa undviks.

Vibrationer

I såväl miljökonsekvensutredning som bullerutredning är bedömningen kring störningar av vibrationer i driftskedet undermåligt utredda enligt förvaltningen. Trafikverket anger i bullerutredningen att den nya vägen kommer ha en god underbyggnad och bedömer endast översiktligt att det inte finns någon risk att vibrationer över riktvärden för befintlig byggnation uppstår på grund av trafiken på tvärförbindelsen.

En hänvisning till gällande riktvärden för vibrationer görs i bullerutredningen, men inte för hur Trafikverket kommit fram till bedömningen att riktvärdet om 0,4 mm/s vägd RMS (=root mean square, mätvärde för komfortvibrationer) kommer klaras. Enligt Trafikverkets interna riktlinjer får riktvärdet om 0,4 mm/s vägd RMS, överskridas som mest fem gånger per natt, men dock inte högre än 0,7 mm/s vägd RMS. Det saknas en kartläggning av omfattningen av bostäder som kan komma att beröras av sådant överskridande av riktvärdet nattetid.

Stora delar av kommunens jordarter utgörs av lera, vilket innebär risk för uppkomst av störning från vibrationer från trafik. Sammanfattningsvis upplevs att Trafikverket avfärdat risken för att vibrationer över gällande riktvärde kan komma att uppstå. Förvaltningen efterlyser en grundlig utredning och bedömning kring vibrationer för att utröna att riktvärden för vibrationer inte överskrids i bostäder.

Tung trafik förekommer redan idag på denna väg och sannolikt kan sådana transporter öka i framtiden. Trots detta har inte risken för vibrationer från vägtrafiken till närliggande bebyggelse behandlats gällande driftskedet av vägen utan bara tagits upp i byggskedet.

Dagvatten/länshållningsvatten

Av dagvattenutredningen framgår att föroreningsmängder minskar för samtliga recipienter utom Albysjön där föroreningsmängderna ökar och för Örlången där krom väntas öka något. Beräkningarna har även inkluderat de kvarvarande delarna av väg 259. För Albysjön kan det inte uteslutas att miljökvalitetsnormerna



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

äventyras. För Orlången bedöms det osannolikt men det nämns samtidigt att framtida mätningar kan ge underlag till om åtgärder kan vara befogade.

I vägplansbeskrivningen uppges att kvarvarande delar av väg 259 inte ingår i vägplanen och att dessa övergår till kommunalt ansvar efter vägens färdigställande. För Albysjön uppges att Trafikverket tillsammans med berörda kommuner tar fram omfattning och lämplig placering av filterytor. Det framgår inte hur det säkerställs så att åtgärderna kommer att vidtas men förvaltningen förutsätter att tillräckliga reningsåtgärder kommer att vidtas och att dessa anmäls till tillsynsmyndigheten.

Vidare är det viktigt att det finns en dialog mellan Trafikverket och kommunen angående hur dagvattnet hanteras i de detaljplaner som ändras till följd av vägplanen. Delar av vägbygget kommer att förläggas inom Östra Mälarens vattenskyddsområde där särskilda föreskrifter gäller.

Det uppges att krav på länshållningsvatten i byggskedet kommer att tas fram i dialog med tillsynsmyndigheter och ledningsägare. Dock framgår inte om den av Huddinge kommun efterfrågade utredningen för att bedöma vilka riktvärden gällande miljö kvalitetsnormer som bör användas inom kommunen är planerad eller inte.

Masshantering

Återanvändningsgraden av den stora mängden tunnelberg i arbetsområdet bedöms som upp till 50 procent. I tabell 10.4 redovisas möjliga anläggningar för mottagning av överskottsmassor. Förvaltningen efterfrågar att Trafikverket arbetar med kontrakterade entreprenörer för transport till lämpliga mottagningsanläggningar i närområdet. Det kan med fördel anges i kommande masshanteringsplan för projektet, likväl som arbetet och strategier för att maximera återanvändande av jord- och bergmassor inom projektet bör nämnas. Förvaltningen vill betona vikten av ett nära samarbete och en fortsatt god dialog i upprättande av kommande kontrollprogram.

Det behöver ske en omfattande samordning av bygg- och masstransporter för att minimera påverkan på den lokala boendemiljön i Flemingsberg samt effektivisera transporterna och minimera klimatpåverkan. Huddinge kommun kan inte acceptera stora flöden av tunga fordon genom centrala stadskärnan och Regulatorbron, utan massorna och byggtrafiken bör komma direkt ut på det regionala vägnätet. För att framgångsrikt kunna utveckla Flemingsberg behöver frågan om hantering av byggtrafik, hantering och bortforsling av bergmassor utredas vidare. Hur transport av massor från Glömstatunneln på Glömstavägen behöver belysas. Vidare behöver förslag till lämpliga platser för masshantering lokalt tas fram för vägens genomförande.

Markföroreningar/sulfidlera

Handlingar med information kring inventering och undersökningar av potentiellt förorenade områden i närheten av planerad väg saknas i granskningsremissen (markmiljöundersökningen och sedimentationsundersökningen av Vårbybron). I vägplansbeskrivningen uppges att resultaten har jämförts med Naturvårdsverkets



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

generella riktvärden för förorenade områden och att resultaten indikerar nivåer som är acceptabla för människors hälsa och miljön. Förvaltningen efterfrågar en bedömning om Naturvårdsverkets generella riktvärden är tillämpliga eller om det kommer att tas fram platsspecifika riktvärden för projektet. Det redogörs inte tydligt vad utredningarna kom fram till gällande sulfidjordar eller hur det ska hanteras.

Sulfidberg

Förvaltningen saknar i PM Bergteknik en övergripande bedömning om de problem och risker som kan uppstå med sulfid i bergmassorna som uppstår i projektet. Dels vad gäller eventuell risk och påverkan för de massor som ska återanvändas i projektet och dels för överskottsmassor. Förvaltningen anser att Trafikverket bör ta ett helhetsansvar för hur bedömning och kontroll av berget ska ske och vilka lämpliga skyddsåtgärder och kontroll som kan behöva vidtas, både på kort och lång sikt. Hanteringen försvåras av att bergmassor kan bedömas vara antingen avfall, biprodukt eller produkt och att denna bedömning varierar stort mellan kommuner och mellan olika verksamhetsutövare. Det bör säkerställas att tillräcklig kontroll och kunskap av bergmassorna finns vad gäller sulfider oavsett om massorna bedöms vara avfall eller ej.

Bygglov

Förvaltningen konstaterar att ett arbete med att upphäva gällande detaljplaner som strider mot vägplanen pågår. Förvaltningen vill betona vikten av att säkerställa att detta görs för samtliga områden då det i annat fall utgör hinder för att få lov.

Väglansbeskrivningen tar upp på vilket sätt både landskapsbildens och kulturmiljön påverkas. Det bör beaktas om det finns åtgärder i planen som kan kräva lov då kommunen har program och strategier som kulturmiljöprogram och arkitekturstrategi att ta hänsyn till i bedömningarna.

Naturvärden

Infrastruktur av Tvärförbindelsens storlek leder ofrånkomligen till intrång och påverkan på framtida markanvändning utmed hela Tvärförbindelsens sträckning. Även om Tvärförbindelsen i stort följer befintlig väg genereras intrång i värdefulla natur-, kultur- och friluftslivsvärden framför allt inom riksintresse, friluftsliv och flera naturreservat. Sträckan från Flemingsberg och österut till kommungränsen mot Haninge präglas av ett skogklätt och lantligt landskap. Tvärförbindelsen omvandlar detta landskap, framför allt vid de planskilda trafikplatserna, till ett landskap präglat av infrastruktur. Dock har viktiga skyddsåtgärder vidtagits i förslag till vägplan som exempelvis tunnel under Flemingsbergsskogen och broar istället för befintlig kulvert över Gömmarbäcken. Det är också så att vägplanen genererar upphävanden, dispenser och tillstånd vilka måste hanteras i en fortsatt parallell process.

I underlag till vägplanen redovisas en kompensationsåtgärd för intrånget i Gömmarens naturreservat med broar över Gömmarravinen. Förvaltningen har en bra och fortsatt dialog med Trafikverket angående fortsatta kompensationsåtgärder för intrång i de övriga naturreservat som påverkas av vägplanen.



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

Förvaltningen anser att det är bra att Trafikverket utför skyddsåtgärder som närvarostyrd belysning på vissa sträckor. Det vore önskvärt att även sträckan från Orlångsbron till Gladö anläggs som närvarostyrd.

Förvaltningen anser att Trafikverket har gjort en bra avvägning mellan hög tillgänglighet och standard för infrastruktur kontra intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer, exempelvis genom att ha en smalare cykelväg än standard vid Lissma.

Förvaltningen föreslår att Trafikverket överväger fler vägnära bullerskyddsåtgärder för att minimera bullerspridning från vägen till viktiga natur- och rekreationsområden. Detta gäller främst buller till Gömmarens naturreservat vid Gömmarravinen och Masmo, till Flottsbro-området, österut från tunnelpåslaget Sundby/Gladö, förlängning av bullerskydd vid Gladövik/Björksättrahalvön, spridning söderut vid trafikplats Lissma.

Klimatpåverkan

Tvärförbindelse Södertörn innebär ökade trafikflöden och byggandet av vägen ger ökade klimatutsläpp. Projektets hänsynsmål om begränsad klimatpåverkan motverkas delvis av att planförslaget medför trafikökningar lokalt. I södra Stockholmsområdet som helhet blir dock trafikökningen liten. Byggande, drift och underhåll av vägen medför i sig utsläpp av växthusgaser. I den fortsatta processen bör Trafikverket därför arbeta aktivt för att minska projektets koldioxidutsläpp.

Drift och underhåll

Förvaltningen efterfrågar att en kostnadskalkyl för drift och underhåll överlämnas till kommunen i tidigt skede för att underlätta budgetering när det är dags att ta över de delar av vägen som kommunen ska ansvara för.

Dagvatten måste planeras och dimensioneras noggrant efter verkligheten, det vill säga att sjöar breddas ibland. Det kan också hända att igensatta brunnar, isiga brunnar med mera gör att vattnet inte rinner av i den takt som teoretiska modeller visar. Vidare ska vägen kunna klara viss mängd översvämning, utan att man ska behöva stänga av dessa direkt.

Vid planering av att bygga vägar bör det tillses att det finns utrymme för viss mängd snövallar utan att det försämrar framkomligheten.

Namnsättning

I vägplanens granskningshandlingar kommuniceras namn på trafikplatser och tunnlar som avviker från de, av Trafikverket, beslutade namnen enligt ärende "TRV 2018/110761". Oklarheter runt namnbilden längs med tvärförbindelsen riskerar att generera felaktigheter i olika typer av handlingar som upprättas inom kommunen. Miljö- och bygglovsförvaltningen anser därför att frågan om vilka namn som ska gälla för trafikplatser och tunnlar längs med tvärförbindelsen måste tydliggöras snarast av Trafikverket.



Datum
2021-02-01

Diarienummer
BTN-2021/68.109

Följande namn på trafikplatser och tunnlar som anges i vägplanens granskningshandlingar avviker från trafikverkets beslutade namn enligt ärende "TRV 2018/110761":

- "Tpl Gömmaren" heter enligt Trafikverkets namnbeslut "**Tpl Duvberget**"
- "Tpl Flottsbro" heter enligt Trafikverkets namnbeslut "**Tpl Masmö**"
- "Tpl Solgård" heter enligt trafikverkets namnbeslut "**Tpl Vårdkasen**".
"Tpl Solgård" finns också namngiven i namnbeslutet, men ligger längre österut än "Tpl Vårdkasen". Den "Tpl Solgård" som namnbeslutet avser finns inte redovisad som trafikplats i vägplanens granskningshandlingar.
- "Solgårdstunneln" heter enligt trafikverkets namnbeslut "**Vårdkastunneln**"
- "Flemingsbergstunneln" heter enligt trafikverkets namnbeslut "**Stensättratunneln**"
- "Tpl Gladö" heter enligt trafikverkets namnbeslut "**Tpl Gladö kvarn**"
- "Tpl Rudan" heter enligt trafikverkets namnbeslut "**Tpl Djupdalen**"

Toralf Nilsson
Teknisk direktör

Tove Bodin
Avdelningschef