

Handläggare
Cin Hui Nilsson
Cin.Hui-Nilsson@huddinge.seTrafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Granskning av vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn – Huddinge kommuns yttrande över remissen från Trafikverket

Inledning

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

Då de mer övergripande synpunkterna lyfts i det Södertörnsgemensamma yttrandet läggs fokus i det kommunspecifika yttrandet på frågor som närmare rör Huddinge kommun.

Huddinge kommun ser det positivt att en del av de förändringar som kommunen påpekade har skett sedan samrådet år 2018. Samverkan kring Tvärförbindelse Södertörn sker löpande. För att säkerställa framdrift i Tvärförbindelse Södertörn såväl som andra utvecklingsprojekt behöver planeringen och genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn fortsätta samordnas mellan kommunen och Trafikverket.

Det finns ett flertal frågor gällande olika detaljer, så som detaljutformning av gång- och cykelvägar samt gestaltning som behöver diskuteras vidare på samordningsmöten under fortsatt planering och genomförandeskedet. Då detta är detaljfrågor som inte rör vägplanen i sak, utan till stor del kopplade till genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn lyfts de inte som specifika synpunkter i detta yttrande. Det är viktigt att lösningar så långt som möjligt tillgodoser behoven hos alla berörda projekt (bland annat Vårby Udde, Flemingsbergsdalen, Glömstadalen och Kungens Kurva). Därför förutsätter kommunen att en fortsatt dialog förs mellan Trafikverket och kommunen.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Tvärförbindelse Södertörns betydelse för Huddinge

Som framgår av det Södertörnsgemensamma yttrandet har Tvärförbindelse Södertörn stor betydelse för såväl den regionala som den kommunala utvecklingen. Inte minst utvecklingen av de tre regionala stadskärnorna på Södertörn.

Tvärförbindelse Södertörn är av yttersta vikt för Huddinge kommuns utveckling på en övergripande nivå. De nya kopplingar och gena förbindelser för människor och gods som Tvärförbindelse Södertörn ger är en förutsättning för att Huddinge och de regionala stadskärnorna inom Södertörn ska kunna utvecklas och växa i den takt som planeras. Tvärförbindelse Södertörn ger även genare körvägar för godstrafik till och från Norviks hamn.

Vidare är Tvärförbindelse Södertörn en förutsättning för att Huddinge ska kunna uppfylla de åtaganden som överenskommits inom ramen för Sverigeförhandlingen. Tvärförbindelsen har inte bara påverkan på utvecklingen av de områden som ligger i direkt anslutning till vägen, utan påverkar hela kommunen. Centrala Huddinge är beroende av utbyggnaden av Tvärförbindelsen för att farligt gods inte ska gå nära befintliga och planerade bostäder i Storängen.

Det är fyra områden vars utveckling är beroende av tillkomsten av Tvärförbindelse Södertörn. Det gäller utvecklingen av Flemingsberg, Glömstadalen, centrala Huddinge samt Vårby Udde. I dessa områdena planeras för cirka 19 000 bostäder, vilka är en förutsättning för att Huddinge ska kunna uppfylla sina åtaganden kopplade till det nationella intresset om bostadsförsörjning genom avtal i Sverigeförhandlingen.

Idag kännetecknas stadsdelarna Flemingsberg och Vårby av stora fysiska barriärer. Ambitionen är att de barriärer som finns idag ska byggas bort och möjliggöra för de förutsättning som behövs för att stadsdelarna ska växa ihop och bli en helhet. Det är viktigt att kommunikationsmöjligheterna från övriga regionen fortsätter att förbättras och utvecklas samtidigt som de kommunala infrastrukturkopplingarna inte får försämrats.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Flemingsberg

Flemingsberg är ett av Stockholmsregionens största och viktigaste utvecklingsområden. I regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS 2050, är Flemingsberg en utpekad regional stadskärna. Till år 2050 planeras det att tillkomma cirka 35 000 arbetsplatser och cirka 5 000 nya bostäder i Flemingsberg. Våren 2018 antogs ett utvecklingsprogram för Flemingsberg av Region Stockholm, Huddinge kommun och Botkyrka kommun. I utvecklingsprogrammet slås det fast att målet för Flemingsberg är att det ska vara en plats där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholmsregionen.



Figur 1: Visionsbild över Flemingsberg

Vårby udde

Vårby udde som ligger i kommundelen Vårby kommer utgöra en viktig entré till Huddinge kommun och södra Stockholm. Vårby udde lägger stor vikt vid att använda utformningen av den nya stadsdelen som ett medel att överbrygga befintliga barriärer (E4/E20) och knyta området till sin omgivning. I RUFS 2050 är området markerat som "Primärt bebyggelseområde". Utveckling och exploatering av Vårby Udde bedöms därmed som förenligt med RUFS 2050. Ett planprogram, vilket godkändes av kommunfullmäktige den 10 februari 2020, har tagits fram för området. Programmet omfattar cirka 2000 bostäder tillsammans med skola, förskolor, vårdboenden, butiker och hotell samt en koppling till Gömmarens naturreservat. Bostäderna är ett viktigt bidrag för kommunens bostadsåtagande enligt Sverigeförhandlingen.



Figur 2: Visionsbild över Vårby udde



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Huddinge kommuns synpunkter i korthet

Huddinge kommun vill lyfta fram fyra huvudsakliga synpunkter gällande granskningen.

Samordning under genomförande

Samtidigt som Trafikverket bygger Tvärförbindelse Södertörn har kommunen ett antal stadsutvecklingsprojekt på gång i bland annat Flemingsberg, Vårby Udde, centrala Huddinge och Glömstadalen. För att säkerställa framdrift i såväl Tvärförbindelse Södertörn som i andra stadsutvecklingsprojekt behöver planeringen och genomförandet fortsätta samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Det är viktigt att lösningar så långt som möjligt tillgodoser behoven hos alla berörda projekt och att projekten samordnar sig för att minimera störningar samt hitta lösningar som säkerställer att viktiga funktioner och kopplingar kan bibehållas under byggtid. Kommunen ser fram emot ett gott samarbete med Trafikverket under genomförandeskedet.

Samordning med Spårväg syd

Planeringen av Spårväg syd har tidigare lagts efter överenskommelse mellan Huddinge kommun, Stockholms stad och Region Stockholm för att spårvägstrafiken ska kunna starta tidigare. Tillsammans med Trafikförvaltningen, behöver Trafikverket ta fram effektiva, funktionella och säkra lösningar för spårvägen, Tvärförbindelse Södertörn samt gång- och cykelvägar. Huddinge kommun förväntar sig att samverkan mellan projekten fortsätter så att båda Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd kan byggas utan dröjsmål.

Gång- och cykelförbindelser

Det är viktigt att gång- och cykelförbindelserna ska vara gena, funktionella och attraktiva. Huddinge kommun vill också betona vikten av att det ska finnas säkra och väl fungerande gång- och cykelförbindelser under byggtiden. Standarden på tillfälliga gång- och cykelvägar ska så långt det är möjligt motsvara befintliga gång- och cykelvägar och stor vikt bör läggas på att hitta den bästa (genaste) vägen för gångtrafikanter och cyklister då denna grupp är mer känsliga till långa omvägar.

Kollektivtrafik

I det fortsatta arbetet är det viktigt att det sker ett gemensamt arbete mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen vad gäller kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv. Kollektivtrafik ska i största möjliga mån prioriteras då målet är att invånarna ska fortsätta välja hållbara transporter.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Huddinge kommuns synpunkter på vägplanen

Trafik

Tvärförbindelse Södertörn innebär förbättrad tillgänglighet mellan de regionala stadskärnorna i södra Stockholm. Det är positivt för såväl invånare som godstransporter som behöver ta sig tvärs Södertörn.

Huddinge kommun anser att det är viktigt att fortsätta att samordna utbyggnaden av Tvärförbindelsen Södertörn med de stadsutvecklingsprojekt som kommer att pågå samtidigt som Tvärförbindelse Södertörn byggs.

Flemingsberg, som är en betydande målpunkt både lokalt och regionalt, är beroende av ett robust trafiksystem. Det är viktigt att säkerställa god framkomlighet och alternativa vägar för utryckningsfordon (både polis och sjukvård) och områdets omfattande kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens framkomlighet

I det fortsatta arbetet är det viktigt att det sker ett gemensamt arbete mellan Huddinge kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen vad gäller kollektivtrafiken ur ett systemperspektiv.

Restidskvotsmålet¹ mellan de regionala stadskärnorna inom samma regionhalva är mindre än 1,5 år 2030. Eftersom det saknas information kring förhållanden som ligger utanför projektets vetskaps redovisas inte den relativa attraktiviteten. Det är därför svårt att bedöma om målet om restidskvot är uppfyllt och Huddinge kommunen önskar att detta studeras vidare.

Trafikverkets studie visar att framkomligheten för ett flertal busslinjer kommer att påverkas positivt eftersom busslinjerna trafikerar de vägar som avlastas mest i och med utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn, exempelvis på Glömstavägen och Storängsleden. Dock har Trafikverket i sin analys utgått från att utformningen och funktionen av det lokala vägnätet är oförändrat. Det är troligt att det lokala vägnätet får en något förändrad funktion när stadsutveckling, till följd av överenskommelse med Sverigeförhandlingen, sker i kommunen. Det är därför viktigt att Trafikverket, tillsammans med Trafikförvaltningen och kommunen, fortsätter samarbeta för att säkerställa framkomligheten för kollektivtrafik även på det lokala vägnätet.

Bytespunkt Flemingsberg är en viktig anläggning som ska bidra till hållbart resande genom att göra det mer attraktivt att resa kollektivt och ge goda förutsättningar för byte inom/mellan kollektivtrafiken och andra hållbara färdssätt såsom gångtrafik och cykel. En förutsättning för en attraktiv och effektiv bytespunkt är att tillgängligheten är god och framkomligheten för kollektivtrafiken är pålitlig. En viktig förutsättning för detta är nedsänkning av väg 226.

¹ I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län används begreppet restidskvot. Restidskvot definieras som förhållandet mellan restid för kollektivtrafik jämfört med bil i en bestämd resrelation. För kollektivtrafik omfattas åktid i fordonet plus eventuell bytestid (gångtid och första väntetid är inte inkluderade) medan restiden med bil är hela resan från dörr till dörr.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

En ökad andel hållbart resande till/från Flemingsberg avlastar det statliga vägnätet, väg 226, vilket bidrar till en mer pålitlig och effektiv framkomlighet för framförallt kollektivtrafiken. I trafikplats Solgård bedöms framkomligheten inledningsvis, vid Tvärförbindelse Södertörns öppnande vara god.

Spårväg syd samordning

En förutsättning för Huddinge kommun är att Spårväg syd ska vara möjlig att genomföra längs den avtalade sträckningen enligt Sverigeförhandlingen. Planeringen av Spårväg syd tidigareläggs efter överenskommelse mellan Huddinge kommun, Stockholms stad och Region Stockholm för att spårvägstrafiken ska kunna starta tidigare. Huddinge kommun förväntar sig att försvarsarbeten för Spårväg syd hanteras inom projektet Tvärförbindelse Södertörn, samt att samverkan mellan projekten fortsätter så att både Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd kan byggas utan dröjsmål.

Genomförande och trafik under byggtid

Tvärförbindelse Södertörn har en planerad byggtid på åtta år och kommer att påverka många som behöver resa förbi eller passera genom byggarbetsplatsen.

Trafikverket behöver säkerställa att förutsättningarna inte ska försämrats för kollektivtrafik och utryckningstrafik under byggtiden. Kollektivtrafik ska i största mån prioriteras då målet är att invånarna ska fortsätta välja hållbara transporter. Det pågår diskussioner gällande detta i områdena Flemingsbergsdalen-Visättra-Björnkulla. Kommunen förutsätter att samverkan kommer att ske även för andra vägar såsom Vårby allé och Lännavägen/Haningeleden.

Säkerhet samt god tillgänglighet och framkomlighet för gångtrafikanter och cyklister är viktiga. Standarden på tillfälliga gång- och cykelvägar ska i största möjliga mån motsvara befintliga. Stor vikt bör läggas på att hitta den bästa (genaste) vägen för gångtrafikanter och cyklister då denna grupp är känsliga för långa omvägar. Barns situation, till exempel skolvägar, behöver särskilt beaktas. Kommunen förutsätter att Trafikverket, i samråd med kommunen, kommer att arbeta vidare med att ta fram lösningar till de utmaningar som människor i områden kan möta när Tvärförbindelse Södertörn byggs. Barnkonsekvensanalyser kan behöva tas fram för områden där många barn förväntas röra sig, bland annat i områdena Flemingsbergsdalen, Kästa och Vårby/Masmo.

Kommunen vill även belysa att Trafikverket måste ta hänsyn till behovet av tillförlitliga vägtransporter under byggtiden. Det finns både invånare och besökare till Huddinge som är beroende av bil för såväl arbetsresor som övriga resor. Även verksamheter i kommunen behöver ett tillförlitligt transportsystem för att södra Stockholm inte ska tappa i konkurrenskraft. Alla parterna, Huddinge kommun, Trafikverket, Trafikförvaltningen och exploatörer, har ett gemensamt ansvar för denna samordning. Det är även viktigt att fortsätta dialogen om hur Tvärförbindelse Södertörn och kommunens exploateringar kan samordnas under genomförandet utifrån respektive projekts skedesplanering så att byggande och behov av ytor för etableringar och transporter inte försvåras eller omöjliggörs.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Masshantering

Huddinge kommun vill lyfta frågan om samordnad masshantering som särskilt viktig för det fortsatta projektet. Fördelar med en samordnad masshantering är många. Exempelvis ger det minskad påverkan på den lokala boendemiljön och färre tunga transporter leder till bättre trafiksäkerhet.

Ur ett miljömässigt, logistiskt och ekonomiskt perspektiv är det viktigt att Huddinge kommun och Trafikverket fortsätter dialogen om samordnade lösningar i frågan. Detta för att gemensamt erhålla vinningar ur alla tre tidigare nämnda perspektiv, för att samordna, minimera och korta ner avstånden för transporterna. Där finns det idag en dialog och Huddinge kommun vill intensifiera det arbetet för att nå fram till en gemensam lösning i frågan som båda parter kan känna sig nöjda med.

Leder för farligt gods

I vägplanbeskrivning (sid 133) står det att

"[...] då de tre befintliga primärlederna för farligt gods kompletteras av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn som blir en större och säkrare väg jämfört med befintliga vägar i trafiksystemet."

Huddinge kommun tolkar det som att det är E4/20, väg 73 och Södra länken som avses som de befintliga primärlederna. I så fall bör det framgå i planbeskrivningen att nuvarande väg 259 föreslås att avklassificeras som primärled för farligt gods, då Tvärförbindelse Södertörn ersätter den funktionen. Såsom det står i *PM Olycksrisk, Farligt gods – transporter på ytvägnätet*, anser Huddinge kommun att omledning av farligt gods i största möjliga mån behöver ske via andra rekommenderade vägar för farligt gods.

Gång- och cykelförbindelse/regionalt cykelstråk

Kommunen identifierar att det sedan samrådet år 2018 har skett förbättringar vad gäller delar av gång- och cykelförbindelserna. Det är bra och rätt väg att gå i arbetet med att öka och göra cykling säkrare. Kommunen ser fram emot fortsatt konstruktivt samarbete i projektet. Det återstår att säkerställa att cykelförbindelserna utmed Tvärförbindelse Södertörn är gena, funktionella och attraktiva.

Utformning

Det är av stor vikt att fortsätta ett bra samarbete mellan Trafikverket och Huddinge kommun framöver för att säkerställa funktionella och säkra lösningar för cykeltrafiken. Detta kommer bli av än större vikt i och med planerandet av Spårväg Syd. Samtliga funktioner, Tvärförbindelse Södertörn, lokalväg, lokal gång- och cykelväg samt regional gång- och cykelväg, ska rymmas under ekodukten i den fortsatta planeringen.

Dragningen av cykelvägen öster om trafikplats Flottsbro och ekodukten mot Kästa innebär en sämre cykelförbindelse än dagens befintliga cykelväg. Ansträngningar



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

bör göras för att utforma cykelvägen bättre i såväl plan som profil, samt att den får en bra sektion.

Det är utpekat att det regionala cykelstråket mellan Gladö och Flemingsberg ska korsa över Orlången och genom centrala Huddinge via Lännavägen och Storängsleden. Det är viktigt att Trafikverket, i samråd med Huddinge kommun, tar fram en lösning med en cykelväg av regional standard och en väg som är tillräcklig bred för kollektivtrafik.

Landskapsbild och gestaltning

Huddinge kommuns synpunkter har tillvaratagits på ett i stora delar tillfredsställande sätt. Huddinge kommun förutsätter att ett helhetsgrepp kommer att tas som omfattar de delar av projektet som respektive part ansvarar för.

Naturmiljö och ekologiska samband

I underlaget till vägplanen redovisas en kompensationsåtgärd för intrånget i Gömmarens naturreservat med broar över Gömmarravinen. Huddinge kommun har en god och pågående dialog med Trafikverket angående fortsatta kompensationsåtgärder för intrång i de övriga naturreservaten som påverkas av vägplanen.

Grönstruktur och ekosystemtjänster

Kommunen ser det som positivt att flera biotopvårdande åtgärder planeras genomföras längs med Tvärförbindelse Södertörn.

Det gröna sambandet i ett av de nu mest svaga sambanden i kilen via Solgård och Vårdkasen kan därför med fördel ytterligare ses över och förstärkas.

Vatten, dagvatten, skyfall och klimatanpassning

Kommunen ser fram emot en fortsatt samverkan där genomförande och åtgärder genomförs enligt de försiktighetsmått som omnämns behövas för att säkerställa en minimering av den betydande miljöpåverkan som beskrivs i medföljande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Skyfall

Det potentiella översvämningsområdet i anknytning till Flemingsbergsdiket beräknas enligt Trafikverket öka något vid ett 200-års regn respektive regnklass 3 regn jämfört med utbredningen vid dagens markanvändning. Det är positivt att Trafikverket har utrett skyfallsfrågan fördjupat i detta vägavsnitt. Huddinge kommun håller på att ta fram en skyfallsmodell för den framtida stadsdelen Flemingsbergsdalen och ser behov av att exempelvis justeringar i vattentrummor under Tvärförbindelse Södertörn fortsatt möjliggörs i samband med projektering av vägen om detta behov framkommer.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete med Trafikverket kring nödvändiga åtgärder för att minimera påverkan vid byggnation och senare driftskede för att säkerställa miljö kvalitetsnormer i våra recipienter.

Luftkvalitet

Kommunen ser positivt på det forskningsprojektet gällande effekten av bullerskyddsskärmar på luftkvaliteten och önskar återkoppling kring resultat och slutsatser. Om resultaten visar att bullerskydd kan även ha effekt på luftkvaliteten närmast väganläggning ser kommunen gärna att bullerskydden längs med E4/E20 anpassas framöver.

Väghållningsansvar

Det bör förtydligas i vägplanbeskrivningen att ändringar i väghållningsansvaret och ansvar i samband med det förändrade väghållarskapet regleras i avtal mellan Trafikverket och Huddinge. Kommunen ser fram emot fortsatt dialog kring framtiden för Orlångenbron.

Avtal

I vägplanbeskrivningen hänvisas på olika ställen att åtgärder ska regleras i ”genomförandavtal” och ibland i ”avtal”. Detta bör justeras så att det alltid står att det ska regleras i avtal, då det i dagsläget inte är helt klarlagt vad som regleras i genomförandavtal och vad som regleras i andra avtal.

Det bör framgå i vägplanbeskrivningen att avtal ska tecknats mellan Trafikverket och Huddinge kommun innan vägplanen fastställs.

Huddinge kommuns medfinansiering av Glömstatunneln tas upp i vägplansbeskrivningen. Här bör det refereras till det sedan tidigare tecknade Medfinansieringsavtalet - Tvärförbindelse Södertörn mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

Detaljplaner

Ett flertal gällande detaljplaner längs med Tvärförbindelse Södertörn är i strid med Trafikverkets vägplan. Huddinge kommun arbetar med två detaljplaneärenden och fyra upphävandeärenden.

Upphävande för Ekedal II, Granby Koloniträdgårdsområde, Haga VII och Vårby planeras att antas under hösten 2021. Detaljplanerna för Grantorp 5:1 m.fl. och för Solgård 1:1 m.fl. planeras att antas vid årsskiftet 2021 och 2022.



Datum
2021-02-18

Diarienummer
KS-2021/172.352

Innovativa lösningar

Det pågår uppdrag hos Trafikverket att förbereda Tvärförbindelse Södertörn för ett hållbart transportsystem genom att hitta innovativa åtgärder med fokus på miljö/klimatområdet. Huddinge kommun ser fram emot att fortsätta samarbetet för att nå klimatmålen.

Mot bakgrund av den snabba utvecklingen av elektrifiering av godstrafik och kollektivtrafik (bussar) anser Huddinge kommun att Tvärförbindelse Södertörn bör förberedas för möjlighet till elektrifiering.

Kommunikation och information

Kommunen vill påminna att det är viktigt att ha bra kommunikation med såväl invånare som näringslivet i Huddinge för att informera om hur olika åtgärder påverkar närmiljön, verksamheter och de dagliga resorna och transporterna under byggtiden.

För Huddinge kommun

Daniel Dronjak

Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 24 februari 2021.