



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457
Er referens
TN 2020-0642

Handläggare
Emma Hirsch
Emma.Hirsch@huddinge.se

Region Stockholm, Trafikförvaltningen
lp-spvsyd@regionstockholm.se

Spårväg syd, Samrådshandling val av lokalisering - Huddinge kommuns yttrande över remiss från Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Inledning

Huddinge kommun lämnar härmed synpunkter på Region Stockholms samrådshandling val av lokalisering för Spårväg syd. Huddinge kommun har fått anstånd att lämna in yttrandet till den 28 oktober 2022.

Huddinge kommun har i avtal med staten, regionen och Stockholms stad inom ramen för Sverigeförhandlingen, ramavtal 6 Storstad Stockholm, åtagit sig att verka för spårvägens genomförande samt att det ska byggas 18 500 nya bostäder och därigenom bidra till regionens utveckling. Huddinge kommun har även ett åtagande om att bygga nya cykelvägar längs spårvägens sträckning.

Huddinge kommun ansvarar utöver hänsyn till befintliga förhållanden även för de nya stadsutvecklingsområden som är en del av avtalet. Det görs bland annat genom att kommunen tar fram de detaljplaner som gör det möjligt för Trafikverket att fastställa järnvägsplanen för spårvägen.

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



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Huddinge kommuns synpunkter i korthet

Huddinge kommun vill lyfta fram sex huvudsakliga synpunkter

Synpunkter på lokalisering för Spårväg syd

Huddinge kommun har i Sverigeförhandlingen avtalat om en korridor enligt ramavtal 6. Längs de sträckor där region Stockholm redovisar alternativa korridorer anser Huddinge kommun att Sverigeförhandlingens korridor ska utgöra jämförelsealternativ i kommande arbete med utvärdering. En förutsättning för utvärderingen är att korridorerna är utredda till en jämförbar nivå.

Huddinge kommun kan i detta skede inte ta ställning till ifall de nya föreslagna korridorerna ska väljas i stället för Sverigeförhandlingens korridor. I det fall avtalet behöver frångås ska det bero på att avtalad korridor inte är teknisk och/eller ekonomiskt genomförbar eller att det finns uppenbara fördelar med en alternativ sträckning där systemaspekter också har beaktats. Hantering och konsekvenser av ett avsteg från avtalet måste noga utredas.

Huddinge kommun utgår från att korridorerna inom Stockholms stad är kostnadseffektiva längs med hela sträckan samt att restiderna hålls nere och att bytespunkter i Skärholmen, Fruängen samt Älvsjö utformas så att effektmålen uppnås.

Huddinge kommun lyfter nedan fram några punkter av särskild vikt för Huddinge kommun som projektet behöver ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med utvärdering och utformning av spårvägen. För de olika delsträckorna redovisar Huddinge kommunbehovet av kompletterande utredningar.

Utvärdering av systemeffekter

I samband med att spårvägen genomförs förändras kollektivtrafiksystemet som helhet och befintlig busstrafik behöver anpassas. Huddinge kommun saknar detta perspektiv i samrådshandlingen och anser att dessa systemeffekter ska belysas och tas med i den fortsatta utvärderingen av genomförbarheten i projektet. Särskilt viktigt är bytespunkternas utformning, möjligheterna att förlänga spårvägen och att identifiera förutsättningarna för den busstrafik som påverkas. Spårvägen ska heller inte omöjliggöra framtida tunnelbaneutbyggnad till Kungens kurva.

Bebyggelseutveckling möjliggör Spårväg syd

Huddinge kommun står för en betydande del av investeringen av spårvägen och har ett omfattande bostadsåtagande i Sverigeförhandlingen. Det betyder att Spårväg syd behöver förhålla sig till samt ge förutsättningar för kommunens bebyggelseutveckling. Huddinge kommun ska aktivt medverka i spårinjevalet och vill särskilt trycka på vikten av att spårvägens lokalisering möjliggör förtätning och omvandling av befintliga bebyggda områden. Spårvägens lokalisering är en förutsättning för genomförande av den planerade stadsdelen i Loviseberg och bidra till stadsdelens attraktivitet.

Huddinge kommun anser att det är viktigt att fortsatt planeringsarbete sker i tät dialog med berörda kommuner samt även i samverkan med andra berörda intressenter.



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Projektets arbete med hållbarhet

Huddinge kommun vidhåller tidigare yttrande om Spårväg syds miljöarbete som lämnades in i samband med samråd för betydande miljöpåverkan.

Huddinge kommun anser att när spårvägen förläggs genom Gömmarens naturreservat, ska planering ske i nära dialog med kommunen. Största möjliga hänsyn ska tas till naturreservatets värden och inte minst till de sammantagna effekterna som utbyggnad av spårvägen och Tvärförbindelse Södertörn tillsammans ger. Båda ligger i närheten av Europaväg och naturreservat. Huddinge kommun förordar förläggning i utkanten av reservatet, vilket innebär minst intrång.

Huddinge kommun ser behov av fortsatt utredning av dagvattenhantering samt förorenad mark.

Huddinge kommun förutsätter att det tas fram en ny separat social konsekvensanalys (SKA) med kontinuerlig uppföljning av projektets framtagna mål avseende social hållbarhet.

Samverkan mellan parterna i den fortsatta processen

Huddinge kommun är en samverkanspart i projektet och ska vara delaktiga genom hela processen. En fortsatt kontinuerlig och öppen dialog mellan parterna är därför av största vikt. Synpunkter från kommunens experter och ansvariga för specifika miljöfrågor ska beaktas i det fortsatta arbetet. Projektet ska i tillämpliga delar följa kommunens planer, handböcker och styrdokument.

Huddinge kommun vill lyfta fram vikten av att projektet också integreras väl i nuvarande och planerad bebyggelse och infrastruktur. Särskilt gäller detta identifierade beröringspunkter med vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Spårväg syd är beroende av en nedsänkning av väg 226

Genomförande av Spårväg syd är beroende av en nedsänkning av väg 226 vid Flemingsberg. Då detta är av yttersta vikt för att genomförandet av Spårväg syd inte försvåras, försenas och fördröjas tycker Huddinge kommun att Spårväg sydprojektet och Region Stockholm ska verka för ett genomförande av nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg. Detta enligt Avsiktsförklaring - väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning väg 226) – objekt VST 1866, TRV 2021/63465.

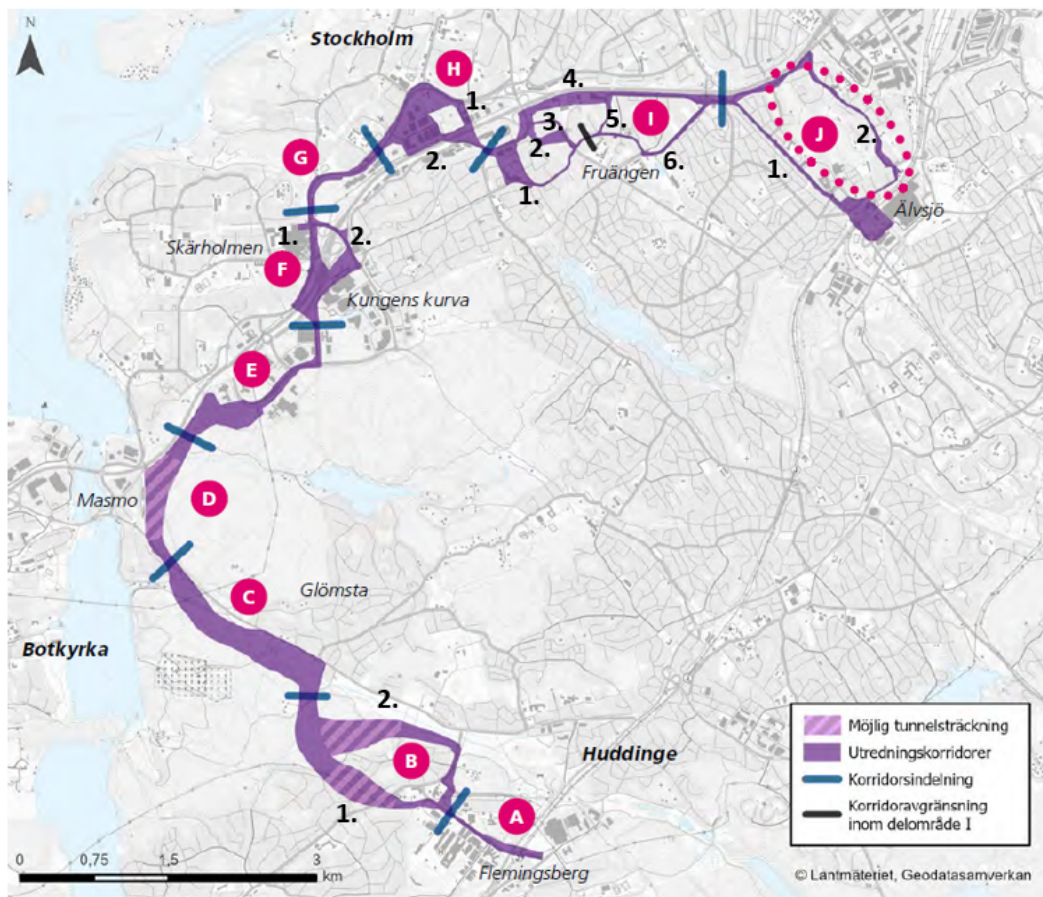


Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Huddinge kommuns synpunkter på samrådshandling val av lokalisering

I samrådshandlingen har spårsträckningen inom delområden delats upp i korridorer A-J.



Inom delområdena Kästa/Katrinebergsvägen, Kungens Kurva/Skärholmen, Sättra/Bredäng, Segeltorp/Fruängen och Älvsjö finns alternativa korridorer. Inom dessa delområden utgår Huddinge kommun från att Sverigeförhandlingens korridor ska utgöra jämförelsealternativ för val av lokalisering.

I samrådshandlingen beskrivs varje delområde och viktiga konsekvenser som spåranläggningen medför. Detta ger en övergripande bild av korridorerna. I den kommande systematiska utvärderingen ska alternativa korridorer tydligt redovisa för- och nackdelar som utgår från projektets målområden och effektmål.

Det är således viktigt att fortsätta optimera spårlinjen inom angivna korridorer. Optimeringen ska ta hänsyn till Huddinge kommuns åtagande om stadsutveckling samt planering och genomförande av cykelstråk längs spårvägens sträckning.

Nedan listas några punkter av särskild vikt för Huddinge kommun för projektet att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med utvärdering och utformning av spårvägen.

Delområde A – Flemingsberg

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att:



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

- Hållplats anläggs på Regulatorbron och blir en del av framtida Bytespunkt Flemingsberg.
- En planskildhet av väg 226 genomförs så att barriären mellan Flemingsbergsdalen och området kring Hälsovägen minskar.
- Spårvägen integreras med Huddinges framtida vision om Hälsovägen som en levande stadsgata.
- Hållplatsen vid sjukhuset utformas som en viktig mål- och bytespunkt.
- Huddinge kommuns åtagande gällande cykelvägar beaktas.
- Möjliggöra förlängning av spårvägen.
- Hänsyn tas till utryckningsväg för sjukhusets ambulanstransporter.

Delområde B – Korridor B1 och B2 – Kästa/Katrinebergsvägen

Huddinge kommun förordar korridor B1 enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 under förutsättning att kompletterande utredningar visar på teknisk och ekonomisk genomförbarhet.

Huddinge kommun utgår från att alternativen inte innebär fysiska intrång på värdefulla fornminnen och kulturmiljö i området.

Korridor B1

För att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Hänsyn tas till befintliga bostäder.
- Hänsyn tas till översvämningrisk.
- Korridoren ger bra förutsättningar för Huddinges bebyggelseplaner för Loviseberg.
- Stadsutvecklingen bidrar till minskad barriärverkan.
- Huddinge kommuns åtagande gällande cykelvägar beaktas.
- Hänsyn tas till infartsväg för sjukhusets ambulanstransporter.
- Spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.

Korridor B2

För att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Genomförandet av Tvärförbindelsen inte försvåras.
- Hållplatsen i östra Loviseberg ges god tillgänglighet och utrymme för ny bebyggelse.
- Ombyggnad av Katrinebergsvägen är genomförbar med hänsyn till fastighetsintrång och trafikkonsekvenser.
- Hänsyn tas till översvämningrisk och förorenad mark.
- Huddinge kommuns åtagande gällande lokala och regionala cykelvägar beaktas.
- Hänsyn tas till utryckningsväg för sjukhusets ambulanstransporter.
- Spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Delområde C – Glömstadalen

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att:

- Spårvägens sträckning och utformning optimeras utifrån nuvarande förhållanden och framtida bebyggelseplanering i Loviseberg och Glömstadalen.
- Spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.
- Samordning sker med det regionala cykelstråket genom hela korridorssträckan.
- Att hänsyn tas till översvämningsrisker och skyfall.

Det är viktigt att samverkan sker med Huddinge kommun samt Tvärförbindelse Södertörn under projektering av Spårväg syd längs delområde C. Tvärförbindelsens skyddsåtgärder får inte påverkas.

Delområde D – Masmo

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att:

- Spårvägens sträckning och utformning optimeras utifrån nuvarande förhållanden och framtida bebyggelseplanering.
- Samordning sker med regionala och lokala cykelstråket genom hela korridorssträckan.
- Spårväg syd förhåller sig till framtida vision om omvandling av Botkyrkaleden till stadsgata och spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.
- Inte omöjliggöra en anslutningsväg upp på Masmoberget för framtida bebyggelse.
- Ge förutsättningar för bra byte mellan spårväg och tunnelbana i Masmo och att anpassning sker till topografi och regionalt cykelstråk i Gömmarenravinen.
- Anpassning tas till värden i naturreservatet Gömmaren.

Det är viktigt att samverkan sker både med Huddinge kommun och Tvärförbindelse Södertörn under projektering av Spårväg syd längs delområde D.

Huddinge kommun vill informera om att det finns höga halter av radon i berggrunden där det eventuellt ska anläggas en tunnel under naturreservatet.

Delområde E – Krossen

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att:

- Föreslaget läge för depån ger bra förutsättningar för spårvägen.
- Korridor och depåområde samordnas med bebyggelseplaner och stadsutveckling i Kungens kurva.
- Korridoren skapar bra förutsättningar för Huddinges vision om utvecklingen av området och spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

- Hänsyn tas till lokalt och regionalt cykelstråk.
- Hänsyn tas till förorenad mark.

Delområde F – Korridor F1 och F2 – Kungens Kurva/Skärholmen

Huddinge kommun förordar korridor F1 enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 under förutsättning att kompletterande utredningar visar på teknisk och ekonomisk genomförbarhet.

Huddinge kommun anser att sträckan behöver kompletterande utredningar och att dessa ska för båda korridorerna belysa:

- Konsekvenser för bytespunkt Skärholmen.
- Utformning av broar och annan ny infrastruktur.
- Tillgängligheten för hållplatsen i Kungens kurva.
- Samordning med framtida busstrafik för att optimera resenärnyttan.
- Framkomlighet för busstrafik och övrig trafik i vägnätet i området.
- Påverkan på befintliga verksamheter.
- Spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.

Korridor F1

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Redovisa brolösningar som uppfyller krav från berörda trafikslag på tillgänglighet och kostnadseffektivitet.
- Hållplatsläge anläggs och utformas tillgängligt, tryggt, säkert samt minskar barriäreffekten.

Korridor F2

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Finna trafiklösningar som uppfyller krav från berörda trafikslag på tillgänglighet, framkomlighet och kostnadseffektivitet. En sådan lösning kan vara en bro för buss, gång och cykel över E4/E20.

Delområde G – Skärholmsvägen

Delområdet ligger i Stockholms stad. Huddinge kommun har inga synpunkter men förutsätter en kostnadseffektiv lösning.

Delområde H – Korridor H1 och H2 – Sätra/Bredäng

Delområdet ligger i största del i Stockholms stad. Huddinge kommun anser att sträckan behöver kompletterande utredningar och att dessa ska för båda korridorerna belysa:

- Konsekvenser för regionalt cykelstråk.
- Möjligheterna att ha gång- och cykelväg på bro över E4/E20.
- Bytespunkten mellan spårväg och tunnelbana i Sätra ur resenärssynpunkt.



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Korridor H1

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- En hållplats vid Sätra/Bredäng ökar Huddingebornas tillgänglighet till Sätra IP.
- Restiderna hålls nere.
- Fastighetsintrång på privata fastigheter i Huddinge begränsas.

Korridor H2

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Kostnaden för den längre bron över E4/E20 är rimlig.
- Fastighetsintrång på Huddingesidan går att undvika.

För Huddinge kommun innebär korridoren kortare restider mellan Skärholmen och Fruängen och bättre möjligheter för att begränsa markintrång i Huddinge kommun.

Delområde I – Korridor I1-I6 – Segeltorp/Fruängen

Huddinge kommun förordar korridor I1+I6 enligt Sverigeförhandlingen ramavtal 6 under förutsättning att kompletterande utredningar visar på teknisk och ekonomisk genomförbarhet.

Huddinge kommun anser att sträckan behöver kompletterande utredningar och att dessa ska för korridorerna belysa:

- Behov av gatuombyggnader och trafikreglering.
- Konsekvenser för buss- och cykeltrafik.
- Hänsyn tas till förorenad mark.
- Spårvägen gestaltas för att skapa förutsättningar för en god stadsmiljö.
- Bytespunkten spårväg/tunnelbana/buss i Fruängen ur resenärssynpunkt.

Huddinge kommun anser att korridor I2 och I3 bör avfärdas som bortvalda alternativ.

Korridor I1 + I6 (enligt Sverigeförhandlingen genom Segeltorps industriområde via Gamla Södertäljevägen, längs med Fruängsgatan och Mickelsbergsvägen)

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Anpassa spårvägen till planerad och möjlig stadsutveckling i Segeltorps industriområde.

Korridor I1 + I5 (genom Segeltorps industriområde via Gamla Södertäljevägen, längs med Fruängsgatan och Elsa Brändströms gata)

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

- Anpassa spårvägen till planerad och möjlig stadsutveckling i Segeltorps industriområde.

Korridor 14 (Häradsvägen/ längs med E4E20)

Huddinge kommun anser att för att nå effektmålen inom de fyra målområdena är det viktigt att förutom ovan nämnda:

- Skapa en trygg, säker och tillgänglig hållplats på Häradsvägen.
- Skapa en effektiv och trygg omstigningsmöjlighet vid den norra änden av Fruängens tunnelbanestation.

Delområde J – Korridor J1 och J2 – Älvsjö

Delområdet ligger i Stockholms stad. Huddinge kommun förordar korridor J1 enligt Sverigeförhandlingens ramavtal 6 under förutsättning att alternativ J2 inte i kommande utredningar visar sig vara mer fördelaktigt ur ett resenärsperspektiv. Huddinge kommun förutsätter en kostnadseffektiv lösning med korta restider samt att bytespunkten uppfyller överenskomna effektmål.

Utvärdering av systemeffekter

I samband med att spårvägen genomförs förändras kollektivtrafiksystemet som helhet och befintlig busstrafik behöver anpassas. Huddinge kommun saknar detta perspektiv i samrådshandlingen och anser att dessa systemeffekter ska belysas och tas med i den fortsatta utvärderingen mot målen i projektet.

Bytespunkterna längs med spårvägen är viktiga

Huddinge kommun anser att det är viktigt att alla bytespunkter hanteras enligt ett systemperspektiv. Spårvägens nytta ligger inte bara i att nå målpunkter längst med spårsträckan utan för att skapa resor på tvären för byten till det radiella kollektivtrafiksystemet.

Möjliggöra spårvägens förlängningar

Huddinge kommun anser att det är viktigt att säkerställa att förlängningar av spårvägen i båda ändar möjliggörs.

Förutsättningar för buss

Huddinge kommun förutsätter att systemeffekter på trafiksystem och kollektivtrafik till följd av spårvägen belyses och tas med i utvärderingen vid val av korridor och vidare fastställd spårlinje. Då Spårväg syd förväntas ersätta stombusslinje 173 som idag går mellan Skärholmen – Skarpnäck via Kungens Kurva – Smista – Segeltorp – Fruängen – Älvsjö – Skarpnäck, är det viktigt att säkerställa att god tillgänglighet till kapacitetsstark kollektivtrafik upprätthålls för dessa områden.

Inte omöjliggöra framtida tunnelbaneutbyggnad

Huddinge kommun framhåller att framtida utbyggnad av tunnelbana till Kungens kurva inte ska omöjliggöras av spårvägen.



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Bebyggelseutveckling möjliggör Spårväg syd

Huddinge kommun står för en betydande del av investeringen av spårvägen och har ett omfattande bostadsåtagande i Sverigeförhandlingen. Det betyder att Spårväg syd behöver förhålla sig till och ge de bästa förutsättningarna för kommunens bebyggelseutveckling. Huddinge kommun kommer aktivt medverka i spårinjevalet och vill särskilt trycka på vikten av att spårvägens lokalisering möjliggör förtätning och omvandling av befintliga bebyggda områden. Spårvägens lokalisering ska även möjliggöra genomförande av den planerade stadsdelen i Loviseberg och bidra till stadsdelens attraktivitet.

Huddinge kommun anser att det är viktigt att det arbetet sker i tät dialog med berörda kommuner samt även i samverkan med andra berörda intressenter.

Projektets arbete med hållbarhet

Huddinge kommun vidhåller tidigare yttrande om Spårväg syds miljöarbete som lämnades in i samband med samråd för betydande miljöpåverkan.

Projektets arbete med ekologisk hållbarhet

I det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivning kommer ett stort antal miljöaspekter att beskrivas. Huddinge kommun vill speciellt framhålla att konsekvenser för Gömmarens naturreservat samt konsekvenser för invånare redovisas.

Gömmarens naturreservat

Huddinge kommun framhåller att när spårvägen förläggs genom Gömmarens naturreservat, ska största möjliga hänsyn till tas och planering ske i nära dialog med kommunen. Spårvägen ska anläggas med minsta möjliga påverkan på skyddsvärda träd, biotoper, växtlighet, djurliv med mera inom naturreservatet. Huddinge kommun anser att spårvägen ska lokaliseras och utformas så att negativa konsekvenser för Gömmarens naturreservat minimeras.

Följande aspekter beaktas:

- våtmarker
- djurliv och naturvärden
- strandskydd
- habitat och spridningsmöjligheter
- avrinning och recipienter
- markföroreningar
- buller

Befintliga och planerade bostadsområden och verksamheter

Spårvägen kommer att passera befintliga och planerade bostadsområden. Följande aspekter är viktiga att belysa:

- buller
- risk och säkerhet
- elektromagnetiska fält
- vibrationer



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

Natur- och kulturmiljö

Spårvägen kommer att passera områden som är viktiga för natur- och kulturmiljön. Huddinge kommun vill särskilt framhålla

- Tingsvägen och Gamla Stockholmsvägen
- Glömstadalen
- tysta naturmiljöer

Projektets arbete med social hållbarhet

Huddinge kommun anser att det saknas ett tydligt perspektiv kring social hållbarhet i lokaliseringsutredningen.

Projekt Spårväg syd är ett viktigt projekt ur ett socialt perspektiv. Projektet ska överbrygga sociala barriärer i området samt utgöra grund för attraktiv stadsutveckling. Det är viktigt att denna positiva utveckling avseende sociala aspekter tydliggörs i projektets arbete med social hållbarhet och bidrag för områden inom kommunen.

Huddinge kommun förutsätter att det tas fram en separat social konsekvensanalys (SKA) eller social konsekvensbeskrivning (SKB) som även omfattar barnkonsekvensanalys (BKA) med kontinuerlig uppföljning av projektets framtagna mål avseende social hållbarhet.

Huddinge kommun vill särskilt uppmärksamma målområde 2 och 3 som omfattar stöd till långsiktigt hållbar stadsutveckling samt ökad jämlikhet och förstärkt social inkludering.

Spårväg syd är beroende av en nedsänkning av väg 226

Genomförande av Spårväg syd är beroende av en nedsänkning av väg 226 vid Flemingsberg. I Länsplan för transportinfrastruktur, Region Stockholm 2022-2033 finns väg 226 Flemingsberg med som en utredning men inte som ett namngivet objekt. Då detta är av yttersta vikt för att genomförandet av Spårväg syd inte försvåras, försenas eller fördröjas tycker Huddinge kommun att Spårväg syd-projektet och Region Stockholm ska verka för ett genomförande av nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg. Detta enligt Avsiktsförklaring - väg 226, Flemingsberg, planskildhet (nedsänkning väg 226) – objekt VST 1866, TRV 2021/63465.

För att säkerställa att järnvägsplanen för Spårväg syd ska kunna fastställas, behöver utredningsarbetet gällande nedsänkning av väg 226 bedrivas skyndsamt. Idealt är att en vägplan för nedsänkning av väg 226 kan samordnas med järnvägsplanen för spårvägen. Det förutsätter att Region Stockholm fattar beslut om länsplanen och att Trafikverket påbörjar utredningsarbetet omgående.

Nedsänkningen av väg 226 är en planeringsförutsättning för en ny vägbro i Flemingsbergsledens förlängning, norr om stationen och en möjlig överdäckning. Med nedsänkningen, inklusive förbättring av gång- och cykelvägar samt utveckling av bytespunkt Flemingsberg, vill Huddinge kommun åstadkomma flera förbättringar på platsen. En del av dessa förbättringar är bland annat ökad tillgänglighet till och på platsen, minskad biltrafik på platsen samt även förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Nedsänkningen bidrar också till regionens



Datum
2022-09-28

Diarienummer
KS-2022/2457

utveckling samt skapar också möjlighet för Huddinge kommun att bidra till långsiktigt hållbar stadsutveckling inklusive ökad jämlikhet och förstärkt social inkludering i området.

För Huddinge kommun

Sara Heelge Vikmång
Kommunstyrelsens ordförande

Beslut i detta ärende har fattats av kommunstyrelsen den 26 oktober 2022.