

UTDRAG

§ 4

Dnr 2017KSM0044.210

Svar på remiss av samrådhandling om val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottets beslut

- Trafikverkets remiss ”Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn” besvaras med stadsbyggnadsförvaltningens yttrande samt det Södertörnsgemensamma yttrandet.

Särskilt yttrande

Marie Åkesdotter (MP) anmäler ett särskilt yttrande (se bilaga).

Beskrivning av ärendet

Trafikverket planerar Tvärförbindelse Södertörn och samråder om alternativa korridorer som de arbetat fram. Trafikverket planerar för en byggstart år 2020 och ett öppnande av vägen tidigast år 2026. Samrådet pågår fram till den 22 december, men svarstiden har förlängts till den 1 februari 2017.

Handlingar finns tillgängliga på, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor och Fittja medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98.




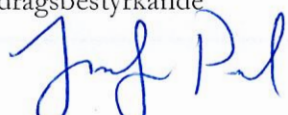
Förutom Tyresö kommuns yttrande skriver Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) ett gemensamt yttrande som kommunen ställer sig bakom. Se bilaga 1.

Bilagor

TJÄNSTESKRIVELSE Tvärförbindelse Södertörn.pdf

Södertörnsgemensamt yttrande Tvärförbindelse Södertörn.pdf

Samradshandling-2016-04-11[1] Trafikverket.pdf

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande 
---	---	---	--



Särskilt yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 25 januari 2017

§4 Svar på remiss av samrådhandling om val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn är en direkt förlängning av Förbifart Stockholm och innebär därmed en fördubblad vägsträcka. Det gamla vägprojektet "Södertörnsleden" planeras nu för långt större trafikflöden än tidigare, och detta pågår tydligen utan ett klimatperspektiv. Hur är det möjligt att planläggningen av Tvärförbindelse Södertörn fortskrider utan några presenterade klimatanalyser?

De senaste tio åren har inte bara temperaturen nått toppnoteringar. Isavsmältningen går snabbare, havsnivån stiger och rekord har slagits i extrema väderfenomen och väderrelaterade naturkatastrofer. 2016 var det varmaste uppmätta året hittills globalt och för första gången har värmerekord slagits tre år i rad. Även om vi skulle lyckas begränsa medeltemperaturökningen till 1,5 grader vid slutet av detta århundrade, kan klimatförändringarna fortsätta i många tusen år därefter och haven fortsätta att stiga.

Ny teknik och mer klimatsmarta bränslen är bra, men forskning visar att vinsten med bränslesnålare bilar "äts" upp av den trafikökning som sker när nya vägar tillkommer. Att fler vägar leder till mer trafik, är vetenskapligt bevisat. Den enda möjligheten att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030, är att minska personbilstrafiken och hålla nere lastbilstransporterna. Detta skriver även Naturvårdsverket i sitt samrådsyttrande till Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverkets klimatscenario visar att Stockholm, Göteborg och Malmö måste minska biltrafiken med 30 procent fram till år 2030, räknat på nivåer för 2010, om Sverige ska kunna uppfylla sina klimatåtaganden.

Hur tänker Trafikverket kring ökande utsläpp? Vilken klimatpåverkan har vägbyggen och ökande trafikmängder? Hur tänker Södertörnskommunerna och Tyresö kommun kring detta? I Södertörnskommunerna och Tyresös remissvar nämns inte ordet "klimat", trots att biltransporter tillhör de värsta källorna till utsläppen.

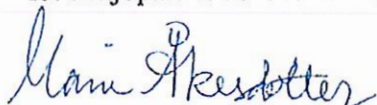
Flemingsbergsskogen är ett av de största sammanhängande väglösa skogsområdena i Stockholms län. Flemingsbergsskogen är ett unikt sammanhängande skogsområde (urskog) som klassats som ett riksintresse för det rörliga friluftslivet. Dessa värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer måste värnas.

I det fall Tvärförbindelse Södertörn byggs i tunnlar, blir ingreppen betydligt mindre i naturmiljön och löser till viss del bullerproblematiken. Det är positivt (till skillnad mot det gamla vägprojektet, Södertörnsleden som planerades i ytläge). Men snabba tunnlar och genare vägar uppmanar också till mer personbilsåkande och fler godstransporter. Nya motorvägar inte bara föder ny trafik, de konkurrerar även ut kollektivtrafik och leder till ett ökat bilberoende.

Je
Am
B

Riksrevisionen (Skr.n2012/13:3) har i en granskningsrapport (Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? RiR 2012:7) riktat skarp kritik mot de modeller som används för att bedöma lönsamhet av en väg. Ju mer biltrafiken ökar, desto lönsammare antas vägen bli. Riksrevisionen har lämnat flera rekommendationer till regeringen, bl.a. att i infrastrukturplanen tydliggöra sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp mot bakgrund av tillgänglig kunskap.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter, ledamot

Peter Bylund, ersättare

JP Am B

Tyresö kommun
Stadsbyggnadsförvaltningen
Sofia Eneborg
Trafikplanerare

TJÄNSTESKRIVELSE

2017-01-10

1 (2)

Diarienummer
2017KSM0044.210

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet

Yttrande på samråd om val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn.

Förslag till beslut

1. Trafikverkets remiss "Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn" besvaras med stadsbyggnadsförvaltningens yttrande samt det Södertörns gemensamma yttrandet.

Stadsbyggnadsförvaltningen



Sara Kopparberg
Stadsbyggnadschef



Heléne Hjerdin
Planchef

Beskrivning av ärendet

Trafikverket planerar Tvärförbindelse Södertörn och samråder om alternativa korridorer som de arbetat fram. Trafikverket planerar för en byggstart år 2020 och ett öppnande av vägen tidigast år 2026. Samrådet pågår fram till den 22 december, men svarstiden har förlängts till den 1 februari 2017. Handlingar finns tillgängliga på, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor och Fittja medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98.



Förutom Tyresö kommuns yttrande skriver Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) ett gemensamt yttrande som kommunen ställer sig bakom. Se bilaga 1.

Tyresö kommuns yttrande

Tyresö kommun väljer att yttra sig generellt kring Tvärförbindelse Södertörn. För kommunen är det viktigt att tvärförbindelsen genomförs. Utbyggnaden stärker Södertörns utveckling på långsikt i och med att de regionala de södra stadskärnorna i länet kopplas samman på ett bättre sätt. Tyresö får en bättre koppling till bland annat Huddinge i och med tvärförbindelsen. Regionen blir mer sammanhållen och tvärförbindelsen skapar ett robustare transportsystem som tål störningar bättre. Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre. Det är viktigt att bytespunkterna i kollektivtrafiknätet blir effektiva och snabba. I och med utbyggnaden av tvärförbindelsen är det bra att den regionala cykelplanen färdigställs. Det är viktigt att förbättra för kollektiv- och cykeltrafik ut med sträckan och att de kopplas ihop med befintligt trafiksystem.

Det är viktigt att de regionala grönstråken inte försvagas i och med att tvärförbindelsens utbyggnad. Oberoende av korridoralternativ behöver de gröna sambanden stärkas i och med vägens utbyggnad. De delar som påverkas är Bornsjökilen, Hanvedenkilen och en liten del av Tyrestakilen.

Bilagor

Södertörnskommunernas synpunkter på samrådshandling Tvärförbindelse
Södertörn TRV 2015/71169

15 december 2016

Södertörnskommunernas synpunkter på samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn TRV 2015/71169

Trafikverket ska välja lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn för fortsatt arbete med vägplan. Inför detta val har Trafikverket tagit fram en samrådshandling där tre olika korridorer ska utvärderas. Korridorerna kallas Norra, Mellersta och Södra korridoren. Inom varje korridor finns två utformningsalternativ med olika lägen för väg i ytläge och tunnel samt alternativa anslutningar till E4/E20.

Trafikverkets tidplan medger en byggstart år 2020 och ett öppnande av vägen tidigast år 2026.

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram det här gemensamma remissvaret över samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn. Vid behov lämnas kommunspecifika synpunkter av respektive kommun.

Södertörnskommunernas synpunkter i sammanfattning

Södertörnskommunerna växer starkt med fler bostäder och medborgare, fler företag och fler jobb. Vi utvecklar långsiktigt fyra regionala stadskärnor i en sammanhållen regional struktur och spelar en viktig roll för huvudstadsregionens utveckling.

Södertörnskommunerna vill starkt betona vikten av att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Avsaknaden av en effektiv tvärförbindelse hämmar Södertörns utveckling och regionens konkurrenskraft. Vi anser därför att:

- finansieringen behöver säkerställas för en snar tillkomst
- tidplanen för tillkomsten behöver säkras för att undvika fördröjningar
- en lokalisering till den norra korridoren uppfyller bäst de behov som regionen och Södertörn har på förbindelsen

Södertörnskommunerna bidrar kraftfullt till regionens utveckling

Södertörns tillväxt bygger på en gemensam vision

Södertörnskommunerna har ett långvarigt samarbete om regionala utvecklingsfrågor och har också fördjupat det genom Södertörns utvecklingsprogram. Grunden är den gemensamma visionen;

”Kommunerna på Södertörn är en attraktiv del av Stockholm-Mälardalenregionen, med en halv miljon invånare, som med tillväxt, mångfald och handlingskraft skapar livskvalitet och en långsiktig hållbar utveckling.”

Södertörn växer starkt med fler bostäder, fler företag och fler jobb

Södertörn växer kraftfullt i linje med den gemensamma visionen för regionen. Södertörnskommunerna har en hög befolkningstillväxt. Om Södertörn vore ett eget län skulle vi vara det fjärde största länet i Sverige och även ha haft den fjärde största befolkningstillväxten år 2015. Genom att RUFSS statistik bygger på äldre siffror framgår inte den snabba utvecklingen som kan liknas vid ett trendbrott. Transportprognoser både på regional och nationell nivå måste därför uppdateras för att spegla den nya verkligheten. Risk finns annars för att slutsatser och förslag baseras på en verklighet som redan är passerad. Med drygt 470 000 invånare är Södertörnskommunerna viktiga aktörer för att förverkliga ambitioner och viljeinriktningar i den regionala utvecklingsplaneringen.

Bostadsbyggandet är högt och Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 72 000 bostäder till 2030. Förutsättningarna är goda för ett ökat bostadsbyggande på Södertörn både på kort och lång sikt men det kräver fullföljda insatser för förbättrad tillgänglighet och framkomlighet både mellan de regionala stadskärnorna och in till regioncentrum.

Södertörnskommunernas uttalade ambition är att skapa förutsättningar för minst 100 000 nya arbetstillfällen till 2030. Med ett ökat företagande och fler arbetsplatser på Södertörn ökar möjligheten till en sammanhållen region med förbättrad social hållbarhet. Ökat företagande och fler arbetsplatser kräver en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet till olika målpunkter i regionen. Ett ökat utbud av arbetsplatser tillsammans med förbättrad transportinfrastruktur möjliggör en ökad kompetensförsörjning vilket bidrar till målet om en kunskapsintensiv region.

Södertörn har nu en snabbare företagstillväxt än Stockholms län i sin helhet. Antalet företag och antalet anställda på Södertörn växer också snabbare och mer än vart tredje företag på Södertörn är en snabbväxare. Sju av tio kommuner på Södertörn finns med på topplistan år 2016 över kommuner i Stockholms län vars företag växer snabbast, går med vinst samt nyanställer.

Södertörn utvecklar långsiktigt fyra stadskärnor i en sammanhållen regional struktur

Södertörnskommunerna planerar och arbetar sedan lång tid i linje med den regionala utvecklingsplaneringen. En viktig del är utveckling och utbyggnad av de fyra regionala stadskärnorna; Södertälje, Flemingsberg, Kungens kurva – Skärholmen och Haninge stad. Utbyggnaden av de regionala stadskärnorna stärker möjligheterna till en sammanhållen och hållbar region. Med ett ökat utbud av bostäder, arbetsplatser och utbildning i de fyra stadskärnorna ökar möjligheterna till en integrerad bostads- och arbetsmarknad. Utrymme och möjligheter skapas då också för de funktioner som bör finnas i den centrala delen av huvudstaden. En sådan utveckling stärker hela regionens konkurrenskraft.

Tillgänglighet och framkomlighet är avgörande för att binda ihop regionen och nå de regionala stadskärnorna. Med utvecklade regionala stadskärnor på Södertörn blir trafikströmmarna i regionen bättre fördelade och kapaciteten i transportsystemet blir bättre utnyttjad. De faktiska restiderna kan minska och tillgängligheten till viktiga målpunkter blir bättre. Den långsiktiga inriktningen ska vara att de regionala stadskärnorna knyts samman med attraktiv spårtrafik. I avvaktan på det bör stombusstrafik skapas mellan kärnorna.

Att utveckla och stärka de regionala stadskärnorna med bostäder, arbetsplatser, utbildning, service och annat utbud - tillsammans med utbyggnad av infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik - är långsiktiga processer som kräver uthållighet och samarbete kring en gemensam vision.

I **Södertälje** finns de globala företagen AstraZeneca och Scania, som båda satsar långsiktigt på verksamheterna i Södertälje. Södertälje Science Park är en utvecklingsarena för forskning, innovation och utbildning där KTH också utökar antalet utbildningar. Efterfrågan på bostäder är stark och inriktningen är att ge plats för 20 000 nya bostäder.

Öppnandet av Citybanan år 2017 stärker förutsättningarna för pendeltågstrafiken i närtid. Infrastrukturutbyggnaden av farleden till Södertälje, Södertälje kanal och sluss samt inte minst Ostlänken bidrar till att stärka Södertäljes konkurrenskraft som regional stadskärna.

Kungens kurva – Skärholmen är Sveriges största handelsområde och innehåller också ett av regionens stora detaljhandelscentrum. I Kungens kurva sker en omfattande förnyelse och kraftig expansion av handeln, där inte minst IKEA investerar i ett nytt modernt varuhus. I Skärholmen pågår bostadsprojektet Fokus Skärholmen som innehåller 4 000 bostäder. I Kungens kurva planeras ett nytt bostadsprojekt om 4 500 bostäder att starta år 2017 och ytterligare 2 000 bostäder planeras på sikt.

Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg Syd och den upprustade röda tunnelbanelinjen ger stadskärnan ny utvecklingskraft.

I **Flemingsberg** finns ett tvärvetenskapligt starkt växande campus med snart fem akademier, 17 000 studenter, universitetssjukhus och världsledande forskning. Här finns också ett växande rättscentrum kring Södertöms tingsrätt och basen för polisområde Stockholm syd. Intill Flemingsbergs station planeras för en tät stadsmiljö med en större handelsanläggning, kultur och restauranger. I den regionala stadskärnan är planeringen inriktad på att möjliggöra för 20 000 nya arbetstillfällen, fler studenter och 20 000 nya bostäder. Där 10 000 bostäder ligger inom 1200 m från stationen, något som förutsätter ökad tillgänglighet till Flemingsberg.

Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd, nytt resecentrum, förbättring av väg 226, bättre framkomlighet för stombuss stärker den regionala stadskärnans utveckling. Ostlänken och Citybanan möjliggör för förbättrad tågtrafikering och stärker den regionala konkurrenskraften.

I **Haninge stad** utvecklar fastighetsägare stadskärnan tillsammans med kommunen. Inriktningen är att förtäta stadsmiljön med 7000 nya bostäder på kortare sikt och 20 000 bostäder på längre sikt och med mer verksamheter och service i kollektivtrafiknära lägen.

Pendeltågstrafiken efter att Citybanan har öppnat och ny pendeltågsstation i Vega stärker utvecklingen. Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm bidrar till att stärka Haninge som regional stadskärna och förbättra kollektivtrafikförbindelserna mellan de regionala stadskärnorna.

Södertörn utvecklar nya verksamhetsområden

Logistikcentret Stockholm Syd i Södertälje/Nykvarn fortsätter att utvecklas kraftfullt med ett stort antal nya företag. Utbyggnaden av Norviks hamn har en positiv inverkan på utveckling och tillväxt på Södertörn. I Haninge kommun växer företagsområdet Albyberg fram i anslutning till väg 73 och Tvärförbindelse Södertörn. Inriktningen på området är industri som inte är störande för omgivningen, lättare verksamheter samt kontor och utbildning. Området får med Tvärförbindelse Södertörn god kontakt med E4an i väster och Norviks hamn i söder och kan därmed serva stora delar av regionen med ny företagsmark i bra läge.

Vikten av Tvärförbindelse Södertörn

För att Södertörnskommunerna ska kunna växa i enlighet med RUFSS måste också infrastrukturen följa med. Detta framfördes i Södertörnskommunernas yttrande över Åtgärdsvalsstudie – Tvärförbindelse Södertörn (TRV 2013/29212). Det är glädjande att Trafikverket gjort en stark ansats i att ta hänsyn till de då framförda behoven och Södertörnskommunerna känner igen sig i bakgrundsbeskrivningen i samrådshandlingen.

Södertörnskommunerna vill starkt betona vikten av att en ny vägförbindelse mellan Kungens kurva – Skärholmen och Haninge via Flemingsberg får högsta prioritet både tids- och finansieringsmässigt. Vi vill understryka att detta är en saknad länk i det regionala trafiksystemet. Länken är nödvändig för att ge de utvecklingsförutsättningar som behövs för att Stockholmsregionen ska kunna upprätthålla sin globala konkurrenskraft som en framgångsrik storstadsregion.

Södertörnskommunernas planering har sedan länge stöttat denna infrastruktursatsning och utgått från att denna tvärförbindelse ska bli byggd. Idag hämmas både bostadsbyggandet och näringslivets utveckling av att den inte är på plats. Det är av yttersta vikt att Trafikverkets tidplan för objektet hålls.

Tvärförbindelsen utan Södertörnsledens brister

Tvärförbindelse Södertörn har likheten med Södertörnsleden att det är en vägförbindelse. De moderna kraven på en sådan vägförbindelse har dock ändrats avsevärt sedan planeringen av Södertörnsleden. Detta framgår även av Trafikverkets brev daterat 2013-03-13. Trafikverket begärde hos regeringen att få göra om planeringen av Södertörnsleden, bl.a. med motiveringen; ”Sedan de nuvarande planerna gjordes har både bebyggelse och trafik på Södertörn förändrats påtagligt. Även den kommande Förbifart Stockholm och en framtida utbyggnad av järnvägen är faktorer som påverkar behovet och utformningen av Södertörnsleden men som inte var kända när planerna gjordes.”

Södertörnskommunerna förutsätter att staten tillskjuter de medel som krävs för att Tvärförbindelse Södertörn skyndsamt ska komma på plats.

Södertörnsleden hade lösningar för djur, kultur- och naturmiljö, vilka inte är acceptabla idag. Staten har även en politisk inriktning om att bostadsbristen ska byggas bort. Rätt utformad kan Tvärförbindelsen möjliggöra tusentals nya bostäder och behöver då samordnas med Spårväg syd. Spårväg syd ingår i Sverigeförhandlingen och är ett prioriterat infrastrukturobjekt för Södertörnskommunerna. Ett ingående i avtal med staten kommer att medföra ett motkrav om bostadsbebyggelse. Tunnellösningar medför att fler bostäder kan byggas.

Den norra korridoren

Den norra korridoren kopplar bäst ihop de regionala stadskärnorna och möjliggör en effektiv transportförsörjning av personer och gods. En väg i ytläge kan vara svårframkomlig då det bl.a. medför konsekvenser för bostadsbyggande och regionala grönstrukturen. Norra korridoren med tunnel är enligt samrådshandlingens beräkningar samhällsekonomiskt konkurrenskraftig jämfört med de andra alternativen samtidigt som en rad negativa konsekvenser tagits om hand genom tunnelloösningar, därför förordas Södertörnskommunerna den norra korridoren med tunnel.

Masmo

En anslutning mot E4/E20 via Masmo i tunnel förordas i första hand och behöver utredas vidare. Denna lösning ger mindre buller och minskar karaktären av storskalig infrastruktur. Lösningen ger även minskad barriärverkan och skapar förutsättningar för att knyta ihop Fittja och Masmo till en attraktivare boendemiljö. Samordning krävs med tunnel för Spårväg syd samt att trafiken kan ansluta till både E4 och E20. E4/E20 utgör idag en kraftig barriär för regionalt viktigt grönsamband vilket bör åtgärdas.

Anslutning Flemingsberg

För en effektivt fungerande regional trafik krävs samordning mellan åtgärder på väg 226, utbyggnad av järnvägsspår och Tvärförbindelse Södertörn. Särskild hänsyn behöver tas till regionens stamnätsplan för kollektivtrafik och dess möjlighet att koppla till det framtida resecentrumet i Flemingsberg. Södertörnskommunerna menar att den norra korridoren har bäst förutsättningar för att möta regionens behov av koppling till och från Flemingsberg.

Anslutning Haninge

Anslutningen till Haninge är inte alternativskiljande och det är positivt att korridoren möjliggör en anslutning som är förenlig med planerad utveckling. Trafikplatsen mellan Jordbro och stadskärnan behöver utformas så att barriäreffekter minskas för att möjliggöra ett attraktivt gång- och cykelstråk mellan de båda områdena.

Gods

För godstrafiken och regionens varuförsörjning är det av yttersta vikt att projektet tidsmässigt kommer på plats skyndsamt. Norviks hamn byggs ut och godstransporterna på nuvarande transportsystem belastar vägar på ett ineffektivt och trafikosäkert sätt. Detta påverkar inte bara Södertörns utom hela regionens varuförsörjning.

Regionala grönsamband

Regionala grönstrukturen och delar av denna som utpekats som svaga avsnitt som behöver stärkas, påverkas av vägens sträckning. Utredningsområdet berör Bornsjökilen, Hanvedenkilen och en liten del av Tyrestakilen. Oavsett korridoralternativ korsar vägen regionalt viktiga grönsamband som behöver stärkas i samband med att vägen byggs.

Kollektivtrafik

Södertörnskommunerna anser att alla regionala stadskärnor ska ha attraktiva resecentra. Det är därför av avgörande betydelse att inte enbart Tvärförbindelse Södertörn får god framkomlighet i alla situationer, utan också att anslutningar till och från trafikleden har detta samt att leden ansluter på ett gent och effektivt sätt till målpunkten. Sträckan ingår i stornätet där vi anser att det ska bedrivas högklassig och snabb kollektivtrafik.

Cykel

Södertörnskommunerna anser det viktigt och ser positivt på att Tvärförbindelse Södertörn innehåller målet om cykeltrafik som en del i att färdigställa den regionala cykelplanen för Stockholms län. En så gen sträckning som möjligt mellan de regionala stadskärnorna förordas.

Byggskedet

Byggskedet kommer att pågå under lång tid och beröra ett stort område. Trafikomläggningar, byggt transporter, etableringsytor m.m. påverkar regionens dagliga transportsystem och de negativa effekterna av detta måste minimeras. Samtidigt behöver särskild hänsyn tas till att inte försena möjlig bebyggelseutveckling och tillkomsten av Spårväg syd. I samrådshandlingen saknas en allmän beskrivning om hur Södertörns djurliv ska beaktas under byggnationstiden.

Trafikprognos

Södertörnskommunerna ser ett bekymmer med att uppdateringen av den demografiska prognosen som ligger till grund för trafikprognoser inte finns med som känslighetsanalys. Tillväxt- och regionplaneförvaltningens nya prognos pekar på ett basscenario som är högre än det som låg till grund för RUFSS 2010 hög. Inte heller denna prognos tar höjd för den utveckling som kommer ske om Spårväg syd byggs. Detta behöver beaktas när trafikprognosen uppdateras inför det fortsatta arbetet med vägplanen.

För Södertörnskommunerna:

Daniel Dronjak
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Patrik Isestad
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Meeri Wasberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

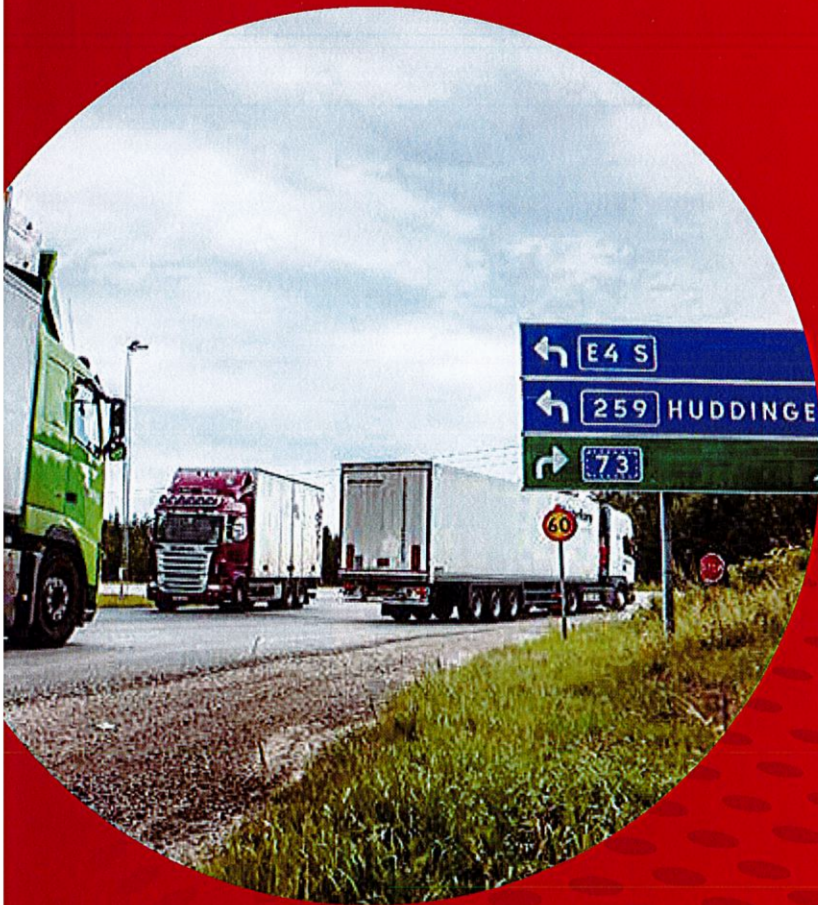
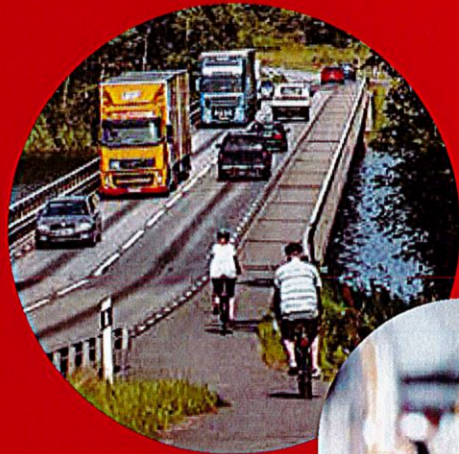
Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn

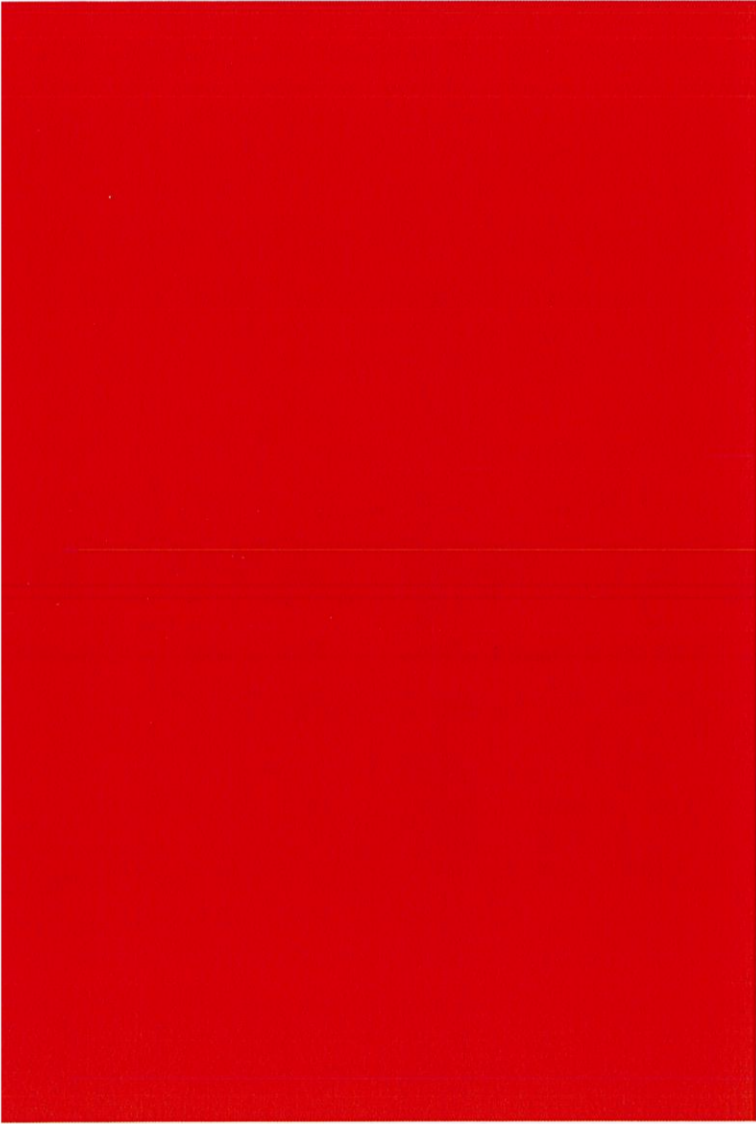
Ebba Östlin
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Samrådshandling

2016-04-11

Val av lokalisering för
Tvärförbindelse Södertörn





Innehåll

Tvärförbindelse Södertörn	4
Trafikverkets planläggningsprocess	5
Förutsättningar för den nya vägen	6
Detta har hänt	12
Detta händer nu	13
Norra korridoren	14
Mellersta korridoren	17
Södra korridoren	19
Detta händer sedan	21

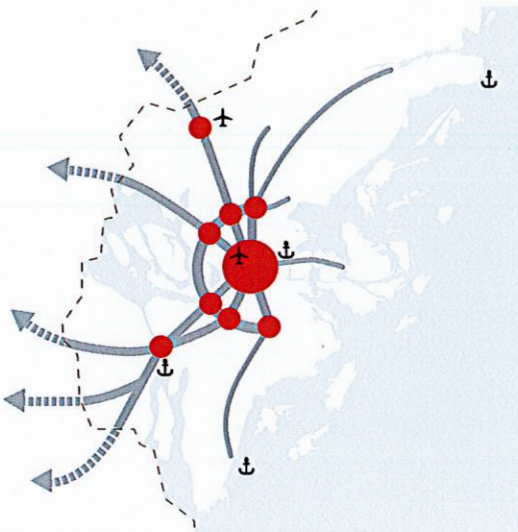
Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket ska planera och bygga Tvärförbindelse Södertörn, en ny väg mellan E4/E20 och väg 73. Vägen ska binda samman de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. En sammanhållen lösning för en ny väg tvärs över Södertörn skapar förutsättningar för snidigare arbetspendling, regional utveckling och säkrare transporter för människor och gods i södra Stockholmsregionen. I planeringen ingår också att utreda ett regionalt gång- och cykelstråk mellan stadskärnorna, samt att förbättra tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Sedan 2013 har Trafikverket gjort ett omfattande utredningsarbete för att utreda ett regionalt gång- och cykelstråk mellan stadskärnorna, samt att förbättra tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter.

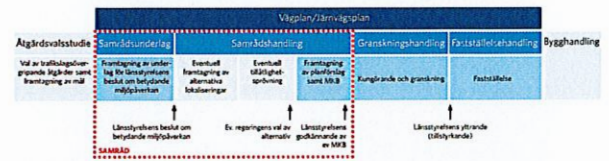
väster och riksväg 73 i öster. Inom området utreds tänkbara alternativa korridorer inom vilka den nya vägen kan dras.

Samråd pågår under hela planeringsperioden fram tills att vägplanen ställs ut för granskning. Syftet med att ha samråd med allmänhet och organisationer är att få kunskap om olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet. I nuvarande fas i planeringen av Tvärförbindelse Södertörn samråder Trafikverket med länsstyrelsen, berörda kommuner, myndigheter, organisationer, allmänheten samt enskilda om de korridorer som har tagits fram. På samråden diskuteras bland annat åtgärder, lösningar och miljöpåverkan. Synpunkterna som kommer in under samråden sammanställs fortlöpande i en samrådsredogörelse.



Tvärförbindelse Södertörn- del av en sammanhållen och vidgad region. Källa: SLL

Trafikverkets planläggningsprocess



Planläggning av byggande av vägar följer en fastställd process där den som bygger vägen och företrädare för samhället i övrigt medverkar tillsammans. Planläggningsprocessen regleras i väglagen, som reglerar byggande och drift av allmänna vägar, och syftar till att få en god koppling till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen. Detta innebär att projektet förankras i kommunernas planering och att de som berörs i de olika processstegen ges goda möjligheter till insyn och att framföra synpunkter. Under processen analyseras och beskrivs alternativa lösningar för vägens lokalisering och utformning för att till sist läggas fast

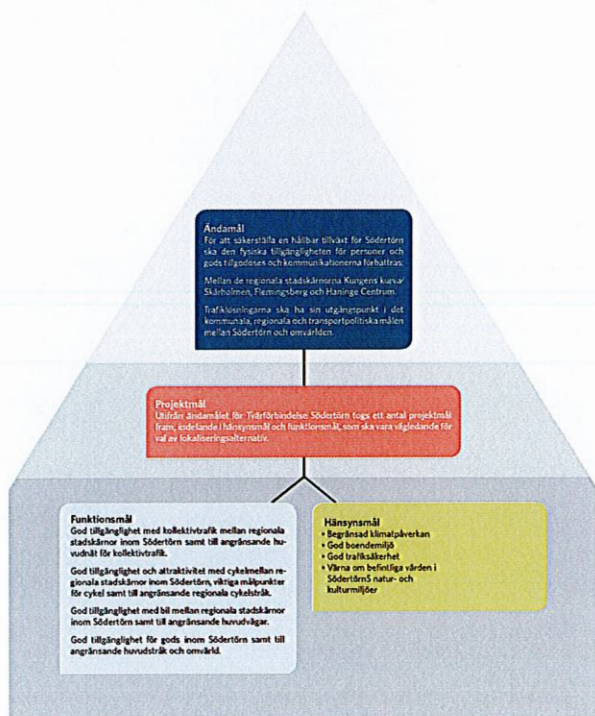
i en slutlig lösning. Handlingarna som tas fram i projektet blir genom processen alltmer detaljerade. För att underlätta kommunikation och veta var projektet är i processen har fyra statusbegrepp definierats för de framtagna handlingarna: Samrådsunderlag, Samrådshandling, Granskningshandling och Fastställelsehandling. Det vi samråder om nu är samrådsbehandlingen för val av lokalisering. Syftet med den är att jämföra förutsättningar och konsekvenser av olika möjliga vägkorridorer, och den kommer att ligga till grund för kommande val av vägkorridor.

Förutsättningar för den nya vägen

Ändamål och projektmål

Trafikverket har utrett förutsättningarna inom utredningsområdet för att kunna bedöma vilka effekter den nya vägen skulle få, och på så sätt hitta bästa möjliga korridor för den kommande vägsträckningen.

Trafikverket har tagit fram ändamål som beskriver syftet med Tvärförbindelse Södertörn och projektmål som beskriver vad Trafikverket vill uppnå med tvärförbindelsen. De är viktiga och övergripande förutsättningar för att tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö ska prioriteras i planeringen av den nya vägen.

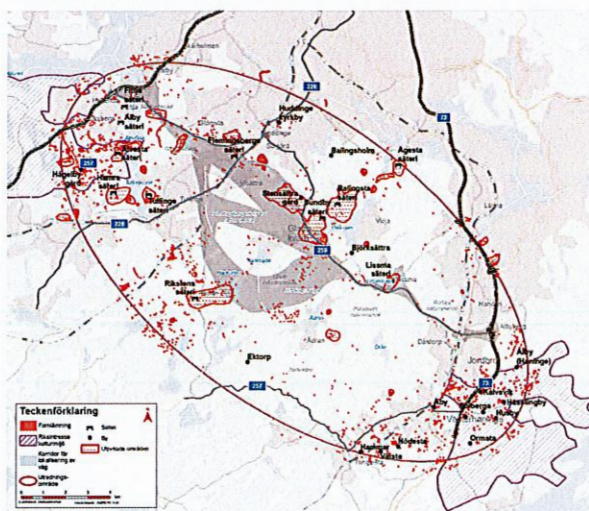


Miljö och hälsa

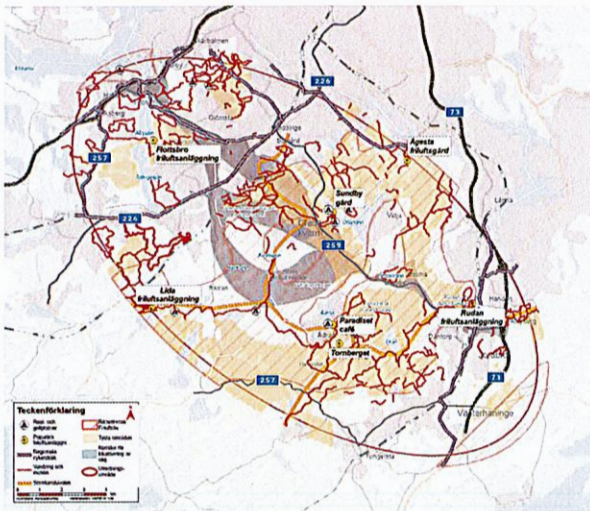
Kulturmiljö

Samhällsutveckling och infrastrukturprojekt leder till att naturmiljö och människors boende och vistelsemiljöer påverkas. Följande förutsättningar för miljö och människors hälsa har därför kartlagts inom utredningsområdet.

Södertörn har många värdefulla kulturmiljöer. På höjderna fanns boplatser för mer än 10 000 år sedan. Även dalgångarna har varit bebyggda under lång tid. Södertörnslandskapet präglas av de många gårdarna, som med sina stora markarealer skapade möjligheter för 1900-talets exploatering längs Västra stambanan, E4/E20 och väg 73.



Kartillustration Kulturmiljö



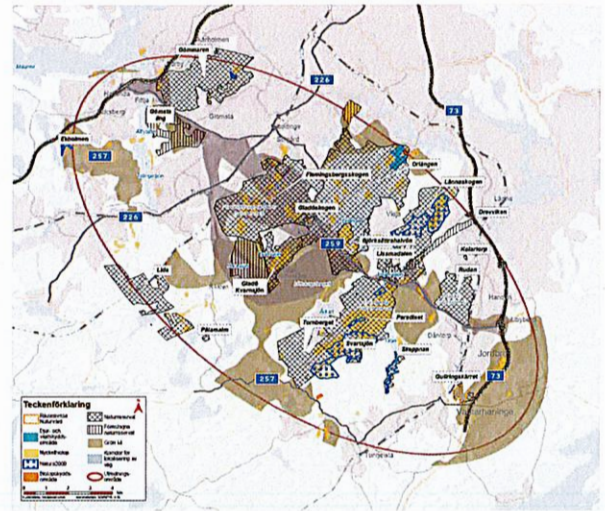
Kartillustration Rekreation och friluftsliv

Rekreation och friluftsliv

Stora delar av utredningsområdet ingår i riksintresset för friluftsliv, Ågesta-Lida-Riksten, som är ett vidsträckt sammanhängande skogs- och strövmråde.

Hushållning med naturresurser

Inom utredningsområdet finns naturresurser i form av skog, jordbruk, dricksvattentäkter, jakt och fiske samt verksamheter så som grus- och bergtäkter.



Kartillustration Naturmiljö

Naturmiljö

Inom utredningsområdet finns naturvärden i stora sammanhängande områden så som naturreservat, Natura 2000-områden samt Hanveden- och Tyrestakilen. Naturområdenas utbredning i kombination med deras höga ålder innebär särskilt goda förutsättningar för biologisk mångfald.

Mark och vattenmiljö

Inom utredningsområdet måste vi ta hänsyn till sjöar, vattendrag, grundvattenförekomster, sjösystem och vattenskyddsområden. De olika vattenförekomsterna ovan har varierande miljöstatus. Marken inom utredningsområdet är till stora delar relativt opåverkad av mänsklig aktivitet, förutom kring till exempel befintlig infrastruktur, nuvarande och historiska industriområden samt bebyggda stadsmiljöer.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten är mycket god inom stora delar av utredningsområdet. De luftföroreningar som dock förekommer inom utredningsområdet är främst vid de stora vägarna E4/E20, väg 259, väg 226 och väg 73. Miljökvalitetsnormerna för luft överskrids endast idag vid E4/E20 för kvävedioxid och partiklar.

Buller och vibrationer

Inom utredningsområdet är ett stort antal hus nära befintliga vägar utsatta för relativt höga bullernivåer över riktvärdena. Det gäller bland annat längs E4/E20, väg 259, väg 226 och väg 73. Även järnvägarna i området ger upphov till bullernivåer som överskrider riktvärdena. I övrigt är stora delar av utredningsområdet förlagt i naturområden med ingen eller gles bebyggelse med låga bullernivåer.

Olycksrisk

Tvårförbindelse Södertörn planeras för att bli en primärled för farligt gods. Det innebär att väganläggningen behöver utformas för att risker som kan uppstå vid brand och explosioner kan hanteras, som utsläpp av brandfarliga, giftiga gaser och miljöfarliga ämnen.

Klimat och energi

I kombination med utredning av en ny väg kommer Trafikverket aktivt att arbeta för att minska klimatbelastningen från själva väganläggningen genom utformning och placering i landskapet, samt att ta hänsyn till klimat vid byggande, drift och underhåll. Vid utredningen av alternativ för placering av vägen ska Trafikverket tillsammans med kommuner och trafikförvaltningen även aktivt arbeta för att skapa förbättrade förutsättningar för ett ökat kollektivt resande, samt ökade möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att effektivt nå

viktiga målpunkter som rese- och affärscentrum, arbetsplatser och skolor.

Landskap

I utredningsområdet ligger ett landskap som präglas av sprickdalar med sjöar, skogsklädda höjder, förkastningsbranter och öppna marker med åkrar och hagmarker. Inom området finns både mer storskaliga stadsmiljöer, infrastrukturanläggningar och områden med mer lantlig prägel med gles villabebyggelse. Terrängen är mycket kuperad och nivåskillnaderna är lokalt stora.

I utredningen av Tvårförbindelse Södertörn tas en landskapsanalys fram. Syftet är att ge en helhetsbild av södertörnslandskapet utifrån aspekterna natur- och kulturmiljö, rekreation/friluftsliv och landskapsbild. Landskapsanalysen används främst som ett underlag för vidare arbete med utredning av väglinjer, trafikplatser och gestaltning.

Funktions- och utformningskrav

Tvårförbindelse Södertörn ska vara utformad som en mötesfri motortrafikled med en hastighet på 80-100 km/tim. Vägen ska vara anpassad efter det omgivande landskapet och andra fysiska förutsättningar.

Gång-, cykel- och bilvägar som korsar Tvårförbindelse Södertörn utan att ansluta till den kommer att passera antingen över eller under den nya vägen. Anslutningar till tvårförbindelsen ska utformas som trafikplatser med av- och påfartsramper.

Det kan bli nödvändigt att komplettera det lokala vägnätet för att säkerställa att trafikanterna kan komma till lokala målpunkter, det vill säga resecentrum eller arbetsplatser.



Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikter är grunden för det fortsatta utformningsarbetet. Nedan redovisas en sammanfattning av gestaltungsavsikterna:

- Vägen ska bli en väl integrerad del i sin miljö.
- Vägens geometri ska anpassas till sin omgivning inom olika karaktärsområden för att stödja och stärkas av natur-, kultur- och stadslandskapet.
- Vägen kan byggas i ytläge, på broar, nedsänkt eller i tunnel. Övergångarna mellan sträckor av de olika typerna ska upplevas som naturliga och vara tydliga och lätta att avläsa. Det kommer att vara särskilt viktigt var tunnelmynningar placeras med hänsyn till var vägen möter berg och höjder.
- När vi väljer var vägen ska byggas, och hur trafikplatser med tillhörande ramper ska utformas, ska målet vara att begränsa stadens och landskapets funktioner så lite som möjligt.
- Vägen ska utformas så att det "visuella bullret" begränsas, och att vägen får en linjeföring som blir tydlig och enkelt att läsa i stads- och landskapsmiljön.

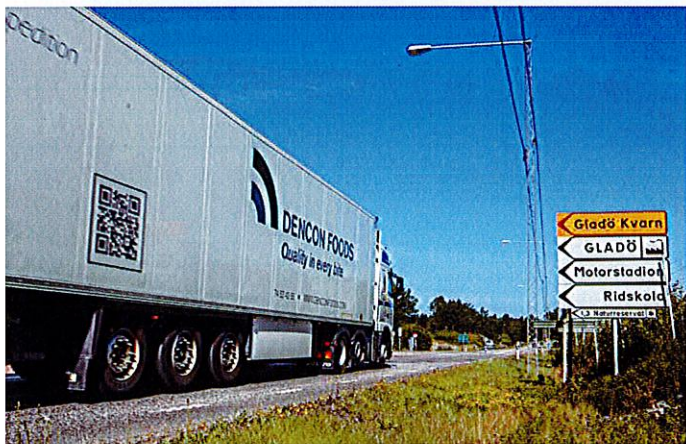
Kommunal planering och angränsande projekt

Kommunernas översiktsplaner stödjer utbyggnaden av Tvårförbindelse Södertörn. De korridorer som tagits fram berör befintliga och pågående detalplaner inom Botkyrka, Huddinge och Haninge kommuner. Som exempel kan nämnas Glönsdalen/Loviseberg i Huddinge, Riksten och Fittja i Botkyrka samt Jordbro i Haninge.

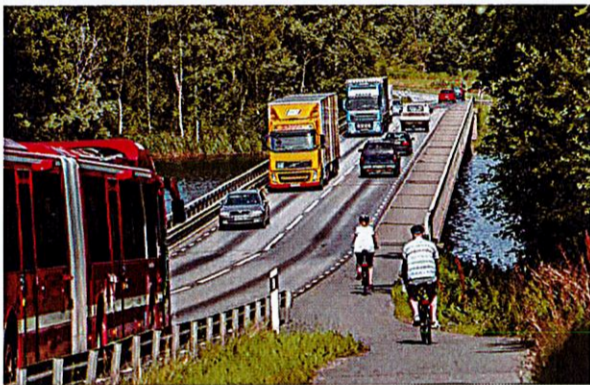
Inom utredningsområdet pågår flera angränsade infrastrukturprojekt som Tvårförbindelse Södertörn ska förhålla sig till, bland annat Förbifart Stockholm, Spårväg Syd och Infart Riksten.

Regional utvecklingsplan för Stockholm

Tvårförbindelse Södertörn finns med i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) som en förutsättning för att bidra till södertörnskommunernas utveckling. Den nya vägen ska tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden bilda en yttre ringled som binder samman flera regionala stadskärnor för att skapa en gemensam arbets-, bostads- och servicemarknad.



Detta har hänt



Trafikverket har undersökt förutsättningarna och tagit fram alternativa korridorer inom aktuellt utredningsområde. Val och bortval av korridorer har skett utifrån en analys av hur väl bl a ändamål, projektets mål och gällande förutsättningar uppfylls. I nuläget har tre korridorer valts ut för fördjupad utredning. Inom korridorerna utreds var den nya vägen kan byggas.

Tidigare utredningar

Tvärförbindelse Södertörn har utretts och diskuterats i olika omgångar sedan 1960-talet. Under 2013 genomförde vi en åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn. Våren 2015 tog vi fram ett samrådsunderlag inför samråd och Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

Åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn

För att skapa bra fungerande transportsystem genomförs så kallade åtgärdsvalsstudier i ett tidigt skede. I studien för Tvärförbindelse Södertörn från 2013 konstaterades att ingen enskild åtgärd räcker för att lösa de problem som identifierades.

Genomförda samråd

Under våren 2015 genomfördes samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Från 1 december 2015 till 31 januari 2016 genomfördes en samrådsaktivitet med allmänhet och organisationer i form av bland annat två öppna hus. Under denna period frågade Trafikverket efter synpunkter på en lämplig dragning av Tvärförbindelse Södertörn. Korridorer inom hela utredningsområdet hade tagits fram. Löpande samrådsmöten har genomförts med bland annat kommuner, länsstyrelsen och trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting. Trafikverket tar hänsyn till de inkomna synpunkterna från samråden i det fortsatta utredningsarbetet.

Detta händer nu

I den här fasen utreds tre alternativa korridorer som redovisas i denna samrådshandling. De korridorer som studeras vidare är norra, mellersta och södra, eftersom de bedöms bäst uppfylla ändamål och projektmål. Nedan följer en beskrivning av korridorerna.

Gemensamt för korridorerna

Samtliga korridorer sammanfaller från E4/E20 till Katrinebergsvägen i Glömstadalens samt från norr om Gladö industriområde fram till Jordbro och väg 73. Dessa delar bedöms påverka på samma sätt och beskrivs därför gemensamt under avsnittet för den norra korridoren.

Det befintliga gång- och cykelvägnätet behöver kompletteras mellan Flemingsberg och Gladö

kvarn samt mellan Lissma och Jordbro företagspark. Därför utreds ett regionalt gång- och cykelstråk inom alla tre korridorerna.

Kollektivtrafiken på Tvärförbindelse Södertörn planeras i huvudsak bli regional stombusstrafik som snabbt ska kunna ta sig mellan de regionala stadskärnorna. Den lokala busstrafiken ska i första hand trafikera det lokala vägnätet. I Glömstadalens planeras Spårväg syd.

Väglinjer och trafikplatser på kartbilderna visar schematiskt hur den nya vägen kan dras inom korridoren, samt hur den kan kopplas till befintligt vägnät. Kartbilderna visar inte någon exakt lokalisering av vägen, trafikplatserna eller antalet trafikplatser.

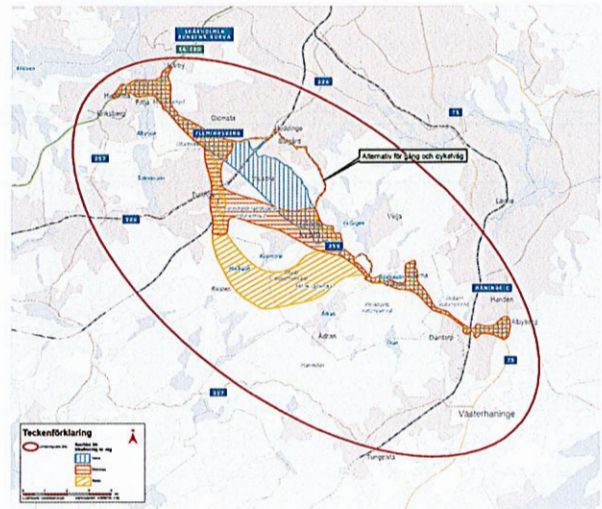


Illustration över lokalisering av alternativa korridorer för Tvärförbindelse Södertörn

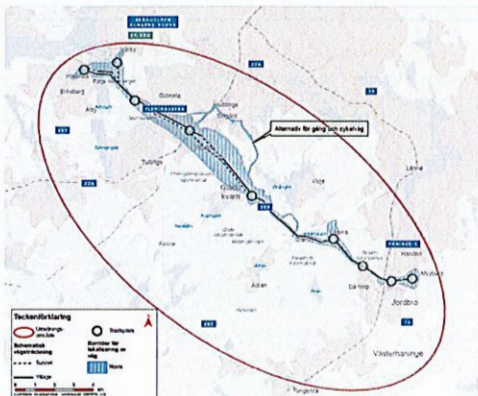
Norra korridoren

Den norra korridoren följer den genaste linjen mellan de tre utpekade regionala stadskärnorna och uppfyller projektets funktionsmål om tillgänglighet till dessa.

För anslutningen till E4/E20 utreds väg i tunnel genom Masmoberget till Värby, väg i ytläge eller nedsänkt väg till trafikplats Fittja, samt en kombination av dessa. Genom Glömstadalen utreds både väg i ytläge, nedsänkt väg och tunnel. Mellan Flemingsberg och Flemingsbergskogen utreds både bro och tunnel. Den nya vägen kan alltså passera över eller under Huddingevägen och Västra stambanan. Genom västra delen av Flemingsbergskogen utreds endast väg i tunnel. Genom östra Flemingsbergskogen fram till Gladö kvarn utreds både väg i tunnel och väg i ytläge. Från norr om Gladö industriområde följer korridoren sträckningen för befintlig väg 259 fram till väg 73 och anslutning till trafikplats Jordbro. Längs denna sträcka utreds endast väg i ytläge.

Behovet av antal trafikplatser och lokalisering av dessa utreds vidare. Vi utreder följande trafikplatser i den norra korridoren:

- Trafikplats vid E4/20
- Trafikplats i Glömstadalen, koppling till nya exploateringsområden
- Trafikplats vid Katrinebergsvägen, koppling till Flemingsberg samt lokalvägar
- Trafikplats vid Huddingevägen, koppling till väg Huddingevägen
- Trafikplats vid Regulatorvägen
- Trafikplats vid Gladö kvarn, koppling till lokalt vägnät, Gladö industriområde
- Trafikplats vid Lissmadalen, koppling till Lissmavägen
- Trafikplats vid Jordbro företagspark, koppling till industriområdet
- Trafikplats vid Gamla Nynäsvägen, koppling till Handen. Utreds för planskildhet
- Trafikplats Jordbro väg 73, utreds för att förbättra kapaciteten av befintlig trafikplats



Norra Korridoren

Trafikaspekter

En mötesfri motortrafikled inom norra korridoren med planskilda trafikplatser vid viktiga korsningar skulle innebära en förbindelse med kapacitet för stora trafikströmmar mellan de tre regionala stadskärnorna. Preliminära trafikanalyser för den norra korridoren visar att vägen kan få stor effekt på det regionala vägnätet. Med en konsekvent utformning som mötesfri motortrafikled skulle vägen avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar. Men det medför stora trafikmängder på den nya vägen.

Lokalt vägnät

Mellan E4/E20 och Glömstadalen behöver ett lokalt vägnät utredas för att anslutningen till lokala målpunkter ska fungera effektivt. I Glömstadalen planeras nya bostadsområden och verksamheter, vilket skulle medföra att ett nytt lokalt vägnät skapas. Norr om Flemingsbergskogen skulle nuvarande väg 259 fungera som lokalväg mellan Huddingevägen och Gladö kvarn. Från Gladö kvarn fram till Lissma skulle det lokala vägnätet behöva kompletteras. Både en ny lokalväg och en eventuell utbyggnad av Ebbadalsvägen utreds. Mellan Lissma och Jordbro trafikplats utreds även en lokalväg i samband med tvärförbindelsen. Lokaltrafik hänvisas till Lissmavägen och Gamla Nynäsvägen.

Kollektivtrafik

Norra korridoren är den genaste vägen och gör en tvärförbindelse möjlig med god koppling mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Korridoren ger därmed bra förutsättningar för snabb regional stombusstrafik på Tvärförbindelse Södertörn.

Godstrafik

Norra korridoren ger goda förutsättningar för bra anslutningar till befintliga och planerade verksamhets- och industriområden, samt för anslutningar till det övriga vägnätet.

Gestaltningsspekter

I delen från E4/E20 till västra Glömstadalen består gestaltningsspekterna främst i utformningen av trafikplatsen vid E4/E20, eftersom den påverkar både landskapsbilden och möjligheterna till stadsutveckling i närliggande områden.

I Glömstadalen är utformningen av en eventuell tunnel och lägen för tunnelymningar viktiga för landskaps- och stadsbilden.

Längs sträckan från Katrinebergsvägen och österut genom Flemingsberg blir trafikplatsens utformning mycket viktig både för funktion och för stadsbild.

I Flemingsbergskogen behöver naturliga lägen för tunnelymningar utredas för att minimera påverkan i landskapet. Utmaningen för de delar som kan komma att gå i ytläge blir att anpassa vägen efter den kuperade topografin och odlingslandskapet så att barriäreffekterna blir så små som möjligt.

Tvärförbindelsen och en parallell lokalväg i det omväxlande landskapet kring Gladö kvarn och Lissma måste utformas så att intrång och barriäreffekter blir så små som möjligt.

I den östligaste delen av korridoren blir utformningen av trafikplatser den viktigaste gestaltungsfrågan.

Miljöaspekter

I anslutning till E4/E20, genom Glömstadalen och Flemingsberg passerar korridoren tätbebyggda områden där många människor bor, arbetar och vistas. Dessa områden är framförallt känsliga för påverkan på luftkvalitet, buller och olycksrisker.

Där den norra korridoren passerar mellan E4/E20 och västra Glömstadalen påverkar den värdefulla natur- och friluftsområden, bland annat naturreservatet Gömmaren och det svaga sambandet av gröna områden inom Bornsjökilen.

Hur Tvärförbindelse Södertörn påverkar passagen genom Glömstadalen beror på hur den nya vägen och ny bebyggelse kan samplaneras. Tvärförbindelse Södertörn riskerar att påverka landskapsbilden, det historiska odlingslandskapet samt ett antal fornlämningsmiljöer. Det finns också en risk för barriäreffekter som begränsar tillgängligheten till rekreationsområden i anslutning till dalen.

Den norra korridoren passerar norr om Flemingsberg och riskerar intrång i den kulturhistoriska miljön vid Flemingsbergs gård.

Där den norra korridoren passerar mellan Flemingsberg och Gladö kvarn finns risk för att göra intrång i riksintresset för friluftsliv med bland annat tysta områden och vandringsstigar. Korridoren berör Hanvedenken och gör intrång i Flemingsbergskogen vilket riskerar att påverka viktiga ekologiska samband och biologisk mångfald. I Flemingsbergs våtmarksområde finns det risk för påverkan på natur- och friluftsvärden, samt funktioner för dagvattenrening. Korridoren går igenom det historiska odlingslandskapet som hör till Stensättra gård.

Där korridoren passerar mellan Gladö kvarn och Lissma finns risk att göra intrång i Örlängens



naturreservat och i fågellivet vid Lissmasjön. Korridoren skär genom det historiska landskapet söder om Orlången som har tillhört Sundby, Björksätterna och Lissma gårdar.

Mellan Lissma och Jordbro passerar korridoren det svaga gröna sambandet (ett smalt känsligt område utpekad i RUFSS 2010) mellan de gröna kilarna Hanveden och Tyresta, riksintresset för friluftsliv med naturreservatet Paradiset och Lissmadalen samt ett Natura 2000-område. Tvärförbindelse Södertörn kan öka barriäreffekten för friluftsliv och naturvärden mellan Rudans naturreservat och övriga grönområden i Hanveden.

De delar av vägen som förläggs i tunnel innebär att intrång i kultur-, natur- och rekreationsmiljöer begränsas. Områden runt tunnelmynningarna kan påverkas av buller och försämrade luftkvalitet. Där tunnelmynningar placeras i det öppna odlingslandskapet påverkas dess historiska småskaliga karaktär. Vid långa tunnelsträckningar behöver det utredas var ventilationstorn ska placeras. Vi måste också utreda risken för olyckor med farligt gods och utrymning. När vi bygger tunnelanläggningar finns det risk för framförallt vibrationsstörningar

i byggnader. Transporter av skaktmassor under byggtiden bidrar till buller, försämrade luftkvalitet och damm.

Sociala aspekter

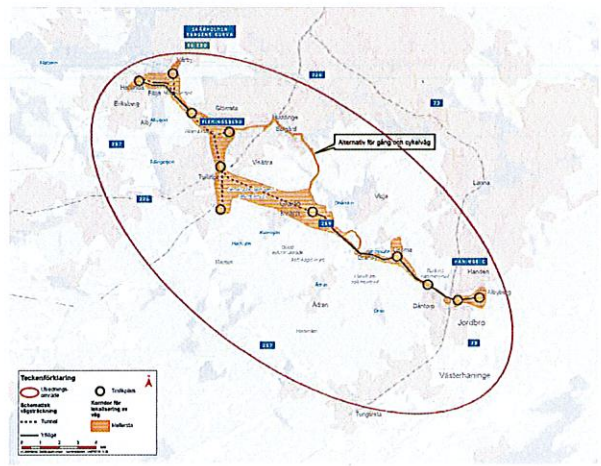
Ur ett socialt perspektiv är en väg som går i tunnel eller är nedsänkt att föredra eftersom det innebär minst negativ påverkan på bland annat boendemiljö och friluftsliv. En väg i ytläge eller trafikplatser riskerar att försämrade kopplingen mellan stadsdelar. En utmaning med att bygga Tvärförbindelse Södertörn är anslutningen till E4/E20 där till exempel en trafikplats vid Fittja riskerar att försvåra kommunens planer på att få omkringliggande stadsdelar att växa samman.

I Flemingsberg finns Karolinska Universitetssjukhuset och Södertörns högskola som är två viktiga målpunkter. Det är viktigt att människor kan komma dit utan bil och därför är en korridor med goda förutsättningar för kollektivtrafik som binder samman målpunkter att föredra.

Mellersta korridoren

Den mellersta korridoren skiljer sig från norra och södra korridoren vid passagerna förbi Flemingsberg, Huddingevägen och Flemingsbergsskogen. I den mellersta korridoren utreds väg i tunnel från Glömstadalen till söder om Flemingsberg där korridoren kan passera Huddingevägen och Västra stambanan på bro eller i tunnel. Korridorens läge söder om Flemingsberg gör det möjligt att bygga tvärförbindelsen på samma ställe som Infart Riksten. Korridoren fortsätter i en tunnel österut under Flemingsbergsskogens naturreservat till Gladö kvarn, där den ansluter till norra korridoren. Behovet av antal trafikplatser och placering av dessa utreds vidare. Följande trafikplatser utreds i den mellersta korridoren:

- Trafikplats vid Huddingevägen, koppling till väg Huddingevägen
- Trafikplats vid Pålmalmsvägen, koppling till Infart Riksten och Förbifart Tullinge
- Trafikplats vid Gladö kvarn, koppling till lokalt vägnät, Gladö industriområde
- Trafikplats vid Lissmadalen, koppling till Lissmavägen
- Trafikplats vid Jordbro företagspark, koppling till industriområdet.
- Trafikplats vid Gamla Nynäsvägen, koppling till Handen. Utreds för planskildhet
- Trafikplats Jordbro väg 73, utreds för att förbättra kapaciteten av befintlig trafikplats
- Trafikplats vid E4/20
- Trafikplats i Glömstadalen, koppling till östra Flemingsberg och lokalvägar
- Trafikplats vid Katrinebergsvägen, koppling till västra Flemingsberg och centrala Huddinge



Mellersta Korridoren



Trafikaspekter

Trafikanalys visar att en mötesfri motortrafikled inom den mellersta korridoren kan få viss avlastande effekt på det regionala vägnätet. Anslutningen söder om Flemingsberg medför att vägen blir mindre intressant för trafiken till och från centrala Huddinge.

Lokalt vägnät

I Glömstadalen planeras nya bostadsområden och verksamheter, vilket skulle medföra att ett nytt lokalt vägnät skapas. Om den nya tvärförbindelsen dras söder om Flemingsberg skulle befintlig väg 259 via centrala Huddinge fungera som lokalväg mellan Glömstadalen och Gladö kvarn.

Kollektivtrafik

Mellersta korridoren gör en tvärförbindelse möjlig med god koppling till de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen och Haninge centrum. Förutsättningarna för att nå målpunkten Flemingsberg är något sämre i mellersta korridoren eftersom den passerar längre från Flemingsbergs centrum än norra korridoren. Mellersta korridoren är även något längre än norra korridoren. Sammantaget innebär det att mellersta korridoren ger mindre goda förutsättningar för snabb regional stombustrafik på Tvärförbindelse Södertörn.

Gods trafik

Även mellersta korridoren ger goda förutsättningar för bra anslutningar till befintliga och planerade verksamhets- och industriområden samt för anslutningar till det övriga vägnätet. En anslutning av tvärförbindelsen till Huddingevägen söder om

Flemingsberg skulle ge något längre körsträckor till målpunkterna i centrala Huddinge.

Gestaltungsaspekter

I mellersta korridoren utreds väg i tunnel förutom vid passagen av Huddingevägen. Trafikplatsens utformning är en viktig fråga ur gestaltungs- och landskapsynpunkt, särskilt hur tunnelmynningar placeras och utformas. Trafikplatsen som utreds vid Gladö kvarn behöver utformas med omsorg eftersom den får stor betydelse för hur marken i närområdet kan användas.

Miljöaspekter

Från Västra Glömstadalen fram till Gladö utreds väg i tunnel under Flemingsbergsskogen. Den mellersta korridoren bedöms påverka på samma sätt som beskrivs för tunnel under den norra korridoren.

Påverkan på andra betydande miljöaspekter som luftkvalitet, buller och olycksrisk i en tunnelanläggning beskrivs för den norra korridoren.

Sociala aspekter

I den mellersta korridoren utreds till stora delar en väg i tunnel vilket är positivt ur ett socialt perspektiv eftersom det ger mindre negativ påverkan på bland annat boendemiljö och friluftsliv.

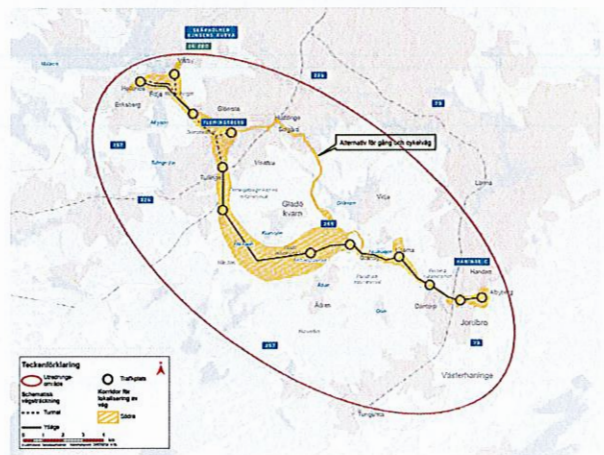
Södra korridoren

Södra korridoren skiljer sig från norra korridoren i passagen av Flemingsberg, Huddingevägen och Flemingsbergsskogen.

Mellan Glömstadalen och Huddingevägen sammanfaller den södra korridoren med den mellersta. Vidare österut i södra korridoren utreds väg i ytläge söder om Flemingsbergsskogens naturreservat och Kvarnsjön fram till Gladö industriområde. Korridorens läge söder om Flemingsberg gör det möjligt att bygga tvärförbindelsen på samma ställe som Infart Riksten som är en del av Förbifart Tullinge.

Behovet av antal trafikplatser och placering av dessa utreds vidare. Följande trafikplatser utreds i den södra korridoren:

- Trafikplats vid E4/20
- Trafikplats i Glömstadalen, koppling till västra Flemingsberg samt lokalvägar
- Trafikplats vid Katrinebergsvägen, koppling till västra Flemingsberg och centrala Huddinge
- Trafikplats vid Huddingevägen, koppling till Huddingevägen samt södra Flemingsberg och Tullinge
- Trafikplats vid Pålmalmsvägen, koppling till Infart Riksten och Förbifart Tullinge
- Trafikplats vid Gladö kvarn, koppling till lokalt vägnät, Gladö industriområde
- Trafikplats vid lokalvägen mot Gladö kvarn och centrala Huddinge
- Trafikplats vid Lissmadalen, koppling till Lissmavägen
- Trafikplats vid Jordbro företagspark, koppling till industriområdet
- Trafikplats vid Gamla Nynäsvägen, koppling till Handen. Utreds för planskildhet
- Trafikplats Jordbro väg 73, utreds för att förbättra kapaciteten av befintlig trafikplats



Södra Korridoren

Trafikaspekter

En mötesfri motortrafikled inom södra korridoren med planskilda trafikplatser vid viktiga korsningar skulle innebära en förbindelse med kapacitet för stora trafikströmmar mellan de tre regionala stadskärnorna. Trafikanalys för den södra korridoren visar att vägen till viss del kan få en avlastande effekt på det regionala vägnätet. Anslutningen till Huddingevägen som utreds söder om Flemingsberg är mindre intressant för trafiken till och från centrala Huddinge. Att dra vägen i den södra korridoren gynnar framförallt trafiken till och från de östra delarna av Botkyrka kommun.

Lokalt vägnät

I Glömstadalens planeras nya bostadsområden och verksamheter, vilket skulle medföra ett nytt lokalt vägnät som skulle skapa. Om den nya tvärförbindelsen förläggs söder om Flemingsberg skulle nuvarande väg 259 via centrala Huddinge fungera som lokalväg mellan Glömstadalens och Gladö kvarn.

Kollektivtrafik

Södra korridoren gör på samma sätt som mellersta korridoren en tvärförbindelse möjlig med god koppling till de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen och Haninge centrum, och något sämre förutsättningar för att nå Flemingsberg. Södra korridoren är den längsta av de tre korridorerna och därför är det också den korridor som ger minst goda förutsättningar för snabb regional stombusstrafik på Tvärförbindelse Södertörn.

Godstrafik

Södra korridoren ger goda förutsättningar för väl fungerande anslutningar till befintliga och planerade verksamhets- och industriområden, samt för

anslutningar till det övriga vägnätet. Att ansluta tvärförbindelsen till Huddingevägen söder om Flemingsberg skulle ge något längre körvägar till målpunkterna i centrala Huddinge.

Gestaltningsspekter

Korridoren innehåller flera landskaps- och gestaltningsspekter. Den största är troligen trafikplatsen vid Huddingevägen. En lösning med trafikplatsen ovan mark kan kräva mycket utrymme, bli visuellt framträdande och medföra risk för barriäreffekter.

Den fortsatta sträckningen söderut och österut innebär att vi måste anpassa utformningen till det kuperade landskapet och till de verksamheter som finns inom, eller i anslutning till, korridoren.

Miljöaspekter

Från Västra Glömstadalens fram till Flemingsberg/Huddingevägen sammanfaller den södra och mellersta korridoren och bedöms därför påverka på samma sätt.

Från Flemingsberg/Huddingevägen, via Riksten och vidare österut ligger den södra korridoren i ytläge som berör Hanvedenkilens, riksintresse för friluftsliv och delar av Flemingsbergskogens naturreservat. Södra delen av korridoren gränsar till värdefulla kulturmiljöer som är kopplade till Rikstens gård.

Mellan Gladö industriområde och Lissma gör korridoren intrång i ett riksintresse för friluftsliv med tysta områdena Hanvedenkilens och naturreservaten Lissmadalen och Paradiset samt ett Natura 2000-område. Längs sträckan finns omfattande stenåldersboplatser som kommer att påverkas.

Sociala aspekter

Den södra korridoren har störst nackdelar ur ett socialt perspektiv eftersom det är den längsta korridoren och därför innebär längst restid. Inom korridoren utreds främst väg i ytläge, vilket skapar barriärer och kan störa boendemiljön och friluftslivet.

Detta händer sedan



Trafikverket utreder effekterna av korridorerna

Samlad effekt och konsekvensbedömning

Lokaliseringens effekter och konsekvenser ska ligga till grund för en samlad bedömning av hur väl alternativen bli tillgodoser ändamålet, projektmålen samt vilka som är tekniskt och ekonomiskt genomförbara med rimliga konsekvenser i form av påverkan på miljö, landskap och samhällsstruktur. Bedömningen kommer att ligga till grund för Trafikverket val av vägorridor som ska bli föremål för fortsatt planläggning.

De tre korridorerna kommer nu att utredas vidare och utvärderas utifrån projektmål samt bland annat följande parametrar:

- Projektmål
- Förändra restid
- Målpunkter
- Sociala aspekter
- Buller
- Landskap
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Rekreation och friluftsliv

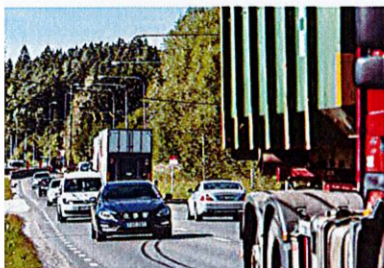
Utvärderingen tar hänsyn till att det inom en korridor kan finnas olika sträckningar som till exempel väg i ytläge, nedsänkt väg, väg i tunnel eller kombinationer av dessa.

Under hösten 2016 kommer en uppdaterad samrådshandling att tas fram som beskriver de olika lokaliseringsalternativen mer i detalj samt beskriver deras effekter och konsekvenser mer djupgående. Samrådshandlingen kommer att hållas tillgänglig och synpunkter kan lämnas även då.

Baserat på samrådshandlingen kommer Trafikverket ta ställning till inom vilken korridor arbetet drivs vidare. Ställningstagandet tas efter samråd med berörda kommuner och myndigheter samt inkomna synpunkter från genomförda samrådsaktiviteter*

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen har beslutat att Tvärförbindelse Södertörn kan medföra en betydande miljöpåverkan. Därför ska vi enligt Miljöbalken ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder, samt beskriver och sammanfattar arbetet. Syftet är att bedöma och beskriva påverkan och dess konsekvenser för människa och miljö. I denna tidiga fas beskrivs miljöaspekterna inom varje korridor på en övergripande nivå. I MKB:n redovisar vi också vilka aspekter som är betydande och vad som kan skilja mellan korridorerna.



Social konsekvensbeskrivning

När vi planerar Tvårförbindelse Södertörn ingår det också att ta fram en social konsekvensbeskrivning (SKB), där de olika korridorernas sociala värden och konsekvenser studeras. Människors möjlighet att nå olika platser och delta i olika aktiviteter är avgörande för deras delaktighet i samhället. Det är främst områden där människor har lägre inkomstnivå och ett lägre bilinnehav som är mer känsliga för social exkludering.

Gestaltningssprogram

Gestaltningssprogrammet tas fram i samband med den slutliga samrådshandlingen för val av lokaliseringsalternativ och beskriver då hur gestaltningssyftena ska uppnås. Programmet fokuserar på att vad som skiljer mellan korridorerna och mellan olika lösningar som studeras inom varje korridor. På så sätt bidrar gestaltningssprogrammet till utvärderingen av korridorerna och lägger grunden för fortsatt utformningsarbete.

Tillståndsprövning

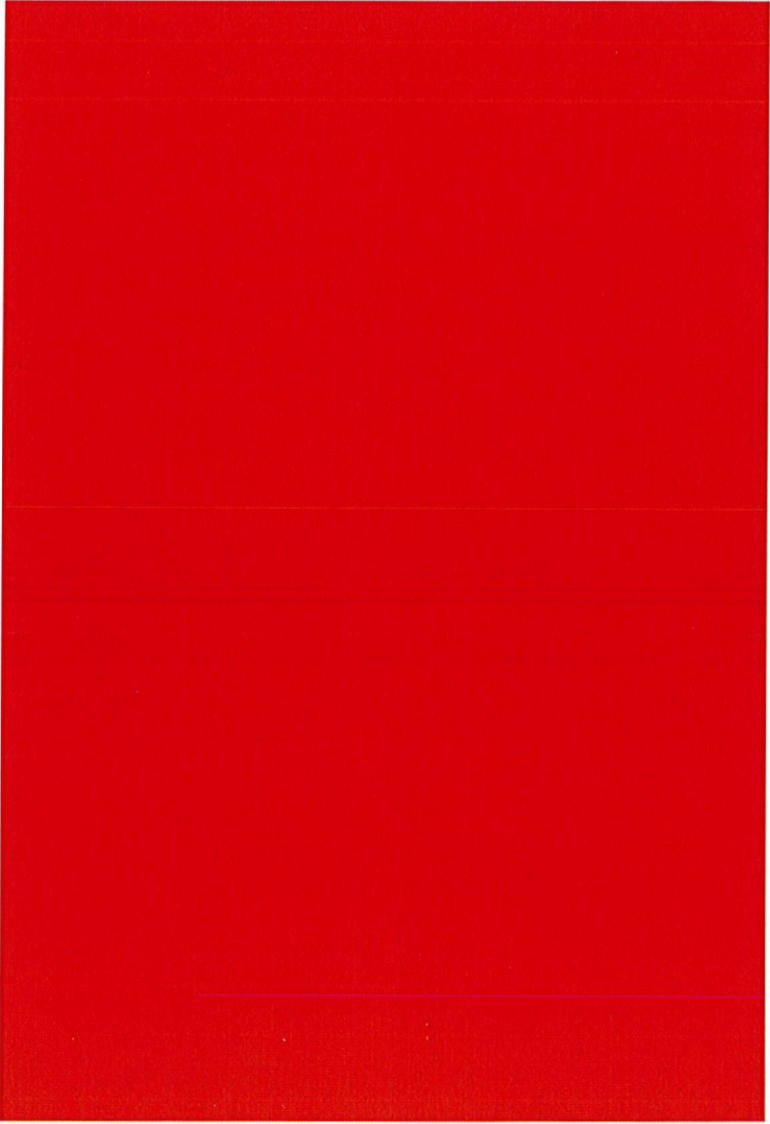
I det fortsatta arbetet med att utreda en ny väg kommer ett antal tillståndsprövningar utöver vägplanen att behöva hanteras. Dessa prövningar regleras i första hand av lagstiftning enligt:

- Miljöbalken, som bland annat tar upp och reglerar tillstånd för skyddad natur enligt 7 kapitlet, samt tillstånd för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet enligt 11 kapitlet respektive 9 kapitlet.
- Plan- och bygglagen, som reglerar bygg- och marklov enligt 9 kapitlet.
- Kulturmiljölagen, som reglerar och skyddar forn lämningar enligt bestämmelser i 2 kapitlet.

Möjligheter att påverka

När Trafikverket har tagit ställning till var den nya vägen ska gå kommer nya samrådsaktiviteter att genomföras, och då med mer detaljerade frågeställningar om bland annat vägens utformning och miljökonsekvenser inom vald korridor. När planförslaget (förslaget på vägutformning) och miljökonsekvensbeskrivningen bedöms som tillräckligt genomarbetade kommer de att hållas tillgängliga för granskning tillsammans med övrigt underlag, så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer planen. Den här då status fastställelsehandling. Därefter kommer Trafikverkets centrala funktion för planprövning att pröva planen för att fastställa den. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja själva vägbyggnadsarbetet. Byggstart är planerad till 2020.

Information om projektet med kontaktppgifter finns på projektets webbplats:
www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn





Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röдавägen 1
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se

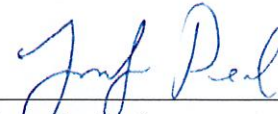
Datum 2017-01-25
Tid 08:30–10:20
Plats Bollmora

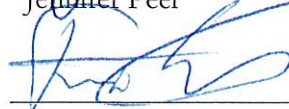
Beslutande Se närvarolista

Övriga deltagare Se närvarolista

Justeringens plats
och tid Stadsbyggnadsförvaltningen 2017-01-30

Paragrafer 1 - 14

Sekreterare 
Jennifer Peel

Ordförande 
Fredrik Sawestahl


Justerande 
Anita Mattsson

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.
Observera att anslagstiden inte är samma sak som överklagandetiden.

Organ Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet
Sammanträdesdatum 2017-01-25
Datum då anslaget sätts upp 2017-01-31
Datum då anslaget tas ned 2017-02-23
Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadsförvaltningens arkiv

Underskrift 
Jennifer Peel

	Utdragsbestyrkande
---	--------------------

Närvarolista

Beslutande




Fredrik Saweståhl (M)
Mats Lindblom (L)
Marie Åkesdotter (MP)
Anki Svensson (M)
Ulrica Riis-Pedersen (C)
Leif Kennerberg (KD)
Anita Mattsson (S)
Kristjan Vaigur (S)
Lennart Jönsson (S)

Ersättare

Dick Bengtson (M) från 8:50 §2
Peter Odelvall (M)
Anna Steele (L)
Helen Dwyer (C)
Anna Lund (KD)
Anders Linder (S) till och med 9:45 §11
Peter Bylund (MP)

Övriga




Amalia Tjärnstig, Enhetschef för mark- och exploateringsenheten,
Stadsbyggnadsförvaltningen
Carolin Andersson, Planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen
Christina Bolinder, Planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen
Hanna Fürstenberg-Danielson, Planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen
Helena Swahn, Enhetschef för mät- och kartenheten, Stadsbyggnadsförvaltningen
Ida Olén, Enhetschef för detaljplaneringsenheten, Stadsbyggnadsförvaltningen
Jennifer Peel, Projektsamordnare, utskottssekreterare, Stadsbyggnadsförvaltningen
Jenny Linné, Avdelningschef för mark- och exploatering, Stadsbyggnadsförvaltningen
Jannice Rochstroh, Politisk sekreterare, Socialdemokraterna
Marita Bertilsson, Politisk sekreterare, Socialdemokraterna

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	---	--------------------

Sara Kopparberg, Stadsbyggnadschef, Stadsbyggnadsförvaltningen
Åsa de Mander, Politisk sekreterare, Liberalerna
Mikael Svensson, Praktikant, Stadsbyggnadsförvaltningen
Karl Schriver-Abeln, Kommunikatör, Stadsbyggnadsförvaltningen
Anders Johansson, Praktikant, Stadsbyggnadsförvaltningen
Johanna Ronnheden, Landskapsarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen

Frånvarande

Karin Ljung (S)
Inger Gemicioglu (V)

Justerandes sign 			Utdragsbestyrkande
---	---	---	--------------------