

Yttrande över vägplan Tvärförbindelse Södertörn

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut till kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen ser föreslaget yttrande som sitt svar på remissen
Tvärförbindelse Södertörn
2. Kommunstyrelsen godkänner och ställer sig bakom
Södertörnskommunernas yttrande

Kommunstyrelseförvaltningen



Stefan Höllmark
Kommundirektör



Sara Kopparberg
Chef Samhällsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Trafikverket har arbetat fram granskningshandlingar för vägplanen Tvärförbindelse Södertörn. Granskningsperioden är mellan 25 januari och 23 februari 2021, Tyresö kommun har ansökt om förlängd svarstid till den 10 mars.

Tvärförbindelse Södertörn planeras bli en ny väg inklusive gång- och cykelväg från E4/E20 vid Vårby backe i Kungens kurva, via Flemingsberg till väg 73 vid trafikplats Jordbro i Haninge kommun. I uppdraget ingår också kapacitetsförstärkning av E4/E20 mellan Vårby och Fittja till följd av öppnandet av Förbifart Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden att bilda en yttre tvärled och binda samman de södra och norra delarna av länet.

Beskrivning av ärendet

Befintlig väg 259 är av riksintresse och är en cirka 24 kilometer lång väg med hög trafikbelastning och bristande framkomlighet och trafiksäkerhet. Med en ökning av godstrafik från bland annat Nynäshamn och nya hamnen i Norvik förvärras kapacitetsproblemen. Kapacitetsbristen förväntas även leda till att vägnätet närmare Stockholms centrala delar belastas ytterligare. Vägen är en av de mest olycksdrabbade i länet. Det befintliga gång- och cykelvägnätet i området anses ha stora brister avseende trafiksäkerhet. På grund av ovanstående samt av kommande och pågående utveckling som sker på Södertörn ser Trafikverket att denna tvärförbindelse behövs.

Till vägplanen finns flertalet dokument. Planbeskrivningen beskriver de övergripande utvecklingsplanerna för vägen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, MKB studerar miljöpåverkan av vägen. Det finns även framtaget en socialkonsekvensbeskrivning, SKB som bland annat beskriver barnets perspektiv. Vidare finns även flertalet PM som redogör för utredningar som genomförts.

Sträckning

Trafikverket har valt den nordliga vägkorridoren som löper från väg73-Jordbro-Gladö kvarn-Flemingsberg-Glömsta-Massmo-E4/E20 framför den södra och centrala vägkorridorerna.

Från Jordbro till Gladö kvarn ligger vägen kvar i samma sträckning som befintlig väg, men breddas för motortrafik och för gång- och cykeltrafik. Vid Gladö kvarn skiljs motortrafiken och gång- och cykelvägen åt. Gång- och cykelvägen leds norrut förbi Huddinge centrum vidare söderut mot Flemingsberg, Glömsta, Massmo och vidare till Fittja och Vårby. Vidare kommer hela gång- och cykelvägen förbättras ut med sträckan och kopplas

ihop med lokala gång- och cykelstråk samt de regionala cykelstråken; Södertäljestråket, Glömstastråket, Salmestråket. Utmed sträckan kommer flertalet säkra gång- och cykelpassager, broar m.m. att anläggas. Tvärförbindelsen fortsätter sedan som tunnel en sträcka. Den första tunneln (Flemingsbergstunneln) löper under Flemingsbergsskogen till Flemingsberg för att sedan fortsätta i ytläge till Glömsta där den andra tunneln (Glömstatunneln) går under Flottsbroskogen. Vidare går vägen igen i ytläge fram till Massmo där förbindelse går i den tredje och sista tunneln (Massmotunnel) för att sedan vävas ihop med E4/E20 och Förbifart Stockholm.

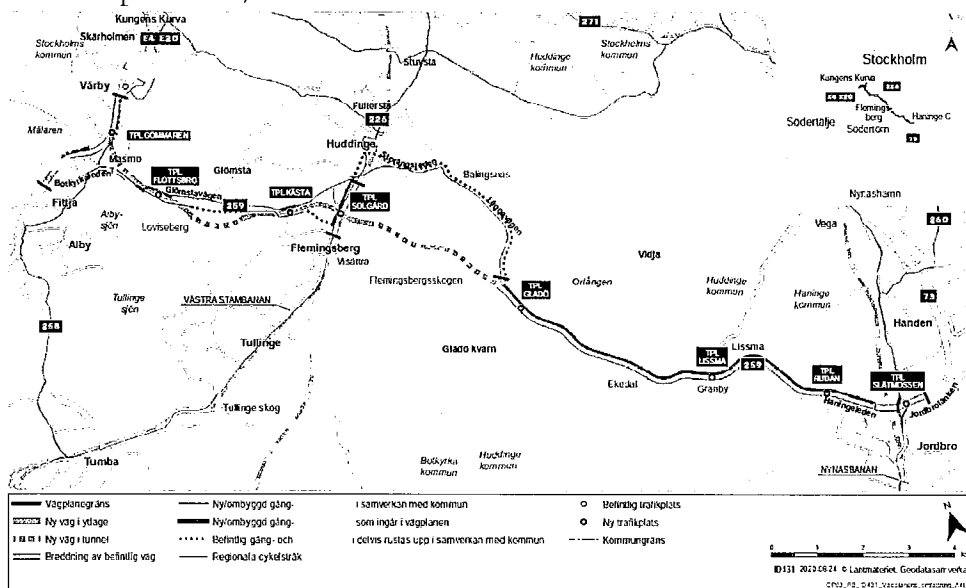


Bild 1 visar tvärförbindelsens dragning från Jordbro/Haninge till väg E4/E20.

Funktion

Tvärförbindelsen är en mötesfri motortrafikled som binder ihop den södra regionen i Stockholm. Den ses bli en avlastningsväg för väg 73, Södra länken och de centrala vägarna i Stockholms region som idag har kraftig trafik. Med bättre koppling mellan de regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg blir framkomligheten och då även restiderna kortare. Kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig gentemot bilen då det endast skiljer någon minut mellan transportslagen med vägens utformning. Vägen möjliggör effektiva kollektivtrafikresor utan extra byte när stombuss linje J startar trafikering. Detta ökar attraktiviteten i att resa med kollektivtrafiken jämfört med dagens möjlighet att resa med kollektivtrafik. Vägen utformas med fyra körfält och är dimensionerad för prognosticerat trafikflöde för år 2045. Med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för att fler resor kan genomföras med cykel mellan de regionala stadskärnorna Haninge och Flemingsberg och andra viktiga målpunkter. Cykelstråket är utpekad i den regionala cykelplanen och byggs ut och förbättras enligt dess standard.

Djur och natur

Utbyggnaden av tvärförbindelsen kommer ha påverkan på omkringliggande natur, kulturmiljö och friluftsliv i och med den utbredning som krävs för att den ska kunna ta hand om trafiken enligt trafikprognosen. Den valda korridoren ses som det alternativ som har minst påverkan jämfört med de andra trafikkorridorer som studerats. Åtgärder för att minska påverkan presenteras.

Den kommande trafiken kommer att generera buller och andra störningsmoment, därav kommer bullerskärmar och bländskydd att byggas för att skydda både människor och djur.

För att minimera barriäreffekten för djur, natur och människor planeras det för bland annat faunapassager på flertalet platser. Dessa ses som en kompensationsåtgärd då det kommer att ske intrång i värdefulla naturområden som exempelvis Gömmarens naturreservat och Gladövik i Ormlången.

I Massmo planeras en ekodukt för att förbättra det svaga gröna sambandet. Den medger passage för både människor och djur och dimensioneras för större klövdjur. I Ormlångens naturreservat anläggs en landskapsbro som möjliggör passage för jordbruksmaskiner, människor och stora klövdjur. Landskapsbron och ekodukten ska bidra till att minska barriäreffekterna.

Vägen förläggs i tunnel för att minimera intrång och påverkan på Hanvedens riksintresse för friluftsliv och Flemingsbergsskogens naturreservat som innehar höga värden för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv. Den tredje tunneln i Massmo är till för att minimera påverkan på Gömmarens naturreservat som har höga värden för naturmiljö, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv. Vidare förläggs vägen i tunnel i Glömsta för att möjliggöra för framtida stadsutveckling i Glömstadalen och begränsa intrång. Glömstatunneln minimerar även barriäreffekter för människor och djur.

Förutom dessa åtgärder presenteras även kompensationsåtgärder för biotopskydd i form av diken, alléer och åkerholmar.

Vägvatten

Reningsanläggningar för vägdagvatten kommer att anordnas för att säkerställa att dagvatten inte når sjöar och vattendrag. Dessa anläggningar utgörs bland annat av filtertor som kan vara växtb eklädda, ibland i kombination med försedimenteringsdammar och eventuella ytterligare reningssteg. Det kommer även finnas anläggningar som tar hand om tunnelavloppsvatten vid de västra tunnelmyningarna.

Konsekvenser av vägen

Vägens samt gång- och cykelvägens funktion och standard ger positiv påverkan för transporter, gällande restider och trafiksäkerhet. Den binder även ihop den södra delen av regionen och bidrar till en sammanhållen region. Vägen bidrar även med en avlastning av väg 73, väg 226 och Södra länken vilket kan ses som positivt.

Landskapsbilden kommer att ändras och få negativa konsekvenser då vägen bland annat ger brutna utblickar över landskapet. Även kulturmiljö, rekreation och friluftsliv påverkas av detta då vägen i sig är dominerande i landskapet när den går i ytläge. För rekreation och friluftsliv är det framförallt ökade bullernivåer på grund av ökade transporter som bedöms vara negativa. Ökad trafik bidrar även till att luftkvaliteten blir försämrad, framför allt nära E4/E20 där miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids lokalt.

För naturmiljö och biologisk mångfald innebär vägen att livsmiljöer försvinner både till följd av breddning av befintlig väg 259 och av ny väg i ytläge. För naturmiljö finns ett flertal skyddsåtgärder föreslagna som medför att konsekvenserna sammantaget blir måttliga negativa istället för stora negativa, jämfört med nuläget.

För yt- och grundvatten genomförs skyddsåtgärder såsom reningsanläggningar och täta diken för vägdagvatten. Därmed bedöms föroreningsmängderna från vägdagvattnet minska till vattenförekomster. Konsekvenserna för ytvatten blir små negativa till positiva med hänsyn till vattenkvalitet och fysisk påverkan. För grundvatten bedöms konsekvenser bli inga till positiva då befintliga grundvattenskydd bibehålls och ytterligare skyddsåtgärder anläggs.

Prövning av barnets bästa

Vägplanen behandlar barnperspektiv i en social kompetensbeskrivning, SKB, där även bland annat jämlikhet och jämställdhet beskrivs. Barn får förbättrad möjlighet att resa med cykel på ett säkrare sätt i och med att gång- och cykelvägen byggs om och utvecklas. De kan med förbättrat cykelstråk använda det för lokala och kortare resor vilket ses som positivt. Med nya cykelbroar och passager ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, vilket ses som positivt för barn då det underlättar för dem att resa på egen hand.

Tyresö kommuns synpunkter

Tyresö kommun väljer att yttra sig generellt kring Tvärförbindelse Södertörn. För kommunen är det viktigt att tvärförbindelsen genomförs för att öka tillgängligheten till Flemingsberg och bidra till en sammanhållen region. Tvärförbindelsen stärker Södertörns utveckling på lång sikt. Det är viktigt att

hållbara transporter prioriteras, så som framkomlighet för stombusslinjerna och gång- och cykel.

Tyresö kommun ställer sig bakom det Södertörns gemensamma yttrandet, se bilaga.

Sammanhållen region

Förbindelsen har en god inverkan på en sammanhållen region, genom att tillgängligheten till de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Skärholmen/Kungens Kurva förbättras. För Tyresö kommun innebär det en fördel att vi får närmare till arbetsplatser, utbildningscentrum i framförallt Flemingsberg och kan på så sätt minska resor genom Stockholm där det idag är stora reseflöden.

Ökad mobilitet

Speciellt viktigt är att stombussarna från Tyresö får god framkomlighet och att de blir konkurrenskraftiga gentemot bilen. År 2040 ses restiden för stombusslinje J (Haninge – Huddinge sjukhus) bli 16 minuter vilket nästan är en halvering av restiden jämfört med dagens restider med röda bussar. Förbindelsen ger även bättre restider för bil, men i och med att bussarnas restid endast blir 2 minuter längre än med bil anses stombusslinje J bli konkurrenskraftig. För Tyresö kommun ger stombusslinje J en resa utan byten, vilket är positivt. Den upplevda restiden minskar på grund av få hållplatsangöringar utmed förbindelsen, vilket också är positivt. Även stombusslinje N från Tyresö får bättre restid utan byten i och med förbindelsen utveckling.

För att få en stor andel bussresenärer behöver även Region Stockholm aktivt arbeta med att öka andelen bussresenärer och så tidigt som möjligt starta dessa stombusslinjer. Även att aktivt arbeta med att styra parkering i utvecklingsprojekt och arbeta för ökad hållbar mobilitet bidrar till att persontransporterna minskar och sker hållbart.

Den planerade gång- och cykelvägen skapar förutsättningar för att fler resor kan genomföras med cykel mellan målpunkter på Södertörn, framför allt mellan Handen och Flemingsberg. För Tyresö kommun ses dock avståndet vara begränsande då bland annat dragningen förbi Huddinge centrum blir långt, cirka 3 mil jämfört med att cykla Örbyleden och sedan söder ut vid Högdalen om cirka 2,3 mil.

Klimatneutralt samhälle

Nya vägar tenderar att generera mer trafik vilket denna väg anses komma att göra. Vägen avlastar samtidigt väg 73 vilket är positivt för den vägens framkomlighet. Ökad trafik, utökad drift och underhåll samt genomförandet

kommer leda till utsläpp av växthusgaser. Även om förnybara drivmedel utvecklas kommer det finnas stora andelar av fordonsdrivmedel som inte bidrar till ett klimatneutralt samhälle. Bilresor behöver totalt sätt minska för att möjliggöra att klimatmålen säkerställs, detta är något som Tyresö kommun vill se att Trafikverket arbetar mer med. Bussarna behöver drivas med förnybara drivmedel, vilket är en viktig aspekt vid kommande upphandlingar för Region Stockholm. Även vid upphandling av drift och underhåll behöver drivmedelaspekten väga högt för väghållaren för att minska utsläpp av växthusgaser.

Biologisk mångfald, natur och landskapsbild

En sådan stor utveckling av infrastruktur som tvärförbindelsen innebär kommer ha stor negativ påverkan på både biologisk mångfald, naturvärden och landskapsbild. Vägen i sig är redan en barriär och kommer att bli det än mer. De tunnlar, ekodukten samt faunapassager som planeras utmed vägen för att minska påverkan på naturreservat och annan viktig natur ses som bra kompensationsåtgärder, även om de inte helt kan kompensera de värden som förloras.

Prövning av barnets bästa

Vägplanen behandlar barnperspektivet i en social kompetensbeskrivning, SKB. Med den konsekvensbeskrivningen kan barnets bästa ses som prövat i denna vägplan.