

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län

Vägplan, 2021-01-25

Uppdragsnummer: 260805



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Tyréns AB och Trafikverket

Dokumentdatum: 2021-01-25

Ärendenummer: 2017/27

Objektsnummer: 145326

Uppdragsnummer: 260805

Chaos-ID: 0C140014

Version: 1

Kontaktperson: Marie Westin, Trafikverket

5.0

TMALL

Sammanfattning

I arbetet med lokalisering och utformning av Tvärförbindelse Södertörn har samrådsaktiviteter genomförts under samtliga faser enligt Trafikverkets planlägningsprocess. I uppstart av projektet har en samrådskrets identifierats och som har utökats efter att Länsstyrelsen i Stockholms län 2015-07-02 beslutat att Tvärförbindelse Södertörn kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådskretsen för Tvärförbindelse Södertörn innefattar Länsstyrelsen i Stockholms län, Huddinge kommun, Haninge kommun, Botkyrka kommun samt Trafikförvaltningen Region Stockholm, som är regional kollektivtrafikmyndighet. Fastighetsägare som är direkt eller indirekt berörda, övriga statliga myndigheter, allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av projektet.

Genomförda samråd

Samrådsfas 2015-03-01 till 2015-04-30, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd genomfördes inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan i samband med att Trafikverket tog fram Samrådsunderlag Tvärförbindelse Södertörn. Samrådsmaterialet skickades till Länsstyrelsen i Stockholms län, Huddinge, Botkyrka och Haninge kommuner, till Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting och annonserades i lokal- och dagstidningar.

Samrådsfas 2015-05-01 till 2016-03-15, framtagande av lokaliseringsalternativ

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2015-12-01 och 2016-01-31. Syfte med samrådet var att identifiera olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet.

Samrådsmaterialet bestod av kortfattade texter och förklarande bilder som redogjorde för det pågående arbetet i projektet Tvärförbindelse Södertörn, samt en karta över de korridoralternativ som utreddes. Materialet fanns att tillgå på respektive kommunkontor, på Trafikverkets huvudkontor och webbplats. Samrådet annonserades i lokal- och dagstidningar.

Samrådsfas 2016-03-15 till 2016-06-30, framtagande av lokaliseringsalternativ

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2016-04-11 och 2016-05-12. Syftet med samrådet var att visa upp de tre korridoralternativ som tagits fram.

Samrådsmaterialet bestod av Samrådshandling - Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, daterad 2016-04-11, och ett mer kortfattat informationsmaterial samt illustrativa kartor med de korridoralternativ som utreddes. Material fanns tillhanda på öppna hus samt på Trafikverkets webbplats. Under samrådsperiod genomfördes även uppsökande dialog vid Masmö tunnelbanestation 12 april, Fittja centrum 13 april och Huddinge centrum 16 april. Samrådet annonserades i lokal- och dagstidningar.

Samrådsfas 2016-07-01 till 2017-03-15, framtagande av lokaliseringsalternativ

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2016-11-22 och 2016-12-22. Syftet med samrådet var att redovisa de tre korridorer som Trafikverket valt att utreda vidare med dess effekter och konsekvenser och inhämta synpunkter på dessa inför Trafikverkets val av korridor. Inför samrådet tog Trafikverket fram en samrådshandling. Materialet fanns att tillgå på respektive kommunkontor, på Trafikverkets huvudkontor och webbplats. Samrådet annonserades i lokal- och dagstidningar. Ett uppsökande dialogarbete utfördes för att nå synpunkter från personer som sällan engagerar sig i samråd.

Samrådsfas 2017-03-16 till 2018-06-30, utformning av planförslag

Under perioden togs väglinje och trafikplatslägen fram inom den valda korridoren.

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2017-05-22 och 2017-06-22. Syftet med samrådet var att redovisa den korridor som Trafikverket valt och preliminära placering av väglinje och trafikplatser, samt att inhämta synpunkter om dessa. Materialet fanns att tillgå på respektive kommunkontor, på Trafikverkets huvudkontor och webbplats och två öppna hus hölls under perioden. Samrådet annonserades i lokaltidningar.

Samrådsfas 2018-07-01 till 2021-01-25, utformning av planförslag och vattenverksamhet

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2018-11-13 och 2018-12-06. Samrådet tog upp vägens placering inom vald korridor, vägen och dess anläggningars utformning och miljöpåverkan samt hantering av tillstånd för vattenverksamhet, vilket redogörs för i separat samrådsredogörelse.

Inför samrådet tog Trafikverket fram en samrådshandling (Trafikverket, Tvärförbindelse Södertörn Samråd 13 november-6 december 2018). Materialet fanns att tillgå på respektive kommunkontor, på Trafikverkets huvudkontor och webbplats, tre öppna hus hölls under perioden. Samrådet annonserades i lokal- och dagstidningar.

Under perioden genomfördes även en interaktiv webbaserad kartdialog. Cirka 1000 synpunkter inkom från allmänheten genom dialogen.

Läsanvisning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Allt inkommit material rörande vägplanen finns diariefört hos Trafikverket på ärendenummer: TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

Samrådsredogörelsen består av två kapitel. Kapitel 1 redovisar samrådsretsen och kapitel 2 redovisar alla samråd som genomförts inom projektet Tvärförbindelse Södertörn. De olika samråden är:

- Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
- Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2015-05-01--2016-03-15
- Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016-03-15--2016-06-30
- Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016-07-01--2017-03-15
- Samråd vid utformning av planförslaget 2017-03-16--2018-06-30
- Samråd vid utformning av planförslaget under perioden 2018-07-01--2021-01-25.

Innehåll

Sammanfattning	3
Läsanvisning	5
1 Samrådskrets	9
1.1. Rättighetsinnehavare	9
1.2. Allmänheten.....	9
2 Samråd.....	10
2.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.....	10
2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	10
2.1.2. Samråd med berörda kommuner	10
2.1.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	12
2.1.4. Samråd med Försvarsmakten.....	12
2.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	13
2.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	15
2.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ 2015-05-01--2016-03-15	18
2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	19
2.2.2. Samråd med berörda kommuner	19
2.2.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	21
2.2.4. Samråd med Försvarsmakten.....	21
2.2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	21
2.2.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	31
2.3. Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ 2016-03-15--2016-06-30	33
2.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	33
2.3.2. Samråd med berörda kommuner	34
2.3.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	38
2.3.4. Samråd med Försvarsmakten.....	39
2.3.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	39
2.3.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	51
2.4. Samråd vid framtagande av lokaliseringalternativ 2016-07-01--2017-03-15	59
2.4.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	59
2.4.2. Samråd med berörda kommuner	61
2.4.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	65
2.4.4. Samråd med Försvarsmakten.....	65
2.4.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	66
2.4.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	77
2.5. Samråd vid utformning av planförslaget 2017-03-16--2018-06-30	89
2.5.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	90
2.5.2. Samråd med berörda kommuner	92
2.5.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	93
2.5.4. Samråd med Försvarsmakten.....	94
2.5.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	94
2.5.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	104
2.6. Samråd vid utformning av planförslaget under perioden 2018-07-01--2021-01-25	107
2.6.1. Samråd med berörd länsstyrelse.....	108
2.6.2. Samråd med berörda kommuner	110
2.6.3. Samråd med berörd trafikförvaltning.....	125
2.6.4. Samråd med Försvarsmakten.....	127
2.6.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda.....	127
2.6.6. Samråd med övriga kommuner	136
2.6.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	137

1 Samrådsrets

Samrådsretsen är den grupp av människor, myndigheter och organisationer med vilka samråd bedrivs. I enlighet med väglagen omfattas samrådsretsen, när man upprättar en vägplan, av länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ingår även berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter i samrådsretsen. I projektet Tvärförbindelse Södertörn ingår Länsstyrelsen i Stockholms län, Huddinge kommun, Haninge kommun, Botkyrka kommun samt Trafikförvaltningen Region Stockholm, som är regional kollektivtrafikmyndighet, i samrådsretsen.

Med anledning av att Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade 2015-07-02 (Miljöpåverkan för Vägplan Tvärförbindelse Södertörn, Länsstyrelsen Stockholm) att Tvärförbindelse Södertörn kan antas medföra betydande miljöpåverkan har samrådsretsen utökats till att även omfatta övriga statliga myndigheter, allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av projektet.

Inbjudningar med tillhörande sändlistor för samtliga samrådsperioder finns att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

1.1. Rättighetsinnehavare

Fastighetsägare och rättighetshavare som direkt eller indirekt berörs av Tvärförbindelse Södertörn under byggskedet eller driftskedet ingår i samrådsretsen, till exempel genom tillfälligt eller permanent markanspråk, påverkan av buller eller grundvattensänkning.

1.2. Allmänheten

Allmänheten har genom annonsering bjudits in att delta i samrådet genom ett antal möten som genomförts under perioden 2015 - 2018. Annonser med kungörelser om samrådsmötena infördes i lokala dagstidningar (Dagens Nyheter och Mitt i-tidningar). Information har även funnits tillgänglig på ett flertal platser samt på Trafikverkets hemsida. Allmänheten har även bjudits in att delta på samråd via webbaserad kartdialog.

2 Samråd

2.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I denna del redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden för samrådsfasen 2015-03-01 till 2015-04-30.

Projektets första samrådsperiod genomfördes mellan 2015-03-16 och 2015-04-07 i samband med att Trafikverket tog fram Samrådsunderlag Tvärförbindelse Södertörn (Tvärförbindelse Södertörn, Väg 259, Trafikverket, 2015-03-16). Samrådsunderlaget låg sedan till grund för länsstyrelsens beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsmaterialet fanns tillgängligt på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.
- Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>

Samrådsmaterialet skickades även till Huddinge, Botkyrka och Haninge kommuner samt till Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Samrådet annonserades i tidningarna Mitt i Haninge och Mitt i Huddinge, Södra sidan samt i Dagens Nyheter.

Synpunkter på samrådsmaterialet inkom från Huddinge kommun, från 11 myndigheter och organisationer samt från 14 personer ur allmänheten. De vanligaste synpunkterna som framfördes avsåg Tvärförbindelse Södertörns kommande intrång i Södertörns naturmiljö, påverkan på boendemiljön samt behovet av en förstärkning av kollektivtrafiken.

2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har haft ett inledande möte med länsstyrelsen 2015-03-11 för att informera om projektet Tvärförbindelse Södertörn – ny väg 259. Mötet var också en del av starten av samrådsprocessen i projektet där samrådsunderlaget kommer att ligga till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP). För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

2.1.2. Samråd med berörda kommuner

Huddinge kommun

Synpunkter har inkommit från Huddinge kommun genom ett yttrande på aktuellt samrådsunderlag. Yttrandet är daterat 2015-04-29.

Huddinge kommun konstaterar att samrådsunderlaget utgör underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och att stort fokus ligger på natur- och miljörelaterade frågor för en ny vägförbindelse i väst-östlig riktning. Kommunen påpekar även att det finns många områden med höga naturvärden som även nyttjas för det rörliga friluftslivet och konstaterar vidare att höga naturvärden, områden för det rörliga friluftslivet och värdefulla kulturmiljöer kan komma att beröras av vägen i form av intrång och buller. Därför menar kommunen att ett utförande med tunnel bör vara ett alternativ på känsliga sträckor. Kommunen anser att det är viktigt att intrång och barriäreffekter minimeras.

Huddinge kommun påtalar vikten av att fortsatt arbete sker i dialog och att Tvärförbindelse Södertörn inte omöjliggör en utbyggnad av Loviseberg/Glömstadalen. Kommunen anser att det är

viktigt att Regulatorvägen och Katrinebergsvägen i Flemingsberg får bra kopplingar till/från Tvärförbindelse Södertörn.

Kommunen anser att kollektivtrafiken behöver stärkas och bli ett attraktivt alternativ till bilen.

Kommunen anger i sitt yttrande följande: "Huddinge kommun har tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för trafikbuller 2016–2020. Förslaget har varit på samråd och beräknas att kunna antas av kommunfullmäktige under 2015. Syftet med programmet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende, förskolegårdar, skolgårdar samt parker som utsätts för trafikbuller över riktvärdena. Kommunen avser att inleda ett samarbete med Trafikverket om hur bullerstörningarna kan minskas."

Huddinge kommun påtalar att Gladö Kvarnsjön och Lissmadalen ska redovisas som naturreservat i samrådsunderlaget och inte som föreslagna naturreservat.

Kommunen anser att redovisningen av naturvärdena i kommunen bör kompletteras med bla bevarandeområden, ekologiskt känsliga områden, större opåverkade områden och andra värdefulla områden. Man anser att naturvärdena är för översiktligt beskrivna och att kartmaterialet är svårorienterat.

Huddinge kommun påtalar felsyftning i text gällande Orlången naturreservat och saknar genomgång av områdena i "Huddinges natur".

Kommunen upplyser att det inom utredningsområdet finns minst 13 lokaler inom kommunen som hyser större vattensalamander.

Huddinge kommun anser att Trafikverket i samrådsunderlaget bör framhäva att kommunikationerna mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge ska förbättras.

Kommunen anser att särskilda åtgärder riktat till kollektivtrafiken krävs för att minska utsläppen av växthusgaser.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av tvärförbindelsen att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Såväl miljöpåverkan, vägens funktion och ekonomi kommer att ingå i det fortsatta arbetet. Samråd kommer att fortgå under detta arbete. Trafikverket kommer att samverka och samplanera verksamheter som har gemensamma beröringspunkter och intressenter. I kommande arbete med vägplanen kommer Trafikverket också att utreda hur Tvärförbindelse Södertörn kan bli en effektiv och attraktiv förbindelse för kollektivtrafik samt hur en cykelförbindelse utmed hela sträckan kan angöra viktiga målpunkter såsom bytespunkter, arbetsplatser och friluftsområden med mera.

Samrådsunderlaget har justerats i text och kartor avseende synpunkter på Gladö Kvarnsjön och Lissmadalens naturreservat. Detaljeringsgraden i samrådsunderlaget är av översiktlig karaktär både i text och kartmaterial. I det fortsatta arbetet kommer detaljeringsgraden att bli högre även för exempelvis naturvärden.

Att kommunikationerna mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge ska förbättras för att säkerställa en hållbar tillväxt för Södertörn redovisas i samrådsunderlaget på sidan 11.

2.1.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting menar att Trafikverket föregår både deras och Huddinge kommuns planering i Samrådsunderlaget. Man anser även att underlaget saknar en beskrivning av Stomnätsplanen för Stockholms län och hur projektet väljer att göra anslutningarna och kopplingarna till E4/E20 samt Väg 226. Man menar även att det finns en risk att projektet gör det gynnsammare att färdas med bil. Vidare anser Trafikförvaltningen att vissa punkter saknas under viktiga frågeställningar, exempelvis tillgänglighet mellan de regionala kärnorna och samordning med bebyggelseutveckling i Huddinge och att underlaget bör kompletteras med det Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Trafikförvaltningen ställer sig frågande till varför inte samma uppgifter gällande befolkningsprognoser och prognosår som för Spårväg syd har använts. Vidare saknar man ett resonemang kring de regionala kärnorna i underlaget, RUFs beskrivning av Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets planlägningsprocess innebär en sammanhållen process genom hela planerings- och projekteringsfasen. Efter den åtgärdsvalsstudie som togs fram 2014 framkom att inte endast en åtgärd skulle vara tillräcklig för att uppnå de uppställda målen. Flera av de andra åtgärderna kommer att hamna hos andra huvudmän (exempelvis kommunerna, SLL med flera). Trafikverket beslutade att arbeta vidare med vägplan för ny väg 259 och gång- och cykelförbindelse som var en av de åtgärder som togs fram i Åtgärdsvalsstudien för att nå målen.

Samrådsunderlaget är vägplanens första fas och utgör underlag för samråd inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas få betydande miljöpåverkan. Detta har betydelse för den fortsatta samrådsprocessen och om en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Vid beslut om betydande miljöpåverkan utökas samrådskretsen och en miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas som ska godkännas av länsstyrelsen innan planen är klar för granskning.

Vägplanens arbetsmoment efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan övergår i lokaliseringsutredning och därefter fördjupas arbetet i detaljutformning av vägen. Trafikverket kommer att samverka och samplanera verksamheter som har gemensamma beröringspunkter och intressenter. Under hela planlägningsprocessen kommer samråd att ske.

Enligt Trafikverkets övergripande krav för vägars och gators utformning ska vägar vid nybyggnad utformas så att krav avseende servicenivå uppfylls vid den trafikmängd som förväntas trafikera vägen det 20:e året efter dess öppnande. Eftersom Tvärförbindelse Södertörn beräknas öppnas för trafik år 2025 beräknar vi alltså vilken trafikmängd som förväntas trafikera vägen år 2045. Trafikprognosernas modellberäkningar görs först på indata för år 2030 enligt Trafikverkets basprognos respektive regionala utvecklingsplan för Stockholm. För att få trafikflöden i vägnätet som avser år 2045 har de modellberäknade trafikflödena från år 2030 räknats upp med antagande om en årlig tillväxttakt mellan 2030 och 2045. Trafikprognoserna har under våren kompletterats med känslighetsanalyser med markanvändning enligt Spårväg syd.

2.1.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inte yttrat sig i rubricerat ärende under samrådstiden.

2.1.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådstiden har 14 yttranden från allmänheten inkommit.

Då synpunkterna från privatpersoner i många fall varit likartade sammanställs synpunkterna och Trafikverkets kommentar samlad efter ämnesområdena Miljö, Trafik och Övrigt.

Miljö

Flera privatpersoner har synpunkter på att vägen passerar genom känsliga naturområden och att en ny tvärförbindelse är negativt för boende utefter vägen med ökat buller och ökade halter av luftföroreningar. Flera privatpersoner anser att vägen bör gå i tunnel för att minimera påverkan på naturvärden och störningar för boende. Synpunkter har även förts fram att en ny väg skapar barriärer i landskapet både för människor och för djur.

Privatpersoner noterar Trafikverkets ökade ambitioner för miljöskydd i samrådsunderlaget.

Synpunkter har framförts att projektet strider mot Sveriges miljömål.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med lokaliseringen av vägen och gång- och cykelväg samt detaljutformningen av dessa studeras vägens placering i landskapet både i plan- och profilläge, även vägens barriärverkan i landskapet studeras. Vägens miljöpåverkan, inklusive barriärverkan, kommer att utredas vidare. Om störningar inte kan undvikas kommer åtgärder att utarbetas för att minska eventuell miljöpåverkan.

Trafikverket anser att det är viktigt att miljöfrågorna lyfts tidigt och tillåts påverka projektet. I det kommande arbetet kommer en miljökonsekvensbeskrivning att göras beroende på om projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Hänsyn till bland annat miljöskyddet utgör en del i Trafikverkets planläggningsprocess.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med Sveriges 16 miljömål som ska leda vägen för hur vi ska uppnå en hållbart miljömässig samhällsutveckling. I detta arbete ingår även uppföljningsarbete.

Trafik

Privatpersoner menar att en vägförbindelse skapar svårigheter på Huddingevägen i form av köbildningar. Synpunkter har även framförts angående problematiken för oskyddade trafikanter längs Glömstavägen och att åtgärder krävs omgående.

Privatpersoner har haft synpunkter på de föreslagna hastigheterna på Tvärförbindelse Södertörn.

Privatpersoner påpekar vikten av att cykelvägar kommer med i projektet och att kollektivtrafiken ska prioriteras framför en ny väg.

Trafikverkets kommentar:

I det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredning och detaljstudier av vägsträckan kommer kopplingar till befintligt vägnät att studeras.

Trafikverket följer planläggningsprocessen för detta projekt. Trafikverket kommer att genomföra flera trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Glömstavägen med start 2015. Ansvar för detta ligger inte på projektet utan på Trafikverkets region i Stockholm.

I kommande arbete i vägplanen kommer även de hastigheterna som vägen kommer dimensioneras för att bestämmas.

Trafikverket har i uppdrag att ta fram en vägplan för väg 259 och gång- och cykelförbindelser på Södertörn i väst-östlig riktning. I det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredning och detaljutformning kommer även gång- och cykelförbindelser att ingå. I arbetet med vägplanen utreds även hur Tvärförbindelse Södertörn kan bli en effektiv och attraktiv förbindelse för kollektivtrafik.'

Övrigt

Flera privatpersoner anser att det inte finns något behov av en ny väg eller motorväg och att befintliga vägar inte är särskilt hårt trafikerade idag, utan att problemen är av lokal karaktär och bör lösas på annat sätt än att en ny väg byggs. Synpunkter finns även på att kostnader för en ny väg känns onödig.

Flera privatpersoner anser att samrådsunderlaget är samma förslag som tidigare arbetsplaner visat och önskemål om information till allmänheten har framförts.

Privatperson anser att de trafikprognoser som använts i samrådsunderlaget är orimliga och osäkra.

Synpunkter har inkommit att den gamla dragningen av Södertörnsleden är omodern. Privatpersoner har synpunkter på att en ny väg stimulerar till bilåkande och tung trafik vilket kommer att generera stora utsläpp av växthusgaser.

Trafikverkets kommentar:

Väg 259 har utretts under lång tid och olika handlingar har tagits fram genom åren. Trafikverket upphävde arbetsplanerna för Södertörnsleden 2012. Under tiden har både ny lagstiftning och förändrade regelverk tillkommit samt nya trafikprognoser och prognosår som medfört att Trafikverket valt att ta ett nytt helhetsgrepp i området. 2014 togs en åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn fram där både ändamål och projektmål formulerades.

Resultatet av åtgärdsvalsstudien blev att en kombination av olika åtgärdsområden formulerades, där ett åtgärdsområde ensam inte klarar av att uppfylla dessa mål. Ny vägförbindelse och attraktiv cykelinfrastruktur, konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss och förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn var några av åtgärdsområdena som identifierades i studien. Sammanlagt föreslogs tio olika åtgärdsområden för att nå målen. De olika åtgärdena har förutom Trafikverket även andra huvudansvariga såsom kommunerna och Trafikförvaltningen.

Samrådsunderlaget är den inledande delen av arbetet med framtagande av vägplanen och utgör underlag till samråd inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas få betydande miljöpåverkan. Detta har betydelse för den fortsatta samrådsprocessen och om en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas.

Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan övergår arbetet med vägplanen i lokaliseringsutredning och detaljutformning av vägen.

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering och byggande av statliga vägar och järnvägar. De trafikprognoser som Trafikverket tar fram är en del i detta långsiktiga arbete. I den åtgärdsvalsstudie som gjordes tidigare framkom att för att nå målen var en ny vägförbindelse i öst-västlig riktning på Södertörn en av de åtgärder som studien kom fram till.

Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Under kommande arbete med projektet görs samhällsekonomiska kalkyler för bedömning av den samhällsekonomiska nyttan.

Trafikverket arbetar ständigt med att begränsa transportsektorns klimatpåverkan både med egna åtgärder och i samverkan med andra aktörer.

Enligt Trafikverkets övergripande krav för vägars och gators utformning ska vägar vid nybyggnad utformas så att krav avseende servicenivå uppfylls vid den trafikmängd som förväntas trafikera vägen det 20:e året efter dess öppnande. Eftersom Tvärförbindelse Södertörn beräknas öppnas för trafik år 2025 beräknar vi alltså vilken trafikmängd som förväntas trafikera vägen år 2045. Trafikprognosernas modellberäkningar görs först på indata för år 2030 enligt Trafikverkets basprognos respektive regionala utvecklingsplan för Stockholm. För att få trafikflöden i vägnätet som avser år 2045 har de modellberäknade trafikflödena från år 2030 räknats upp med antagande om en årlig tillväxttakt mellan 2030 och 2045.

I det kommande arbetet med lokaliseringstudier och detaljutformning av vägen ges möjligheter att skapa förutsättningar för en hållbar tillväxt för Södertörn.

2.1.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Ekedals gårds samfällighetsförening

Ekedals gårds samfällighetsförening anser att ett antal fastigheter är bullerstörda av ljudet från väg 259 och önskar att Trafikverket gör bullermätningar i samband med planeringen av vägen.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen och utformningen av vägen att detaljstuderas. I det arbetet kommer även bullerutredningar att utföras.

Hellas Orienteringsklubb

Hellas Orienteringsklubb menar att projektet med stor sannolikhet kommer att beröra marker som är av betydelse för det rörliga friluftslivet och att det är viktigt att orörda naturområden inte kommer att beröras mer än nödvändigt. Föreningen menar vidare att Tvärförbindelse Södertörn på sträckan Sundby Gård – Jordbro i stort bör sammanfalla med väg 259. Föreningen önskar delta med synpunkter gällande lämpliga planskilda gång- och cykelpassager i kommande arbete.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen och utformningen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Naturskyddsföreningen, Huddinge

Naturskyddsföreningen i Huddinge vill särskilt uppmärksamma Trafikverket på Flemingsbergsskogens höga naturvärden och menar att en anlagd väg i detta skyddsvärda område skulle innebära förlust av stora och kanske oersättliga värden. Föreningen motsätter sig alla ingrepp i Flemingsbergsskogens naturreservat och ingrepp som leder till ökad bilism. Om detta inte kan undvikas önskar Naturskyddsföreningen att leden dras i tunnel.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen både i plan och profil att detaljstuderas liksom dess miljöpåverkan. Samråd kommer att fortgå under denna process.

Naturskyddsföreningen, Stockholms län

Naturskyddsföreningen menar att en utbyggnad av en ny väg driver utvecklingen gällande utsläpp och underlag för kollektivtrafik i fel riktning. Föreningen menar att ny trafik genereras på vägnät som leder till/från den aktuella vägsträckan vilket kommer att ställa krav på kapacitetsökningar även

på detta vägnät. Man anser vidare att det är vilseledande av Trafikverket att påstå att utsläppen av växthusgaser minskar om fler åker kollektivt. Föreningen uttrycker vidare oro för att det resonemang som fördes i åtgärdsvalsstudien gällande "no-go" areas tonats ned. Naturskyddsföreningen efterlyser även resonemang gällande tunnelförläggning, cykelbanor och spårtrafik i samrådsunderlaget. Avslutningsvis undrar föreningen vad som kommer att vara kvar av Glömstadalen med motorväg, lokal parallellgata, spårväg och cykelbanor?

Trafikverkets kommentar:

Arbetet är i ett tidigt skede och i kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen både i plan och profil att detaljstuderas liksom dess miljöpåverkan. Samråd kommer att fortgå under denna process.

Snättringe Sportklubb, OK Södertörn, IFK Tumba SOK och Skogsluffarnas OK

Orienteringsklubbarna menar att stora sammanhängande skogsområden är en förutsättning för att kunna utöva orientering. Särskilt pekar föreningarna på vikten av att Visättraskogen förblir intakt och förespråkar en tunnel från Sundby gård till Flemingsbergs gård för att minska påverkan på skogen.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Solgård's Villaförening

Solgård's Villaförening anser att Trafikverkets samrådsunderlag beskriver den tidigare Södertörnsleden och hänvisar till tidigare yttranden. Föreningen vidhåller krav på tunnel under Huddingevägen-järnvägen och tunnel vid Flemingsberg i det fall inte deras tidigare förslag gällande ombyggnad av väg mellan Pålalm, Flaggplan och Flemingsberg genomförs. Öster om Huddingevägen-järnvägen anser föreningen att Tvärförbindelse Södertörn ska dras sydväst om Visättra.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen och utformningen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Svenska Turistföreningen, Stockholm lokalavdelning

Svenska Turistföreningen påtalar att en ny tvärförbindelse berör två av Storstockholms viktiga gröna kilar, både Hanvedenkilen och Borsnjökilen. Inom dessa områden finns stora intressen för natur, rekreation och friluftsliv. Särskilt påtalas de höga värden som finns i Flemingsbergsskogens naturreservat. Föreningen påtalar att redovisning av vandringsleden Huddingeleden saknas. Föreningen menar att en tunnel genom Flemingsbergsskogen är enda alternativet på grund av de höga värden som finns där.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen och utformningen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Trafikverket tackar för upplysningen om den saknade vandringsleden Huddingeleden. Underlaget kommer att finnas med i det fortsatta arbetet.

Tullinge Sportklubb

Tullinge sportklubb konstaterar att projektet med stor sannolikhet kommer att beröra marker med stor betydelse för det rörliga friluftslivet inklusive orienteringssporten. Sportklubben anser att det är viktigt att en ny tvärförbindelse inte inkräktar på orörda naturområden mer än nödvändigt och föreslår att nya trafikleder förläggs så att de sammanfaller med nuvarande vägsträckningar för minsta möjliga naturpåverkan.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Villaägarnas Riksförbund, Huddingekretsen

Villaägarnas riksförbund, Huddingekretsen anser att Trafikverkets samrådsunderlag beskriver den tidigare Södertörnsleden och hänvisar till tidigare yttranden. Man anser att vägen ska förläggas i tunnel i närheten av bebyggelse och genom känslig natur. Huddingekretsen föreslår att gamla sträckningen av Haningeleden 1 ska slopas och låta Botkyrkaleden gå via trafikplatsen vid högskolan. Man menar att genom att dra vägen genom redan förstörda/störda områden i närheten av SRV:s återvinningsanläggning och Huddinge Motorstadion elimineras störningarna på bebyggelse och minimeras ingrepp i naturen. Villaägarnas Riksförbund, Huddingekretsen, anser även att Spårväg syd bör byggas omgående.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

Vad gäller synpunkten angående Spårväg syd ligger detta utanför Trafikverkets ansvarsområden och Trafikverket hänvisar därför till Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

Vårby-Fittja hembygdsförening

Föreningen välkomnar att vägprojektet tar ett nytt helhetsgrepp.

Föreningen föreslår tunnelloseringar på flera delsträckor och att ekodukter/ekopassager anläggs samt att trafik korsningarna görs säkrare. Föreningen anser att det är viktigt att gång- och cykelstråken inte hamnar i direkt anslutning till biltrafiken och att säkra passager kan samplaneras med ekopassagerna.

Trafikverkets kommentar:

I kommande arbete med vägplanen kommer lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn att utredas vidare och den exakta placeringen av vägen att detaljstuderas. Samråd kommer att fortgå under denna process och det kommer att finnas möjligheter att lämna synpunkter.

2.2. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2015-05-01--2016-03-15

I denna del sammanställs projektets inledande samrådsaktiviteterna under samrådsfasen 2015-05-01 till 2016-03-15. Under den här fasen togs korridoralternativ fram.

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2015-12-01 och 2016-01-31. Syfte med samrådet var att identifiera olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet.

Samrådsmaterialet bestod av kortfattade texter och förklarande bilder som redogjorde för det pågående arbetet i projektet Tvärförbindelse Södertörn. Dessutom bestod samrådsmaterialet av en karta över de korridoralternativ som utreddes i denna fas av projektet.

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt mellan 2015-12-01 och 2016-01-31 på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna
- Kommunkontoren i Haninge och Huddinge samt Medborgarkontoret i Tullinge och Skärholmen
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>, se under Samråd/möten

10 organisationer har genom brevvtskick givits möjlighet att lämna skriftliga synpunkter.

Aktuellt samråd har annonserats i tidningarna Dagens Nyheter 2015-12-05, Mitt i Huddinge 2015-12-01, Mitt i Botkyrka Salem 2015-12-01, Mitt i Haninge 2015-12-01 och Södra sidan 2015-11-28.

Under samrådsperioden genomfördes två öppna hus:

- 2015-12-07 i Flemingsberg
- 2015-12-10 i Handen

Under november och december 2015 delades cirka 500 stycken förfrankerade vykort ut till allmänheten på följande platser:

- Södertörns Högskola
- Karolinska institutet (vykort lämnades i entrén och sattes upp på anslagstavla)
- Nya Pulsen, mataffär i Flemingsberg
- Två förskolor i Flemingsberg
- Handen Centrum
- Ballingsnässkolan
- Huddinge centrum
- Sjödals gymnasium i Huddinge
- Huddinge vårdcentral

Under öppet hus fanns möjlighet att skriftligen lämna synpunkter i en brevlåda. Under samrådstiden kunde även synpunkter lämnas via Trafikverkets webbsida, via mail eller via brev. Totalt har 135 skriftliga synpunkter från allmänheten inkommit under samrådsaktiviteten. Två organisationer har lämnat synpunkter.

2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Löpande samrådsmöten har skett med berörd länsstyrelse, totalt nio stycken i denna fas. Syftet med de genomförda mötena var att diskutera förutsättningar och upplägg för löpande samråd, samt att inhämta länsstyrelsens synpunkter angående utredningsarbetet om exempelvis olycksrisker, naturvärden, kulturvärden, arkeologi och generering av korridoralternativ. Ett antal aspekter som diskuterades var:

- Sätta kulturmiljöobjekt i ett sammanhang
- Identifiera kärnvärden i riksintressen
- Förutsättningar för trafikflöden och farligt gods
- Påverkan på naturreservat
- Kartering av ekosystemtjänster
- Gröna kilar och svaga samband i utredningsområdet

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

2.2.2. Samråd med berörda kommuner

Möten med berörda kommuner har genomförts under 2015-05-01 till 2016-03-15:

- Flertalet möten har hållits med Haninge kommun för att informera om utredningsläget för projektet avseende delen inom Haninge kommun samt att inhämta information om kommunens planer inom utredningsområdet.
- Flertalet möten har hållits med Huddinge kommun för att informera om utredningsläget för projektet avseende anslutning till E4/E20 samt att inhämta information om kommunens planer inom utredningsområdet. Man har även diskuterat bytesmöjligheter mellan olika transportslag vid Flemingsberg, att Tvärförbindelse Södertörn samplaneras med Spårväg syd och att en förbindelse för farligt gods finns mellan Gladö kvarn industriområde och Tvärförbindelse Södertörn.
- Flertalet samrådsmöten har genomförts med Botkyrka kommun för att inhämta information om kommunens planer inom utredningsområdet.
- Möten har hållits med de berörda kommunerna för att samråda om de framtagna korridoralternativen och trafikprognos samt nollalternativ. På mötena deltog även Trafikförvaltningen.
- Ett möte har även förts angående vilka funktioner och värden som Tvärförbindelse Södertörn bör förhålla sig till, kopplat till stadsutveckling, infrastruktur, miljö & natur och friluftsliv.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Botkyrka kommun

Botkyrka kommun har även poängterat att det är politiskt uttalat att planeringen utgår från sociala aspekter. Det innebär att kollektivtrafik, gång och cykel är prioriterat.

En framträdande fråga som har diskuterats med Botkyrka kommun under möten är alternativa anslutningar till E4/E20. Botkyrka kommun ansåg att Vårbyalternativet är den lösning som bäst tillgodoser övrig regional planering.

Botkyrka kommun har inkommit med skriftliga tjänsteanteckningar. De uppfattningar Botkyrka kommun har är bland annat att Tvärförbindelse Södertörn ser ut att bli den sista länken i det sammanhängande vägstråk från söder till norr som i den regionala planeringen bland annat kallas Yttre tvärleden. Tvärförbindelse Södertörn ska därmed vara lokaliserad med den principiella

lösning som bland annat framgår av RUF 2010 för att fylla den tänkta funktionen. Kommunen anser vidare att Tvärförbindelse Södertörn ska hålla ihop sex regionala stadskärnor, skapa förutsättningar för stadsutveckling i sin närhet och samtidigt ha en utformning som minimerar påverkan på omgivningen samt att vägen behöver ansluta till E4/E20 i en punkt och det är vid Masmo/Vårby gård.

Haninge kommun

Haninge kommun har givit synpunkter på korridoralternativen under genomförda samrådsmöten och har även inkommit med tjänsteanteckningar 2015-11-10. De har bland annat givit synpunkter på projektmålen för Tvärförbindelse Södertörn, både funktions- och hänsynsmål. För funktionsmålen diskuterades särskilt stornät för busstrafik, regionalt cykelnät och tung trafik.

Haninge kommun har även lyft fram att vägdragningen inom Haninge till Jordbro trafikplats är det bästa alternativet. Motiven till detta är att denna korridor kopplar direkt till Haninges regionala stadskärna, att Jordbro och Albyberg får en gen koppling mot E4/E20, samt att nuvarande väg redan finns i detta läge vilket innebär att gröna samband är redan störda på platsen. Alternativet med en sträckning från trafikplats Västerhaninge går enligt kommunen över ett naturreservat. Alternativet som kopplar till trafikplats Vega anses inte som möjlig på grund av all den exploatering som pågår i Vega. Alternativ från trafikplats Länna anses inte som lämplig bland annat på grund av begränsad koppling för Haninges stadskärna mot övriga regionala kärnor samt långa godstransporter från Norvik och Jordbro/Albyberg. De södra sträckningarna anses inte som aktuella enligt kommunen eftersom de inte kopplar ihop de regionala kärnorna Flemingsberg och Haninge.

Vid en eventuell anslutning till Jordbro trafikplats, diskuterades utformningen för trafikplatsen och utrymmet mellan befintlig väg 259 och gränsen för Rudans naturreservat. Gång- och cykelvägen har diskuterats med Haninge kommun och olika alternativ för placering kommer att studeras under senare fas av projektet. Haninge kommun har under möte önskat snabb busstrafik till övriga regionala kärnor.

För korridoralternativet som passerar Jordbro efterfrågar Haninge kommun information om uppskattade markanspråk som underlag till pågående detaljplanearbete.

Huddinge kommun

Huddinge kommun har inkommit med tjänsteanteckningar angående projektmålen och de genererade korridoralternativen. Huddinge kommun ansåg att funktionsmålen för tvärförbindelse Södertörn ska rangordnas gods, kollektivtrafik, cykel och bil. Kommunen efterfrågar tydligare redogörelse för hur de föreslagna korridorerna tar hänsyn till kollektivtrafiksystemet.

Kommunen anser att det saknas alternativ där syftet är att undvika intrång i den nya stadsdelen Loviseberg/Glömstadalen samtidigt som den kopplar till stadsdelen och den regionala stadskärnan Flemingsberg. Kommunen var mest positiv till en korridor som innebär en gen dragning för tvärförbindelsen som till stora delar följer den gamla sträckningen för väg 259 samt den tidigare aktuella sträckan för Södertörnsleden, samt en korridor med ett gent tunnälläge som undviker intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer mellan Huddingevägen och Lissmasjön.

Huddinge kommun avfärdar i princip korridoralternativ söder om Flemingsberg då alternativen inte bedöms uppfylla projektmålet om god koppling till de regionala stadskärnorna, samt på grund av att den inte stödjer den tänkta fysiska planeringen för området.

I tjänsteanteckningarna framför kommunen även synpunkter om behov av samordning mellan Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd.

2.2.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Totalt har 6 möten genomförts med Trafikförvaltningen, Stockholm läns landsting under perioden. För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Synpunkter från Trafikförvaltningen har lämnats i form av skriftliga tjänsteanteckningar som underlag till samrådsmöten.

I trafikförvaltningen tjänsteanteckningar gavs bland annat synpunkter på de korridoralternativ som var framtagna, varför Spårväg syd inte har beaktats i arbetet och att trafikförvaltningen inte har några behov av hållplatslägen för stombusstrafiken mellan Flemingsberg och Jordbro industriområde. Vidare påpekades att för en snabb stombusstrafik genom Flemingsberg krävs bra väganlutningar till Hälsovägen, i både norr och öster. Inget alternativ innehåller detta i nuläget enligt trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen ansåg även att endast några korridoralternativ uppfyller de mål som togs fram i åtgärdsvalsstudien (ÅVS) och RUFSS. Dessa är en korridor som till stora delar följer sträckningen för väg 259, samt en korridor med ett gentunnelläge. Dessutom ansågs ett antal tunnelalternativ uppnå målen, bland annat tunnel under Flemingsbergsskogen samt Gladö kvarn eller tunnel under Huddingevägen och nordvästra delen av Flemingsbergsskogen.

Angående alternativa anslutningar till E4/E20 ansåg trafikförvaltningen att det bästa alternativet är en förbindelse i höjd med Lindvretens trafikplats med hjälp av tunnlar under Gömmarens Naturresevat eftersom det medför en snabbare sträckning för stomlinje Tyresö-Täby. Detta förutsätter att trafikplats Vårby inte tas bort.

2.2.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har valt att inte yttra sig i detta skede.

2.2.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

För/mot olika korridoralternativ

I flera yttranden från privatpersoner anses att tvärförbindelsen bör byggas längs redan befintliga vägar genom att dessa breddas. Ett antal privatpersoner anser att tvärförbindelsen i huvudsak bör följa sträckningen för den tidigare planerade Södertörnsleden. Några har påpekat att tvärförbindelsen bör byggas längs befintlig väg 259 och att väg 259 rätas ut. Detta argumenteras innebära en snabb och rak kommunikation. En privatperson anser att tvärförbindelsen bör placeras vackert i dalgången vid Glömstavägen. Andra befintliga vägar som anses kunna breddas för att rymma tvärförbindelsen är Storängsleden och befintliga vägar i Pålamalm.

En privatperson motiverar en utbyggnad längs stora befintliga vägar eftersom detta inte innebär en bullerbelastning för ytterligare områden. Vidare påpekas att om en större väg dras fram i närheten av gammal bebyggelse är husens standard inte tillräcklig avseende ljudisolering. Ytterligare motiv till en utbyggnad/breddning längs stora befintliga vägar är att natur bevaras i högre utsträckning.

En privatperson anser att väg 256 bör förenas med väg 226 tidigare, och har ritat ett sträckningsförslag. I förslaget har en förbindelse mellan väg 256 och väg 226 ritats ut, lokaliserad mellan Gladö kvarn och Tullinge igenom Flemingsbergsskogen.

Ett annat inkommit korridorförslag för tvärförbindelse Södertörn anges att korridoren bör ligga i den norra delen av projektets utredningsområde för att fånga upp så många trafikanter som möjligt och därmed avlasta väg 73. Mer specifikt föreslås korridoren starta på väg 73 mellan Skogås och Länna, passera söder om Ågesta golfklubb men norr om Vidja, passera över Orlången och förenas med Huddingevägen kring Flemingsberg för att sedan fortsätta i Glömstadalen mot E4/E20.

I flera synpunkter påpekas svagheter i specifika sträckningsförslag som genomkorsar värdefulla naturområden. En privatperson anser att det måste gå att förbättra och förlänga Haningeleden (väg 259) för att undvika intrång i Hanvedenskogen. Flera anser att en vägdragning igenom Ormlångens naturreservat vore olyckligt då området utgör ett populärt och näraliggande rekreationsområde. Inte heller undergångar eller övergångar ses som en lösning då området kan påverkas av buller från tung trafik. I flera skrivelser påpekas att det sydligaste alternativet går genom södra delen av Tullingesjön. Detta anses som olämpligt då Tullingesjöns stränder är ett populärt rekreationsområde och betydelsefull för fåglar och vattendjur, vilket kan förstöras av motorledsbroar över sjön. Den naturliga sträckningen uttrycks istället vara en utbyggd Glömstaled. Ytterligare områden där det anses som olämpligt med en vägdragning är Flemingsbergskogen, Riksten och Lida (se vidare i avsnitt "Natur-, kultur- och rekreationsvärden").

Flera privatpersoner har förslag på vilka orter som ska knytas ihop av vägsträckningen. Några påpekar att de regionala stadskärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva ska knytas ihop med en snabb förbindelse. I en annan skrivelse uttrycks ett förslag att sträckningen bör knyta ihop Gladö-Flemingsberg-Vårby. I denna skrivelse föreslås att Huddingevägen passeras i ytläge. Ytterligare orter som föreslås knytas ihop är Flemingsberg-Huddinge sjukhus-Förbifart Stockholm. En privatperson anser att tvärförbindelsen bör byggas under järnvägen i Flemingsberg och i tunnel under Visättra och anslutande naturskogsområde. I ett annat yttrande beskrivs ett förslag att dra motorled söder från Västerhaninge till Eriksberg, med en avstickare via Pålamalm till Flemingsberg. Då anses Haninge-Huddinge-Fittja knytas ihop.

I en skrivelse uttrycks ett behov av en ny/förbättrad väg med bättre kapacitet mellan Vårby och Jordbro, och likaså behov av en säker cykelled. Enligt skrivelsen verkar det bästa läget för tvärförbindelsen utgöras av en anslutning söderut till väg 259 i närheten av Gladö kvarn. En nyckelfråga anses därmed vara utformningen av vägen, då vägen i denna sträckning går igenom Hanvedenkilen, Flemingsbergsskogens och Ormlångens naturreservat.

I ett yttrande föreslås att tvärförbindelsen sträcker sig kortaste resvägen från Länna (väg 73) till Kungens kurva (E4), med anslutning till Förbifarten. Det förespråkas att trafikströmmen bör ledas om så att resenärer från norra Haninge och södra Tyresö väljer tvärförbindelsen till Norra Storstockholm via Förbifarten istället för Stockholm City. Fördelarna med detta förslag anses vara att kostnaden för samhället blir mindre med kortare väg och samtidigt möjliggörs en förädling och expansion av Vidja och även Mellansjö. I skrivelsen framförs åsikten om att en ny trafikplats mellan Skogås och Länna får flest nytta för Söderortsborna.

Trafikverkets kommentar:

Under projektets gång har många olika möjliga vägkorridorer, inklusive lokaliseringar för trafikplatser, studerats förutsättningslöst inom utredningsområdet. Många av de nämnda sträckningarna som exempelvis korridor längs den gamla södertörnsleden, nordlig korridor inom utredningsområdet, korridor som kopplar samman Glömsta-Flemingsberg-Vårby, korridor mellan Västerhaninge-Eriksbergsområdet, och korridor mellan Jordbro-Vårby, studeras inom projektet.

Nu pågår ett arbete med att avgränsa antalet möjliga vägkorridorer som ska utredas vidare i nästa fas av projektet genom en bedömning mot projektmålen. Flera alternativa vägsträckningar kommer vara möjliga inom varje korridor. Synpunkter gällande alternativa vägsträckningar beaktas i arbetet med att välja utredningskorridorer som bäst uppfyller projektmålen.

Under nästa samrådsaktivitet kan synpunkter ges på ett antal möjliga utredningskorridorer innan Trafikverket tar ställning om val av lokalisering. Därefter kommer en specifik vägsträcka utredas.

I korridorerna kommer olika alternativ utredas som gör att vägen kan hamna i ytläge, på bro, i tunnlar eller utformas som en nedsänkt väg. En konsekvensbedömning av vägens lokalisering och

utformning kommer genomföras, som inkluderar påverkan på natur-, kultur- och rekreationsvärden. Ambitionen i projektet är att i största möjliga mån minimera intrång i naturreservat och annan värdefull natur- och kulturmiljö. Detta är ett viktigt hänsynsmål inom projektet som vägs in i arbetet med utredningskorridorerna.

Vägutformning

I flera yttranden föredras tunnellsolningar framför broar. Några av motiven till detta som framförs i yttrandena är att broar stör miljön, det är oestetiskt med broar, samt att tunnlar är en bättre långsiktig lösning om man vill bygga för framtiden. I en skrivelse påpekas dock att tunnellsolningar måste bli väldigt dyra, samt väldigt sårbara vid störningar och eventuellt bränder. Ytterligare en privatperson anser att överdäckning kan utgöra en bra lösning.

Några privatpersoner har synpunkter på vägens hastighet och föreslår antingen 70 km/h, 100 km/h eller 110-120 km/h.

Flera privatpersoner har yttrat sig gällande tvärförbindelsens dimensionering. I en skrivelse förespråkas att tvärförbindelsen får en tillräcklig dimensionering, det vill säga att en ökad folkmängd med mera beaktas vid utformning av vägen. Dessutom påpekas vikten av att vägen passar ihop med övrig trafikinfrastruktur. Några privatpersoner föreslår planskilda kapacitetsstarka korsningar och att det inte ska snålas på denna punkt. I en skrivelse anses att tvärförbindelsen ska hålla motorvägsstandard hela vägen med bra anslutningar till övriga vägnätet för god tillgänglighet och bra tvärkommunikation. Ytterligare några privatpersoner anser att vägen ska vara planskild med fyra filer.

Några privatpersoner har synpunkter på utformningen av Tvärförbindelse Södertörns trafikplatser, bland annat att de ska vara effektiva och innebära bra anslutningar till väg 73 och E4 både norrut och söderut. En privatperson anser att det ska finnas bra anslutning direkt till Handen, förutom anslutningen norrut och söderut på väg 73.

Flera synpunkter har inkommit gällande trafiksäkerheten på Tvärförbindelse Södertörn. Det förespråkas en trafiksäker väg för bilister, cyklister och gående. Nuvarande situation anses inte vara bra, bland annat på grund av att mycket tung trafik går på befintligt väg 259 samt att Glömstavägen saknar trottoarer och säkra busshållplatser. Några privatpersoner framför vikten av ett tillräckligt bra vägunderlag så att det inte skumpar när man åker. I ett yttrande framförs att befintliga Limavägen är mycket farlig idag och måste åtgärdas, samt att Skogåsavfaten på väg 73 inte är bra utformad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafikverkets kommentar:

En viktig förutsättning för Tvärförbindelse Södertörns utformning är att binda ihop regionala stadskärnor inom Södertörn för personer och godstrafik samt att vägen blir en viktig del av den Yttre tvärleden som förbinder Södertörn med andra regioner i Stockholm.

Ett av målen inom projektet är att Tvärförbindelse Södertörn uppnår god trafiksäkerhet på kort och lång sikt för samtliga trafikslag. Detta säkerställs genom att vägen utformas som en mötesfri motortrafikled med referenshastighet 80-100 km/h, att vägen utformas med planskilda trafikplatser med koppling till lokalvägnät samt att gång- och cykeltrafik ska vara separerad från övrig trafik.

Gemensamt för samtliga korridoralternativ är att vägen minst ska uppfylla kraven för "önskvärd standard" enligt Vägars och gators utformning (VGU), från 2015, vilket ställer krav på den geometriska utformningen. VGU är framtagen av Trafikverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting och anger regler för Vägars och Gators utformning. I korridorerna utreds olika alternativ som gör att vägen kan hamna i ytläge, på bro, i tunnlar samt utformas som en nedsänkt väg.

Dessutom ska vägen och omgivande vägnät dimensioneras för trafikmängder enligt trafikprognos för år 2045 så det blir en tillförlitlig förbindelse med förutsägbar restid.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Flera synpunkter har inkommit gällande kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik på Tvärförbindelse Södertörn. En privatperson påpekar vikten av att möjliggöra ytterligare funktioner på vägen än enbart biltrafik, som gång- och cykeltrafik samt andra transportmedel, vilket gör att sträckningen uppfattas som ny och tillgänglig inte bara för bilburna. Det har även inkommit en synpunkt om att trafikslagen ska ses på lika villkor. Som exempel ges att det ska vara lika lätt att cykla med bibehållen hastighet som att köra bil med flyt i trafiken, samt att det ska kännas säkert att vänta på kollektivtrafik.

Det förespråkas bra bussförbindelser, med separata busskörfält. Flera privatpersoner anser att turtätheten ska maximeras, både vardagar och helg, så att så många som möjligt väljer kollektivtrafiken. Dessutom anses att kollektivtrafiken bör vara snabb och att det finns bra busslinjer till olika platser så att antalet byten minimeras. En privatperson förespråkar utrymme för bra kollektivtrafik Handen-Flemingsberg-Förbifarten. En annan privatperson föreslår kollektivtrafik (blå bussar) från Haninge till Flemingsberg och spårvagn Flemingsberg-Masmo-Vårby. I ytterligare en skrivelse förespråkas bussförbindelser utan byten som når tunnelbana och/eller pendeltåg och har nattrafik.

Det förespråkas en bra cykelmiljö och högklassiga, breda och snabba cykelbanor/vägar. En privatperson påpekar att detta främjar folkhälsan och begränsar transportsektorns klimatpåverkan. I en skrivelse förespråkas bänkar längs cykelvägen. En privatperson anser att cykeltrafikens framkomlighet bör prioriteras genom att bygga breda och säkra cykelvägar. Vidare påpekas att det inte tar lång tid att cykla mellan Flemingsberg och Haninge, och det skulle uppmuntra till ett mer hållbart resande.

I en skrivelse förespråkas att Tvärförbindelse Södertörn är spårbunden för positiva effekter gällande energi, miljö, bostadsbyggande och effektivitet. Alternativt föreslås den vara förlagd i tunnel för att miljöpåverkan och möjlighet till bostadsbyggande ska vara så god som möjligt.

Trafikverkets kommentar:

Att skapa god tillgänglighet för kollektivtrafik samt god tillgänglighet och attraktivitet för gång- och cykeltrafiken är viktiga mål i projektet. Målet gällande kollektivtrafik syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala stadskärnor samt förbättra kopplingen till angränsande stornät.

Möjligheterna att åka kollektivtrafik behöver förbättras för att uppfylla dagens krav och för att kunna möta och möjliggöra framtida hållbar tillväxt på Södertörn. Kollektivtrafiken ska sammanlänka arbete, bostäder, utbildning och näringsliv i Södertörn. I samarbete med trafikförvaltningen och kommunerna ska bytespunkter och hållplatser lokaliseras.

Längs hela sträckan utreds ett parallellt gång- och cykelnät. Målet gällande cykeltrafik syftar till att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval, även vintertid. Tillgängligheten med cykel till och mellan Södertörns regionala kärnor och kopplingen till viktiga målpunkter ska förbättras. Ambitionen i arbetet är att skapa cykellösningar som är attraktiva både för pendlare- och fritidscyklister.

En åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn togs fram 2014 där både ändamål och projektmål formulerades. Resultatet av åtgärdsvalsstudien blev att en kombination av olika åtgärdsområden formulerades, där ett åtgärdsområde ensam inte klarar av att uppfylla dessa mål. Inom ramen för detta projekt, Tvärförbindelse Södertörn, utreds en ny väg inklusive gång- och

cykelväg, som en delåtgärd för att uppfylla målen. Åtgärdsvalsstudien utredde även två spårvägsförbindelser Spårväg syd och Spårväg Älvsjö – Handen. Ett resultat av åtgärdsvalsstudien är att en ny spårväg inte löser dagens och framtidens tillgänglighetsproblem i området men kan kombineras med en ny vägförbindelse. I nuläget pågår Stockholms län landstings planering av Spårväg syd.

Vägens barriäreffekter

Några yttranden har inkommit gällande att minska vägens barriäreffekter. En privatperson framför synpunkten om att avlasta och planera om Huddingevägen för att minska barriärerna där både vägar och spår ingår. En annan person påpekar effekter av att dra vägen igenom ett naturreservat, närmare bestämt Flemingsbergsskogen och Ornlångens naturreservat, som då utgör en effektiv barriär för både djur och människor. I en skrivelse föreslås rikligt med viltpassager i anslutning till den planerade vägen. Ytterligare en privatperson framför vikten av att tvärförbindelsen inte blir en ny barriär i den gröna kilen utan läggs längs befintlig väg.

Trafikverkets kommentar:

En förutsättning för vägens utformning är att kopplingen mellan Tvärförbindelse Södertörn och Huddingevägen samt andra större vägar sker planskilt. Vad gäller Huddingevägen har Trafikverket påbörjat en åtgärdsvalsstudie i ett separat projekt.

För de utredningskorridorer som går genom känsliga naturområden studeras särskilt utformningen för att mildra barriäreffekter för både djur och människor. Det kan göras genom att låta vägen gå genom tunnlar eller på landskapsbroar genom hela eller delar av områden. Även för övriga delar av vägen eftersträvas naturliga passager på strategiska platser för att minska barriäreffekten. Längs hela sträckan utreds ett parallellt gång- och cykelnät.

Natur-, kultur- och rekreationsvärden

Många synpunkter har inkommit gällande natur-, kultur- och rekreationsområden i utredningsområdet.

Flera privatpersoner anser att naturreservat, den gröna kilen och annan natur- och kulturmiljö samt friluftsområden måste bevaras eller att ingreppen ska minimeras i högsta möjliga utsträckning. Flera privatpersoner lyfter fram att friluftslivet är viktigt för en god hälsa för alla som bor och har sin arbetsplats på Södertörn. En annan privatperson lyfter fram enhetliga skogsområden som särskilt viktiga för djur, natur och rekreation. En annan privatperson anser att värdet av natur-, kultur- och friluftsområden ökar i takt med regionens befolkningstillväxt, och de går inte att återskapa om de förstörs. Det påpekas även att intrång i ekosystem och den gröna kilen bör undvikas. Vidare framförs att möjligheten till att kunna röra sig fritt inom ett stort naturområde, samt tystnaden, är det som är attraktivt och unikt med Huddinge idag.

I flera yttranden nämns specifika områden som önskas bevaras. En privatperson bifogar en karta med ett inringat skogsområde/naturreservat som ingår i Ornlångens naturreservat. Privatpersonen anser att området har ett stort värde för boende med möjlighet till aktiviteter som bad i Mörtsjön, svamplockning, barnlek och promenader. Ytterligare synpunkter har inkommit med beskrivningar av olämpligheten att dra vägen igenom Ornlångens naturreservat, bland annat utgör Ågestasjön en häckningsplats för sjöfågel. Dessutom anses under- eller övergångar inte utgöra en lösning då området påverkas av buller från tung trafik om tvärförbindelsen går i denna sträckning. Flera privatpersoner värnar om området kring Tullingesjön som har högkvalitativa rekreationsmöjligheter och är viktigt för djurlivet. En privatperson anser att Stensätradalgången är ett av Stockholms tystaste områden och måste skyddas antingen genom att leden läggs i tunnel eller dras i en annan

sträckning. Därutöver anser en privatperson att Glömstadalen bör förbli öppen åker vilket är viktigt ur närmiljöperspektiv.

Ytterligare områden som nämns som särskilt värdefulla att bevara utan intrång är Flemingsbergskogen, Riksten och Lida. Flemingsbergskogen anses som viktig för rekreation och för biologisk mångfald och en privatperson påpekar att Rikstens friluftsstad säljs in som ett område nära natur och friluftsliv. I en skrivelse anses att tunnellsningar är nödvändigt vid en dragning genom naturreservat och tätort.

Kommentar Trafikverket:

I arbetet med att avgränsa antalet möjliga korridoralternativ som går vidare till nästa utredningsfas beaktas påverkan på natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Ett mål i projektet syftar till att resultera i åtgärder som tar hänsyn till och om möjligt stärker upplevelsevärdena i natur- och kulturmiljöer. Intrång i riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar ska minimeras. Tillgänglighet till befintliga natur- och kulturmiljöer ska öka.

I denna fas av projektet pågår ett arbete med att ta fram en samrådshandling för val av korridorlokalisering. Syftet är att beskriva och bedöma påverkan och konsekvenser för miljö och hälsa på redovisade korridorer och därefter samråda dessa och möjliggöra för Trafikverket att ta ställning till korridor för fortsatt planläggning.

En kulturarvsanalys tas fram inom projektet, vilken säkerställer att kulturvärden hanteras i den fortsatta vägplaneprocessen.

Landskapets värden i form av naturmiljö, kulturmiljö, rekreation, friluftsliv och landskapsbild beskrivs och hanteras separat i en landskapsanalys, som tas fram inom projektet. Landskapsanalysen ska fungera som ett kunskapsunderlag i vägutredningen genom att berätta om landskapets innehåll, sammanhang och de processer som påverkar upplevelsen av det. Det har uppmärksammats att de större sammanhängande skogarna utgör nödvändig spridningskorridor för arter som rör sig mellan Ekerö, Tyresö och södra Södertörn. De grunda sjöarna exempelvis Lissmasjön och Hacksjön utgör häckningsplatser för fågel. Ormlångens öppna odlingslandskap med ekbestånd, beteshagar och alléer i närheten av större gårdar ger en tydlig kulturhistorisk koppling. Värdet av friluftsgårdarna, de långa vandringsstigarna som korsar Södertörn och möjligheten till rekreation stiger dessutom med tanke på mängden människor som bor i området.

Klimat

Flera yttranden har inkommit som handlar om Tvärförbindelse Södertörns effekter på klimatet. I ett antal skrivelser förespråkas att hänsyn bör tas till miljön och klimatet, för en bättre framtid. Några anser att avgasutsläppen kan minskas genom att skapa en kortare resväg och minska köerna, samt satsa på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. En privatperson framför att fler vägar ger fler bilar.

Trafikverkets kommentar:

Ett mål i projektet syftar till att resultera i åtgärder som på både kort och lång sikt bidrar till att transporters risker och negativa effekter på klimatet ska minska på Södertörn. En av bedömningsgrunderna för målluppfyllelse innebär att lokalisering väljs så att potentiella utsläpp av växthusgaser från trafikering kan minimeras. Dessutom är ett viktigt projektmål att uppnå god tillgänglighet för kollektiv- och cykeltrafik mellan de regionala stadskärnorna inom Södertörn. Vid en god målluppfyllelse förenklar Tvärförbindelse Södertörn resande med kollektiv- och cykeltrafik som har lägre klimatbelastning jämfört med personbilstrafik.

Påverkan på klimatet utreds inom ramen för MKB-arbetet. I en senare fas kommer även klimatkalkyler upprättas för byggande, drift och underhåll av Tvärförbindelse Södertörn, samt för de framtida trafikvolymerna.

Anslutning till befintligt vägnät och avlastning av person- och godstrafik

Flera yttranden har inkommit om det befintliga vägnätet och hur tvärförbindelsen bör ansluta till detta för en effektiv koppling och som dessutom innebär att befintliga vägar avlastas från stora trafikflöden. I ett antal synpunkter anses att ett viktigt mål med tvärförbindelsen är att minska genomfartstrafiken från kringliggande bostadsområden och att skapa en förbättrad trafikmiljö mellan större vägar.

Flera anser att trafiken genom centrala Huddinge och utefter Glömstavägen bör minskas. Detta anses också innebära att bostadsbyggandet i Glömstadalen kan komma igång. Vidare förespråkas möjligheten att avlasta Lännavägen, Storängsleden och Huddingevägen från trafik. En privatperson vill att projektet ska avlasta och planera om Huddingevägen för en förbättrad bullersituation och minskad barriäreffekt. Vidare önskas en inbyggnad eller eventuellt en avveckling av Huddingevägen genom centralorterna när tvärförbindelsen är utbyggd. I en skrivelse förespråkas en bra anslutning och tillgänglighet för de som bor i Huddinge och kring Huddingevägen så att den tungt trafikerade Häradsvägen får avlastning. Det anses som viktigt att det blir enklare att ta Tvärförbindelse Södertörn än att åka genom bostadsområden mellan Stuvsta-Segeltorp. En person anser att trafikflödet mellan Huddinge/Flemingsberg/Tullinge och E4:an måste förbättras så att det naturliga valet blir att köra via E4:an och kommande förbifart framför 226 till Årstalänken. Flera privatpersoner lyfter fram vikten av att hela Södertörn, Haninge, Nynäshamn och södra Storstockholm får en förbindelse till E4 utan att behöva åka in till södra länken. Vidare anses att Huddinge kommun behöver få en trafiksituation som motverkar att tung trafik från Haninge och Nynäsvägen leds genom "Huddinge centrum", först via Balingsnäs och därefter Storängsleden och vidare på nuvarande Glömstaväg.

En privatperson anser att bra anslutning till väg 73 i både Länna och Jordbro bör finnas. I en skrivelse anses att väg 73 ska avlastas från trafik genom att förlägga Tvärförbindelse Södertörn i en nordlig sträckning och på så vis fånga upp så många trafikanter som möjligt. En annan privatperson anser att anslutningarna mot E4/E20 och Förbifart Stockholm måste bli i både norr och söderut.

Flera personer framför att avståndet parallellt med väg 225 är avgörande om tung trafik kommer välja tvärförbindelsen. Risker är att den tunga trafiken fortsätter att åka längs väg 225 istället för utbyggd tvärförbindelse om avståndet blir kortare. Vidare anser flera privatpersoner att lägen för kopplingar mot 73 och E4:an avgör om man tar sig på tvären eller väljer åka in mot city och sedan ut. I en skrivelse påpekas en smidig förbindelse för tung trafik från det alltmer industritäta östra Södertörn är viktigt. En person tipsar om att kommunicera med den planerade hamnen norr om Nynäshamn, Norvik, och undrar vart den trafiken kommer att styras i detta projekt?

Trafikverkets kommentar:

Att avlasta befintligt vägnät från trafik, särskilt tung trafik, är ett viktigt mål med tvärförbindelsen Södertörn. Detta vägs in i arbetet med att avgränsa antalet möjliga korridoralternativ som går vidare till nästa utredningsfas. Vägens syfte är att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala stadskärnor samt till angränsande huvudvägar. Vägnätet är i dagsläge underdimensionerat för dagens krav och behöver förbättras för att möjliggöra regionens framtida tillväxt och befolkningsökning. Målet är att sammanlänka Södertörns marknader för arbete, bostad, utbildning och företagande. Transportsystemet ska vara tillförlitlig med förutsägbara restider.

Gällande målet angående god tillgänglighet för godstrafik inom Södertörn är det fördelaktigt om korridoralternativet är utformat så restiden för godstrafiken från Nynäshamn och Norvik i öst-västlig

riktning är kortare i tid än via befintlig väg 225. Dessutom tas hänsyn till huruvida korridoralternativet är utformat med trafikplatslägen som ger en god tillgänglighet till industriområden inom Södertörn.

Trafikverket har genomfört ett samrådsmöte med Stockholms hamnar som planerar den nya hamnen i Norvik. Syftet med detta möte var att informera om projektet samt få information om verksamhetsutövarens behov gällande godstransporter.

Verksamheter, markägare

Yttranden har inkommit gällande bevarande av verksamheter i utredningsområdet. Flera privatpersoner har framfört synpunkter om att bevara kolonilottsverksamhet, dels kolonilotten vid Flemingsbergs gård dels kolonilotten vid Ekedals gård. I yttrandet gällande kolonistugor vid Ekedals gård (samfällighetsförening vid infarten till Ådran i Lissma) påpekas att ljudet från vägen är störande redan idag och lär bli värre med en utbyggd tvärförbindelse i området.

I en skrivelse önskar en privatperson, som är markägare i Lissmadalen och representant för sjösänkingsförtaget vid Lissmasjön, få löpande information om planerna som sakägare.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna beaktas i det aktuella arbetet med att avgränsa antalet möjliga korridoralternativ som går vidare till nästa utredningsfas. Kolonilottsverksamheterna vid Flemingsbergs gård och Ekedals gård påverkas av korridoralternativ som studeras inom projektet. Lokaliseringen av tvärförbindelsen är fortfarande inne i ett tidigt skede. Till nästa samrådsaktivitet i april kommer korridoralternativen brutits ner till ett antal möjliga utredningskorridorer. Ambitionen inom projektet är att minimera påverkan på verksamheter och befintliga rekreationsmöjligheter om möjligt.

I denna fas av projektet ingår berörda markägare i samrådsgruppen. I en senare fas av projektet kommer berörda markägare identifieras som sakägare och kommer få en riktad inbjudan till samråd.

Samhällseffekter

Yttranden har inkommit gällande Tvärförbindelse Södertörns möjliga samhällseffekter. Flera privatpersoner framför frågan om hur vägen kan skapa integration och bidra till andra samhällsnyttor. En privatperson anser att många ska få möjlighet att flytta inom området och att mångfald eftersträvas. En annan person framför att vägen måste byggas för alla.

I en skrivelse framförs åsikten om att skapa möjligheter för platsbildning, bostäder och service längs med Tvärförbindelse Södertörn, snarare än att leden går fram mitt i naturen, avskilt från människors verksamheter och boende. Detta motiveras med en bättre stadsmiljö och motverkande av funktionsseparering och att eventuella problem med buller och störningar kan lösas exempelvis med tunnlar.

Flera personer anser att Tvärförbindelse Södertörn ska leda till ekonomiskt tillväxt genom företagsinvesteringar och arbetsplatsetableringar i området, i och med de bättre kommunikationerna. I ett yttrande förespråkas ett effektivt resande för att skapa företagsinvesteringar och livskvalité i befintliga samt nya bostadsområden. I detta yttrande anses vidare att människors vardag behöver fungera i ett växande Stockholm och då blir miljöaspekterna underordnade.

Trafikverkets kommentar:

Inom projektet kommer en social konsekvensbeskrivning (SKB) tas fram för att kunna bedöma projektets sociala effekter. Arbetet med denna pågår.

Projektet Tvärförbindelse Södertörn samråder med kommunerna för att inhämta information och synpunkter på projektets påverkan på den kommunala planeringen.

Inom projektet kommer även en samlad effektbedömning (SEB) tas fram. I denna effektbedömning ingår ekonomiska konsekvenser av en utbyggd tvärförbindelse, däribland förväntade nyttor för företagsverksamheter

Boendemiljö, buller och andra störningar

Många privatpersoner anser att det viktigaste målet med Tvärförbindelse Södertörn är att säkerställa en god boendemiljö och livskvalité för de boende.

Ett flertal personer anser att buller från vägen ska minimeras genom att undvika att gå för nära bostäder eller säkerställa bullerdämpande åtgärder, exempelvis tunnelloseringar. En privatperson anser att höga hastigheter inte får förekomma nära bostäder och föreslår farthinder på sådana sträckor. En annan person lyfter särskilt fram att minimera störningar av boende från tung trafik och farligt gods. I en skrivelse framförs åsikten om att bullerskydd måste finnas på sträckor i ytläge nära bostäder, eftersom det ska vara möjligt att bygga nya bostäder där det är människovänligt att bo. Det påpekas även att hänsyn bör tas till planerade bostadsområden, exempelvis vid Visättra/Solgård.

Flera privatpersoner anser att konflikter med bostäder och skolor förekommer i de korridorförslag som redovisades under samrådet. En privatperson undrar om vägen kan föreslås genom bebyggelse. Det förespråkas även att trafikflöden förbi skolor och bostäder måste minska. En privatperson lyfter fram vikten av smidig och bra kommunikation under byggtiden.

Kommentar Trafikverket:

Frågor angående boendemiljö, inklusive buller och andra typer av störningar, beaktas och utreds aktivt inom projektet. Ett mål i projektet syftar till att på lång och kort sikt bidra till en god boendemiljö för så stora delar av befolkningen på Södertörn som möjligt. Åtgärder som minskar föroreningar och buller samt ökar tillgängligheten till grönområden ska prioriteras.

Inför val av lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn tar Trafikverket hänsyn till boendemiljön. För alternativ där vägen trots allt går nära befintliga eller planerade bostäder, kommer åtgärder att utredas för att minimera påverkan. Det finns en möjlighet att den nya sträckningen kan innebära en förbättring beroende på effekten av vidtagna bullerskyddsåtgärder. Detta kommer utredas mer ingående i senare skeden av arbetet med Tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn är tänkt att avlasta befintliga vägar som går nära befintliga bostäder.

Gällande utformningen av vägen kan exempelvis vägens placering i ett nedsänkt läge eller i tunnel bidra till att skapa förutsättningar för säkra passager över vägen samt även minska påverkan av buller. Detta kommer utredas mer ingående i senare skeden av projektet.

Den nya tvärförbindelsen samlar upp genomfartstrafik samt godstrafik inom Södertörn vilket ger en avlastning av omgivande lokalvägnät. Utformning av hastighetsdämpande åtgärder mm på lokalvägnätet är en fråga för vägghållaren det vill säga kommunerna i området.

Trafikverket kommer fortsätta att informera om Tvärförbindelse Södertörn under hela planprocessen, inklusive i ett framtida byggskede.

Restid/framkomlighet

Flera personer anser att ett viktigt mål med Tvärförbindelse Södertörn är restiden, framkomligheten och kapaciteten på vägen. Många anser att det är mycket köer på befintliga vägar och att de behöver minskas. En privatperson lyfter fram att det är specifikt restiden och hastigheten på vägen som är viktig, snarare än korta avstånd. Flera privatpersoner anser att restiden mellan

Haninge/Nynäshamn till E4 behöver minskas. Ytterligare en person förespråkar kort restid mellan de regionala stadskärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen.

I en skrivelse framförs åsikten om att vägen bör ha så få trafikljus som möjligt och bussfickor för att förbättra framkomligheten på vägen. En annan privatperson anser att framkomligheten för uttryckningsfordon bör förbättras.

I flera yttranden framförs vikten av en hög kapacitet för vägen och en smidig förbindelse mellan väg 73 och E4 för både person- och godstransporter. En person anser att det är viktigt med bra kommunikation i Stockholms län utan att behöva åka igenom Stockholms innerstad. En annan person anser att det är viktigt med snabb och säker förbindelse, exempelvis till och från Gotlandsfärjan och till och från arbetet. Ytterligare yttranden har inkommit med synpunkter om snabb och smidig förbindelse från Nynäshamn till E4, samt bra förbindelser till Södertälje, Tyresö och Förbifart Stockholm.

Trafikverkets kommentar:

Frågor om restid, framkomlighet och kapacitet utreds aktivt inom projektet. Ett mål i projektet syftar till att förbättra tillgängligheten inom Södertörn och till E4/E20, väg 73 och väg 226. Det befintliga vägnätet i området är underdimensionerat och behöver förbättras för att kunna möta regionens framtida ekonomiska tillväxt och befolkningsökning. Transportsystemet ska vara mindre störningskänsligt och med mer förutsägbara restider.

Övrigt

En privatperson lyfter fram synpunkter på hur samrådsmaterialet presenterades under samrådet. I yttrandet framförs åsikten om att det hade varit bra med full öppenhet om de olika möjliga scenarierna som vid samrådstillfället var arbetshypoteser, samt att det hade varit önskvärt att få med sig den informationen.

Flera yttranden har inkommit med synpunkter på att vägen bör byggas skyndsamt eftersom dagens situation är bristfällig. Dessutom påpekar en privatperson att planeringen av tvärförbindelsen blockerar bostadsbyggandet.

Några personer uttrycker ett motstånd till att Tvärförbindelse Södertörn byggs och andra privatperson uttrycker stöd för projektet. En privatperson påpekar att trafikarbetet i Stockholmsregionen inte ökar och fokus bör ligga på ett effektivare utnyttjande av de vägar som redan är byggda i stället för att investera i fler vägbyggen. Vidare påpekas att det bör satsas mer på statliga medel i kollektivtrafik, som har en generellt låg andel på Södertörn, och att Spårväg syd bör byggas skyndsamt.

I en skrivelse förespråkas infartsparkeringar för att slippa bilar in till Stockholm City och på Essingeleden.

Ett antal privatpersoner jämför tvärförbindelsen med Förbifart Stockholm. I skrivelserna uttrycks ett motstånd mot Tvärförbindelse Södertörn om dess effekter på Flemingsberg blir liknande som Förbifart Stockholms effekter på Järvafältet. Vidare anses att vägen måste vara gynnsam både miljömässigt och ekonomiskt.

Trafikverkets kommentar:

Under de öppna husen presenterades ett flertal korridoralternativ för vägen, som täckte upp en stor yta av utredningsområdet. Under de öppna husen var projektet fortfarande i ett tidigt lokaliseringsskede och de framtagna korridoralternativen hade inte studerats i detalj. Syftet med de öppna husen var att inhämta synpunkter i ett tidigt skede då mycket fortfarande går att påverka. Till

nästa samråd i april kommer ett antal alternativa korridorer att finnas framtagna som allmänheten kan lämna synpunkter på.

En åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn togs fram 2014 där både ändamål och projektmål formulerades. Resultatet av åtgärdsvalsstudien blev att en kombination av olika åtgärdsområden formulerades, där ett åtgärdsområde ensam inte klarar av att uppfylla dessa mål. Ny vägförbindelse och attraktiv cykelinfrastruktur, konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss och förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn var några av åtgärdsområdena som identifierades i studien. Sammanlagt föreslogs tio olika åtgärdsområden för att nå målen. Därmed beslutades att planeringen för en ny vägförbindelse Södertörn skulle påbörjas.

Projektet framförs enligt en fastställd tidplan. Nästa samrådsaktivitet genomförs mellan 11 april till 2 maj. I slutet av 2016 planerar Trafikverket att besluta om vilken korridor som ska gälla för den nya vägens sträckning. Under 2017 och 2018 fortsätter arbetet med att bestämma var vägen ska ligga inom korridoren, att utforma planförslaget med en miljökonsekvensbeskrivning. Under arbetet kommer ytterligare samrådsaktiviteter att ske. Vintern 2018/2019 planerar Trafikverket att kungöra ett planförslag och ställa ut det för granskning för att därefter under våren 2019 begära att få vägplanen fastställd. Tidpunkterna är preliminära och kan komma att ändras.

Planerna för Tvärförbindelse Södertörn samordnas med planerna för Spårväg syd.

Infartsparkeringar ingår inte i projektet för Tvärförbindelse Södertörn, utan är en fråga för den kommunala planeringen.

Synpunkten angående en jämförelse med Förbifart Stockholm noteras. Inom projektet kommer utredningar ske av miljökonsekvenser och ekonomiska konsekvenser.

2.2.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Genomförda samrådsmöten har mellan oktober 2015 och februari 2016 hållits med:

- SYVAB
- Svenska kraftnät
- Vattenfall fjärrvärme.
- Jordbro företagspark
- SRV (återvinningsverksamhet i Gladö kvarn)
- Stockholms hamnar

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Huddinges Hembygdsförening

Huddinge hembygdsförening anser att den tidigare utredda Södertörnsleden sträckning ska användas, att bostadsområden inte ska ha en genomgående och tung trafikled och att Huddinges karaktär av boende med närhet till goda friluft-, natur-, och strövområden ska bevaras. Föreningen anser vidare att man inte ska inkräkta på Hanveden och att man ska samplanera Tvärsårväg syd och Tvärförbindelse Södertörn i Glömstadalen.

Trafikverkets kommentar:

Under projektets gång har många olika möjliga vägkorridorer, inklusive lokaliseringar för trafikplatser, studerats förutsättningslöst inom utredningsområdet. En av vägkorridorerna som utreds inom projektet följer i huvudsak den gamla sträckningen för väg 259 samt den tidigare aktuella sträckan för Södertörnsleden. Nu pågår ett arbete med att avgränsa antalet möjliga vägkorridorer som ska utredas vidare i nästa fas av projektet genom en bedömning mot projektmålen.

Inför val av lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn tar Trafikverket hänsyn till boendemiljön. För alternativ där vägen trots allt går nära befintliga eller planerade bostäder, kommer åtgärder att utredas för att minimera påverkan. Det finns en möjlighet att den nya sträckningen kan innebära en förbättring beroende på effekten av vidtagna bullerskyddsåtgärder. Detta kommer utredas mer ingående i senare skeden av arbetet med Tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn är tänkt att avlasta befintliga vägar som går nära befintliga bostäder.

Tvärförbindelsen ska inte hantera den lokala trafiken mellan enstaka bostadsområden. En viktig förutsättning för vägens utformning är att binda ihop regionala stadskärnor inom Södertörn för personer och godstrafik samt bli en viktig del av den Yttre tvärleden som förbinder Södertörn med andra regioner i Stockholm.

Hänsyn tas till pågående planering av Spårväg syd. MKB-arbetet i projektet syftar till att en lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn ska begränsa intrång och negativ påverkan på natur- och kulturmiljö, inklusive naturreservat, spridningssamband, rekreationsområden och de gröna kilarna. En kulturarvsanalys tas fram inom projektet, vilken säkerställer att kulturvärden hanteras i den fortsatta vägplaneprocessen.

En arkeologisk utredning kommer att företas i god tid före byggskedet. Syftet med utredningen är att förbättra planeringsunderlaget genom att fastställa huruvida fornlämningar berörs av projektet.

2.3. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016-03-15--2016-06-30

I denna del, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för samrådsfasen 2016-03-15 och 2016-06-30. Under den här fasen arbetade projektet med att gallra bland korridoralternativen.

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2016-04-11 och 2016-05-12. Syftet med samrådet var att visa upp de tre korridoralternativ som tagits fram.

Samrådsmaterialet bestod av Samrådshandling - Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, daterad 2016-04-11, och ett mer kortfattat informationsmaterial. Dessutom bestod samrådsmaterialet av kartor över de korridoralternativ som utreddes i denna fas av Tvärförbindelse Södertörn. Detta material visades upp på utställningsskärmar under de öppna husen.

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt mellan 2016-04-11 och 2016-05-12 på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.
- Kommunkontoren i Haninge, Huddinge och Botkyrka samt Medborgarkontoren i Tullinge och Fittja.
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>, se under Samråd/möten.

Berörda kommuner, länsstyrelsen samt övriga berörda myndigheter och organisationer har inledningsvis under tidsperioden 2016-04-11 och 2016-05-12 fått en riktad inbjudan genom brevutskick med möjlighet att lämna skriftliga synpunkter.

Aktuellt samråd har annonserats i tidningarna Dagens Nyheter 2016-04-09, Mitt i Huddinge 2016-04-05, Mitt i Botkyrka Salem 2016-04-05 och Mitt i Haninge 2016-04-05 samt Södra sidan 2016-04-09.

Under samrådsperioden genomfördes två öppna hus:

- 2016-04-18, i Haninge kulturhus
- 2016-04-20 i Södertörns Högskola

Under samrådsperiod genomfördes uppsökande dialog vid Masmo tunnelbanestation 12 april, Fittja centrum 13 april och Huddinge centrum 16 april.

Tre kommuner samt 27 myndigheter och organisationer har lämnat synpunkter till och med juni 2016. Totalt 275 skriftliga synpunkter från enskilda som kan bli berörda och från allmänheten har inkommit under aktuell tidsperiod.

En samrådsaktivitet som pågår under hela planläggningsprocessen är fortlöpande samrådsmöten som genomförs med berörda kommuner, trafikförvaltningen, berörd länsstyrelse och övriga berörda myndigheter och organisationer.

2.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Genomförda samrådsmöten med Länsstyrelsen Stockholm under perioden 2016-03-15 och 2016-06-30:

- Samrådsmöte har hållits angående kulturmiljö
- Samrådsmöte har hållits angående rekreation och friluftsliv

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande 2016-09-08

Länsstyrelsen har inget att erinra ur fornlämnings synpunkt vad gäller de geotekniska undersökningar.

Yttrande 2016-11-09

Länsstyrelsen har inget att erinra ur fornlämnings synpunkt vad gäller de geotekniska undersökningar.

2.3.2. Samråd med berörda kommuner

Genomförda möten med berörda kommuner under perioden 2016-03-15 och 2016-06-30. På mötena deltog även Trafikförvaltningen.

- Möten har hållits angående bortvalda alternativ och trafiklösning för Flemingsberg.
- Möten har hållits angående anslutning E4/E20, Glömstadalen, Riksten, regionala gång- och cykelstråk samt Spårväg syd och lokal kollektivtrafik.
- Möte med Huddinge kommun angående samordning med Spårväg syd.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Botkyrka kommun

Tvärförbindelsen utgör en länk i den yttre tvärled i regionen, från Täby till Haninge, som varit en del i den regionala planeringen sedan mycket lång tid tillbaka. Samrådet gäller i första hand alternativa vägsträckningar kring Flemingsberg. Kommunens uppfattning är att den så kallade Norra korridoren är det bästa alternativet. Den här vägsträckningen är den rakaste dragningen för att koppla ihop de tre regionala stadskärnorna, Skärholmen/Kungens kurva, Flemingsberg och Haninge centrum. Det är också den principiella sträckning som är utredd och planerad sedan mer än trettio år tillbaka. Det är viktigt att tvärförbindelsen skapar förutsättningar för stadsutveckling i sin närhet och samtidigt har en utformning som minimerar påverkan på omgivningen. Tvärförbindelsens anslutning till E4/20 bör därför ske i en punkt. Det sker bäst med en trafikplats i Vårby/Masmo.

Trafikverkets kommentar:

I den här fasen utreds tre alternativa korridorer, Norra, Mellersta och Södra korridoren. Dessa korridorer utreds vidare eftersom de bedöms bäst uppfylla Tvärförbindelse Södertörns ändamål och projektmål. Norra korridoren är, som påpekat av Botkyrka kommun, den rakaste sträckningen mellan de tre regionala stadskärnorna och uppfyller Tvärförbindelse Södertörns funktionsmål om tillgänglighet till dessa. Dock bedöms den teoretiska restiden för den norra, mellersta och södra korridoren inte skiljas åt mer än ett par minuter. Nu pågår ett arbete med att bedöma korridorernas konsekvenser utifrån ett flertal aspektområden och göra en samlad bedömning för att ställa deras inbördes skillnader och konsekvenser mot varandra.

Trafikverket har i uppdrag att förutsättningslöst utreda alternativa korridorer inom utredningsområdet och beaktar inte att delar av Norra korridoren tidigare har utretts i valet av lokalisering.

För anslutningen till E4/E20 utreds väg i tunnel genom Masmoberget till Vårby, väg i ytläge eller nedsänkt väg till trafikplats Fittja, samt en kombination av dessa. Trafikverket noterar Botkyrka kommuns synpunkt angående förespråkad punkt för anslutning.

Haninge kommun

Haninge kommun skriver att Samrådshandlingen fångar i stort in alla frågor, men att den även borde omfatta tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna i regionen och inte bara på Södertörn. Haninge kommun förordar Norra korridoren där tvärförbindelsen får den rakaste sträckningen, med tydliga kopplingar till de regionala stadskärnorna Haninge C, Flemingsberg och Skärholmen/Kungens kurva.

Den regionala cykelvägen föreslås samordnas med befintlig väg 259. Haninge kommuns kommunstyrelseförvaltning anser att projektet Tvärförbindelse Södertörn bör hitta lösningar som erbjuder en gen gång- och cykelkoppling som ansluter till Flemingsberg.

Trafikverkets kommentar:

I Tvärförbindelse Södertörns ändamål ingår att förbättra tillgängligheten mellan Södertörn och omvärlden, utöver att förbättra tillgängligheten mellan regionala stadskärnor inom Södertörn. Inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn utreds konsekvenser på tillgängligheten mellan Södertörn och omvärlden. Ett exempel på detta är att tvärförbindelsen har möjlighet att avlasta huvudvägar som väg 226 och väg 73 samt övrigt vägnät söder om innerstaden. Detta har effekter på tillgängligheten i ett vidare perspektiv än enbart inom Södertörn.

Huddinge kommun

Kopplingen till hur de alternativa korridorerna bidrar till utvecklingen enligt RUFSS samt projekt och ändamål anser kommunen behöver förtydligas till nästa samråd. Vägförbindelsen bör utformas för att på bästa sätt bidra till regionens bostadsförsörjning samt stärka södra regiondelens arbetsmarknad.

Kommunen ställer sig bakom ändamålet för Tvärförbindelse Södertörn och är särskilt positiva till att den tar hänsyn till personer och gods snarare än till fordon. Det är också positivt att det tydliggörs att trafiklösningarna ska ha utgångspunkt i de kommunala, regionala och transportpolitiska målen. Kommunen ser även positivt på projektmålen men vill uppmärksamma Trafikverket på att tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna inte bara gäller på Södertörn utan även för tillgång till andra regionala stadskärnor.

Kommunen framför synpunkter på kartillustrationer.

Kommunen anser att Tvärförbindelse Södertörn måste genomförs på ett sådant sätt att gällande miljö kvalitetsnormer för buller uppfylls för befintlig och planerad bebyggelse och utformas så att gällande miljö kvalitetsnormer uppfylls. Kommunen betonar att det är av stor vikt att Tvärförbindelse Södertörn genomförs på ett sådant sätt att den regionala grönstrukturen upprätthålls och att så kallade svaga samband inte försämras, utan om möjligt stärks. I samrådshandlingen saknar kommunen åtaganden för att stärka sambandet norr om Flemingsberg. I den regionala grönstrukturen pekade det ut som svagt avsnitt där järnvägen och väg 226 utgör stora barriärer. Om även tvärförbindelsen passerar i det snittet behöver projektet ta höjd för åtgärder som kan stärka grönsambandet. Friluftsområden som är fria från buller, s.k. tysta områden, är särskilt värdefulla ur rekreationssynpunkt och bör värnas för att förbli fria från buller.

Det är av stor vikt att Tvärförbindelse Södertörn genomförs på ett sådant sätt att den bidrar till ökat bostadsbyggande och ökad sammanhållning. Det framgår inte tydligt i samrådshandlingen hur de olika korridorerna bidrar till detta.

I samrådshandlingen framgår att vägen ska anpassas efter det omgivande landskapet och andra fysiska förutsättningar, vilket kommunen ser som positivt då anpassning till olika förutsättningar kommer att krävas. Kommunen vill särskilt poängtera vikten av samplanering med Spårväg syd. Tvärförbindelse Södertörn får inte omöjliggöra en ny stadsdel Loviseberg/Glömstadalen.

Även intentionerna gällande gestaltungsavsikter anser kommunen är bra. Kommunen vill dock trycka på att det är av största vikt att tvärförbindelsen, som föreslås gå genom både befintliga och nya stadsmiljöer, utformas och anpassas därefter. Vidare föreslår kommunen att Tvärförbindelse Södertörn främst är planerad för att lösa godstrafiken och säkerställa en mycket god framkomlighet för kollektivtrafikens tvärförbindelser som kopplar ihop de regionala stadskärnorna.

Tvärförbindelse Södertörn ska utformas utifrån dessa funktioners behov, inte privatbilismens. Kommunen anser att gång- och cykelväg behöver anläggas längs och tvärs stråket Tvärförbindelse Södertörn och utformas för hög framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen av gång- och cykelvägen ska minst följa inriktning och riktlinjer enligt regional cykelplan för Stockholms län.

Kommunen förordar en lösning med fullständig trafikplats i Masmö. Fördelarna med den lösningen är fler än om tvärförbindelsen ansluter till E4/E20 via trafikplats Fittja. Trafikverket har identifierat att E4/E20 behöver breddas från 6 körfält idag till 12 från Förbifart Stockholm fram till trafikplatsen med Tvärförbindelse Södertörn. Ju längre norrut en sådan trafikplats kan placeras på E4/E20 desto kortare sträcka på den behöver breddas. Eftersom intrång i naturreservatet är oundvikligt anser kommunen att det måste till kompensationsåtgärder för att minska barriäreffekterna och för att tillgängliggöra naturområdena som fungerar både för människor och för djur.

Andra frågor som behöver utredas närmare är hur Tvärförbindelse Södertörn, Spårväg syd och tunnelbanan kan rymmas i Masmoberget. Dessa behöver samordnas och samprojekteras

Trafikplatsens Vårby funktion och effekter av att den försvinner behöver tydliggöras. Hur befintliga och nya stombusslinjer ska angöra bytespunkten Masmö och sedan kunna ta sig vidare till de regionala stadskärnorna Skärholmen/Kungens kurva och Flemingsberg behöver projektet ta hänsyn till.

Den nya stadsdelen i Glömstadalen bygger på Spårväg syd. En väg i ytläge i Glömstadalen är i konflikt med kommunens planer för bebyggelse och Spårväg syd.

Hänsyn behöver tas till utpekade gröna samband som behöver stärkas såsom Gömmarens naturreservat. Det behöver tas hänsyn till för att värna och stärka sambandet mellan naturområdena för växt- och djurlivet samt för det rörliga friluftslivet.

Kommunens översiktsplan stödjer föreslagen placering av trafikplats Lissmadalen stöds av kommunens översiktsplan som pekar ut ett planerat vägnät i den punkten. Kommunen ser placeringen som positiv då det kan minska intrånget i Paradisets naturreservat och i de befintliga verksamheter och fastigheter som finns kring Lissma park. I kommunens översiktsplan finns även ett planerat vägnät utpekade i höjd med Gladö industriområde. Kommunen föreslår att trafikplats Gladö kvarn flyttas för att ansluta till planerat vägnät enligt översiktsplan då Gladö industriområde med mycket tung trafik får en bra koppling till tvärförbindelsen.

Kommunen menar att ett cykelstråk genom Flemingsbergsskogens naturreservat behöver utredas om inga andra lösningar kan hittas.

Kommunen förordar Norra korridoren där tvärförbindelsen förläggs i tunnel genom Flemingsbergsskogen och Glömstadalen i enlighet med kommunens översiktsplan. Korridoren har en gen sträckning med tydliga kopplingar till de regionala stadskärnorna Haninge C, Flemingsberg och Skärholmen/Kungens kurva.

Till nästa samråd förväntar sig kommunen en tydligare redogörelse för hur de föreslagna korridorerna tar hänsyn till kollektivtrafiksystemet. Flemingsberg kommer i framtiden att utvecklas som storregionalt nav för kollektivtrafiken.

Kommunen anser att det finns flera starka motiv till varför tvärförbindelsen bör förläggas i tunnel genom naturreservatet. Inom korridoren och dess influensområde finns det mycket höga natur- och kulturvärden samt rekreativa värden.

Kommunen anser att varken den mellersta eller Södra korridoren ansluter till den regionala stadskärnan Flemingsberg på ett tillfredsställande sätt. De redogör i sitt yttrande för deras planering av Flemingsberg och hur de olika korridorerna bäst möjliggör för denna.

Trafikverkets kommentar:

I det fortsatta arbetet kommer Tvärförbindelse Södertörns koppling till den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) att utvecklas. För konsekvensbedömningen av val av lokalisering kommer aspekten lokalsamhälle och regional utveckling inkluderas. I det kommande arbetet med vägplanen kommer kollektivtrafik och den regionala gång- och cykelvägen utredas mer i detalj. Exempelvis kommer placering av hållplatser för kollektivtrafik, placering av trafikplatser samt kopplingar till lokalt vägnät att utredas. Angående gång- och cykelvägen är placeringen ännu inte fastställd och Trafikverket utreder lösningar för en rak och attraktiv lokalisering. I det fortsatta arbetet kommer befintliga trafikmiljöer att beskrivas. Fortsatt samordning kommer att ske med Huddinge kommun, exempelvis angående kommunens bostadsplanering.

I Tvärförbindelse Södertörns ändamål ingår att förbättra tillgängligheten mellan Södertörn och omvärlden, utöver att förbättra tillgängligheten mellan regionala stadskärnor inom Södertörn. Inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn utreds konsekvenser på tillgängligheten mellan Södertörn och omvärlden. Ett exempel på detta är att tvärförbindelsen har möjlighet att avlasta huvudvägar som väg 226 och väg 73 samt övrigt vägnät söder om innerstaden. Detta har effekter på tillgängligheten i ett vidare perspektiv än enbart inom Södertörn. I den aktuella samrådshandlingen kommer Tvärförbindelse Södertörns koppling till regionala, kommunala och transportpolitiska mål att beskrivas.

Bornsjökilens beaktas i pågående MKB-process och finns redovisat på karta. I samrådshandlingen inkluderas Bornsjökilen i det mer generella kartlagret "Gröna kilar".

I nuläget pågår en MKB-process där uppfyllelse av miljö kvalitetsnormer och påverkan i form av buller och svaga samband beaktas. Inom utredningsområdet finns flera i RUF utpekade svaga samband mellan och inom de gröna kilarna. Ur ett friluftsperspektiv är sambanden viktiga för att inte bryta rekreationsstråk. Områdena kring de svaga sambanden är därför speciellt känsliga för den barriäreffekt en väg skulle generera. I Tvärförbindelse Södertörn utreds korridoralternativ för att undvika problematiken med en försämring av redan svaga samband, inklusive sambandet norr om Flemingsberg, genom att förlägga vägen i tunnel. För alternativ eller passager som berör svaga samband i ytläge kommer åtgärder utredas i det fortsatta arbetet för att minimera barriäreffekter. Det finns också en möjlighet att minska nuvarande barriäreffekter som orsakas av befintliga vägar.

Tvärförbindelse Södertörn ska möjliggöra och möta en framtida tillväxt på Södertörn. Huddinge kommun planerar en ny stadsdel i, eller i anslutning till, Glömstadalen som även ska trafikeras av Spårväg syd. Den planerade stadsdelen i Glömstadalen samt Spårväg syd är kända utvecklingsprojekt i området. I arbetet med Tvärförbindelse Södertörn sker samordning med berörda parter. I nuläget utreds både tunnelloser och lösningar för väg i ytläge för passagen genom Glömstadalen. Mer detaljerad utredning av passagen förbi Glömstadalen kommer att ske i vägplaneskedet.

Tvärförbindelse Södertörn, den nya stadsdelen i Glömstadalen och Spårväg syd ska placeras och samordnas för att minimera påverkan för befintliga och framtida boende. Gång- och cykelvägen kommer utredas i det fortsatta arbetet och är inte alternativavskiljande för korridorerna.

Utgångspunkten är en gång- och cykelväg i gen sträckning med anslutning till befintlig bebyggelse och regionala målpunkter. För gående och cyklister innebär en ny gång- och cykelväg stora förbättringar jämfört med nuläget och i nollalternativet. En separat gång- och cykelväg möjliggör att alla typer av gående och cyklister kan ta sig fram både genom lokala och regionala resor. Det kan även förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken om busshållplatserna blir tillgängliga utan att man tvingas gå på, eller korsa, en högt trafikerad väg. Ambitionen för gång- och cykelvägen är att den ska hålla regional standard enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län.

Det är många stora projekt som planeras omkring E4/E20 med många inblandade aktörer. Projektet har en kontinuerlig samordning med andra parter, där ambitionen är att uppnå bästa möjliga lösning. Intrång i natur- och kulturmiljöer undviks i möjligaste mån och utreds i pågående MKB-process. Eventuella kompensationsåtgärder tas med i den fortsatta planeringen av Tvärförbindelse Södertörn i samråd med andra parter.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer placering av hållplatser för kollektivtrafik, placering av trafikplatser samt kopplingar till lokalt vägnät att utredas mer i detalj. Uppdraget innebär att ansluta till både E4 och E20 vilket inte är möjligt med en direkt anslutning till Förbifarten. Med en direkt anslutning till Förbifarten ansluts tvärförbindelsen endast till E4. Därmed utreds i nuläget inte en direkt anslutning till Förbifarten.

Just nu utreds alternativ som möjliggör bostadsbebyggelse och som rymmer Spårväg syd genom tunnelloseringar. Frågan kommer att samordnas med Huddinge kommun och andra berörda aktörer i det fortsatta arbetet.

Exakt placering av trafikplatserna i Tvärförbindelse Södertörn utreds fortfarande.

Den generella sträckningen för gång- och cykelvägen är inte beroende av vilken korridor som väljs för motortrafikleden. Placering av gång- och cykelväg är inte fastställd och Trafikverket utreder lösningar för en gen och attraktiv lokalisering. När Trafikverket valt korridor för Tvärförbindelse Södertörn kommer arbetet med utformning av motortrafikled och gång- och cykelväg att samordnas för att åstadkomma bästa möjliga vägnät för alla trafikslag.

I det kommande arbetet med vägplanen kommer placering av hållplatser för kollektivtrafiken, placering av trafikplatser och kopplingar till lokalt vägnät ha utretts mer i detalj. Tunnelloseringar utreds inom Tvärförbindelse Södertörn, vilka generellt har lägre påverkan på miljön och dessutom inte utgör en barriär i orörd naturmark.

Preliminära resultat från trafikprognoserna visar på kraftig avlastning av trafik på lokala vägar i tvärförbindelsens närhet. Detta gäller för samtliga korridorer.

2.3.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Totalt fyra samrådsmöten har genomförts med Trafikförvaltningen under perioden 2016-03-15 och 2016-06-30. På mötena deltog även de berörda kommunerna.

- Möte har hållits angående bortvalda alternativ och trafiklösning för Flemingsberg.
- Möte har hållits angående anslutning E4/E20, Glömstadalen, Riksten och regionala gång- och cykelstråk.
- Möte har hållits angående E4/E20, Gladö och Spårväg syd.
- Möte har hållits angående Spårväg syd och lokal kollektivtrafik.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande

Trafikförvaltningen har inkommit med ett yttrande vill här lyfta att kollektivtrafik på väg inte kan konkurrera med biltrafikens körtider om hastigheten ligger på 100 km/tim då SL-bussar endast får köra i 90 km/tim. De vill även lyfta vikten av att tvärförbindelsen fortsatt tar hänsyn till det möjliga tillskapandet av Spårväg syd.

Trafikförvaltningen förordar Norra korridoren och anser att det är den enda som till fullo uppfyller den utpekade målsättningen att knyta samman de regionala stadskärnorna Skärholmen/Kungens kurva, Flemingsberg och Haninge Centrum, samt är det alternativ i samrådshandlingen som möjliggör god tillgänglighet med kollektivtrafik i tvärled mellan dessa stadskärnor.

Trafikförvaltningen saknar resonemang kring att anslutningspunkterna ligger rätt och är snabba och smidiga att använda för kollektivtrafiken i samrådshandlingen. En gen väg genererar även kortare restider för persontrafiken, vilket gynnar bilismen och riskerar att minska kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Trafikförvaltningen förordar en fullständig trafikplats Masmo då denna möjliggör en gen förbindelse för stombuss, innebär minst påverkan på befintlig bebyggelse samt möjliggör ytterligare utveckling av bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

Trafikförvaltningen lämnar även synpunkter på olika stycken i samrådshandlingen som måste omformuleras.

Trafikverkets kommentar:

Framkomligheten blir mycket bättre än idag oavsett hastighetsbegränsning. Trafikteknisk standard kommer utredas inom Tvärförbindelse Södertörn, där projekterad hastighet och skylthastighet beslutas.

Trafikverket ser över formulering angående Spårväg syd i kommande handlingar inom Tvärförbindelse Södertörn.

Nu pågår ett arbete med att göra en konsekvensbedömning utifrån ett flertal aspektområden, samt en samlad bedömning av korridorerna för att ställa deras inbördes skillnader och konsekvenser mot varandra. Trafikverket beaktar trafikförvaltningens förordande i den samlade bedömningen.

Frågan är känd inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn och det blir en fråga för nästa skede av vägplanen att utreda. Ambitionen i projektet är att hitta attraktiva lösningar för kopplingarna mellan tvärförbindelsen och lokalvägnätet och mål- respektive bytespunkter.

Trafikverket tar med trafikförvaltningens förordande av trafikplats för Masmo i den sammanvägda bedömningen för lokaliseringen.

Trafikverket ändrar begreppet Social exkludering i kommande handlingar.

2.3.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

2.3.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Naturmiljö

Flera privatpersoner har synpunkter angående Tvärförbindelse Södertörns påverkan på naturmiljön. Det förespråkas att bevara så mycket natur som möjligt och inte gå igenom naturreservat som är viktiga för djur och människor. I ett inkommit yttrande påpekas att naturmiljön i Södertörn utgör en av få kvarvarande sammanhängande urskogslignande miljöer. Privatpersoner lyfter fram

Flemingsbergsskogens naturreservat, Ornlången, grönområden som finns på Haningesidan, skogen vid Tornberget och mellan sjöarna Öran och Ådran som viktiga rekreationsområden. Vidare har en synpunkt inkommit om ett förespående av den korridor som innebär minst miljöpåverkan och minst antal fällda träd förespråkas. Dessutom framförs att vägen inte ska bidra till ökade utsläpp av klimatstörande gaser, utan istället minska bilpendlingen. Dessutom lyfts det fram att det finns mycket radon i Masmoberget vilket Trafikverket bör ta hänsyn till.

Norra korridoren

- Synpunkter om att intrång i naturområden minimeras då delar av den byggs i tunnel. Dessutom framförs att denna korridor till närmare 50 % utnyttjar en befintlig vägsträckning, vilket innebär mindre påverkan på olika naturvärden.
- Synpunkt om att Norra korridoren är längst bort från naturen vid Flottsbro.
- Synpunkt om att bro över Stensättra ängar bevarar jordbruket.
- Synpunkter om att Norra korridoren är ett gott alternativ och att det blir större miljöpåverkan ju längre vägen blir.
- Synpunkter om att Norra korridoren innebär intrång i Flemingsbergsskogens naturreservat med unik natur. Några framhåller att tunnel under hela naturreservatet är nödvändigt.
- Synpunkt om att en stor grön yta med bland annat kolonilotter och skog skulle försvinna för att ge plats åt motorleden vid Grantorp.

Mellersta korridoren

- Synpunkter om att Mellersta korridorens tunnel under Flemingsbergsskogen får minst påverkan på miljön. Med den mellersta korridoren berörs inga naturreservat, skogsområden eller orörd natur av en väg i ytläge. Dessutom anses naturvärdet kring Ornlångens tapp upp mot Flemingsberg bevaras samtidigt som det behåller en förhållandevis rak vägsträckning mot Haninge.
- Synpunkter om möjligheter till samkörning med "infart Riksten" vilket betyder något bättre anslutning till omgivande vägar och mindre totalt avtryck i landskapet.
- Synpunkt om att Mellersta korridoren går rakt genom naturreservatet.
- Synpunkt om förespråkande av nedsänkt läge genom Glömstadalen ger minst miljöpåverkan för de boende i Glömsta och Solgård.

Södra korridoren

- Synpunkter om att Södra korridoren berör färre rekreationsområden och annan värdefull naturmiljö. Det framförs att det redan är mycket tung trafik och nedsmutsad miljö runt industriområdet så det är bättre att bygga där istället för att förstöra områden som är fina.
- Synpunkt om att våtmarksområdet söder om Solgård, den gröna kilen och ett populärt område för rekreation som är lätt tillgängligt för många i Huddinge-Visättra bevaras.
- Synpunkter om att den tysta miljön i Tullinge skog och omkring Riksten kommer förstöras.
- Synpunkt om att det skulle vara fruktansvärt med en stor väg mellan Ådran och Gladö. Det påpekas att en vacker gammal skog med ett stort djurliv inte få ge vika för en väg.
- Synpunkter om att den Södra korridoren går i ytläge genom obruten skogsmark och påverkar friluftslivet samt miljön. Exempelvis på Sörmlandsleden och skogsområden som utnyttjas för det rörliga friluftslivet.

Trafikverkets kommentar:

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projektmål är att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar ska minimeras. Tillgänglighet till befintliga natur- och kulturmiljöer ska öka. Förekomst av radon är en fråga som utres i en senare fas av projektet när korridor har valts.

I denna fas av projektet pågår ett arbete med att ta fram en samrådshandling för val av korridorslokalisering. Syftet är att beskriva och bedöma påverkan och konsekvenser för miljö och hälsa på redovisade korridorer och därefter samråda dessa och möjliggöra för Trafikverket att ta ställning till korridor för fortsatt planläggning.

Förutsättningar och känslighet för olika miljöaspekter utreds i fortsatt planering och än mer detaljerat efter val av korridor. Inför val av lokalisering kommer konsekvenserna på natur- och rekreation att jämföras för respektive korridor. Generellt innebär tunnellsningar en mindre påverkan jämfört med väg i ytläge. Utsläpp av koldioxid bedöms öka jämfört med nollalternativet eftersom tvärförbindelsen innebär stora trafikmängder på den nya vägen. Utifrån ett regionalt perspektiv bedöms tvärförbindelsen dock avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar.

Restid/framkomlighet/avlastning/barriäreffekt

Generellt

Författare av ett flertal inkomna synpunkter anser att avlasta övriga vägar inom och utanför utredningsområdet är en av de viktigare frågorna för Tvärförbindelse Södertörn. Många önskar att Glömstavägen, Storängsleden, delar av Huddinge, Tungelsta, väg 225, Södra länken, Essingeleden, Nynäsvägen och väg 73 avlastas från person- och godstrafik. Detta motiveras utifrån en förbättrad framkomlighet men även ökad trafiksäkerhet och renare miljö för avlastade vägar på Södertörn. En synpunkt har inkommit om att tvärförbindelsen bör hamna i relativ närhet till Huddinge, så att genomfartstrafik kan ledas om från Huddinges centrala delar. En inkommen synpunkt lyfter frågan om att anslutningen till väg 73 inte får ske för långt söderut, då det skulle försämra för trafikanter från Tyresö.

Det förespråkas en förbindelse med kort restid från Haninge till Skärholmen/Kungens kurva, bra framkomlighet till Huddinge Sjukhus, bra förbindelse E4/E20 södergående samt till Förbifart Stockholm. En synpunkt har inkommit om att tvärförbindelsen tidsmässigt ska slå sträckningen Nynäsvägen-Södra länken om man ska köra vidare mot Södertälje. Vidare anses att tvärförbindelsen ska vara förstaalternativet för yrkestrafiken och privatbilister med en tillräckligt bra dimensionering. I ett annat yttrande förespråkas en bra koppling till Västerleden för att slippa åka Glömstavägen via Fittja för att åka söderut.

Det lyfts fram att förbindelsen mellan Gladö kvarn och Huddinge centrum bör kvarstå. I en annan inkommen synpunkt anses att tvärförbindelsen inte kommer fungera vid anslutningen vid Jordbro utan tunnel. Det framförs att det finns risk för en flaskhals vid Norra Jordbro och Södra Handen. En person menar att de senaste stora nya vägarna i länet försämrar framkomligheten för biltrafiken. Att bygga/planera för denna nya tvärförbindelse i tron om att framkomligheten ska öka anses som felaktigt. Istället föreslås prioritering av cykeltrafiken med ett gent stråk.

Norra korridoren

- Synpunkt om att Norra korridoren är den genaste och snabbaste vägen mellan E4/E20 och väg 73.
- Synpunkter om Norra korridoren är att föredra, då den går förbi den regionala knutpunkten Flemingsberg och kommer närmast Huddinge centrum som kan bli mer tillgängligt.

- Synpunkt om en önskan om en planfri korsning vid ut/infart från Ådran som saknas för den Norra korridoren.
- Synpunkter om att Norra korridoren i ytläge skapar en kraftig barriär mellan olika områden där en förening blir omöjlig. Det framförs att Huddinge kommun har planer på att minska barriäreffekterna och det finns tankar om en framtida mycket kostsam överdäckning av Huddingevägen, vilken Norra korridoren motverkar.

Mellersta korridoren

- Synpunkter om att Mellersta korridoren kopplar bra till Riksten, Tullinge och Flemingsberg som får en bra förbindelse och kan samköras med Infart Riksten.
- Synpunkt om att Mellersta korridoren skulle innebära längre restid jämfört med Norra korridoren.
- Synpunkt om att Mellersta korridoren inte är attraktiv för Huddinge/Stuvsta och att många kommer fortsätta köra gamla vägen.
- Synpunkt om en förstärkt anslutning från Huddinge C-hållet vid Glömstavägen gärna förlängd i tunnel. Det lyfts fram en risk att biltrafiken från Huddinge C-hållet kommer åka på Glömstavägen istället för att åka fler kilometer söderut innan påfart.

Södra korridoren

- Synpunkter om att Mellersta korridoren kopplar bra till Riksten, Tullinge och Flemingsberg som får en bra förbindelse, samt kan samköras med Infart Riksten.
- Synpunkter om att Södra korridoren inte är attraktiv för Huddinge/Stuvsta och många kommer fortsätta köra gamla vägen. Dessutom anses att Södra korridoren innebär en omväg och är krångligt för trafik från Handen-Jordbro-Tyresö.
- Synpunkt om att Södra korridoren skärmar av Tullinge från Flemingsbergsskogen.

Trafikverkets kommentar:

En ny tvärförbindelse kommer att dra till sig både ny trafik och trafik från omgivande vägnät. Trafik kommer att flyttas över från framförallt huvudvägar som väg 226 och väg 73 men även övrigt vägnät söder om innerstaden avlastas. Genomfartstrafiken flyttas ut från Storängsleden och Lännavägen genom centrala Huddinge. Glömstavägen får en helt annan funktion och betydligt mindre trafik än idag.

Trafiksäkerheten förbättras med en ny tvärförbindelse som byggs med högre standard än vad befintlig väg har. Mittseparering och planskilda korsningar ger en hög trafiksäkerhet och minimerar antal olyckor. Gående och cyklister separeras från motortrafik vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas trafiksituation.

Norra korridoren passerar och ansluter till Huddingevägen med god koppling till centrala Huddinge. Oavsett val av korridor så kommer kopplingen till väg 73 att ske vid Jordbro trafikplats.

Om det med "Västerleden" menas Förbifart Stockholm så är en av Tvärförbindelse Södertörns förutsättningar att tvärförbindelsen ska kopplas till både E20 och E4 och därmed alltså till förbifart Stockholm.

Oavsett val av korridor så kommer kopplingen mellan Gladö och Huddinge centrum (Lännavägen/Storängsleden) att kvarstå. Med en ny tvärförbindelse kommer trafiken att minska betydligt på denna väg.

Tunnel utreds inte för anslutning till väg 73 i nuläget. Trafikanalyser kommer att genomföras för att säkerställa att utformningen av trafikplatserna ger god framkomlighet.

Bland Tvärförbindelse Södertörns funktionsmål återfinns både: 1) god tillgänglighet och attraktivitet med cykel mellan regionala stadskärnor inom Södertörn, viktiga målpunkter för cykel samt till angränsande regionala cykelstråk och 2) god tillgänglighet med bil mellan regionala stadskärnor inom Södertörn samt till angränsande huvudvägar.

För godstrafiken gäller generellt samma konsekvenser som för övrig motorfordonstrafik. Alla tre korridoralternativ innebär stora förbättringar för godstrafiken eftersom all typ av godstrafik i framtiden kan trafikera hela väg 259. Idag tvingar viktbegränsningen på bron över sjön Orlången, samt den delvis låga standarden på vägen, den tyngsta trafiken till långa omvägar. När den tunga trafiken kan ta tvärförbindelsen skulle det avlasta stora delar av övrigt vägnät i regionen, däribland Södra länken och väg 73.

Kollektivtrafik

Många privatpersoner anser att bättre kollektivtrafik är den viktigaste frågan för Tvärförbindelse Södertörn. I en inkommen synpunkt lyfts vikten av att kunna ta sig mellan Haninge till Huddinge och Skärholmen utan att åka in till stan, vilket innebär flera byten. I ett annat yttrande lyfts fram att det bör finnas möjlighet att ta sig till Stockholms central via andra vägar när pendeltåget inte fungerar, till exempel genom bra anslutningar till tunnelbanan i Skärholmen. Dessutom är Flemingsberg en viktig målpunkt för kollektivtrafik. Det förespråkas en separat bussfil eftersom det blir köbildning mellan Masmo och Flemingsberg. Dessutom önskar flera personer spårbundna tvärförbindelser.

Ett av motiven till ett förespråkande av den norra korridoren är att den anses ge en bra koppling till Huddingevägen vilket ger möjlighet till bra kollektivtrafik.

En inkommen synpunkt lyfter vikten av en busshållplats i närheten av infarten med Ådran eftersom ungdomar som ska till Fredrika Bremergymnasiet i Haninge har besvärliga omstigningar mellan Ådravägen och Lissma skola.

Trafikverkets kommentar:

Att skapa god tillgänglighet för kollektivtrafik samt god tillgänglighet och attraktivitet för gång- och cykeltrafiken är viktiga mål i Tvärförbindelse Södertörn. Målet gällande kollektivtrafik syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala stadskärnor samt förbättra kopplingen till angränsande stamnät.

Möjligheterna att färdas kollektivt behöver förbättras för att uppfylla dagens krav och för att kunna möta och möjliggöra framtida hållbar tillväxt på Södertörn. Kollektivtrafiken ska sammanlänka arbete, bostäder, utbildning och näringsliv på Södertörn. I samarbete med trafikförvaltningen och kommunerna ska bytespunkter och hållplatser lokaliseras.

Trafikförvaltningen i Stockholms län ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Trafikverket samarbetar med Trafikförvaltningen om framtidens kollektivtrafik i det aktuella området, och projekt Tvärförbindelse Södertörn arbetar för att möjliggöra för förbättrad kollektivtrafik. Linjenätet för kollektivtrafiken är i dagsläget inte färdigt och bestämt. Enligt stamnätsplanen ska en regional stombusslinje trafikera bl.a. mellan Skärholmen/Kungens kurva, Flemingsberg och Haninge centrum. Denna stombusslinje kommer att vara en förbindelse ut i länet och ska kunna trafikera så snabbt som möjligt mellan stora mål- och bytespunkter. Lokala busslinjer kommer ta hand om resor mellan lokala målpunkter och kommuncentra samt till bytespunkter med kollektivtrafikens stamnät i form av spårtrafik och stombusslinjer.

Vägstandard och utformning

Generellt

Många privatpersoner har synpunkter på dimensioneringen av tvärförbindelsen. Det förespråkas en sammanhållen kapacitet längs hela vägen och hänsyn till framtida behov. Många anser att det bör bli en 2+2 väg längs hela sträckan. Några anser att vägen, samt trafikplatser, ska vara planskilda. Detta för att öka framkomligheten men även höja trafiksäkerheten. En inkommen synpunkt berör trafikplatserna med Södertäljevägen, Huddingevägen samt Nynäsvägen och uttrycker att dessa bör utföras som fullständiga motorvägskorsningar med direktramper/klöverblad.

Ett flertal privatpersoner lyfter fram vikten av att tvärförbindelsen förläggs i tunnel för att bevara natur- och kulturvärden, samt minska barriäreffekter för djur och människor. Några anser att viltstängsel och bullerskydd är mycket viktiga. Några anser även att det bör bli en trivsamt grön miljö runt sträckningen och belysning längs hela sträckan. Dessutom framförs vikten av trafiksäkerhet, då området omfattas av mycket vilt, trafik och kurvig samt trång befintlig väg.

Norra korridoren

- Synpunkter om att Norra korridoren måste dras i tunnel under hela Flemingsbergsskogen, samt i samtliga lägen där detta är ett alternativ. Detta för att minimera miljöpåverkan och barriäreffekter.
- Synpunkt om att en lösning med bro över järnvägen med en växande trafikvolym och stor andel tung trafik skulle sprida sitt buller och sina partiklar över hela området mellan Huddinge centrum och Flemingsberg
- Synpunkt om att det behövs en bra ut- och infart till Ådran eftersom många bor där permanent.
- Synpunkt om att vägdragningen bör gå nordöst om Flemingsbergs bostadsområde och relativt långt från Huddinge sjukhus.

Mellersta korridoren

- Synpunkt om att trafikplatsen med anslutning till 259 vid Gladö bör lokaliseras så långt österut som möjligt och som väg i tunnel under Gladö och Flemingsbergsskogen.
- Synpunkt om att Mellersta korridoren innebär minskad olycksrisk för trafikanter, då den med lite komplement kan ge avlastning av väg 257, vilken idag är mycket olycksdrabbad.

Södra korridoren

- Synpunkt om att Södra korridoren kan förläggas ännu längre ner, från E20 via Hågelbyleden och vidare. Det påpekas att det är synd att bygga så stor väg vid en skola (Vistaskolan) och att förstöra ängarna.

Trafikverkets kommentar:

En viktig förutsättning för Tvärförbindelse Södertörns utformning är att binda ihop regionala stadskärnor inom Södertörn för personer och godstrafik samt att vägen blir en viktig del av den Yttre tvärleden som förbinder Södertörn med andra regioner i Stockholm.

Ett av målen inom projektet Tvärförbindelse Södertörn är att tvärförbindelsen ska uppnå god trafiksäkerhet på kort och lång sikt för samtliga trafikslag. Detta säkerställs genom att vägen utformas som en mötesfri motortrafikled med referenshastighet 80-100 km/h, att vägen utformas med planskilda trafikplatser med koppling till lokalvägnät samt att gång- och cykeltrafik ska vara separerad från övrig trafik.

Gemensamt för samtliga korridoralternativ är att vägen minst ska uppfylla kraven för "önskvärd standard" enligt Vägars och gators utformning (VGU), från 2015, vilket ställer krav på den geometriska utformningen. VGU är framtagen av Trafikverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting och anger regler för Vägars och Gators utformning. I korridorerna utreds olika alternativ som gör att vägen kan hamna i ytläge, på bro, i tunnlar samt utformas som en nedsänkt väg.

Vägens standard och dimensionering kommer utredas i kommande fas. Vägen ska dimensioneras för att ha god kapacitet år 2045.

Boendemiljö

Många privatpersoner lyfter fram vikten av att trafikstörningarna, som buller och luftföroreningar, blir så små som möjligt på boendemiljön.

I en inkommen synpunkt ställs frågan om man i arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har missat de cirka 4500 boende i Norra Jordbro och hur området kommer påverkas av extra trafik då det är redan köer och buller.

I ett yttrande ställs frågan om ett flertal hus ska rivas då alla tre korridorerna går rakt igenom tätbebyggelsen eller om tunnel ska byggas. I yttrandet föreslås en sträckning väster om Tullingesjön istället.

I ett yttrande rekommenderas att bygga nya vägen så långt från Glömstavägen som möjligt inom korridoren eftersom Glömstavägen orsakar extremt mycket buller för alla boende nära vägen. Det påpekas att Glömstavägen har mycket hög trafikbelastning så bullervallar vore också viktigt att planera in längs med nya vägen i anknötning till bostadsområden. Det framförs även att nuvarande Glömstavägen har kö vid rusningstid, vilket medför onödiga utsläpp när fordonen köar, vilket kan avhjälpas med tvärförbindelsen.

Ett antal fastighetsägare har frågor om den trånga passagen vid Lissmasjön. Det framförs att en större väg där kan innebära ökat buller och försämrade luftkvalitet. Frågor har framkommit om huruvida det kan vara möjligt att sänka vägen där den passerar mellan Lissma skola och Granby fram till Ebbadalsvägen. Vidare undrar de också om det finns möjlighet att överdäcka vägen och på så sätt skapa en bättre miljö för fastboende i området och fritidsboende i Granby och Ekedal. De efterfrågar också effektiva alternativa bullerskydd.

Norra korridoren

- Synpunkt om att det känns som att Norra korridoren innebär minst buller då delar av den byggs i tunnel.
- Synpunkt om att Norra korridoren har minst påverkan på boende vid Gladö kvarn.
- Synpunkt om att Norra korridoren går tätt in på bostadsområdet Grantorp i Flemingsberg där ett stort antal människor bor. Det påpekas att de boende i Grantorp skulle drabbas värst av motorledens negativa konsekvenser. Det skulle för de boende innebära sämre boendemiljö, mängder av störningar och hälsorisker samt minskad boendetrivsel. Kommunen har lovat att grönområdet mellan Flemingsbergsleden och Flemingsbergs Gård ska bevaras och omvandlas till en trevlig parkmiljö. Dessutom ställs frågan om hur man evakuerar flera tusen människor vid en olycka med farligt gods?

Mellersta korridoren

- Synpunkter om liten påverkan på boendemiljön i form av buller och luftföroreningar då stora delar går i tunnel.
- Synpunkt om att en påfart i Tullinge skulle medföra buller och ökad trafik inom orten.

Södra korridoren

- Synpunkter om att Södra korridoren tros påverka tätorter minst. Minsta påverkan på bebyggelse då största delen går igenom skog som inte är naturreservat.
- Synpunkt om att Södra korridoren påverkar boende i Gladö kvarn minst, medan en annan privatperson inte förespråkar Södra korridoren som passerar söder om Kvarnsjön, då den skulle innebära ökad bullerstörning för boende i Gladö kvarn.
- Synpunkter om att bevara boendemiljön kring Riksten/Pålamalm. Det påpekas att hela området kring Riksten, Flemingsberg, Gladö, Pålamalm och Tungelsta är fullt av stigar, grusvägar och torp värda att bevara. Området anses som tyst och utmärkt för rekreation. Det södra alternativet anses förstöra miljön för det nya bostadsområdet Riksten friluftsstad. Många har flyttat dit för att ha nära till skogen men ändå vara nära pendeltåget. Det påpekas att livskvalitet prioriteras framför närhet till en påfart.

Trafikverkets kommentar:

Frågor angående boendemiljö, inklusive buller och andra typer av störningar, utreds aktivt i pågående MKB-process. Ett mål för Tvärförbindelse Södertörn är att på kort och lång sikt bidra till en god boendemiljö för så stora delar av befolkningen på Södertörn som möjligt. Åtgärder som minskar föroreningar och buller samt ökar tillgängligheten till grönområden ska prioriteras.

Inför val av lokalisering av tvärförbindelsen tar Trafikverket hänsyn till boendemiljön. För alternativ där vägen trots allt går nära befintliga eller planerade bostäder, kommer åtgärder att utredas för att minimera påverkan. Detta gäller exempelvis för norra Jordbro och Lissma där samtliga alternativ för utredningskorridor passerar. Vägens och trafikplatsernas utformning och dimensionering kommer att utredas i nästa skede med stöd av trafikanalyser och simuleringar. Lösningar kommer att samrådats med kommunen och berörda.

Angående buller kan effekten begränsas och gällande riktvärden hållas beroende på vägsträckningens förläggning och genom lämpliga bullerskyddsåtgärder, i en kombination av vägnära åtgärder och lokala åtgärder vid utsatta bostäder. Det finns också en möjlighet att den nya sträckningen kan innebära en förbättring beroende på effekten av vidtagna bullerskyddsåtgärder. Detta kommer utredas mer ingående i senare skeden av arbetet med Tvärförbindelse Södertörn, inklusive möjliga åtgärder för att minimera påverkan på luftkvaliteten.

En bedömd konsekvens av Tvärförbindelse Södertörn är att den nya vägen samlar upp genomfartstrafik samt godstrafik inom hela Södertörn, vilket ger en avlastning av omgivande lokalvägnät. Den nya tvärförbindelsen kommer att avlasta Glömstavägen. Huddinge kommun planerar en ny stadsdel i eller i anslutning till Glömstadalen som även ska trafikeras av Spårväg syd. Dessa utvecklingar ska placeras och samordnas för att minimera påverkan för befintliga och framtida boende.

Cykel

Många privatpersoner anser att cykel bör prioriteras för Tvärförbindelse Södertörn. Det framförs att fokus bör vara en god cykeltillgänglighet och att cykeltrafiken får ett tillfredsställande utrymme så att förbindelsen ger valfrihet i kommunikationssätt. I en inkommen synpunkt anses att goda cykelmöjligheter innebär att föreningar kan minska förutsatt att det inte blir ökad trafik. I ett annat yttrande påpekas att gång- och cykelväg inte behöver följa vägen precis, men att om den gör det finns behov av tydlig skyltning. I ett annat yttrande anses att cykelvägen ska anläggas parallellt med tvärförbindelsen.

Den framförs även att gena stråk är särskilt viktigt för cykeltrafiken och att detta trafikslag ska vara prioriterat. Biltrafiken måste ses som sekundär jämfört med cykeltrafiken då avstånden är så små menar en privatperson. I yttrandet anses att Trafikverket måste prioritera upp cykeltrafiken absolut högst om Trafikverket ska kunna ha någon form av trovärdighet som myndighet framöver. I yttrandet framförs att bygga/planera för tvärförbindelsen i tron om att framkomligheten ska öka är felaktigt och att projektet bör göras billigare genom att enbart satsa på gång- och cykel.

En synpunkt har inkommit om vikten av en genare cykelväg. Omvägen på Ebbadalsvägen uttrycks vara omotiverad och istället föreslås en cykelväg från Ådravägen, längs Lännavägen som ansluter till befintlig cykelväg vid Sundby.

Trafikverkets kommentar:

Längs hela sträckan utreds ett parallellt gång- och cykelnät. Målet gällande cykeltrafik syftar till att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval, även vintertid. Tillgängligheten med cykel till och mellan Södertörns regionala kärnor och kopplingen till viktiga målpunkter ska förbättras. Ambitionen i arbetet är att skapa cykellösningar som är attraktiva både för pendlare- och fritidscyklister.

Utbyggnaden av en separat gång- och cykelväg mellan Södertäljestråket utmed E4/E20 och Västerhaningestråket utmed Nynäsvägen planeras i samband med Tvärförbindelse Södertörn. Lokaliseringen är inte beroende av val av korridor. Utgångspunkten är en gång- och cykelväg i gen sträckning med anslutning till befintlig bebyggelse och de regionala målpunkterna. Det kommer att innebära stora förbättringar för gående och cyklister i området eftersom det idag saknas en sammanhängande gång- och cykelväg.

För gående och cyklister innebär en ny gång- och cykelväg stora förbättringar jämfört med nuläget och nollalternativet. Det kan även förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken om busshållplatserna blir tillgängliga utan att man tvingas gå på eller korsa en högttrafikerad väg.

Samhälls- och sociala aspekter

En del yttranden anser att samhälls- och sociala aspekter är viktigast. I en annan inkommen synpunkt lyfts vikten av att skapa möjligheter att bygga nya bostadsområden med bra kollektivtrafik och att Huddinge kan växa på ett bra sätt. Ett antal personer menar att tunnel under Glömstadalen är nödvändigt för att öppna möjlighet för tusentals bostäder.

Norra

- Synpunkt om att Norra korridoren innebär högst samhällsnytta och lägst kostnad.
- Synpunkt om att Norra korridoren är tidigare projekterad och väl förberedd.
- Synpunkt om att det har tidigare byggts flera stora motorleder som går i tunnel genom "fina" områden med svenskar, om de överhuvudtaget går genom sådana områden, och i ytläge tätt inpå invandrartäta bostadsområden. Personen menar att om tvärförbindelsen byggs på ytan i Flemingsberg så kommer det inte bara att lukta avgaser, det kommer att lukta diskriminering.

Mellersta

- Synpunkt om att Mellersta korridoren påverkar framtida satsningar på utbyggnad av vetenskapsområdet längs Alfreds Nobels allé.
- Synpunkter om att flest bostäder kan byggas i Glömstadalen med den Mellersta korridoren, då marken ovanför tunneln kan nyttjas till bostäder.
- Synpunkter om att Mellersta korridoren innebär plats för Spårväg Syd
- Synpunkt om att en tunnel under Tullinge blir väldigt dyrt.
- Synpunkt om att Mellersta korridoren dras i tunnel vilket minskar risken för utspridd bebyggelse längs den nya vägen.

Södra

- Synpunkt om att Södra korridoren påverkar framtida satsningar på utbyggnad av vetenskapsområdet längs Alfreds Nobels allé.
- Synpunkt om att en exploatering/utbyggnad av Tullingeområdet får en bättre chans med detta alternativ. Stuvsta och Huddinge C har redan idag bra förbindelse mot Stockholm.

Trafikverkets kommentar:

Inom Tvärförbindelse Södertörn genomförs en social konsekvensbeskrivning (SKB) som syftar till att undersöka om och hur den planerade vägen och fortsatt planlägningsprocess kan stärka sociala värden och rättvisa. Syftet är därmed även att förhindra eller mildra negativa sociala konsekvenser. Den statistik som kartlagts i SKB-arbetet har även använts i bedömningen av konsekvenser för människors hälsa (buller samt rekreation och friluftsliv) som redovisas samrådshandlingen för Tvärförbindelse Södertörn. Detta bedöms ge ett nytt perspektiv som belyser rättvisefrågor tydligare i de bedömningar för människors hälsa som görs i MKB-processen. SKB-arbetet ger också en mer nyanserad bild av hur människors hälsa påverkas mot bakgrund av att vissa grupper i samhället är mer känsliga för störningar och därav kräver särskild hänsyn. Arbetet är i linje med de transportpolitiska målen samt de nationella folkhälsomålen och Folkhälsomyndighetens riktlinjer för arbete med hälsokonsekvensbedömningar. I dessa betonas att särskild hänsyn ska tas till känsliga grupper för att kunna möjliggöra en god hälsa på lika villkor i samhället. Trafikverket kommer fortsätta ha ett rättviseperspektiv i sitt arbete vid val av sträckning.

Inom Tvärförbindelse Södertörn pågår ett arbete med att ta fram en samlad effektbedömning (SEB). I denna effektbedömning ingår att bedöma och jämföra samhällsnyttan för de olika korridorerna. Den samlade effektbedömningen kommer att innehålla en samhällsekonomisk analys, transportpolitisk målanalys samt en fördelningsanalys.

Projektet Tvärförbindelse Södertörn samråder med kommunerna för att inhämta information och synpunkter på projektets påverkan på den kommunala planeringen. Spårväg syd och utveckling av Alfred Nobels allé är kända projekt inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn.

Alternativa förslag

Ett antal privatpersoner har kommit in med förslag på andra alternativ till lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn än de tre utredningskorridorer som redovisas i samrådshandlingen.

- Ett förslag som har inkommit innebär att Glömstavägen stängs av i höjd med Glömsta fram till korset Vårby allé - Botkyrkaleden. En ny tunnel föreslås byggas från Glömsta till nya trafikplatsen vid Skärholmen/Kungens kurva där såväl södergående som norrgående trafik från Söderleden ansluter. Masmovägen förbättras så den kan ta ökad busstrafik. Endast busstrafik och utryckningsfordonstrafik tillåts på den enligt förslaget. Personen menar att

bostadsområdena Haga, Masmö och Myrstugeberget är små isolerade bostadsöar som får sämre bostadsmiljö med en "Södertörnsled" som medför betydligt ökad trafik mellan dessa områden. Enligt personen förbättras såväl Masmö/Hagaområdet som Fittjaområdets boendemiljöer avsevärt då störstadeln av den nuvarande genomfartstrafiken försvinner. Trafik från Södertörnsleden som ska till Fittja får åka via Skärholmen/Kungens kurva och avfart mot Masmö/Haga. Det framförs att genom denna avstängning av Glömstaleden så kan viktig mark frigöras på såväl Huddingesidan som Botkyrkasidan som kan bebygga denna mark med bostäder.

- En ny sträckning av väg 259 med en tvärbana som ska binda samman E4/E20 vid Skärholmen/Kungens kurva via Flemingsberg till riksväg 73.
- En linbana samt bättre väg för gods i södra Botkyrka istället, samt utbyggnad av cykelbanenätet. Enligt personen kommer privatbilismen att öka om Tvärförbindelse Södertörn byggs, vilket innebär många negativa följder.
- En person framför att anslutningen till väg 73 skulle kunna vara vid trafikplats Skogås. Väldigt många från de södra förorterna pendlar söderut på E4:an och använder i dag Älvsjövägen eller Södra länken. En förbindelse via Skogås skulle sannolikt gynna många fler än att ansluta vid Jordbro, enligt yttrandet.
- En sträckning som ansluter direkt till Förbifarten.
- En person föreslår en lösning enligt Norra korridoren men tunnel även sista biten till Masmoberget. Det påpekas det ska anläggas spårväg genom Glömsta. Det framförs även att det kan finnas mycket radon i Masmoberget.

Trafikverkets kommentar:

En åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn togs fram 2014 där både ändamål och projektmål formulerades. Resultatet av åtgärdsvalsstudien blev att en kombination av olika åtgärdsområden formulerades, där ett åtgärdsområde ensam inte klarar av att uppfylla dessa mål. Ny vägförbindelse, attraktiv cykelinfrastruktur, konkurrenskraftig kollektivtrafik med buss och förbättrade förutsättningar för godstransporter på Södertörn var några av åtgärdsområdena som identifierades i studien. Sammanlagt föreslogs tio olika åtgärdsområden för att nå målen. Därmed beslutades att planeringen för en ny vägförbindelse Södertörn skulle starta. Projektet är alltså avgränsat till en vägförbindelse, inklusive ett nytt regionalt gång- och cykelstråk, medan exempelvis spårförbindelse behandlas i andra infrastrukturprojekt.

Flera av ovanstående förslag ligger inom korridorerna och finns med i pågående diskussioner. För tvärförbindelsen utreds tunnel genom Masmoberget. För sträckningen mellan Masmoberget och västra Glömstadal utreds i nuläget endast väg i ytläge. Projektet har samordning med Spårväg syd.

Andra alternativ har valts bort från fortsatt utredning eller har inte utretts i projektet Tvärförbindelse Södertörn då de inte bedömts uppfylla projektets ändamål och projektmål. Bortvalda alternativ kommer att redovisas i PM bortvalda alternativ och kommer kortfattat att redovisas i den uppdaterade samrådshandlingen. En direkt koppling till Förbifarten är ett exempel på ett alternativ som inte uppfyller projektets ändamål eller projektmål. Trafikverkets uppdrag innebär att ansluta till både E4 och E20 vilket inte är möjligt med en direkt anslutning till Förbifarten. Med en direkt anslutning till Förbifarten ansluts tvärförbindelsen endast till E4.

Åtgärder på befintlig väg

En del privatpersoner förespråkar att ingen ny väg byggs, utan att istället åtgärder genomförs på befintlig väg 259. Exempel på åtgärder som förs fram är förstärkning och bullerskydd, samt förstärkning av bron över Orången. Detta anses innebära ett värnande av natur och människor. I ett

yttrande ifrågasätts behovet av tvärförbindelsen och menar att Tvärförbindelse Södertörn strider mot klimatmål och våra beteenden måste styras mot andra transportsätt.

Trafikverkets kommentar:

Den befintliga väg 259 är delvis utbyggd i början av 1990-talet. Det är delarna genom centrala Huddinge och i Glömstadalen som inte har byggts ut som har de största bristerna i trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa brister kan inte åtgärdas utan en ny vägplan. Både Huddinge kommun och Trafikverket eftersträvar att flytta den regionala genomfartstrafiken till en ny regional vägförbindelse.

Gemensamt för korridorer

För tvärförbindelsen finns skilda synpunkter på lokalisering av anslutningar till E4/E20. Några privatpersoner anser att en trafikplats nära Masmö och Skärholmen måste prioriteras eftersom detta är en punkt som många i området kan utgå ifrån. I ett annat yttrande uttrycks att anslutningen i Fittja bör undvikas för att områden kan försvinna och istället föreslås att kollektivtrafiken byggs ut istället.

Trafikverkets kommentar:

För anslutningen till E4/E20 utreds väg i tunnel genom Masmoberget till Vårby, väg i ytläge eller nedsänkt väg till trafikplats Fittja, samt en kombination av dessa. De alternativa anslutningarna gäller oavsett vilken korridor som väljs. Anslutning till E4/E20 kommer att studeras mer i detalj i kommande arbete med vägplanen.

Övrigt

- Synpunkt om att bygga vägen så snart som möjligt.
- Synpunkt om att ingen korridor förespråkas eftersom kartan över korridorer är inte är tillräckligt detaljerad med gatunamn så att man kan lokalisera sträckningen. Det förespråkas att streckningen ska ritas in på en karta med gatunamn. Personen undrar om Trafikverket medvetet dölja detta av oro för synpunkter?
- Synpunkt om att Mellersta korridoren innebär möjlighet att genomföra Tvärförbindelse Södertörn utan en massa överklaganden och medföljande osäkerheter och fördyringar och en minskad risk för Huddinge kommuns representanter att bli anklagade för att sälja ut sina kommuninnevånarnas miljö.
- Synpunkt mot Norra korridoren eftersom denna korridor är tidigare utredd i och med Södertörnsleden. De kringboende har möjlighet att hämta argument för sina farhågor om överskridande av miljö kvalitetsnormer från en mängd utredningar och protokoll från det tidigare projektet Södertörnsleden.
- Synpunkt från en person som var anmäld till fokusgruppen. Personen i fråga känner sig besviken att inte bli kallad till detta samråd/öppet hus.
- Synpunkt om att Södra korridoren möjligen kan fungera om förbifart Tullinge kommer byggas någon gång.

Trafikverkets kommentar:

Projektet framförs enligt en fastställd tidplan. I början av 2017 planerar Trafikverket att besluta om vilken korridor som ska gälla för den nya vägens sträckning. Under 2017 och 2018 fortsätter arbetet med att bestämma var vägen ska ligga inom korridoren, och att utforma planförslaget med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Under arbetet kommer ytterligare samrådsaktiviteter att ske. Vintern 2018/2019 planerar Trafikverket att kungöra ett planförslag och ställa ut det för granskning

för att därefter under våren 2019 begära att få vägplanen fastställd. Tidpunkterna är preliminära och kan komma att ändras.

Under samrådet i april/maj visades kartor över hela utredningsområdet med korridorerna utritade. Stora huvudvägar fanns markerade men inte lokalvägar eftersom projektet inte behandlar den detaljnivå ännu. I kommande skede med vägplanen kommer en exakt lokalisering av vägsträckning att studeras och utredningar på en mer detaljerad nivå att ske.

Tvärförbindelse Södertörn har utretts och diskuterats i olika omgångar sedan 1960-talet. I nuläget utreds förutsättningar och känslighet för olika miljöaspekter för samtliga tre korridorer vilket kommer vara underlag till beslut av lokalisering.

På Trafikverket hemsida finns möjlighet att anmäla sig till fokusgruppen. Första mötet genomfördes 14 juni 2016. Trafikverket beklagar om inbjudan till samrådsmötena inte gick fram.

För Södra korridoren är det möjligt att bygga tvärförbindelsen på samma ställe som Infart Riksten som är en del av Förbifart Tullinge.

2.3.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer har inget att erinra i ärendet:

- Bergsstaten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Folkhälsomyndigheten
- Sjöfartsverket
- SGU
- Statens fastighetsverk
- HSO i Stockholms län - Funktionshindersrörelsen i samverkan

Genomförda samrådsmöten har mellan mars 2016 och juni 2016 hållits med:

- Svenska kraftnät
- Vattenfall lokal och regionalnät
- Stockholm vatten
- Södertörns Fjärrvärme
- Spendrups

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Miljöpartiet i Huddinge

Miljöpartiet i Huddinge tar fram kritik mot förbiseende av klimatmål. Miljöpartiet tar upp intressekonflikter mellan Tvärförbindelse Södertörns projektmål och de miljö- och klimatmål som gäller nationellt. Bland annat menar partiet att projektmålen står i konflikt med intresset av att prioritera kollektivtrafik och gång- och cykel, samt med riksintresset för friluftsliv. Partiet framöver även byggande av Tvärförbindelse Södertörn bedöms påverka naturmiljön mycket kraftigt enligt MKB:n för Huddinge kommun översiktsplan vilket varken är förenligt med miljökvalitetsmålet "Ett rikt växt- och djurliv" eller med det delmål i kommunens inriktningsbeslut för översiktsplan 2030 som anger att naturreservat och gröna kilar ska värnas.

Trafikverkets kommentar:

Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn pågår arbetet med att ta fram klimatkalkyler och klimatberäkningar, där korridorernas bedömda koldioxidsutsläppsmängder kommer att jämföras

mellan varandra, samt ställas mot ett nollalternativ, för att se vilken korridor som innebär medför störst klimatbelastning. Resultatet från detta arbete kommer att redovisas i samrådshandlingen och beaktas i valet av lokalisering.

Tvärförbindelsen innebär stora trafikmängder på den nya vägen men utifrån ett regionalt perspektiv bedöms tvärförbindelsen avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar. Övriga åtgärder som kan minska klimatpåverkan är bland annat att tvärförbindelsen även förbättrar möjligheten för resande med kollektivtrafik, gång och cykel.

I projektet Tvärförbindelse Södertörn bedöms korridorernas måluppfyllelse avseende både funktions- och hänsynsmål och en samlad bedömning görs. Vid bedömning av projektets miljömåluppfyllelse har endast de nationella målen beaktas i detta skede. Detta då de regionala och lokala målen och strategierna syftar till att uppnå de nationella målen.

Inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn utreds alternativ som undviker intrång i Flemingsbergsskogen. Nu pågår ett arbete med att göra en konsekvensbedömning utifrån ett flertal aspektområden, exempelvis natur- och kulturmiljö, samt en samlad bedömning av korridorerna för att ställa deras inbördes skillnader och konsekvenser mot varandra.

Påverkan på miljön vid Glömstadalen beaktas i pågående MKB-process.

Naturvårdsverket

Trafikverket behöver utreda och presentera Tvärförbindelse Södertörns påverkan på trafikutvecklingen lokalt och regionalt samt hur utvecklingen förhåller sig till lokala och regionala miljömål samt vad den innebär för tillgängligheten på sikt.

Fenomenet med inducerad trafik behöver beaktas. Vägsträckning och vägutformning (tunnel/ytläge) behöver studeras tillsammans med berörda aktörer för att inte omöjliggöra framtida bostadsutbyggnad i kollektivtrafiknära lägen.

Kartläggning av ekologiska landskaps samband och naturvärdesinventering är underlag som behöver finnas innan val av lokalisering och utformning (tunnel/ytläge) görs. Kartläggning av ekosystemtjänster behöver också göras. I samrådsmaterialets kartor syns att Trafikverket enbart har redovisat den regionala grönstrukturens gröna kilar (RUF 2010). Den regionala grönstrukturens så kallade värdekärnor visas inte i kartorna, vilket gör redovisningen av den regionala grönstrukturen missvisande.

Bedömning av kumulativa effekter behövs liksom motiveringar till val rörande lokalisering och utformning som görs löpande under planprocessen.

Den sammanhållna planläggningsprocessen som infördes i och med ändringarna i väglagen den 1 januari 2013 ställer höga krav på Trafikverket när det gäller att utreda och dokumentera de val som löpande görs under planprocessen. Naturvårdsverket vill framhålla vikten av att det i den kommande samrådshandlingen tydligt framgår vilka ställningstaganden avseende val av lokalisering och utformning som redan tagits under vägplaneprocessen och att dessa val ska vara tydligt motiverade. I samrådsmaterialet noterar Naturvårdsverket till exempel redan nu ställningstaganden rörande hastighet och vägstandard samt grova förslag till sträckor med tunnel/ytläge respektive bortval.

Trafikverkets kommentar:

Vid bedömning av projektets miljömåluppfyllelse har vi bara tagit hänsyn till det nationella målet i det här skedet. Det beror på att de regionala och lokala målen och strategierna syftar till att uppnå de nationella målen. Inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn utreds projektets påverkan på trafikutvecklingen samt tillgängligheten.

Inducerad trafik och styrmedel kommer att utredas i nästa skede av vägplanen. Inducerad trafik är namnet på det fenomen som innebär att ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Samtliga korridorer bedöms ge en ökning av det redan mycket stora trafikflödet på E4/E20 mellan Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm. Tvärförbindelsen kommer framförallt avlasta huvudvägar som väg 226 och väg 73 men även övrigt vägnät söder om innerstaden. Samordning sker med berörda aktörer inom Tvärförbindelse Södertörn.

Naturvärdesinventeringen och landskapsanalysen pågår och kommer utgöra underlag till val av lokalisering. I nuläget har ekosystemtjänster identifierats som bedöms vara aktuella för just det aktuella projektet. Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster som naturens ekosystem ger oss människor, och som bidrar till vårt välbefinnande. En kartläggning har gjorts av naturtyper samt hur stor andel mark som tas i anspråk för respektive korridor. Detta arbete ligger till grund för hur det fortsatta arbetet genomförs. Arbetet presenteras i samrådshandlingen. Värdekärnorna beaktas i arbetet och kommer att redovisas i en karta i kapitel rekreation och friluftsliv. Under MKB-processen kommer även kumulativa effekter att behandlas. Kumulativa effekter innebär samverkan mellan flera olika effekter som uppstår som en följd av projektet, till exempel bullereffekt och barriäreffekt. Effekter av projektet kan även samverka med effekter från andra pågående eller framtida verksamheter och projekt, till exempel kan bullereffekter av ett vägprojekt samverka med buller från en järnväg (befintlig eller planerad).

Projektet redogör för bortval av alternativa korridorer i PM Bortvalda alternativ och kommer kortfattat att redovisas i samrådshandlingen. Hastighet och utformning är delvis specificerat i projektmålen. I projektmålen ingår att tvärförbindelsen är utformad som mötesfri motortrafikled med referenshastighet 80-100 km/h. Mer exakt utformning av tvärförbindelsen kommer att beskrivas i nästa fas med vägplanen.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Huddinge Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem, Friluftsrämjandet Huddinge, Friluftsrämjandet Botkyrka lokalavdelning, Huddinge hembygdsförening i ett gemensamt yttrande

Föreningarna menar att trafikflödena i den aktuella sträckningen kommer att öka betydligt och att en förstärkning av vägkapaciteten är därför sannolikt ofrånkomlig. Samtidigt påpekar föreningarna att det är uppenbart att en utbyggnad av en ny, kapacitetsstark väg driver utvecklingen när det gäller utsläpp, underlag för kollektivtrafik m.m. i felaktig riktning och ser det svårt att projektet är förenligt med Trafikverkets långsiktiga vision. Föreningarna menar att den Mellersta korridoren är klart överlägset från naturvårdssynpunkt och ansluter bättre till Karolinska universitetssjukhuset och Södertörns högskola, två mycket stora och viktiga målpunkter. Föreningarna beskriver även viktiga områden för rekreation, friluftsliv och kulturmiljö, samt nämner att en beskrivning av Huddingeleden och Sörmlandsleden saknas i samrådsunderlaget. Föreningarna anser att Trafikverket inte har hanterat den mycket tuffa konflikten mellan infrastruktur och natur-/kultur-/friluftsvärden i Glömstadalen. Vidare anser föreningarna att högsta tillåtna hastighet längs hela vägsträckan bör vara 80 km/h för att stärka kollektivtrafikens möjligheter att attrahera trafikanter, samt att en ny gång- och cykelväg bör anläggas längs med sträckan.

Trafikverkets kommentar:

Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn pågår arbetet med att ta fram klimatkalkyler och klimatberäkningar, där korridorernas bedömda koldioxidsutsläppsmängder kommer att jämföras mellan varandra, samt ställas mot ett nollalternativ, för att se vilken korridor som innebär medför störst klimatbelastning. Resultatet från detta arbete kommer att redovisas i samrådshandlingen och beaktas i valet av lokalisering. I klimatkalkylen beräknas klimatpåverkan och energianvändning från anläggningens materialtillverkning, byggnation, underhåll, drift och reinvestering. Dessutom görs

klimatberäkningar för klimatpåverkan från trafiken. Tvärförbindelsen innebär stora trafikmängder på den nya vägen men utifrån ett regionalt perspektiv bedöms tvärförbindelsen avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar. Övriga åtgärder som kan minska klimatpåverkan är bland annat att tvärförbindelsen även förbättrar möjligheten för resande med kollektivtrafik, gång och cykel. Under nästa fas med framtagande av vägplan, kommer attraktiva anslutningar för kollektivtrafiken detaljstuderas tillsammans med ytterligare åtgärder för att skapa en så bra lösning för kollektivtrafiken som möjligt.

Nu pågår ett arbete med att göra en konsekvensbedömning utifrån ett flertal aspektområden, samt en samlad bedömning av korridorerna för att ställa deras inbördes skillnader och konsekvenser mot varandra. I den pågående MKB-processen är den generella bedömningen att tunnelloösningar innebär en mindre påverkan på naturmiljön jämfört med väg i ytläge.

I nästa skede av vägplanen kommer detaljerade kopplingar till målpunkter studeras. Då kan Trafikverket ange specifika körtider.

I pågående MKB-process kartläggs välbesökta rekreationsområden inom utredningsområdet. Huddingeleden och Sörmlandsleden beaktas i detta arbete.

Lämningar efter äldre vägsträckningar genom Glömstadalen kommer behandlas i pågående arbete med kulturarvsanalysen och är identifierat som ett viktigt värdebärande karaktärsdrag för området.

Lösningar för kollektivtrafik och cykelstråk utreds mer ingående i nästa skede.

Det är många stora projekt som planeras omkring E4/E20 med många inblandade aktörer. Projektet Tvärförbindelse Södertörn har en kontinuerlig samordning med andra parter, där ambitionen är att uppnå bästa möjliga lösning. Kompensationsåtgärder tas med i den fortsatta planeringen av Tvärförbindelse Södertörn i samråd med andra parter.

SMHI

SMHI påpekar att Norra och Mellersta korridoren är de kortaste och kommer därför att ge minst mängd utsläpp av luftföroreningar, samt att Norra korridoren väntas ge minst påverkan på sjöar, vattendrag och våtmarker. SMHI lyfter även fram vikten av att utreda det framtida klimatet, konsekvenser av extrem nederbörd för vägtunneln, påverkan på sjöar samt yt- och grundvatten, att gällande bullernormer uppnås, vilken korridor som ger minst utsläppsmängder och att gällande miljö kvalitetsnormer för partiklar uppnås. Angående utsläppsmängder anser SMHI att det bör framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser och av luftföroreningar kommer att vara i området för de olika alternativa korridorerna. Vidare menar SMHI att de krävs en väl avvägd placering och utformning av busshållplatser och cykelbanor så att de utgör attraktiva alternativ istället för bil.

Trafikverkets kommentar:

Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn pågår arbetet med att ta fram klimatkalkyler och klimatberäkningar, där korridorernas bedömda koldioxidsutsläppsmängder kommer att jämföras mellan varandra, samt ställas mot ett nollalternativ, för att se vilken korridor som innebär medför störst klimatbelastning. Resultatet från detta arbete kommer att redovisas i samrådshandlingen och ingår i underlaget inför val av lokalisering. I klimatkalkylen beräknas klimatpåverkan och energianvändning från anläggningens materialtillverkning, byggnation, underhåll, drift och reinvestering. Dessutom görs klimatberäkningar för klimatpåverkan från trafiken.

I pågående MKB-process utreds påverkan i form av buller för korridorerna. Den mest utslagsgivande aspekten för buller är om vägen förläggs i tunnel eller inte.

I MKB-processen pågår en bedömning av korridorernas påverkan på hydrogeologin. Detaljförhållanden vad gäller hydrogeologi är i dagsläget inte kända för större delen av utredningsområdet, utan informationen i detta skede är översiktlig och bygger i huvudsak på befintligt kartunderlag och databaser. Ur vattenmiljö-hänseende visar preliminära bedömningar att en väg förlagd i tunnel är att föredra. Detta innebär att den mellersta korridoren och den norra korridoren förlagd i tunnel förväntas ge minst påverkan på hydrogeologin inom utredningsområdet.

Projektet beaktar översvämningsrisker och utreder utsläppsmängder av koldioxid i klimatkalkyler och klimatberäkningar (se svar i punkt 1). Resultat från detta arbete kommer att redovisas i samrådshandlingen. I det kommande arbetet med vägplanen kommer placering av hållplatser för kollektivtrafik, placering av trafikplatser samt kopplingar till lokalt vägnät utredas mer i detalj. Placering av gång- och cykelväg är inte fastställd och Trafikverket utreder lösningar för en rak och attraktiv lokalisering.

Post och telestyrelsen (PTS)

PTS hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att ha fortsatt samordning med ledningsägare i det fortsatta arbetet inom Tvärförbindelse Södertörn.

Skanova

Skanova förordar Norra korridoren då Mellan och Södra kan innebära att en telestation berörs. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Eventuell flytt av telekablar förutsätts bekostas av initieraren.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att ha fortsatt samordning med Skanova i det fortsatta arbetet.

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Strålsäkerhetsmyndigheten påpekar att det är viktigt att beakta förekomsten av markradon vid tunnelbyggen. När det gäller radon på arbetsplatser gäller föreskrifter AFS 2015:7. SSM har i övrigt inga synpunkter på ovanstående remiss.

Trafikverkets kommentar:

Förekomsten av radon är en fråga som behandlas i en senare fas av projektet Tvärförbindelse Södertörn när korridor har valts.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät önskar att Trafikverket samråder med dem avseende omledningar av befintliga vägar under byggtiden. Eventuell korsning med deras ledning ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på ledning i största möjliga mån undviks. Om åtgärder på ledningar inte går att undvika måste Svenska kraftnät kontaktas minst tre-fem år innan åtgärderna behöver genomföras. Så länge Svenska kraftnäts rekommendationer beaktas och planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har de inga invändningar mot planerad ny vägförbindelse.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att ha fortsatt samordning med Svenska kraftnät.

Svenska Skyttesportförbundet

Förbundet påpekar att det finns två befintliga skjutbanorna inom utredningsområdet, Hacksjöbanan och Gladö kvarn. Förbundet förordar att Tvärförbindelse Södertörn ges en utformning som inte på något sätt inverkar menligt på skytteverksamheten.

Trafikverkets kommentar:

Skjutbanorna är kända inom projektet. I den mån det är möjligt kommer påverkan på verksamheten att undvikas.

Svenska turistföreningen

Föreningen anser att Norra korridoren verkar vara lämpligast för en tunnel från Sundby under Flemingsbergsskogen och upp vid Gömmarvägen. Även vid Masmo anser föreningen att en tunnel krävs. Föreningen anser att leden bör dras närmare sydöstra delen av Huddinge tätort för att fånga upp mer trafik och ge mindre intrång. De upplyser vidare att leden berör Hanvedenkilen och Bornsjökilen och att hänsyn måste tas till de mycket stora och legitima intressen som finns inom natur- och friluftsliv i Hanveden och Flemingsbergsskogen, samt kring Gömmaren.

Föreningen påpekar att det saknas information om Huddingeleden och Sörmlandsleden.

Trafikverkets kommentar:

Projektet utreder både tunnelloösningar och väg i ytläge inom skogsområdet Hanveden. Tunnel genom Masmoberget utreds.

Inom Tvärförbindelse Södertörn har alternativ studerats norr om Norra korridoren, men valdes bort från fortsatt utredning bland annat på grund av sämre koppling till regionala stadskärnan Flemingsberg. I ändamålet för Tvärförbindelse Södertörn framgår att Flemingsberg är en viktig målpunkt.

Huddingeleden, Sörmlandsleden och de gröna kilarna beaktas i pågående MKB-process.

Backens fastighetsägarförening

Föreningen framför att förslaget "Mellersta korridoren" är bästa förslaget och att ett tunnelalternativ är ett måste för tvärförbindelse Södertörn. Bland annat för att det är det alternativ som gör minst avtryck att känsliga kulturlandskap som vägen ska dras igenom och att kulturlandskapet i Flemingsbergsskogen och Glömstadalen bevaras.

Föreningen vill även påpeka att samrådshandlingarna är vagt beskrivet då det gäller planeringen av Glömstadalen och saknar kompletterande satsningar på cykelbanor och spårvägstrafik. De anser att en förstärkt påfart kommer att behövas vid påfarten från Huddinge C vid Glömstavägen för att undvika en flaskhals till Södertörnsleden.

Trafikverkets kommentar:

I planeringsarbetet pågår ett arbete med att ta fram en kultursarvsanalys där de olika korridorernas påverkan på kulturmiljön kommer att utredas, inklusive påverkan på kulturmiljöerna i Glömstadalen. Huddinge kommun planerar en ny stadsdel i eller i anslutning till Glömstadalen som även ska trafikeras av Spårväg syd. Den planerade stadsdelen i Glömstadalen och Spårväg syd är kända utvecklingar i projektet och samordning sker med berörda parter.

Kapacitetsberäkningar kommer att genomföras för att bedöma vilken trafikteknisk standard som vägen ska ha. Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer frågor angående kollektivtrafik och lokalt vägnät att studeras vidare.

Hacksjövägens samfällighet

Hacksjövägens samfällighet föredrar Norra korridoren då den minst skadar de naturliga områden som den växande befolkningen kan nyttja för fritid, sport, hälsa och möten med naturen.

Trafikverkets kommentar:

Detta utreds i pågående MKB-process. Projektet har kartlagt välbesökta rekreationsområden inom utredningsområdet.

TeliaSonera

Telia Sonera förutsätter att Trafikverket kallar TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB (TSSNFAB) till samrådsmöte tidigt i projektet för att säkerställa att inte telestation och tillhörande kablage och kanalisation kommer att påverkas negativt av byggnationen. Eventuella kostnader i samband med åtgärder för planeringen eller eventuella skador bekostas av exploatören/Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att ha fortsatt samordning med Telia Sonera i det fortsatta arbetet med Tvärförbindelse Södertörn.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution påpekar att RN-stationer är extremt komplicerade att flytta och koncessionspliktigt.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten beaktas och Trafikverket kommer att ha fortsatt samordning med Vattenfall i det fortsatta arbetet inom Tvärförbindelse Södertörn.

Vårby-Fittja hembygdsförening

Vårby-Fittja hembygdsförening förordar Mellersta korridoren då detta alternativ har störst andel planerad och utlovad tunnelutbyggnad. Föreningen anser även att tunnel ska fortsätta genom hela Glömstadalen då det annars blir allvarliga ingrepp i Bornsjökilen. Föreningen anser vidare att mångfilit är skapande av överkapacitet. Beträffande Ebbadalsvägen som lokalväg, är den att betrakta som en kulturväg, som inte tål större förändring utan att förlora sin karaktär.

Trafikverkets kommentar:

I den här fasen utreds tre alternativa korridorer; Norra, Mellersta och Södra korridoren. Dessa korridorer utreds vidare eftersom de bedöms bäst uppfylla ändamål och projektmål. Mellersta korridoren utformas, som påpekas av Vårby-Fittja hembygdsförening, till stor del av passager i tunnel. Nu pågår ett arbete med att göra en konsekvensbedömning utifrån flera aspektområden, samt en samlad bedömning av korridorerna för att ställa deras inbördes skillnader och konsekvenser mot varandra.

Att minimera påverkan på svaga samband är en känd fråga inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn som kommer att utredas vidare.

Bornsjökilen behandlas i pågående MKB-process.

I nuläget utreds både tunnelösningar och väg i ytläge för passagen förbi Glömstadalen. Kapacitetsberäkningar kommer att genomföras för att bedöma vilken trafikteknisk standard som vägen ska ha.

Det äldre vägnätet har i nuläget endast behandlats översiktligt, men Ebbadalsvägen är en viktig del av detta och kommer att detaljstuderas i nästa skede utifrån ett kulturmiljöperspektiv.

2.4. Samråd vid framtagande av lokaliseringsalternativ 2016-07-01--2017-03-15

I denna del, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för samrådsfasen 2016-07-01 - 2017-03-15. Under den här perioden utreddes de tre korridorernas effekter och konsekvenser.

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2016-11-22 och 2016-12-22. Syftet med samrådet var att redovisa de korridorer som Trafikverket valt att utreda vidare med dess effekter och konsekvenser och inhämta synpunkter på dessa inför Trafikverkets val av korridor.

Inför samrådet tog Trafikverket fram en samrådshandling (Trafikverket, Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11).

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt mellan 2016-11-22 och 2016-12-22 på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.
- Kommunkontoren i Haninge, Huddinge och Botkyrka samt Medborgarkontoren i Tullinge och Fittja.
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>, se under Samråd/möten

Under samrådsperioden för val av korridor sändes en inbjudan ut 2016-11-21 till kommuner, myndigheter och organisationer som bedömts bli berörda av Tvärförbindelse Södertörn.

Samrådet annonserades även i Mitt i tidningar och Dagens Nyheter.

Under samrådsperioden hölls inga öppna hus. Ett uppsökande dialogarbete utfördes för att nå synpunkter från personer som sällan engagerar sig i samråd.

Följande möjligheter fanns under samrådet för att lämna sina synpunkter på projektet:

- Fylla i enkäten som fanns på <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>
- Skicka e-post
- Skriva ett brev

Synpunkter inkom från myndigheter, organisationer och 640 personer ur allmänheten. Av de 640 personerna som lämnade in synpunkter föredrog 368 den norra korridoren, 141 den mellersta korridoren, 115 den södra korridoren och 16 personer svarade "ingen".

2.4.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen Stockholm Enheten för planfrågor har under samrådstiden inkommit med två yttranden. Ett yttrande inkom 2017-03-14, från enheten för planfrågor, och handlade om val av lokalisering av korridor.

Yttrande 2017-03-14

Länsstyrelsen förordar den norra korridoren med tunnel ur ett kulturmiljö- och landskapsperspektiv. Sociala aspekter och i viss mån naturmiljön tas bättre tillvara i den mellersta korridoren, enligt länsstyrelsen. Den södra korridoren är det sämsta alternativet, utifrån ovan angivna aspekter. Oavsett alternativ behöver risk- och säkerhetsfrågor utredas ytterligare och samhällsriskerna bedömas i de ytlägen som kan bli aktuella.

Länsstyrelsen har vid underhandskontakt med Trafikverket efterfrågat om kunskap tagits fram om nuvarande och framtida ekologiska spridningssamband. Dessa aspekter behöver beaktas även vid bedömning av naturmiljön.

Länsstyrelsen anser att risk för påtaglig skada på riksintresse för friluftsliv finns och bedömer att alternativ norra och mellersta riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresset, beroende på hur vägen utformas, medan alternativ södra kommer att medföra påtaglig skada. Med hänsyn till riksintresset för friluftslivet är det angeläget att en ny vägförbindelse i största möjliga mån följer befintlig väg, alternativt förläggs i tunnel. I kommande planering och projektering är det viktigt att Trafikverket utreder hur skada på riksintresset kan minimeras, genom lokalisering, utformning och gestaltning.

Länsstyrelsen anser att den analys enligt fyrstegsprincipen som gjordes innan den fysiska planeringen startade är viktig att redovisa. Länsstyrelsen anser att det i denna tillbakablick tydligt bör framgå vilka transportbehov och problem som avses lösas och motiven till valt/valda trafikslag för att lösa problemen och tillgodose behoven. Trafiknyttan med den valda lösningen behöver kunna verifieras med trafikprognoser, utgående från ett horisontår och en markanvändning som berörda aktörer ställer sig bakom. Utgångspunkten bör vara RUFSS, som syftar till att ligga till grund för en mellankommunal samordning på en regional nivå.

Det fortsatta arbetet kräver arkeologisk utredning och eventuellt ytterligare arkeologiska åtgärder i form av undersökningar. Ingen av de föreslagna dragningarna berör direkt riksintressen för kulturmiljövården. Sträckningar berör dock områden med stora kulturhistoriska värden och därför behövs en gestaltning som utgår från de kulturhistoriska värdena. Det krävs även att konsekvenserna för kulturmiljön redovisas och hanteras. Länsstyrelsen delar landskapsanalysens uppfattning att landskapet behöver analyseras med en högre detaljeringsgrad i fortsatt arbete.

En ny stor trafikled genom oexploaterade delar av riksintresseområdet Hanveden skulle uppenbart komma i konflikt med riksintressets utpekade värden för friluftsliv och förutsättningarna för dem. Detta gäller allra främst den södra korridoren. För vissa sträckor av Tvärförbindelse Södertörn kan delar av naturreservat behöva upphävas, vilket fordrar synnerliga skäl (7 kap. 7 § MB).

De gröna kilarna (enligt RUFSS 2010) omfattar även värdekärnor. Värdekärnorna behöver redovisas för att grönstrukturen ska kunna förstås och redovisas på rätt sätt. Trafikverket behöver tydligare redovisa exakt var inom utredningsområdet de svaga gröna sambanden finns och vilka platsspecifika åtgärder som Trafikverket planerar för att stärka dessa. Trafikverket behöver precisera de generellt biotopskyddade områden som kan påverkas och beskriva hur hänsyn kommer att tas till skyddet.

Länsstyrelsen har tidigare angett att det finns behov av en redogörelse när det gäller beskrivning av eventuell påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten, mussel- och fiskvatten samt dagvattenhantering kopplad till utbyggnaden av aktuella vägsträckorna.

I fortsatt arbete bör det förtydligas hur Trafikverket ska säkerställa att utsläppen av föroreningar från dagvatten till recipient inte ökar och helst minskar. För en acceptabel riskhantering kan det vara fördelaktigt att någon form av katastrofskydd byggs in i dagvattensystemet.

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket har tagit fram en social konsekvensbeskrivning. Dess slutsatser är relevanta i den fortsatta planeringen och lokaliseringen av vägen. Det är viktigt att problematisera de sociala konsekvenserna och komma med förslag på åtgärder för att minska dessa.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av länsstyrelsens synpunkter angående val av lokalisering.

En övergripande riskutredning gjordes i lokaliseringsskedet. Tillräckligt underlag för beräkningar, vilket krävs när man tittar på bland annat tunnelsäkerhet (olyckstyp C) saknades dock i detta skede. Riskutredningen fortsätter i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen ("framtagning av

planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning”). Trafikverket kommer när korridor är vald att utreda vidare risker förknippade med tunnel, bedömning av samhällsrisk och individrisk.

I det fortsatta arbetet med vägplan kommer Trafikverket att utreda de naturmiljöer som har natur- och vegetationstyper som är sällsynt förekommande och/eller har stor betydelse för ekologiska spridningssamband och funktioner. Trafikverket kommer även att i kommande planering och projektering utreda hur skada på riksintresset för friluftsliv kan minimeras, genom lokalisering, utformning och gestaltning. Vidare kommer det att utredas vilka naturreservat som kan komma att påverkas samt huruvida delar kan komma att behöva upphävas.

I det fortsatta arbetet av framtagande av vägplanen kommer passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera påverkan eller stärka de gröna sambanden. Trafikverket kommer även att precisera de generellt biotopskyddade områden som kan påverkas och beskriva hur hänsyn kommer att tas till dessa områden.

Åtgärdsvalsstudien som togs fram 2014 kom fram till att en kombination av olika åtgärdsområden behövdes för att nå de transportpolitiska och projektspecifika målen, där en ny vägförbindelse beslutades vara en av dem. Trafiknyttan med den valda lösningen har utretts genom Trafikverkets metoder som gäller för alla vägprojekt. Trafikverket har en gemensam basprognos vilken grundar sig på Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF. Trafikprognosen för Tvärförbindelse Södertörn grundar sig på basprognosen. Ingen ytterligare analys enligt 4-stegsprincipen avses genomföras.

Trafikverket kommer i kommande planering och projektering utreda hur intrång i fornlämningar och fragmentering av odlingsmark kan minimeras samt hur historiska samband kan upprätthållas. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer en arkeologisk utredning att genomföras och resultaten från denna integreras i projektet och konsekvenserna för kulturmiljön redovisas och hanteras. Landskapsanalysen ska fördjupas med en högre detaljeringsgrad.

En bedömning huruvida planen riskerar att inte uppnå beslutade miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster kommer att utföras i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen. Trafikverket kommer även att utreda om berörda vattenförekomster riskerar att försämrats samt eventuella åtgärder. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer dagvattenhantering kopplad till utbyggnaden av aktuella vägsträckorna utredas samt på vilka sträckor katastrofskydd kan komma att bli aktuella.

Trafikverket kommer att jobba vidare med de sociala frågorna i den fortsatta projekteringen genom arbetet med den sociala konsekvensbeskrivningen (SKB).

2.4.2. Samråd med berörda kommuner

Under perioden 2016-07-01 - 2017-03-15 har möten hållits med de berörda kommunerna.

- Möte har hållits angående bland annat tidplan och kommande arbete.
- Möten har hållits angående kommunernas planering.
- Möte angående samråd (22 november – 22 december 2016) och genomgång av handlingar. Genomgång av fem förslag på trafikplatser i Gladö.
- Ett flertal möten har hållits angående olika vägalternativ.
- Möte har hållits angående VA-ledningar och dagvatten.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Botkyrka kommun

Botkyrka kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-09, angående samråd om val av korridor.

Botkyrka kommuns uppfattning är att den så kallade Norra korridoren är det bästa alternativet och att Tvärförbindelse Södertörns anslutning till E4/20 bäst sker i en punkt och då i Masmo. Problematiken att använda trafikplatsen i Fittja för anslutning till motorvägen är belyst och tar till exempel upp störningar från trafiken (buller, luftkvalitet) för befintliga bostäder, påverkan på stadsutveckling och planeringen nya bostäder på båda sidor av Botkyrkaleden, barriäreffekter med mera. Kommunen ser att den sociala konsekvensbeskrivningen tar upp frågor om bland annat social rättvisa. Samrådsmaterialet stärker därför kommunens uppfattning att en anslutning av Tvärförbindelse Södertörn till E4/20 med en trafikplats i Masmo är den bästa lösningen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Botkyrka kommuns synpunkter angående val av lokalisering.

Haninge kommun

Haninge kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-30, angående samråd om val av korridor. Haninge kommun är angelägen om att Tvärförbindelse Södertörn kommer till stånd snarast. Denna är en saknad länk i det regionala trafiksystemet och nödvändig för att regionen ska utvecklas. Kommunen förordar den norra korridoren med motivet att det är den genaste sträckningen med tydlig koppling mellan de regionala stadskärnorna Haninge centrum, Flemingsberg och Kungens Kurva-Skärholmen.

Utformning av trafikplatserna i Haninge är viktig för att klara den kapacitet som behövs samt att minska barriäreffekter och att möjliggöra för en attraktiv gång- och cykelväg. Det är vidare av stor betydelse att trafikplatserna utformas på sådant sätt att det ekologiska spridningssambandet mellan Hanveden och Tyresta kan utvecklas. Sörmlandsleden passerar i dag under väg 259 i en mindre tunnel. Utöver passagens betydelse för rekreation och friluftsliv, är det viktigt att den utformas på sådant sätt att den kan användas även av viltet. Gång- och cykelvägen bör samordnas med väg 259 för att sträckningen ska bli så gen som möjlig mellan de regionala stadskärnorna.

Haninge kommun påpekar i sitt yttrande att det är viktigt att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna följs och nämna att vägtrafiken idag står för cirka 50% av växthusgasutsläppen i länet samt att kartor som visar luftkvalitet ska uppdateras med senaste data. Haninge kommun lyfter också fram att grundvattenförekomsten Jordbromalm behöver skydd mot förorening från vägen.

Haninge kommun förtydligar i sitt yttrande att kommunen har en ny gällande Översiktsplan 2030 med utblick mot 2050 som antogs i november 2016. Den nya översiktsplanen ger en annan utveckling än den som framförs i samrådshandlingen (Trafikverket, *Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn*, 2016-04-11).

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Haninge kommuns synpunkter angående val av lokalisering. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen ("framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning") tas trafikplatsernas utformning fram. Då kommer det även utredas om det finns behov av åtgärder som minskar barriäreffekten och minskar påverkan på det ekologiska spridningssambandet mellan Hanveden och Tyresta.

Ett av projektmålen är att tillgängligheten och attraktiviteten med cykel mellan de regionala stadskärnorna inom Södertörn ska förbättras. Placeringen av gång- och cykelvägen är ännu inte bestämd och Trafikverket utreder lösningar för en rak och attraktiv lokalisering som uppfyller projektmålet.

I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen utreds grundvattenförekomster. Det kommer även att utredas eventuella behov av tekniska åtgärder för att skydda grundvattenförekomster mot förorening.

Trafikverket tar till sig synpunkten att samrådsmaterialet bör kompletteras med regionala utsläpp. Samrådsmaterialet och de i underlaget använda trafikprognoserna bygger på den information som fanns framme i juni 2016 och då gällde Haninge kommuns Översiktsplan 2004 och RUF5 2010. Inför nästa skede av vägplanen kommer informationen angående Haninge kommuns utveckling och miljömål att uppdateras. Även information angående luftkvalitet och utvecklingen angående Handens och Vegas utveckling kommer att uppdateras.

Huddinge kommun

Huddinge kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-05, angående samråd om val av korridor. Huddinge kommun vill starkt betona vikten av att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Huddinge kommuns markanvändning har sedan länge byggt på att denna tvärförbindelse ska bli byggd. Idag hämmas både bostadsbyggandet och näringslivets utveckling av att den inte är på plats. Huddinge kommun anser därför att finansieringen behöver säkerställas för en snar tillkomst samt att tidplanen för tillkomsten behöver säkras för att undvika fördröjningar.

Huddinge kommun förordar Norra korridoren under förutsättning att det blir utformningsalternativet Tunnel. Kommunen anser att Norra korridoren Tunnel enligt samrådshandlingens (Trafikverket, *Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11*) beräkningar är samhällsekonomiskt konkurrenskraftig jämfört med de andra alternativen samtidigt som en rad negativa konsekvenser tagits om hand genom tunnellösningar.

Den nya stadsdelen Loviseberg planeras för cirka 6 700 nya bostäder. Utfallet i Sverigeförhandlingen har betydelse för när den nya stadsdelen kan växa fram. En tunnelloösning för Tvärförbindelse Södertörn möjliggör nya bostäder i Loviseberg tillsammans med en väl utbyggd kollektivtrafik som Spårväg syd eller liknande.

Huddinge kommun förordar en fullständig trafikplats i Masmö. En fullständig trafikplats i Fittja respektive en delad trafikplats ger oacceptabla intrång i Masmö och Fittja. Samordning krävs med tunnel för Spårväg syd samt att trafiken kan ansluta till både E4 och E20.

Huddinge kommun förordar en lokalisering av gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen som utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden samt djurliv, till exempel genom att anpassa linjeföringen efter dessa förutsättningar.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Huddinge kommuns synpunkter angående val av lokalisering.

I projektet ingår en gång- och cykelförbindelse från Haninge i öster till Masmö i väster. Gång- och cykelförbindelse Södertörn planeras att till stor del gå i anslutning till Norra korridoren oavsett vilken korridor som väljs för motortrafikleden. Dock är placeringen av motortrafikleden avgörande för gång- och cykelvägens läge. På en del av sträckan finns två alternativ för gång- och cykelvägen - en sträckning genom Flemingsbergsskogen och en sträckning utmed befintlig väg 259 via Huddinge centrum. Gång- och cykelvägen kommer att placeras i ytläge.

Södertörnskommunerna

Södertörnskommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har inkommit med ett gemensamt yttrande, daterat 2016-12-15, avseende val av korridor.

Södertörnskommunerna anser att finansieringen behöver säkerställas för en snar tillkomst och att tidplanen för tillkomsten behöver säkras. Södertörnskommunerna anser att den norra korridoren med tunnel bäst kopplar ihop de regionala stadskärnorna och ger en så gen sträckning som möjligt. Norra korridoren möjliggör en effektiv transportförsörjning av personer och gods.

Södertörnskommunerna förordar en anslutning mot E4/E20 via Masmö i tunnel då alternativet ger mindre buller, minskad barriärverkan och minskar karaktären av storskalig infrastruktur samt skapar förutsättningar för att knyta ihop Fittja och Masmö till en attraktivare boendemiljö. Samordning krävs mellan åtgärder på väg 226, utbyggnad av järnvägsspår och Tvärförbindelse Södertörn för att få en effektivt fungerande regional trafik. 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 målpunkterna.

Vidare anser kommunerna att trafikplatsen mellan Jordbro och stadskärnan behöver utformas så att barriäreffekter minskas för att möjliggöra en attraktiv gång- och cykelväg mellan de båda områdena. De anser även att oavsett korridoralternativ korsar vägen regionalt viktiga grönsamband som behöver stärkas i samband med att vägen byggs. I samrådshandlingen (Trafikverket, *Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11*) saknas en allmän beskrivning om hur Södertörns djurliv ska beaktas under byggnationstiden.

Södertörnskommunerna anser att trafikomläggningar vid byggskedet, byggtransporter, etableringsytor m.m. påverkar regionens dagliga transportsystem och de negativa effekterna av detta måste minimeras.

Kommunerna framför att särskild hänsyn behöver tas till att inte försena möjlig bebyggelseutveckling och tillkomsten av Spårväg syd.

Trafikverkets kommentar:

Anslutningen till E4/E20 är en av de stora tekniska utmaningarna för Tvärförbindelse Södertörn. Precis som Södertörnskommunerna påpekar krävs samordning med flera andra projekt, inklusive trafikförvaltningens planer för

Spårväg syd som för närvarande utreds med alternativa sträckningar intill eller genom berget vid Masmö. Kontinuerlig avstämning och samordning mellan projekten Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg syd pågår. En annan utmaning som projektet hanterar är ökade trafikflöden på E4/E20.

Av ovan anledningar studeras ett flertal trafikplatslägen och väganslutningar till E4/E20, via Masmö (anslutning Masmö) och via befintlig trafikplats Fittja (anslutning Fittja). Dessa anslutningar är gemensamma för samtliga korridoralternativ och kommer att kräva fördjupade utredningar och analyser i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen ("framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning"). Då kommer även mer detaljerade trafikplatslösningar vid Jordbro att utredas, där barriäreffekter kommer att beaktas.

Som Södertörnskommunerna påpekar korsar Tvärförbindelse Södertörn viktiga gröna samband oavsett korridoralternativ. Oavsett korridoralternativ kommer passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera eller stärka de gröna sambanden, delvis med avseende på spridning och genetiskt utbyte för växt- och djurarter. Detta även under byggnationstiden.

2.4.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Under perioden 2016-07-01 - 2017-03-15 har möten hållits med Trafikförvaltningen. På mötena deltog även de berörda kommunerna.

- Möte har hållits angående bland annat tidplan och kommande arbete.
- Möten har hållits angående kommunernas planering.
- Möte angående samråd (22 november – 22 december 2016) och genomgång av handlingar. Genomgång av fem förslag på trafikplatser i Gladö.
- Ett flertal möten har hållits angående olika vägalternativ.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande

Trafikförvaltningen förordar, liksom i tidigare samråd, den norra korridoren och anser även fortsättningsvis att det är det alternativ som bäst uppfyller den utpekade målsättningen att knyta samman de regionala stadskärnorna. Trafikförvaltningen anser att särskild vikt bör läggas vid att anslutningspunkterna ligger rätt och är snabba och smidiga att använda för kollektivtrafiken. Det är viktigt att kollektivtrafikens anslutningar till viktiga målpunkter gynnas för att öka dess attraktivitet i relation till bilen.

Trafikförvaltningen anser att samrådshandlingen är missvisande i frågan om vilket färdmedel som gynnas mest av vägens tillkomst. Framtida samrådshandlingar bör tydligt redovisa och problematisera hur Trafikverket resonerar kring vägens påverkan på fördelningen av andelen av de motoriserade resorna mellan kollektivtrafik och bil.

Trafikförvaltningen anser inte att de mellersta och södra korridorerna knyter an till Flemingsberg i samklang med Huddinge kommuns planering och att de därför blir sämre alternativ än den norra korridoren.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Trafikförvaltningens synpunkter angående val av lokalisering.

I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen tas väglinjens och trafikplatsernas läge och utformning fram. Ett av projektets projektmål är att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken till och mellan Kungens kurva- Skärholmen, Haninge centrum och Flemingsbergs resecentrum. För Trafikverket är det viktigt att Trafikförvaltningen även fortsättningsvis är med i arbetet med placering och utformning av trafikplatser och eventuella hållplatser för att på bästa sätt uppfylla projektmålet.

Trafikverket tar till sig Trafikförvaltningens synpunkter angående samrådsmaterialets beskrivning av vägens påverkan på fördelningen av andelen av de motoriserade resorna mellan kollektivtrafik och bil.

2.4.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

2.4.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Naturmiljö

Att värna om och bevara natur- och kulturmiljöaspekter är den vanligast förekommande synpunkten eller kommentaren från allmänheten. Däremot går åsikterna isär om vilket alternativ som skulle skada naturen minst. Alla tre korridorerna har förordats av personer som uppfattar att just den de har förordat är den som påverkar natur- och/eller kulturmiljö minst. Åtskilliga (>100) är överens om att naturmiljön väger tungt eftersom den är orsaken till att man valt att bosätta sig eller uppehålla sig i planområdet. Även buller och andra indirekta störningar förs fram som oönskade för att inte påverka upplevelsen av naturen negativt. Många (>50) förespråkar därmed tunnel som lösning, oavsett sträckning, för att bevara miljön och inte skapa en barriär som minskar rörligheten för människor och djur.

Norra korridoren

Åtskilliga (>100) uppfattar att den norra korridoren är kortast, närmast och rakast och därför påverkar den miljön mindre än de övriga korridorerna. Enligt flera (>10) går den inte genom lika känsliga, och för rekreation välanvända skogsområden, som de södra alternativen, som ifall ens tänkbara huvudsakligen måste gå i tunnel. Norra korridoren uppges även följa den ursprungliga Södertörnsleden och den gena sträckningen ger kortare restid och mindre utsläpp av avgaser. Flera (>10) lyfter en upplevd mindre påverkan på både bostadsområden och natur. Det framförs en önskan om tunnellsökning genom Flemingsbergsskogen och generellt hänsynstagande till människor och djur vad gäller störningar. Någon enstaka önskar att den bör läggas i tunnel i största möjliga utsträckning så det blir så lite påverkan som möjligt för boende och miljö. Viktigt att en så stor väg tar så lite utrymme som möjligt i anspråk. Någon enstaka uppger att tunnel är onödigt kostnadsdrivande och att det inte finns brist på skog och obebyggda områden i Sverige.

Av ett fåtal (<10) framförs att norra korridoren utnyttjar befintlig infrastruktur mest, vilket ses som positivt och medför mindre påverkan på naturen. Eftersom syftet med ett naturreservat är att bevara större naturområden, bör man inte dra en stor motorväg tvärs igenom som i Södra och Mellersta korridoren. Den barriär det skulle skapa menar någon är dåligt för både djur och friluftsliv. Det anses viktigt av åtskilliga (>100) att skogen får vara kvar så orörd som möjligt för framtiden, att det behövs i en storstads närmiljö. Många personer (>50) efterfrågar därför att vägen grävs ner, då upplevelsen av naturen påverkas kraftigt av buller från motorväg. Detta exempelvis i skogarna runt Gladö Kvarn, Paradiset.

Någon uttrycker att det inte är lämpligt att dra en väg söder om Gladö då det finns många bostäder, badsjö och rekreationsområden där samt industriområde. Önskemål framförs om att bevara Gömmarens naturområde orört och intakt. Flera (>10) boende i Tullinge har framfört att de vill bevara den lilla men orörda skogen i närområdet, då Tullinges huvudsakliga tillgång för de boende är just natur och friluftsliv. Någon framför även att de inte vill ha tung trafik i närheten av Rikstens friluftsbad.

En kommentar handlar om att vattenreningen och alla nybyggen, samt Ornlångens vattensystem, kan sätta käppar i hjulet för Tvärförbindelse Södertörn. En annan uppger att denne blir orolig över påverkan på grundvattnet och vill se utredningar om det.

Mellersta korridoren

Mellersta korridoren uppges av flera (>10) bevara mycket av befintliga grönområden, exempelvis naturreservatet mellan Solgård och Visättra. Det framförs av ett fåtal (<10) att den går över redan exploaterad mark och inte ser ut att störa natur- och djurlivet. Ett fåtal anser att mellersta

korridoren är ett bättre alternativ än norra korridoren för miljön runt Solgård. Den mellersta korridoren anses positiv för att den nyttjar större delen av befintlig nyare del av Lännavägen men undviker naturområdet längs Flemingsbergsviken som nyttjas som natur och strövområde av boende i närområdet. Mellersta korridoren kan använda del av planerad väg från Riksten till Flemingsberg, vilket ger mindre påverkan på våtmarker och mindre sjöar exempelvis Hacksjön och Kvarnsjön (mindre påverkan på fågelliv) vilket anses positivt.

Några uttrycker att det bästa med mellersta korridoren är att vägen går i tunnel så att naturreservatet kan fortsätta att erbjuda en ostörd upplevelse av natur och kulturbygd nu och för framtida generationer. Önskan finns om att området runt Flemingsbergsviken och vattenreningsdammarna blir så opåverkat som möjligt, då det ligger nära skolor, arbetsplatser och bostadsområden och nyttjas av flera målgrupper.

Södra korridoren

Den södra korridoren förespråkas av flera (>10) för att de upplever att den ger minst påverkan på skyddsvärd natur och på det rörliga friluftslivet. Den innebär även ett bevarande av ett så stort sammanhängande område som möjligt för djur och natur (mellan befintliga väg 259 och den tänkta södra korridoren), vilket kan minska risken för viltolyckor och ge stora orörda naturområden för rekreation. Dessutom bibehålls en viktig korridor mellan två större sjöar, vilket är viktigt för genetisk variation hos djur och natur. Å andra sidan menar någon att södra korridoren skulle avskärma ett stort område dit både människor och djur skulle ha svårt att ta sig. Södra korridoren skulle skona naturkänsliga områden i Gladö Kvarn, Flemingsbergsskogen, Orlången samt bevara naturområden mellan Huddinge och Botkyrka, vilket flera (>10) uppger som viktigt. Dock uppges det vara förödande för miljö/rekreation och kulturbygd som Ekedal, Ådran och Paradiset med mera om vägen läggs i den sydligaste korridoren.

Södra korridoren uppges minst störa de naturområden som nyttjas mest (sett till antal besökare). En person uppger att Flemingsbergsskogen (där Norra och Mellersta korridoren går) är den enda skog i Huddinge personen känner till där man kan gå utan att höra någon bilväg. I exempelvis Gömmareskogen går det hela tiden att orientera sig med hjälp av bullret. Åsikter finns om att bevara orördheten i naturmiljön samt rekreativiteterna i exempelvis Flemingsbergsskogen. Flera (>10) uppger att det är fler än bara de närboende som utnyttjar rekreativiteterna. Andra personer framför dock att även södra korridoren skulle förstöra en alltför stor och viktig del av orörd och mycket känslig natur, delvis naturreservat, och betydande delar av kulturlandskap som är ovärderliga och som har stor betydelse för framtiden och allmänheten.

Den södra korridoren uppges också påverka centrala Huddinge minst och de natur-, kultur- och rekreativiteterna som dagligen nyttjas av många kring Flemingsbergsviken och Visättradalens nära Orlången. Den berör också minst de lättillgängliga skogsområdena vid Solgård och Vistaberg som är välbesökta, samt de badplatser, grönområden och ridskolor kring Gladö och Sundby gård som är på cykelavstånd från Huddinge. Vidare uppges stadsnära gårdar bidra till en unik levande landsbygd nära storstaden. Boende i och nära Huddinge Centrum framför att Gladö är det enda acceptabla alternativet för bad och friluftsliv, då exempelvis Orlången är grumlig och igenväxt. Någon framför även vikten av att bevara den gamla lövskogen. Rikt djurliv uppges finnas på åkern och i våtmarken mellan Gamla Smedstorp, Ekedals koloniområde och Stora Kisala.

Trafikverkets kommentar:

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projekt mål är att minimera intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar. Tillgänglighet till befintliga natur- och kulturmiljöer planeras öka. De föreslagna tunneldragningarna är ett sätt att minimera påverkan på värdefulla natur- och

kulturområden. Inför val av lokalisering kommer konsekvenserna på naturmiljöer och rekreation att jämföras för respektive korridor. Trafikverket strävar efter minsta möjliga intrång i naturmiljön och en av utgångspunkterna för varje lokaliseringalternativ är därför att exempelvis östra delen av Tvärförbindelse Södertörn (Jordbro, Lissma och Gladö) bör följa befintlig vägsträckning. Förutsättningar och känslighet för olika miljöaspekter utreds i fortsatt planering och än mer detaljerat efter val av korridor.

Restid, framkomlighet och trafiksäkerhet

En synpunkt har inkommit om att trafiksäkerheten är dålig i nuläget och att det är mycket trafik, exempelvis på Häradsvägen och Glömstavägen. Ett fåtal (<10) uttrycker missnöje över trafiksituationen i Tumba och Tullinge med mycket köer, trafikljus och enfilig väg med 50 km/h hastighetsbegränsning. Åsikterna skiljer sig åt kring vilket av alternativet som bäst skulle lösa den situationen.

Generellt gällande restid, framkomlighet och avlastning är det åtskilliga (>100) som föredrar den norra korridoren. Ibland utan motivering, ibland för att det känns bra eller är bättre utifrån deras situation och så vidare. En person föredrar södra eller mellersta korridoren då det upplevs att de skulle ge möjlighet att avlasta Huddingevägen förbi Tullinge centrum om personer istället tar sig till E4:an via Flemingsberg. Det framförs att de sydligare korridorerna också passar bra för den tunga trafik som går längs Pålamalmsvägen.

Norra korridoren

Åtskilliga (>100) stödjer den norra korridoren för att den är kortast och rakast, vilket innebär att den är mest yteffektiv, ger minst utsläpp från avgaser och även ger kortast restid. Detta framförs som speciellt viktigt för tung trafik. Det anges positivt att den norra korridoren kan medföra att den tunga trafiken kan flyttas från Lännavägen till en väg som är bättre anpassad för det. Någon framför att den tunga trafiken till väg 73 antagligen kommer att öka. Bygger man då mellersta eller södra alternativet kommer kraven på att dra om den trafiken successivt öka eftersom boendet i dessa områden också kommer öka, medan passagen via Visättra delvis passerar industriområden.

Den norra korridoren framförs skapa en möjlighet till bra och nära avfarter till rättscentrum, till tågstationen (Flemingsberg - Stockholm syd) och till Huddinge sjukhus. En dragning i antingen mellersta eller södra korridoren, skulle göra att restiden till dessa viktiga samhällsfunktioner ökar, och att komma "söderifrån" kan skapa behov av komplexa trafikplatser eller korsningar. Ett fåtal (<10) framför att vägen borde gå där den gör mest nytta för flest personer och för områden som kommer bebyggas i framtiden. Norra korridoren är kortast men mellersta korridoren går även genom Tullinge vilket någon menar torde öka antalet personer som kan nyttja vägen.

Det framförs att Huddingevägen är hårt trafikerad och att det förhoppningsvis kommer att ändras i och med Tvärförbindelse Södertörn, då det blir lättare att utnyttja E4/E20. Alternativen idag är Glömstavägen, Häradsvägen eller via Älvsjö, och samtliga dessa vägar är tungt trafikerade med mycket köbildningar varför de är viktiga att avlasta. Om vägen till E4/E20 går för långt söderut kommer bilister fortsätta ta det som är närmast, det vill säga småvägarna. Ytterligare någon framför att den norra korridoren bäst ersätter den stora trafikmängd som nu rör sig på Lännavägen, Storängsleden och Glömstavägen.

Den norra korridoren ger bättre anslutningar till Huddinge C och Gladö industriområde. Dessutom ger den rakast möjliga vägen mellan Haninge (väg 73) och Hallunda (E4/E20), samt mellan Kungens Kurva och Haninge. Någon uttrycker det viktigt att leden kommer nära det expansiva Flemingsberg. Några nämner att det är väldigt viktigt med en bättre väg och tillgänglighet för ambulans och annan trafik till sjukhuset. Idag finns inte ens vägrenar. Där är den norra korridoren kortast och mest lämplig.

Den norra korridoren har dock inte så bra förbindelse mellan Tullinge och E4/E20. Men å andra sidan ska Förbifart Tullinge snart byggas, och den kommer öka trafiken och påverka många som bor nära den vägen också. Området behöver inte två vägar som ger negativa störningar.

En synpunkt har inkommit om att få bra möjlighet att med bil ansluta till Tvärförbindelse Södertörn från Ekedals byväg.

Mellersta korridoren

Det har framförts synpunkter om att det i dagsläget är sämst tvärförbindelse i mellersta läget, och att den upplevs behövas där mest. Den mellersta korridoren uppges också täcka störst område, är relativt rak och gör mest nytta för att förkorta tiden för kommunikationer. Den är det bästa alternativet för de som kommer på väg 226 söderifrån. Speciellt för trafiken från Tullinge, Riksten och Tumba mot Haninge uppges mellersta korridoren bli bättre. De som kommer norrifrån uppges redan ha andra vägar att ta till för att komma till väg 73. Utifrån boende i Riksten ger den mellersta korridoren både en alternativ väg i nord-sydlig riktning samt en ny väg i öst-västlig riktning. Den ger också bra framkomlighet till Gladö industriområde.

Både biltrafik-, kollektivtrafik- och cykelmöjligheter uppges av ett fåtal (<10) vara eftersatta i Tullinge, där de boende önskar bättre framkomlighet till Huddinge sjukhus, tunnelbanestationer och till norra Botkyrka där mycket samhällsvård är beläget. Flera (>10) önskar bättre vägar för kollektivtrafikens utveckling och att det ska finnas alternativa färdsätt när det är problem med pendeltåget. Mellersta korridoren förespråkas för att sträckningen kan bli en del av Förbifart Tullinge.

Mellersta eller i andra hand södra korridoren anges vara lämpliga för att leda bort genomfartstrafik från vägar och områden där annan mera lokal trafik behöver komma fram, exempelvis kring mer befolkade områden som Huddinge centrum. Det skulle även innebära mindre störning från biltrafik för bebyggelsen i Huddinge centrums södra delar. Boende i Solgård framför att de vill minimera störningarna från en ny dragning, men framförallt avlasta Storängsleden till fördel för lokaltrafik och anser därmed att den mellersta korridoren är lämpligast.

Flemingsberg påstås ha stora trafikflöden redan idag, och därför anses mellersta korridoren bra då den inte leder trafiken genom Flemingsberg lika mycket som den norra korridoren. På grund av den tunga trafiken önskas vägen generellt ligga en bit bort från tätbebyggda områden, men ändå så nära att den kan vara till nytta för de boende.

Södra korridoren

Den södra korridoren uppges av flera (>10) se ut att kunna ge bättre kommunikationer för södra Botkyrka, Riksten och Tullinge. Den södra korridoren ger också bra förbindelse till Rikstens kommande företagspark och till Förbifart Tullinge. Tullinge och Riksten uppges vara i stort behov av en tvärförbindelse, då de båda växer och utvecklas. Riksten uppges växa främst söderut, varför den södra korridoren är att föredra. Den södra korridoren är att föredra för att Tullinge växer snabbt och att Huddingevägen inte klarar trycket mellan Tumba och Huddinge, dessutom finns inte bra alternativ om man vill åka mot Kungens kurva eller E4/E20.

Den södra korridoren uppges ge bra förutsättningar för den tunga trafiken till och från Gladö industriområde.

Södra korridoren ligger inte utmed en väg som redan idag erbjuder en förbindelse likt Norra och Mellersta som går nära väg 259. Därmed menas det att den södra korridoren ökar upptagningsområdet mer än att bara avlasta ett redan befintligt område. Den södra korridoren skonar också Flemingsbergsviken.

Det framförs även synpunkter på att det kanske inte finns samma behov av södra korridoren som av norra och mellersta korridorerna eftersom den inte gynnar lika många. Flera (>10) ställer sig frågande till att det blir en betydligt längre och mindre direkt förbindelse, som tar en omväg.

Trafikverkets kommentar:

Trafik kommer även att flyttas över från framförallt huvudvägar som väg 226 och väg 73 men även övrigt vägnät söder om innerstaden beräknas avlastas. Genomfartstrafiken flyttas från Storängsleden och Lännavägen som går genom centrala Huddinge till Tvärförbindelse Södertörn. Glömstavägen får en helt annan funktion och betydligt mindre trafik än idag.

Norra korridoren passerar och ansluter till Huddingevägen med god koppling till centrala Huddinge. Oavsett val av korridor så kommer kopplingen till väg 73 att ske vid Jordbro trafikplats. Oavsett val av korridor så kommer kopplingen mellan Gladö kvarn och Huddinge centrum (Lännavägen/Storängsleden) att kvarstå. Med en ny tvärförbindelse kommer trafiken att minska betydligt på denna väg.

Trafiksäkerheten förbättras med en ny tvärförbindelse som byggs med högre standard än vad befintlig väg har. Mittseparering och planskilda korsningar ger en hög trafiksäkerhet och minimerar antal olyckor. Gående och cyklister separeras från motortrafik vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas trafiksituation. Vägens standard och dimensionering kommer utredas i kommande fas. Vägen ska dimensioneras för att ha god kapacitet år 2045.

Alla tre korridoralternativ innebär stora förbättringar för godstrafiken eftersom all typ av godstrafik i framtiden kan trafikera hela väg 259. Idag tvingar viktbegränsningen på bron över sjön Ornlången, samt den delvis låga standarden på vägen, den tyngsta trafiken till långa omvägar. När den tunga trafiken kan trafikera Tvärförbindelse Södertörn skulle det avlasta stora delar av övrigt vägnät i regionen, däribland Södra länken och väg 73.

I projektet Tvärförbindelse Södertörn förhåller sig Trafikverket till RUF5 2010 genom att stärka transportinfrastrukturen och tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Målsättningen är att den nya vägen ska utformas som en mötteseparerad motortrafikled vilket ger stora förbättringar avseende framkomlighet och trafiksäkerhet. Projektet kommer därmed även att öka tillgängligheten för uttryckningstrafik, vars beaktande är speciellt viktigt vid anslutningar och trafikplatser.

Kollektivtrafik

Generellt föredrar flera (>10) den dragning av Tvärförbindelse Södertörn som ger bäst kopplingar till spårbunden lokaltrafik och annan kollektivtrafik med bra bytesmöjligheter. Flera (>10) i Tullinge med omnejd uttrycker missnöje över kollektivtrafiken i dagsläget och önskar att Tvärförbindelse Södertörn kan bidra till att förbättra den. Ett fåtal (<10) önskar framförallt bättre förbindelser till stora målpunkter, såsom Huddinge Sjukhus. Ett fåtal (<10) framför att de hellre hade sett en spårförbindelse än en bilväg, och andra framför att den mellersta och norra korridoren ser ut att nå flest människor samt Huddinge och Flemingsbergs pendeltågsstation.

Norra korridoren

Flera (>10) anser att den norra korridoren ger bäst förutsättningar för kollektivtrafik, med bra anslutning till Flemingsberg och även Huddinge centrum. Någon trycker på att den norra korridoren är en förutsättning för Flemingsbergs utveckling som regionalt centrum, vilket i sin tur också är viktigt för Tullinge och hela närområdet. Någon uppger att Norra korridoren kan underlätta möjligheten att ta sig till Huddinge sjukhus (från Tullinge). Det nämns att många personer i Riksten jobbar eller studerar i Huddinge samt att sträckan Riksten - Huddinge sjukhus – Skärholmen är i behov av bättre kollektivtrafik då många inte kan/vill åka bil.

En boende i Solgård vill ha vägen relativt nära med förhoppningar om kollektivtrafik som ligger närmare än Huddinge station och Flemingsbergs station.

Mellersta korridoren

Ett fåtal (<10) anser att den mellersta korridoren skulle ge bäst förutsättningar för kollektivtrafik, och även ge utrymme för mer bostadsbebyggelse. Flera (>10) uppger att Riksten och Tullinge behöver fler och mer frekventa förbindelser med kollektivtrafik, och att den mellersta korridoren därför kan vara lämplig. Idag uppges bil-, kollektivtrafik- och cykelmöjligheter vara eftersatta på sträckan Tullinge-Flemingsberg. Den norra korridoren upplevs av vissa inte lösa något av detta. Pendeltågsstationen i Tullinge uppges vara för liten och räcker inte till för alla resenärer samt att det är sårbart med enbart en förbindelse.

Södra korridoren

Även det södra korridoren förespråkas av ett fåtal (<10) för att den ger förutsättningar för bättre kollektivtrafik för Riksten och Tullinge.

Trafikverkets kommentar:

Att skapa god tillgänglighet för kollektivtrafik samt god tillgänglighet och attraktivitet för gång- och cykeltrafiken är viktiga mål i Tvärförbindelse Södertörn. Målet gällande kollektivtrafik syftar till att förbättra tillgängligheten till och mellan Södertörns regionala stadskärnor samt att förbättra kopplingen till angränsande stomnät.

Trafikförvaltningen i Stockholms län ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Trafikverket samarbetar med Trafikförvaltningen om framtidens kollektivtrafik i det aktuella området, och projekt Tvärförbindelse Södertörn arbetar för att möjliggöra för förbättrad kollektivtrafik. I samband med projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer tillgängligheten till busshållplatser generellt förbättras när en översyn av hållplatslägen, linjer och vägutformning genomförs.

Vägstandard och utformning

Ett fåtal (<10) poängterar att det viktigaste är att kapaciteten på Tvärförbindelse Södertörn blir stor nog även för framtida trafik och föreslår både två, tre och fyra filer per riktning. Önskemål finns om att undvika underdimensioneringen som gjordes i Södra länken. En synpunkt framförs om att utforma Tvärförbindelse Södertörn annorlunda än Huddingevägen, där det saknas både övergångar, tunnlar och säkra trafikljus. När det händer en olycka finns inga alternativa vägar och det blir fullständigt stopp i trafiken. Det önskas därför en design som minimerar risk för bilköer och underlättar för fotgängare att passera smidigt och säkert. Huddingevägen 226 kritiserar också för att ha alltför många trafikljus och den nya Tvärförbindelse Södertörn önskas vara mer lik en motorväg eller lik väg 73 i det avseendet. Ett fåtal (<10) lyfter vikten av att uttryckningsfordon enkelt ska kunna nå sjukhuset utan risk för olyckor eller trafikstockning.

Åtskilliga (>100) ger sin åsikt om vilken korridor de önskar, och många förutsätter då den valda korridoren i tunnelläge. Av 633 personer uppger 47 personer att tunneldragning uttryckligen är avgörande för att få deras bifall. Resterande 584 personer har inte uttryckligen sagt att tunneldragning är ett villkor, men dömt utifrån ordval finns det fler som ser det som en förutsättning.

Norra korridoren

Önskemål finns om att vägen går i tunnel under Huddingevägen förbi Visättra och Jonvägen och vidare österut under naturreservatet och fram till Gladö kvarn där den kan ansluta till befintlig vägsträckning. Önskas anslutning med på/avfart från Huddingevägen vid Flemingsberg.

Mellersta korridoren

Flera (>10) har förordat mellersta korridoren eftersom den har störst del i tunnel, vilket många ser som positivt för natur- och boendemiljö. Önskemål finns även om en positiv lösning av trafikplatsen Gladövägen-Lännavägen.

Södra korridoren

Inga specifika synpunkter.

Trafikverkets kommentar:

En viktig förutsättning för Tvärförbindelse Södertörns utformning är att binda ihop regionala stadskärnor inom Södertörn för personer och godstrafik samt att vägen blir en viktig del av den yttre tvärled som förbinder Södertörn med andra delar i regionen.

Ett av målen inom projektet Tvärförbindelse Södertörn är att Tvärförbindelse Södertörn ska uppnå god trafiksäkerhet på kort och lång sikt för samtliga trafikslag. I samtliga korridorer utreds olika alternativ som gör att vägen kan hamna i ytläge, på bro, i tunnlar samt utformas som en nedsänkt väg. Vägens standard och dimensionering kommer utredas i kommande fas. Riktlinjer anger att vägen ska dimensioneras för att ha god kapacitet år 2045. Vad det innebär är fortfarande under utredning. Antal körfält kan komma att variera utefter sträckningen. Ambitionen är att Tvärförbindelse Södertörn ska utformas som en mötesfri motortrafikled, vilket innebär att vägen ska ha planskilda trafikplatser med koppling till lokalvägnät samt att gång- och cykeltrafik ska vara separerad från övrig trafik.

Gemensamt för samtliga korridoralternativ är att vägen minst ska uppfylla kraven för "önskvärd standard" enligt Vägars och gators utformning, VGU, (Trafikverket, 2015-06-26), vilket ställer krav på den geometriska utformningen.

Efter att val av korridor är gjort fortsätter arbetet att utreda slutgiltig linjedragning och utformning, vilket kommer innebära en sammanvägning av samtliga utredningar och perspektiv.

Boendemiljö

Generellt gällande boendemiljön är det flera (>10) som ser till sin individuella situation och önskar den korridor som har minst påverkan på sitt eget närområde och passar deras rörelsemönster. Därmed varierar svaren mycket. Åtskilliga (>100) uttrycker frustration över de negativa konsekvenserna med vägen så som buller, risker med farligt gods, risker med påverkan på vattentäkter, risker för personsäkerhet och barn samt de ekonomiska konsekvenserna för privatpersoner i form av minskat värde på egendom. Många (>50) framför önskemål om tunneldragning i både bostadsområden, kommande bostadsområden och rekreationsområden. Det finns även önskemål om gångtunnlar och/eller övergångar längs vägen samt att utnyttja naturliga dalgångar och berg som bullerskydd.

Det uttrycks en oro över påverkan på boendemiljön i Ekedals koloniområde, i samtliga alternativ. Önskan därför om bullerplank och att utreda miljöpåverkan.

Norra korridoren

Ett fåtal (<10) uttrycker uppfattningen om att norra korridoren skulle ge minst störning på befintlig bebyggelse och grönområden i närheten av bebyggelse. Den norra korridoren anses också bli mindre störande då det redan finns befintliga vägar där. Mellersta och södra korridorerna kritiserar för att en tung trafikled genom sjukhus, skol- och bostadsområde inte anses lämpligt av vissa.

Förhoppning uttrycks om att Tvärförbindelse Södertörn kan minska trafiken genom Tullinge. Ett fåtal (<10) i Tullinge uttrycker önskan att inte vilja ha tung trafik nära sig. Ett fåtal (<10) önskar

bättre förbindelser och vill därför ha den närmre. Det finns hos vissa en preferens för norra korridoren eftersom den inte ger ytterligare bullerstörningar i Riksten, där det uppges vara mycket buller från tåg, skyttebanan, motorstadion och bilväg.

Kritik finns dock mot norra korridoren för att den går för nära Huddinges centrala delar med många bostäder och dessutom naturreservatet samt våtmarksområdet kring Visättra. Kritik finns också om att det byggs mycket hus i Flemingsbergsdalen, vars boendemiljö försämras. Därför uttrycks förhoppningar om att störningar för existerande och kommande bostadsområden minimeras. Önskemål finns om att förlägga anslutningen till väg 226 söder om Flemingsbergs gård och med tunnel under järnvägen.

Mellersta korridoren

Ett fåtal (<10) framför att denna korridor innebär minst störning i befintliga bostadsområden och även kommer gynna flest boende i närområdet.

Södra korridoren

Flera (>10) uppfattar att den södra korridoren kommer att gå längst ifrån befintlig bebyggelse, och därmed orsaka minst störning av de tre alternativen. Den upplevs också ha minst påverkan på befintlig och eventuell kommande bebyggelse i Gladö kvarn och Balingsnäs, vilket de närboende uppskattar.

Det uppges att det är bra att södra korridoren går över Gladö industriområde, vilket ger mindre tung trafik genom Gladö och Huddinge. Det bor också minst andel människor där. Dessutom går det redan tung trafik på Lännavägen mot Gladö industriområde. Norra och mellersta korridorerna är planerade stadsutvecklingsområden och då är det onödigt med mer och tung trafik i närheten av bostadsområde och skolor.

Någon uppger att det i Tullinge villastad är mjuk mark som inte skulle klara sprängning.

Boende i Ekedal kritiserar den södra korridoren då de riskerar att bli omringade av bilvägar på två sidor av området.

Trafikverkets kommentar:

Ett mål för Tvärförbindelse Södertörn är att på kort och lång sikt bidra till en god boendemiljö för så stora delar av befolkningen på Södertörn som möjligt. Åtgärder som minskar föroreningar och buller samt ökar tillgängligheten till grönområden ska prioriteras. Åtgärder är i första hand vägnära bullerskyddsåtgärder, men även lokala åtgärder kan bli aktuella.

Inför val av lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn tar Trafikverket hänsyn till boendemiljön. För alternativ där vägen trots allt går nära befintliga eller planerade bostäder, kommer åtgärder att utredas för att minimera påverkan. Detta gäller exempelvis för norra Jordbro och Lissma där samtliga alternativ för utredningskorridor passerar. Det finns en möjlighet att den nya sträckningen kan innebära en förbättring beroende på effekten av vidtagna bullerskyddsåtgärder. Detta kommer utredas mer ingående i senare skeden av arbetet med Tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn är tänkt att avlasta befintliga vägar som går nära befintliga bostäder.

Angående riskutredning har ett övergripande arbete gjorts utifrån det underlag som fanns. Utförligare utredningar kommer göras i kommande skede i projektet.

Gång- och cykeltrafik

Det uttrycks förhoppningar om att den nya vägsträckning som Tvärförbindelse Södertörn innebär också ger utrymme för en bättre cykelväg parallellt med vägen så att man kan ställa bilen oftare och ta cykeln istället. En boende i Vendelsö önskar kortast möjliga dragning till Huddinge sjukhus för

både bil och cykel, förslagsvis norra korridoren. Någon framför att Tvärförbindelse Södertörns viktigaste tillskott är förbättrade cykelvägar mellan Huddinge och Handen samt att den tunga trafiken avskiljs. Någon uttrycker sig nöjd över att Lännavägen in mot Huddinge centrum reserveras för gång- och cykelväg.

Idag uppges bil-, kollektivtrafik- och cykelmöjligheter vara eftersatta sträckan Tullinge-Flemingsberg. Det framförs synpunkt om att den norra korridoren inte löser något av detta.

Trafikverkets kommentar:

Längs hela sträckan utreds ett nytt sammanhängande gång- och cykelnät vars lokalisering inte är beroende av val av korridor. Målet gällande cykeltrafik syftar till att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedelsval, även vintertid samt att skapa cykellösningar som är attraktiva både för pendlare- och fritidscyklister. Det kommer att innebära stora förbättringar för gående och cyklister, med ett nytt sammanhängande gång- och cykelnät, eftersom det idag saknas. Tillgängligheten med cykel mellan Södertörns regionala kärnor och kopplingen till viktiga målpunkter ska förbättras.

Samhälls- och sociala aspekter

Vad gäller Tvärförbindelse Södertörns vara eller icke vara går åsikterna isär – vissa välkomnar vägen och önskar att den byggs fort, andra fördömer den. Men ändå framförs vilken korridor som föredras om den byggs. Längs med hela sträckan är det flera (>10) som är måna om den fortsatta utvecklingen och bostadsbyggandet i området och vill inte att vägen ska hindra de möjligheterna. Några enstaka personer förespråkar norra korridoren då den inte medför onödiga tunnlar, utan att det är kortast sträcka i tunnel vilket håller nere onödiga kostnadsökningar. Flera (>10) framför att det är en mer långsiktig lösning att så mycket som möjligt av vägen förläggs i tunnel, bland annat för att kunna bygga fler bostäder ovanpå. Någon ifrågasätter var spårvägen ska gå ifall vägen byggs. Någon annan önskar att Flemingsbergs centrum byggs ihop med Huddinge centrum.

Någon framför åsikten att om inte Stockholm Hamnar hade gått fram med Norvik trots motstånd i branschen hade det inte varit nödvändigt med ett så stort vägprojekt i dessa känsliga områden. En annan undrar hur södra och mellersta korridorens tunnlar under bostadsområden kommer påverka hushåll som investerat i bergvärme. En annan undran som framkommer är den om ökad risk för terrorhot för sjukhus och skola.

Norra korridoren

Synpunkter framförs om att den norra korridoren innebär kortast sträcka och kortast restid och därmed också minst utsläpp av miljöfarliga ämnen och minst kostnad för samhället. Att den inte kräver lika mycket tunnlar framhålls av någon enstaka som bra samhällsekonomiskt sett. Norra korridoren menar någon också interfererar mindre med framtida ombyggnader av järnvägen samt kan vara bra vid den planerade vidareutvecklingen av Visättra. Någon framför att norra korridoren innebär mindre påverkan av luft- och ljudemissioner för detaljplanelagda bosättningar.

Mellersta korridoren

Vissa anser att den mellersta korridoren ger mer utrymme för framtida bostadsbebyggelse. Delvis då den går närmast de mer tätbebyggda områdena på Södertörn, vilket då kan ge förtätning snarare än att glesa ut bebyggelsen. Det föredras att placera trafikleden i tunnel i närheten av befintliga bostäder istället för i avlägsen naturmark vilket skulle medföra längre sträcka innan man kommer upp på Tvärförbindelse Södertörn.

Södra korridoren

Synpunkter har kommit in om att den södra korridoren ger bättre tillgänglighet för Gladö kvarns industriområde, som står för en betydande del av de tunga transporterna i området. Det skulle

också underlätta Huddinge kommuns utveckling av Gladö Industriområde, något som uppges eventuellt bli aktuellt då Storängens Industriområde på sikt planeras ombildas till bostadsområde.

Den södra korridoren uppges också möjliggöra en större yta att bygga bostäder på längs vägen, exempelvis vid Ådran. Dessutom anser några att det är bättre om vägen går på södra sidan om sjukhuset eftersom miljön i Flemingsbergs centrum skulle påverkas mycket negativt annars. Den södra korridoren uppges å ena sidan ge Tullinge potential att växa, å andra sidan menar andra att det blir mer önskad trafik.

Trafikverkets kommentar:

Inom Tvärförbindelse Södertörn genomförs en social konsekvensbeskrivning (SKB) som syftar till att undersöka om och hur den planerade vägen kan stärka sociala värden och rättvisa samt förhindra eller mildra negativa sociala konsekvenser. Den statistik som kartlagts i SKB-arbetet har även använts i bedömningen av de konsekvenser för människors hälsa (buller samt rekreation och friluftsliv) som redovisas i samrådshandlingen för Tvärförbindelse Södertörn. Arbetet är i linje med de transportpolitiska målen samt de nationella folkhälsomålen och Folkhälsomyndighetens riktlinjer för arbete med hälsokonsekvensbedömningar.

Inom Tvärförbindelse Södertörn pågår ett arbete med att ta fram en samlad effektbedömning (SEB). I denna effektbedömning ingår att bedöma och jämföra samhällsnyttan för de olika korridorerna.

Projektet Tvärförbindelse Södertörn samråder med kommunerna för att inhämta information och synpunkter på projektets påverkan på den kommunala planeringen.

Utsläpp av koldioxid bedöms öka vid en utbyggnad jämfört med nollalternativet eftersom Tvärförbindelse Södertörn innebär större trafikmängder genom överflyttad trafik på den nya vägen. Utifrån ett regionalt perspektiv bedöms Tvärförbindelse Södertörn dock avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar.

De åtgärder som Trafikverket genomför i transportsystemet följer av den nationella transportplanen som är beslutad av regeringen. Trafikverkets uppdrag är att arbeta för uppfyllande av det transportpolitiska målet om ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. I samrådshandlingarna finns klimatutsläpp från bygg- och driftskedet därför redovisat. I vägplanen kommer klimatutsläppen från trafiken också att redovisas. Tvärförbindelse Södertörns samhällsnytta och nytta för de närboende kommer att vägas mot negativa konsekvenser i form av störningar eller ekonomiska frågor. I näste skede kommer SEB att omfatta känslighetsanalyser.

En bedömd konsekvens av Tvärförbindelse Södertörn är att den nya vägen samlar upp genomfartstrafik samt godstrafik inom hela Södertörn, vilket ger en avlastning av omgivande lokalvägnät. Norvik hamn är beslutat och innebär ökad godstrafik med eller utan en ny tvärförbindelse och även i Tvärförbindelse Södertörns nollalternativ kommer trafikmängden öka.

I och med en ny vägdragning skapas nya influensområden och det är därför viktigt att samordna planering och byggande av den nya vägen med exempelvis kommunala exploateringsplaner. Projektet har även samordning med projekt Spårväg syd.

Tillgänglighet till Gladö industriområde och koppling mellan Flemingsbergs centrum och Huddinge centrum kommer att utredas vidare i vägplanen utifrån vald korridor.

Emot byggandet av Tvärförbindelse Södertörn

Ett fåtal (<10) uttrycker missnöje och ifrågasätter om vägen verkligen måste byggas. Det uttrycks åsikter om att det är motsägelsefullt att planera för en bilväg samtidigt som det blir allt skarpare krav om klimat- och miljöåtgärder. Det kan inte vara förenligt med de klimatmål som regeringen har

beslutat. Det uppges att det framgår av forskning och även av Trafikverkets egna rapporter. Rapporterna uppges säga att ett absolut krav innan man bygger en ny väg är att visa på vilket sätt utbyggnaden bidrar till klimatmålen. Eftersom klimatmålen förutsätter minskade person- och godstransporter med bil, måste det visas hur vägen bidrar till detta. Det framförs därför att den samhällsekonomiska räkneövning som ligger till grund för investeringsbeslut tycks innebära att investeringens "lönsamhet" blir större ju mer trafik som vägen skapar. Det framförs en uppfattning om att man på Trafikverket vet att nya och ännu värre köer kommer att uppstå med de ökade trafikmängderna som särskilt snabba biltunnlar genererar. Ingenstans i världen uppges det heller ha lyckats att bygga bort trängsel genom nya vägar. Från vissa efterfrågas därför ett om- och nytänk från Trafikverkets sida om investeringarna i infrastruktur ska bidra till och inte motverka, klimatmålen. Istället för Tvärförbindelse Södertörn föreslås tuffa styrmedel, till exempel differentierade och kraftigt utökade trängselavgifter samtidigt med en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken, busskörfält på Glömstavägen och godstrafik längs södra korridoren på en smal väg i huvudsak för tung trafik. Ytterligare förslag istället för Tvärförbindelse Södertörn, som man menar kommer uppmuntra till ökad arbetspendling med bil och ökad godstransport med lastbil, är att man borde lägga pengarna på en ytterligare tunnelbanelinje eller pendeltågsgren istället. En tvärförbindelse i form av pendeltåg föreslås mellan Västerhaninge, Flemingsberg och en ny station vid Skärholmen/Kungens kurva. Den skulle sedan kunna gå via tunneln som byggs för Förbifart Stockholm och via Kista gå upp till Arlanda. Det framförs att man då möjligtvis skulle kunna åka Flemingsberg-Arlanda på runt 20 minuter och kollektivtrafiken skulle få en otrolig fördel mot biltrafiken.

Önskan finns om att förutom Tvärförbindelse Södertörn satsa på en tvärbana för att få ner mängden biltrafik. Någon föreslår att istället satsa på miljövänliga kollektiva lösningar, exempelvis bygga en pendeltågslinje i tunnel med möjlighet att köra godståg.

Trafikverkets kommentar:

Prognosen för den nya vägen innebär en kraftig ökning av trafikmängden både jämfört med nuläget och med nollalternativet (den förväntade utvecklingen år 2045 utan Tvärförbindelse Södertörn). Därmed bedöms även utsläpp av koldioxid öka jämfört med nollalternativet eftersom Tvärförbindelse Södertörn prognosticeras få höga trafikflöden. Avsikten är dock inte att skapa mer trafik utan omfördela den regionala trafiken och skapa bättre anslutning till Södra länken och koppling mot Förbifart Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn bedöms främst avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar på ett mer trafiksäkert och mer framkomligt sätt.

Åtgärdsvalsstudien som togs fram 2014 kom fram till att en kombination av olika åtgärder behövdes för att nå de transportpolitiska och projektspecifika målen, där en ny vägförbindelse beslutades vara en av dem. Den befintliga väg 259 är delvis utbyggd i början av 1990-talet. Det är delarna genom centrala Huddinge och i Glömstadalen som inte har byggts ut som har de största bristerna i trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa brister kan inte åtgärdas utan att en ny väg byggs. En ny vägförbindelse, som kompletteras med en separat gång- och cykelväg, förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikanter inklusive motorfordonstrafik eftersom konflikter mellan trafikantgrupperna minimeras. Arbetet med en utförlig miljökonsekvensbeskrivning fortsätter och tills vidare finns miljöaspekter i Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket, 2016-04-11).

Alternativa förslag

Ett fåtal (<10) ur allmänheten har kommit in med förslag på andra alternativ till lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn än de tre utredningskorridorer som redovisas i samrådshandlingen.

Ett förslag finns om att dra vägen bakom Sofielundstippen ner till Hågelbyleden, bygga om Glömstavägen och koppla ihop med Huddingevägen vid Flemingsberg. Ett annat förslag är att dra vägen i tunnel nere vid ängarna vid Glömstavägen med snabbspårväg bredvid.

Förslag finns också om att ta bort trafikplats Glömstadalen och att trafikplats Katrinebergsvägen istället försörjer Glömstadalen. För att minska behovet av vägar för tung trafik så skulle industriområdet vid Västerhaninge omlokaliseras till någon position längs E4/E20.

Det finns ett utförligt förslag på en alternativ korridor som går från en ny trafikplats mellan Skogås och Länna och ansluter till den nu föreslagna norra korridoren efter en passage mellan Orlångens västliga spets och Balingsnäs/Sörskogen, alternativt via en ny bro över Orlången mellan den västra spetsen på Orlången och den nuvarande bron över Orlången.

Det har inkommit en önskan om att istället för de föreslagna korridorerna bygga ut väg 225, eftersom den inte kommer klara av den ökade trafiken ifrån Norvik hamn. Det tilläggs också från annat håll att eftersom den huvudsakliga avsikten med vägen är att få godstrafiken från den nya hamnen i Norvik över till E4/E20 borde vägen istället ligga längre söderut, via Ösmo till Södertälje.

Trafikverkets kommentar:

De alternativ som föreslås har valts bort från fortsatt utredning eller har inte utretts i projektet Tvärförbindelse Södertörn då de inte bedömts uppfylla projektets ändamål och projektmål. Oavsett val av korridor så kommer kopplingen till väg 73 att ske vid Jordbro trafikplats. Bortvalda alternativ redovisas i PM bortvalda alternativ.

Gällande väg 225 gjordes en åtgärdsvalsstudie för sträckningen mellan väg 73 och Lövstalund under 2014. Den resulterade i flera olika nödvändiga åtgärder, vilket finns att läsa i rapporten Åtgärdsvalsstudie – Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund (Trafikverket, 2015-05-20).

Trafikplatslägen kommer att utredas vidare i arbetet med att ta fram vägplanen utifrån vald korridor.

En förutsättning i arbetet med Tvärförbindelse Södertörn är kommunernas planering. Där finns inte en omlokalisering av befintliga verksamhetsområden med.

Övrigt

Ett fåtal (<10) uttrycker otålighet över att projektet startats och stoppats i många år och vill bara att den sträckning som kan byggas snabbast ska väljas.

Trafikverkets kommentar:

Att planera en helt ny väg tar tid och följer en formell planlägningsprocess. Som det ser ut nu är byggstart planerad till mellan år 2021-2023. Det beror på behov av och erhållande av tillstånd och finansiering. Efter det beräknar Trafikverket en byggtid på minst sex år.

2.4.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Genomförda samrådsmöten har under perioden 1 juli 2016 - 15 mars 2017 hållits med:

- Stockholm Vatten (nuvarande Stockholm Vatten och Avlopp)
- Vattenfall AB

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Har inget att erinra

Följande myndigheter och organisationer har inget att erinra i ärendet:

- Ellevio
- Elsäkerhetsverket
- Folkhälsomyndigheten
- Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Stockholms län
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB
- SMHI
- Strålsäkerhetsmyndigheten

Fria förare i samverkan

Föreningen Fria Förare i Samverkan (FFS) har inkommit med ett yttrande gällande bland annat trafiklösning kring Masmö samt synpunkter som inte specifikt rör projektet. FFS anser att det finns allt för stora risker med att anlägga en tunnel genom Masmoberget, då det är en del av en av en stor färskvattenreservoar. FFS föreslår en koppling i form av bro mellan Fittjarondellen till Masmöbacken.

Trafikverkets kommentar:

Den "färskvattenreservoar" som omnämns kan antingen syfta till ytvattnet i Albysjön och Mälarens sjösystem, alternativt till grundvattenmagasinet i isälvsavlagringen Tullingeåsen. Den planerade Masmotunneln har en bottennivå som är belägen nära 30 meter ovan såväl ytvattennivån i sjösystemet som grundvattennivån i isälvsavlagringen. En dränerande effekt uppstår först om lägsta anläggningsdel är belägen under vattnet. Således kan i detta fall inget inläckage från vare sig sjösystemet eller grundvattnet till tunneln förväntas, och därmed inte heller någon betydande påverkan på "färskvattenreservoarens" vattenmängder.

Friluftsförändringen i Huddinge

Friluftsförändringen i Huddinge menar att Flemingsbergsskogen är ett av Stockholms läns största väglösa områden och erbjuder rekreativitet och upplevelsevärden i form av tysta, gamla och oexploaterade skogspartier. Speciellt viktiga områden för vistelse i skog och mark är stigsystemet som är etablerat i det aktuella området. Huddingeleden är ett nytt viktigt tillskott som även har anpassats så att personer med funktionshinder kan delta vid området kring Orslången.

Den nordöstra delen av Flemingsbergsskogen, Flemingsbergs våtmark samt delar av sjön Orslången utmärker sig genom att vara av stort intresse för olika former av friluftsliv. Mot bakgrund av de intressen som finns vad gäller det etablerade utövandet av friluftsliv i det aktuella området anser friluftsförändringen att det enda alternativet som är möjligt är en tunnelloösning fram till Gladö kvarn-området. Detta alternativ kan göras möjligt i såväl den mellersta som den norra sträckningen av den framtida Tvärförbindelse Södertörn. En väg i ytläge skulle däremot få långtgående negativa konsekvenser i det aktuella området både genom barriäreffekter i naturliga och känsliga stråk samt genom buller.

Trafikverkets kommentar:

Ett mål inom projekt Tvärförbindelse Södertörn är att minimera intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer som är viktiga för rekreation. Samrådshandlingen (Trafikverket, Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11) visar, i likhet med yttrandet från Friluftsförändringen i Huddinge, att tunnelloalternativet i den norra korridoren och mellersta korridoren innebär minst påverkan på rekreativitetens värden i utredningsområdet.

Flemingsbergsskogens rekreativsmöjligheter har kartlagts inom projektet. Inför Trafikverkets slutgiltiga beslut om lokalisering av vägen och längd på eventuell tunnellsöning kommer det att göras en samlad bedömning av miljökonskvenser och påverkan på trafik samt de sociala konskvenserna. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen av projektet tas väglinjens och trafikplatsernas läge och utformning fram. Då kommer det även utredas om det finns behov av åtgärder som minskar barriär och buller.

Haninge skid- och orienteringsklubb

Haninge skid- och orienteringsklubb anser att det är viktigt att man kan passera under eller över den tänkta leden på flera ställen både per fot, skidor och cykel. Klubben håller till vid Rudans friluftsområde och det är viktigt att man i framtiden säkerställer en god tillgänglighet till området.

Trafikverkets kommentar:

Rudans friluftsområde är känt inom projektet och är ett populärt rekreativsområde med hög tillgänglighet då det ligger i direkt anslutning till Handens pendeltågstation. God tillgänglighet till Rudan är viktigt att ta hänsyn till i projektet Tvärförbindelse Södertörn. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer passagelösningar utredas mer i detalj.

Huddinge, Segeltorps, Flemingsbergs och Vårby gårds scoutkår

Scoutkåren i Huddinge, Segeltorp, Flemingsberg och Vårby gård har inkommit med ett yttrande med anledning av att de regelbundet använder sig av naturen i alla de tre föreslagna korridorerna. Innebörden av en ny trafikled oroar scoutkåren då naturupplevelser i tysta och vackra skogsmiljöer hotas att förstöras av buller och barriärer.

För att de stora natur-, kulturmiljö- och rekreativsvärden i Hanveden, Flemingsbergsskogen, och kring Gömmaren inte ska bli förstörda så anser scoutkåren att en framtida vägsträckning till stora delar måste gå i tunnel.

Norra och mellersta korridoren måste gå i tunnel under Flemingsbergsskogen för att vara aktuella alternativ. Vidare anser scoutkåren att den mellersta korridoren riskerar påverka och förändra den tysta och orörda naturmiljön runt Flemingsbergsskogen då bland annat ventilationstorn och servicetunnlar kan behöva anläggas i skogen. Den södra korridoren avfärdas då den ger störst intrång i naturen och stora negativa konskvenser för rekreativ och friluftsliv.

Trafikverkets kommentar:

En väg i ytläge ger stor påverkan på friluftslivet av permanent karaktär med negativa konskvenser som följd. Konskvenserna blir generellt mindre med tunnellsöningar även om dessa också påverkar delar som idag är opåverkade av exploatering. En väg i oexploaterade delar ger i de flesta fall större negativ konskvens för friluftslivet än en breddning i befintlig vägsträckning. Detta kommer att tas i beaktande vid utformning av vägen i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen då korridor är vald.

Jordbro företagspark

Styrelsen för Jordbro företagspark meddelar att de anser att vilken korridor som vägsträckan avser har underordnad betydelse. Kortaste väg med minst påverkan är tankar som uttrycktes på senaste styrelsemöte, 2016-11-30. Styrelsen ser gärna att vägen breddas till 4-filig väg. Viktigaste är att vägen antligen blir byggd och att vägen blir funktionell.

Trafikverkets kommentar:

En ny väg ska placeras så att den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet. Detta ligger till grund vid beslut om vägens bredd och

antal filer. Tvärförbindelse Södertörn ska utformas som en mötesfri motortrafikled och det tillsammans med trafikprognoser kommer ligga till grund för dimensioneringen av vägen och avgöra hur många filer vägen utformas med.

Lantbrukarnas riksförbund Haninge, Huddinge kommungrupp

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) Haninge, Huddinge kommungrupp hänvisar till inskickat yttrande, daterat 2012-04-02, där de anser att det måste ges utrymme för säker utfart från jordbruksmarker och bostadsfastigheter vid mittseparerad väg. Antalet trafikkonflikter mellan långsamtgående fordon och övriga bilister/tunga fordon menar LRF Haninge/Huddinge kommer att öka ifall långsamtgående fordon måste köra långa sträckor på den mittseparerade vägen, då mittseparering kan upplevas innebära högre hastighet. LRF Haninge/Huddinge har bifogat en karta med de utfarter/korsningar som är mest trafikerade av långsamtgående fordon för jordbrukets skötsel.

Trafikverkets kommentar:

Trafiksäkerheten förbättras med en ny tvärförbindelse som byggs med högre standard än vad befintlig väg har. Mittseparering och planskilda korsningar ger en hög trafiksäkerhet och minimerar antal olyckor. Gående och cyklister separeras från motortrafik vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas trafiksituation. På grund av Tvärförbindelse Södertörns klassning som motortrafikled hänvisas långsamtgående fordon till parallell lokalväg. På sträckan Lissma-Jordbro hänvisas långsamtgående fordon till Lissmavägen.

I senare skede av vägplanen kommer projektet säkerställa tillgänglighet till jordbruksmark genom att planera in nödvändiga passager.

Naturskyddsföreningen i Huddinge

Naturskyddsföreningen i Huddinge har kraftiga invändningar vad gäller Tvärförbindelse Södertörns påverkan på klimatet och berörd natur. Naturskyddsföreningen ställer sig frågande till hur Tvärförbindelse Södertörn rimmar med klimatmålet och Parisavtalet som Sverige har förbundit sig till.

Föreningen anser att om Tvärförbindelse Södertörn genomförs så måste hänsynsmålet om minimalt intrång i natur- och kulturmiljöer uppfyllas. I föreningens tidigare yttrande (2016-04-30) tillsammans med bland annat Naturskyddsföreningen i Stockholms län hävdades att den mellersta korridoren var klart överlägsen från naturvårdssynpunkt. Dock med kravet att den mellersta korridoren endast är aktuell om den förläggs i tunnel. Naturskyddsföreningen i Huddinge är fortfarande av samma åsikt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Naturskyddsföreningens synpunkter angående val av lokalisering.

Trafikverket jobbar för att uppnå de transportpolitiska målen, där en del är minskad klimatpåverkan. Trafikverket arbetar med minskad klimatpåverkan från byggande och underhåll av våra anläggningar genom att ställa klimatkrav i upphandlingar. Tvärförbindelse Södertörn har som avsikt att öka trafiksäkerheten och att ge förbättrad tillgänglighet inom och utom regionen, till exempel genom avlastning av Södra länken.

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen att utreda hur intrång och eventuell skada på natur- och kulturmiljöer kan minimeras, genom lokalisering, utformning och gestaltning.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Naturskyddsföreningen anser att utbyggnad av en ny kapacitetsstark väg kommer att leda till ökad trafik, inte bara längs den nya vägen utan också i hela Stockholmsregionen. Från miljösynpunkt är det olyckligt att vägtrafiken på detta sätt ytterligare stimuleras. Föreningen har svårt att se att denna utveckling är förenlig med Trafikverkets långsiktiga vision för transportsystemet.

Naturskyddsföreningen välkomnar att de alternativ Trafikverket redovisar återspeglar en uppriktig strävan att minimera intrånget i landskapet. Av de tre huvudalternativen är föreningens bedömning att alternativet "Mellersta korridoren" är klart överlägset från naturvårdssynpunkt förutsatt att sträckan västra Glömstadalen – Flemingsberg/väg 226 förläggs i tunnel. Även "Norra korridoren" kan bli acceptabel, förutsatt att hela sträckan Flemingsberg/väg 226 – Gladö kvarn/industriområde samt sträckan västra Glömstadalen – Flemingsberg/väg 226 förläggs i tunnel. Det alternativ som ger störst intrång och sannolikt dessutom sämst trafiknytta är den södra korridoren.

Inför den fortsatta planeringen måste en bättre bild skapas av inverkan från de trafikplatser som, oavsett vilken korridor som väljs, måste byggas i anslutning till Huddingevägen. För delsträckorna 1 och 4 återstår mycket besvärliga intrångsproblem, utifrån bland annat naturvårdssynpunkt, även med de lösningar Trafikverket redovisar. De presenterade lösningarna håller inte utan måste bearbetas ytterligare.

För att stärka kollektivtrafikens möjligheter att attrahera trafikanter bör högsta tillåtna hastighet längs hela vägsträckan vara högst 80 km/h.

En attraktiv cykelväg bör anläggas hela sträckan Jordbro-Huddinge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Naturskyddsföreningens synpunkter angående val av lokalisering.

Tvärförbindelse Södertörn har som avsikt att öka trafiksäkerheten. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera intrång i värdefulla miljöer och att minimera eller stärka de gröna sambanden.

Tvärförbindelse Södertörn ska vara utformad som en mötesfri motortrafikled med en hastighet på 80-100 km/tim.

Ett av projektets projektmål är God tillgänglighet och attraktivitet med cykel. Tillgängligheten och attraktiviteten med cykel mellan de regionala stadskärnorna inom Södertörn ska förbättras.

Placeringen av gång- och cykelvägen är ännu inte bestämd och Trafikverket utreder lösningar för en rak och attraktiv lokalisering som uppfyller projektmålet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktas på ökad framkomlighet för biltrafik och därmed kommer att ge bilen konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Detta motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem samt regionala och nationella mål för klimat och miljö. Naturvårdsverket efterfrågar analys av hur projektet påverkar fördelning mellan trafikslagen och hur resandeunderlag påverkas för kollektivtrafiksatsningar på Södertörn såsom Spårväg syd.

Den trafikprognos som utgör underlag för de samhällsekonomiska analyserna är inte förenlig med klimatmålen och det är inte möjligt med presenterat underlag att se huruvida motortrafikleden kan vara samhällsekonomisk lönsam i ett fossilfritt samhälle. Naturvårdsverket anser att Trafikverket redan nu behöver genomföra känslighetsanalys på de samhällsekonomiska analyserna utifrån minskad biltrafik och oförändrad lastbilstrafik.

Naturvårdsverket efterfrågar Trafikverkets bedömning av om Tvärförbindelse Södertörn är ett projekt som regeringen kan förbehålla sig rätten att tillåtlighetspröva enligt 17 kap. miljöbalken.

En förutsättning för bevarande av värdena inom riksintresset för friluftsliv Hanveden är att karaktären av ett vidsträckt, sammanhängande skogs- och strövområde behålls. Det mest centrala är att nysträckning av trafikled i ytläge inom riksintresseområdet undviks. Vidare krävs en hög ambitionsnivå avseende anpassningar och skadebegränsande åtgärder för att undvika påtaglig skada på riksintresset. "Södra korridoren" samt "Norra korridoren ytläge" bör enligt Naturvårdsverket avföras från fortsatt utredning.

Samrådsmaterialet visar att Tvärförbindelse Södertörn kan leda till sådana intrång i naturreservat att delar av dessa kan behöva upphävas. Upphävande av beslut enligt 7 kap. 4 - 6 §§ miljöbalken fordrar synnerliga skäl samt att ekologisk kompensation genomförs.

Samrådsmaterialet gör, enligt Naturvårdsverket, inte tillräckliga försök i att närma sig beskrivning av kumulativa effekter trots att det är motiverat för att förstå den samlade effekten på berörd grönstruktur med dess höga natur- och friluftslivsvärden.

Trafikverkets kommentar:

De åtgärder som Trafikverket genomför i transportsystemet följer av den nationella transportplanen som är beslutad av regeringen. Trafikverkets förslag på åtgärder i planen kommer från genomförda åtgärdsvalsstudier som analyserar behov och brister i transportsystemet i ett brett perspektiv och genomförs tillsammans med flera olika aktörer där olika möjliga lösningar ska studeras. I underlaget till planen ingår även samhällsekonomiska analyser och effektbedömningar av bland annat klimat och miljö.

Vid tillfället för samrådshandlingen (Trafikverket, Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11) saknades officiell prognos som levde upp till Trafikverkets krav på SEB, samlad effektbedömning. I väntan på denna tillämpades den prognos som är dimensionerande för projektet. Denna möjliggjorde inte Sampers/Samkalk-analys och därför kan inte de ordinarie känslighetsanalyserna tillämpas. I näste skede kommer SEB att omfatta känslighetsanalyser.

I samrådshandlingen (ibid.) finns klimatutsläpp från både bygg- och driftskedet redovisat. Bedömningarna hittills visar att Norra korridoren i ytläge ger upphov till minst utsläpp av växthusgaser följt av alternativet i tunnel i samma korridor med näst minst utsläpp. Mellersta korridoren ger upphov till störst utsläpp vilket till stor del beror på andelen tunnel.

Trafikverket har bedömt att tillåtlighetsprövning inte behöver genomföras i detta skede. Efter genomfört samråd ges dock en god indikation på om en tillåtlighetsprövning behöver genomföras eller inte för att befästa korridoren för Tvärförbindelse Södertörn. Ett ställningstagande som innebär att ingen tillåtlighetsprövning ska ske utesluter dock inte att andra myndigheter eller kommuner kan vända sig till regeringen med en begäran om att regeringen ska vidta en tillåtlighetsprövning.

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projektmål är att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar. Vid utformningen av korridorer har hänsyn tagits, tidigt i processen, till riksintressen och Natura 2000-områden. Konsekvenser kommer likväl för vald korridor att uppstå för riksintresse Hanveden och åtgärder för att mildra konsekvenserna planeras i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen. Trafikverket kommer även att i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen utreda hur skada på riksintresset för friluftsliv kan minimeras, genom lokalisering, utformning och gestaltning.

Trafikverket strävar efter minsta möjliga intrång i riksintresseområdet och naturreservat och därför kommer exempelvis östra delen av Tvärförbindelse Södertörn (Jordbro, Lissma och Gladö) att följa befintlig vägsträckning. De föreslagna tunneldragningarna är ett annat sätt att minimera påverkan på värdefulla natur- och kulturområden. Därmed sker intrång i natur- och kulturmiljöer endast genom lokalisering av nya trafikplatser och lokalisering av tunnelymningarna. I slutgiltigt val av korridor, lokalisering och tunneldragning kommer en avvägning göras gällande att minimera påverkan på natur- och kulturmiljö mot att samtidigt bygga en väg till rimlig kostnad i förhållande till samhällsnyttan.

Oavsett korridoralternativ kommer passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera de negativa konsekvenserna och stärka de gröna sambanden och sociala kopplingar mellan olika områden.

Arbetet med att ta fram alternativ för lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn har följt en process som resulterat i tre korridorer (Norra, Mellersta och Södra korridoren) som presenterades i tidigare nämnd samrådhandling (ibid.). Kommunernas översiktsplaner stödjer den norra korridoren. Kommunerna kommer i detta samråd framföra sina önskemål om val av korridor.

Kompensationsåtgärder kommer att diskuteras i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen.

Polismyndigheten

Polismyndigheten anser att alla korridorer är likvärdiga avseende polisiär problembild i förhållande till befintlig infrastruktur. Polismyndigheten har tagit ställning till korridorerna ur perspektiven trafiksäkerhet, brottsförebyggande och möjlighet till hantering av olyckor och rekommenderar något av de två sydligaste alternativen. De två sydligaste alternativen ger bättre tillgänglighet till vägnätet för utryckningsfordon till och från Flemingsbergs polisstation. Polismyndigheten anser att södra korridoren ger fler men mer lättarbetade olyckor och färre men mer svårtillgängliga olyckor i den mellersta korridoren.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Polismyndighetens synpunkter angående val av lokalisering.

Oavsett val av korridor kommer projektet vid projektering av Tvärförbindelse Södertörn ta hänsyn till tillgängligheten för utryckningsfordon. I övrigt pågår en förbättring av vägnätet i området till exempel genom en vägplan för Trafikplats Högskolan och en ny trafikplats på Huddingevägen, som kommer förbättra tillgängligheten till Flemingsbergs polisstation.

Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen hänvisar till en tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till länsstyrelsen, där har lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap. 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Myndigheten har inga ytterligare synpunkter än det som framgår av myndighetens tidigare skrivelse.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Samråd sker med länsstyrelsen angående riksintressen.

Riksantikvarieämbetet

För samråd inför en tillståndsansökan enligt miljöbalken hänvisar Riksantikvarieämbetet till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket håller kontinuerliga samråd med berörd länsstyrelse.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät upplyser att de i ett tidigare skede har lämnat ett yttrande i ärendet, daterat 2016-05-02. Svenska kraftnät hänvisar till det yttrandet med följande tillägg:

Inom aktuella utredningskorridorer har Svenska kraftnät fyra kraftledningar tillhörande stamnätet. Svenska kraftnät har ledningsrätt för ledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Korsning med Svenska kraftnäts ledningar ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på Svenska kraftnäts ledningar minimeras.

Svenska kraftnät har under den kommande 10-årsperioden ett par planerade projekt och åtgärder, till exempel ny ledning samt en rivning av en befintlig luftledning, som kan komma att beröras av Tvärförbindelse Södertörn. Det är därför viktigt att såväl fortsatt planering som framtida projektering även fortsättningsvis sker i samråd med Svenska kraftnät.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer efter val av korridor att utreda vägens placering och utformning. Trafikverket kommer att beakta Svenska kraftnäts rekommendationer och är medvetna om ny eller ändrad koncessions genomförandetider. Trafikverket kommer i kommande skede bjuda in Svenska kraftnät till samråd.

Spendrups Bryggeri AB

Spendrups Bryggeri AB anser att det stora exploateringsprojekt som planeras för Vårby bryggor behöver inkluderas i planeringen av Tvärförbindelse Södertörn. Vårby bryggor kommer att innebära en förtätning bestående av bostäder, förskolor, servicefunktioner (som idrotts- och fritidslokaler) och eventuellt även en skola. Spendrups önskar en tätare kontakt med projekt Tvärförbindelse Södertörn i fortsättningen kring detta.

Spendrups förordar i första hand att trafikplatser med anslutning till E4/E20 anläggs utan påverkan på Spendrups fastigheter om möjligt. Spendrups framför att inom ramen för tidigare projekt Masmolänken utreddes även en korridor längre norrut och de önskar besked om varför detta alternativ inte längre utreds. Spendrups påpekar också att hänsyn måste tas till Vårby källa då den är kulturhistoriskt värdefull, har hög bevarandestatus samt har ett potentiellt kommersiellt värde.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Spendrups synpunkter och välkomnar erbjudandet om att få ta del av ytterligare information om exploateringsprojektet Vårby Bryggor.

Exploateringsprojektet Vårby bryggor finns inte omnämnt i samrådshandlingen (Trafikverket, Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11) beroende på att projektet "Vårby Bryggor" var inne i ett tidigt skede i planprocessen och att inga offentliga handlingar fanns tillgängliga vid tidpunkten för kartläggningen av pågående detaljplaner. Dock har samrådsmöten genomförts mellan Trafikverket och Spendrups, vilket innebär att projektet är känt inom projektet Tvärförbindelse Södertörn. Påverkan på exploateringsprojektet kommer att utredas och beskrivas i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen ("framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning"). Då kommer även tillfälliga uppläggningsmaterial-, etablerings- och upplagsytter att utredas.

Den alternativa anslutningen där Tvärförbindelse Södertörn från Glömstadalen förbinds med E4/E20 i höjd med Lindvretens trafikplats har undersökts tidigare i projektet. Dock har detta alternativ valts bort från vidare utredning i och med att utbygganden av Förbifart Stockholm kommer medföra att

trafikplats Lindvreten blir hårt belastad av ytterligare trafikmängder. Därför anser Trafikverket att en ytterligare anslutning av Tvärförbindelse Södertörn skulle motverka ändamålet angående effektiva transporter och god framkomlighet och pålitlig kollektivtrafik i alla trafiksituationer, såsom rusningstrafik.

SPF Seniorerna Huddinge

SPF Seniorerna Huddinge påpekar att Tvärförbindelse Södertörn har diskuterats under en väldigt lång tid, cirka 50 år, och att under tiden har trafiken ökat kopiöst. Glömstavägen är inte dimensionerad för den mängd trafik som använder vägen och vägen har blivit allt mer sårbar. Föreningen anser att det är förknippat med livsfara att ge sig ut på Storängsleden och har sedan 60-talet tillsammans med boende i Solgård och Holmgård krävt att trafikljus eller rondell ska anläggas ut mot leden.

Slutligen anser föreningen att ett tunnelalternativ för Tvärförbindelse Södertörn är det bästa alternativet.

Trafikverkets kommentar:

Projektet Tvärförbindelse Södertörn är införstått med trafiksituationen och den bristande säkerheten på vägen i dagsläget. Målsättningen är att den nya vägen ska utformas som en mötesseparerad motortrafikled med högre standard, vilket ger stora förbättringar avseende framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägens dragning i ytläge eller tunnel är fortfarande under utredning och beslutet kommer att baseras på en sammanvägning av många olika aspekter.

Spårvägen cykelförening

Spårvägen cykelförening är positiva till Tvärförbindelse Södertörn, under förutsättning att projektet gynnar cykling, gör cykling säkrare genom mer dedikerade, breda cykelvägar och avskildhet från biltrafik, skapar bättre tillgänglighet till vägnätet samt tydligt separerar fotgängare från cyklister.

Oaktat vilket av de föreslagna korridorerna som väljs för ny vägförbindelse, anser Spårvägen cykelförening att väg alltid ska planeras och byggas med körfält/vägren reserverade för cyklister. Cykelbanan ska placeras parallellt med vägbanan eller i anslutning till den och förslagsvis skild åt med någon form av barriär. Cyklister har generellt samma behov av att färdas i samma riktningar som övrig trafik och det vore mycket lämpligt och sannolikt kostnadsbesparande att alltid anlägga cykelväg i samband med att nya vägar byggs. Föreningen vill även att gång- och cykeltrafik separeras från varandra på ett fysiskt sätt, till exempel med kantsten. Vid omledning av biltrafik på lokalväg är det lämpligt att utrymme fortfarande finns för gång- och cykeltrafikanter att färdas trafiksäkert på denna.

Spårvägen cykelförening har synpunkten att gång- och cykelvägmöjligheterna på Ebbadalsvägen och österut mot Handen, samt mellan Lissma och Länna är undermåliga och behöver åtgärdas.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig Spårvägen cykelförenings synpunkter angående utformning av gång- och cykelbana. I kommande skede kommer lokalisering samt utformning av gång- och cykelbana att tas fram.

I projekt Tvärförbindelse Södertörn ingår inte att komplettera med gång- och cykelväg längs Lissmavägen. Att förlägga Tvärförbindelse Södertörn längs Lissmavägen har valts bort för att den inte uppfyller ändamålet, se PM Bortvalda alternativ (Trafikverket, PM Bortvalda alternativ från vidare utredning, 2016-11-21).

Svenska Turistföreningen Stockholm

Svenska Turistföreningen Stockholm anser att den norra eller eventuellt den mellersta korridoren är att föredra då tunnelalternativet under Flemingsbergsskogen/Hanveden och Masmoberget är det enda rimliga alternativet. De menar att luftningstorn, arbetsvägar med mera ger så liten påverkan som möjligt ovan jord från tunnlar. Längs sträckan Lissma – Jordbro behövs ekodukter, exempelvis bör det förläggas en där Sörmlandsleden korsar Tvärförbindelse Södertörn. Där vägen går i ytläge menar Svenska Turistföreningen Stockholm att det behövs byggas rejäla bullerskydd för att bevara de tysta områdena som finns, bland annat Paradiset och Flemingsbergsskogen.

Vägen berör två av Storstockholms viktiga gröna kilar - Hanvedenkilen med bland annat Hanvedens skogar och Flemingsbergsskogen, samt Bornsjökilen med Flottsbro och Gömmarens grönområde samt Huddingeleden. I de två gröna kilarna finns mycket stora och berättigade intressen inom natur, rekreation och friluftsliv.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av STF Stockholms synpunkter angående val av lokalisering.

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projektmål är att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer väglinje att studeras mer i detalj för att minimera intrång i värdefull naturmiljö såsom naturreservat. Då kommer även det utredas om det finns behov av åtgärder som ekodukter och passager på sträckan Lissma-Jordbro och åtgärder i form av bullerskydd. Samråd sker med Länsstyrelsen Stockholm, Haninge kommun och Huddinge kommun i denna fråga.

Stockholm vatten (nuvarande Stockholm Vatten och Avfall)

Stockholm vatten upplyser om att samtliga korridorer korsar eller passerar både befintliga och planerade nya VA-nät. Vidare anser Stockholm Vatten att tunnelförläggning är att föredra framför en ytförlagd väglösning. Här måste dock hänsyn tas till Stockholm Vattens tunnlar och SYVAB:s (Sydvästra stockholmsregionens VA-verksaktiebolag) tunnel från Skärholmen till Albysjön. Både den mellersta och den södra korridoren går söder om Flemingsbergs centrum vilket innebär mindre risk för behov av omläggning av VA - system.

Stockholm Vatten planerar att utföra förstärkningsarbeten och åtgärder på befintliga delar under åren 2017 till cirka 2027 med nya dagvattenanläggningar och utveckling av befintlig dagvattenreningsanläggning i Flemingsbergsviken och reningsanläggningen förlagd i tunneln mellan Flemingsberg och Albysjön.

Innan byggande av Tvärförbindelse Södertörn måste bland annat tekniska system, ny- och omläggning av VA-system, skyddskulvertar, samordning av avstängningar och dagvattenhantering studeras mer i detalj samt samordnas med Stockholm vatten.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Stockholm vatten synpunkter angående val av lokalisering. Dialog pågår mellan Trafikverket och Stockholm Vatten om hur berörda ledningar och anläggningar ska tas om hand och hur dessa kan förläggas i kulvertar vid passage av Tvärförbindelse Södertörn.

STF Södertörn

STF Södertörn anser att den Norra Korridoren – ytläge/ tunnel verkar vara mest attraktiv både ur ekonomiska och natur/grönområdesperspektiv. Det vore önskvärt att inte ta i anspråk något av de befintliga naturreservaten eller så lite som möjligt av detta tätortsnära område.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av STF Södertörns synpunkter angående val av lokalisering.

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projektmål är att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer väglinje att studeras mer i detalj för att minimera intrång i värdefull naturmiljö såsom naturreservat.

Stockholms orienteringsförbund

Stockholms Orienteringsförbund anser att Tvärförbindelse Södertörn skapar betydande miljöpåverkan och att området för denna lokaliseringstudering är av största betydelse för stockholmorienteringen.

Den södra korridoren förkastas av förbundet och av norra och mellersta korridorerna har förbundet ingen direkt åsikt vilken som är bäst anpassad för framtida trafikflöden och bostadsbyggande. Det norra alternativet verkar dock vara bäst men förbundet vill med kraft vidhålla att det är tunnelalternativen som är de enda logiska för en hållbar lösning. Tunnlrar krävs för att minimera fragmenteringen och påverkan på två av Storstockholms viktiga gröna kilar, Hanvedenkilen och Bornsjökilen.

Förbundet anser att planskilda passager bör finnas med cirka 250 meters mellanrum där vägen går i ytläge. Förbundet önskar vidare att den befintliga vägen mellan Lissma och Länna (Lissmavägen) vägs in i planeringen av tvärförbindelse Södertörn och därmed uppraderas till modern standard.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Stockholms orienteringsförbund synpunkter angående val av lokalisering.

Trafikverket kommer att utreda vidare hur vägen ska placeras inom korridoren samt hur den ska utformas. I det ingår att utreda eventuella tunnlrar och dess längder.

Oavsett korridoralternativ kommer dock passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera eller stärka de gröna sambanden och sociala kopplingar mellan olika områden.

I projekt Tvärförbindelse Södertörn ingår inte att utföra åtgärder längs Lissmavägen. Att förlägga Tvärförbindelse Södertörn längs Lissmavägen har valts bort för att den inte uppfyller ändamålet, se PM Bortvalda alternativ (Trafikverket, PM Bortvalda alternativ från vidare utredning, 2016-11-21).

Stockholms ornitologiska förening

Stockholms ornitologiska förening anser att den mellersta korridoren är att föredra med tunnel genom Glömstadalen. Vidare anser föreningen att hänsynsmålet om klimat behöver vässas för att byggprocessen och den färdiga vägen ska bli klimatneutral samt att så lite ny mark tas i anspråk som möjligt. Naturmark med värden för friluftsliv, fågelskådning och fågellivet är viktiga att bevara genom exempelvis förstärkningsåtgärder och barriärminskande åtgärder. Föreningen vill lyfta fram behovet av bullerreducerande åtgärder där vägen går i dagen.

Slutligen anser föreningen att kollektivtrafikens möjligheter behöver stärkas genom att tillåta max 80 km/h längs hela vägen och att en attraktiv cykelväg bör anläggas hela sträckan mellan Jordbro-Huddinge.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Stockholms ornitologiska förening synpunkter angående val av lokalisering.

En ny väg ska placeras så att den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen tas

väglinjens och trafikplatsernas läge och utformning fram. Då kommer det även utredas om det finns behov av åtgärder som minskar barriäreffekten, till exempel ekodukter och passager.

När väglinjens och trafikplatsernas läge och utformning tas fram kommer även bullerberäkning göras. Bullerberäkningen kommer att visa på vägens bullerutbredning och vilka åtgärder som behöver vidtas längs med Tvärförbindelse Södertörn för att nå uppsatta riktvärden för buller.

I projektet ingår en gång- och cykelförbindelse från Handen i öster till Masmö i väster. Cykelvägen ska löpa parallellt med Tvärförbindelse Södertörns sträckning. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen av projektet ska utredas hur gång- och cykelvägen ska dras.

Tvärförbindelse Södertörn ska vara utformad som en mötesfri motortrafikled med en hastighet på 80-100 km/tim.

Tyresö kommun

Tyresö kommun upplyser att de i detta väljer att yttra sig generellt kring Tvärförbindelse Södertörn då de även deltar i det Södertörns gemensamma yttrandet.

Tyresö kommun anser att det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn genomförs för att stärka Södertörns utveckling på lång sikt i och med att de regionala och de södra stadskärnorna i länet kopplas samman på ett bättre sätt och Tyresö får en bättre koppling till bland annat Huddinge.

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 Tvärförbindelse Södertörn är det bra att den regionala cykelplanen färdigställs. Det är viktigt att förbättra för kollektiv- och cykeltrafik utmed sträckan och att de kopplas ihop med befintligt trafiksystem.

Det är viktigt att de regionala grönstråken inte försvagas i och med Tvärförbindelse Södertörns utbyggnad. Oberoende av korridoralternativ behöver de gröna sambanden stärkas i och med vägens utbyggnad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer efter val av korridor att utreda vägens placering och utformning. I det skedet kommer passager av vägen och andra åtgärder utredas för att minimera negativa konsekvenser eller stärka de gröna sambanden.

Vårby Fittja Hembygdsförening

Hembygdsföreningen i Vårby Fittja anser att den mellersta korridoren är att föredra då den till största andel är förlagd i tunnel vilket är mest skonsamt mot natur- och kulturlandskapet och har störst samhällsnytta. Den mest optimala lösningen gällande anslutningen i Masmö vore en tunnel hela vägen från Fittja/Slagsta trafikplats upp till Glömstadalen utan att bygga en ny trafikplats vid E4/E20. Föreningen anser att det viktigt att bevara Bornsjökilens gröna samband och den äldre kulturmiljön kring Vårby Källa och att ingrepp undviks i samband med väg/tunnelbygge. Föreningen anser att cykelleder bör ligga avskilda från motortrafiklandskapet och inte vara alltför kuperade.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar till sig av Vårby Fittja Hembygdsförenings synpunkter angående val av lokalisering. Lokalisering och utformning av tunnlar och planskilda passager liksom vägutformning utreds och studeras mer i detalj i kommande skede.

2.5. Samråd vid utformning av planförslaget 2017-03-16--2018-06-30

I denna del, gällande samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för perioden 2017-03-16 och 2018-06-30. Under den här perioden togs väglinje och trafikplatslägen fram inom den valda korridoren.

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2017-05-22 och 2017-06-22. Syftet med samrådet var att redovisa den korridor som Trafikverket valt och preliminära placering av väglinje och trafikplatser, samt att inhämta synpunkter om dessa.

Inför samrådet tog Trafikverket fram samrådsmaterialet "Tvärförbindelse Södertörn", daterad 2017-05-22.

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt mellan 2017-05-22 och 2017-06-22 på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.
- Kommunkontoren i Haninge, Huddinge och Botkyrka samt Medborgarkontoren i Tullinge och Fittja.
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>, se under Samråd/möten.

Under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30 har två öppna hus hållits:

- 2017-06-07 i Haninge
- 2017-06-08 i Huddinge

Den aktuella samrådsperioden annonserades i tidningarna Mitt i Huddinge 2017-05-16, Mitt i Botkyrka Salem 2017-05-16, Mitt i Haninge 2017-05-16 och Botkyrkadirekt 2017-05-20.

Under samrådsperioden för vägens linje och trafikplatser inom vald korridor genomfördes uppsökande dialog i Huddinge under perioden 2017-06-22 – 2017-06-26 och i Masmo under perioden 2017-02-27 – 2017-06-22. Syftet var att informera om samrådet och de öppna husen samt fånga upp åsikter hos människor som berörs av Tvärförbindelse Södertörn, men som vanligtvis inte besöker öppna hus. Förfrankerade vykort delades vid tillfällena ut för att underlätta och uppmuntra till lämnande av synpunkter. Där stod enkel information om projektet samt en uppmaning att skriva sin åsikt och skicka in till Trafikverket.

Följande möjligheter fanns för att lämna sina synpunkter på projektet:

- Fylla i enkäten som fanns på <http://www.Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>
- Besöka öppet hus eller platser för uppsökande dialoger
- Skicka e-post
- Skriva ett brev
- Fylla i förfrankerade vykort

Totalt har 128 skriftliga synpunkter inkommit från allmänheten under aktuell tidsperiod, 2017-04-01 till 2018-06-30.

2.5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Genomförda samrådsmöten med Länsstyrelsen Stockholm under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30:

- Samrådsmöten angående alternativa lokaliseringar och utformningar av trafikplatser samt miljöeffekter, landskapsfrågor, kulturmiljöfrågor och barriäreffekter.
- Samrådsmöten gällande olycks- och tunnelrisk. Redovisning av risk- och skyddsobjekt, ADR-transporter och påverkan på närliggande fastigheter.
- Samrådsmöte gällande vägsystemets förutsättningar, gång- och cykelväg, miljökonsekvensbeskrivning samt dagvatten/avvattning.
- Samrådsmöte gällande naturmiljö, Tvärförbindelse Södertörns barriäreffekt och Natura 2000 - området Granby.
- Avgränsningssamråd MKB:s omfattning och utformning, redovisning av luftkvalitet vid tunnelmynningar, samt miljöeffekter på sträckan E4/E20 till Gladö.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande 2018-04-12

Synpunkter inkom från länsstyrelsen avseende kulturarvsanalysen, landskapsanalysen och på skissade trafikplatsernas lokalisering/utformning ur ett landskapsantikvariskt perspektiv. I landskapsanalysens rekommendationer saknar länsstyrelsen att det inte nämns något om ovanjordsanläggningar och att dessa ska placeras och utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden. Länsstyrelsen anser att jordbruksnäringen har redovisats föredömligt i landskapsanalysen. Dock saknas en beskrivning gällande betydelsen av livsmedelsproduktionen utifrån att det ger effekter för natur- och kulturmiljövärden och effekten av vägen. Analysen skulle kunna kompletteras med möjliga kompensationsåtgärder och förbättringsförslag gällande detta. Faktorer att ta med som inte lyfts är de uppräknade naturreservatens värden i behov av hävd i form av bete och den under de senaste 20 åren minskade mängden nötboskap i området. Detta innebär en sårbarhet och det är viktigt att inte ytterligare försvåra jordbruksdrift i området. Med hänsyn till detta är det även bra att det skrivs in ett stycke om förekomsten av olika djurslag i området och hur olika djurslags sätt att beta skiljer sig eftersom det är av stor betydelse för biologisk mångfald och det biologiska kulturarvet.

Länsstyrelsen lämnade synpunkter ur ett landskapsantikvariskt perspektiv på de skissade trafikplatserna vid Gladö, Lissma och Rudan. Avseende trafikplatsutformningarna för Gladö, Lissma och Rudan saknas en bedömning/värdering av den mark som tas i anspråk. Till vad används den? Ur ett landskapsantikvariskt perspektiv är det generellt sett bättre ju mindre markyta som tas i anspråk, men det är även relevant att se till exakt vilken typ av mark och dess innehåll som går förlorad, vad/vilka värden som skulle kunna förstärkas och hur samt att väga in möjligheterna att sköta de marker som "blir över", inuti och intill trafikplatserna.

Trafikverkets kommentar:

Både den fördjupade kulturarvsanalysen och den fördjupade landskapsanalysen har tagits fram för att utgöra förutsättningsdokument för fortsatt projektering. Dokumenten tar inte upp anläggningsdelar som inte är beslutade som till exempel eventuellt behov att ovanjordsanläggningar och ska inte beskriva påverkan av vägen utan det görs först i miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa dokument används som kunskapsinhämtning för att i projekteringen möjliggöra anpassningar av vägens lokalisering och utformning. Eventuella kompensationsåtgärder görs inom naturreservat och ska stå i proportion till den faktiska skadan som vägen kommer att ge. Bedömningen kan göras först

efter att projektet har tagit fram skydds- och skadelindrandedåtgärder. Dessa dokument som färdigställts tidigt i processen, kommer därmed inte att uppdateras.

Länsstyrelsens landskapsekologiska synpunkter avseende skissade trafikplatsernas lokalisering/utformning, som visades vid möten den 20 mars 2017, tar Trafikverket med sig i fortsatt projektering. Trafikverket avser även att skriftligt samråda om alternativa lokalisering i Gladö och Lissma.

Yttrande 2018-04-03

Länsstyrelsen inkom med ett yttrande, daterat 2018-04-03, gällande fornlämningar och synpunkter på kulturarvsanalysen. De uppmanade till att trafikplatserna Gladö och Slätmossen måste anpassas utifrån kända fornlämningar. De ansåg även att den fördjupade kulturarvsanalysen fångat upp kulturmiljövärden som bör ingå i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Dock hade de synpunkter på objekt 278, på att RAÄ-nummer bör användas och på att den arkeologiska utredningen etapp 1 bör nämnas i kulturarvsanalysen eftersom fornlämningsbilden inte är klar förrän etapp 2 är gjord.

Trafikverkets kommentar:

Lokalisering har anpassats efter kända fornlämningar. Flertalet objekt löper risk att beröras. Trafikverket har beställt en arkeologisk utredning etapp 2 för att få en fortsatt kunskap av området.

Den kommande miljökonsekvensbeskrivningen kommer ta upp kulturmiljövärden.

Kulturarvsanalysen kommer inte att kompletteras med RAÄ-nummer då utredning av objektet inte hade utförts när den fördjupade kulturarvsanalysen färdigställts.

Yttrande 2017-06-02

Samråd har skett med berörd länsstyrelse, det vill säga Länsstyrelsen Stockholm. Trafikverket mottog den 2 juni 2017 ett yttrande från länsstyrelsen, som den 19 maj 2017 ombetts ta ställning till de olika alternativen för nya trafikplatser i Gladö respektive Lissma. Länsstyrelsen förordar alternativ 1 för en trafikplats i Lissma respektive alternativ 3 för en trafikplats i Gladö. Länsstyrelsen bedömer att alternativ 3 vid Gladövägen är bättre ur natur- och kulturvårdssynpunkt, och att projektets egna miljöbedömningar överskattat trolig miljöpåverkan från alternativ 3. Angående Lissma alternativ 2 anser länsstyrelsen istället att Trafikverket har underskattat alternativets negativa påverkan på naturreservat, riksintresse och naturmiljö och förordar alternativ 1. Länsstyrelsen anför att de två alternativ som redovisas avseende trafikplats i Lissma inte skiljer sig lika mycket åt inbördes som de tre alternativen för trafikplats i Gladö.

Länsstyrelsen skriver vidare att den utbyggda trafikleden med nya lokalvägar och trafikplatser oavsett detaljlösningar kommer att medföra intrång i flera områdesskydd. De lyfter därför att utformningen av trafikplatsen måste ske med beaktande av platsens historiska betydelse och landskapets förutsättningar, och nämner även ett antal specifika planeringsförutsättningar som särskilt bör beaktas. Vidare ger de synpunkter på Trafikverkets fortsatta arbete. Dessa är bland annat att Trafikverket behöver belysa bullerproblematiken utifrån friluftslivets riksintresse, berörda naturskyddsområden och boendemiljöer. Vidare bör utgångsläget i det fortsatta planeringsarbetet vara att bevara fornlämningar. Om ingrepp i eller invid fornlämning blir oundvikligt kommer eventuella tillstånd att vara förenade med villkor om arkeologiska åtgärder i form av förundersökningar och undersökningar.

Trafikverkets kommentar:

Länsstyrelsens synpunkter har integrerats i arbetet med Tvärförbindelse Södertörn. Projektet har även valt att gå vidare med Lissma alternativ 1 och Gladö alternativ 3. Inom ramen för

Tvärförbindelse Södertörn genomförs en trafikbulerutredning som omfattar nuläge, nollalternativ och utbyggt alternativ. Trafikbulerutredningen omfattar hela sträckningen utmed den nya vägen. Gällande kulturmiljö har generell riktlinje varit att följa befintlig väg 259, minimera intrång i fornlämningar, undvika fragmentering av odlingsmark samt upprätthålla historiska samband. En arkeologisk utredning har påbörjats och resultaten från denna kommer att integreras i projektet.

2.5.2. Samråd med berörda kommuner

Genomförda möten med berörda kommuner under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30:

- Möten har hållits om lägesrapport, vilka ämnen som behöver diskuteras utifrån respektive kommuns behov och beslutsunderlag för gång- och cykelvägens dragning.
- Möten med Huddinge kommun har hållits om olika prognoser för trafikmängder för år 2030 och 2050 samt trafiksimuleringar.
- Möten har hållits angående cykelvägen och dess dragning, samt dess utformningskrav och utrymmesproblem.
- Möte med presentation av den sociala konsekvensbeskrivningen har hållits.
- Möten med Huddinge kommun om utformning av trafikplatser, Spårväg syds samt passage över Gömmarravinen.
- Möte med Huddinge kommun om dagvattenhantering, utsläpp av föroreningar, översvämningsproblematik och ekologi.
- Möte med Haninge kommun angående dagvattendamm vid Lillsjö/Jordbro samt våtmark väster om grustäkt i Haninge kommun.
- Möten med Huddinge kommun angående Spendrups byggplaner och förutsättningar i Flemingsbergsdalen.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Haninge kommun

Haninge kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2018-06-14, angående Slätmossens trafikplats. De efterfrågar att Trafikverket vid utformningen av trafikplatsen beaktar två viktiga samband mellan Handen och Jordbro: det sociala sambandet i nord-sydlig riktning samt det gröna sambandet i öst-västlig riktning. Trafikplatsen måste ha minimal barriäreffekt mellan Handens stadskärna och Jordbro, som ska upplevas nära, och ha trygga, gena och luftiga förbindelser för gång- och cykel. Haninge kommun önskar att utveckla och stärka det gröna sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen i samband med projekt Tvärförbindelse Södertörn. Kommunen har gjort en separat utredning om lämpliga åtgärder och önskar få ta del av utförligt underlag kring de olika alternativen av utformning och vad som talar för och emot.

Trafikverkets kommentar

Projektet har varit väl medvetna om sambanden som Haninge kommun lyfter. Det sociala sambandet mellan de lokala kärnorna stärks genom att den befintliga porten under väg 259 vid trafikplatsen breddas för att inrymma både lokalväg och gång- och cykelväg mellan Handen och Jordbro. Att gång- och cykelvägen på det sättet kopplas till lokalvägen kan vara positivt för den upplevda tryggheten bland gång- och cykeltrafikanter. Detta då det medför att fler människor befinner sig i rörelse längs sträckan, vilket minskar risken för att den upplevs som enslig. Trafikverket är vid arbetet med Tvärförbindelse Södertörn medvetet om de gröna sambanden. Eventuella kompensationsåtgärder görs inom naturreservat och ska stå i proportion till den faktiska skadan som vägen kommer att ge. Bedömningen kan göras först efter att projektet har tagit fram skydds- och skadelindrandeåtgärder. Trafikverket kommer under hösten 2018 påbörja dialogen gällande

skyddsåtgärder och eventuell ekologisk kompensation med kommunen. Nynäsbanan och väg 73 är två befintliga och starka barriärer för vilt. Att stärka det gröna sambandet inom endast projekt Tvärförbindelse Södertörn är inte möjligt utan kräver samordnade insatser mellan Haninge kommun, Länsstyrelsen Stockholm och Trafikverket.

Huddinge kommun

Huddinge kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2018-01-16, där de hemställer hos Trafikverket att trafikplats Lissma omlokaliseras till Alternativ 2 – cirka 1 km öster om dagens korsning mellan Lissmavägen och väg 259. Detta med utgångspunkt att de anser att Alternativ 2 innebär en mer begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö i anslutning till Lissmadalens naturreservat. De menar att Alternativ 1 (direkt höger om där Lissmavägen idag ansluter till väg 259) skulle medföra ökade risker för förorening av Lissmasjön, intrång i våtmarker, påverkan på flera rödlistade arters habitat och stor påverkan på värdefulla naturvärden. Alternativ 1 överensstämmer bäst med kommunens översiktsplan. De framför att Alternativ 2 innebär ett mindre intrång i naturreservatet och har begränsad betydelse för den biologiska mångfalden.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har samrått lokalisering av trafikplatserna Gladö och Lissma med länsstyrelsen och kommunerna. I yttranden från såväl länsstyrelsen som Naturvårdsverket har det framkommit att det är viktigt att undvika sträckning av ny trafikled inom riksintresset Hanveden. Båda dessa instanser anser att det är angeläget att en ny vägförbindelse i största möjligaste mån följer befintlig väg. Att nyttja befintlig infrastruktur i form av Lissmavägen anses vara det alternativ som medför minst intrång inom riksintresset.

Alternativ 2 skulle i och med både trafikplatsen och ny vägsträckning ta i anspråk ett oexploaterat område i Hanveden och Lissmadalens naturreservat samt även ett område för riksintresse för friluftsliv. Alternativ 1 minimerar även intrång i jordbruksmark och undviker påverkan på de fornlämningar som upptäcktes vid den arkeologiska utredningen som utförts inom projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Planläggning av allmänna vägar regleras i väglagen (1971:948) och lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn prövas formellt genom denna planläggning och är inte prövad i kommunens översiktsplan. Trafikverket har gjort en avvägning av inkomna synpunkter och utredningar och tagit ställning till att lokalisera trafikplatsen vid Lissma enligt alternativ 1. Trafikverket har enligt väglagen och miljöbalken utrett alternativa lokaliseringar samt samrått dessa vilket utgör grund för ställningstagandet att förelägga trafikplatsen i Lissma enligt alternativ 1.

2.5.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30 har möten hållits med Trafikförvaltningen. På mötena deltog även de berörda kommunerna.

- Möte om olika prognoser för Huddinge kommun. Genomgång av utredda alternativ samt diskussion om fortsatt utredning av prioriterade alternativ.
- Möte, om vilka ämnen som behöver diskuteras utifrån respektive kommuns behov samt trafikförvaltningens behov.
- Möte gällande genomfört samråd, trafikplatsen vid Västra Glömstadalen och trafikplatsen i anslutning till E4/E20 samt om cykelvägen.
- Möte angående planerade busslinjer och tillhörande hållplatser.
- Möte om förutsättningar för och förslag till de olika trafikplatserna längs med Tvärförbindelse Södertörn.

- Möte, om cykelvägen, ett förslag på sträckning presenteras. Dragning genom Flemingsbergsskogen eller längs med Storängsleden diskuteras.
- Möte om cykelvägen samt passager över Tvärförbindelse Södertörn.
- Möte, om samordning samt presentation av ny trafikprognos och projektets anpassning till denna.
- Möte om lägesrapport och beslutsunderlag för gång- och cykelvägens dragning.
- Möte om samordning med projekt Spårväg syd.
- Möte om presentation av den sociala konsekvensbeskrivningen.
- Möte om utformning av trafikplats Flottsbro och Spårväg syds passage vid trafikplatsen samt passage över Gömmarravinen.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting har valt att inte yttra sig i detta skede.

2.5.4. Samråd med Försvarsmakten

Försvarsmakten har valt att inte yttra sig i detta skede.

2.5.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Genomförda möten med enskilda som särskilt berörs

Ett flertal samrådsmöten med enskilda fastighetsägare har hållits under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30. Mötena har främst berört frågor kring påverkan av miljö, risk, marklösen, Tvärförbindelse Södertörn i förhållande till planerade exploateringar, påverkan på jordbruksmark, trafikökningar i samband med bygget av Tvärförbindelse Södertörn samt utfartsfrågor.

Naturmiljö

Bevarandet av naturvärden är något som flertalet framhäver som väldigt viktigt - att låta så mycket som möjligt vara orört och att ta hänsyn till befintligt djur- och naturliv. Många (>50) uttrycker missnöje över att naturområden förstörs av vägen, samt att bullret dessutom kommer att förstöra rekreationssupplevelsen av den natur och de promenadvägar som finns runt omkring. Förslag ges därför att vägen byggs i tunnel om den måste byggas.

De rekreativsområden som lyfts fram som viktiga att bevara är strövområden kring Tullinge, den lilla skogen vid Marsvägen där barn ofta leker, koloniområdena Ekedal och Granby, naturreservatet runt Lissmasjön, skogen mellan Sågstuvägen och Fornborgsvägen och ända bort till Fornborgen och Sundbygård. Dessa områden bör bevaras samt skyddas mot störningar från bilvägen. Vidare uppges att skogsområdet mellan Häggstavägen och Katrinebergsvägen är full av svamp, älgar, rådjur, harar, fåglar och promenadstråk. Dessutom är skogen mellan Visättra och Gladö Kvarn också full av svamp och bär såsom hjortron och tranbär, och önskemål finns därför att bevara denna natur och inte torrlägga såsom ett annat område i Flemingsberg gjordes. Vid Fornborgsvägens slut uppges det finnas ett våtområde med rikt fågelliv och grodliv och området upplevs värdefullt ur rekreationssynpunkt. Ett fåtal (<10) nämner skogarna och fälten, som är omgivna av Flemingsbergsleden, Katrinebergsvägen, Huddingeleden och väg 259, som viktiga ur rekreationssynpunkt då där finns svamp och bär, nattviol och gravhögar. Området uppges fungera som ett andningshål för dem som bor i tätbebyggda Flemingsberg. De intilliggande kolonilotterna uppges vara välbesökta av framförallt ensamma människor samt att de är mötesplats för olika kulturer där ett gemensamt intresse skapar sammanhållning. Speciellt i avseende att det finns planer på att ytterligare förtäta Flemingsberg anses området speciellt värdefullt med sina

hallonsnår, fågelsång, gamla gravhögar, kolonilotter, ängar och åkrar. Det lilla berget i åkern söder om Glömstavägen pekas ut som speciellt välbesökt utflyktsmål. Att lägga vägen norr om dessa områden förespråkas av boenden i Grantorp, medan boende i Solgård förespråkar söder om Flemingsbergs gård. Några personer i Grantorp menar att det är bättre att motorvägsbygget drabbar några få villaägare än de flera tusen människor som bor eller kommer att bo i Flemingsberg när orten byggs ut. De förklarar att Flemingsberg redan nu inte är så attraktiv och att Tvärförbindelse Södertörn skulle göra att de boende till stor andel blir socialt utsatta människor och att detta kan leda till en negativ spiral för området.

Trafikverkets kommentar:

Ett av Tvärförbindelse Södertörns projekt mål är att intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer ska minimeras. Bland dessa miljöer ingår riksintresse för rörligt friluftsliv, Natura 2000-områden, naturreservat och gröna kilar. En betydande andel av vägsträckningen för Tvärförbindelse Södertörn utreds i tunnel: genom Masmoberget, i Glömstadalen och genom naturreservatet Flemingsbergsskogen. För dessa sträckor minimeras påverkan på värdefulla natur- och kulturområden i och med tunneldragningen. För den östra delen (Jordbro, Lissma och Gladö) utreds vägen i ytläge och följer till stor del befintlig väg 259, för att minimera intrång och inte bryta ny mark. Ytläge utreds även i delar av västra delen (Flemingsberg, Kästa, Flottsbro och Vårby). Intrång i natur- och kulturmiljöer sker här genom lokalisering av nya trafikplatser och lokalisering av tunneldragningar.

En mer översiktlig miljöbedömning var underlag för val av korridor. Nästa steg i projektet är att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En MKB är både en arbetsprocess och ett dokument. Syftet är att bedöma och beskriva påverkan och dess konsekvenser för människa och miljö. De miljöer och områden som i inkomna synpunkter från allmänheten nämns som viktiga för natur- och friluftsliv i utredningsområdet, samt berörs av korridorerna, är kända inom projekt Tvärförbindelse Södertörn och integreras i projektet. I den fortsatta projekteringen utreds alternativ för mer exakt linjedragning och detaljerad utformning av trafikplatser och tunneldragningar för att minimera påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. I det fortsatta arbetet tas hänsyn till ett flertal aspekter som exempelvis hydrologi, olycksrisker och boendemiljö utöver frågor som rör natur- och kulturmiljö samt rekreation och landskapsbild. Noggranna studier av landskapets terrängformer, värdefull vegetation och bebyggelse, landskapselement, utblickar, rumsbildningar med mera, kommer att genomföras inför linjedragning och utformning av vägen. Detta ger ett kunskapsunderlag som innebär att vägen kan anpassas till terrängen och på så sätt minska påverkan på landskapet. En slutgiltig linjedragning och utformning kommer att baseras på en avvägning av samtliga aspekter.

Restid, framkomlighet och trafiksäkerhet

Generellt är hög trafiksäkerhet ett mål för den nya vägen, speciellt för oskyddade trafikanter. Synpunkt framförs om att även Glömstavägen är i behov av hög trafiksäkerhet. Önskemål finns också om att den nya vägen ska vara rustad för vinterväder. Det framförs att ambulanser behöver snabba vägar till Huddinge sjukhus, att de idag åker över flera fartgupp, och att den nya vägen därför är ett välkommet tillskott.

Ett fåtal (<10) önskar en väl fungerande avfart till Ådravägen och Granby, samt att både fotgängare och bilar på ett säkert och okomplicerat sätt ska kunna ta sig över till Lissmavägen. Ett fåtal (<10) uttrycker oro över hur bristen på av-/påfart till Ådravägen från den nya vägen kommer påverka de boende där (där många är permanentboende) och boende på Ebbadalsvägen.

I området Ådran anges det att ett av Huddinges mest välbesökta naturområden finns – *Paradiset*. Det genererar mycket trafik och sommartid lockar dessutom de tre badplatser som finns i Ådran

många människor. Förslag framförs om att istället dra tunnel mellan Gladö och Lissma och använda existerande del av 259 som lokalväg, för att skona stugorna i Ekedal och Granby.

Ett fåtal (<10) boende på Ebbadalsvägen anser också att cirkulationsplatser vore bra eftersom Gladövägen är belastad av tung trafik. Två personer lyfter att slutet på Lissmavägen, där den knyter an till riksväg 73 i Länna, behöver rustas upp till samma standard som den nya vägen. Önskemål framförs också att Glömstavägen ska finnas kvar i någon form och en person i Vårsta föreslår generellt att göra som i Gnesta – en förbifart.

Flera (>10) uttrycker tacksamhet över vägbygget och förklarar att det idag är mycket köbildning på Lännavägen, Katrinebergsvägen och i korsningen Vårby allé/Glömsta, genomfartstrafik av tunga fordon på Lännavägen och Storängsvägen samt Glömstavägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafiksäkerheten förbättras med en ny tvärförbindelse som byggs med högre standard än vad befintlig väg har. Mittseparering och planskilda korsningar ger en hög trafiksäkerhet och minimerar antal olyckor. Gående och cyklister separeras från motortrafik vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas trafiksituation.

Trafik kommer att flyttas över från framförallt huvudvägar som väg 226 och väg 73 men även övrigt vägnät söder om innerstaden avlastas. Genomfartstrafiken flyttas från Storängsleden och Lännavägen genom centrala Huddinge, och trafiken kommer att minska betydligt på denna väg. Glömstavägen får en helt annan funktion och betydligt mindre trafik än idag. Huruvida upprustning av Glömstavägen och Lissmavägen ska ske ligger dock utanför projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Att placera en trafikplats vid Ådravägen utöver den vid Lissma utreds inte eftersom trafikmängderna på Ådravägen är för små för att motivera en trafikplats här. Resor och transporter till och från Ådravägen sker istället via antingen trafikplats Lissma eller trafikplats Gladö genom anslutningar från lokalvägar. Båda alternativ kommer att finnas.

Kollektivtrafik

Flera (>10) ur allmänheten uttrycker att de vill ha kvar de busslinjer och tillgång till kollektivtrafik som finns idag, om inte bättre. Speciellt boende i Stuvsta uttrycker oro över försämrad kollektivtrafik. Några framför också önskan om ordentlig kollektivtrafik under byggtiden, utan förseningar och med bra skyltning och tillgänglighet.

Det finns flera områden där kollektivtrafikshållplatser önskas, exempelvis vid Ekedals koloniområde - på lokalvägen eller nära gångtunneln. En annan trycker på bussförbindelser till Granby, Huddinge och Handen, att de är viktiga och önskas bli kvar. En person uttrycker oro över att få för långt till hållplatsen om den flyttas från infarten till Sundby Gård. Ett fåtal (<10) personer uttrycker också att det är viktigt att buss får fortsätta trafikera Ebbadalsvägen.

Ett önskemål framförs om att generellt utforma kollektivtrafikknutpunkter liknande Gullmarsplan, med utrymmen för servicebutiker för att skapa liv och trygghet åt både tunnelbana, tvärförbindelser och bussar samt för eventuell framtida båttrafik. Ett annat förslag gäller en mer miljövänlig kollektivtrafiklösning - att bygga pendeltågslinje i tunnel med möjlighet att köra godståg (från Nynäshamn). En kommentar ges att södra Södertörn är eftersatt vad gäller järnvägsdragningar och att pågående byggprojekt, exempel väg 225 och Norviks hamn, signalerar att det saknas en helhetssyn för Södra Södertörn. En annan kommentar ges att båttrafiken möjligen kommer att utvecklas i framtiden från Vårby brygga till Ekerö och Stockholm, och att detta borde tas hänsyn till redan i tidigt skede.

Trafikverkets kommentar:

Ett av projektets projektmål är att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken till och mellan Kungens kurva- Skärholmen, Haninge centrum och Flemingsbergs resecentrum. Trafikförvaltningen i Stockholms län ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Trafikverket samarbetar med Trafikförvaltningen om framtidens kollektivtrafik i det aktuella området, och projekt Tvärförbindelse Södertörn arbetar för att möjliggöra för förbättrad kollektivtrafik. I samband med projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer tillgängligheten till busshållplatser generellt förbättras när en översyn av hållplatslägen, linjer och vägutformning genomförs.

Kollektivtrafiken utgör en viktig faktor för att nå den övergripande visionen i länet – att Stockholmsregionen ska utgöra Europas mest attraktiva storstadsregion. Trafikförvaltningen i Stockholms län har tagit fram en stomnätplan för länet som redovisar strategier för hur kollektivtrafikens stomnät kan bidra till regionens vision om fler tvärkopplingar, och som är underlag i projekt Tvärförbindelse Södertörn. En av stomlinjerna knyter bland annat ihop Tvärförbindelse Södertörns målpunkter Haninge centrum, Flemingsberg och Kungens kurva-Skärholmen. Stombusslinjerna kommer endast ha ett fåtal stopp utmed sträckan för snabbare kommunikation, medan den lokala busstrafiken kommer trafikera hållplatserna i det lokala vägnätet.

En analys av kollektivtrafiken i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn kommer att tas fram i det fortsatta utredningsarbetet. En busslinje kommer fortsättningsvis att trafikera Ebbadalsvägen då linjens upptagningsområden ligger utmed detta stråk, såsom boende och besöksplatser. Den tjänar därför inte på att ledas via Tvärförbindelse Södertörn. Stuvsta ingår inte i den valda korridoren och utreds inte.

Vägstandard och utformning

Generellt är det flera (>10) som önskar att så mycket som möjligt av vägen byggs i tunnel. Ett fåtal personer (<10) har önskat hastighetsbegränsning och hastighetskameror, för minskat buller och ökad säkerhet.

Ett fåtal (<10) har uttryckt önskemål om en överdimensionerad ny väg, för att inte köbildning ska ske trots ny väg. Både 2+1 väg och 2+2 väg samt fyrfilig väg föreslås, med motiveringen trafiksäkerhet och att överdimensionera för ett framtida underlag. Någon förespråkar 2+1-väg också för att det inte tar så mycket land i anspråk samt ger en enklare och billigare projektering och byggnation. Någon argumenterar att om vägen beräknas trafikeras av långsamtgående fordon så bör den dimensioneras därefter, helst då inte 2+1 väg. En annan åsikt är att särskilt sträckan Haninge-Sundby bör vara 80 km/h hastighetsgräns och 2+1 eller 2+2 av hänsyn till djur- och naturliv. Hastighetsgränser som nämns är 70, 80 och 100 km/h. En person önskar speciellt sänkt hastighet och fartkamera i båda riktningarna vid Ekedal, liknande så det är i Granby idag. Andra förslag som nämns är kollektivtrafikkörfält i vardera riktningen.

Boende i Solgård anser att Tvärförbindelse Södertörns tunneldragning under Flemingsbergsskogen bör fortsätta i tunnel förbi Solgård och under Huddingevägen/järnvägen, för att ge mindre negativ påverkan på Solgårds boendemiljö. De framför även oro över att det i och med trafikplatsen vid Regulatorvägen finns risk att många fler bilister tar vägen genom Solgård, där det idag är "genomfart förbjuden". Synpunkt finns också om att ta bort den planerade cirkulationsplatsen nedanför Solgård, och att även tillfartsvägar till Tvärförbindelse Södertörn läggs i tunnel.

Boende på andra sidan Huddingeleden, i Flemingsberg, menar å andra sidan att det inte är vettigt att bygga en motorväg nära ett bostadsområde med så många boende varav många är barn. Sämre luftkvalitet, dålig lukt, ökat buller, ökad olycksrisk samt förlorade natur- och rekreationsvärden

anser de inte rimligtvis ska drabba ett så folktätt, barnrikt område som det dessutom finns planer på att förtäta. Ett fåtal personer (<10) där förespråkar istället den alternativa sträckningen mellan trafikplatsen vid Huddingevägen och trafikplatsen vid Katrinebergsvägen som skulle gå i en böj längre norrut, norr om den föreslagna vägsträcka som markerats i det nu presenterade förslaget. De menar att den är längre ifrån Flemingsberg och även bevarar välbesökta grönytor. Sammantaget för både boende i Flemingsberg, Solgård och Visättra är det föredragna förslaget att bygga tunnel istället för bro över järnvägen som sträcker sig efter Huddingevägen, för bättre boendemiljö och mindre buller.

Två personer ifrågasätter dessutom om det inte blir billigare att bygga tunnel än att bygga en bro som måste vara väldigt stor för att ta sig över på ett bra sätt, och en annan menar att tunnel är en mer framtidssäkrad lösning. Det framförs att Flemingsberg är utvald som regional stadskärna vilket innebär att mycket nytt kommer att byggas, marken kommer att bli mer värdefull och behövas till annat än en platskrävande motorväg. Det menas att annars blir det som med Huddingevägen, att man får bygga och flytta eller eventuellt till och med överdäcka i ett senare skede.

En person önskar utredning om huruvida det finns möjlighet att lägga trafikplats vid väg 226/Gamla Tullingevägen i svackan mellan berget och Flemingsberg och att därefter dra vägen under mark hela vägen. Kanske skulle det då inte behövas en cirkulationsplats vid Katrinebergsvägen.

Ett fåtal (<10) personer i Ekedal önskar se en dragning så långt norrut som möjligt i den föreslagna korridoren för att minimera inverkan på fastigheterna i Ekedals koloniområde. Någon framför att en nordlig sträckning mot Ebbadalsvägen berör ett mindre antal fastigheter än en sydlig just vid Ekedal. Tre personer önskar att breddningen av vägen sker mot Lissmasjöns håll, för att skona Granby koloniområde och minska påverkan på de 89 husen där, då det inte finns lika många hus på andra sidan. Några boende på Ebbadalsvägen och Ekedal anser att den planerade rondellen vid Gladö-avfarten bör placeras med mittpunkt där nuvarande återvinningsstation är belägen, då denna placering innebär att sprängning av berget vid avfarten kan undvikas vilket bör vara önskvärt ur både miljö- och naturhänseende. Detta menar de också kan minska bullernivån betydligt för de familjer som bor permanent på Ebbadalsvägen. Ett annat förslag är att flytta den planerade trafikplatsen vid Lissma till mellan Ekedal och Granby, för att ytterligare bevara Ebbadalsvägens karaktär som ett lugnt natur- och rekreationsområde. På Ådravägen menar de att det idag redan är mycket trafik, speciellt tung sådan, medan det på Ebbadalsvägen främst rör sig gångtrafikanter, skolbarn, cyklister och joggare. Det framförs att dessa trafikanter bör värnas så att de ska få finnas kvar där. Vidare tillägger de boende att breddningen av Lännavägen från Gladökvärn bör göras bort från Västra Ebbadalsinfarten.

Fastigheterna längs med Lissma Sjöväg önskar att den planfria korsningen placeras så långt som möjligt från bebyggelse och menar att en sådan placering gör att en stor del av genomfartstrafiken flyttas till en vägsträckning där störningen inte blir så stor. Dessutom bevaras då landskapsbilden i naturreservatet. Personerna önskar även ekodukter som kan underlätta passagen över vägen för både människor och djur, alternativt överdäckning. Gällande trafiksäkerhet önskar de endast lokaltrafik på Lissmavägen förbi Lissma Gård, som idag är olycksdrabbad, och även begränsningar på lokalgatan avseende hastighet och genomfart.

Ett förslag framförs om tunnel under Jordbrölänken/Jordbro rondellen på grund av ökade ljud- och luftföroreningar. Personen bifogar imissionsmätning från Vattenfall. Personen framför även att efter Jordbrorondellen mot Huddinge/Jordbro industri finns det en vägbro över järnvägen som medför mycket problem under vintertid där tung trafik oftast fastnar mellan rondellen och bron på grund av att tung trafik inte får tillräckligt med fart upp mot bron, vilket leder till att de kör fast och trafiken står still. Även här föreslår personen tunnel under järnvägen för att inte skapa en flaskhals.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen av Tvärförbindelse Södertörn har en utvärderingsprocess för framtagande och utvärdering av korridorer följts. Lokaliseringsutredningen har utgått från och uppfyllt ändamålet i enlighet med 13 § väglagen (1971:948) med krav på minsta intrång och olägenhet.

Tvärförbindelse Södertörn ska dimensioneras för att ha god kapacitet år 2045. En överdimensionering anses dock som oskäligt intrång utifrån väglagens (1971:948) krav på minsta intrång och olägenhet (13 §). Dessutom måste hänsyn tas till anslutningar till resterande vägnät i Stockholmsregionen, övriga trafikleder har generellt 2-3 körfält. Trafikverket vill undvika att ökad vägkapacitet skapar ny trafik och en överdimensionering skulle kunna resultera i detta. Tunneln genom Glömstadalen är också en begränsningsfaktor.

På grund av Tvärförbindelse Södertörns klassning som motortrafikled måste en parallell lokalväg finnas för bland annat långsamtgående fordon. Långsamtgående fordon hänvisas till Lissmavägen på sträckan Lissma-Jordbro.

Tvärförbindelse Södertörn ska utformas som en mötesfri motortrafikled, vägens korsningar ska vara utformade som trafikplatser och det ska inte finnas några korsningar med andra vägar i samma plan. På sträckan mellan E4/E20 och väg 226 ska vägen utformas med referenshastighet (den hastighet vägen är dimensionerad för) 80-100 km/h och på sträckan mellan väg 226 och trafikplats Jordbro med referenshastighet 100 km/h. Vägens kapacitet är fortfarande under utredning, och antal körfält kan komma att variera utefter sträckningen. Biltrafiken på den nya vägen ska vara separerad från gång- och cykeltrafik. Korsningsmöjligheter kommer att skapas så att gående och cyklister säkert kan korsa Tvärförbindelse Södertörn. I projektet Tvärförbindelse Södertörn ingår att planera för och bygga en gång- och cykelväg. Förutsättningarna att gå och cykla i det här stråket kommer därför att bli bättre än vad de är idag. Ebbadalsvägen kommer fortsatt att vara lokalgata och utredning fortgår om den kommer användas även som gång- och cykelväg.

Passagen genom norra Flemingsberg (trafikplats Solgård) kommer att utredas för möjlighet till passage både i ytläge och i tunnel. Inom Tvärförbindelse Södertörn genomförs även en social konsekvensbeskrivning (SKB), som syftar till att undersöka om och hur den planerade vägen och fortsatt planläggningsprocess kan stärka sociala värden och samband. Detta kommer vara underlag i det fortsatta arbetet med planförslaget. I och med en ny vägdragningsplan skapas nya influensområden och därför samordnas planering och byggande av den nya vägen med exempelvis kommunala exploateringsplaner. Gällande trafikplats Solgård är den en viktig knutpunkt mellan två regionala vägar (väg 226 och 259), och för att avlasta Huddingevägen är det viktigt med god framkomlighet vid den punkten. Det är främst marktekniska anledningar som varit underlag för denna placering.

I kommande skede kommer särskild vikt läggas vid utredning av vägens linjeföring genom landskapet, samt platsanpassad placering och utformning av trafikplatser, tunnelmynningar och broar för att minska negativa konsekvenser. Dragningsplan i tunnel innebär generellt mindre intrång och påverkan på naturmiljö och boendemiljöer, dock är det dyrare att både anlägga och underhålla.

Trafikverket har tillsammans med Huddinge kommun tittat på flera olika alternativa lokaliseringar och möjliga utformningar av trafikplatsen vid Gladö. Den slutliga lösningen, både vad gäller lokalisering och utformning av trafikplatsen, är inte fastställt ännu. Men kommunen ser att det finns för- och nackdelar med båda lokaliseringarna. Alternativet att placera trafikplats Lissma väster om Granby i anslutning till Ådravägen och därmed minimera intrång i naturreservat och riksintresse för friluftsliv har avfärdats. Detta eftersom en sådan placering skulle innebära att trafiken från Lissmavägen (uppskattningsvis cirka 8000 fordon/dygn) skulle behöva använda parallell lokalväg förbi Granby (befintlig Lissma skolväg) för att ansluta till Tvärförbindelse Södertörn via denna trafikplats. Det anses inte lämpligt att belasta lokalvägen med så mycket trafik i ett snitt där Tvärförbindelse Södertörn har kapacitet för denna trafik. En lösning där den parallella lokalvägen får

för mycket trafik skulle utöver en onödig kapacitetsfördelning mellan vägarna medföra bland annat trafiksäkerhetsproblem och svårigheter att avskärma buller från lokalvägen.

Tunnel utreds inte för anslutning till väg 73 i nuläget. Trafikanalyser kommer att genomföras för att säkerställa att utformningen av trafikplatserna ger god framkomlighet. Oavsett val av korridor så kommer kopplingen till väg 73 att ske vid Jordbro trafikplats, då man redan har tagit ställning till denna del av Tvärförbindelse Södertörns sträckning. Angående trafikplats Jordbro och att det idag är problem med brant lutning så kommer geometri, plan och profil att förbättras genom projekt Tvärförbindelse. Nedgrävning utreds därför inte.

Boendemiljö

Bullerproblematiken är en av de vanligaste synpunkterna från närboende ur allmänheten, både gällande den existerande och inför kommande ny eller ökande bullernivå för de boende. Runt 30 av de 128 personer ur allmänheten som lämnat in skriftliga synpunkter nämner explicit buller som en negativ konsekvens av vägen och uttrycker oro över detta. Önskade bulleråtgärder som nämns är bullerplank, bullervallar, tyst asfalt, nedsänkt eller överdäckad väg, hastighetsbegränsningar och (tidig) plantering av ljuddämpande buskar och träd. De främsta geografiska platserna som nämns är Ekedal vid Ådravägen ända till Lissma skola, förbi Lissmasjön, Solgård, Visättra, Ebbadalsvägen, Ekedal och Hägersten. Ett förslag är dock att inte ha bullerskydd på sträckan med öppen mark mellan Sundbyfortet och Gladö kvarn på grund av vacker natur som då avskämmas. Buller uppges speciellt vara problematiskt när det fortplantar sig över de öppna fälten bredvid existerande bullerskydd. Detta exempelvis in mot Ekedal och Ådravägen över de öppna fälten, där utlovade bullerskydd har uteblivit och existerande bullerskydd inte fungerar. Någon uppger att det vid ridbanan på Ebbadalsvägen och intilliggande Sundbyfortet redan idag inte går att föra ett normalt samtal på grund av bullret från vägen. Bättre bullerskydd önskas alltså av flera (>10) när den nya vägen byggs och Ekedals samfällighetsförening vill gärna konsulteras om utformning.

På Gamla Tullingevägen finns det en person som uttrycker starkt missnöje också över det existerande bullret från Huddingevägen och bristen på bullerskydd på ena sidan, och önskar att trafikplats Flemingsberg grävs ner av samma anledning. En boende i området Västra Solgård uppger att de redan idag har mycket trafik, både bil och tåg, och önskar därför bullersanering för hela Huddingevägen.

Flemingsberg beskrivs som ett tätbebyggt område med många barnfamiljer och med planer på att ytterligare förtätas. Oro framförs där kring luftkvalitet och buller, samt för transporter av farligt gods. Boende i Flemingsberg trycker också på att det finns viktiga rekreationsområden runt om och ifall dessa försvinner och en bullrig väg byggs istället kommer området bli socio-ekonomiskt svagt och segregerat. I Flemingsberg förespråkar man därför tunnel istället för bro över järnvägen som sträcker sig efter Huddingevägen alternativt att dra den närmare villaområdena där färre människor bor. Boende i Solgård framför också att en väg ovan jord ger försämrad boendemiljö i och med ökat buller, luftföroreningar, osäkra skolvägar, ljusföroreningar och att närliggande naturmiljöer kommer påverkas negativt.

Trafikverkets kommentar:

För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas. Detta beskriver Tvärförbindelse Södertörns projektmål För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas, samt att vägförbindelsen också ska förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. Åtgärder har vidtagits i vägplanen för att begränsa de negativa effekterna av vägen till exempel skyddsåtgärder för att minska barriärer.

I den mer översiktliga miljökonsekvensbedömningen som var underlag till val av korridor bedöms en ny väg ge måttlig till stor negativ påverkan. Dessa konsekvenser har vägts mot andra alternativ och omfattande utredningar om hur de negativa konsekvenserna kan mildras har gjorts och kommer att göras. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen kommer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att tas fram. Den kommer att bedöma och beskriva projektets påverkan på och dess konsekvenser för människa och miljö. Den kommer även redovisa de åtgärder som vidtagits för att begränsa de negativa effekterna.

Projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer utreda bullerdämpande åtgärder och deras utformning för den nya vägen under den fortsatta projekteringen. Åtgärder som kan bli aktuella är i första hand vägnära bullerskyddsåtgärder, men även lokala åtgärder kan bli aktuella. Om bullerdämpande åtgärder även bidrar till att minska bullret från befintliga vägar är det positivt men är egentligen inget som ryms inom ramen för detta projekt. Synpunkter angående buller från befintliga vägar förmedlas till ansvarig vägghållare.

Gång- och cykeltrafik

Flera (>10) ur allmänheten har åsikter om cykelvägarna, men några uttrycker undran över mer exakt utformning och dragnig. Önskemål uttrycks från ett fåtal (<10) att cykelvägen måste vara gen, inte avbrytas av trafikljus eller långa omvägar runt trafikplatser samt passera viktiga målpunkter och vara separerad från gångtrafik. Att separera cykelvägen från gångtrafik lyfts av ett fåtal (<10) som viktigt för säkerheten samt för att cykelförbindelsen annars inte kan utformas gen och snabb.

Någon uttrycker att cykel- och kollektivtrafiklösningarna borde vara på plats först, och bilvägen utformas därefter. En person ifrågasätter dock vem som förväntas utnyttja cykelmotorvägen mellan Haninge och Flemingsberg. Finns det ett sådant underlag som kan försvara att bygga en asfalterad väg rakt genom naturreservatet? Sträckningen genom naturreservatet tar flera (>10) upp och någon beskriver terrängen där vara mycket kuperad och att det skulle krävas sprängning för att skapa en cykelväg där. En annan person uttrycker oro för ökad trafikmängd på lokalgatan Lissma sjöväg och Lissma skolväg, som idag är främst gång- och cykelförbindelse. Ett önskemål finns om cykelväg mellan Fyrfatsvägen och Flottsbro.

Det finns ett fåtal önskemål kring utformningen av cykelvägen. Det framförs ge ökad motivation och mindre tids- och energiförbrukning för cyklister om körningen flyter. Generellt önskas också rättvisa ur ett jämlikhetsperspektiv gentemot parallellgående bilisters förutsättningar i form av korsningsfrihet, planskilda korsningar och att vid nödvändiga trafikljus ha lika lång trafikljusfastid. Synpunkt om rättviseaspekten framförs också gällande att cykelvägarna bör dimensioneras för att klara en tandemcykel med bagage, av samma anledning som bilvägar dimensioneras för att klara bussar och lastbilar på 15 m respektive 25,25 m. Detta för att exempelvis föräldrar inte ska bli hindrade att använda cykelsläp, och därmed introducera nästa generation till cykling redan tidigt. Att satsa på att barn ser cykeln och inte bilen som ett naturligt val framförs av en person vara väldigt viktigt. Personen lyfter också fram att pendlingscyklare samt elcyklister håller en högre hastighet.

Ett fåtal (<10) framför att längsgående cykelväg är bra då det innebär att bilister inte behöver lära sig ett nytt vägnät när de byter till cykel. En person framför att det redan finns fina cykelvägar längs delar av den föreslagna sträckningen. De önskar binda ihop befintliga bitar av cykelväg med nyanlagda, för då cykelvägen är en bit ifrån motorvägen blir cykelupplevelsen trevligare och med bättre luft, samt att Tvärförbindelse Södertörns sträckning inte behöver bli lika bred. Det ges exempel om en vacker och bra nyligen anlagd cykelväg från Huddingevägen/Elektronvägen/Ebba Bååts väg till Katrinebergsvägen och vidare mot Masmo. De anser att den borde användas. Det framförs att det är bättre med cykelväg på Ebbadalsvägen än längs med motorvägen.

En person skriver även om korsningen Tvärförbindelse Södertörn mot Huddingevägen, båda två viktiga vägleder även för cyklister. Personen anser att det helst ska undvikas att korsa vägarna liknande som i Tumba-korsningen 226 mot 258 vid Tumba station. Där korsar båda cykelvägarna bilvägen planskilt men sikten är dålig. Ifall cykelvägskorsningen hade dragits 30 m söderut, hade man bättre kunnat se kommande, korsande cykeltrafik. Ett förslag till korsningslösning ges som exempel cykelvägskorsningen 300 m söder om korsningen 73/229. I den typen av korsning kan cyklisten behålla farten och samtidigt säkert inordna sig i trafiken liknande en accelerationsfil på motorvägen, vilket för cyklister också fungerar i mötande trafik.

En person framför åsikter gällande Huddingevägen 226 sträckan Hälsovägen - Pålamalmsvägen. Personen föreslår att skylta om och leda cykeltrafiken via Södra parkhemsvägen - Alfred Nobels allé - Hälsovägen. Han menar att de som känner till vägnätet gör den här omvägen, medan enbart cykelturister kör Huddingevägen, där det är hård trafik och riskfyllt.

Trafikverkets kommentar:

Ett av projektet Tvärförbindelse Södertörns projekt mål är att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten för cykel mellan de regionala stadskärnorna, till viktiga målpunkter samt till angränsande regionala cykelstråk inom Södertörn. För utformningen av gång- och cykelväg är Trafikverkets handbok vägar- och gators utformning (VGU) och den regionala cykelplanen för Stockholms län styrande. Föreslagna gång- och cykelvägar ska vara separerade från biltrafiken och uppnå god standard enligt den regionala cykelplanen avseende bredder och linjeföring. I övrigt eftersträvas att cykelvägen ges god standard avseende trygghet, framkomlighet och säkerhet. Målsättningen är att gång- och cykelvägen kan bli cirka fyra till fem meter bred. I projektet ingår inte att göra en cykelmotorväg. Vid förläggning intill Tvärförbindelse Södertörn krävs en skiljeremsa vars bredd är beroende av hastighet och fordonsmängder på bilvägen. Ambitionen i arbetet är att skapa cykellösningar som är attraktiva både för pendlare- och fritidscyklister, varvid planskildhet och korsningsfrihet även för gång- och cykelväg eftersträvas och utreds. I kommande skede med vägplanen kommer en exakt lokalisering av vägsträckning att studeras och utredningar på en mer detaljerad nivå, som är beroende av motortrafikleds placering, kan göras för att åstadkomma bästa möjliga vägnät för alla trafikslag.

Specifik påverkan avseende den nya gång- och cykelvägens placering, markintrång och utformning kommer att studeras närmare i fortsatt arbete. I korridoren finns två möjliga alternativ, att gå genom Flemingsbergsskogen eller följa befintlig väg 259 via Huddinge centrum. En sträckning genom Flemingsbergsskogen måste anpassas för att minimera intrång i värdefull naturmiljö och samtidigt utformas med hög framkomlighet och bra belysning för att upplevas som trygg. Båda alternativen kommer att utredas i kommande skede.

Huddingevägen 226 sträckan Hälsovägen – Pålamalmsvägen omfattas inte av projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Övrigt

Ett fåtal (<10) ur allmänheten är kritiska till satsningen på bilväg med hänvisning till att fler vägar innebär ökad biltrafik med ökade CO₂-utsläpp, att det främst gynnar ensambilister (ofta män) och att stora naturvärden riskeras. Det ifrågasätts hur friluftsliv och boendemiljö påverkas, och hur framkomligheten för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklister förbättras. Flera (>10) ifrågasätter hur utbyggnaden av vägen kan följa Trafikverkets övergripande mål 2017 om att minska trafiken i Stockholm med 30 %, och om Trafikverket i någon rapport kan påvisa hur bilåkandet ska minska i regionen när man nu bygger ytterligare en bilväg som ökar attraktiviteten för bil. Vidare ifrågasätts hur bilvägen kan vara i linje med övriga nationella och statliga klimatmål. Synpunkt framförs om att nya Tvärförbindelse Södertörn kommer innebära en ökning av trafiken, med mer

utsläpp och buller och det ifrågasätts hur det kommer att hanteras. Speciellt Norra Jordbro och Södra Handen uppges redan idag ha en stor belastning av tung trafik och att Jordbrolänken och Nynäsvägen är Haninges mest trafikerade väg (speciellt tung trafik) som medför mycket buller och utsläpp. Ett fåtal (<10) ur allmänheten uttrycker åsikten att projektet inte utrett tillräckligt alternativen till utbyggnad av bilvägen.

Flera (>10) uttrycker sig positivt om projektet och önskar en så tidig byggstart som möjligt. Ett fåtal (<10) uttrycker otålighet och önskar färre dröjsmål i projektet. Önskemål framförs om inlösning av hus/tomt för alla som är berörda av nya vägen.

Ett fåtal (<10) uttrycker undran över hur det har resonerats kring cykelbanor och hur de kommer byggas, eftersom det i informationen bara framgick att det ska bli en cykelväg men inget mer. Tullingebor önskar generellt bättre info och uttrycker oro över strövområden inom gång- och cykelavstånd.

Förslag som nämns är att istället satsa på de åtgärder som aldrig togs riktigt på allvar i fyrstegsmodellen: bussfiler på Glömstavägen (behöver knappt ens breddas), trafiksäkerhetsåtgärder på Storängsleden, cykelsatsningar med mera. Ett annat förslag är att bygga Spårväg syd och därefter göra en analys av trafiken och om det då finns ett kvarstående behov av mer biltransport.

Det finns stort missnöje över hur bilvägen kommer skära genom landskapet, skövla skog och mark och bidra med dålig luft som kan ge astma och andra sjukdomar. Det lyfts fram att utbyggnaden sänder en bild av att bilarna får ta större plats i samhället och att övrigt är oviktigt. Det framförs också att satsning på bilism känns bakåtsträvande och inte hållbart.

En person frågar om besked kring detaljplanen för beachvolleyanläggning i Flemingsberg, ifall den kan fortsätta snart och även ifall det är så att vägbygget kommer att behöva ta den marken i anspråk under byggskedet.

Några boende på Ebbadalsvägen och i Ekedal anser att delar av det förslag som finns är kontraproduktivt med tanke på att Huddinge kommun lagt ned betydande arbete och pengar på att utveckla Ebbadalsvägen och området kring Gladövik/Björksättra till ett attraktivt naturområde och att en breddning av vägen skulle förstöra det.

En privatperson resonerar kring att Tvärförbindelse Södertörns anslutningar till E4/E20 samt Huddingevägens utbyggnad borde ses som en helhet. Att lösa det ena projektet före för att sedan konstatera att det nog går att finna en lösning för de andra, kännetecknar enligt personen flera av söderkommunernas arbetssätt. Tvärförbindelse Södertörn bör dimensioneras utifrån morgondagens perspektiv med andra ord den befolkning som regionen beräknas ha om kanske 30 år.

Ett fåtal (<10) av de som skickat in synpunkter vill gärna bli kontaktade igen för delaktighet i den demokratiska planläggningsprocessen, för att få mer information eller för att få svar på frågor och oklarheter. En annan person uttrycker stor oro över hur Trafikverket verkar ha låtit Huddinge kommun helt fått ta över rodret för att gynna sin egen agenda med den norra dragningen och trafikplats vid Huddingevägen. Ett fåtal personer ur allmänheten önskar tätare och personligare kontakt, gärna besök, hos dem som är direkt drabbade av det nya vägförslaget, innan några beslut tas.

Trafikverkets kommentarer:

Utöver transportpolitiska och projektspecifika mål förhåller sig planeringen och genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn även till nationella miljö kvalitetsmål och folkhälsomål samt till regionala och kommunala mål. En central strategi i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) är att utveckla en flerkärnig och tät region samt att planeringen av bebyggelse och kommunikationer ska samordnas. De regionala stadskärnorna ska utgöra attraktiva områden för

stadsutveckling som kan komplettera den centrala regionkärnan och motverka att bostäder och verksamheter sprids ut i en gles bebyggelsestruktur. Strategiska investeringar i transportsystemet ska tillgodose resbehovet i den växande regionen och nya tvärförbindelser ska koppla samman de regionala stadskärnorna. I projektet Tvärförbindelse Södertörn förhåller sig Trafikverket till RUFs 2010 genom att stärka transportinfrastrukturen och tillgängligheten mellan de regionala stadskärnorna Kungens Kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Trafikverket arbetar med minskad klimatpåverkan från byggande och underhåll av anläggningar genom att ställa klimatkrav i upphandlingar.

Prognosen för den nya vägen innebär en kraftig ökning av trafikmängden både jämfört med nuläget och med nollalternativet (den förväntade utvecklingen år 2045 utan Tvärförbindelse Södertörn). Därmed bedöms även utsläpp av koldioxid öka jämfört med nollalternativet eftersom Tvärförbindelse Södertörn prognosticeras få höga trafikflöden. Avsikten är dock inte att skapa mer trafik utan omfördela den regionala trafiken och skapa bättre anslutning till Södra länken och koppling mot Förbifart Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn bedöms främst avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar på ett mer trafiksäkert och mer framkomligt sätt.

Åtgärdsvalsstudien som togs fram 2014 kom fram till att en kombination av olika åtgärder behövdes för att nå de transportpolitiska och projektspecifika målen, där en ny vägförbindelse beslutades vara en av dem. I åtgärdsvalsstudien finns förslag på flera åtgärder där både trafik på väg och spårbunden trafik ingår, bland annat Spårväg syd. Trafikverket har ansvar för en del av åtgärderna, kommunerna och Stockholms läns landsting för andra. Tillsammans bildar det en helhet.

Arbetet med en utförlig miljöbedömningsprocessen fortlöper och tills vidare finns miljöaspekter i Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverket, 2016-04-11). När fullständig miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag finns, kan slutgiltig bedömning om uppfyllande av klimatmål göras.

Projektet kommer öka tillgängligheten för uttryckningstrafik, vilket är särskilt viktigt att beakta vid anslutningar och trafikplatser.

I lokaliseringsutredningen gjordes avvägningar mellan de olika korridorerna och deras naturområden för att hitta lämplig lokalisering. Exakt vägsträckning inom vald korridor är fortfarande under utredning, men projekt Tvärförbindelse Södertörn avser värna om värdefulla naturområden och minimera negativa konsekvenser.

Avseende en anläggning för beachvolleyboll hänvisar Trafikverket till Huddinge kommuns planansvariga, då det är föremål för en kommunal detaljplanläggning.

2.5.6. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Genomförda samrådsmöten har under perioden 2017-03-16 och 2018-06-30 hållits med:

- Skanova
- Spendrups Bryggeriaktiebolag/ Magnolia Bostad
- Stockholm Vatten och Avfall AB
- Svenska Kraftnät
- Södertörns Brandförsvarsförbund (SBFF)
- Södertörns Fjärrvärme
- Transportstyrelsen
- Vattenfall AB.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Lissma Gård Smådjursfoder AB

Lissma Gård Smådjursfoder AB kontaktade projekt Tvärförbindelse Södertörn 2018-05-11, för att få en uppdatering av projektets kommande påverkan på deras affärsverksamhet Lissma Park.

Trafikverkets kommentar:

Projekt Tvärförbindelse Södertörn har tagit kontakt med Lissma Gård Smådjursfoder AB och beskrivit projektets utredningar utifrån aktuellt arbetsmaterial.

Skandinavisk Husbyggare AB

Skandinavisk Husbyggare AB efterfrågar uppdaterad information om detaljplanerna Huddinge Haga 1:76 och 1:77 och Haga 1:15 och 1:3, huruvida de kommer att bli påverkade av nya bron vid Fittjaviken och hur det kan påverka deras arbete med detaljplanerna.

Trafikverkets kommentar:

E4:ans broar över Fittjaviken är under utredning, bland annat om de ska byggas om eller ersättas med nya i och med att Förbifart Stockholm kommer kräva ökad kapacitet. De geotekniska utredningarna är komplexa, liksom temporära lösningar under byggtiden. Projekt Tvärförbindelse Södertörn kan därför inte i nuläget ge något rakt svar om påverkan på fastigheterna.

Solgårds villaförening

Representanter för Solgårds villaförening skriver att föregående samrådsperiod kallad "Samråd om alternativa korridorer" (2016-11-22 - 2016-12-22) upplevdes falsk och onödig då norra korridoren uppfattades redan vara vald av Trafikverket. Föreningen refererar till protokollet (minnesanteckningar) från "Möte med kommuner och trafikförvaltningen 2016-09-28" där det framgår att skisskedet startade i oktober och kommer att pågå fram till våren 2017. Detta menar de inte stämmer med att beslutet om vägalternativ ska tas i februari, och att Norra alternativet redan var beslutat och att samrådet om val av korridor var meningslöst.

Föreningen har begärt att få ta del av det material som finns om Tvärförbindelse Södertörns dragning förbi Solgård och anslutning till Flemingsbergsdalen och Huddingevägen. Trafikverket har avisat begäran med hänvisning till att materialet är arbetsmaterial. Villaföreningen anser att detta är ett brott både mot offentlighetsprincipen och mot Århuskonventionen. Villaföreningen begär att få informationen och att Trafikverket förlänger samrådstiden.

Förening anser att Tvärförbindelse Södertörns tunneldragning under Flemingsbergsskogen bör fortsätta i tunnel förbi Solgård och under Huddingevägen/järnvägen, för att ge mindre negativ påverkan på Solgårds boendemiljö. De anser att det bereder yta för framtida bebyggelse. Villaföreningen framför även att ifall vägen dras norr om Flemingsbergs gård kommer de att utlösa en åtalsanmälan för de förberedande markarbetena som redan gjorts innan godkänd MKB.

Trafikverkets kommentar:

Alla har rätt att ta del av allmänna handlingar. Alla handlingar hos en myndighet är inte allmänna. Det krävs att de förvaras hos myndigheten och anses inkomna dit eller upprättade där. En handling måste alltså uppfylla vissa krav för att den ska anses vara allmän. Bland annat brukar till exempel minnesanteckningar och utkast eller andra preliminära handlingar inte anses som allmänna handlingar. Om en tjänsteman ger beskedet att man inte kan få ta del av en handling, kan man begära att få ett beslut i frågan från myndigheten. Det är endast ett myndighetsbeslut som går att överklaga till domstol.

I dagsläget utreds tunnelläge under Flemingsbergsskogen.

Södertörns Fjärrvärme AB (SFAB)

Södertörn Fjärrvärme AB informerar om sin huvudledning som går från Fittjaverket fram till Huddinge maskincentral (HMC) som ungefärligt följer gång- och cykelvägen längs med väg 259. Det finns ett markavtal mellan Södertörns Fjärrvärme AB och Huddinge kommun som innebär att hänsyn ska tas till ledningen vid planläggning. Södertörn Fjärrvärme meddelar också att eventuell flytt av ledningen bekostas av beställaren.

Trafikverkets kommentar:

Projekt Tvärförbindelse Södertörn är medvetna om fjärrvärmeledningens läge. Det är Huddinge kommuns uppgift, som avtalspart och som planmyndighet, att vid eventuell detaljplanläggning beakta ledningen. Tvärförbindelse Södertörn kommer att komma i konflikt med ledningen på flera platser och dessa konflikter diskuteras och hanteras löpande vid ledningssamordningsmöten med SFAB.

2.6. Samråd vid utformning av planförslaget under perioden 2018-07-01--2021-01-25

I denna del, gällande samråd om utformning av vägen och trafikplatserna, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för perioden 2018-07-01 och 2021-01-25.

Samråd 13 november-6 december 2018

Riktade samrådsaktiviteter genomfördes mellan 2018-11-13 och 2018-12-06. Samrådet handlade om vägens lokalisering inom vald korridor, vägens utformning och miljöpåverkan samt om vattenverksamhet vilket redogörs för i separat samrådsredogörelse.

Inför samrådet tog Trafikverket fram en samrådshandling (Trafikverket, Tvärförbindelse Södertörn Samråd 13 november-6 december 2018).

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på:

- Trafikverket, Solna Strandväg 98, 171 54 Solna.
- Kommunkontoren i Haninge, Huddinge och Botkyrka samt Medborgarkontoren i Tullinge och Fittja.
- Trafikverkets webb: <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>, se under Samråd/möten.

Allmänheten har genom annonsering bjudits in att delta i samrådet genom ett antal möten som genomfördes under hösten 2018. Annonser med kungörelser om samrådsmötena infördes i lokala dagstidningar (Dagens Nyheter och Mitt i-tidningar). Information har även funnits tillgänglig på ett flertal platser samt på Trafikverkets hemsida.

Under perioden har tre öppna hus hållits:

- 2018-11-14, Haninge centrum
- 2018-11-21, Huddinge centrum
- 2018-11-29, Fittja centrum

Följande möjligheter fanns under det riktade samrådet för att lämna sina synpunkter på projektet:

- Fylla i enkäten som fanns på <http://www.trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn>
- Skicka e-post
- Skriva ett brev

Under det riktade samrådet inkom synpunkter från myndigheter, kommuner och organisationer samt cirka 150 skriftliga synpunkter från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats under 2.6.5. Utöver de riktade samråden har ett fåtal synpunkter inkommit från allmänheten som även sammanfattats under 2.6.5.

Webbaserad kartdialog

Under perioden 2018-11-05 till 2018-12-06 genomfördes en interaktiv webbaserad kartdialog. Cirka 1000 synpunkter inkom från allmänheten genom dialogen. Synpunkterna har sammanfattats under 2.6.5 tillsammans med synpunkter från Samråd 13 november-6 december 2018.

Under perioden 2019-09-10 till 2019-09-14 genomfördes ytterligare en webbaserad dialog. Cirka 120 synpunkter från allmänheten inkom. Synpunkterna har sammanfattats under 2.6.5 tillsammans med synpunkter från Samråd 13 november-6 december 2018.

Under perioden 2018-07-01 och 2021-01-25 har samråd skett med länsstyrelse, kommuner, allmänhet med flera kring olika PM och diverse frågor.

2.6.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Genomförda samrådsmöten med Länsstyrelsen Stockholm under perioden 2018-07-01 och 2021-01-25:

- Samrådsmöten angående olycksrisker inom fastigheten Varvet 1, generellt biotopskydd och strandskydd
- Samrådsmöten angående dagvattenhantering, översvämningsrisker, klimatanpassning, markavvattningsföretag, luftkvalitet och projektstatus
- Samrådsmöte avseende artskyddsfrågor
- Samrådsmöten avseende olycksrisker, tunnelsäkerhet och projekteringsstatus
- Samrådsmöte avseende framtaget tekniskt PM Bergteknik avseende urlakning och läckage av sulfider från bergskärning.
- Samrådsmöte avseende naturvattenflöden och översvämningsrisker samt skyddsåtgärder för Varvet 1.
- Samrådsmöte avseende översvämningsrisker och MKB tillsammans med Huddinge kommun.

Samråd har förts under perioden avseende lokalisering och utformning av bland annat gång- och cykelvägen, miljöpåverkan och skyddsåtgärder. Även samråd avseende miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena/dialogerna.

Yttrande 2018-10-19

Länsstyrelsen Stockholm har inkommit med ett yttrande om gång- och cykelvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan i projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets förordade alternativ är att föredra med hänsyn till natur- och kulturvärden i området. Gång- och cykelvägen behöver dock prövas mot regleringar i berörda naturreservat och eventuellt anpassas i vissa sträckor med anledning av dessa. Anpassningar kan också behöva göras lokalt med hänsyn till biotopskydd, artskydd med mera.

Länsstyrelsen bedömer liksom Trafikverket att gång- och cykelvägen inte ska dras genom Flemingsbergsskogen, eftersom det skulle medföra för stora skador på områdets värden för naturvård och medföra påtaglig skada på riksintresset för friluftsliv.

Eftersom ett flertal fornlämningar kommer att beröras av gång- och cykelvägen kommer det att krävas tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt kulturmiljölagen vilket kan vara förenat med krav på olika arkeologiska åtgärder.

Länsstyrelsen anser att liksom för motortrafikleden behöver Trafikverket även redogöra för eventuell påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten samt dagvattenhantering kopplad till utbyggnaden av gång- och cykelvägen. Det behöver också förtydligas hur Trafikverket ska säkerställa att utsläppen av föroreningar från dagvatten till recipient inte ökar och helst minskar.

Eftersom Trafikverket har tagit fram en social konsekvensanalys för projektet i sin helhet anser Länsstyrelsen även att denna ska ses relevant för gång- och cykelvägen och tas med i fortsatt arbete.

Trafikverkets kommentar:

Gång- och cykelvägar har utretts vidare och anpassningar har gjorts med hänsyn till biotopskydd, artskydd och naturreservat.

Den sociala konsekvensbeskrivningen har framför allt påverkat placering och utformning av gång- och cykelpassager i syfte att mildra de upplevda barriäreffekterna där de uppstår. Det innebär att

det blir enklare för människor att kunna ta sig till och mellan olika målpunkter i sin vardag, att barns skolvägar blir säkrare och att samband mellan olika områden stärks.

Avseende fornlämningar kommer förundersökningar i avgränsande syfte att genomföras.

Dagvattnet från de sträckor av gång- och cykelvägen som ingår i vägplanen bedöms inte påverka nedströms liggande ytvattenförekomster då vattnet kommer att infiltrera i diken och slänter.

Yttrande 2019-05-24

Länsstyrelsen har mottagit Trafikverkets önskan om samråd avseende Huddinge kommuns hemställan på lokalisering av Lissma trafikplats. Länsstyrelsen förordar Trafikverkets projekterade förslag till lokalisering/utförande av Lissma trafikplats. Detta eftersom kommunens nya förslag bland annat skulle ta mer odlingsmark i anspråk, ett större antal fornlämningar skulle komma att beröras än i de lägen som Trafikverket ursprungligen utrett samt placeringen skulle medföra intrång i värdefull brynmiljö.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter och arbetar vidare med placering av trafikplats Lissma i enlighet med samrådsmaterialet.

Yttrande 2020-03-04

Länsstyrelsen har mottagit Trafikverkets önskan om samråd avseende det generella biotopskyddet. Med föreslagna skadeförebyggande hänsyn och försiktighetsmått bedöms åtgärderna i stort vara förenliga med syftet för biotopskyddsbestämmelserna. Eftersom kompensationsåtgärder inte kan regleras i vägplanen behöver dessa tydligt regleras på annat vis.

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets förslag gällande alléer är lämpliga. Det måste tydligt framgå vilken lagstiftning som reglerar viten om skador skulle uppstå på allén i Sundby.

Gällande åtgärder i dike framför länsstyrelsen att kulvertering av Glömstadiket om möjligt ska undvikas, och denna fråga kommer behöva redogöras för inom Tvärförbindelse Södertörns tillståndsprocess avseende vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Syftet med nygrävningen behöver tydligt framgå i den processen. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att det kan vara svårt att genomföra kompensationsåtgärder som omfattar biotopskydd i detta område. Då biotopskyddet för diken avser även småvatten och våtmarker. Gällande åkerholmar är länsstyrelsens uppfattning att två åkerholmar längs sträckan inte omfattas av generellt biotopskydd och dessa avgränsas bort.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar länsstyrelsens syn på kulvertering av dike samt att syftet med nygrävning ska förtydligas inom tillståndsprocessen för vattenverksamhet. Inom Lissmadalens naturreservat kommer cirka 0,5 hektar åkerholme att skapas som kompensationsåtgärd för de två åkerholmar som påverkas (cirka 0,3 hektar). Som kompensation för kulverteringen av delar av Glömstadiket utförs dämmningsåtgärder av ett dike i Flemingsbergskogens naturreservat vid Oxhagen. Dessa kompensationsåtgärder med avseende på biotopskyddet kommer att hanteras i avtal med kommunen. I samband med framtagande av förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenör kommer vite skrivas in med avseende på Sundby gårds allé.

Yttrande 2020-06-04

Länsstyrelsen har mottagit Trafikverkets önskan om samråd avseende Besluts-PM Vaghållningsansvar. Länsstyrelsen har inga invändningar.

Yttrande 2020-09-16

Länsstyrelsen har mottagit Trafikverkets önskan om samråd avseende PM Artskydd. Länsstyrelsen påpekar att det är viktigt att skadeförebyggande åtgärder kommer till plats innan byggskedet. Länsstyrelsen önskar bland annat förtydliganden kring skyddsåtgärder för artskyddet och vissa begrepp och lagtexter.

Trafikverkets kommentar:

PM artskydd har reviderats och förtydligats utifrån länsstyrelsens synpunkter.

2.6.2. Samråd med berörda kommuner

Nedan redovisas genomförda möten med berörda kommuner under perioden 2018-07-01 och 2021-01-25.

Gemensamma möten:

- Ett flertal möten har hållits angående samrådsmaterial, trafiklösningar vid Flemingsberg och Huddinge centrum, buller och bullerskydd längs hela sträckan samt olycks- och tunnelrisk.
- Ett flertal verifieringsmöten har hållits med Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner för att ge kommunerna möjlighet att se de anläggningsdelar som kommer tillhöra respektive kommun efter byggande.
- Möten har hållits med kommunerna kring gång- och cykelvägar.
- Möten har hållits med kommunerna kring arbetsområden under byggtiden.
- Landtungan under E4/E20 i Fittjaviken (Botkyrka och Huddinge)

Möten med Botkyrka kommun:

- Möte har hållits angående Vårbybro, gång- och cykelbron över E4/E20 vid Hornbach och Fågelviksvägens eventuella ombyggnation.
- Möten har hållits avseende miljö- och hälsopåverkan och vattenverksamhet.
- Möte har hållits angående gång- och cykelvägar och PM gång- och cykelvägar.
- Möten angående genomförandefrågor och avtal.

Möten med Haninge kommun:

- Möten har hållits angående bland annat arbetsområden.
- Möten har hållits med Haninge kommun VA angående ledningsomläggningar vid trafikplats Slätmossen.
- Möten har hållits avseende dagvattenhantering, översvänningsrisker och generell miljöpåverkan.
- Möten avseende buller, luft och olycksrisk.
- Möte med Haninge kommun och Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund avseende miljö- och hälsopåverkan, det svaga gröna sambandet, tillstånd för intrång i naturreservat Rudan.
- Möte avseende detaljplanearbete vid Slätmossen kring placering av planerade filtertytor, tillfälliga nyttjanderättytor och det svaga gröna sambandet och filtertytor vid trafikplats Slätmossen.
- Möte har hållits angående gång- och cykelvägar och PM gång- och cykelvägar.
- Möten har hållits med Haninge kommun VA och Fjärrvärmebyrån/Vattenfall värme angående tidplan, pumpstation och samordning av ledningar.
- Möten angående genomförandefrågor och avtal.

Möten med Huddinge kommun:

- Möte har hållits med Huddinge kommun angående vattenverksamhet och Vårbybro.
- Ett flertal möten har hållits med Huddinge kommun och Spendrups/Magnolia under hösten 2018 och under 2019 angående buller, passager/korsningar, Magnolias/Arkitemas förslag på exploatering och samråd kring placering av planerad dagvattenstation.
- Ett flertal möten har hållits om vägplanens utformning vid Vårby och detaljplaneprocessen för blivande bostadsområdet Vårby Udde. Mötena har bland annat behandlat avgränsning av vägområde med detaljplanegränser, dagvattenhantering, lokalisering av arbetsområden, samordning av en eventuell samtidig utbyggnad samt lokalisering av gång- och cykelvägar.
- Möten med avseende buller, luft och olycksrisk.
- Möten gällande placering av dagvattenstation.
- Möte gällande sandsilo.
- Möte gällande landskapsanpassning mot Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning.
- Möte gällande rivning av Lissma skola.
- Möte gällande stödmur vid Kästa.
- Möte har hållits angående teknikbyggnader.
- Möten har hållits angående detaljplaner.
- Möten gällande bro till Solgård (förlängning av Regulatorvägen).
- Möte gällande kompensationsåtgärder vid Masmo.
- Möte har hållits med Huddinge kommun och Stockholm Vatten och avfall AB angående dagvatten och översvämningsrisker i Glömstadalen/Flemingsbergsdalen.
- Möte har hållits angående gång- och cykelvägar och PM gång- och cykelvägar.
- Möten angående genomförandefrågor och avtal.
- Samrådsmöte avseende översvämningsrisker och MKB tillsammans med Länsstyrelsen Stockholm.
- Möten avseende kompensationsåtgärder för intrång i naturreservaten pågår för kommande dispens- och tillståndsansökan.
- Möten om avgränsning av vägplanen mot befintliga industriområden i Kästa-Vårdkasen.
- Möten har hållits om nyttjande av väg till Loviseberg under byggtiden.
- Möten har hållits med Huddinge kommun och Fabege om arbetsområden, gång- och cykelvägar, ledningssamordning med mera i samband med planerad exploatering av Flemingsbergsområdet.

Dialoger har förts under perioden med kommunerna om ett stort antal frågor.

För mer information hänvisas till minnesanteckningar/e-post från mötena/dialogerna.

Botkyrka kommun

Yttrande 2018-09-26 angående Samråd kring PM gång- och cykelväg 3 september-1 oktober 2018.

I yttrandet anger kommunen att det Gröna alternativet för förslag på gång- och cykelvägssträckning är det som stämmer bäst överens med deras framtida planer.

Yttrande 2019-01-17 angående Samråd 13 november-6 december 2018

I yttrandet uppger kommunen att de står bakom Södertörnskommunernas gemensamma yttrande, med nedanstående tillägg:

Kommunen anser att det vid så omfattande investeringar i infrastrukturen bör eftersträvas att situationen blir bättre än tidigare gällande allt från bullerspridning till kapacitetsbrister i det statliga vägsystemet samt framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kommunen är beredd att genomföra nödvändiga detaljplaneändringar men lyfter att motorvägen måste samspela med markanvändning och framtida stadsutveckling i anslutning till vägen.

Kommunen anser att lösningen för cykelvägen som redovisats inte ser ut att uppfylla ambitionerna i den regionala cykelplanen och anser att Trafikverket behöver se över lokaliseringen och utformningen.

Kommunens uppfattning är att en ny gång- och cykelbro över E4/E20, mellan Fittja trafikplats och ny Vårbybro, bör ges ett läge närmare Fittja trafikplats och att en framtida överdäckning av E4/E20 utreds. I den fortsatta planeringen för tvärförbindelsen behöver dessutom tillgängligheten för gående behandlas på ett tydligare sätt.

Kommunen uppmärksammar att områdena runt E4/E20 redan idag är utsatta för höga bullernivåer och att tvärförbindelsen kommer generera ytterligare buller. Kommunen vill att Trafikverket utreder förutsättningarna att minska bullerstörningarna utifrån bredare samhällsperspektiv.

Kommunen upplyser om att Tvärförbindelse Södertörn går genom Östra Mälarens vattenskyddsområde och pekar på att det kommer att finnas behov av att ta hand om dagvatten samt utföra anläggningsarbeten i skyddat vatten. Det finns också stor risk för att behöva hantera förorenade områden runt Fittjaviken. Kommunen vill följa det fortsatta arbetet nära för att kunna utföra granskning och tillsyn så effektivt som möjligt för planering och genomförande.

Kommunen uppmärksammar att det parallellt med planeringen för Tvärförbindelse Södertörn pågår en åtgärdsvalsstudie för E4/E20 Hallunda. Kommunen vill se ett samlat åtgärds paket för E4/E20 mellan Vårby och Hallunda.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket verkar för att utformning/ändring av vägplan och detaljplaner sker i samverkan med Botkyrka kommun. Hänsyn ska tas till kommunala intressen så långt som möjligt, men måste vägas mot riksintressena för väg E4/E20 och väg 259.

Vid planläggning av vägar och järnvägar prövas planerna utifrån prop. 1996/97:53, vilken innehåller riktvärden för trafikbuller som ska användas vid planering av nybyggnad av vägar. Dessa riktvärden avser boendemiljö. Dialog om bullerstörningar utifrån ett bredare samhällsperspektiv förs mellan Botkyrka och Trafikverket verksamhetsområde planering.

Utformningen av gång- och cykelvägen är inte klar och samrådet omfattade lokaliseringen av gång- och cykelvägen. Efter samrådet, fram till granskning av vägplanen, studeras utformningen av gång- och cykelvägen vidare och inkomna synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Regionala cykelplanen är en inriktning för länets aktörer att använda. För staten genom Trafikverket är det krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) som reglerar utformning av vägar, inklusive gång- och cykelvägar.

Befintlig anläggning för Vårbybro kommer att ersättas med två nya broar med längre spännvidd. Detta medför att ytan mellan Tegelbruksvägen och vattnet kommer att frigöras för passage för gående och cyklister.

Dialog pågår mellan Trafikverket Verksamhetsområde planering och Botkyrka kommun gällande E4/E20 mellan Vårby och Hallunda.

För mer info hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Haninge kommun

Yttrande 2018-10-01 angående Samråd kring PM gång- och cykelväg 3 september-1 oktober 2018

Haninge kommun anser att det är olyckligt att gång- och cykelvägen inte kommer att få standard som ett regionalt cykelstråk i hela dess sträckning. Haninge kommun förespråkar en dragnings av gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen.

Trafikverkets kommentar:

Regionala cykelplanen är en inriktning för länets aktörer att använda. För staten genom Trafikverket är det krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) som reglerar utformning av vägar, inklusive gång- och cykelvägar.

Möjligheten att dra gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen har utretts. I samråd med länsstyrelsen har beslut om att dragnings genom skogen inte är lämpligt tagits, se sammanfattning av länsstyrelsens yttrande i avsnitt 2.6.1. Trafikverket bedömer att det blir stor negativ påverkan på värden för naturmiljö och friluftsliv. Den cirka fyra kilometer långa sträckan genom skogen bedöms inte vara optimal ur trygghetssynpunkt. Detta då gång- och cykelvägen skulle sakna visuell kontakt till bebyggelse och annan trafik. Utifrån trygghetsaspekt, men även ur kostnadssynpunkt, har inte en gång- och cykeltunnel bedömts som motiverat.

Yttrande 2019-01-28 angående Samråd 13 november-6 december 2018

I yttrandet uppger Haninge kommun att de är angelägna om att Tvärförbindelse Södertörn kommer till stånd snarast. Haninge kommun framför diverse detaljsynpunkter på illustrationer i samrådsmaterialet samt plankartor. Kommunen har även ett antal detaljsynpunkter angående servicevägar till dagvattendammar, filtertytor, diken med mera, som de önskar samråda om.

Gång- och cykelvägen innebär ett intrång i Rudans naturreservat, vilket medför att kompensationsåtgärder kommer att behöva vidtas. Haninge kommun önskar dialog med Trafikverket kring omfattning av kompensationsåtgärder i den fortsatta planeringen.

Haninge kommun framför synpunkter på gång- och cykelvägens dragnings och önskar en dialog med Trafikverket kring detaljutformning av platsen där gång- och cykelvägen byter sida vid Rudanvägen och den nya gång- och cykelbron anslutning till Södra Jordbrovägen.

Befintliga servicevägar som idag finns för att ta sig in och ut från Rudans naturreservat kommer att nås via gång- och cykelvägen. Det är därför viktigt att denna del utformas på ett sätt att både gående och cyklister kan passera säkert vid ett eventuellt möte av motorfordon. Båda infarterna behöver förses med grindar vilket saknas på plankartorna.

Haninge kommun önskar att Trafikverket iordningställer en mindre parkeringsplats för cirka 20 bilar vid trafikplats Rudan för besökare till Sörmlandsleden och Rudans friluftsområde.

Haninge kommun känner en oro för kapaciteten i båda de anslutande rondellerna till trafikplats Slätmossen och önskar en busshållplats för stombusslinjen i eller i närheten av trafikplats Slätmossen.

I Trafikverkets utredning om ekologiska samband rekommenderas en ekodukt i kurvan öster om trafikplats Lissma och kommunen anser att åtgärden behöver studeras vidare. Det är viktigt att projektet fortsätter att jobba vidare med olika åtgärder i form av passager som gagnar friluftslivet.

Haninge kommun vill trycka på att projekt Tvärförbindelse Södertörn behöver arbeta vidare med bullerskyddsåtgärder, förutom vid bostäder även vid naturen. Kommunen anser även att projektet behöver planera för att begränsa ljusstörningar från vägen.

Kommunen önskar se underlag om påverkan på luftkvalitet eller utsläpp av växthusgaser, och avser återkomma med synpunkter när underlag om detta kommer. Haninge kommun betonar att vattenkvaliteten också behöver förbättras utifrån dagens läge i de vattenförekomster där det finns risk för att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Det är därför viktigt att reningsanläggningar utformas på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormerna kan följas, och inte utifrån idag rådande vattenstatus.

De kommunala anläggningarna söder om trafikplats Rudan behöver iordningställas i samband med byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Kostnads- och ansvarsfördelning för dessa åtgärder regleras lämpligen i det genomförandeavtal som kommer tas fram mellan kommunen och Trafikverket. Haninge kommun anser också att markinlösen till fastighetsägare som berörs bör samordnas och ske via Trafikverket.

Kommunen anser det vara önskvärt att Trafikverket ser över möjligheten att använda sådana ytor som innesluts av vägytor för rening av dagvatten för en mer yteffektiv markanvändning. Vidare är Nedre Rudasjön inte klassad som vattenförekomst men Haninge kommun vill ändå betona att sjöns vattenkvalitet är mycket viktig då sjön är en populär bad- och fiskesjö.

Grundvattenförekomsterna Handen och Jordbromalms kvantitativa status behöver upprätthållas och Haninge kommun anser därför att täta konstruktioner behövs till skydd för grundvattnets kvalitet. Det är önskvärt att vattendraget vid Slätmossen så långt som möjligt bevaras öppet och att dess kantzoner närmast vattendraget kan behållas i så stor utsträckning som möjligt. Vidare vill kommunen framhålla de värden som finns i Kvarnbäcken som rinner söderut från Slätmossen där lekrområden för havsöring finns.

Gällande översvämningshantering är Slätmossen en av de huvudsakliga ytliga avrinningsvägarna från den regionala stadskärnan Haninge stad och en viktig yta för dagvattenhantering. Haninge kommun vill betona vikten av att det perspektivet finns med vid utformningen av väganläggningen och avrinningsvägen vid Slätmossendiket. Bedömning av översvämningsrisker och dimensionering av flödesvägar bör göras utifrån ett perspektiv där minst ett klimatkompenserat 100-årsregn studerats.

Angående dagvatten ligger vägområdet idag utanför befintligt verksamhetsområde för dagvatten och Haninge kommun önskar förtydligande gällande i vilken omfattning som dagvatten från väganläggningen avses ledas till den allmänna dagvattenanläggningen.

Trafikverkets kommentar:

Området mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen är utpekad som ett svagt grönt samband.

Sambandet anses redan vara brutet för större marklevande djur, då järnvägen Nynäsbanan är stängslad. Även väg 73 och Gamla Nynäsvägen samt exploatering bidrar till detta svaga samband.

Trafikplats Slätmossen med dessa ramper innebär nya parallella barriärer på denna plats. I Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie väg 73, dokumentbeteckning 2019:214 framkom en åtgärd i form av att ta fram en passageplan för väg 73.

Passagen under Tvärförbindelse Södertörn för cykelvägen och Nynäsvägen byggs inte som en port utan som broar med bropelare i mitten. Passagen kommer att vara mycket bred då den rymmer gång- och cykelvägen Västerhaningestråket med en bredd på 4,3 meter samt förbereds för att i framtiden kunna rymma 2+2 körfält på Nynäsvägen.

Regionala cykelplanen är en inriktning för länets aktörer att använda. För staten genom Trafikverket är det krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) som reglerar utformning av vägar, inklusive gång- och cykelvägar.

Placering och utformningen av gång- och cykelvägen var vid samrådet inte klar. Efter samrådet, har utformningen av gång- och cykelvägen studerats vidare och inkomna synpunkter har beaktats. Gång- och cykelvägens utformning redovisas i vägplanens granskningshandling.

Utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn kommer att medföra intrång i de södra delarna av Rudans naturreservat. Sörmlandsleden kommer att temporärt ledas om under byggtiden och det ska i möjligaste mån gå att nyttja Sörmlandsleden under byggtiden, dock tidvis med något ändrad sträckning.

Trafikverket tar till sig kommunens synpunkter på plankartor och illustrationer.

Servicevägar till filterytor kommer att ses över och redovisas i granskningsskedet.

Trafikverket har justerat utformning av gång- och cykelbron vid trafikplats Slätmossen i samråd med kommunen. Befintlig bro överlämnas till kommunen i befintligt skick.

Hantering av gång- och cykelporten under Nynäsbanan hanteras vidare i genomförandeavtal och detaljprojektering.

Access till Rudans friluftsområde är möjlig från gång- och cykelvägen. Urlastning av timmer förutsätts göras från Rudanvägen. Eventuella grindar kommer lösas i senare skede i samråd med kommunen.

Trafikverket kommer i god tid innan vägarbeten startar söka tillstånd/dispens för de intrång som görs inom Rudans naturreservat. I den kommande ansökan kan bullerskyddsskärm bli aktuellt. Förslag till kompensationsåtgärder kommer att tas fram i dialog med Haninge kommun och Södertörns miljö och hälsoskyddsförbund (SMOHF). Möten avseende kompensationsåtgärder för intrång i Rudans naturreservat pågår för kommande dispens- och tillståndsansökan.

Kapaciteten i de anslutande cirkulationsplatserna i trafikplatsen Slätmossen bedöms som mycket god och är framtidssäkrad. I de trafikanalyser som gjorts för denna trafikplats har trafiken för Nynäsvägen skruvats upp för att säkerställa att den klarar av framtida exploateringar i Haninge kommun.

Eftersom trafikplats Slätmossens utformning gör att stombussen har olika färdvägar i olika körriktningar så finns det ingen lämplig plats för hållplatser i själva trafikplatsen. Eventuell hållplatsläge för stombussen bör därför utredas norr om den norra cirkulationsplatsen på Nynäsvägen. Detta ligger utanför vägplanens område på kommunens väg och bör därför utredas av kommunen tillsammans med Trafikförvaltningen.

Trafikverket planerar inte för någon fler ekodukt än den vid Flottsbro trafikplats. Däremot kommer det på sträckan att finnas faunapassager och passager för friluftslivet. En bro vid Eriksberg kommer att byggas som en skyddsåtgärd för riksintresse för friluftslivet. PM Ekologiska samband visar på att planerade passager längs tvärförbindelsen minskar barriäreffekten jämfört med dagens situation.

Vid planläggning av vägar och järnvägar prövas planerna utifrån prop. 1996/97:53, vilken innehåller riktvärden för trafikbuller som ska användas vid planering av nybyggnad av vägar. Dessa riktvärden avser boendemiljö. Närvarostyrd belysning för gång- och cykelvägen mellan trafikplats Gladö och trafikplats Slätmosse finns med i vägplanen som skyddsåtgärd.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) tillhörande vägplanen kommer vägens påverkan på luftkvalitet samt åtgärder för att begränsa påverkan att redovisas.

I de områden där tvärförbindelsen passerar sårbara grundvattenmagasin rekommenderas att åtgärder vidtas för att skydda grundvattnet från förorenat vägtagvatten eller från spill i samband med olycka. Som en systemlösning i detta skede föreslås täta diken i kombination med kanträcken för att säkerställa att grundvattentillgångarna inte förorenas. Systemlösningen bedöms komma att krävas mellan km 20/900 och tvärförbindelsens östra ände vid km 22/920. Idag saknas grundvattenskyddsåtgärder längs väg 259 genom isälvsstråket.

Trafikverket har en dialog med Haninge avseende dagvattenhantering.

Till granskning av vägplanen har planhandlingarna kompletterats med dagvattenutredningar och åtgärder redovisas på plankartor.

I dag avvattnas den befintliga sträckningen på väg 259 genom öppna flacka diken. Dagvatten från Tvärförbindelse Södertörn inom Haninge kommun kommer i huvudsak avledas genom diken. Som en skyddsåtgärd föreslås slutligt reningssteg i form av filtertor/dammar.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Yttrande 2020-01-31 angående gång- och cykelväg mellan trafikplats Rudan och Rudanvägen

I yttrandet står Haninge kommun fast vid att en dragning av gång- och cykelvägen på norra sidan av Tvärförbindelse Södertörn är den bästa dragningen. Haninge kommun önskar att Trafikverket arbetar vidare med en dragning i direkt anslutning till vägen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit till sig kommunens synpunkter och i vägplanen föreslås att gång- och cykelvägen placeras längs med tvärförbindelsen på dess norra sida.

Huddinge kommun

Yttrande 2018-12-05 angående Samråd kring PM gång- och cykelväg 3 september-1 oktober 2018

Huddinge kommun påtalar att PM:et för gång- och cykelvägen presenterats i ett sent skede i vägplaneprocessen, vilket innebär en begränsning av möjligheten att påverka lokaliseringen och utformningen. I det mer detaljerade förslaget som redovisas i vägplanen finns stora brister i utformningen som inte framgår av PM:et. Cykeltrafiken leds ofta upp och runt i cirklar för att passera trafikplatser, trots att det i PM redovisas som gena dragningar. Kommunen anser att den föreslagna gång- och cykelvägen framstår mer som ett komplement till vägförbindelsen än som attraktiv cykelinfrastruktur.

Huddinge anser att cykelförbindelserna borde dimensioneras för större flöden än de 2000–2500 cyklistar per dygn (5-7 % av resorna) som anges i rapporten. Detta innebär även att det bör ställas högre krav på utformningen av cykelvägarna.

Huddinge kommun anser att God standard enligt VGU borde vara regel vid hela utbyggnaden och det bör utredas hur cykelvägarna på bästa sätt kan skärmas från buller och bilavgaser.

Huddinge kommun ser flera nackdelar med lokaliseringen av cykelvägen längs befintliga väg 259 vid Lännavägen-Storängsleden, där den största nackdelen är vägsträckans längd mellan Gladö kvarn och Flemingsberg.

Nackdelarna är att gång- och cykelvägen korsar flera bilvägar med olycksrisker som följd och gång- och cykelvägen ges en problematisk vertikalgeometri. Det kommer troligtvis krävas detaljplaneändringar.

Huddinge ser det som anmärkningsvärt att förbindelsen genom Flemingsbergsskogen inte utreds som ett huvudalternativ för cykeltrafiken mellan Haninge och Huddinge. Fördelar med den sträckningen är restidsvinsten, ökad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet. Sträckan finns utpekad i både Regionala cykelplanen för Stockholms län och i Huddinge kommuns cykelplan.

Den miljöpåverkan i naturreservatet som Trafikverket identifierat uppstår främst vid byggandet. Huddinge kommun menar att den faktiska tryggheten och säkerheten troligtvis kommer vara lägre på Trafikverkets föreslagna sträckning via Storängsleden.

I beslutet om inrättandet av Flemingsbergsskogens naturreservat gjordes dessutom undantag i föreskrifterna om att inte ska utgöra hinder för att genomföra utbyggnaden av en tvärförbindelse i området.

Huddinge kommun efterfrågar att cykelutredningen ska kompletteras med en objektiv bedömning av restider, samhällsnytta och klimatpåverkan för de alternativa sträckningarna genom Flemingsbergsskogen respektive längs Storängsleden. Beskrivningen ska även omfatta lutningsförhållanden för alternativet längs Storängsleden och bedömning av trafiksäkerheten.

Huddinge kommun efterfrågar även en genomgång av de juridiska möjligheterna att anlägga cykelvägen genom skogen. Trafikverket har bedömt att cykelförbindelsen genom skogen inte kan ingå i vägplanen. Hur kan den då anläggas? Vilket regelverk ska tillämpas och vem ska vara huvudman vid anläggande och drift? Byggnationen av cykelvägen skulle kunna drivas som en separat process som är frikopplad från vägplanen och därmed inte riskera att försena projektet.

Huddinge kommun vill att det byggs ett cykelfält längs Solhagsvägen samt att befintlig sträcka förbättras. De vill även att omsorg läggs på gestaltning av gång- och cykelväg vid E4/E20 på grund av att den kommer ligga inklämd mellan motorväg och framtida Spårväg syd.

Kommunen framför kritik mot placering av gång- och cykelvägen kring trafikplats Kästa. De önskar fler passagemöjligheter och att passagerna utformas med tanke på trygghet.

Trafikverkets kommentar:

Samrådet omfattade placeringen av gång- och cykelvägen. Efter samrådet, fram till granskning av vägplanen, har utformningen av gång- och cykelvägen studerats vidare och inkomna synpunkter har beaktats.

Det saknas idag standardiserade verktyg för att ta fram prognoser för cykeltrafik. Andelen gång- och cykelresor av det totala resandet i Stockholms län varierar beroende på läge. Flödena är högst i Stockholms centrala delar och blir lägre längre från centrum och lokala målpunkter. Bedömningen är att de flesta kommer använda delar av gång- och cykelvägen och en mindre andel kommer att cykla hela sträckan mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge. Avståndet mellan exempelvis målpunkterna Flemingsberg och Haninge centrum är cirka 15 kilometer. Dagens medelreslängd för arbetspendling med cykel ligger på cirka nio kilometer. Med den planerade utvecklingen av de regionala stadskärnorna avseende arbetsplatser och bostäder

finns dock en stor potential för ökad arbetspendling med cykel i området. Vidare ökar försäljningen av elcyklar vilket kan ändra resmönstren med cykel. Detta har tagits med i utredningen avseende gång- och cykelvägen.

Möjligheten att dra gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen har utretts. I samråd med länsstyrelsen har beslut om att dragning genom skogen inte är lämpligt tagits, se sammanfattning av länsstyrelsens yttrande i avsnitt 2.6.1. Trafikverket bedömer att det blir stor negativ påverkan på värden för naturmiljö och friluftsliv. Den cirka fyra kilometer långa sträckan genom skogen bedöms inte vara optimal ur trygghetsynpunkt. Detta då gång- och cykelvägen skulle sakna visuell kontakt till bebyggelse och annan trafik. Utifrån trygghetsaspekt, men även ur kostnadssynpunkt, har inte gång- och cykeltunnel bedömts som motiverat.

Yttrande 2019-01-30 angående Samråd 13 november-6 december 2018

I yttrandet uppger Huddinge kommun att de står bakom Södertörnskommunernas gemensamma yttrande, men har följande tillägg:

Huddinge kommun anser att i planering av Tvärförbindelse Södertörn måste hänsyn tas till Flemingsbergs utveckling och motsätter sig att trafikplats Flemingsbergsdalen har tagits bort.

Kommunen anser att lokaliseringen av trafikplats Lissma kommer att innebära ökade risker för förorening av Lissmasjön, ge en stor påverkan på värdefulla naturvärden och att den inte är förenlig med Lissmadalens naturreservatsföreskrifter. Kommunen anser att trafikplatsen borde placeras cirka en kilometer öster om befintlig trafikplats i enlighet med kommunens förslag.

Vad gäller kollektivtrafik efterfrågar Huddinge kommun en redovisning av framkomligheten och tillgängligheten till bytespunkter och målpunkter för kollektivtrafiken jämfört med dagens situation samt restidskvoter jämfört med bil mellan stora målpunkter. Vidare efterfrågar kommunen att Trafikverket redovisar hur Spårväg syd ska kunna genomföras i enlighet med alternativ från planeringsstudien, exempelvis vid korsningen Glömstavägen - Katrinebergsvägen.

Kommunen anser att ett gestaltningsprogram måste tas fram och att extra stor vikt på gestaltning behöver läggas vid trafikplats Solgård och vid trafikplats Gömmaren eftersom båda ligger i strategiska lägen för kommunens stadsplanering.

Tvärförbindelsen i sig utgör en påtaglig fysisk barriär i landskapet för både djur och människor. Kommunen föreslår en "sociodukt" som även kan utgöra ett grönt samband istället för den cykelbro som planeras vid trafikplats Kästa. Det är viktigt att skapa trygga och attraktiva gång- och cykelpassager under broar och liknande. En passage som är viktig i sammanhanget är kopplingen under Vårbybro, där det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn möjliggör för en framtida rekreativ passage.

Kommunen önskar att den nya vägen läggs in på landskapsanalysens kartor, att MKB:n bedömer påverkan på landskapet och att passager för rekreation förtydligas.

Det gröna sambandet i ett av de nu mest svaga sambanden vid Solgård och Vårdkasen bör ses över och förstärkas då en trafikplats planeras på platsen.

Passagen söder om trafikplats Solgård kommer bli betydligt längre än idag till följd av en bredare väganläggning. Trafikverket bör arbeta med att göra tunneln bred, möjlighet att lägga på bro bör undersökas och passagen bör utformas så att dagsljus kan nå passagen.

Tvärförbindelse Södertörn kommer att göra intrång i flertalet naturreservat. Dessa intrång bör i största möjliga mån minskas. Av de två alternativ på utformning av väganläggningspassage över Gömmarbäcken vid Masmo förordar kommunen starkt alternativet med att förlägga alla E4:ans körfält på bro.

Det är angeläget att en ekodukt ska finnas även öster om Lissma för att minimera barriäreffekterna. Även mindre passager för djur behöver anordnas.

Vid planering av tvärförbindelsen förutsätter kommunen att hänsyn tas till tysta områden. Det är även viktigt att generellt minimera bullerspridning mot natur- och kulturmiljöer.

Kommunen saknar en sammanställning över vilka förutsättningar som bullerberäkningen har utgått ifrån, till exempel trafiksiffror och hastigheter. I de beräkningar som utförts för buller redovisas i flera fall trafikbullret för olika vägar för nuläge och nollalternativ jämfört med utbyggnadsalternativet, på grund av olika väghållarskap idag och i framtiden. Detta gör att det blir svårt att jämföra förändringen av bullret. Exempelvis är Ebbadalsvägen inte med i de bullerkartor som presenterats.

Huddinge kommun önskar att Trafikverket tar i beaktande bulleråtgärder för kommande bebyggelse i Glömstadalen och Flemingsbergsdalen även om det ännu inte finns några detaljplaner påbörjade. Den cykelförbindelse som läggs på södra sidan vid trafikplats Kästa bli mycket hårt belastad av buller om inga bullerdämpande åtgärder vidtas. Kommunen anser därför att bullerskydd bör utredas och uppföras också på södra sidan av tvärförbindelsen i Glömstadalen och även vid Solgård. Huddinge kommun önskar genomskinliga bullerskydd vid Vårbybro, till förmån för gång- och cykeltrafikanterna.

Kommunen undrar över bestämmelsen B1 - Bullerskydd ska undantas från bygglov. För att detta ska kunna gälla ska ett skriftligt godkännande ske från kommunen under samrådstiden.

Risk finns för att den föreslagna vägen leder till ett ökat bilresande med ökade utsläpp vilket skulle motverka nationella, regionala samt lokala mål. För att utsläppen till luft inte ska öka är det viktigt att kollektivtrafiken på den planerade vägen blir ett attraktivt alternativ.

Möjligheten att i framtiden elektrifiera vägen bör också finnas. Huddinge kommun är intresserad av att ta del av Trafikverkets forskning och innovationsutveckling inom området elvägar och deras planer för Tvärförbindelse Södertörn.

Kommunen efterfrågar bättre underlag angående dagvatten och klimatanpassning och vill påminna om kommunala utredningar som finns för området. Huddinge kommun vill att Trafikverket redovisar hur tvärförbindelsen beaktar bland annat Flemingsbergs utveckling och planerad utbyggnad i Vårby (Spendrupsområdet) med koppling till farligt gods samt vilka bebyggelsefria avstånd som gäller.

Kommunen förutsätter att Trafikverket kommer att arbeta vidare med att ta fram lösningar till de utmaningar som människor i områden kan möta när Tvärförbindelse Södertörn byggs och anser att en barnkonsekvensanalys behöver tas fram.

Kommunen framför synpunkter på MKB:n och dess innehåll.

Huddinge kommun har tagit del av de förändringar som föreslås i Besluts - PM Vaghållningsansvar och önskar fortsatt dialog med Trafikverket avseende PM:et och dess innehåll. Trafikverket är skyldig att ansöka om och bekosta en lantmäteriförrättning enligt anläggningslagen. Kommunen vill även framhålla att en särskild överenskommelse ska upprättas mellan kommunen och vaghållningsmyndigheten Trafikverket Region Stockholm innan det beslutas i ärendet.

Vägplanen gör intrång i gällande detaljplaner i Lissma, Ekedal, Solgård, Huddingevägen, Glömstadalen, Kästa, Flottsbro och Masmö. Kommunen och Trafikverket behöver föra en dialog om hur tvärförbindelsen förhåller sig till dessa projekt och hur lokala anpassningar av vägnätet kan lösas och utformas.

Huddinge kommun vill se en omfattande samordning av bygg- och masstransporter och vara delaktiga i diskussionerna kring etappindelningen av vägutbyggnaden samt etappvis ibruktage. Huddinge önskar att Tvärförbindelse Södertörns olika delar ska öppnas för trafik i etapper. Prioriteringen bör vara Glömstatunneln och vägsträckan väster om Huddingevägen. Kommunen efterlyser även fortsatt dialog kring ansvar för utbyggnad och drift av gång- och cykelförbindelsen.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett alternativa lösningar både med och utan en trafikplats i Flemingsbergsdalen. Endast alternativ med halv trafikplats, med ramperna riktade österut, har utretts. Detta beror på det korta avståndet mellan trafikplats Solgård och Flemingsbergstunneln.

Genomförda trafikanalyser visar att lösningen med en trafikplats vid Huddingevägen (trafikplats Solgård) kapacitetsmässigt kan hantera den förväntade trafiken. Trafikanalyser visar att en del trimningsåtgärder kan krävas i framtiden om plankorsningarna på väg 226 Huddingevägen byggs.

Den halva trafikplatsen i Flemingsbergsdalen har enligt projektets dimensionerande trafikprognos relativt lite trafik och skulle dessutom bli mycket dyr och komplicerad samt få stor omgivningspåverkan, detta på grund av dess läge i anslutning till tunnelmynningen för Flemingsbergstunneln. Läget vid tunneln innebär att Transportstyrelsens föreskrifter (Transportstyrelsen TSFS 2015:27) angående hur långt det bör vara mellan en tunnelmynning och trafikplats blir styrande. Konsekvensen blir då att tunnelmynningen skulle behöva flyttas österut med stora intrång i naturreservat och riksintresse för friluftsliv som följd.

Trafikverket har utrett placering av trafikplatsen i Lissma i det läget som Huddinge kommun föreslår i yttrandet. Enligt 13 § i väglagen ska väg som byggs ges ett läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Trafikverket har enligt väglagen och miljöbalken utrett alternativa lokaliseringar av Trafikplats Lissma samt samrått dessa vilket utgör grund för ställningstagandet att förelägga trafikplatsen i Lissma enligt det alternativ som Trafikverket förordar.

Trafikverket anser att en placering i det läget skulle utöver själva trafikplatsen även innebära intrång för en ny vägsträckning inom oexploaterad mark inom riksintresset Hanveden. I yttranden från såväl länsstyrelsen som Naturvårdsverket har det framkommit att det är viktigt att undvika att dra en ny trafikled inom riksintresset. Båda dessa instanser anser att det är angeläget att en ny vägförbindelse i största möjligaste mån följer befintlig väg. Att nyttja befintlig infrastruktur i form av Lissmavägen anses vara det alternativ som medför minst intrång inom riksintresset.

Att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken är ett av projektmålen för Tvärförbindelse Södertörn. Trafikförvaltningen i Region Stockholm ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Tvärförbindelsen har anpassats till Trafikförvaltningens planer. Framtida stombusslinjer, linjedragning och hållplatsstopp har studerats så att framkomligheten ska bli god.

Trafikverket har tagit fram ett gestaltningsprogram. I gestaltningsprogrammet redovisas gestaltningsprinciper. Trafikverket har utifrån mycket komplicerade förutsättningar utformat trafikplats Solgård. Utformningen redovisas i Gestaltningsprogrammet.

Trafikverket har sett över passagerna. I vägplanen finns en ekodukt vid Flottsbro trafikplats. I övrigt finns på sträckan faunapassager och passager för friluftslivet. Vid Eriksberg anläggs en bro för att stärka kopplingen mellan friluftsområdena Rudan och Paradiset vilket ger ett stärkt samband inom riksintresse Hanveden.

Den nya passagen under väg 226 Huddingevägen kommer att byggas tio meter bred och ha ljusinsläpp på två ställen. Tunneln för gång- och cykel under järnvägen omfattas inte av vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Befintlig Vårbybro kommer att ersättas med två nya broar med längre spännvidd. Detta medför att ytan mellan Vårby allé och vattnet kommer att frigöras för passage.

Trafikverket tar till sig Huddinge kommuns synpunkter på MKB:n och dess innehåll.

Landskapsanalysen kommer inte att uppdateras utan ingår som ett underlagsmaterial till MKB:n.

Trafikverket kommer i god tid innan vägarbeten startar söka tillstånd/dispens för de intrång som görs inom naturreservaten. Dispensen ska vara förenlig med syftet samt föreskrifterna och kommer att visa de försiktighetsmått samt de eventuella kompensationsåtgärder som kommer att vidtas. Över Gömmarravinen leds samtliga vägar på broar. Dialog kring lämpliga kompensationsåtgärder pågår med Huddinge kommun.

Vid planläggning av vägar och järnvägar provas planerna utifrån prop. 1996/97:53, vilken innehåller riktvärden för trafikbuller som ska användas vid planering av nybyggnad av vägar. Dessa riktvärden avser boendemiljö. Till granskning av vägplanen har planhandlingarna kompletterats med Rapport Bullerutredning som tillsammans med plankartorna redovisar bulleråtgärder.

De bullerskydd som föreslås som skyddsåtgärder gäller endast befintliga byggnader eller bebyggelse som finns med i fastställda detaljplaner. För exempelvis natur- och rekreationsområden kan åtgärder vara aktuella som kompensationsåtgärder men då genom avtal med kommunen.

När det gäller bullerskydd med avseende på gång- och cykelvägar finns inga riktvärden för buller för dessa. Bullerskydd mellan väg och gång- och cykelvägar kan också göra att gång- och cykelvägar upplevs som mer otrygga.

Generellt sker beräkningarna utifrån att bullerskyddsskärmar är absorberande och krav kommer att formuleras för respektive skärm. Bullerskyddsskärmar på båda sidor av vägen utförs absorberande så att inte ljudet förstärks av reflexer i skärmarna.

I vägplanen redovisas och fastställs bullerskyddsskärmarnas placering, höjd och längd.

Framtagen luftkvalitetsutredningen visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras för Tvärförbindelse Södertörn vid prognosår 2045. Miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids för prognosår 2045 invid tunnelmyningarna. Enligt Naturvårdsverkets handbok Luftguiden (NV, 2019:1) och enligt förarbetena till prop. 1997/98:45 framgår det att det i vissa fall kan vara motiverat att tillåta en verksamhet eller åtgärd och då nämns till exempel "tunnel för biltrafik som medför att större områden avlastas från avgaser samtidigt som halterna ökar vid tunnelmyningar". Miljökvalitetsnormen för PM10 beräknas överskridas för prognosår 2045 vid E4/E20 och överskridanden sker ungefär inom 50-100 meter från vägbanans mitt.

Som skyddsåtgärd längs med E4/E20 kommer sänkt hastighet under vissa delar av året införas genom en digitaliserad lösning som mäter PM10 och som vid överskridande av miljökvalitetsnormen sänker hastigheten på sträckan. Som skyddsåtgärd kommer partikelfilter för luftintag erbjudas några fastigheter längs E4/E20.

Trafikverket arbetar aktivt med frågan om elektrifierade vägar och testar idag olika lösningar med elvägar för tung trafik. Tvärförbindelse Södertörn projekteras just nu och i den projekteringen ingår inte elväg eftersom lösningarna inte finns klara. Det utesluter dock inte att frågan om elväg på Tvärförbindelse Södertörn kan bli aktuell längre fram.

Planhandlingarna har kompletterats med diverse utredningar såsom dagvattenutredningar, PM Olycksrisk och PM Kollektivtrafik. De åtgärder som utredningarna tagit fram redovisas dels i PMen dels på vägplanens plankartor.

Den sociala konsekvensbedömningen (SKB) redovisar lösningar för framförallt gång- och cykelpassager för att möjliggöra god rörelsefrihet i utredningsområdet. SKBn visar att en upplevelse av otrygghet i befintliga gång- och cykelpassager framförallt påverkar rörelsefriheten för kvinnor, barn och äldre. Av denna anledning är det viktigt att möjliggöra trygga och användarvänliga gång- och cykelvägar och gång- och cykelpassager utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.

Barnkonsekvensanalys är integrerad i SKB. Utifrån ett barnperspektiv redovisas påverkan på barns skolvägar och användning av platser i anslutning till skolor och förskolor. Åtgärder och rekommendationer redovisas för att förebygga eller reducera påverkan på barns rörelsefrihet och vardagsmiljö, under drifts- och byggskede.

Frågor om kostnads- och ansvarsfördelning för kommunala anläggningar regleras i genomförandeavtal. Det formella ansvaret för markåtkomst/marklösen sker i enlighet med reglerna i väglagen och plan- och bygglagen.

Trafikverkets arbete med framtagande av vägplanen för väg 259 har skett i samråd med Huddinge kommun. Samverkan har skett beträffande de detaljplaner som berörs av vägplanen och hur de ska ändras. Trafikverket har även arbetat för att ta hänsyn till Huddinge kommuns pågående och kommande byggprojekt samt begränsa ingrepp i intilliggande markområden, exempelvis Vårby udde. Detta har skett så långt som möjligt utan att riksintressena för väg 259 och E4/E20 påverkas negativt.

Trafikverket har fört dialog med Huddinge kommun och berörd fastighetsägare i frågan om etableringsytor i Flemingsberg. Etableringsytorna redovisas i vägplanen. Trafikverket och Huddinge kommun har gemensamt identifierat hur tvärförbindelsen och kommunens exploateringar kan samordnas under genomförandet utifrån respektive projekts skedesplanering så att byggande och behov av ytor för etableringar och transporter inte försvåras eller omöjliggörs.

I masshanteringsfrågan har Trafikverket initierat en dialog med Huddinge kommun och redovisat sitt behov av transporter och lagring av bergmassor med anledning av byggandet av tvärförbindelsen samt presenterat ett förslag på ytor i Glömsta och Gladö kvarn. En samverkansgrupp har bildats som utreder de förslag som Trafikverket presenterat. Trafikverket ser en stor vinst i att samordna kommunens eventuella behov av massor för kommande exploateringsprojekt i Flemingsberg och Glömsta samt att med kommunens medverkan hitta möjliga ytor för mellanlagring lokalt för att undvika den stora andel transporter som byggandet av vägen genererar, med hänsyn till klimat och boende.

Detaljutförande av provisoriska vägar samt gång- och cykelvägar utförs i senare skede. Trafikverkets ambition är att ha en väl fungerande gång- och cykelinfrastruktur i utbyggnadsskedet. I perioder kommer trafik att behöva ledas om för att möjliggöra utbyggnaden. Gång- och cykelbron över Fittjaviken kommer att behöva stängas för att möjliggöra utbyggnaden.

Trafikverket kommer att se över behovet av återställningsplaner för de tillfälliga nyttjandeytor som berörs inom "Spendrupsområdet". Dialog kommer att föras med Huddinge kommun och berörda fastighetsägare/exploatörer.

Frågor om kostnads- och ansvarsfördelning för kommunala anläggningar bör regleras i genomförandeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Yttrande 2019-01-30 angående trafikplats Lissma

Huddinge har via konsult tagit fram ett projekterat förslag för trafikplats Lissma med en sträckning i enlighet med kommunens översiktsplan. Hemställan har samråtts tidigare: 2018-03-16 inkom hemställan om trafikplats Lissma.

Huddinge har inkommit med en hemställan om trafikplats Lissmas placering. Kommunen vill att trafikplatsläget flyttas österut med en lokalväg över åkermark som knyter ihop trafikplatsen och Lissmavägen. Läget stöds av kommunens översiktsplan. Kommunen har även skickat en utredning som visar en möjlig lösning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har valt att utreda vidare trafikplats Lissma placerad i höjd med befintlig korsning mellan väg 259 och Lissmavägen. Placering och utformningen har valts med hänsyn till trafiksäkerhet, begränsat nytt markanspråk och påverkan på riksintresset. Trafikverket anser att placering av trafikplatsen österut, i enlighet med kommunens hemställan, ger sämre trafikala kopplingar och större påverkan på riksintresset än valt alternativ. Trafikverket har samrått med länsstyrelsen angående kommunens hemställan. Se avsnitt 2.6.1 Samråd med berörd länsstyrelse.

Mejlyttrande 2020-05-20 angående MKB

Huddinge har inkommit med synpunkter på den MKB som skickats till länsstyrelsen för godkännande. Huddinge har synpunkter främst kring översvämningssproblematiken vid Glömstadalen/Flemingsbergsdalen som även kopplar till kommunens kommande stadsplanering men även synpunkter kring MKB, kompensationsåtgärder för Gömmarbäcken och miljö kvalitetsnormer för ytvatten.

Trafikverkets kommentar:

MKB har kompletterats. Kompensationsåtgärder hanteras i tillståndsprocessen för intrång i naturreservat.

Yttrande 2020-06-02 angående fördjupat kunskapsunderlag som tillägg till ansökan om vattenverksamhet, Glömstadalen

Huddinge kommun har inkommit med ett yttrande vid det kompletterande samrådet avseende vattenverksamhet Glömstadalen. Utöver de synpunkter som avsåg vattenverksamhet (diarieförsl på TRV 2018/84895) så pekar kommunen på vikten att miljö kvalitetsnormer säkerställs för berörda yt- och grundvattenförekomster. Länshållningsvatten ska renas, massor och avfall ska klassas och sulfidförande berg ska kontrolleras och hanteras under byggskedet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer ta fram ett kontrollprogram för byggskedet i dialog med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet kommer hantera alla byggrelaterade aktiviteter som till exempel länshållningsvatten, hantering av jord- och bergmassor, avfall med mera.

Södertörns kommunerna

Södertörns kommunerna (Botkyrka, Haninge, Huddinge, Nykvarn, Nynäshamn, Salem, Södertälje och Tyresö) har, utifrån Södertörns utvecklingsprogram och sitt mångåriga samarbete, tagit fram ett gemensamt remissvar över samrådshandling Tvärförbindelse Södertörn.

Kommunerna listar i yttrandet ett flertal övergripande punkter som de anser är viktiga för att Tvärförbindelse Södertörn ska skapa förutsättningar för utveckling av kommunerna och regionen.

Kommunerna anser att projektets fulla finansiering måste säkras snarast så att såväl offentliga som privata aktörer kan känna sig trygga med genomförandet. Tidplanen måste hållas och det är

angeläget att vägen planeras och byggs i flera olika delar för att nyttan ska bli så snart som möjligt. Tvärförbindelsen ska erbjuda en koppling till de regionala stadskärnorna och ta höjd för den planerade utvecklingen i kommunerna och de mål som finns för tillgänglighet för kollektivtrafiken. Tvärförbindelsen ska erbjuda en säker väg och god framkomlighet för gods och tunga och farliga transporter samtidigt som framkomligheten för kollektivtrafik och cykeltrafik ska prioriteras. Vidare ska tvärförbindelsen erbjuda säkra och framkomliga vägar för räddningstjänst och akutsjukvård samt bidra till att avlasta övriga delar av trafiksystemet. Den nya vägen ska utrustas med teknik och system som möjliggör aktiv trafikledning. Tvärförbindelsen bör även samordnas med planeringen av Spårväg syd och bidra till att värna och stärka den regionala grönstrukturen. Arbetet med tvärförbindelsen måste också samordnas med åtgärder på E4/E20 för att minska tiden för trafikstörande arbeten.

Kommunerna redovisar i yttrandet även synpunkter på vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Kommunerna anser att det är önskvärt att cykelvägens sträckning blir så gen som möjligt och att den erbjuder en säker och attraktiv miljö att cykla i. Med anledning av det anser kommunerna att Trafikverket bör hitta en så gen koppling som möjligt mellan de regionala stadskärnorna och att cykelvägen utformas så att den uppfyller standard för regionala cykelstråk där det är fysiskt möjligt och med hänsyn till natur- och rekreationsvärden.

Kommunerna understryker att syftet med vägen inte enbart är att erbjuda en snabb förbindelse mellan väg 73 och E4/E20. Vägen ska även understödja stadsutvecklingen i de regionala stadskärnorna. Med anledning av det motsätter sig kommunerna att trafikplats Flemingsbergsdalen har utgått då Flemingsberg är en viktig knutpunkt för lokal och regional kollektivtrafik som även erbjuder koppling till regionalståg där ett nytt resecentrum planeras. Det är viktigt att trafiksystemet vid bytespunkterna fungerar för en lång tid framöver varför kommunerna efterfrågar att trafikplatserna utformas utifrån trafikprognoser som sträcker sig längre fram i tiden än år 2040. Kommunerna saknar underlag där trafikprognoser och kapacitetsberäkningar redovisas och uttrycker oro kring kapaciteten i trafikplatserna.

Kommunerna tar upp att den långsiktiga inriktningen är att de regionala stadskärnorna ska knytas samman med spårtrafik. I väntan på det ska förutsättningar skapas för stombusstrafik varför de anser att det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn planeras och utformas så att stombuss som kan trafikera från den dag vägen öppnar. För att godstransporterna ska bli mer hållbara lyfter kommunerna att gods och ny teknik ska ingå i planering, utformning och projektering och att elväg är lämplig från hamnen i Norvik, på väg 73 och vidare på tvärförbindelsen och E4/E20.

Kommunerna uppmärksammar även regionala gröna samband och anser att Trafikverket i samverkan med Södertörnskommunerna behöver arbeta vidare med åtgärder som stärker de idag svaga sambanden. De lyfter särskilt trafikplatsen som kopplar tvärförbindelsen till Huddingevägen där de saknar förslag som förbättrar det svaga gröna sambandet på platsen. Detsamma gäller sambandet mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen. De anser också att Trafikverket måste arbeta vidare med bullerskydd för natur- och kulturlandskapet för att minska buller och tillvarata och utveckla attraktiviteten för både människor och djur.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett alternativa lösningar både med och utan en trafikplats i Flemingsbergsdalen. Endast ett alternativ med en halv trafikplats, med ramperna riktade österut, har utretts. Detta beror på det korta avståndet mellan trafikplats Solgård och Flemingsbergstunneln.

Genomförda trafikanalyser visar att lösningen med en trafikplats i Solgård (utan en trafikplats i Flemingsbergsdalen) kapacitetsmässigt kan hantera den förväntade trafiken. Trafikanalyserna visar

dock att en del trimningsåtgärder kan krävas i framtiden om plankorsningarna på väg 226 Huddingevägen byggs om till planskilda korsningar.

Den halva trafikplatsen i Flemingsbergsdalen har enligt projektets dimensionerande trafikprognos relativt lite trafik och skulle dessutom bli mycket dyr och komplicerad samt få stor omgivningspåverkan. Tunnelmynningen skulle behöva flyttas österut med stora intrång i naturreservat och riksintresse för friluftsliv som följd för att projektet skulle kunna uppnå Transportstyrelsens föreskrifter (Transportstyrelsen TSFS 2015:27) angående hur långt det bör vara mellan en tunnelmynning och trafikplats

Att förbättra tillgängligheten för kollektivtrafiken är ett av projektmålen för Tvärförbindelse Södertörn. Trafikförvaltningen i Region Stockholm ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Tvärförbindelsen har anpassats till Trafikförvaltningens planer. Framtida stombusslinjer, linjedragning och hållplatsstopp har studerats så att framkomligheten ska bli god.

Den nya vägen, som har hög standard och god framkomlighet, medför förbättrade förutsättningar för godstrafiken att färdas tvärs över Södertörn.

Trafikverket arbetar aktivt med frågan om elektrifierade vägar och testar idag olika lösningar med elvägar för tung trafik. Tvärförbindelse Södertörn projekteras just nu och i den projekteringen ingår inte elväg eftersom lösningarna inte finns klara. Det utesluter dock inte att frågan om elväg på Tvärförbindelse Södertörn kan bli aktuell längre fram.

Avseende grönt samband vid trafikplats Solgård se svar på Huddinge kommuns yttrande i avsnitt 2.6.2.

Vid planläggning av vägar och järnvägar prövas planerna utifrån prop. 1996/97:53, vilken innehåller riktvärden för trafikbuller som ska användas vid planering av nybyggnad av vägar. Dessa riktvärden avser boendemiljö. För natur- och rekreationsområden kan bulleråtgärder vara aktuella som kompensationsåtgärder och hanteras i dialog med berörda kommuner inom den tillståndsprocessen.

Planhandlingarna har kompletterats med PM trafikprognos och PM Trafikanalys som redogör för trafikprognoser och tvärförbindelsens kapacitet.

2.6.3. Samråd med berörd trafikförvaltning

Ett flertal möten har hållits med Trafikförvaltningen under perioden 2018-07-01 till 2021-01-25 angående hantering och samordning med projekt Spårväg syd samt kommande samrådsmaterial. Möjliga dragningar och lösningar för spårvägen tas fram. För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Yttrande

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför i yttrandet att det inte framgår i samrådshandlingarna hur tvärförbindelsen bidrar till att nå mål om attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik mellan de regionala stadskärnorna. Enligt samrådsrapporten innebär tvärförbindelsen förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen anser dock att detta inte underbyggs av någon analys av hur projektet inverkar på kollektivtrafiken. De anser därför att det bör redovisas hur kollektivtrafiken påverkas av de föreslagna vägsträckningarna och utformningen av trafikplatserna. De anser också att det bör redovisas vilka framkomlighetsåtgärder eller övriga åtgärder som föreslås för att bidra till målsättningarna från åtgärdsvalsstudien om minskade restidskvoter för kollektivtrafiken. Eftersom kollektivtrafikens attraktivitet är kopplad till bilens attraktivitet och möjligheter behöver vägens påverkan på kollektivtrafiken relateras till vägens påverkan på

privatbilismen. Trafikförvaltningen listar flera delar som bör ingå i en effektanalys i enlighet med Sveriges riksdags utlåtande om tvärförbindelsen från juni 2018.

Trafikförvaltningen anser vidare att handlingen behöver kompletteras för att förtydliga vägens nytta och funktion i ett regionalt systemperspektiv. Tvärförbindelsen bör därför analyseras både i relation till den framtida markanvändningen som redovisas i plankartan till den regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050, och utifrån hur den bidrar till att skapa förutsättningar för utvecklingen av bebyggelsen. Trafikförvaltningen anser också att tvärförbindelsen bör ingå i TEN-T-nätet eftersom vägen är viktig för godstransporter. Handlingarna bör också redovisa hur hänsyn har tagits till risker med anledning av transporter av farligt gods. Vad gäller cykeltrafiken bör prognosen för cykeltrafiken utgå från målet om en ökning av andelen cykelresor med 20% som finns i den regionala cykelplanen varför cykelförbindelsen bör dimensioneras därefter. Den regionala cykelplanen ska genomgående följas vad gäller utformning av cykelförbindelsen vilket framförallt handlar om att göra den så gen och framkomlig som möjligt vilket den inte är enligt det förslag som fanns i samrådshandlingarna.

Vad gäller grönstruktur och kulturmiljö framför Trafikförvaltningen att det är viktigt att vägens barriäreffekt, påverkan på landskapet, människors möjligheter att ta sig mellan olika målpunkter samt samband mellan värdefulla biotoper analyseras i miljökonsekvensbeskrivningen. De anser att kopplingen mellan regional och lokal grönstruktur kan beskrivas tydligare i handlingarna och utgår ifrån att kulturvärden används som en resurs och hanteras utifrån sina förutsättningar i enlighet med förhållningssättet i den regionala utvecklingsplanen. De förutsätter även att krav vad gäller buller och störningar uppfylls och att en bred bedömning av buller görs med tanke på sammanlagd effekt från olika vägar, järnväg och masshantering.

Vidare anser Trafikförvaltningen att vidare utredning av projektets påverkan, genom utformning av vägen, trafikplatser och broar, på kollektivtrafiken krävs. Detta handlar exempelvis om påverkan vid Flemingsberg och trafikplats Slätmosse.

Avslutningsvis tar Trafikförvaltningen upp att det inte går utläsa att förbättrad tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter har präglat utformningen av tvärförbindelsen. De anser att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot privatbilismen som bäst förblir den samma och som sämst kommer att försämrats till följd av vägens utformning. Trafikförvaltningen förutsätter därför att kollektivtrafik, gång och cykel ges större utrymme i det vidare arbetet så att målsättningarna med projektet uppnås.

Trafikverkets kommentar:

Kompleta handlingar för vägplanen redovisas i granskningskedet. Vägplanen har exempelvis kompletteras med PM Kollektivtrafik som syftar till att beskriva de konsekvenser som projekt Tvärförbindelse Södertörn får för kollektivtrafiken. Avseende Spårväg syd bedöms projektet Tvärförbindelse Södertörn inte innebära något hinder för genomförandet av spårvägen.

Projektet kan inte besluta om att Tvärförbindelse Södertörn ska ingå i TEN-T-nätet.

Avseende bebyggelseutveckling har RUF5 2050 varit en förutsättning för projektet. De utredningar som ligger till grund för vägens lokalisering och utformning bygger på RUF5 2050.

I vägplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisas hur hänsyn har tagits till risker kopplade till transporter med farligt gods. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs också påverkan på och eventuella åtgärder kopplade till grönstruktur och kulturmiljö. Inom ramen för vägplanen har även en bullerutredning tagits fram. Utgångspunkten är att riktvärden för buller ska nås vid bostäder och utredning om vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra för att begränsa buller har gjorts och redovisas i vägplanens handlingar.

Det saknas idag standardiserade verktyg för att ta fram prognoser för cykeltrafik. Andelen gång- och cykelresor av det totala resandet i Stockholms län varierar beroende på läge. Flödena är högst i Stockholms centrala delar och blir lägre längre från centrum och lokala målpunkter. Bedömningen är att de flesta kommer använda delar av gång- och cykelvägen och en mindre andel kommer att cykla hela sträckan mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge. Avståndet mellan exempelvis målpunkterna Flemingsberg och Haninge centrum är cirka 15 kilometer. Dagens medelreslängd för arbetspendling med cykel ligger på cirka nio kilometer. Med den planerade utvecklingen av de regionala stadskärnorna avseende arbetsplatser och bostäder finns dock en stor potential för ökad arbetspendling med cykel i området. Vidare ökar försäljningen av elcyklar vilket kan ändra resmönstren med cykel. Detta har tagits med i utredningen avseende gång- och cykelvägen.

I projektet har de riktlinjer som finns i regionala cykelplanen använts eftersom gång- och cykelvägen är prioriterad och utpekad som regional. Ett av målen med Tvärförbindelse Södertörn är att förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister samt att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Under samrådet inkom ett stort antal yttranden med invändningar mot den föreslagna utformningen av gång- och cykelvägen i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn. Utformningen av gång- och cykelvägen var vid samrådet utan omfattade placering av gång- och cykelvägen. Efter samrådet har utformningen av gång- och cykelvägen studerats vidare och inkomna synpunkter har beaktats i det fortsatta arbetet.

2.6.4. Samråd med Försvarmakten

Försvarmakten har inkommit med synpunkter angående utformning av vägar, broar och cirkulationsplatser.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har tagit hänsyn till Försvarmaktens synpunkter i utformningen av Tvärförbindelse Södertörn.

2.6.5. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Genomförda möten med enskilda som särskilt berörs

Ett flertal samrådsmöten med enskilda fastighetsägare som är särskilt berörda har hållits under perioden 2018-07-01 och 2021-01-25. Mötena har främst berört frågor kring den enskilde fastighetsägarens påverkan av Tvärförbindelse Södertörn såsom avseende bullernivåer, markinträng och markinlösen.

Process

Det finns synpunkter om att den föreslagna gång- och cykelvägen längs Tvärförbindelse Södertörn avviker markant från de ändamål och projektmål som legat till grund för såväl åtgärdsvalsstudie som tidigare samrådsmaterial under vägplaneprocessen. Vidare framhålls att gång- och cykeltrafikanter därtill har exkluderats från tidigare samråd kring val av lokalisering, och att det inte är i enlighet med lagstiftningen. Det menas ha lett till att cykellösningen presenteras och blir föremål för samråd först när projektet gjort lokaliseringsval, utom insyn och påverkansmöjlighet för berörda och allmänhet. Det efterfrågas därför vara mest lämpligt att planprocessen gör ett omtag från och med val av lokalisering.

Det påpekas att det inte har framgått på Tvärförbindelse Södertörns webbplats att samrådstillfället omfattade samråd inför både en prövning enligt väglagen och en prövning enligt miljöbalken. Det är

heller inte närmare preciserat hur de samråd som genomförts under den angivna perioden är relaterade till de samrådsaktiviteter som redan har genomförts under tidigare projektskedan.

En person ur allmänheten har inkommit med synpunkter avseende samrådsprocessen och samrådsmaterialet ur ett mer formellt perspektiv. Synpunkterna handlar i huvudsak om bristande information på projektets webbplats och om otillräckligt djup i samrådsmaterialet. Synpunktslämnaren anser att ytterligare ett samrådstillfälle bör anordnas innan vägplanen ställs ut för granskning.

Vidare bedöms de enskilda och den del av allmänheten, som endast tagit del av inbjudan via Trafikverkets webbsida, inte haft möjlighet att förstå vikten av att vid detta tillfälle lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och omfattning. Samrådet utgjorde ett så kallat avgränsningssamråd och att inga ytterliga organiserade samrådstillfällen är planerade. För att säkerställa att väglagens samrådskrav har tillgodosetts i alla delar bör följaktligen ytterligare ett samrådstillfälle anordnas innan vägplanen ställs ut för granskning. Det bör då tydligt framgå att samrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad, det vill säga punkt 2 i 14b § väglagen.

Trafikverkets kommentar:

Detta samråd avsåg främst placering av gång- och cykelvägen och dess exakta utformning var inte klar.

Inbjudan till samråd har skett genom brev och kungörelse i ortstidningar enligt 6 § vägförordning. I både breven och kungörelsen framgick tydligt att samrådet avsåg bland annat innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen. Vid samrådstillfället redovisades miljökonsekvensbeskrivningens kapitelstruktur samt underlagsrapporter, bullerkartor och preliminära bedömningar avseende miljöpåverkan i handlingarna. Dessutom redovisades preliminära plankartor med förslag på skyddsåtgärder, illustrationsritningar samt kartor över miljöpåverkan. Trafikverket anser därmed att väglagens samrådskrav har tillgodosetts.

På Trafikverkets hemsida för projektet redovisas samtliga genomförda samråd. I senaste samrådsmaterialet redovisas hur processen hänger ihop, medan de tidigare samråden redovisas i detalj under fliken "Arkiv".

Trafikverket menar att erforderlig information har funnits i samrådsannonser och i de inbjudningsbrev som skickats till berörda. Vidare har Trafikverket utformat samrådsmaterialet på ett lättförståeligt och lättillgängligt sätt i syfte att nå så många som möjligt från den breda samrådsgruppen.

Hållbarhets- och klimatfrågor

Det framförs synpunkter om att projektet har redovisat ett bristande underlag om miljö- och klimatfrågor, såsom trafikmängder och konsekvenser för klimatet. Det efterfrågas redovisning av klimateffekterna av själva byggandet av vägen och frågan ställs om det finns något i projektet som förhindrar ökade utsläpp av CO₂? Det finns synpunkter på att bilens konkurrensfördel gentemot kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik kommer att öka. Väldigt många ifrågasätter vägen och förespråkar istället hållbara transportsystem, såsom spårbunden väg eller andra kollektivtrafiklösningar och gång- och cykelvägar som faktiskt är konkurrenskraftiga. Vissa menar att projektet inte löser andra grundläggande syften så som trafiksäkerhet och framkomlighet på bästa sätt (hållbart och kostnadseffektivt) för samtliga trafikslag. Det finns synpunkter på att projektet Tvärförbindelse Södertörns fokus på motorvägsförbindelse inte är konstruktiv användning av skattepengar, i och med att den skapar inducerad trafik och inte optimerar för hållbara transportslag.

Trafikverkets egen publikation (publikationsnummer: 2016:043) anger att trafiken måste minska för att nå uppsatta klimatmål, och enligt samrådsunderlaget är Tvärförbindelse Södertörn enbart samhällsekonomiskt lönsam om biltrafiken ökar med 50% fram till 2040. Därför ifrågasätts det varför Trafikverket satsar på något som motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem samt motverkar regionala och nationella mål för klimat och miljö? Det efterfrågas även redovisning av huruvida det övriga vägnätet är dimensionerat för denna ökning av biltrafik som Tvärförbindelse Södertörn behöver för att bli lönsam, utan att potentiella restidsvinster som den inducerade trafiken genererar försvinner i och med köer på andra platser?

Det ifrågasätts om det inte är ett mål att få fler att välja cykeln? Många anser att den nya cykelvägens utformning inte lockar nya användare, och även gör det svårare för vana cykelpendlare.

Flera kritiserar kommunikationen om att projekt Tvärförbindelse Södertörn satsar på hållbara transportslag som kollektivtrafik och regional gång- och cykelväg med planskilda korsningar, när det slutgiltiga förslaget tydligt signalerar att motorfordon har prioriterats och resten i efterhand klämts in. Som exempel på det tas upp att beskrivningen i senaste samrådsrapporten om en separat gång- och cykelväg längs hela sträckningen är missvisande eftersom omvägen genom Huddinge centrum inte följer tvärförbindelsens sträckning.

Trafikverkets kommentar:

Se även Trafikverkets kommentarer till Naturvårdsverkets yttrande i avsnitt 2.6.7.

De åtgärder som Trafikverket genomför i transportsystemet följer den nationella transportplanen som är beslutad av regeringen. Planen revideras vart fjärde år då Trafikverket tar fram ett förslag utifrån direktiv från regeringen. Trafikverkets förslag på åtgärder i planen kommer från genomförda åtgärdsvalsstudier som analyserar behov och brister i transportsystemet i ett brett perspektiv och genomförs tillsammans med flera olika aktörer där olika möjliga lösningar ska studeras. I underlaget till planen ingår även samhällsekonomiska analyser och effektbedömningar av bland annat klimat och miljö.

Åtgärdsvalsstudien som togs fram 2014 kom fram till att en kombination av olika åtgärder behövs för att nå de transportpolitiska och projektspecifika målen, där en ny vägförbindelse beslutades vara en av dem. I åtgärdsvalsstudien finns förslag på flera åtgärder där både trafik på väg och spårbunden trafik ingår, bland annat Spårväg syd. Trafikverket har ansvar för en del av åtgärderna, kommunerna och Stockholms läns landsting för andra. Den nya vägen, och de åtgärder för gång- och cykeltrafik som ingår i projektet, bedöms ge förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Den nya vägen ger även möjligheter till bättre kollektivtrafik dels genom att den ger kortare restid mellan de regionala stadskärnorna dels genom anpassade trafiklösningar för att busstrafiken lättare ska kunna ta sig fram. Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn bedöms också öka kapaciteten för den stora mängd godstrafik som redan idag trafikerar området och som väntas öka när företagsparken Albyberg i Haninge och den nya godshamnen Stockholm Norvik i Nynäshamn är klar.

En bedömd konsekvens av Tvärförbindelse Södertörn är att den nya vägen samlar upp genomfartstrafik samt godstrafik inom hela Södertörn, vilket ger en avlastning på omgivande lokalvägnät. Norvik hamn är beslutat och innebär ökad godstrafik med eller utan en ny tvärförbindelse och även i Tvärförbindelse Södertörns nollalternativ kommer trafikmängden öka. Avsikten är att inte skapa mer trafik utan omfördela den regionala trafiken och skapa bättre anslutning till Södra länken och koppling mot Förbifart Stockholm. Tvärförbindelse Södertörn bedöms främst avlasta övriga vägar mot regionens centrala delar på ett mer trafiksäkert och mer framkomligt sätt.

Trafikverket jobbar för att uppnå de transportpolitiska målen, där en del är minskad klimatpåverkan. Trafikverket arbetar med minskad klimatpåverkan från byggande och underhåll av våra anläggningar genom att ställa klimatkrav i upphandlingar. Begränsning av klimatpåverkan i byggskedet handlar bland annat om att minimera och optimera transporter, vilka material som används, avfallshantering och hantering av spräng- och schaktmassor. En klimatkalkyl tas också fram där klimatpåverkan för varje planeringssteg beräknas. När vägen är färdigbyggd sammanställs resultaten i en klimatdeklaration. Under utredning och planering av vägen har olika intressen vägts mot varandra vad gäller exempelvis linjedragning och anläggning av trafikplatser som får olika konsekvenser vad gäller klimatpåverkan. De avvägningar som har gjorts redovisas i underlagen till vägplanen.

Gång- och cykelvägen

En hel del synpunkter handlar om omvägen genom Huddinge centrum. Hur säkerställs det att det blir en cykelbana genom Huddinge centrum när den inte ligger i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn samt Trafikverket inte är väghållare i och med att cykelbanan inte ingår i vägplanen?

Många framför synpunkten att cykelvägen bör ledas genom Flemingsbergsskogen. Flera påpekar att denna lokalisering av gång- och cykelvägen inte har prövats ordentligt, eftersom inte ens en preliminär linje för cykelvägen var satt under samrådsskedet för val av lokalisering och att remissinstanserna därför inte har fått yttrat sig om detta. Det framförs att en gång- och cykelväg genom skogen skulle öka tillgängligheten till naturvärdena och möjliggöra rekreation. Det uppges finnas befintliga skogsvägar och stigar som kan omvandlas till gång- och cykelväg. Andra ifrågasätter varför inte även cykelvägen kan dras i tunnel, eftersom det är billigare än en bilväg och eftersom det finns åtgärder som kan göra den trygg. Argumenten om att det skulle upplevas otryggt med en cykelväg genom Flemingsbergsskogen eller en cykeltunnel ifrågasätts utifrån hur en sådan bedömning kan jämföras med den faktiska otryggheten vid förläggning längs med bilvägen (påkörningsrisk, buller, förorenad luft).

Vidare lyfts det att för cyklister som kommer norrifrån i Masmo blir det en riktigt lång omväg, som dessutom innebär uppförsbacke, om man ska österut sedan.

Skarp kritik riktas mot borttagandet av cykelbron vid Vårby, då det innebär en uppenbar försämring av cykelinfrastrukturen att flytta bron till södra sidan. Det ges därför förslag på en underhängande bro för cyklister, för även om det kommer innebära höjdskillnad blir det åtminstone inte en kombination av höjdskillnad, flertalet skarpa kurvor, stopp och längre sträcka. Funderingar finns även om huruvida cykelbron i Vårby kommer att rivas innan den är ersatt? Vad innebär det i så fall för alla cykelpendlare och under hur lång period kommer det saknas en sådan förbindelse?

Många anser att den föreslagna cykelvägen har en oacceptabel sträckning och utformning, och att cykelvägen inte kommer att användas så som den ser ut nu. Många menar på att cykelvägen innebär långa omvägar, stora höjdskillnader, sänkta utformningsstandard, skarpa kurvor och flera start och stopp. I vissa fall blir det en försämring för cyklister jämfört med idag. Det framförs att detta inte är i enlighet med projektets ändamål, projektmål, tidigare uttryckta utformningsstandard, riktlinjer eller den regionala cykelplanen.

Frågan ställs om cykelvägen är dimensionerad utefter prognoser för 2045, så som bilvägen är? Och varför redovisas en ständigt ökande trafik i beräkningsmodellerna för bil men ingen ökning när det gäller kollektivtrafik eller gång och cykel? Det efterfrågas redovisning av dimensioneringsgrunder för framtidsscenarierna för samtliga trafikslag.

Bredden på gång- och cykelvägen föreslås i samrådsförslaget bli 3,0-4,3 meter utan separering mellan fotgängare och cyklister. Detta menar någon utgör en faktisk försämring mot hur det ser ut

på delar av sträckan idag. Enligt den regionala cykelplanen anses god standard för gång- och cykelväg vara 5,3 meter.

Det efterfrågas från flera att hela sträckan borde utformas så att man kan cykla i minst 30 km/h. Det behöver även finnas möjlighet för olika hastigheter på cykelbanorna, det vill säga bra omkörningsmöjligheter, och att cykelvägen längs Tvärförbindelse Södertörn blir huvudled (cykelöverfart). Vidare frågas det varför "övergångsställe" används när ett regionalt cykelstråk korsar en betydligt mindre väg och varför hastighetsänkning sker för cyklister istället för att låta gång- och cykelvägen gå rakt. Korsningarna för cyklister behöver utformas för att underlätta flytande trafik (exempelvis större kurvradie) och det vore även bra med en slags buffertzona mellan gång- och cykelväg och motorväg som skydd mot olyckor och buller men även för en mer angenäm färdväg. I samrådsunderlaget har någon också efterfrågat cykelvägens profil, utefter hela sträckan, samt vilka lutningar som den rekommenderade sträckningen har. Det lyfts även att det är viktigt med bra framkomlighet för cykel även under byggtiden, med asfalterade vägar (vilket är en självklarhet för biltrafik).

Flera undrar hur gång- och cykelvägen inom projektet ansluts till det befintliga gång- och cykelvägnätet. Önskemål om nya och förbättrade anslutningar framförs också. Många har även frågor och synpunkter gällande utformning av gång- och cykelvägen i anslutning trafikplatser, så som i Lissma.

Det har inkommit ett antal alternativa förslag på utformning av gång- och cykelvägen vid de trafikplatser som ska byggas. Eftersom det är ett hundratal i antal och oftast redovisas i form av bilder redovisas de inte i sin helhet i samrådsredogörelsen, men finns tillgängliga hos Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Fördelar med dragningen via Huddinge centrum är bland annat att den kopplar till lokala målpunkter längs med sträckan och främjar den upplevda tryggheten. Befintlig väg 259, mellan väg 226 och Gladö kvarn, kommer att få en annan funktion och trafikbelastning när motortrafikleden i projektet har byggts. Huddinge kommun har planer på att omvandla industriområdet norr om Storängsleden till bostadsområde och bygga om befintlig väg 259 till stadsgata. Detta ger förutsättningar för att se över och förbättra trafiksäkerheten och standarden för gång- och cykelvägen på sträckan. De delar av gång- och cykelvägen som ligger utanför området för vägplanen ansvarar kommunerna för, men samordning mellan kommunerna och Trafikverket kommer att ske.

Möjligheten att dra gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen har utretts. I samråd med länsstyrelsen har beslut om att dragning genom skogen inte är lämpligt tagits, se sammanfattning av länsstyrelsens yttrande i avsnitt 2.6.1. Förutom stor negativ påverkan på värden för naturmiljö och friluftsliv bedöms inte den cirka fyra kilometer långa sträckan genom skogen vara optimal ur trygghetssynpunkt. Detta då gång- och cykelvägen skulle sakna visuell kontakt med bebyggelse och annan trafik. Utifrån trygghetsaspekt, men även ur kostnadssynpunkt, har inte gång- och cykeltunnel bedömts som motiverat.

Alternativa sträckningar vid Masmo har utretts och samrått vid flertalet möten med berörda kommuner vilket lett till att förordat alternativ har justerats något och nu sker anslutning till Södertäljestråket norrut vid Gömmarens naturreservat samt anslutning söderut via Botkyrkaleden.

Angående gång- och cykelbron vid Vårby/Fittjaviken har flera alternativa placeringar studerats. Befintlig gång- och cykelbro över E4/E20 ersätts med en ny, bredare gång- och cykelbro. Omledning via Botkyrkaleden kommer att ske under byggtiden.

Ett av målen med Tvärförbindelse Södertörn är att förbättra trafiksäkerheten för gående och cyklister samt att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Under samrådet inkom ett

stort antal yttranden med invändningar mot den föreslagna utformningen av gång- och cykelvägen i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn. Samrådet omfattade placeringen av gång- och cykelvägen. Efter samrådet har utformningen av gång- och cykelvägen studerats och inkomna synpunkter har beaktats.

Regionala cykelplanen är en inriktning för länets aktörer att använda. För staten genom Trafikverket är det krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) som reglerar utformning av vägar, inklusive gång- och cykelvägar.

Det saknas idag standardiserade verktyg för att ta fram prognoser för cykeltrafik. Andelen gång- och cykelresor av det totala resandet i Stockholms län varierar beroende på läge. Flödena är högst i Stockholms centrala delar och blir lägre längre från centrum och lokala målpunkter. Bedömningen är att de flesta kommer använda delar av gång- och cykelvägen och en mindre andel kommer att cykla hela sträckan mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge. Avståndet mellan exempelvis målpunkterna Flemingsberg och Haninge centrum är cirka 15 kilometer. Dagens medelreslängd för arbetspendling med cykel ligger på cirka nio kilometer. Med den planerade utvecklingen av de regionala stadskärnorna avseende arbetsplatser och bostäder finns dock en stor potential för ökad arbetspendling med cykel i området. Vidare ökar försäljningen av elcyklar vilket kan ändra resmönstren med cykel. Detta har tagits med i utredningen avseende gång- och cykelvägen.

Samordning med kommunerna angående gång- och cykelvägens anslutningar till befintligt gång- och cykelvägnät har skett efter samrådet.

Cykelmiljön – buller, luftmiljö och trafiksäkerhet

Flera av de som yttrat sig lyfter buller- och luftmiljöfrågor för cyklister längs med tvärförbindelsen och undrar bland annat ifall cykelvägen kommer att gå innanför eller utanför bullerskyddskärmarna.

Vissa lyfter även frågan om trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister, med tanke på att det finns flera skarpa kurvor, skymda siktlinjer, icke planskilda cykelpassager och även skarp kurva direkt efter vägunderfart. Dessutom kan det uppstå konflikter och olycksrisker mellan fotgängare och cyklister eftersom det inte finns separering mellan trafikslagen.

Någon lyfter även att de många svängarna och sidbytena kan göra det svårt att hitta och att orientera sig.

Trafikverkets kommentar:

Vid planläggning av vägar och järnvägar prövas planerna utifrån prop. 1996/97:53, vilken innehåller riktvärden för trafikbuller som ska användas vid planering av nybyggnad av vägar. Dessa riktvärden avser boendemiljö. Det finns inga riktvärden för cykelmiljöer. Under samrådet inkom många synpunkter om gång- och cykelvägens utformning. Med anledning av detta har utformningen setts över med målet att förbättra framkomlighet, orientering och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Kollektivtrafik

Flera upplever att kollektivtrafiken glömts bort eftersom det inte redovisas någon utredning om framkomlighet eller framtida kollektivtrafikolymer. Det påpekas att det i samrådsrapporten står att den nya vägen ska ge möjligheter till bättre kollektivtrafik genom anpassade lösningar men att det saknas detaljerade redovisningar av detta annat än att det framgår att det kommer vara möjligt att anlägga busshållplatser.

Det framförs även att det i Stockholm finns väldigt goda förutsättningar för hållbara transporter och kollektivtrafik varför många önskar att det skulle vara högre prioriterat. Många uttrycker därför en oro att de som skulle kunnat resa kollektiv väljer bilen istället. Det bör utredas om

kollektivtrafikfunktionerna kan förbättras ytterligare genom särskilda ramper och/eller körfält som säkerställer framkomlighet och resenärers komfort.

Någon undrar om det är möjligt att möjliggöra för en framtida busshållplats för (busslinje 865) i anslutning till Smedstorpsvägen?

Trafikverkets kommentar:

Trafikförvaltningen i Region Stockholm ansvarar för hur kollektivtrafikens befintliga och framtida linjer kommer dras. Tvärförbindelsen har anpassats till Trafikförvaltningens planer.

Framkomligheten för buss längs hela sträckan har säkerställts genom dimensionering av vägen. Inför granskning av vägplanen har planhandlingarna kompletterats med PM Kollektivtrafik som syftar till att beskriva de konsekvenser som projekt Tvärförbindelse Södertörn får för kollektivtrafiken.

Vad gäller busstrafiken så planeras inga busshållplatser på trafikleden vid Smedstorpsvägen. Frågan ligger inte heller helt i Trafikverkets händer då det är Trafikförvaltningen i Region Stockholm som planerar kollektivtrafiken. Synpunkter om kollektivtrafiken kan med fördel även framföras till Trafikförvaltningen i Region Stockholm så att de kan beakta dem i sin planering.

Utformning väg

Vissa upplever att den planerade vägen är underdimensionerad, andra att den är överdimensionerad, då speciellt vid trafikplatserna. En del synpunkter handlar om tunneldragningarna. En del tycker det är bra med tunnel för boende- och naturmiljön medan andra uppger att de tycker det är negativt med tunnel på grund av kostnaden och miljöpåverkan under byggtiden. Vissa önskar fortfarande mer tunnel, eller överdäckning, på sträckor såsom trafikplats Solgård, Glömstadalen, men även på fler ställen. Någon tycker att även sträckan i Haninge bör läggas i tunnel. Någon framför att det kan bli dålig sikt vid upphöjda cirkulationsplatser.

Det framförs en fråga om hur anslutningen till Smedstorpsvägen kommer att utformas. Det efterfrågas en tunnel för bilar, jordbruksmaskiner, cyklist, ryttare och gångtrafikanter under vägbank för ökad trafiksäkerhet. Vidare önskar boende i Ådran egen påfart till nya vägen.

Trafikverkets kommentar:

I beslut om lokalisering och utformning av tunnlar har hänsyn till flera olika aspekter behövts ta. Bland annat handlar det om att väga nyttan mot kostnader och bedöma vad som är tekniskt möjligt att genomföra. Avseende upphöjda cirkulationsplatser så utformas väganläggningen enligt krav och riktlinjer i VGU (Vägar och gators utformning).

Hur Smedstorpsvägens passage under Tvärförbindelse Södertörn utformas framgår i illustrationsplanen för delsträcka km 15/000 – 15/500. Passagen under Tvärförbindelse Södertörn har en minsta fri höjd på 4,7 meter vilket innebär att förutom passagemöjlighet för lokaltrafik, rekreation och fauna, kan passagen användas även av jordbruksmaskiner.

Att placera en trafikplats vid Ådravägen utöver den vid Lissma utreds inte eftersom trafikmängderna på Ådravägen är för små för att motivera en trafikplats. Resor och transporter till och från Ådravägen sker istället via antingen trafikplats Lissma eller trafikplats Gladö genom anslutningar från lokalvägar. Båda alternativen kommer att finnas när tvärförbindelsen har byggts.

Boendemiljö och hälsa

Många uttrycker oro över bullerstörningar längs med vägen, avseende boendemiljö, rekreation, djurliv och för långsgående gång- och cykeltrafikanter. Det finns önsningar om fler eller högre bullerskydd generellt längs sträckan, och i vissa specifika lägen. Det förespråkas även justering av vissa trafikplatslägen för att minska bullernivåerna för omgivande bebyggelse.

I bullerutredningen antar man att skyltad hastighet kommer överensstämja med den verkliga. Flera personer har lyft att hastighet har stor inverkan på buller och om snitthastigheten är 10 km/h över skyltad hastighet, vilket är en stor sannolikhet, är risken att åtgärderna som planeras inte är tillräckliga.

Oro uttrycks över luftföroreningar och skadliga partiklar, speciellt i områden där motorvägen ska gå i ytläge nära bebyggelse. Utredningen avseende luftkvalitet visar exempelvis att miljö kvalitetsnormen för PM10 kommer att överskridas i områdena kring tunnelmynningar (upp till 150 meter från tunneln) till följd av vägen. Kommer det ske några åtgärder för att förbättra luften och minska negativa hälsoeffekter?

Trafikverkets kommentar:

För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas. Längs de sträckor av vägen där boendemiljöer är utsatta för buller föreslås att bullerskyddskärmar anläggs. Utredning avseende bullerskyddsåtgärders utformning och placering har tagits fram. Resultatet redovisas i vägplanens granskningshandling.

Bullerberäkningarna utgår från vedertagna metoder.

Miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet kommer tillämpas vid planläggning av tvärförbindelsen. Åtgärder kommer att vidtas för att förbättra luftkvaliteten och minska negativa hälsoeffekter avseende PM10. Exempel på åtgärd/försiktighetsmått som föreslås längs med E4/E20 är sänkt hastighet under vissa delar av året, alternativt en digitaliserad lösning som mäter PM10 och som vid överskridande av miljö kvalitetsnormen sänker hastigheten på sträckan. Se även svar till Naturvårdsverket.

Sociala frågor

Vad gäller sociala frågor är det bland annat barriäreffekten av vägen som tas upp, både generellt och vid specifika lägen. Ett läge som nämns flera gånger är Solgårds trafikplats, vilken upplevs komma att separera både befintliga och kommande bostadsområden och öka segregationen. Det önskas därför fler passager under/över vägen, speciellt för gång- och cykeltrafik.

Några personer har lyft frågan om upplevd trygghet i passager under vägen.

Det efterfrågas även redovisning av på vilket sätt resultatet av den sociala konsekvensbeskrivningen har omsatts i planer?

Trafikverkets kommentar:

En ny väg respektive breddning på vissa sträckor kommer innebära vissa barriäreffekter, större markanspråk och försämrad ljudmiljö. Åtgärder har vidtagits för att minska risk för negativ påverkan på boendemiljön.

Med utgångspunkt i den sociala konsekvensbeskrivningen har särskild vikt lagts vid placering och utformning av gång- och cykelpassager för att mildra de upplevda barriäreffekterna där de uppstår. Det innebär att det blir enklare för människor att kunna ta sig till och mellan olika målpunkter i sin vardag, att barns skolvägar blir säkrare och att samband mellan olika områden stärks.

Naturmiljö, rekreation och vatten

Vissa har tagit upp att det upplevs vara otillräcklig information i samrådshandlingarna om just konsekvenser för miljön. Synpunkter framförs att det av samrådshandlingen inte framgår hur Trafikverket avser hantera dagvattenfrågan. Det efterfrågas vilka åtgärder som planeras för att undvika översvämningar vid höga flöden (skyfall) och hur normala flöden och föroreningar i vägdagvatten ska hanteras.

Eftersom förbindelsen innebär en barriär för djurlivet är det några som efterfrågar fler viltpassager, exempelvis mellan Masmo och Lissma. Oro uttrycks också över påverkan på naturen under byggtid och drift – vad gäller buller, drift, föroreningar och markpåverkan.

Någon upplever att den föreslagna vägplanen för området mellan trafikplats Solgård och Flemingsbergtunnelns västra mynning inte tar tillräcklig hänsyn till Artskyddsförordningen och enskilda djur såsom paddor, ormar och fladdermöss. Det efterfrågas redovisning av hur en negativ påverkan för vissa arter, som är av högsta skyddsvärde enligt gällande EU-direktiv och svensk lagstiftning, ska utebli under driftskede såväl som byggskede. Det framförs en åsikt om att det har byggts för mycket längs stränder där fiskarnas habitat har blivit lidande och att det är viktigt att ta hänsyn till vid nybyggnation av Vårbybro. Det behövs göras så att fisk återfår en del nödvändiga lekområden längst strandområden.

Någon lyfter att den planerade motorvägen gör intrång eller tangerar flera naturreservat, samt kommer att påverka Sörmlandsleden, Gömmarravinen och Bornsjökilen. Dessa naturområden med höga värden kommer att påverkas starkt negativt, vilket kommer få en betydande försämring för djurarter, friluftslivet, turismen och indirekt folkhälsan i hela södra Stockholm. Detta upplevs inte vara beskrivet och bemött på ett riktigt sätt i handlingarna.

Besökare till Sundby Ridskola uttrycker oro över påverkan från vägen på hästarna. Avseende rekreation är det någon som lyfter att det behövs bättre tillgänglighet till naturområden genom bättre tillgång till parkering.

Trafikverkets kommentar:

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas konsekvenser både under drift- och byggskedet. Inom ramen för projektet genomförs ett flertal åtgärder som syftar till att begränsa den negativa påverkan på naturmiljöer som uppstår. Det handlar bland annat om anläggning av dagvattendammar, ekodukt och viltpassager samt att vägen dragits i tunnel genom särskilt känsliga områden. Där intrång i naturreservat inte har kunnat undvikas har principen varit att i första hand undvika särskilt värdefulla områden och i andra hand genomföra skyddsåtgärder och justeringar i väganläggningen. Den biologiska mångfalden hotas inte av projektet, skyddsåtgärder för rödlistade arter har utretts för att hantera den påverkan som ändå uppstår och dessa redovisas i vägplanehandlingarna.

Under byggtiden ställer Trafikverket hårda miljökrav på entreprenörerna. Trafikverket följer upp att kraven följs under hela byggtiden.

För att begränsa vägens barriäreffekt har flera planskilda passager planerats längs Tvärförbindelse Södertörn. Passagerna kommer att kunna nyttjas för rekreation samt av fauna. Vid Eriksberg anläggs en bro för att stärka kopplingen mellan friluftsområdena Rudan och Paradiset.

Hur dagvatten kommer att hanteras längs tvärförbindelsen redovisas i vägplanehandlingarna. Dagvatten kommer i huvudsak infiltreras i vägbank och även avledas till reningssystem i form av dammar och filtersystem. Med de åtgärder som föreslås för hantering av dagvatten beräknas föroreningarna till vattenförekomster i anslutning till tvärförbindelsen att minska vilket bidrar till att miljö kvalitetsnormer för vatten kan uppnås. De vattenförekomster där föroreningsmängden bedöms öka är Övre Rudasjön och Husbyån. Föroreningarna ökar dock i så liten utsträckning att det inte påverkar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Beräkningarna visar att de totala föroreningsmängderna kommer att öka till Albysjön vid medräkning av de delar av befintlig väg 259 som kommer att kvarstå efter utbyggnaden av tvärförbindelsen. För att säkerställa att möjligheten att uppnå MKN inte påverkas negativt kommer Trafikverket tillsammans med berörd kommun att ta fram omfattning och lämplig placering av

tillkommande filterytor för Botkyrkaleden och de delar av Glömstavägen, vars belastning avrinner mot Albysjön.

Utbyggnaden av tvärförbindelsen och Vårbybron antas inte att försämra fiskarnas habitat. Åtgärder kommer att vidtas under byggskedet för att begränsa grumling eller annan påverkan medför negativa effekter på botten utanför byggområdet.

Ridanläggningarna beräknas inte få trafikbullernivåer över gällande riktvärden med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn även om nivåerna kommer att öka jämfört med idag.

Övrigt

Det uttrycks oro över att tvärförbindelsen har gjort det svårare för Spårväg syd att planeras in, eftersom det är liknande dragning. Spårväg syd kommer att bli dyrare till följd av försvårade omständigheter på grund av Tvärförbindelse Södertörn.

Det har inkommit ett förslag om att satsa på en spårbunden lösning från Norvikshamnen istället för motorvägsförbindelse. Omlastning skulle då kunna ske till mindre elfordon närmare staden, och då avlasta väg 259 och möjliggöra för exempelvis ambulanspersonal att ta sig fram. Även ett förslag om att lägga tvärförbindelsen mellan Hölö och väg 73 har inkommit.

Trafikverkets kommentar:

Spårväg syd är i ett tidigt planeringsstadium och det finns ingen beslutad linjedragning för spårvägen ännu. Tvärförbindelsen bedöms inte innebära något hinder för Spårväg syd om det i framtiden beslutas att den ska byggas. För mer information gällande Spårväg syd, se Region Stockholms hemsida.

Tvärförbindelse Södertörn hindrar inte en eventuell framtida spårförbindelse till Norvikshamn, men är inget som ingår i projektet. I åtgärdsvalsstudien framkom att en framtida tvärförbindelse ska förbättra kommunikationerna mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge Centrum.

2.6.6. Samråd med övriga kommuner

Nynäshamns kommun och Salems kommun

Nynäshamns kommun och Salems kommun har beslutat att anta Södertörnskommunernas gemensamma yttrande (se avsnitt 2.6.2) som kommunens remissvar.

Trafikverket kommentar:

Se svar på Södertörnskommunernas yttrande i avsnitt 2.6.2 Samråd med berörda kommuner.

Stockholms stad, fastighetskontoret

Fastighetskontoret förvaltar på uppdrag av exploateringskontoret fastigheterna Huddinge Masmö 1:1 och Huddinge Masmö 1:4. Fastighetskontoret hänvisar till exploateringskontoret i frågor gällande upplåtelse av mark och ersättning. Fastighetskontoret önskar att Trafikverket tar kontakt med NCC Industry som bedriver grustagsverksamhet så att deras synpunkter kan tas tillvara.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket har samrått med NCC Industry.

2.6.7. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Följande myndigheter och organisationer avstår från att yttra sig i ärendet:

- Havs- och vattenmyndigheten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Sveriges geologiska undersökning

Följande myndigheter och organisationer har inget att erinra i ärendet:

- Fortifikationsverket
- Stockholm Exergi AB
- NCC

Genomförda samrådsmöten har under perioden 2018-07-01 och 2021-01-25 hållits med:

- Botkyrka Stadsnät
- Fastighets AB Balder
- Huddinge Stadsnät
- Huddinge Fiber
- Skanova
- Spendrups, Magnolia och Huddinge kommun
- Stockholm Vatten och Avfall
- Stokab
- Storstockholms lokaltrafik, SL
- Svenska Kraftnät
- Söderenergi
- Södertörns energi/Södertörns Fjärrvärme
- Tele2
- Vattenfall, Vattenfall lokalnät, Vattenfall regionalnät och Vattenfall värme

För mer information hänvisas till minnesanteckningar från mötena.

Backens Fastighetsägareförening

I yttrandet tar föreningen upp att tunnelförläggning i hela Glömstadalen är nödvändig. Detta eftersom det skulle göra minst avtryck i det känsliga kulturlandskapet som vägen ska dras igenom. Det skulle även möjliggöra fler bostäder i Lovisebergsområdet, minska buller och segregeringen mellan flerfamiljshus och villor samt underlätta byggandet av Spårväg syd i Glömstadalen.

Trafikverkets kommentar:

För svar, se 2.6.5. Yttranden från enskilda som kan bli särskilt berörda.

City Self-Storage Sverige AB, Erikshjälpen Second Hand, Elbolaget LMJ AB, Fastighets AB Balder och Sinoma fastigheter, Intropris Vårby AB, Lidl Sverige KB, Magnified AB Marinbastun, Max Burgers AB, Motorus AB, Nautic Care Sweden AB, SBL Invest AB, Skyltfabriken AB, Tulia Rigger AB, Vårby Färghall samt Vårby Hamnfastighet AB

Ovan nämnda företag tar upp att den planerade avstängningen av Trafikplats Vårby kommer innebära att trafiksituationen och kommunikationerna till området vid Vårby backar/Masmo påverkas varför företagen önskar inleda en dialog med Trafikverket om alternativa lösningar.

Trafikverkets kommentar:

Stängning av trafikplats Vårby har varit under diskussion och utredning sedan 2015. Detta då trafikplatsen har låg standard och bristande trafiksäkerhet. Norrgående påfartsramp ligger i kraftig uppförslutning vilket gör att framförallt tung trafik har svårt att komma upp i hastighet innan vävning in på E4/E20 ska ske. Södergående avfartsramp slutar i en T-korsning vid Vårby allé med väjningsplikt för trafik på rampen. Detta leder tidvis till att köer uppstår, vilka fortplantar sig i södergående riktning på E4/E20. I både norr- och sydgående riktning inträffar olyckor förknippade med på- respektive avfartsramperna.

Vidare behöver trafikplats Vårby av arbetsmiljöskäl stängas under byggnation av Förbifart Stockholm, och i projekt Tvärförbindelse Södertörn kommer en ny trafikplats som kopplar E4/E20 med tvärförbindelsen att ersätta befintlig trafikplats Vårby. Därför har trafikplats Vårby stängts tillfälligt inom ramen för projekt Förbifart Stockholm och kommer att stängas permanent inom ramen för projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Förutsättningar för hur trafikplats Fittja och omkringliggande vägnät kapacitetsmässigt skulle klara omfördelning av trafiken som idag trafikerar trafikplats Vårby till trafikplats Fittja har utretts. Slutsatsen är att trafikplats Vårby kan stängas utan några problem på omkringliggande vägnät.

Cykelfrämjandets Stockholmskrets

I yttrandet tar cykelfrämjandet upp att cykeltrafiken förefaller ha haft mycket låg prioritet i planeringen av tvärförbindelsen och att biltrafiken har givits hög prioritet med raka och gena sträckningar. De anser vidare att utformningskriterierna i PM gång- och cykelväg har mycket lite gemensamt med den faktiska utformningen. Cykelfrämjandet tar i yttrandet upp ett antal exempel på sträckningar och platser där avsteg från krav och utformningsprinciper som definieras i projektets egna riktlinjer och i andra styrande och vägledande dokument har gjorts. De anser därför att den föreslagna utformningen innebär att nationella mål om att andelen gång- och cykelresor ska öka och att gång- och cykelinfrastruktur ska prioriteras har frångåtts.

Cykelfrämjandet ifrågasätter också argumenten bakom avfärdandet av den alternativa sträckningen av gång- och cykelvägen genom Flemingsbergsskogen istället för den långa omvägen via Huddinge centrum.

Cykelfrämjandet föreslår ett antal riktlinjer för utformning av gång- och cykelvägen. De lyfter även att förslaget verkar utformas med ett fokus på vuxna pendlingscyklister, och att trafiksäkerheten därför inte är tillräcklig för barn och för äldre.

Trafikverkets kommentar:

Utformningen var vid samrådet inte klar utan samrådet omfattade placering av gång- och cykelvägen. Efter samrådet, fram till granskning av vägplanen, har utformningen av gång- och cykelvägen studerats vidare och inkomna synpunkter har beaktats.

Angående förslag om cykelvägens sträckning genom Flemingsbergsskogen finns utförlig beskrivning av bortvalda alternativ i "PM Redovisning av utredda alternativ, Trafikverket, 2020-02-18".

Regionala cykelplanen är en inriktning för länets aktörer att använda. För staten genom Trafikverket är det krav och råd i VGU (Vägar och gators utformning) som reglerar utformning av vägar, inklusive gång- och cykelvägar.

Ekedals Gårds Samfällighet

I yttrandet tar samfälligheten upp att avrinning från leden inte bör ske i direkt anslutning till samfällighetens odlingslotter utan bör istället ske vid Gamla Smedstorp eller Ådalen. De menar också att Trafikverket bör ta ansvar för åtgärder med anledning av den ökade partikelspridningen som tvärförbindelsen medför.

Samfälligheten ifrågasätter att bullerstörningen inte beräknas bli omfattande. De anser att cirka 40 hus inom området redan idag märker av den ökade trafiken och efterfrågar att Trafikverket följer upp detta med enskilda mätningar för stugägare inom påverkansområdet. Den planerade anslutningen från Ådravägen till Ebbadalsvägen gör även att parkeringsyta försvinner. Den föreslagna åtgärden att kompensera parkeringsytan med en parkering på andra sidan Ådravägen tycker samfälligheten inte är en bra lösning då den riskerar att användas som bilkyrkogård. Samfälligheten efterfrågar fortsatta diskussioner om detta.

Trafikverkets kommentar:

Vägdagvattnet kommer att insamlas i vägdiken och ledas till en dagvattenreningsanläggning och vidare till recipient. Vägdagvattnet ska således förhindras att rinna till koloniområdet och dess odlingslotter.

Ingen miljö kvalitetsnorm för utomhusluft kommer att överskridas vid Ekedal.

Den bullerberäkning som presenterades i samrådsskedet har inte tagit hänsyn till att bullerskyddskärmar kommer att anläggas. Bullernivåerna kommer således att bli lägre än vad som redovisats i samrådsskedet. En utredning avseende bullerskyddsåtgärders utformning och placering har tagits fram. Resultatet redovisas i vägplanens granskningshandling.

Utbyggnaden av Tvärförbindelse Södertörn innebär att Ådravägen behöver dras om.

Vägomdragningen medför att parkeringen kommer att behöva tas bort. Efter särskilt samråd mellan Trafikverket och samfällighetsföreningen kommer parkeringen inte att ersättas med ny på den östra sidan Ådravägen. Istället kommer befintlig parkering längre söderut att förbättras.

Ekedals samfällighetsförening

I yttrandet efterfrågar föreningen mer information om servicevägen som föreslås gå vid/genom Ekedals koloniområde.

Trafikverkets kommentar:

En serviceväg planeras byggas norr om Ekedals koloniområde för att kunna komma åt och underhålla filterytor/dagvattendammar under Ekedalsbron. Servicevägen planeras utgå från Ekedals byväg och sträcker sig cirka 300 meter norrut till Ekedalsbron. Under byggtiden kommer en del trafik att förekomma på Ekedals byväg i samband med att filterytor och serviceväg byggs. När i tiden detta kommer att ske och hur lång tid det kommer att ta är ännu inte utrett.

Fabege

Fabege har för avsikt att exploatera i Flemingsbergsdalen och anser att ytterligare en avfartsramp bör anläggas från cirkulationsplatsen i Solgård till Flemingsbergsdalen, att bullerskärmar bör anläggas där vägen passerar exploateringsområdet samt att en bred ekodukt ska anläggas genom att tunnelmynningen sänks.

De anser vidare att det bör byggas en landskapsbro vid Regulatorvägen och att återvinningsstationens placering och den tillfälliga etableringsytan som föreslås inte är lämpliga med hänsyn till exploateringsplanerna för området. De lyfter även att tvärförbindelsen inte får omöjliggöra avledning av dagvatten till Orlångens/Flemingsbergs våtmarksanläggning samt att Trafikverket ska stå för alla kostnader som uppstår till följd av vattenverksamhet.

Trafikverkets kommentar:

Samråd har hållits med Huddinge kommun för att fånga upp de kommande planerna för Flemingsberg. Analyser har gjorts både för dagens vägnät, vilket redovisas i vägplanen, men även för framtida förändringar i vägnätet kring Flemingsberg för att säkra att den framtida exploateringen kan genomföras. Tvärförbindelse Södertörn har till främsta uppgift att finnas för den regionala trafiken. Många olika alternativ har studerats för trafiklösning i Flemingsberg och platsen är komplex med många försvårande förutsättningar. Trafikverket utredde i början av projektet att placera en trafikplats vid Regulatorvägen. Utredningar visade dels att behovet av en trafikplats i det läget var litet, dels att trafikplatsen skulle kräva att Flemingsbergstunnelns tunnelmynning skulle behöva flyttas längre in i skogen vilket skulle få stora konsekvenser på Flemingsbergsskogens naturreservat alternativt att tunnelmynningen skulle behöva utformas extra brett. Detta medförde att trafikplats i detta läge inte ansågs rimlig.

Ekodukter anläggs för att skapa säkra passager och spridningsvägar för fauna. I projekteringen av ekodukter har en princip för val av lokalisering varit att det ska finnas stora sammanhängande livsmiljöer som knyts samman av ekodukten. Denna princip är inte tillämplig i det efterfrågade läget varför någon ekodukt inte bedöms vara motiverat att anlägga.

Bulleråtgärder planeras för befintlig bebyggelse. Framtida bostadsbebyggelse måste anpassas till redan beslutade vägprojekt och befintlig infrastruktur. Beroende på hur området utformas kan bullerskyddsåtgärder bli nödvändiga att genomföra. Det hanteras dock inte inom ramen för Tvärförbindelse Södertörn.

Huddinge kommun har tagit på sig att tillsammans med SRV återvinning AB hitta en ny plats för Flemingsbergs återvinningscentral. Fabege hänvisas till att kontakta Huddinge kommun för mer information om detta. Trafikverket har samrått med fastighetsägarna till Regulatorn 1 och ny etableringsyta med tillfällig nyttjanderätt beslutades.

Avledning av dagvatten från exploateringsområdet omöjliggörs inte till följd av Tvärförbindelse Södertörn. Befintlig dagvattenkylvert i Regulatorvägen planeras att läggas om och ger således en väg ut för vattnet från området.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndprocessen för vattenverksamheten.

Granby Lissma samfällighetsförening

Föreningen uttrycker i yttrandet stor oro för framtida buller, både under byggtiden och när vägen tagits i bruk. De önskar därför att befintligt bullerplank förlängs. Föreningen föreslår också att vägen överdäckas längs den sträcka som går utanför Granby vilket skulle minska buller och risker vid brand eller olycka med farligt gods. Vidare uttrycker föreningen oro för luftkvaliteten vid det sommarstugeområde som finns i anslutning till vägen och undrar hur Trafikverket har tänkt kring luftkvaliteten. De ifrågasätter också bedömningen av att Natura 2000-området i Granby inte kommer att påverkas av vägen. De vill också veta hur det ska säkerställas att inte vattentillgången försämrats och om det i framtiden kommer vara möjligt för Huddinge kommun att anlägga kommunalt vatten och avlopp i anslutning till vägen. De motsätter sig att den fotbollsplan som finns i området planeras användas som etableringsyta.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar utifrån att innehålla riktvärden i Naturvårdsverkets Allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15. Inför byggskedet kommer Trafikverket att upprätta ett kontrollprogram som bland annat omfattar luftburet buller. För att minska bullret, arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa. En byggbullerutredning kommer

generellt inte att tas fram inom projektet, dock kan detaljerade beräkningar i riskområden genomföras i kommande skede för att säkerställa att nivåerna innehålls.

Bullerskyddsåtgärdernas utformning och placering redovisas i vägplanens granskningshandling.

Samhällsriskberäkningar har utförts för att bedöma den samlade grupprisken vid identifierade konfliktpunkter. Beräkningarna för området vid Granby visar att risken ligger under DNV:s (Det Norske Veritas) kriterier för samhällsrisk varför några ytterligare åtgärder inte föreslås.

Ingen miljö kvalitetsnorm för utomhusluft kommer att överskridas utan bedöms klaras vid Granby. Natura 2000-områdets typiska miljöer och arter bedöms inte påverkas negativt av tvärförbindelsen.

Eventuell påverkan på vattentillgången hanteras inom ramen för tillstånd för vattenverksamheten. För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Huddinge kommun ansvarar för en eventuell framtida anläggning av kommunalt vatten och avlopp. Trafikverket har kontinuerliga möten med Huddinge kommun.

Aktuella vägsträckan förbi Granby är väldigt trång och det ska utföras betydande arbeten (bergarbeten, betongarbeten med de nya gång- och cykelportarna, bullerskyddsarbeten samt vägarbeten) på Granbysidan av Tvärförbindelse Södertörn. Därav finns det behov av att ta fotbollsplanen tillfälligt i anspråk under byggtiden.

Haninge Skid- och Orienteringsklubb

Klubben framför att det är viktigt för deras verksamhet att de kan ta sig mellan Hanveden och Rudan på fler ställen än vad som föreslås i samrådsmaterialet och minst en ytterligare möjlighet att passera Tvärförbindelse Södertörn på sträckan från Jordbro industriområde till Lissma. De lyfter också vikten av att kunna ta sig med bil till Rudans friluftsområde via Jordbro industriområde.

Trafikverkets kommentar:

Olika alternativ för passager på vägsträckan mellan Lissma och Rudan har utretts. Tillgängligheten mellan Rudans friluftsområde och Jordbro företagspark säkerställs genom angöring från trafikplats Rudan och Rudanvägen i ungefär samma läge som idag. Vid Eriksberg anläggs en bro för att stärka kopplingen mellan friluftsområdena Rudan och Paradiset.

KM2 Property AB (Spendrups)

Yttrandet är skrivet av advokatfirman DLA Piper Sweden KB som ombud för KM2 Property AB (dotterbolag i Spendrups koncernen), vilka äger Mjödets 1, Mjödets 2 och Vårby Gård 1:9. Spendrups är generellt sett positiva till Tvärförbindelse Södertörn, så länge programarbetet och stadsutvecklingsprojektet Vårby Udde kan genomföras och att pågående markanvändning inte omöjliggörs. Pågående markanvändning är bland annat Spendrups huvudkontor med 220 anställda, samt viss logistikverksamhet.

I den byggnad som idag huserar Spendrups huvudkontor på fastigheten Mjödets 3 planeras en skola för 600 elever som del av projekt Vårby udde. I anslutning till skolan kommer stora delar av Mjödets 2 ianspråkta för skolgård. Med anledning av detta önskar Spendrups att befintlig bullerutredning justeras så att aktuellt område på Mjödets 2 anges som skolområde. Vidare bedömer Spendrups att det område som projekt Tvärförbindelse Södertörn i samrådsmaterialet benämnt ska ianspråkta med tillfällig nyttjanderätt under byggtiden, kan minskas i omfattning. De lyfter även att så få träd som möjligt bör fällas vid byggskedet på de fastigheter som Spendrups äger, eftersom dessa kommer innebära ett viktigt bullerskydd och visuell barriär för den nya skolan och bostadsbebyggelsen. De förutsätter att lämpliga bullerskydd och luftpartikelskydd kommer uppföras.

Vidare ställs frågan hur Spendrups pågående verksamhet kan komma att påverkas med anledning av Tvärförbindelse Södertörn och hur påverkan blir på Vårby källa.

Spendrups biträder de synpunkter som Magnolia Bostad AB har framfört i sitt yttrande och önskar att samarbeta med Trafikverket vid fortsatt detaljplanering och projektering, med både Spendrups och Magnolia.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetna om programarbetet för Vårby udde och har tagit det i beaktande. Avsikten är att projektet inte ska omöjliggöra pågående markanvändning i områden som ligger i anslutning till planområdet. Då det enbart är antagna detaljplaner som tas med i bullerberäkningar kommer befintlig bullerutredning inte att justeras genom att benämna aktuellt område på Mjödets 2 som skolområde.

Den yta som planeras tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt har setts över. Trafikverket kommer dock att behöva använda mycket av den omkringliggande marken under produktionen av trafikplats Gömmaren då det är väldigt stora arbeten som ska utföras vid platsen. De naturvärden som finns i området kommer att beaktas så långt möjligt, men måste vägas mot entreprenörers arbetsmiljö under byggtiden.

Vid samrådstillfället fanns preliminära plankartor med förslag på skyddsåtgärder, illustrationsritningar samt kartor över miljöpåverkan. I granskningskedet kommer bullerberäkningar presenteras som tar hänsyn till de bullerskyddskärmar som planeras. Risken för överskridande av miljökvalitetsnorm för utomhusluft är begränsad till platser vid tunnelmynningar och intill E4/E20.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndprocessen för vattenverksamheten.

Lissma sjösänkingsföretag 1917

I yttrandet konstaterar Lissma sjösänkingsföretag att Trafikverket inte har något svar på hur det ökade flödet av dagvatten ska hanteras när ängsmarker hårdgörs. De vill därför ha svar på hur Trafikverket tänkt hantera dagvattnet.

Trafikverkets kommentar:

Beräkningar av flödesförändring i Ådranbäcken/Lissmaån till följd av Tvärförbindelse Södertörn har gjorts. Dessa visar att flödesökningen i vattendraget är mindre än 1 % både för medelflödet och flöden med 50 och 200 års återkomsttid. Bedömningar som gjorts är därför att åtgärderna längs med Tvärförbindelse Södertörn inte försämrar avvattningen för Lissmasjöns sjösänkingsföretag. Tvärförbindelse Södertörn tar en del mark i anspråk inom båtnadsområdet för markavvattningsföretaget och tillståndet kan komma att behöva omprövas i mark- och miljödomstolen.

Lissma Öran Samfällighetsförening

Föreningen framför i yttrandet att den kurva som finns innan den nya påfarten på Öranvägen borde rätas ut.

Trafikverkets kommentar:

Den delen av Öranvägen som hänvisas till ingår inte i vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Eventuell uträtning av kurvan är inte nödvändig för genomförande av trafikplatsen och därmed kan inte markinrånget, som åtgärden skulle innebära, motiveras i vägplanen.

Litografiska museet

Litografiska Museet vill poängtera att museet är en väsentlig del av rekreationsområdet Sundby gård vilket innebär att det är viktigt både för Litografiska Museet och Sundby gård som helhet att tillgängligheten och skyltning till området är tydligt under hela byggtiden. Det ska vara enkelt för besökare (bil- och/eller bussåkande) att hitta till området.

Trafikverkets kommentar:

Under byggtiden kommer tillgänglighet för trafikanter och boende att säkerställas. Vägtrafiken kommer att kunna gå på befintliga vägar men det kommer under vissa perioder bli aktuellt med omledning av befintliga vägar. Skyltning ses över under byggtiden.

Magnolia Bostad AB

Magnolia Bostad yttrar sig med anledning av att deras utvecklingsprojekt Vårby udde sammanfaller med byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Magnolia efterfrågar under byggtiden av Tvärförbindelse Södertörn att deras entreprenad logistiskt sett har tillgång till sitt område och att de förhöjda bullernivåerna kommer reduceras i största möjliga mån. De informerar om behov av fungerande vägar under byggtiden som kan trafikeras åt båda håll av BK 1-fordon som är 25,25 meter långa och 4,5 meter höga. De efterfrågar också mer underlag från Trafikverket om deras anspråktagande av mark under byggtiden, och även om möjlighet till delad upplagsplats. Magnolia efterfrågar även svar på om bullerskydd kommer att placeras längs E4 samt önskar samråda om dess utformning.

Magnolia har för avsikt att uppföra en anläggning för vintertida båtförvaring/lager som också kan agera som bullerskydd, samt en vegetationsridå som kan bidra till förbättrad luftmiljö i området. I delvis samma område planerar Trafikverket att anlägga en filteryta/dagvattendamm. Magnolia föreslår att Trafikverket flyttar eller ändrar utformningen av den planerade dagvattendammen och har lämnat ett förslag till utformning. Magnolia har även synpunkter på bevarande av skyddsvärda träd i området, och har gjort en naturvärdesinventering som de gärna vill se följs.

Placeringen av gång- och cykelförbindelsen, som ska förbinda Vårby udde med tunnelbanestationen i Masmo, måste som bekant revideras eftersom Trafikverket avser att placera en stöttepelare för Tvärförbindelse Södertörn mitt på den tilltänkta vägen vid entrén till Vårby udde (Tunneltorget). Företaget önskar föra en dialog med Trafikverket om alternativa lösningar på de synpunkter de har tagit upp i yttrandet.

Trafikverkets kommentar:

Vårby Allés passage under E4/E20 kommer att hållas öppen under byggtiden och medger den trafik som Magnolia hänvisar till. Trafikverket har valt att ta bort en filteryta/dagvattendamm och valt en ny plats för en dagvattenstation. Anläggning för omhändertagande av dagvatten har utformats och lokaliserats i samråd med Huddinge kommun och Magnolia Bostad AB. Bullerskyddsskärmar, som dimensionerats utifrån befintliga boendemiljöer, kommer att anläggas längs med E4/E20 vid Vårby udde/Duvberget. Trafikverket kommer i samråd med berörda fastighetsägare att se över behovet av arbetsområden och etableringsytor i vägplanen. De naturvärden (bland annat större träd) som finns i området kommer att beaktas så långt möjligt, men måste vägas mot entreprenörers arbetsmiljö under byggtiden.

Trafikverket har haft regelbundna samrådsmöten med Huddinge kommun, Spendrups och Magnolia avseende Vårby Udde.

Miljöpartiet de gröna i Huddinge

Miljöpartiet anser att det grundläggande problemet med vägen är att de regler, riktlinjer och klimatmål som Sverige har att agera utifrån har förbisetts i planeringen av Tvärförbindelse Södertörn.

Vägen uppges i samrådsmaterialet bli olönsam såvida inte biltrafiken ökar, vilket innebär att det blir en samhällsekonomisk förlust vid trafikprognoser som utgår från klimatmålen och följer klimatlagen och som innebär att vägtrafiken måste minska. Miljöpartiet menar att det behövs ett transportsystem som både klarar tillgänglighet och mobilitet utan de lokala och globala miljöproblem som ökad biltrafik medför. Ny teknik kommer inte räcka för att ställa om trafiken, och framkomligheten löses inte av elbilar. Det framförs att stombussnätet bör förstärkas kraftigt, och att järnväg mot Nynäshamn bör byggas ut för att ge ökad kapacitet för både gods och passagerare. Hänvisning görs till Naturvårdsverkets tidigare yttranden.

Vidare framförs att om gång- och cykelvägen ska dras norr om Flemingsbergsviken ska en noggrann genomgång av alternativ för bra sträckning göras. Detta till exempel genom att utnyttja en befintlig gammal vägbank bakom bussgaraget vid korsningen Lännavägen/Storängsleden och sen ansluta via Solgård eller kraftledningsgatan till befintlig vägbank norr om Flemingsbergsvikens våtmarksområde.

Längs stora delar av sträckningen går cykelvägen i anslutning till tvärförbindelsens körbana. Här behöver åtgärder sättas in på de delar där miljö kvalitetsnormer för luft beräknas överskridas, exempelvis genom skärmar för att begränsa avgasernas spridning från tvärförbindelsen. Möjligheten att göra plats även för gång- och cykeltrafik i biltunneln bör undersökas. En sådan lösning borde då vara avskild från motortrafiken och ha egen friskluftstillförsel.

Miljöpartiet de gröna i Huddinge anser att planeringen borde ha utgått från den regionala cykelplanens standarder för ett regionalt cykelstråk, istället för de lägre kraven som nu tillämpas. Tyvärr presenteras gång- och cykelvägens sträckning och utformning i ett sent skede i vägplaneprocessen vilket innebär begränsad möjlighet att påverka den.

Trafikverkets kommentar:

Avseende samhällskonsekvenser och klimataspekter, se svar på Naturvårdsverkets yttrande.

Avseende synpunkter gällande gång- och cykelvägen, se svar på allmänhetens yttranden.

Naturskyddsföreningen Botkyrka-Salem

Naturskyddsföreningen ifrågasätter byggandet av en överdimensionerad bilväg ur ett miljö- och samhällsperspektiv. De tycker att det i planeringen har tagits ringa hänsyn till klimatfrågan och att bygget av vägen tillsammans med de stadsutvecklingsprojekt som pågår riskerar att skapa flaskhalsar i andra delar av trafikapparaten. De menar också att det saknas detaljer om hur kollektivtrafiken ska utformas eller hur Spårväg syd ska kunna förverkligas.

Trafikverkets kommentar:

Avseende samhällskonsekvenser och klimataspekter, se svar på Naturvårdsverkets yttrande nedan.

Vid dimensionering av Tvärförbindelse Södertörn har hänsyn tagits till anslutningar till resterande vägnät i Stockholmsregionen för att undvika köbildningar.

För svar avseende kollektivtrafiken, se rubriken Kollektivtrafiken under 2.6.5.

Tvärförbindelsen bedöms inte innebära något hinder för Spårväg syd om det i framtiden beslutas att den ska byggas. För mer information gällande Spårväg syd, se Region Stockholms hemsida.

Naturskyddsföreningen Huddinge

Naturskyddsföreningen anser att det inte är acceptabelt med ett projekt som innebär ökad biltrafik och ökade koldioxidutsläpp. De ifrågasätter att Huddinges kommunpolitiker stödjer en otidsenlig motorvägssatsning och att Huddingeborna får betala notan genom högre skatt, ökade partikel- och bullerhalter, samt ökade barriärer mellan områden. Naturskyddsföreningen upplever att klimataspekterna inte överhuvudtaget har beaktats vid planeringen av vägen och att om klimatmålen för 2030 fått vara styrande skulle man ha hittat andra lösningar än en motorväg för bilar.

Trafikverkets kommentar:

Avseende samhällskonsekvenser och klimataspekter, se svar på Naturvårdsverkets yttrande i nedan. Angående partikel- och bullerhalter, se avsnitt 2.6.5 Boendemiljö och hälsa.

Trafikverket bedömer att barriäreffekter mellan områden inte ökar mot dagens situation då sträckningen i största möjliga mån följer befintliga vägar. För att minska vägens barriärverkan kommer planskilda passager och ekodukt/landskapsbroar anordnas.

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Naturskyddsföreningen anser att vägen inte bör byggas eftersom den motverkar regionala och nationella mål för klimat och miljö och omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem.

Länsförbundet stöder dock förslaget på en ny cykelväg men inte i den nuvarande utformningen som föreslås. Bättre kollektivtrafik mellan Haninge-Flemingsberg-Masmo är också önskvärt, men anses kunna lösas genom förbättring av befintliga vägar. Påtalade olycksrisker på befintlig väg 259 bör kunna byggas bort med mindre omfattande ombyggnadsåtgärder på denna väg. Om klimatmålen enligt Parisöverenskommelsen ska uppnås krävs åtgärder för att minska privatbilismen, vilket skulle kunna lämna plats åt mer kollektivtrafik på de vägar som finns idag. Även mer godstrafik skulle kunna tänkas få plats under en övergångsperiod, i väntan på utbyggd spårbinden godstrafik.

Trafikverkets kommentar:

Avseende samhällskonsekvenser och klimataspekter, se svar på Naturvårdsverkets yttrande nedan.

Trafiksäkerheten förbättras med en ny tvärförbindelse som byggs med högre standard än vad befintlig väg har. Mittseparering och planskilda korsningar ger en hög trafiksäkerhet och minimerar antal olyckor. Gående och cyklister separeras från motortrafik vilket förbättrar de oskyddade trafikanternas trafiksituation.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket framför att med dagens målsättningar och kunskap om transporteffektiva samhällen, är föreslagen utformning av Tvärförbindelse Södertörn olämplig. Projektet är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik, vilket kommer att ge bilen en ökad konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Detta i sin tur främjar en utglesad stadsbebyggelse med ökad transportefterfrågan, försvårad kollektivtrafikförsörjning och ökad klimat- och miljöpåverkan. Naturvårdsverket konstaterar att riksdagen i juni 2017 beslutade om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Delar av ramverket är reglerat i en klimatlag (2017:720) och det övergripande målet är att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Merparten av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken och det är därför av central betydelse för klimatmålen att skyndsamt minska vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp. För att cykel ska ta resandeandelar från bil i denna typ av pendlingsstråk krävs att framkomlighet och restider för cyklister prioriteras i förhållande till bilister i utformningen av infrastruktur. Projektets föreslagna utformning av

cykelinfrastruktur ger inte cyklisterna lika gena sträckningar eller lika god framkomlighet i stråket som biltrafiken.

Vidare framförs att samrådsunderlaget saknar redovisning avseende trafikmängder och deras fördelning på olika trafikslag. Enstaka men otillräckliga trafikuppgifter finns för enskilda delsträckor, men den redovisningen kan inte anses tillräckligt för ett projekt av trafikledens omfattning och karaktär. På ett avsnitt av den planerade trafikleden beräknas biltrafikvolymerna per dygn år 2045 nära fyrdubblas jämfört med om projektet inte skulle genomföras. Den kraftiga ökningen av trafikarbete med bil som Tvärförbindelse Södertörn beräknas medföra föranleder även utbyggnad av andra vägar i regionen. Trafikverket behöver utreda och redovisa projektets påverkan på trafikutvecklingen lokalt och regionalt samt hur utvecklingen förhåller sig till miljömål och tillgängligheten på sikt. Bristen i samrådsunderlaget avseende redovisning av trafikmängder menar Naturvårdsverket försvårat ett konstruktivt samråd och att samrådsunderlaget inte kan anses uppfylla miljöbedömningsförordningens krav. Naturvårdsverket uppmanar Trafikverket att genomföra ett ytterligare samråd i bred krets med ett ändamålsenligt samrådsunderlag i fråga om trafik och klimatpåverkande utsläpp.

För att minska negativ påverkan på natur- och friluftsvärden, som är skyddade som naturreservat eller utpekade som riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, föreslås bland annat en delsträcka av trafikleden anläggas i tunnel under Flemingsbergsskogen. Föreslagen trafikled går trots tunnelförläggning till stor del i ytläge genom områden som är värdefulla ur natur- och friluftslivssynpunkt och som genom sitt tätortsnära läge idag kan nyttjas av många. Intrång i naturreservat väntas på ett sätt som innebär att delar av dessa skulle behöva upphävas. Naturvårdsverket saknar i samrådsmaterialet dels närmare redogörelse för omfattningen av intrången i reservatens naturvärden, dels förslag på hur dessa skulle kunna kompenseras. Förslaget om att kompensera intrången i Gömmarens naturreservat genom att lägga E4 på bro i stället för på bank över Gömmarbäcken, bör enligt Naturvårdsverket studeras vidare av Trafikverket och utformas i samråd med länsstyrelsen och Huddinge kommun. Kompensationsåtgärder för intrång i andra reservat bör i första hand ges en sådan inriktning att de bidrar till att syftet med det skyddade området kan uppnås inom området och om inte det är möjligt kan skydd eller åtgärder i ett område med liknande naturvärden i regionen genomföras.

På sträckan öster om Flemingsbergsskogen anser Naturvårdsverket det lämpligt att fortsatt prova alternativ vad gäller till exempel vägstandard, hastighet och vägutformning för att där minska negativa effekter på riksintressets och naturreservatens värden. För riksintresse Hanveden är det viktigt att områdets karaktär av vidsträckt, sammanhängande skogs- och strövområde bevaras, då det är en förutsättning för att bibehålla de värden som utgör grunden för riksintresseområdet.

Karaktären, hastighetsbegränsningen och trafikmängden hos dagens tvåfiliga väg skiljer sig stort mot den fyrfiliga motortrafikled som planeras. Vid bedömning av hur områdets värden påverkas bör till exempel den sammanlagda effekten av flera åtgärder inom olika delar av riksintresset bedömas. Vägen medför ofrånkomligt en barriäreffekt i landskapet som inte bara bör beskrivas utifrån dess direkta effekter på möjligheten att röra sig i vissa sträckningar. Även indirekta effekter av vägen med bland annat stora trafikplatser i ytläge och risk för upphörd hävd i närheten av vägen kan påverka upplevelsen av området och därmed hur det används och upplevs framöver.

I samrådsmaterialet framgår att "Utsläpp från tunnelmyrningar längs Tvärförbindelse Södertörn" (LFV 2018:5) anges att områden kring tunnelmyrningar inte får bebyggas eftersom dessa då inte skulle klara miljö kvalitetsnormen avseende partiklar, PM10. Enligt luftkvalitetförordningens (2010:477) definition gäller miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överallt med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårtrafik och ska följas även på områden som inte bebyggs, som till exempel på gång- och cykelstråk i anslutning till tvärförbindelsen.

Den klimatpåverkan som Naturvårdsverket befarar att trafikleden kan ge tillsammans med projektets omfattning, lokalisering och utformning i övrigt medför en skyldighet för Naturvårdsverket att underrätta regeringen enligt 17 kap. 5 § miljöbalken, såvida inte Trafikverket gör det först.

Trafikverkets kommentar:

För att nå klimatmålet behövs styrmedel som verkar för utveckling inom tre områden, ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektivare fordon samt förnybar energi. Det går inte att nå klimatmålen genom att enbart utveckla infrastrukturen och bebyggelsen även om det kan bidra till ett mer transporteffektivt samhälle. Det finns inget politiskt beslutat mål om en minskad biltrafik. Samtidigt kan Trafikverket konstatera att biltrafiken skulle behöva minska för att nå klimatmålet för inrikes transporter 2030. Det gäller under förutsättning att Sverige inte ska bli beroende av stor import av biodrivmedel. Om inga restriktioner sätts upp på importen av biodrivmedel skulle målet teoretiskt kunna nås med ökad biltrafik. Denna oklarhet om de politiska ambitionerna gör det svårt för Trafikverket att planera för en tillgänglighet inom klimatmålets ram. För att ändå visa på hur förutsättningarna ändras med tvärförbindelsen görs känslighetsanalyser för bland annat ett klimatscenario med minskad biltrafik och oförändrad lastbiltrafik i den samlade effektbedömningen (SEB). Det finns i nuläget inget sammanhållet cykelstråk mellan väg 73 och E4/E20. Planerad cykelväg medför möjlighet till avlastning av biltrafiken mellan de olika regionala stadskärnorna och tillgängliggör naturreservaten. Projektet har gjort vissa justeringar av cykelstråket både gällande dragning och utformning utifrån inkomna synpunkter från samrådet i nov-dec 2019.

Trafikverket har tidigare redovisat trafikprognosen för Tvärförbindelse Södertörn i samrådshandlingen för val av korridor (samrådsperiod nov-dec 2016) men håller med Naturvårdsverket om att det kunde ha varit tydligare redovisat även i samrådshandlingen i nov-dec 2018. I vägplanebeskrivningen, MKB:n och i tekniskt PM trafikprognos redovisas trafiksiffror för Tvärförbindelse Södertörn, andra trafikleder i södra regionen och även hur tvärförbindelsen medför omfördelningar av trafiken på vägnätet i södra Stockholm (mätt i fordonskilometer). Framtagen modell visar på en ökning av regionens trafik med cirka 17 500 fordonskilometer (VVMD) om tvärförbindelsen byggs, vilket motsvarar en inducerad trafik på cirka 0,04 procent. Modellen visar även att planförslaget leder till en ökning av antalet resor med personbil i Stockholms län med cirka 3050 fordon per dygn (VVMD). Effekter som uppstår från planförslagets trafikarbete samt kumulativa effekter redovisas i MKB:n.

Projektet följer planläggnings- och samrådsprocessen enligt väglagen (1971:948). För det underlag som Trafikverket benämner samrådshandling finns inte någon författningsreglering av innehållet enligt väglagen. Enlig 3 kap. § 5 vägförordningen får formerna för samrådet anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet. Samrådsförfarandet under planläggningen ska enligt väglagen avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning om en MKB som ska tas fram. För det samrådsunderlag som tas fram för samråd inför länsstyrelsen beslut i frågan om betydande miljöpåverkan (BMP) finns formella krav på innehåll i vägförordningen och miljöbedömningsförordningen. Tvärförbindelse Södertörns samrådsunderlag för BMP togs fram och hölls samråd kring i slutet av 2015.

Inbjudan till samråd har skett genom brev och kungörelse i ortstidningar enligt 6 § vägförordning. I både breven och kungörelsen framgick tydligt att samrådet avsåg bland annat innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen. Vid samrådstillfället redovisades miljökonsekvensbeskrivningens kapitelstruktur samt underlagsrapporter, bullerkartor och preliminära bedömningar avseende miljöpåverkan i handlingarna. Dessutom redovisades preliminära plankartor med förslag på skyddsåtgärder, illustrationsritningar samt kartor över miljöpåverkan. Trafikverket anser därmed att väglagens samrådskrav har tillgodosetts.

Projektet har jobbat utifrån skadelindringshierarkin och gjort anpassningar av vägen för att undvika och minimera påverkan på miljön. Valet av att gå i tunnel under Flemingsbergsskogen och att bredda befintlig väg 259 mellan Gladö och Jordbro, istället för en ny dragnings av hela trafikleden, minimerar påverkan på riksintresset och berörda naturreservat. Andra anpassningar avseende vägens lokalisering och utformning har utförts och redovisas i MKB:n och i granskningshandlingen av vägplanen.

Tvärförbindelse Södertörn bedöms medföra både negativa och positiva effekter för riksintresset Hanveden och berörda naturreservat. Tvärförbindelse Södertörn förbättrar tillgängligheten till och inom riksintresset genom den nya gång- och cykelvägen. Planförslaget bedöms medföra negativa effekter på rekreativa upplevelsevärden i vägens direkta närområde genom markintrång, visuell störning och karaktärsförändring samt ökat buller. För att minimera påverkan på Hanveden har alternativa lokaliseringar och utformningar av tvärförbindelsen samt miljöanpassningar och skyddsåtgärder utretts. För att minimera ny vägsträckning inom riksintresset har trafikleden lokaliserats till befintlig väg 259 och vägen går i tunnel under Flemingsbergsskogen.

Trafikverket har inlett dialogen kring naturreservaten med berörda kommuner som är reservatsförvaltare för dialog kring kompensation. I MKB:n redovisas markintrången per reservat och konsekvenser med avseende på natur-, kultur- och rekreationsvärden. Några av de kompensationsåtgärder som diskuteras med berörda kommuner redovisas i planbeskrivningen.

Framtagen luftkvalitetsutredningen visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras för Tvärförbindelse Södertörn vid prognosår 2045. Miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids för prognosår 2045 invid tunnelmynningarna. Enligt Naturvårdsverkets handbok Luftguiden (NV, 2019:1) och enligt förarbetena till prop. 1997/98:45 framgår det att det i vissa fall kan vara motiverat att tillåta en verksamhet eller åtgärd och då nämns till exempel "tunnel för biltrafik som medför att större områden avlastas från avgaser samtidigt som halterna ökar vid tunnelmynningar." Miljökvalitetsnormen för PM10 beräknas överskridas för prognosår 2045 vid E4/E20 och överskridanden sker ungefär inom 50-100 meter från vägbanans mitt.

För att skapa en god boendemiljö ska vägen utformas så att negativ påverkan av buller, luftföroreningar och barriärer begränsas. Längs de sträckor av vägen där boendemiljöer är utsatta för buller föreslås att bullerskyddsskärmar anläggs. Utredning avseende bullerskyddsåtgärders utformning och placering har tagits fram. Resultatet redovisas i vägplanens granskningshandling. Framtagen luftkvalitetsutredningen visar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras för Tvärförbindelse Södertörn vid prognosår 2045. Miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids för prognosår 2045 invid tunnelmynningarna. Enligt Naturvårdsverkets handbok Luftguiden (NV, 2019:1) och enligt förarbetena till prop. 1997/98:45 framgår det att det i vissa fall kan vara motiverat att tillåta en verksamhet eller åtgärd och då nämns till exempel "tunnel för biltrafik som medför att större områden avlastas från avgaser samtidigt som halterna ökar vid tunnelmynningar." Miljökvalitetsnormen för PM10 beräknas överskridas för prognosår 2045 vid E4/E20 och överskridanden sker ungefär inom 50-100 meter från vägbanans mitt. Som skyddsåtgärd planeras sänkt hastighet på E4/E20 under vissa delar av året. Det sker genom en digital lösning, som mäter luftpartiklar på sträckan. Skulle miljökvalitetsnormen överskridas, sänks skyltad hastighet automatiskt. Även partikelfilter för ventilationsluftintag erbjudas några fastigheter längs E4/E20. Trafikverket kommer genomföra ett forskningsprojekt med SLB-analys där effekten av bullerskyddsskärmar på PM10 halter studeras för att se om bullerskyddsskärmar även skulle kunna vara en skyddsåtgärd ur ett luftkvalitetsperspektiv.

Trafikverkets bedömning är att väg 259 Tvärförbindelse Södertörn träffas av rekvisiten i 17 kap. 3 § miljöbalken. Med anledning av detta har Trafikverket underrättat regeringen om projektet, bland annat år 2018. Trafikverkets bedömning är vidare att det inte finns skäl för regeringen att

tillåtlighetspröva Tvärförbindelse Södertörn. Detta mot bakgrund av att tidigare genomförda samråd visat på stor samsyn beträffande val av korridor med tunnel under Flemingsbergsskogen, att föreslagen vägutformning sammanfaller med den kommunala planeringen och att berört Natura 2000-område, cirka 350 meter från planerad väganläggning, inte bedöms komma att påverkas vad gäller områdets typiska miljöer och arter samt att projektet ses som tekniskt okomplicerat utan betydande risker och att de risker som finns är kalkylerbara.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i sak inget att erinra mot anläggande av den nya Vårbybron. Vad gäller samrådsunderlaget saknar de beskrivning av fritidssjöfarten/båtlivet. Vidare skriver Sjöfartsverket att en ny gång- och cykelbro inte bör hämma tillgängligheten för sjötrafiken ytterligare än vad Vårbybron gör. En eventuell sänkning av seglingsfri höjd bör föregås av en utredning/konsekvensanalys avseende tillgängligheten för sjötrafiken. I så fall behöver berörda båtägare och båtklubbar involveras. Samråd med Sjöfartsverket bör hållas innan gång- och cykelbron seglingsfria höjd fastställs.

Risker i samband med byggnation i vatten som kan komma att påverka fartygstrafiken bör analyseras. Vid behov bör projektet föreslå eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med anläggningsfasen. Om ett vattenområde behöver tillfälligt avlysas krävs ett beslut av länsstyrelsen med stöd av Sjötrafikförordningen efter en särskild ansökan.

Belysning på Vårbybron, både under byggnation och i driftskedet, bör utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktioner på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Vidare bör bron märkas ut med seglingsfri höjd.

Efter genomfört arbete ska bron, förändringar av strandlinje, bottentopografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömätningsstandard FSIS-44 och delges Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen, för kontroll och uppdatering av sjökort.

Sjöfartsverket anser att den kommande ansökan med tillhörande MKB bör beskriva förekommen sjötrafik som förväntas passera bron samt hur denna kommer att påverkas av de nya broarna samt anläggningsfasen.

Trafikverkets kommentar:

Till granskningen har handlingarna för vägplanen kompletterats. Detta gäller exempelvis beskrivning av rekreation och friluftsliv som kopplar till fritidssjöfarten.

Den nya gång- och cykelbron vid Vårbybro utformas så att ingen påverkan på den seglingsfria höjden sker i jämförelse med nuläget.

I samband med byggnation av Vårbybron kommer hänsyn till fartygstrafiken tas och tillstånd sökas vid behov.

Synpunkten avseende belysning och utmärkning av bron tas i beaktande i det fortsatta arbetet. Vidare kommer Sjöfartsverket att delges avseende förändringar av strandlinje, bottentopografi med mera.

Vidare kommer efterfrågade uppgifter gällande sjötrafik och eventuell påverkan på den redovisas i handlingarna tillhörande aktuellt tillståndsärende.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Skanova

Enligt Skanova finns det cirka 30 stycken konfliktpunkter där flytt av deras ledningar bedöms bli aktuellt.

Trafikverkets kommentar:

Samordning gällande ledningarna har skett mellan Trafikverket och Skanova.

Solgårds villaförening

I yttrandet tar föreningen upp att de upplever att Trafikverkets och Huddinge kommuns hantering av projektrelaterade dokument inte uppfyller gällande krav på objektivitet och saklighet. De upplever att information har undanhållits och hänvisar till att de inte har praktiskt eller rättslig möjlighet att få information från Trafikverket trots att Århuskonventionen, Miljöinformationsdirektivet, Tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen ger rätt till påverkan och möjlighet att få ta del av information som är allmän handling. Föreningen begär att Trafikverket backar processen och börjar om så att det är möjligt att samråda och påverka vägens sträckning och utformning.

Föreningen efterfrågar beräkningen av luftföreningar och undrar ifall den överensstämmer med tidigare analyser. De efterfrågar även uppgifter om antalet människor som förväntas beröras av PM10, PM2,5 och buller både inom villaområdena och det växande Flemingsberg. De anser att alternativa dragningar liksom skälen till att dessa har förkastats inte har dokumenterats och redovisats inom projektet, och att det valda alternativets lämplighet därför inte kan bedömas. Vidare efterfrågar de en dödsfallsberäkning, som gjordes i projekt Förbifart Stockholm.

Solgårds villaförening menar också på att planförslaget strider mot gällande detaljplan då detaljplanekravet om högsta bullernivå om 55 dBA inte kommer att klaras.

Föreningen förespråkar tunnel för hela sträckan från Flemingsbergsskogen till trafikplats Kästa. De menar vidare att stora delar av Solgård kommer att vara utsatt för bullernivåer över 55 dBA och efterfrågar beräkningar av buller.

Trafikverkets kommentar:

Alla har rätt att ta del av allmänna handlingar, men alla handlingar hos en myndighet är inte allmänna. Det krävs att de förvaras hos myndigheten och anses inkomna dit eller upprättade där. En handling måste alltså uppfylla vissa krav för att den ska anses vara allmän. Bland annat brukar till exempel minnesanteckningar, utkast eller andra preliminära handlingar inte anses som allmänna handlingar. Om blir nekad att ta del av en handling, kan man begära att få ett beslut i frågan från myndigheten. Det är endast ett myndighetsbeslut som går att överklaga till domstol.

De beräkningar som utförs avseende luftkvalitet och buller i alla väg- och järnvägsprojekt är beroende av indata som till exempel vägens eller järnvägens utformning i plan och profil, hastighet, andel tung trafik och trafikprognoser. Vid samrådet för Tvärförbindelse Södertörn i november visades preliminära bullerberäkningar utifrån föreslagen vägutformning i plan och profil. Uppdaterade bullerberäkningar redovisas vid granskningen av vägplanen.

En orsak till att resultat från luftkvalitets- och bullerberäkningar varierar från tidigare år är bland annat att indata som till exempel trafikprognosen, som ligger till grund för beräkningar för luft och buller, håller på att uppdateras utifrån den senaste basprognosen för 2017. Basprognosen innehåller infrastruktur och markanvändningsdata för beslutade och pågående projekt och är den som används för dimensionering av nya infrastrukturanläggningar. Tidigare basprognos utgick från en markanvändning som redovisats i regionalutvecklingsplan för Stockholms län, RUF5 2010. Nu har RUF5 2050 tagits fram, som ligger till grund för basprognos 2017 och uppdaterad trafikprognos för projektet.

Miljö kvalitetsnormen för PM 10 bedöms överskridas inom vägbaneområdet för Tvärförbindelse Södertörn, men inte i områden där människor stadigvarande vistas.

För Förbifart Stockholm utfördes dödsfallsberäkningar för tunnelluft, då det inte finns framtagna miljö kvalitetsnormer för tunnelluft. Förbifart Stockholm har väldigt långa tunnlar och för att redovisa påverkan på människors hälsa under körvistelsen i dessa sågs det ett behov av att göra dödsfallberäkningar på tunnelluft. Tvärförbindelsens tunnlar är korta och liknande beräkningar behöver inte utföras för dessa.

I samrådsförslaget för vägplanen redovisades att några fastigheter närmast Tvärförbindelse Södertörn kommer att få höjda trafikbullernivåer. Detaljplanens krav om högsta bullernivå 55 dBA kommer inte att kunna nås för dessa, även efter vidtagna bullerskyddsåtgärder. Dialog med fastighetsägarna är påbörjad.

Två alternativa lägen för Flemingsbergstunnelns västra mynningen har studerats förutom valt alternativ. Ett alternativ är att placera tunnelmynningen längre västerut mitt i mellan Katrinebergsvägen och Huddingevägen. Genom att väg 259 anläggs i tunnel på längre sträcka skapas bättre miljö för bebyggelsen i Glömstadalen och Flemingsberg. Alternativet har avförts på grund av dålig bergstäckning samt att långa anslutningsvägar och ramper till trafikplats Solgård skulle ge en mycket hög anläggningskostnad.

Det andra alternativet som studerades var att placera tunnelmynningen längre österut än valt alternativ. Alternativet har avförts på grund av att det skulle ge större störningar för boende samt ett större intrång i Flemingsbergsskogens naturreservat och riksintresse för friluftsliv än valt alternativ.

SRV återvinning AB

SRV påpekar att det är viktigt att logistiken runt avfallshanteringen fungerar under byggtiden av Tvärförbindelse Södertörn. Speciellt tillgängligheten till Sofielunds/Gladö återvinningsanläggning i Gladö industriområde måste säkerställas.

SRV driver även Flemingsbergs återvinningscentral på Regulatorvägen 3 i Flemingsbergs industriområde. Enligt nuvarande planförslag kommer den att behöva flyttas. För att ersätta återvinningscentralen har SRV ett brådskande behov av ny mark samt ekonomisk ersättning för förlorad infrastruktur.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med SRV om hur logistiken under byggtiden kan säkerställas.

Huddinge kommun har tagit på sig att tillsammans med SRV återvinning AB hitta en ersättning för Flemingsbergs återvinningscentral.

Stockholm Hamnar

Stockholm hamnar anser att det är viktigt att handläggningen i projekt Tvärförbindelse Södertörn är effektivt, så att byggstart kan ske så tidigt som möjligt. Tvärförbindelse Södertörn är en mycket viktig länk för effektiva transporter till och från Stockholm Norvik Hamn, vilken öppnar redan år 2020. Stockholm Hamnar önskar även att tvärförbindelsen ska utformas på bästa möjliga sätt för att långsiktigt kunna hantera godstransporterna till Stockholm Norvik Hamn, exempelvis med avseende på buller.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets mål är att planprocessen ska hanteras så effektivt som möjligt inom ramen för de krav som gäller enligt väglagen och miljöbalken. Den nya vägen, som har hög standard och god framkomlighet, medför förbättrade förutsättningar för godstrafiken att färdas tvärs över Södertörn.

Stockholm Vatten och Avfall AB

Stockholm Vatten och Avfall anser att det är viktigt att Tvärförbindelse Södertörn samordnas mot planerade exploateringar i området, utökning av Karolinska sjukhuset samt utformning och dimensionering av berörda VA-system. Anläggandet av tvärförbindelsen inklusive breddning av Huddingevägen innebär en stor ökning av hårdgjorda ytor vilket påtagligt ökar avrinningen av dagvatten från trafikytor. Detta tillsammans med stadsutvecklingsplanerna betyder behov av att förstärka huvudsystem, lokala vatten- och avloppsnät och huvudnät för dricks-, spill- och dagvatten. Dagvattnet från trafikytor måste förutom dagvattenrening sannolikt även genomgå flödesreglering (utjämnas).

Stockholm Vatten och Avfall AB har en lista över tekniska system som behöver studeras mer i detalj för framtagande och inplanering av nödvändiga åtgärder innan byggandet av vägen. En skyfallskartering visar på lågpunkter med översvämningsproblem i Glömstadalen och Flemingsberg till vilka hänsyn bör tas till vid planering av väg och dagvattenavledning. Stockholm Vatten och Avfall hänvisar också till sina riktlinjedokument och till Huddinge kommuns Dagvattenstrategi. Vissa synpunkter överensstämmer med tidigare yttrande från 2016-12-19, vilket då har besvarats under rubrik 3.4.6.

Trafikverkets kommentar:

Samordningsmöten gällande Tvärförbindelse Södertörn sker kontinuerligt med Stockholm Vatten och Avfall AB.

Sundby och Gladö Ridskolor/Ridsällskap

I yttrandet betonas vikten av att det finns möjlighet att passera byggplatsen under hela byggtiden på ett säkert sätt både för människor och hästar. I yttrandet tas även upp att den ridväg som omnämns i samrådsbroschyren bör vara utmärkt på Illustrationsplan Gladöavfarten, ritningsnummer 600T9011 och 600T9012. Gång- & cykelpassage bör kallas gång-, cykel och ridpassage. Det bör iordningställas ridväg längs åkermarken söder om brynet mellan Sundby och Gladö Ridskola.

Vidare lyfter båda ridskolorna att de redan nu har på gränsen med tillräcklig betesmark. Genom bygget av Gladöavfarten kommer betesmarken minska så att den blir otillräcklig. Ridskolorna efterfrågar därför att Trafikverket tydligt visar vilka inskränkningar för betesmarken som byggtiden innebär, att Trafikverket återställer mark och staket samt att Trafikverket kompenserar ridskolorna för det merarbete och de merkostnader som förlusten av betesmark kommer att innebära i framtiden.

Trafikverkets kommentar:

Vägplanens mål är att begränsa intrånget på betesarealerna. Betesmarken kommer att återställas när vägen är färdigställd. Trafikverket kommer att samråda med ridskolorna om kompensation för eventuella merkostnader som kan uppstå med anledning av att betesmark tas i anspråk under byggtiden.

Benämningar på aktuella illustrationsplaner ses över. Väster om Tvärförbindelse Södertörn kommer gång- och cykelvägen längs åkermarken, söder om brynet, utformas som grusväg och kan användas för ridning. Ytor för tillfälligt nyttjande under byggtiden redovisas på plankartorna. Möjlighet att

passera väg 259 under byggtiden kommer att finnas men passage i plan kan bli aktuellt under en period.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har lämnat ett yttrande där de upplyser om att korsning med deras ledningar ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på ledningar minimeras. Åtgärder på ledningar ska bekostas av Trafikverket om inte annat följer av 2 kap. 22 § ellagen.

Yttrandet innehåller även krav på hur ledningar ska hanteras och efterfrågar samråd med Trafikverket vid utformning av bullerplank och dagvattendamm vid Gamla Smedstorp. De önskar även att deras ledningsrätt respekteras.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkterna kommer att beaktas i den fortsatta planeringen och projekteringen av vägen. Samråd kommer att ske med Svenska Kraftnät vid fortsatt planering och projektering i områden där vägar till följd av Tvärförbindelse Södertörn kommer att korsa ledningar samt där dagvattendamm och bullskyddsplank riskerar att påverka ledningar.

Svensk orientering Stockholm

Svensk orientering anser att det är viktigt att de barriäreffekter som vägprojektet skapar minimeras i största möjliga utsträckning. De anser att det är bra att Trafikverket tagit relativt stor hänsyn till riksintressena för friluftsliv och biologisk mångfald i Hanvedenkilen och Bornsjökilen. Svensk orientering är dock oroliga över den barriäreffekt som skapas längs sträckan Jordbro industriområde-Lissma, sträckan mellan Lissma och Gladö/Sundby Gård och Granby/Lissma. I förslaget saknas planfria passager för vilt och friluftsliv/orientering i stor utsträckning. Generellt gäller att det finns stort behov av säkra och planskilda passager på ett flertal platser efter vägsträckningen. Där trafikplatser skapas, är det ytterst viktigt att dessa görs så att även människor och djur kan använda dessa på ett säkert sätt, helst utan att behöva komma i kontakt med biltrafik. De lyfter också trafiksäkerheten för gående och cyklister vid Lissma Park och den gamla skolan och önskar inleda fördjupad dialog med Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

På sträckan mellan Gladö kvarn och Lissma kommer alla befintliga officiella plankorsningar ersättas med planskilda passager, de flesta med en förbättrad standard jämfört med nuläget. Mellan Gladö kvarn och Lissma kommer det finnas en planskild korsning mellan Sundby gård och Gladö kvarn, en landskapsbro vid Smedstorpsvägen, en landskapsbro väster om Ekedal (som finns redan idag), en planskild korsning vid Ekedal samt planskilda korsningar vid Granby/Lissma. Vid Eriksberg anläggs en bro för att stärka kopplingen mellan friluftsområdena Rudan och Paradiset.

Den nya utformningen vid Lissma park och Lissma skolväg bedöms innebära en förbättrad situation vad gäller trafiksäkerhet för gående och cyklister jämfört med dagens situation. Idag finns endast en kortare sträcka med gång- och cykelväg och en passage under väg 259 med brister i utformning och standard. Den nya utformningen innebär att det kommer finnas gång- och cykelväg längs hela sträckan, tydliga passager över lokalvägen och anslutning till lokal busslinje samt en passage under väg 259 med bättre utformning och standard än idag.

Sveriges Åkeriföretag

I yttrandet skriver Sveriges åkeriföretag att de stödjer förslaget fullt ut.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Södertörns brandförsvarsförbund

Brandförsvarsförbundet är nöjda med att riskhantering, insatsmöjligheter och olycksförebyggande har beaktats i planeringen av Tvärförbindelse Södertörn. De önskar ha en fördjupad dialog under planeringsskedet, samt även löpande kontakt under byggnationen för att säkerställa insatsmöjlighet och framkomlighet i projektets olika steg.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med brandförsvarsförbundet i den fortsatta planeringen, projekteringen och byggandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Södertörns fjärrvärme AB

Södertörns fjärrvärme tar i yttrandet upp att Tvärförbindelse Södertörn inte får försämra åtkomsten till fjärrvärmeledningar vid utförande av underhåll. Vid förändringar av ledningsnätet ska Trafikverket medverka till upprättande av servituts- eller ledningsrättsavtal för fjärrvärmeledningar. Exploatören ska bekosta flytt av ledningar för fjärrvärme och gas och samtliga uppkomna kostnader.

Vid projektering och byggstart ska byggaren ta kontakt med Södertörns fjärrvärme AB för dokumentation och utsättning av ledningar för fjärrvärme och gas. Södertörns fjärrvärme AB skickar med kartskisser och meddelar att de önskar delta så tidigt som möjligt för att minimera påverkan på ledningsnätet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kontinuerliga ledningssamordningsmöten med Södertörns fjärrvärme AB.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF)

Förbundet upplyser i yttrandet om att dispens från föreskrifterna i Rudan naturreservat ska sökas innan vägarbeten påbörjas. Dagvatten ska genomgå rening innan det når Husbyån och Nedre Rudan, vattenkvaliteten för vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer får inte försämrats. Behov av grundvattenskydd kopplat till dagvatten och utsläpp vid olyckor längs Jordbromalms isälvsavlagring ska undersökas och rimliga försiktighetsåtgärder ska vidtas. De framför också att Sörmlandsleden bör vara tillgänglig under hela byggtiden, att beräkningar av byggbullerutbredning ska utföras under byggtiden och följas upp med mätningar vid Rudans naturreservat, Slätmossen naturområde och trafikplats Slätmossen. De anser vidare att berggrunden ska undersökas med avseende på svavelhalt och lakbarhet inför sprängningsarbeten och att ett miljökontrollprogram ska upprättas i samråd med förbundet.

Trafikverket kommentar:

Trafikverket kommer i god tid innan vägarbeten startar söka tillstånd/dispens för de intrång som görs inom Rudans naturreservat. Dispensen ska vara förenlig med syftet samt föreskrifterna och kommer att visa de försiktighetsmått samt de eventuella kompensationsåtgärder som kommer att vidtas. Förslag till kompensationsåtgärderna kommer att tas fram i dialog med Haninge kommun och SMOHF.

Sörmlandsleden kommer att temporärt ledas om under byggtiden och det ska i möjligaste mån gå att nyttja Sörmlandsleden under byggtiden, dock tidvis med något ändrad sträckning.

Inför byggskedet kommer Trafikverket att upprätta ett kontrollprogram i dialog med berörda kommuner och SMOFH. Syftet med kontrollprogrammet är att beskriva hur Trafikverket avser att kontrollera och säkerställa att ställda miljökrav efterföljs vid byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. Kontrollprogrammet kommer bland annat att omfatta länshållningsvatten, luftburet buller, förorenad mark samt kemikalier och material. Kontrollprogrammen beskriver vilka kontroller som ska utföras, när åtgärder ska vidtas och hur resultat ska redovisas och kommuniceras med

berörd tillsynsmyndighet löpande. Trafikverket bedömer att framtagande av kontrollprogram kan påbörjas tidigast under hösten 2019.

I dag avvattnas den befintliga sträckningen på väg 259 genom öppna flacka diken. För att säkerställa och minimera skada på miljön kommer Trafikverket vid byggandet av Tvärförbindelse Södertörn vidta anpassningar och åtgärder. När skada på miljön, trots anpassningar, ändå riskerar att uppstå kommer skyddsåtgärder att vidtas.

Dagvatten från Tvärförbindelse Södertörn inom Haninge kommun kommer i huvudsak avledas genom diken. Som en skyddsåtgärd föreslås slutligt reningssteg i form av filterytor/dammar som nu håller på att utredas.

Trafikverket har sedan 90-talet arbetat med att projektera grundvattenskydd där vägar går genom vattenskyddsområden eller grundvattenförekomster. De åtgärder som brukas i detta arbete är sondering längs vägen för att mer exakt få utbredningen av genomsläppliga jordlager kartlagd. Därefter väljs täta diken eller kantsten och säkra vägräcken av en typ som bättre motstår en krock. Trafikverket kommer i Tvärförbindelse Södertörn följa detta arbetssätt och välja en av åtgärderna där risk för förorening av Jordbromalms grundvattenförekomst föreligger.

Trafikverket arbetar utifrån att innehålla riktvärden i Naturvårdsverkets Allmänna råd om buller från byggarbetsplatser, NFS 2004:15. Inför byggskedet kommer Trafikverket att upprätta ett kontrollprogram som bland annat omfattar luftburet buller, stomljud och vibrationer, se tidigare svar under kontrollprogram. Under byggtiden kommer mätning av buller ske löpande och lämpliga skyddsåtgärder vidtas vid behov. För att minska bullret, arbetar Trafikverket med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa. En byggbullerutredning kommer generellt inte att tas fram inom projektet, dock kan detaljerade beräkningar i riskområden genomföras i kommande skede för att säkerställa att nivåerna innehålls.

Trafikverket kommer i nästa skede av projekteringen utreda hantering av eventuella förekomster av svavelhaltigt sulfidberg.

För mer info angående vattenverksamhet längs med väg 259 Tvärförbindelse Södertörn hänvisas till tillståndsprocessen för vattenverksamheten.

Tullinge sportklubb

I yttrandet framför sportklubben att förslaget att dra den nya tvärförbindelsen i en tunnel under Flemingsbergsskogen är mycket bra.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

Vattenfalls Eldistribution AB

I yttrandet informerar Vattenfall om att de har ett stort antal elanläggningar inom och i närheten av planområdet. Både flytt och förändringar av befintligt nät kommer att bli nödvändiga. Vissa av dessa åtgärder har Vattenfall bedömt kommer innebära att nya tillstånd måste sökas från energimarknadsinspektionen, vilket är dyrt och tidskrävande.

Vattenfall ser att på vissa sträckor av den planerade tvärförbindelsen, där det redan idag är mycket ont om plats, kan det bli mycket svårt med ytterligare ledningsomläggningar. Runt Flemingsberg har Vattenfall identifierat flera problematiska sträckor. Som exempelvis vid trafikplats Solgård där en konfliktpunkt omfattar ungefär 30 elanläggningar. Vattenfall önskar därför att avtal beträffande ledningsomläggningar ingås snarast. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören. Vattenfall bifogar även i yttrandet en rad generella underhållskrav och riktlinjer för arbeten och nya anläggningar invid regionnät.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kontinuerliga samordningsmöten med Vattenfall Eldistribution AB om hur de ledningsomläggningar som behöver genomföras inom ramen för projektet ska hanteras.

Vårby-Fittja hembygdsförening

Föreningen anser att samhällets begränsade resurser borde satsas på något som leder till en hållbar livsföring, och inte på en motorväg. De lyfter även att naturmiljön i Glömstadalen och sambandet i Bornsjökilen är oerhört viktigt och att de föreslagna trafikplatserna där därför borde tas bort och att vägen borde läggas i tunnel mellan trafikplatserna på E4/E20 och Huddingevägen. Vidare framför hembygdsföreningen att de upplever att deras engagemang och synpunkter som getts på projektet Tvärförbindelse Södertörn (och de föregående projekten för samma sträcka) återkommande gånger sedan 1970-talet inte har hörtsammats och att de är besvikna över det.

Trafikverkets kommentar:

Avseende samhällskonsekvenser och klimataspekter, se svar på Naturvårdsverkets ovan.

Lokalisering av trafikplatser har gjorts med utgångspunkten att skapa goda kopplingar till bebyggelse, målpunkter, regionala centrum, viktiga kommunikationsstråk och befintligt vägnät samtidigt som intrång i värdefulla natur-, kultur- och friluftsområden i möjligaste mån begränsas.

Trafikverket har valt att prioritera sambandet i nord-sydlig riktning mellan Gömmarens naturreservat och skogarna söder om väg 259 mot Flottsbro och Glömsta äng genom att anlägga en ekodukt. Detta då sambandet i nord-sydlig riktning bedöms ha större ekologisk och rekreativ betydelse än det öst-västliga sambandet genom Glömstadalen. Vidare har Trafikverket bedömt det omotiverat dyrt och tekniskt svårt att anlägga tunnel hela vägen genom Glömstadalen på grund av mark- och vattenförhållandena.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandvägen 98
Telefon: 0771-921 921, Förmedlingstjänster telefoni: 010-123 50 00

www.trafikverket.se