

Samrådshandling

2016-04-11

Val av lokalisering för
Tvärförbindelse Södertörn



Innehåll

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

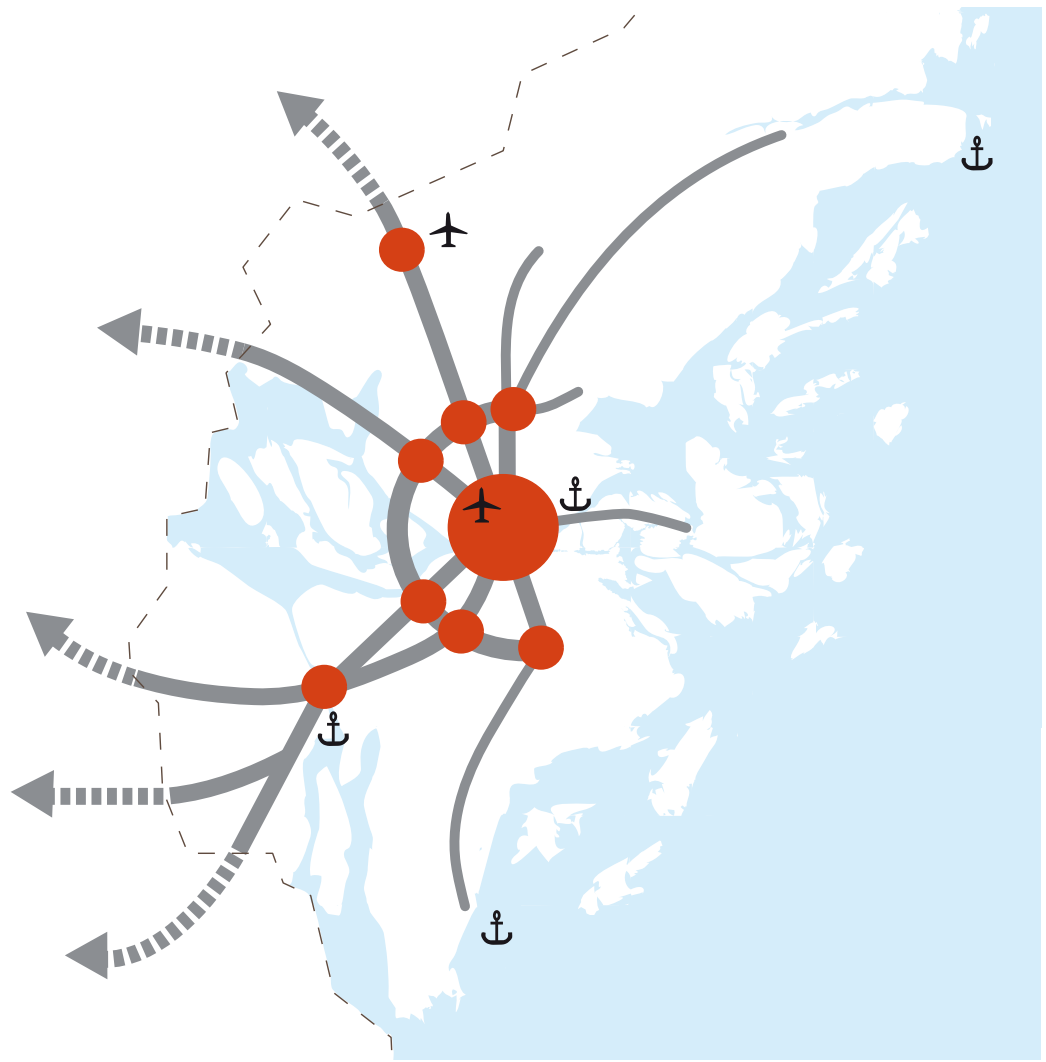
Tvärförbindelse Södertörn

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

Sedan 2013 har Trafikverket gjort ett omtag kring en tvärförbindelse på Södertörn och förutsättningarna för var den nya vägen kan byggas. Utredningsområdet sträcker sig mellan E4/E20 i

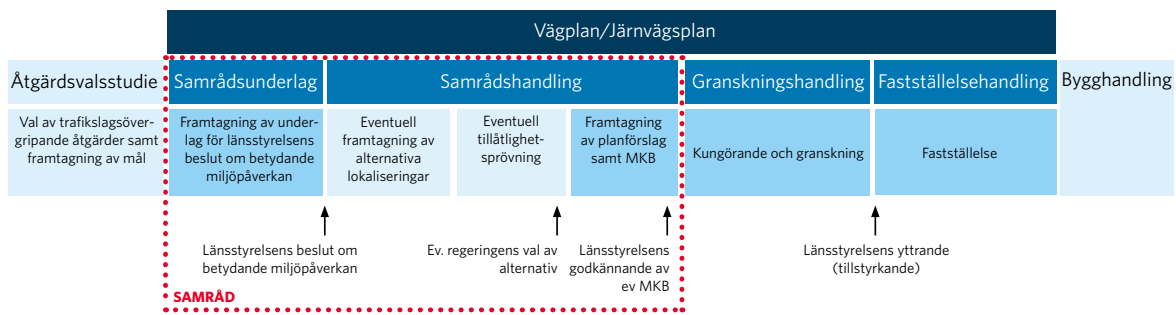
väster och riksväg 73 i öster. Inom området utreds tänkbara alternativa korridorer inom vilka den nya vägen kan dras.

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



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

Trafikverkets planläggningsprocess



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

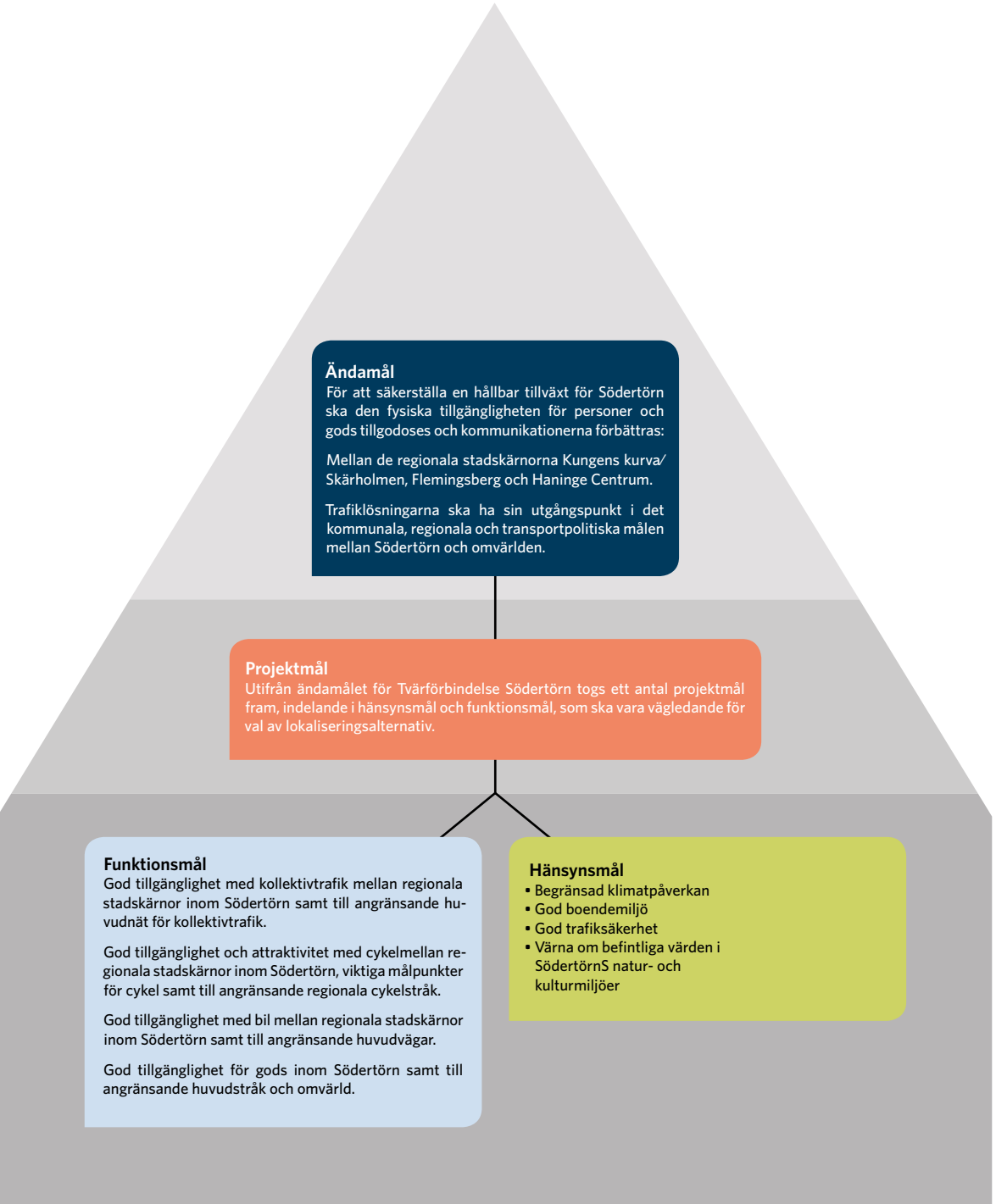
i en slutlig lösning. Handlingarna som tas fram i projektet blir genom processen alltmer detaljerade. För att underlätta kommunikation och veta var projektet är i processen har fyra statusbegrepp definierats för de framtagna handlingarna: Samrådsunderlag, Samrådshandling, Granskningshandling och Fastställelsehandling.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

Förutsättningar för den nya vägen

Ändamål och projektmål

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

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

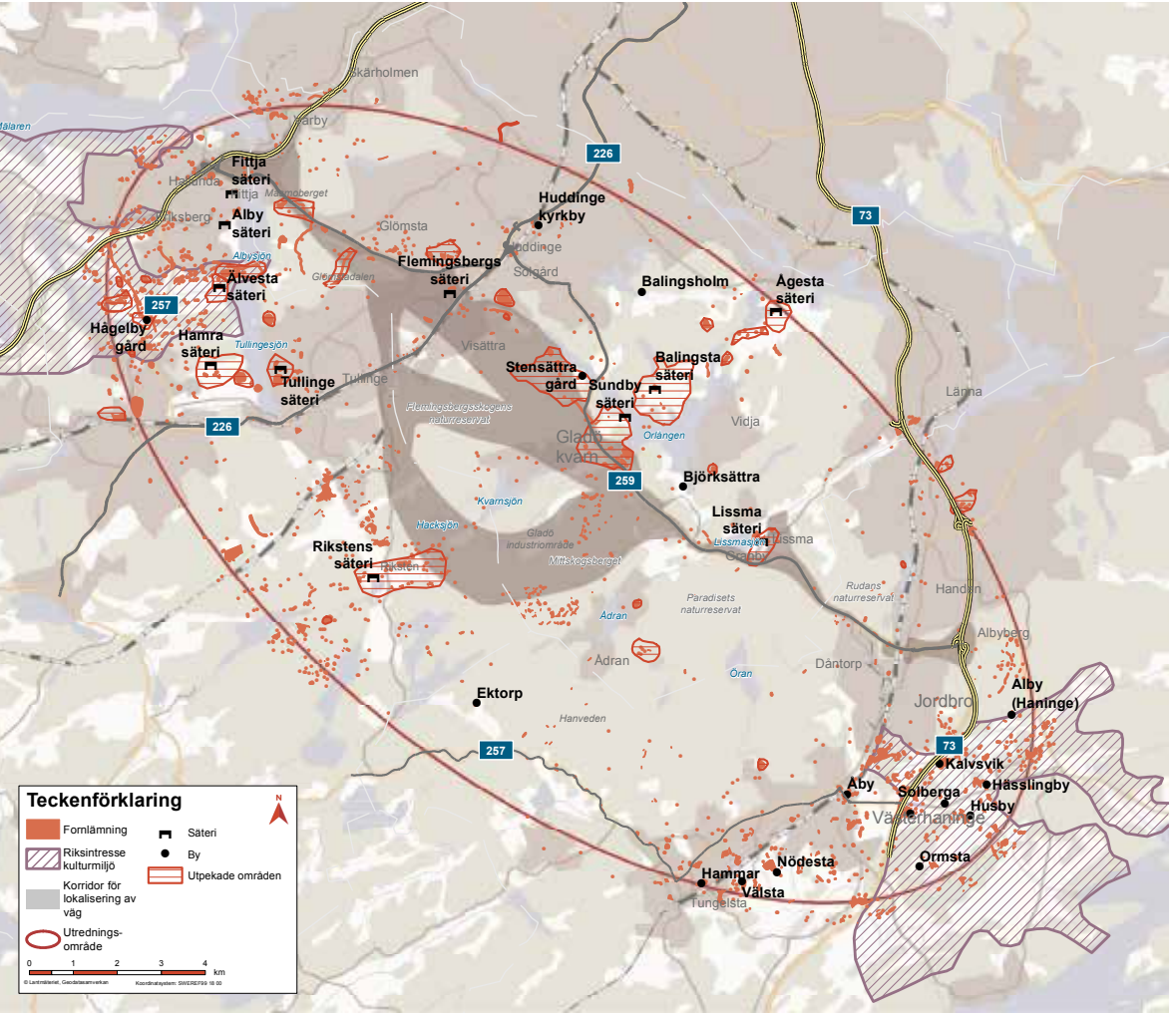


Miljö och hälsa

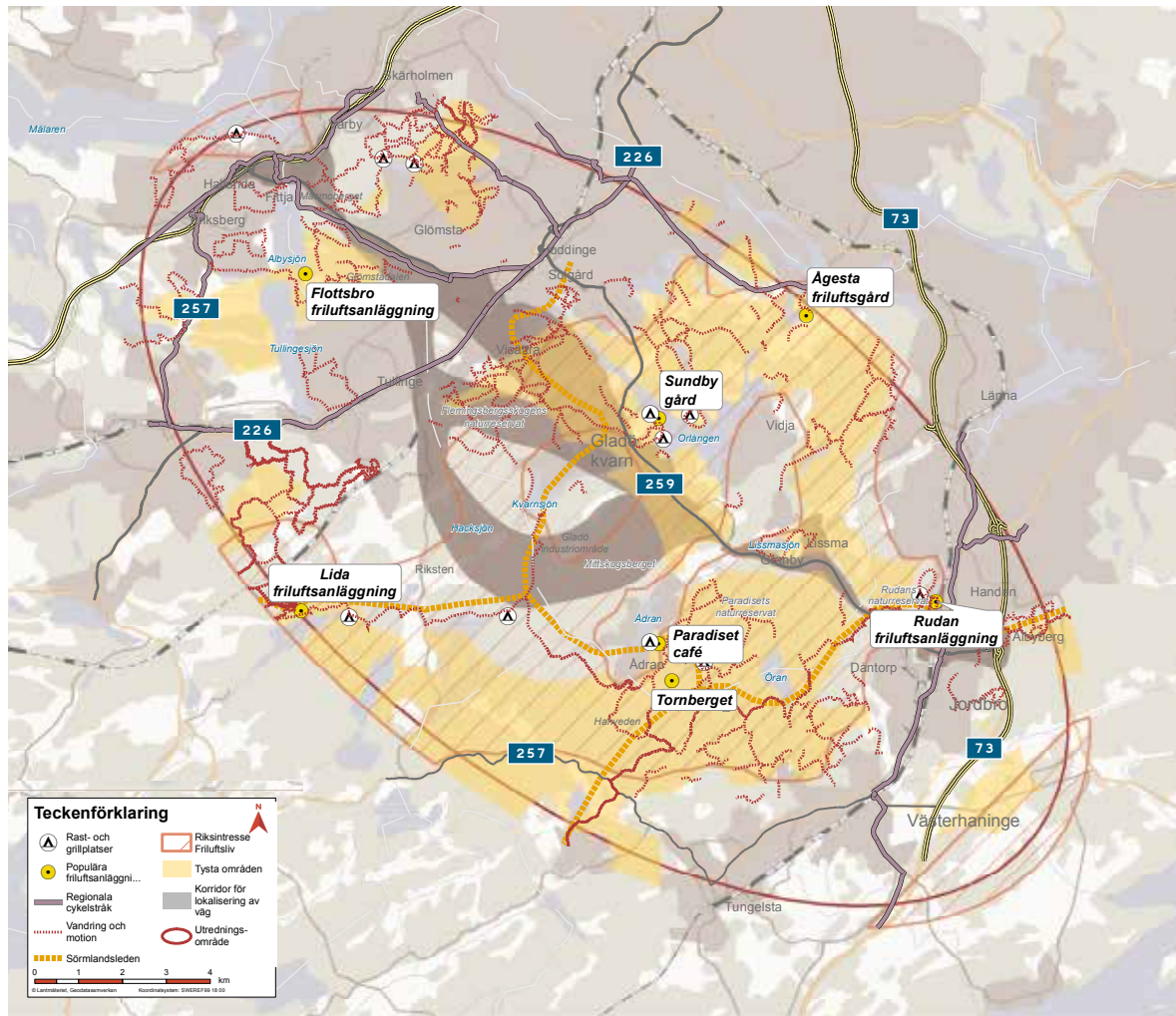
Kulturmiljö

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

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



Kartillustration Kulturmiljö



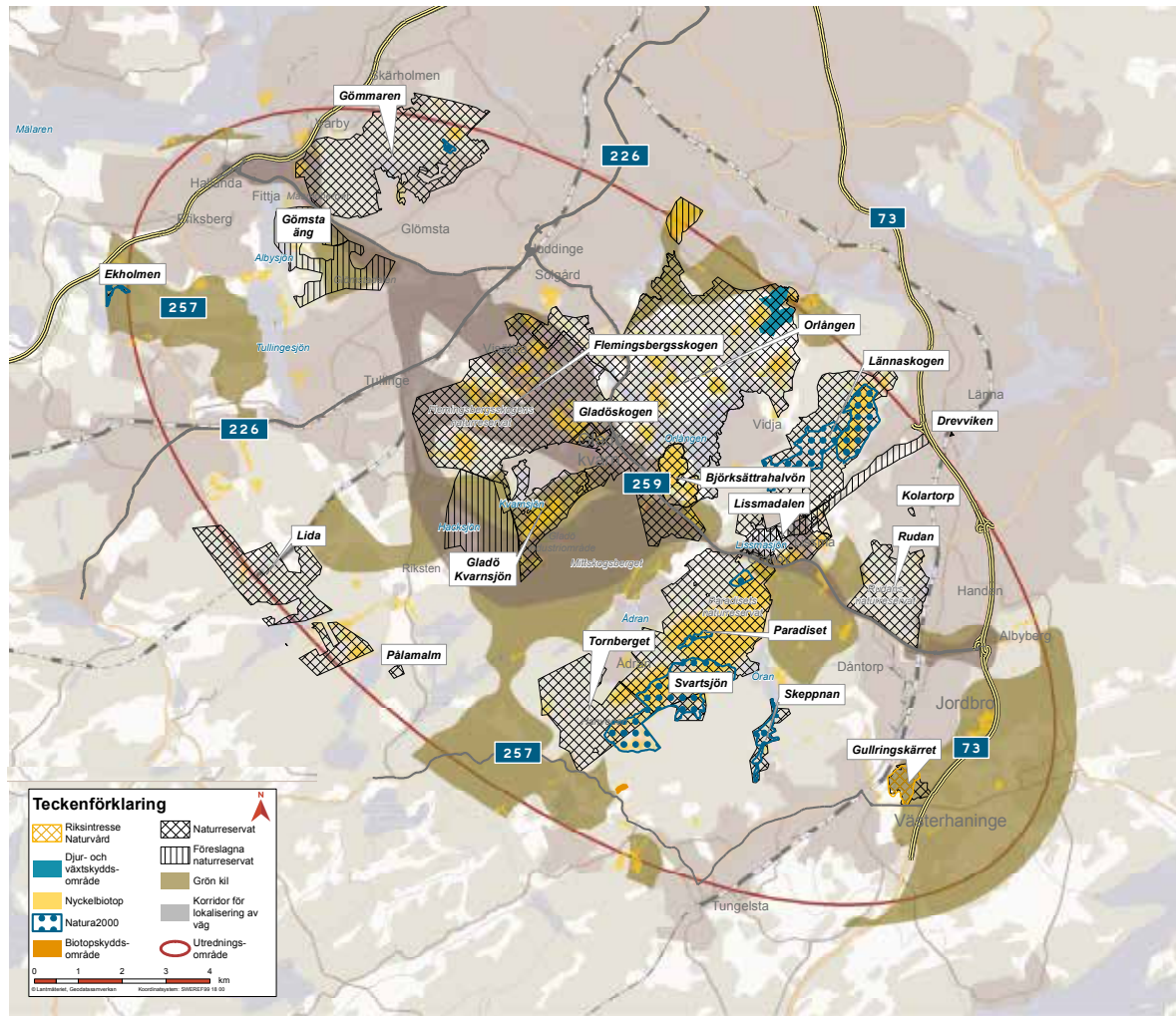
Kartillustration Rekreation och friluftsliv

Rekreation och friluftsliv

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

Hushållning med naturresurser

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



Kartillustration Naturmiljö

Naturmiljö

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

Mark och vattenmiljö

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

Luftkvalitet

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

Buller och vibrationer

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

Olycksrisk

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

Klimat och energi

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

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

Landskap

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

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

Funktions- och utformningskrav

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

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

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

Gestaltningssyften

Gestaltningssyften är grunden för det fortsatta utformningsarbetet. Nedan redovisas en sammanfattning av gestaltningssyften:

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



Kommunal planering och angränsande projekt

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

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

Regional utvecklingsplan för Stockholm

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



Detta har hänt



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

Tidigare utredningar

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

Åtgärdsvalsstudie för Tvärförbindelse Södertörn

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

Genomförda samråd

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

Detta händer nu

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

Gemensamt för korridorerna

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

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

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

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

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

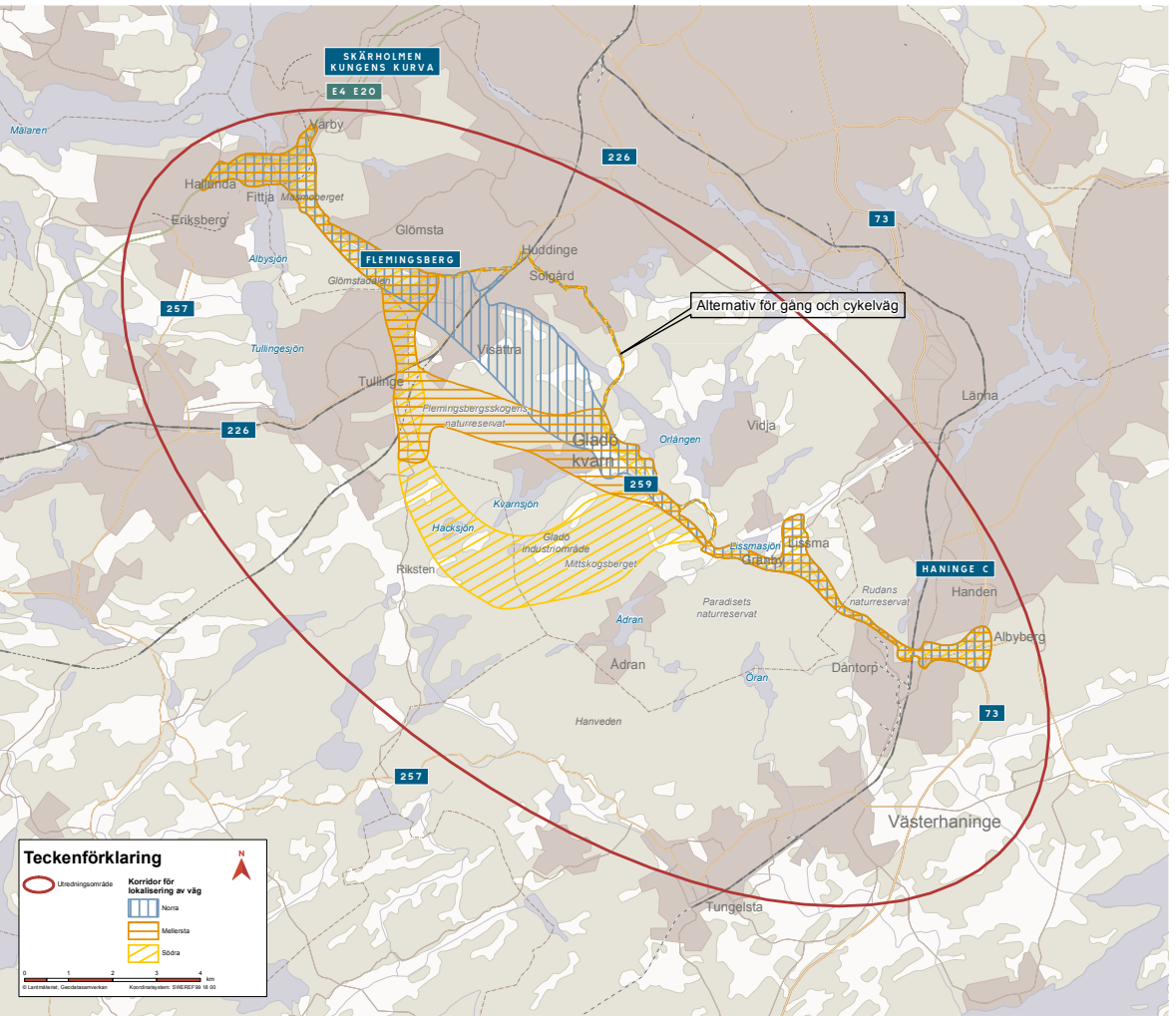


Illustration över lokalisering av alternativa korridorer för Tvärförbindelse Södertörn

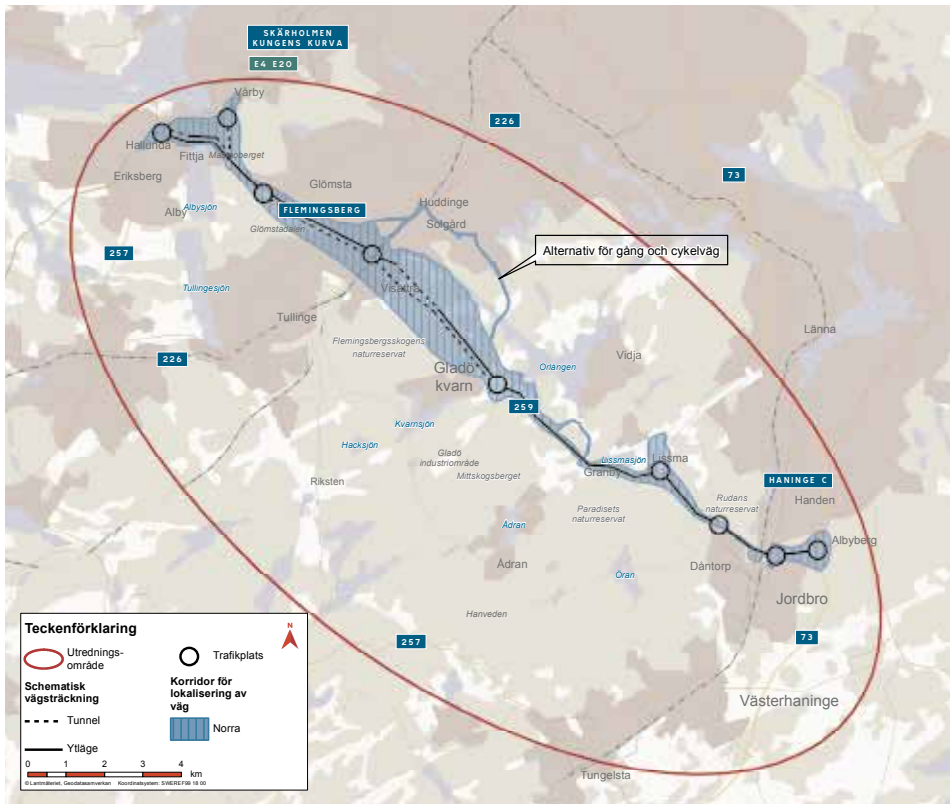
Norra korridoren

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

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

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

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



Norra Korridoren

Trafikaspekter

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

Lokalt väg nät

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

Kollektivtrafik

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

Godstrafik

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

Gestaltningaspekter

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

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

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

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

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

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

Miljöaspekter

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Sociala aspekter

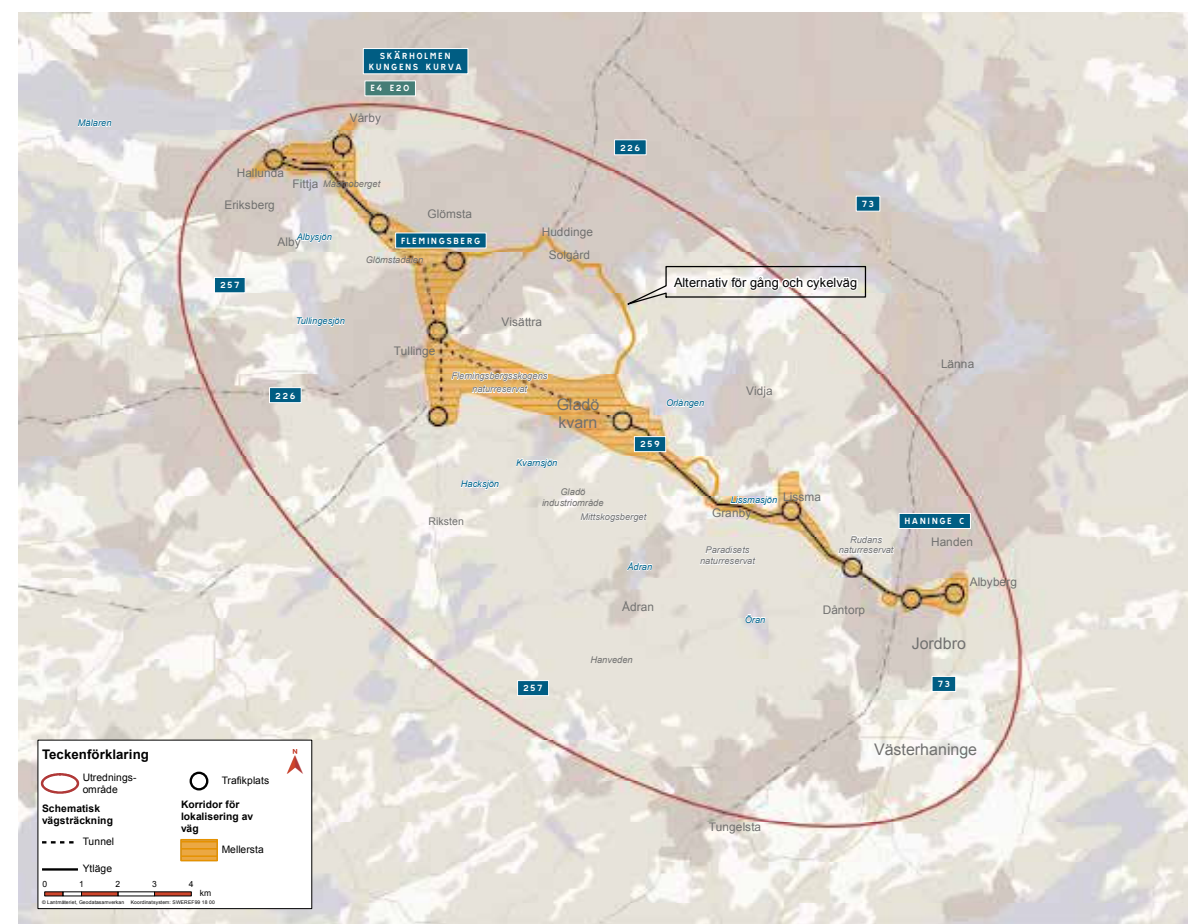
Ur ett socialt perspektiv är en väg som går i tunnel eller är nedsänkt att föredra eftersom det innebär minst negativ påverkan på bland annat boendemiljö och friluftsliv. En väg i ytläge eller trafikplatser riskerar att försämma kopplingen mellan stadsdelar. En utmaning med att bygga Tvärförbindelse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

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

Mellersta korridoren

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

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



Mellersta Korridoren



Trafikaspekter

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

Lokalt vägnät

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

Kollektivtrafik

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

Godstrafik

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

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

Gestaltungsaspekter

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

Miljöaspekter

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

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

Sociala aspekter

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

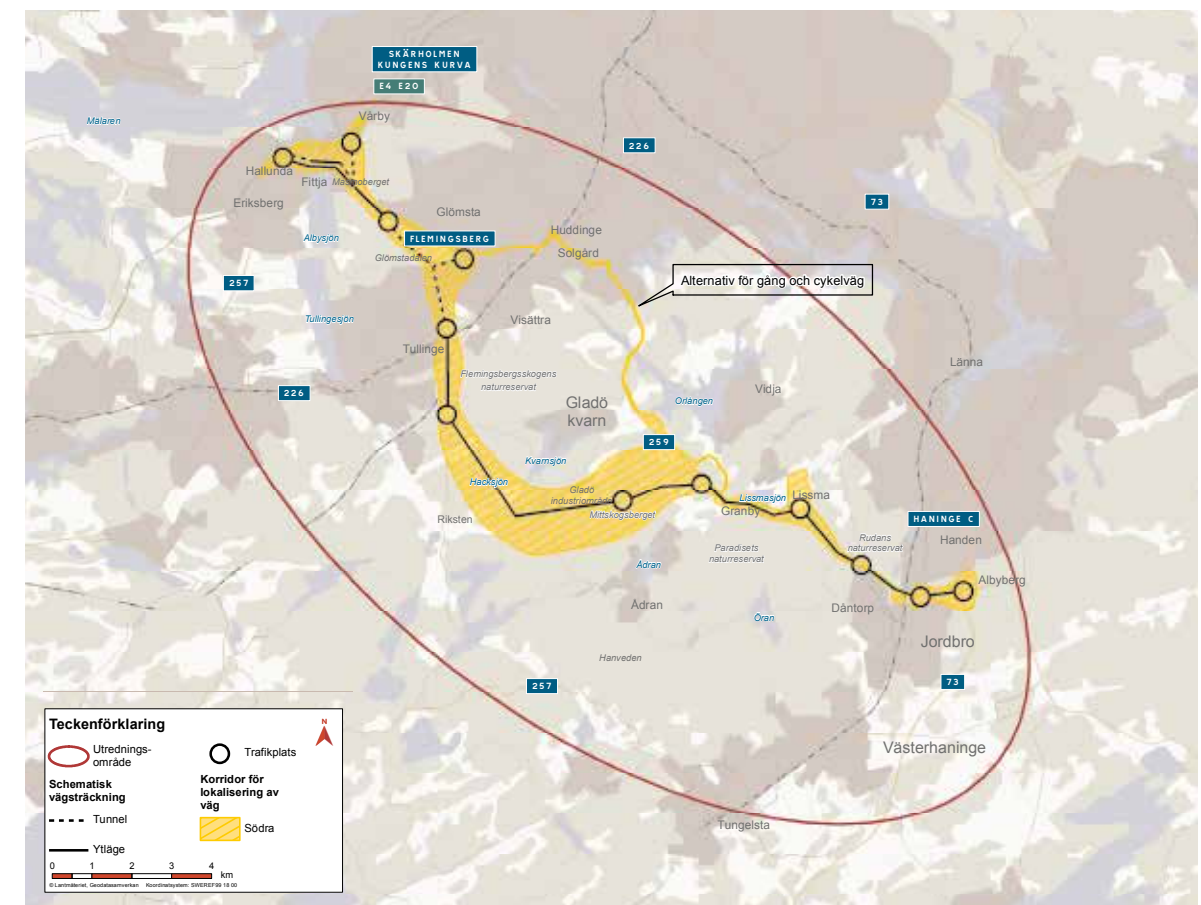
Södra korridoren

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

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

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

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



Södra Korridoren

Trafikaspekter

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

Lokalt vägnät

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

Kollektivtrafik

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

Godstrafik

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

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

Gestaltningaspekter

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

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

Miljöaspekter

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

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

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

Sociala aspekter

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

Detta händer sedan



Trafikverket utreder effekterna av korridorerna

Samlad effekt och konsekvensbedömning

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

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

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

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

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

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

Miljökonsekvensbeskrivning

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

Social konsekvensbeskrivning

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

Gestaltningssprogram

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

Tillståndsprövning

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

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

Möjligheter att påverka

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

Byggstart är planerad till 2020.

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



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se