

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

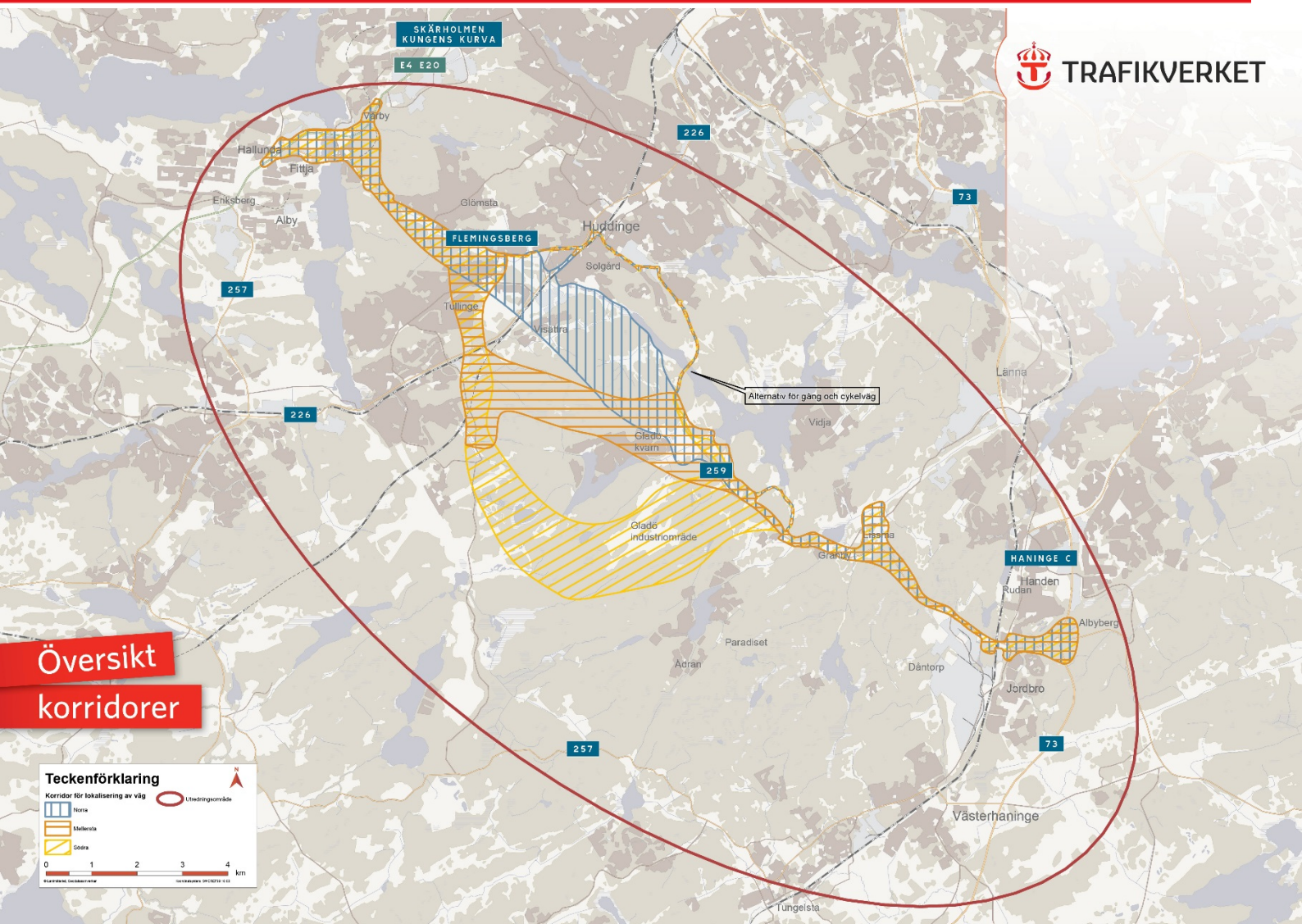
Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun, Stockholms län

Vägplan

Samrådsfaser 2016-07-01 – 2017-03-15, 2017-03-16 – 2018-06-30

Ärendenummer: 2017/27



Trafikverket

Postadress: 172 90 Sundbyberg

E-post: investeringsprojekt@Trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Sarah Graemer, Madeleine Almqvist, Maria Ekdahl

Dokumentdatum: 2018-10-31

Ärendenummer: 2017/27

Objektnummer: 145326

Uppdragsnummer: 260805

Chaos-ID: 0C140009

Version: 1

Kontaktperson: Marie Westin, Trafikverket

Sammanfattning

I en samrådsredogörelse redogörs för hur samråd bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från länsstyrelse, berörda kommuner, berörda myndigheter, organisationer och enskilda som särskilt berörs och var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. Trafikverket kommenterar översiktligt de inkomna synpunkterna och redogör för det pågående arbetet och hur de frågor som lyfts fram kommer att tas hänsyn till eller utredas vidare inom projektet.

Denna fjärde version av samrådsredogörelsen för projekt Tvärförbindelse Södertörn omfattar de synpunkter som inkommit under två samrådsfaser – samråd om val av korridor, 2016-11-22 – 2017-03-15 och samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor, 2017-03-16 – 2018-06-30.

Den som vill ta del av hela innehållet i skrivelserna som samrådsredogörelsen behandlar hänvisas till Trafikverkets diarium, TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

Under planläggningsprocessen genomförs kontinuerligt ett antal samrådsaktiviteter. Samråd innefattar allt som sker från det att planläggningsprocessen startar tills det att vägplanen kungörs och ställs ut för granskning. I kapitel 4 ”Sammanfattning av hittills genomförda samråd” finns kortfattade sammanfattningar av tidigare versioner av samrådsredogörelsen från tidigare samrådsfaser samt en illustration (se figur 1) som tydliggör hela samrådsprocessen för projekt Tvärförbindelse Södertörn och hur de olika samrådsredogörelserna hänger ihop. Fortsatt samråd kommer att ske inom projektet Tvärförbindelse Södertörn.

Under samrådsperiod för val av korridor, 22 november 2016 – 22 december 2017, genomfördes inga fysiska samrådsmöten. Dock genomfördes uppsökande dialog och materialet fanns tillgängligt på Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor och Fittja medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98. Tre kommuner, 14 myndigheter och 19 organisationer har lämnat synpunkter om val av korridor. Totalt har 634 skriftliga synpunkter från allmänheten inkommit under samrådsfasen för val av korridor.

Under samrådsfas för val av korridor förordade samtliga berörda kommuner Norra korridoren och övriga myndigheter och organisationer förordade framförallt Norra eller Mellersta korridoren. Bland inkomna synpunkter från allmänheten var det 368 personer som förordade Norra, 141 förordade Mellersta och 115 personer den Södra. 16 personer nämnde ingen preferens.

Den 24 mars 2017 tog Trafikverket region Stockholm beslutet att gå vidare med Norra korridoren.

Under samrådsperiod om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor, 2017-05-22 – 2017-06-22, genomfördes både fysiska samrådsmöten och dialoger. Material fanns tillgängligt på Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor och Fittja medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98. Under samrådsfasen lämnade en myndighet, två kommuner och tre organisationer in synpunkter. Totalt 127 skriftliga synpunkter från allmänheten har inkommit under samrådsfasen för vägens linje och trafikplatser inom vald korridor.

Under samrådsperioden för vägens linje och trafikplatser inom vald korridor inkom synpunkter från allmänheten som i huvudsak handlade om följande aspekter:

- Naturmiljö
- Restid/framkomlighet/avlastning
- Kollektivtrafik
- Vägstandard och utformning
- Boendemiljö
- Gång- och cykeltrafik
- Samhälls- och sociala aspekter
- Alternativa förslag

Dessa aspekter överensstämde i stort även med synpunkterna som inkom under samrådsfasen för val av korridor.

Under hela planläggningsprocessen genomförs samrådsmöten med berörda kommuner, trafikförvaltningen, Länsstyrelsen Stockholm och övriga berörda myndigheter och organisationer.

Innehåll

1. INLEDNING	6
2. PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	8
3. SAMRÅDSKRETS	9
4. SAMMANFATTNING AV HITTILLS GENOMFÖRDA SAMRÅD	10
4.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	11
4.2. Inledande samråd om lokaliseringsalternativ	12
4.3. Samråd kring samrådshandling Vägplan – Val av lokalisering	12
5. SAMRÅD OM VAL AV KORRIDOR	14
5.1. Samråd med berörd länsstyrelse	14
5.2. Samråd med berörda kommuner och trafikförvaltningen	17
5.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	22
5.4. Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten	36
6. SAMRÅD OM VÄGENS LINJE OCH TRAFIKPLATSER INOM VALD KORRIDOR	52
6.1. Samråd med berörd länsstyrelse	53
6.2. Samråd med berörda kommuner och trafikförvaltningen	56
6.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	59
6.4. Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten	61

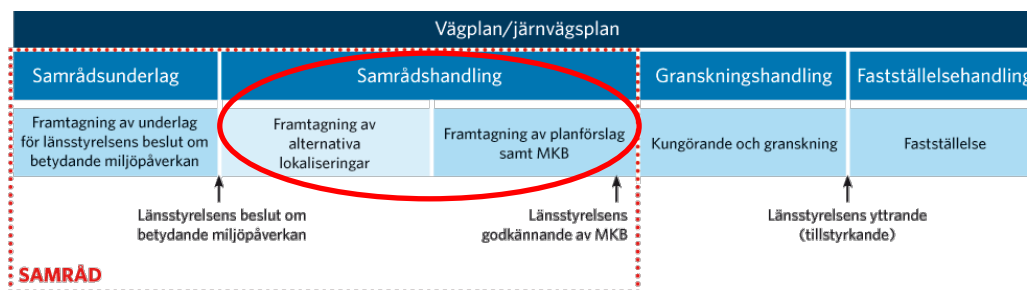
1. Inledning

Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, väg 259 från E4/E20 vid Skärholmen/Kungens kurva till väg 73 vid Jordbro. Syftet med planeringen av Tvärförbindelse Södertörn är att skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för samtliga trafikantkategorier. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras. Vägen finns med i nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029.

Syftet med att ha samråd med berörda länsstyrelser och kommuner, de enskilda som särskilt berörs, myndigheter, organisationer och allmänheten är bland annat att få kunskap om olika intressen som är viktiga att ta hänsyn till i planeringsarbetet. Samråd pågår under hela planläggningsprocessen (se kapitel 2) fram tills att vägplanen kungörs och ställs ut för granskning. Då ska inkomna synpunkter sammanställas i en samrådsredogörelse. Vid en längre process kan synpunkterna först komma att sammanställas i flera versioner av samrådsredogörelsen, innan den slutgiltiga samrådsredogörelsen tas fram. Detta är den fjärde versionen av samrådsredogörelsen för projekt Tvärförbindelse Södertörn och sammanfattar två genomförda samrådsfaser (se definition längre ned):

- Samråd om val av korridor för samrådsfasen 2016-07-01 till 2017-03-15. Vilken kan läsas om i kapitel 5.
- Samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor för samrådsfasen 2017-03-16 till 2018-06-30. Vilken kan läsas om i kapitel 6.

Denna version av samrådsredogörelsen berör därför två skeden av planläggningsbeskrivningen (se figur 1). I det första skedet "Vägplan - Framtagning av alternativa lokaliseringar" omfattar vägplanen en process av alternativgenerering för lokalisering av vägen, alltså olika korridorer och vägsträckningar inom korridorerna. Under processen med val av korridorer preciseras även möjliga anslutningar och möjliga trafikplatser. En översiktlig miljökonsekvensbedömning har gjorts inför val av korridor.



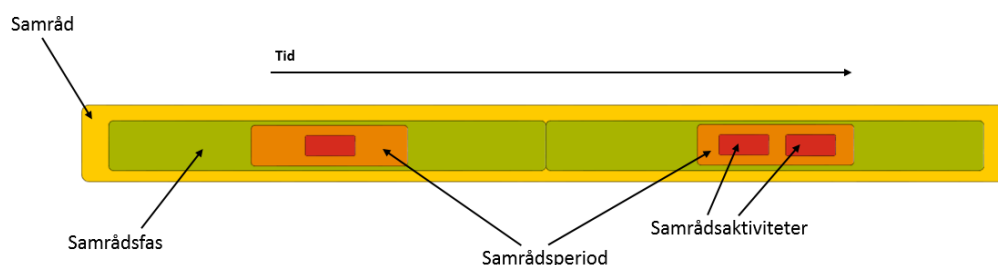
Figur 1 – Trafikverkets planläggningsprocess med de berörda skedena för Tvärförbindelse Södertörn markerade.

I skedet "Framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning" har en korridor valts. En väglinje samt lokalisering och utformning av trafikplatser tas fram. Projektet jobbar enligt processen för en specifik miljöbedömning och en lagenlig miljökonsekvensbeskrivning tas då fram.

Trafikverkets riktlinjer är att inte återge privatpersoners namn, i enlighet med Dataskyddsförordningen (General Data Protection Regulation) från och med 25 maj 2018. Trafikverket har samlat ihop de synpunkter som berör samma ämnesområde och bemöter dem tematiskt i denna sammanställning. Frågor och synpunkter som framkommit i samband med de olika mötena eller som inkommit till Trafikverket är sammanställda ämnesvis. Under frågorna och synpunkterna finns Trafikverkets kommentarer kring hur dessa har beaktats. Även kommuner, myndigheter och organisationers synpunkter redogörs för i avkortad version. Svaren från Trafikverket baseras på synpunkterna i sin helhet, inte sammanfattad form. Den som vill ta del av hela innehållet i skrivelserna som samrådsredogörelsen sammanfattat kan kontakta Trafikverkets diarium och hänvisa till diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

Definition av begrepp som används frekvent i denna samrådsredogörelse:

- Samråd = Samråd innefattar allt som sker från det att planlägningsprocessen startar tills det att vägplanen kungörs och ställs ut för granskning. Inkomna synpunkter under samråd ska sammanställas i en samrådsredogörelse. Vid en längre process kan synpunkterna först komma att sammanställas i flera versioner av samrådsredogörelsen, innan den slutgiltiga samrådsredogörelsen tas fram.
- Samrådsfas = En samrådsfas är en avgränsning av tid för behandling av inkomna synpunkter. Avgränsningen görs utifrån de förändringar av frågeställningar som sker beroende av projektets skede. En samrådsfas innehåller en samrådsperiod. Arbetsmöten sker kontinuerligt.
- Samrådsperiod = Den eller de perioderna av aktivt samrådande som efter kungörelse hålls för att informera och samla in synpunkter. Kan bestå av en eller flera samrådsaktiviteter.
- Samrådsaktivitet = Aktivitet som genomförs i syfte att aktivt samråda, informera och samla in synpunkter genom t.ex. öppet hus, uppsökande dialog. Samrådsaktiviteter kan genomföras under hela samrådsfasen.



Figur 2 – Illustration som förtydligar hur begreppen samråd, samrådsfas, samrådsperiod och samrådsaktivitet förhåller sig till varandra.

2. Planläggningsbeskrivning

När en väg ska planläggas tar Trafikverket fram en planläggningsbeskrivning för vägprojektet. Planläggningsbeskrivningen beskriver hur planläggningen kommer att ske från början till slut. Särskilt viktigt är att den klarlägger syftet med olika samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och hur samrådskretsen identifieras. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som planeras.

Planläggningsbeskrivningen uppdateras fortlöpande så att den är aktuell under hela processen. Planläggningsbeskrivningen är ett viktigt dokument för att samrådsparterna ska kunna delta i processen på ett bra sätt.

Planläggningsbeskrivningen finns på Trafikverkets projekt-hemsida för Tvärförbindelse Södertörn.

3. Samrådsrets

Samrådsretsen är den grupp av människor, myndigheter och organisationer som man samråder med. I enlighet med väglagen omfattas samrådsretsen när man upprättar en vägplan för att kunna bygga en väg 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 berörs Länsstyrelsen Stockholm, Huddinge kommun, Haninge kommun, Botkyrka kommun samt den regionala kollektivtrafikmyndigheten Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

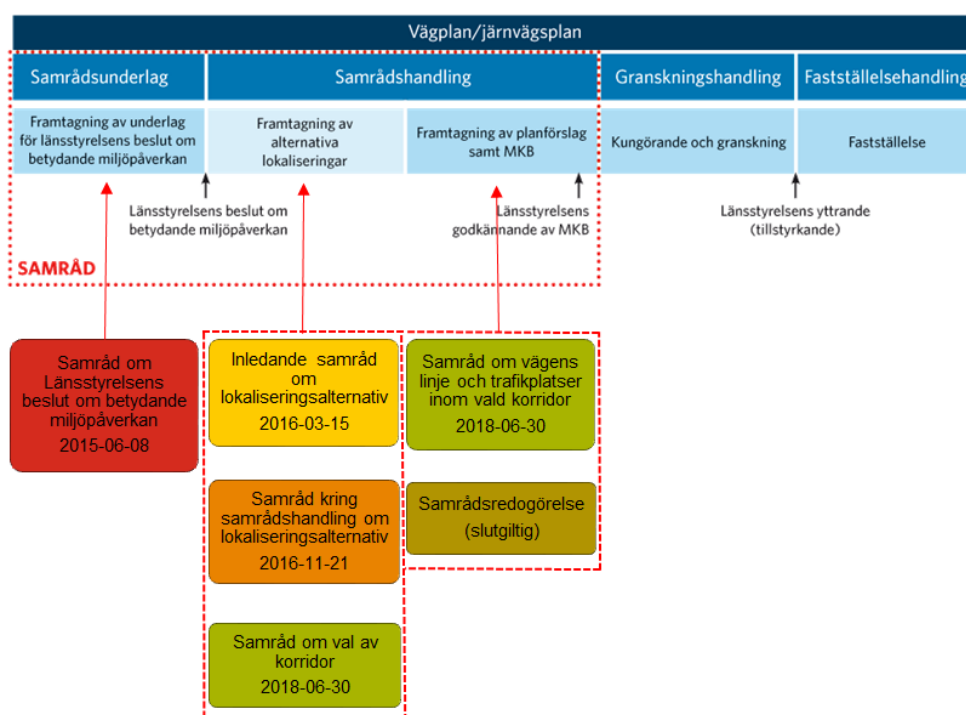
Om vägen antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. I och med Länsstyrelsen Stockholm beslut daterat 2015-07-02 (Miljöpåverkan för Vägplan Tvärförbindelse Södertörn, Länsstyrelsen Stockholm) om att Tvärförbindelse Södertörn kan antas betydande miljöpåverkan har därför samrådsretsen utökats till att även omfatta övriga statliga myndigheter och den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda av projektet.

Under samrådsperioden för val av korridor, 2016-11-22 – 2016-12-22, 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 – se kapitel 5.4 ”Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten”. Inbjudan med tillhörande sändlista för samrådsperiod val av korridor finns vid intresse att tillgå i Trafikverkets diarium, diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

Under samrådsperioden om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor 2017-05-22 till 2017-06-22 skickades inbjudan ut till berörda närboende, organisationer och näringsliv. Samrådet annonserades även i Mitt i tidningar och Dagens Nyheter – se kapitel 6 Samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor. Samrådsmaterial fanns även utställt hos Haninge, Huddinge och Botkyrka kommuner, kommunernas webbplats, samt Trafikverkets webbplats och på Trafikverkets regionkontor. Under samrådsperioden för vägens linje och trafikplatser 2017-05-22 till 2017-06-22 genomfördes även utdelning av förfrankade ”vykort” på ett antal utvalda platser för att samla in synpunkter från grupper i allmänheten, som projektet identifierat vanligtvis inte engagerar sig i samråd.

4. Sammanfattning av hittills genomförda samråd

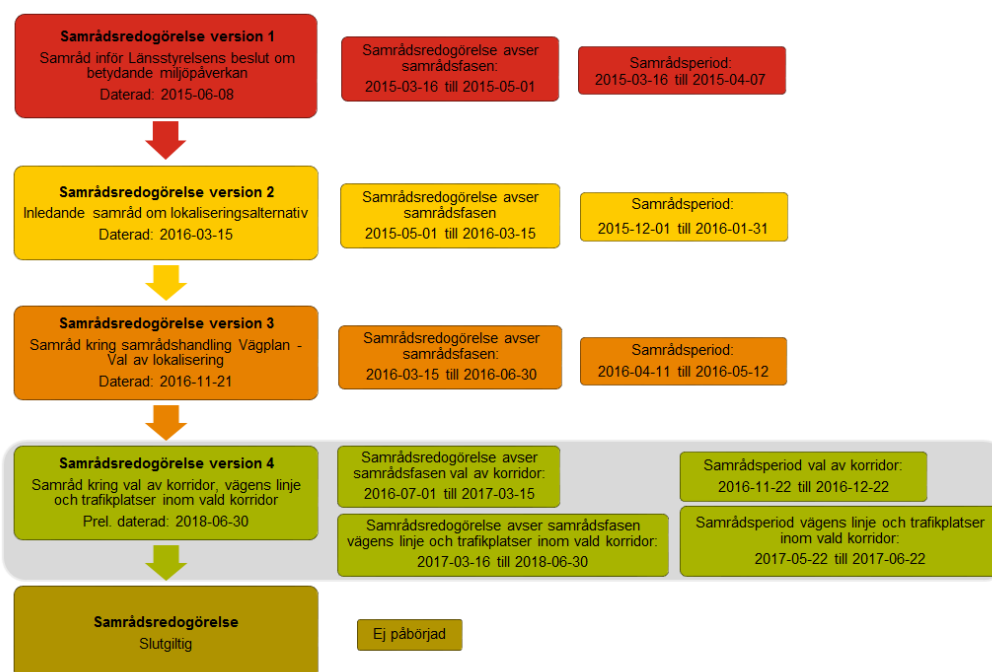
I stora infrastrukturprojekt såsom projekt Tvärförbindelse Södertörn hålls samråd genom kontinuerliga arbetsmöten med inblandade kommuner, myndigheter och organisationer. Under planlägningsprocessen hålls specifika samrådsperioder (se figur 2 för definition) då man särskilt välkomnar yttranden och håller samrådsaktiviteter för att samla in underlag, då även från allmänheten. I projekt Tvärförbindelse Södertörn har det hittills varit fem särskilt definierade samrådsfaser (se figur 2 för definition), tre av dessa har sammanställts i olika versioner av samrådsredogörelsen för Tvärförbindelse Södertörn. Denna fjärde version av samrådsredogörelsen är en sammanställning av den fjärde och femte samrådsfasen och kommer tillsammans med de tidigare tre att vara bilagor till den slutgiltiga samrådsredogörelsen. Nedanstående figur visar de olika samrådsredogörelsernas samrådsfaser i förhållande till Trafikverkets planlägningsprocess. Innan vägplanen kungörs och ställs ut för granskning kommer ytterligare en samrådsperiod att hållas och sammanställningen som då görs kommer att bli en slutgiltig samrådsredogörelse som redogör för samtliga tidigare samrådsfaser och samrådsperioder.



Figur 3 – Illustration som visar de olika versionerna av samrådsredogörelsen i förhållande till Trafikverkets planlägningsprocess. Version 4, daterad 2018-06-30, är uppdelad i två eftersom den behandlar två olika samrådsfaser som befinner sig i olika skeden.

Nedanstående figur visar de olika versionerna av samrådsredogörelsen i förhållande till varandra. Den visar också vilken samrådsfas av hela samrådskedet som har dokumenterats i respektive version av samrådsredogörelsen, samt när samrådsperioderna var. I grått markeras denna

version av samrådsredogörelsen. I styckena 4.1-4.3 som följer sammanfattas de tre tidigare versionerna kort.



Figur 5 – Illustration över de olika versionerna av samrådsredogörelsen i förhållande till varandra. Den visar också vilken eller vilka samrådsfaser som har dokumenterats i respektive samrådsredogörelse, samt när samrådsperioderna hölls. I grått markeras det som inkluderas i denna version av samrådsredogörelsen.

4.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Projektets första samrådsperiod var mellan 16 mars -7 april 2015 i samband med att Trafikverket tog fram Samrådsunderlag Tvärförbindelse Södertörn (Tvärförbindelse Södertörn, Väg 259, Trafikverket, 2015-03-16) Samrådsunderlaget Tvärförbindelse Södertörn låg till grund för länsstyrelsens beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samrådsretsen definierades enligt Trafikverkets rutiner och stämde av med länsstyrelsen. Samrådet annonserades i tidningarna Mitt i Haninge och Mitt i Huddinge, Södra sidan samt i Dagens Nyheter. Samrådsmaterialet fanns även tillgängligt på Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98. Samrådsmaterialet har även skickats till Huddinge, Botkyrka och Haninge kommuner samt till Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

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.

Alla synpunkter har sammanfattats i samrådsredogörelsen daterad 2015-06-08.

4.2. Inledande samråd om lokaliseringsalternativ

Inledande samråd om lokaliseringsalternativ hölls under perioden 1 december 2015 - 31 januari 2016. Syftet med samrådet var att informera om projektet och inhämta synpunkter om lokalisering av Tvärförbindelse Södertörn.

Samrådet annonserades i tidningarna Dagens Nyheter, Mitt i Huddinge, Mitt i Botkyrka Salem, Mitt i Haninge och Södra sidan. Information fanns även på Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn, Huddinge kommunkontor, Haninge kommunkontor, Tullinge medborgarkontor samt i Trafikverkets regionkontor på Solna Strandväg 98. Berörda organisationer (10 stycken) gavs möjlighet att lämna skriftliga synpunkter genom brevutskick.

Under samrådsperioden genomfördes ett antal samrådsaktiviteter. Två öppna hus genomfördes, den 7 respektive 10 december 2015 i Flemingsberg respektive Handen. Under november och december 2015 genomfördes även en uppsökande dialog genom att cirka 500 stycken förfrankerade vykort delades ut till allmänheten. 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.

Under perioden inkom 2 skriftliga synpunkter från organisationer och 135 skriftliga synpunkter från enskilda som särskilt berörs och allmänheten. Flertalet synpunkter från allmänheten handlade om olika korridoralternativ för Tvärförbindelse Södertörn. Många (>50) ur allmänheten föredrog det korridoralternativ som innebar en dragning och breddning längs befintliga vägar. En vanlig synpunkt var att kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik bör prioriteras i projektet samt att bevara värdefulla natur-, kultur- och rekreativvärden inom utredningsområdet. Ett flertal synpunkter handlade även om att bevara en god boendemiljö genom att inte dra Tvärförbindelse Södertörn för nära bostadsbebyggelse.

Synpunkter från öppet hus, samrådsmöten och uppsökande dialog har sammanställts i versionen av samrådsredogörelsen som är daterad 2016-03-15. Där behandlas även synpunkter som kommit in sedan förra samrådsperioden, alltså täcker samrådsredogörelsen perioden 2015-05-01 till 2016-03-15.

4.3. Samråd kring samrådshandling Vägplan – Val av lokalisering

Samråd kring samrådshandling Vägplan – Val av lokalisering (Trafikverket, *Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11*) hölls under perioden 11 april-12 maj 2016. Syftet med samrådet var att ta del av den kunskap som finns om det aktuella utredningsområdet och de synpunkter som finns om projektet samt att ge information till berörda angående de korridorer som studerats inom projektet.

Samrådsretsen definierades enligt Trafikverkets rutiner och stämde av med länsstyrelsen. Samrådet annonserades 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 tidsperioden för samråd kring samrådshandling Vägplan - val av lokalisering genomfördes två öppna hus, dels den 18 april i Haninge kulturhus dels den 20 april 2016 i Södertörns Högskola. De öppna husen riktade sig i första

hand till enskilda som särskilt berörs och till allmänheten. Under samma tidsperiod genomfördes uppsökande dialog vid Masmo tunnelbanestation 12 april, Fittja centrum 13 april och Huddinge centrum 16 april. Uppsökande dialog innebär att projektet aktivt söker upp allmänhet på platser där de rör sig i sin vardag för att ta del av deras synpunkter. Det är ett komplement till öppet hus där deltagarna inbjuds till att komma till en särskild plats för att ta del av information. Information om de uppsökande dialogerna har annonserats samtidigt som de öppna husen.

Under perioden inkom synpunkter från tre kommuner samt 27 myndigheter och organisationer. Totalt 275 skriftliga synpunkter från enskilda som särskilt berörs och allmänheten har inkommit under aktuell tidsperiod.

Samtliga berörda kommuner förordar Norra korridoren, bland annat på grund av att det är den kortaste sträckningen med tydliga kopplingar till de regionala stadskärnorna Haninge centrum, Flemingsberg och Skärholmen/Kungens kurva. Bland övriga myndigheter och organisationer förordas antingen Norra eller Mellersta korridoren. En majoritet av allmänheten som har lämnat synpunkter föredrar Norra korridoren, och därefter i fallande ordning Mellersta korridoren och Södra korridoren. I övrigt framfördes synpunkter från allmänheten gällande bland annat bevarande av natur- och boendemiljön, avlastning och framkomlighet, behovet av förbättrad kollektivtrafik och gena cykelstråk samt att skapa förutsättningar för framtida bostadsbyggande.

Synpunkterna sammanställdes i versionen av samrådsredogörelsen som är daterad 2016-11-21. Där behandlas även synpunkter som kommit in sedan förra samrådsperioden, den täcker alltså perioden 2016-03-15 till 2016-06-30.

5. Samråd om val av korridor

I denna del, gällande samråd om val av korridor, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för perioden 22 november 2016 - 15 mars 2017.

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

Under samrådsperioden hölls inga öppna hus. Ett uppsökande dialogarbete utfördes för att nå synpunkter från personer som sällan engagerar sig i samråd, se vidare Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänhet.

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

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

5.1. Samråd med berörd länsstyrelse

5.1.1. Länsstyrelsens yttrande

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. Det andra yttrandet inkom 2016-12-16, från enheten för kulturmiljö, och handlade om geotekniska undersökningar.

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 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 dragingarna 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 av 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, RUF5. 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 miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster kommer att utföras i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen av vägplanen. Trafikverket kommer även att utreda om berörda vattenförekomster riskerar att försämrats samt eventuella åtgärder. I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen av 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).

5.2. Samråd med berörda kommuner och trafikförvaltningen

5.2.1. Genomförda möten med berörda kommuner och trafikförvaltningen

De mötesprotokoll som presenteras nedan är offentliga och finns att tillgå på Trafikverkets diarium, med hänvisning till diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-08-31, angående bland annat tidplan och kommande arbete. Haninge kommun planerar ny stadsutvecklingsplan för Handen/Jordbro och har haft en ny Översiktsplan ute på granskning.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-09-28, angående kommunernas pågående planer som främst innehåller nya bostäder.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-10-26, angående Haninge kommuns planering. Förutom planerna för nya bostäder planeras ny bussterminal i Handen, ny pendeltågstation och motorvägsavfart i Vega.
- Planmöte Botkyrka kommun, 2016-11-11, angående Botkyrkas planer. Botkyrka informerade om pågående planer i kommunen som påverkar Tvärförbindelse Södertörn.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-11-23, angående samråd (22 november – 22 december 2016) och genomgång av handlingar. Genomgång av fem förslag på trafikplatser i Gladö.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-12-07, angående vägalternativ för delsträckorna Gladö och Lissma med inarbetade ändringar utifrån trafikförvaltningen och Huddinge kommuns synpunkter.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-12-14, där Trafikverket presenterade vägalternativ för delsträckorna Gladö och Lissma.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2016-12-21, där Trafikverket presenterade vägalternativ för delsträckan Lissma och tre skissade alternativ för cykelväg genom Flemingsbergsskogen.
- Arbetsmöte med Haninge kommun, 2017-01-24, angående VA-ledningar och dagvatten.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-02-01, angående Huddinge kommuns planer kring Flemingsberg.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-02-15, om framtagna vägalternativ som Huddinge kommun tidigare tagit del av.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-02-22, om trafiklösningar vid Flemingsberg och Huddingevägen samt Glömstadalen.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-03-15, om sammanställd matris över alternativa trafiklösningar vid Flemingsberg och Huddingevägen samt val av tre alternativ för fortsatt utredning.

5.2.2. Yttrande 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 Masmö. 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 Masmö är den bästa lösningen.

Trafikverkets kommentar

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

5.2.3. Yttrande 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 tunnelloösningar.

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 Masmo 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.

5.2.4. Yttrande 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 av 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 RUFSS 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.

5.2.5. Yttrande Södertörns kommunerna

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

Södertörns kommunerna anser att finansieringen behöver säkerställas för en snar tillkomst och att tidplanen för tillkomsten behöver säkras.

Södertörns kommunerna 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.

Södertörns kommunerna förordar en anslutning mot E4/E20 via Masmo i tunnel då alternativet ger mindre buller, minskad barriärverkan och minskar karaktären av storskalig infrastruktur samt skapar förutsättningar för att knyta ihop Fittja och Masmo 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.

Södertörns kommunerna 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 Södertörns kommunerna 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 av 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.

5.2.6. Yttrande Tyresö kommun

Tyresö kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-10. Där anges det 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 bytestpunkterna 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.

5.2.7. Yttrande Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-18, avseende samråd om val av korridor. 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 (Trafikverket, *Samrådshandling 2016-04-11 – Val av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn, 2016-04-11*) 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 av 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.

5.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

5.3.1. Genomförda möten med övriga berörda myndigheter och organisationer

De mötesprotokoll som presenteras nedan är offentliga och finns att tillgå på Trafikverkets diarium, med hänvisning till diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

- Arbetsmöte har hållits med Stockholm Vatten (nuvarande Stockholm Vatten och Avlopp) 2016-11-28, om behov av samordning, riktlinjer gällande tunnelavloppsvatten, avtalsfrågor, befintliga ledningstunnlars skyddszoner.
- Arbetsmöte med Stockholm Vatten, 2016-12-06, angående pågående projekt inom norra korridoren och utsläpp av tunnelvatten.
- Arbetsmöte med Stockholm Vatten, 2017-03-02, angående bland annat befintliga och planerade ledningar och anslutningspunkter.
- Arbetsmöte med Vattenfall AB, 2017-03-03, angående samordning av planerade ledningsförläggningar.

5.3.2. Yttrande Stockholm vatten (nuvarande Stockholm Vatten och Avfall)

Stockholm vatten har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-19, där de 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 ca 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.

5.3.3. Yttrande Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har inkommit med ett yttrande, odaterat, där de i dagsläget inte har något att tillägga i ärendet. Elsäkerhetsverket avvaktar remiss från Energimarknadsinspektionen angående koncession, först då ger Elsäkerhetsverket yttrande i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.4. Yttrande Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-10, där de skriver att de är en nationell myndighet som inte utgör en instans för samråd gällande regionala och lokala planfrågor, t.ex. översikts- och detaljplaner. Myndigheten lämnar därför remissen utan åtgärd.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.5. Yttrande Försvarmakten

Försvarmakten har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-19. De har inte något att erinra.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.6. Yttrande Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har inkommit med ett yttrande, odaterat, där de skriver att de avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.7. Yttrande Jordbruksverket

Jordbruksverket har inkommit med ett yttrande, odaterat, om att de inte kommer att lämna några synpunkter i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.8. Yttrande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap MSB

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-09, där de avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.9. Yttrande Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-27, där de 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 lastbiltrafik.

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 syftar till 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 av vägplanen. Trafikverket kommer även att i det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen av 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 tunnelmynningarna. 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 av vägplanen.

5.3.10. Yttrande Polismyndigheten

Polismyndigheten har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-21, där de 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.

5.3.11. Yttrande Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-22, där de skriver att de i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till länsstyrelsen 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.

5.3.12. Yttrande Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-05, om att de har mottagit inbjudan till samråd i rubricerat ärende. 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.

5.3.13. Yttrande SMHI

SMHI har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-07, där de har tagit del av samrådshandlingar och att de inte har några synpunkter i ärendet utöver tidigare lämnat yttrande (daterat 2016-04-28).

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.14. Yttrande Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-20, där de noterar att radonfrågan kommer att tas upp i en senare fas och har därför i detta skede inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.15. Yttrande Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-20, där de skriver 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.

5.3.16. Yttrande Spendrups Bryggeri AB

Spendrups Bryggeri AB har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-16, där de 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 av vägplanen ("framtagning av planförslag samt miljökonsekvensbeskrivning"). Då kommer även tillfälliga uppläggningsmaterial-, etablerings- och upplagsytor 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.

5.3.17. Yttrande Ellevio

Ellevio har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-12. Ellevio har inget ledningsnät i de föreslagna korridorerna för lokalisering av planerad väg och har därför inget att erinra mot lokaliseringalternativen.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.18. Yttrande Lantbrukarnas riksförbund Haninge, Huddinge kommungrupp

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) Haninge, Huddinge kommungrupp kontaktade Trafikverket 2017-02-06 och 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.

5.3.19. Yttrande Fria förare i samverkan

Föreningen Fria Förare i Samverkan (FFS) har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-30, 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 kommentarer

Den "färskvattenreservoar" som omnämns kan antingen syfta till ytvattnet i Albysjön och Mälarens sjösystem, alternativt till grundvattenmagasinet i isälvsavlagringen Tullingeåsen. Den planerade Masmötunneln 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.

5.3.20. Yttrande Friluftsförbundet i Huddinge

Friluftsförbundet i Huddinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-22, där de menar att Flemingsbergsskogen är ett av Stockholms läns största väglösa områden och erbjuder rekreationsmöjligheter 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 Orlången.

Den nordöstra delen av Flemingsbergsskogen, Flemingsbergs våtmark samt delar av sjön Orlången 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 friluftsförbundet att det enda alternativet som är möjligt är en tunnellostning 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 Friluftsrådet i Huddinge, att tunnelalternativet i den norra korridoren och mellersta korridoren innebär minst påverkan på rekreativvärdena i utredningsområdet.

Flemingsbergsskogens rekreativmöjligheter har kartlagts inom projektet. Inför Trafikverkets slutgiltiga beslut om lokalisering av vägen och längd på eventuell tunnellostning kommer det att göras en samlad bedömning av miljökonsekvenser och påverkan på trafik samt de sociala konsekvenserna. 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.

5.3.21. Yttrande Haninge skid- och orienteringsklubb

Haninge skid- och orienteringsklubb har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-21, där de 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 rekreativområde 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 av vägplanen kommer passagelösningar utredas mer i detalj.

5.3.22. Yttrande Huddinge, Segeltorps, Flemingsbergs och Vårby gårds scoutkår

Scoutkåren i Huddinge, Segeltorp, Flemingsberg och Vårby gård har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-18, 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 rekreativvärden 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 konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

Trafikverkets kommentar

En väg i ytläge ger stor påverkan på friluftslivet av permanent karaktär med negativa konsekvenser som följd. Konsekvenserna blir generellt mindre med

tunnellösningar även om dessa också påverkar delar som idag är opåverkade av exploatering. En väg i oexploaterade delar ger i de flesta fall större negativ konsekvens 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 av vägplanen då korridor är vald.

5.3.23. Yttrande Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Stockholms län

Handikappföreningarnas samarbetsorgan (HSO) har inkommit med ett yttrande, odaterat, där de för tillfället inte har några synpunkter då det inte finns något för funktionshinderperspektiv eller något annat som har med tillgänglighet att göra. HSO deltar gärna I det fortsatta arbetet med att ta fram vägplanen då synpunkter önskas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket noterar synpunkten.

5.3.24. Yttrande Jordbro företagspark

Styrelsen för Jordbro företagspark har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-19, där de 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 äntligen 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.

5.3.25. Yttrande Naturskyddsföreningen i Huddinge

Naturskyddsföreningen i Huddinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-18, där de 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 Naturskyddsföreningen 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 av vägplanen att utreda hur intrång och eventuell skada på natur- och kulturmiljöer kan minimeras, genom lokalisering, utformning och gestaltning.

5.3.26. Yttrande Naturskyddsföreningen i Stockholms län.

Naturskyddsföreningen har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-22, där de 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 av 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.

5.3.27. Yttrande SPF Seniorerna Huddinge

SPF Seniorerna Huddinge har inkommit med ett yttrande, daterat 2017-01-02, där de påpekar att Tvärförbindelse Södertörn har diskuterats under en väldigt lång tid, ca 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.

5.3.28. Yttrande Spårvägen cykelförening

Spårvägen cykelförening har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-16, där de 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).

5.3.29. Yttrande Svenska Turistföreningen Stockholm

Svenska Turistföreningen Stockholm har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-13, där de 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 tunnlnarna. 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 syftar till 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 av 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.

5.3.30. Yttrande STF Södertörn

STF Södertörn har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-15, där de 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 det 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 syftar till 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 av vägplanen kommer väglinje att studeras mer i detalj för att minimera intrång i värdefull naturmiljö såsom naturreservat.

5.3.31. Yttrande Stockholms orienteringsförbund

Stockholms Orienteringsförbund har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-27, där de anser att Tvärförbindelse Södertörn skapar betydande miljöpåverkan och att området för denna lokaliseringsutredning är av största betydelse för stockholmsorienteringen.

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. Tunnlar 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 ca 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 uppgraderas 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 tunnlar 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).

5.3.32. Yttrande Stockholms ornitologiska förening

Stockholms ornitologiska förening har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-12-21, där de 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 av projektet 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 Masmo 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.

5.3.33. Yttrande Vårby Fittja Hembygdsförening

Hembygdsföreningen i Vårby Fittja har inkommit med ett yttrande, daterat 2016-11-21, där de 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 Masmo 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.

5.4. Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten

Inkomna synpunkter har sorterats utifrån aspekt och sammanfattningen av synpunkter inom respektive aspekt följs av Trafikverkets kommentar. Översiktligt kan nämnas att inkomna synpunkter från allmänheten framförallt behandlar vilken korridor som önskas och motiven för det. En majoritet av allmänheten som har lämnat synpunkter föredrar Norra korridoren, och därefter i fallande ordning Mellersta korridoren och Södra korridoren.

Totalt inkom synpunkter från 640 personer:

- 368 personer uttryckte att de föredrar den norra korridoren
- 141 personer föredrar den mellersta korridoren
- 115 personer föredrar den södra

Resterande 16 personer har svarat "ingen".

Synpunkterna och motiven till förordnande av korridor har i huvudsak handlat om följande aspekter:

- Naturmiljö
- Restid/framkomlighet/avlastning
- Kollektivtrafik
- Gång- och cykeltrafik
- Samhälls- och sociala aspekter
- Boendemiljö
- Alternativa förslag
- Övrigt

5.4.1. Dialogarbete

Under projektets gång har ett flertal dialoger genomförts med boende och övriga personer som vistas inom utredningsområdet. Uppsökande dialoger genomfördes i samband med de öppna husen under april 2016. Resultatet av dessa påvisade att en liten andel av de tillfrågade kände till projektet, varpå det beslutades att fler dialoger skulle genomföras i samband med kommande samrådsperioder.

Mellan 2016-10-27 och 2017-06-26, vilket alltså gäller över båda samrådsperioderna som redogörs för i detta dokument: "Samråd om val av korridor" och "Samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor", genomfördes intervjuer i Fittja, Masmo, Flemingsberg samt Jordbro och Handen, med angränsande förorter.

Områdena valdes ut eftersom den föregående intervjustudien visat att boende inom dessa områden var underrepresenterade på de öppna hus som dittills genomförts inom projektet. Det är även inom dessa områden som det bor flest människor. Vidare genomfördes en pendlarenkät samt en digital cykelenkät.

Totalt har 411 personer deltagit i dialogarbete, varav:

- 155 personer genom intervjuer i Fittja och Masmo, Flemingsberg samt Jordbro och Handen
- 172 personer genom den digitala cykelenkäten
- 84 personer genom den pendlarenkät som genomfördes på bussar, pendeltåg och perronger inom utredningsområdet

Genom intervjuerna och enkäter till kollektivresenärer och cyklister har en grundläggande kunskap skapats om vilka resbehov och resmönster som finns inom det berörda området. Resultatet av dialogerna har gett kunskap om utmaningar längs med sträckan, exempelvis att gång- och cykelpassager behöver förbättras för att öka tryggheten. Denna information ges hänsyn till i den fortsatta projekteringen av Tvärförbindelse Södertörn.

En mycket låg andel av de tillfrågade kände till att en väg skulle byggas. Generellt visar resultat att informationen om Tvärförbindelse Södertörn till flera grupper är otillräcklig. Ett ytterligare generellt resultat av intervjuerna är att många av intervjupersonerna har krångliga resvägar med flera byten inom Södertörn. Nästan alla intervjupersoner som deltagit är positiva till byggandet av Tvärförbindelse Södertörn, men de kan ha synpunkter på vart och hur vägen ska dras eftersom de inte har tagit del av en detaljerad vägsträckning. Vidare visar resultatet att många av intervjupersonerna inte har tillgång till bil. En viktig frågeställning att fokusera på för projektet är därför hur Tvärförbindelse

Södertörn ska kunna nyttjas av dessa grupper via kollektivtrafik samt via gång- och cykelvägar.

Ett av dialogarbetets viktigaste resultat är emellertid att kunskap om projektet har nått ut till fler personer och att personer som annars troligtvis inte skulle deltagit på samrådsmöten fått möjlighet att uttrycka sin åsikt.

5.4.2. Naturmiljö

Generellt

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 det är anledningen till varför de förordat 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 tunnelloösning 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, Ornlången samt bevara naturområden mellan Huddinge och Botkyrka, vilket flera (>10) uppger som viktigt. Dock uppges det vara fördande 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 rekreativsmöjligheterna i exempelvis Flemingsbergsskogen. Flera (>10) uppger att det är fler än bara de närboende som utnyttjar rekreativsmöjligheterna. 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 rekreationsområden som dagligen nyttjas av många kring Flemingsbergsviken och Visättradalen nära Orången. 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 Orången 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 projektmål 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.

5.4.3. 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 Pålmalmsvägen.

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. Alternativerna 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 färdvägar 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 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 Orången, 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 RUF 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 mötesseparerad 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.

5.4.4. Kollektivtrafik

Generellt

Generellt föredrar flera (>10) den dragning av Tvärförbindelse Södertörn som ger bäst kopplingar till spårbinden 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 stamnät.

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.

5.4.5. Vägstandard och utformning

Generellt

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.

5.4.6. Boendemiljö

Generellt

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 rekreatiomsområden. 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.

5.4.7. Gång- och cykeltrafik

Generellt

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.

5.4.8. Samhälls- och sociala aspekter

Generellt

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 korridorerna 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 detaljplanlagda 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 transporter 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 oönskad 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 vägdragningsplan 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.

5.4.9. 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, t.ex. 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).

5.4.10. 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 Östlångens västliga spets och Balingsnäs/Sörskogen, alternativt via en ny bro över Östlångens mellan den västra spetsen på Östlångens och den nuvarande bron över Östlångens.

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.

5.4.11. 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.

Kommentar Trafikverket

Att planera en helt ny väg tar tid och följer en formell planläggningsprocess. 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.

6. Samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor

I denna del, gällande samråd om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor, redovisas samrådsmöten och inkomna yttranden samt synpunkter från allmänheten för perioden 16 mars 2017 – 30 juni 2018.

Inför samrådet tog Trafikverket fram samrådsmaterialet ”Tvärförbindelse Södertörn”, daterad 2017-05-22. Syftet med samrådet var att redovisa den korridor som Trafikverket valt och preliminära placering av väglinje och trafikplatser, samt att inhämta synpunkter om dessa.

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. Information om samrådet fanns också på projektets externa hemsida (www.Trafikverket.se/tvarforbindelsesodertorn) samt på de berörda kommunernas hemsidor/medborgarkontor. Samrådsmaterialet har funnits tillgänglig på kommunkontoren i Huddinge, Haninge och Botkyrka i god tid före öppna husen tillsammans med information om de öppna husen.

Samrådsperioden om vägens linje och trafikplatser inom vald korridor var mellan 2017-05-22 och 2017-06-22. Det hölls öppet hus den 2017-06-07 i Haninge och 2017-06-08 i Huddinge med representanter från olika teknikområden från både Trafikverket och Tyréns. På de öppna husen kom drygt 100 personer. Det fanns då tillgång till informationsmaterial om projektet, om arbetet med att ta fram miljökonsekvensbeskrivning, förklaring av hur processen ser ut och möjlighet till att lämna synpunkter. Informationsmaterialet visade norra korridorens dragning, var den kommer gå i tunnel respektive ytläge, den ungefärliga lokaliseringen av de olika trafikplatserna samt generell information om projektet och vad som blir nästa steg. Allmänheten gavs möjlighet att ge synpunkter för vägens placering, hur vägen ska utformas och hur miljön kan påverkas.

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 Malmö 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. Resultatet av dessa redovisas i en bredare sammanfattning av genomfört dialogarbete i kapitel 6 avsnitt ”Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten”. 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. Synpunkter som har inkommit till och med 2018-06-30 har inkluderats i denna samrådsredogörelse.

6.1. Samråd med berörd länsstyrelse

6.1.1. Genomförda samrådsmöten med berörd länsstyrelse

- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2017-03-20
Redovisning av de alternativa lokaliseringar av trafikplatser längs Gladö – Rudan som projektet skissar på.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2017-06-12
Möte gällande olycks- och tunnelrisk. Redovisning av risk- och skyddsobjekt, ADR-transporter.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2017-08-24
Möte gällande vägsystemets förutsättningar, gång- och cykelväg, miljökonsekvensbeskrivning samt dagvatten/avvattning.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2017-09-06
Möte avseende riskmodellen.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2017-09-20
Möte gällande naturmiljö, Tvärförbindelse Södertörns barriäreffekt och Natura 2000 - området Granby.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2018-03-14
Möte om alternativa utformningar av trafikplatser längs sträckan Slätmossen och Gladö samt miljöeffekter, landskapsfrågor, kulturmiljöfrågor och barriäreffekter.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2018-03-14
Möte om olycksrisk avseende Vårby bron. Ny bro norr eller söder om befintlig diskuterades, samt dess påverkan på närliggande fastigheter.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2018-04-27
Avgränsningssamråd MKB:ns omfattning och utformning, redovisning av luftkvalitet vid tunnelmynningar, samt miljöeffekter på sträckan E4/E20 till Gladö.
- Samrådsmöte med Länsstyrelsen Stockholm, 2018-06-20
Möte om olycksrisk avseende Vårby bron. Ny bro norr eller söder om befintlig diskuterades, samt dess påverkan på närliggande fastigheter.

6.1.2. Länsstyrelsens yttrande

Yttrande från Länsstyrelsen Stockholm 2018-04-03

Länsstyrelsen inkom med ett andra 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 fornlämningsbilderna ej 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 tar upp kulturmiljövärden.

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

Yttrande från länsstyrelsen 2018-04-12

Synpunkter inkom från länsstyrelsen avseende kulturarvsanalysen, landskapsanalysen och på skissade trafikplatsers 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 t.ex. ev. 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 skadelindrandeåtgärder. Dessa dokument som färdigställts tidigt i processen, kommer därmed inte att uppdateras.

Länsstyrelsens landskapsekologiska synpunkter avseende skissade trafikplatsers 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 från Länsstyrelsen Stockholm 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 trafikbullerutredning som omfattar nuläge, nollalternativ och utbyggt alternativ. Trafikbullerutredningen 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.

6.2. Samråd med berörda kommuner och trafikförvaltningen

6.2.1. Genomförda möten med berörda kommuner och trafikförvaltningen

De mötesprotokoll som presenteras nedan är offentliga och finns att tillgå på Trafikverkets diarium, med hänvisning till diarienummer TRV 2015/71169 och TRV 2017/27.

- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-03-29, om olika prognoser för Huddinge kommun. Genomgång av utredda alternativ samt diskussion om fortsatt utredning av prioriterade alternativ.
- Arbetsmöte med kommuner och trafikförvaltningen, 2017-04-26, om vilka ämnen som behöver diskuteras utifrån respektive kommuns behov samt trafikförvaltningens behov.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-05-02, om Huddinge kommuns trendprognos för trafikmängder som är framtagna för år 2030 samt 2050. Diskussion om Huddinge kommuns målsättningar för Flemingsberg samt Trafikverkets målsättningar för Tvärförbindelse Södertörn.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-05-08, med genomgång av Spendrups byggplaner och jämförelse med planerna för Tvärförbindelse Södertörn.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-05-09, med genomgång av trendprognosen för Huddinge kommuns trafikmängder för år 2030 och 2050 samt planerna för exploatering i Flemingsbergsdalen. Avstämning mot Tvärförbindelse Södertörns beräknade trafikmängder.
- Arbetsmöte med Haninge kommun, 2017-05-10, med genomgång av planerad gång- och cykelväg med olika alternativ. Diskussion om trafikplats vid Jordbro industriområde gällande placering.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-05-31, angående cykelvägen och dess dragning, samt dess utformningskrav och utrymmesproblem.
- Arbetsmöte med Haninge kommun, 2017-06-07, angående dagvattendamm vid Lillsjö/Jordbro samt våtmark väster om grustäkt i Haninge kommun.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2017-06-21, gällande genomfört samråd, trafikplatsen vid Västra Glömstadalen och trafikplatsen i anslutning till E4/E20 samt om cykelvägen.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-08-24, gällande Huddinge kommuns förutsättningar i Flemingsberg
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-09-12, angående trafiksimuleringar.
- Arbetsmöte med trafikförvaltningen, 2017-09-13, angående planerade busslinjer och tillhörande hållplatser.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-09-27, gällande trafikplatserna Kästa, Flottsbro och Flemingsbergsdalen.

- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-10-11, gällande trafikplats Kästa, Flemingsbro, Flemingsbergsdalen – möjligheter för kulvert och dagvattenhantering.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2017-10-25, om förutsättningar för och förslag till de olika trafikplatserna längs med Tvärförbindelse Södertörn.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2017-11-15, om cykelvägen, ett förslag på sträckning presenteras. Dragning genom Flemingsbergsskogen eller längs med Storängsleden diskuteras.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2017-12-07, om dagvattenhantering, utsläpp av föroreningar, översvämningsproblematik och ekologi.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2017-12-13, om cykelvägen samt passager över Tvärförbindelse Södertörn.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2018-01-24, om samordning samt presentation av ny trafikprognos och projektets anpassning till denna.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun, 2018-02-14, om namngivningar, vägvisningsplan, utformning av trafikplatser i projektets östra del samt ett framtida möte om den sociala konsekvensbeskrivningen.
- Arbetsmöte med Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun samt trafikförvaltningen, 2018-03-28, om lägesrapport och beslutsunderlag för gång- och cykelvägens dragning.
- Arbetsmöte med trafikförvaltningen, 2018-04-10, om samordning med projekt Spårväg Syd.
- Arbetsmöte med Huddinge, Haninge och Botkyrka kommun samt trafikförvaltningen, 2018-04-11, om presentation av den sociala konsekvensbeskrivningen.
- Arbetsmöte med Huddinge kommun och trafikförvaltningen, 2018-05-24, om utformning av trafikplats Flottsbro och spårväg syds passage vid trafikplatsen samt passage över Gömmarravinen.

6.2.2. Yttrande 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 mellan Gladö och Jordbro med länsstyrelsen. 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.

6.2.3. Yttrande Haninge kommun

Haninge kommun har inkommit med ett yttrande, daterat 2018-06-18, 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 skadelindringsåtgärder. 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.

6.3. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

6.3.1. Genomförda möten med övriga berörda myndigheter och organisationer

- Ett flertal arbetsmöten har hållits med Vattenfall AB under perioden 2017-01-25 - 2017-11-08 angående samordning av planerade ledningsförläggningar.
- Ett flertal arbetsmöten har hållits med Spendrups Bryggeriaktiebolag, Magnolia Bostad under perioden 2017-03-16 – 2018-06-30. Mötena har främst berört information om Tvärförbindelse Södertörn och om Spendrups/Magnolia Bostads planerade exploatering av Vårby backe.
- Arbetsmöte med Stockholm Vatten och Avfall AB, 2017-04-07, angående vägtagvatten och recipienter, riktlinjer för dagvattenhantering och utbyte av underlag.
- Ett flertal arbetsmöten har hållits med Stockholm Vatten och Avfall AB under perioden 2017-04-28 - 2018-06-07, angående befintliga och planerade ledningar och konflikter inom norra korridoren.
- Arbetsmöte med Svenska Kraftnät, 2017-05-17, angående säkerhetsavstånd, planerade ledningar och konflikter inom korridoren.
- Arbetsmöte med Skanova, 2017-06-09, angående befintliga och planerade ledningar samt Trafikverkets behov.
- Ett flertal arbetsmöten har hållits med Södertörns Fjärrvärme under perioden 2017-06-14 - 2018-06-13 angående befintliga och planerade ledningar och behov av omförläggningar.
- Arbetsmöte med Svenska Kraftnät och Vattenfall AB, 2017-09-13, angående befintliga och planerade ledningar samt konflikter inom korridoren.
- Arbetsmöte med Södertörns Brandförsvarsförbund (SBFF), 2017-10-02, om de risk- och skyddsfrågor som är kopplade till den planerade vägsträckningen, trafikplatserna och tunnlarna.
- Samrådsmöte med Transportstyrelsen 2018-05-14, för generell informering om läget i projektet, samt för att diskutera säkerhetsdokumentation för projektet, kommande samråd och godkännandeprocess och en specifik fråga kopplad till TSFS 2015:27, 3 kap 5§.

6.3.2. Yttrande Skandinavisk Husbyggare AB

Skandinavisk Husbyggare AB har inkommit med ett yttrande, daterat 2018-01-30, i form av en förfrågan via mail. De efterfrågade 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.

6.3.3. Yttrande Södertörns Fjärrvärme AB (SFAB)

Södertörn Fjärrvärme AB har inkommit med ett yttrande, daterat 2018-02-05, där de 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 detaljplaneläggning 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.

6.3.4. 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.

6.3.5. Yttrande 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 "Arbetsmöte 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 avvisat 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.

6.4. Samråd med enskilda som särskilt berörs och allmänheten

6.4.1. Genomförda möten med enskilda som särskilt berörs

Ett flertal samrådsmöten med enskilda fastighetsägare har hållits under perioden 16 mars 2017 – 30 juni 2018. 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.

6.4.2. Samråd med allmänheten

Inkomna synpunkter från allmänheten har sorterats utifrån aspekt och följs av Trafikverkets kommentar. Totalt har 127 skriftliga synpunkter inkommit från allmänheten under aktuell tidsperiod, 2017-04-01 till 2018-06-30. Dessa synpunkter har i huvudsak handlat om följande aspekter:

- Naturmiljö
- Restid/framkomlighet/avlastning
- Kollektivtrafik
- Gång- och cykeltrafik
- Samhälls- och sociala aspekter
- Boendemiljö
- Alternativa förslag
- Övrigt

6.4.3. 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 ensamman 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 projektmål syftar till 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 tunnelmynningar för att minimera påverkan på värdefulla natur- och kulturmiljöer. I detta fortsatta arbete 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.

6.4.4. 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

6.4.5. 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 försämrade 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 stamnätsplan för länet som redovisar strategier för hur kollektivtrafikens stamnät 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.

6.4.6. 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 långsamgående 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 Solgård's 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 bøj 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 Gladökvarn 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 sån 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 Jordbrolänken/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 planeringsprocess kan stärka sociala värden och rättvisa. Detta kommer vara underlag i den fortsatta lokaliseringsutredningen. I och med en ny vägdragning 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. Tvärförbindelse Södertörn kommer att dras norr om Flemingsbergs gård på grund av yt- och grundvattensförutsättningar som innebär risk för översvämningar. 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. Dragning 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 lokaliseringar. 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 ca 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.

6.4.7. 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 kommer exempelvis vidtas för att minska risk för negativ påverkan från farligt gods. En ny väg respektive breddning på vissa sträckor kommer innebära vissa barriäreffekter, större markanspråk och försämrad ljudmiljö, exempelvis vid koloniområdena Ekedal och Granby. I likhet med synpunkten om att bullerskydd vid det öppna dalgångsstråket vid Gladö-Sundby skulle blockera utsikten visar den påbörjade arkeologiska utredningen att området är känsligt för skalbrott och visuella barriärer som påverkar siktlinjer och historiska samband mellan tidigare gårdsläget Gladö bytomt och efterföljande säterimiljön Sundby gård.

I den mer översiktliga miljökonsekvensbedömning 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 av vägplanen kommer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att tas fram. Den kommer att bedöma och beskriva projektets påverkan på och dess konsekvenser för människa och miljö.

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 väghållare.

6.4.8. Gång- och cykeltrafik

Flera (>10) ur allmänheten har åsikter om cykelvägarna, men några uttrycker undran över mer exakt utformning och dragning. 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 Masmö. 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 - Pålmalmsvägen. 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 projektmål 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 4-5 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 motortrafikledsplacering, kan göras för att åstadkomma bästa möjliga vägnät för alla trafikslag.

Specifik påverkan avseende den nya gång- och cykelvägens placering, markinrång 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 – Pålmalmsvägen omfattas inte av projekt Tvärförbindelse Södertörn.

6.4.9. 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 ej 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 planeringsprocessen, 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.

Kommentar Trafikverket

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 (RUFSS 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 RUFSS 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 miljökonsekvensbeskrivning fortsätter 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 lokaliseringstudien gjordes avvägningar mellan de olika korridorerna och deras naturområden för att hitta lämplig lokalisering. Exakt lokalisering 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 detaljplaneläggning.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98.

Telefon: 0771-921 921, Förmedlingstjänster telefoni: 010-123 50 00

www.Trafikverket.se