Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-02-08

Ärende
TN 2015-0615

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-02-15, punkt 26

Trafikförvaltningens yttrande över Trafikverkets begäran om fastställelse av vägplan för anläggande av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län

Ärendebeskrivning

Trafikverket Region Stockholm har överlämnat vägplanen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, till Trafikverket för fastställelseprövning. Region Stockholm och övriga remissinstanser får i detta skede ta del av nämnda handlingar och har möjlighet att framföra ytterligare synpunkter innan beslut om fastställelse fattas.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Yttrande över begäran om fastställelseprövning för Anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-02-08

Ärende
TN 2015-0615

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Godkänna yttrande till Trafikverket inför fastställande av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikverket Region Stockholm har överlämnat vägplanen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, till Trafikverket för fastställelseprövning. De synpunkter som kom in under vägplanens granskning har kommenterats av Trafikverket i ett granskningsutlåtande. Med anledning av inkomna synpunkter under granskning har vägplanen ändrats och ett kompletterande granskningsutlåtande har upprättats.

Region Stockholm och övriga remissinstanser får i detta skede ta del av nämnda handlingar och har möjlighet att framföra ytterligare synpunkter innan beslut om fastställelse fattas.

Tvärförbindelse Södertörn berör kollektivtrafiksystemet längs med hela sträckan. Mer specifikt berörs tunnelbanan vid Masmo, Sverigeförhandlingens objektet Spårväg Syd, pendeltåg och regionaltåg vid Flemingsberg, nutida stomlinje 172, framtida stomlinje N och J, samt busslinjer 151, 702, 704, 707, 7o9, 714, 726, 737, 74o, 742, 743, 745, 748, 749, 827, 837, 842 och 865 i Botkyrka, Huddinge och Haninge kommuner.

Region Stockholm, genom sin trafikförvaltning, har i samtliga skeden av vägplanens framtagande framfört vikten av att kollektivtrafiken och resultaten av Spårväg Syds planeringsstudie beaktas i utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Detta har framförts genom samråd, granskning och genom den underhandsdialog mellan kommuner, trafikförvaltningen och Trafikverkets projekt för Tvärförbindelse Södertörn som ingick i vägplanens framtagandeprocess. Senast lämnade Regionen yttrande i granskningsskedet - *Region Stockholms yttrande (RS 2021-0091) samt Kompletterande granskningsyttrande 2021-03-10* (TN 2015- 0615)

Spårväg syds korridorer har förmedlats till Trafikverket i ett tidigt skede av processen.

Överväganden och motivering

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt infrastrukturobjekt som knyter samman olika delar av regionen på tvären. Den möjliggör en ny väg för godstransporter till och från den nya hamnen i Norvik samt är en förutsättning för kollektivtrafik med stombuss i enlighet med Region Stockholms nu gällande stomnätsplan och regionens föreslagna Kollektivtrafikplan 2050.

Genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn medför dock påverkan på, intrång i, och fördyrningar av kollektivtrafiken och dess anläggningar. Påverkan kommer att ske på befintlig tunnelbana, busstrafik samt pendeltågstrafik. Vidare omöjliggör Tvärförbindelse Södertörn i vissa partier i praktiken den av Sverigeförhandlingen framförhandlade sträckan för Spårväg Syd. Avtal behöver tecknas där förutsättningarna och ansvar för detta regleras innan vägplanen fastställs. Yttrandet beskriver behov av avtal. Region Stockholm kan inte tillstyrka förslaget utan sådana avtal.

Ekonomiska konsekvenser

Tvärförbindelse Södertörns genomförandefas kommer att innebära fördyrningar av kollektivtrafiken i form av markant förlängda körvägar för busstrafiken i Fittja/inrättandet av en tillfällig linje under åtta års tid, samt omkostnader för ersättningstrafik för pendeltåg och tunnelbana, såvida inte avtal tecknas som fastställer att Trafikverket ska bära dessa kostnader.

Tvärförbindelse Södertörns utformning innebär vidare att utformningen av, och de ekonomiska ramarna för, Sverigeförhandlingsobjektet Spårväg Syd behöver anpassas. Exempelvis medför Tvärförbindelsens vägplan konsekvenser för Spårväg Syd i form av fler och längre tunnlar och broar vilka är kostnadsdrivande för både byggnation och drift.

Riskbedömning

I det fall vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn i sin helhet fastställs i sin nuvarande utformning föreligger stor risk att Spårväg Syds avtalade sträckning inte kan genomföras tekniskt och ekonomiskt. Det finns också risk att tidsaspekter kan bli kritiska. Därmed föreligger stor risk att

Sverigeförhandlingens ramavtal 6 behöver omförhandlas om vägplanen fastställs.

Om Tvärförbindelse Södertörns vägplan inte fastställs riskeras genomförandet av densamma.

Konsekvenser för miljön
Spårväg syd är en viktig förutsättning för att uppnå målsättning om ökade kollektiva andelar av de motoriserade resorna mellan de regionala kärnorna på Södertörn. Vidare behöver spårvägen bli en gen och attraktiv koppling för att vara konkurrenskraftig och styra mot hållbara val av färdmedel.

Tvärförbindelsens vägplan medför konsekvenser för Spårväg Syd i form av fler och längre tunnlar, broar samt eventuella kumulativa miljöeffekter. Tunnlar och broar medför stor inverkan på miljön och mer av dessa anläggningsdelar är negativt. Kumulativa effekter kan inställa sig vid Gömmareravinen samt vid ekodukten där de två projekten kan komma att motverka varandra vad gäller miljöeffekter.

Sociala konsekvenser
I det fall Spårväg Syd inte genomförs kommer negativa sociala konsekvenser inställa sig i form av icke-realiserade förbättrade restider med kollektivtrafik och färre nya bostäder och arbetsplatser i regionen. Hushåll med en eller flera bilar kommer gynnas relativt hushåll utan bil.

I det fall där Spårväg Syd genomförs trots de försvårande omständigheterna utifrån Tvärförbindelse Södertörn är de sociala konsekvenserna antagligen små och mer kopplade till allmänhetens förtroende för offentliga investeringsprojekt och dess kostnadskontroll.

Expedieras till

Tjänsteutlåtandets bilaga, *Yttrande över begäran om fastställelseprövning för Anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län*, expedieras till:
Trafikverket, Ärendemottagningen Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge
eller trafikverket@trafikverket.se

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-02-08

Ärende
TN 2015-0615

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

Handläggare
Camilla Årlin
08-123 318 06
camilla.arlin@regionstockholm.se

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Mottagare
Trafikverket,
Ärendemottagningen
Planprövning,
Box 810, 781 28 Borlänge

trafikverket@trafikverket.se

Er referens: TRV 2021/19838, (TRV 2017/27)

Yttrande över begäran om fastställelseprövning för Anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn i Huddinge, Haninge och Botkyrka kommuner, Stockholms län

Trafikverket har översänt rubricerade handlingar till Region Stockholm för yttrande. Region Stockholm svarar genom sin trafikförvaltning i samråd med regionledningskontoret.

Om handlingarna

Trafikverket Region Stockholm har överlämnat vägplanen för väg 259, Tvärförbindelse Södertörn, till Trafikverket för fastställelseprövning. De synpunkter som kom in under vägplanens granskning har kommenterats av Trafikverket i ett granskningsutlåtande. Med anledning av inkomna synpunkter under granskning har vägplanen ändrats och ett kompletterande granskningsutlåtande har upprättats.

Region Stockholm och övriga remissinstanser får i detta skede ta del av nämnda handlingar och har möjlighet att framföra ytterligare synpunkter innan beslut om fastställelse fattas.

Tvärförbindelse Södertörn berör kollektivtrafiksystemet längs med hela sträckan. Mer specifikt berörs tunnelbanan vid Masmo, Sverigeförhandlingens objekt Spårväg Syd, pendeltåg och regionaltåg vid Flemingsberg, nutida stomlinje 172, framtida stomlinje N och J, samt busslinjer 151, 702, 704, 707, 7o9, 714, 726, 737, 74o, 742, 743, 745, 748, 749, 827, 837, 842 och 865 i Botkyrka, Huddinge och Haninge kommuner.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Region Stockholm har yttrat sig i tidigare skeden av vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn, senast i granskningsskedet - *Region Stockholms yttrande (RS 2021-0091) samt Kompletterande granskningsyttrande 2021-03-10* (TN 2015- 0615)

Region Stockholms synpunkter

I nedan svar utgår Region Stockholm från sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet samt från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

Övergripande synpunkter

Tvärförbindelse Södertörn är ett statligt infrastrukturobjekt som knyter samman olika delar av regionen på tvären. Den möjliggör en ny väg för godstransporter till och från den nya hamnen i Norvik samt är en förutsättning för kollektivtrafik med stombuss i enlighet med Region Stockholms nu gällande stomnätsplan och regionens föreslagna Kollektivtrafikplan 2050.

Region Stockholm vill i sammanhanget bestämt och tydligt lyfta att genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn medför påverkan på, och intrång i, kollektivtrafiken och dess anläggningar. Påverkan kommer att ske på befintlig tunnelbana, busstrafik och pendeltågstrafik samt i vissa partier i praktiken omöjliggöra Spårväg Syds genom Sverigeförhandlingen framförhandlade sträcka. Avtal behöver tecknas där förutsättningarna för detta regleras innan vägplanen fastställs. I nuläget saknas sådana avtal. Region Stockholm kan inte tillstyrka förslaget utan sådana avtal.

Region Stockholm genom sin trafikförvaltning, har i samtliga skeden av vägplanens framtagande framfört vikten av att kollektivtrafiken och resultaten av Spårväg Syds planeringsstudie beaktas i utformningen av Tvärförbindelse Södertörn. Detta har framförts genom samråd, granskning och genom den underhandsdialog mellan kommuner, trafikförvaltningen och Trafikverkets projekt för Tvärförbindelse Södertörn som ingick i vägplanens framtagandeprocess. Spårväg syds korridorer har förmedlats till Trafikverket i ett tidigt skede av processen.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Intrång i Tunnelbanans anläggning i Masmo

Trafikverket har ett pågående intrångsärende hos trafikförvaltningen som omhändertar samordning mellan parterna vid tunnelbanan i Masmo. Trots pågående samordning vill Region Stockholm åter påpeka följande:

- Innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. SL:s föreskrifter ska följas.
- Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploatören.
- Ett medgivande till intrång i tunnelbanans anläggning ska regleras i avtal.

Buss

Byggskedet påverkar framkomlighet och angöring av hållplatser för buss på ett sätt som blir kostnadsdrivande för kollektivtrafiken. Bland annat gäller detta avstängning av Tegelbruksvägen under åtta års tid vid ombyggnation av Vårbybroarna. Avstängningen innebär förlängda körvägar och förändrat trafikupplägg för kollektivtrafiken. Grovt räknat medför avstängningen vid Tegelbruksvägen under genomförandet en merkostnad om fyra miljoner kronor per år för busstrafiken. Region Stockholm har i granskningsskedet framfört att dessa fördyrningar ska bekostas av Trafikverket. Trafikverket har i samband med byggande av Förbifart Stockholm tecknat ett avtal med trafikförvaltningen där projekt Förbifart Stockholm bär de fördyrningar som byggandet av Förbifart Stockholm åsamkar kollektivtrafiken. Region Stockholm anser att de ökade kostnaderna för kollektivtrafiken ska regleras på motsvarande sätt och att detta ska ske i inledningsvis nämnda avtal.

Pendeltåg

Region Stockholm genom dess trafikförvaltning har fått information om att byggandet av trafikplats Solgård kommer att innebära avstängningar av pendel- och regionaltågstrafik vid Flemingsberg. Avstängningen har inte framkommit i tidigare dialog. Ersättningstrafik erfordras för den tid pendeltåg inte kan trafikera sträckan. Region Stockholm förutsätter att Trafikverket bär den merkostnad som ersättningstrafiken samt övriga merkostnader avstängningen innebär för trafikförvaltningen och trafikoperatören.
Region Stockholm anser att ett avtal ska tecknas för att säkerställa ovan. I nuläget saknas ett sådant avtal.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Regionalt cykelstråk
Framkomlighet, genhet och tillgänglighet på det regionala cykelstråket behöver säkerställas under byggtiden. I förslaget finns det sträckor som under byggtiden föreslås få för långa omledningsvägar, dessa bör korrigeras till mer gena sträckningar.

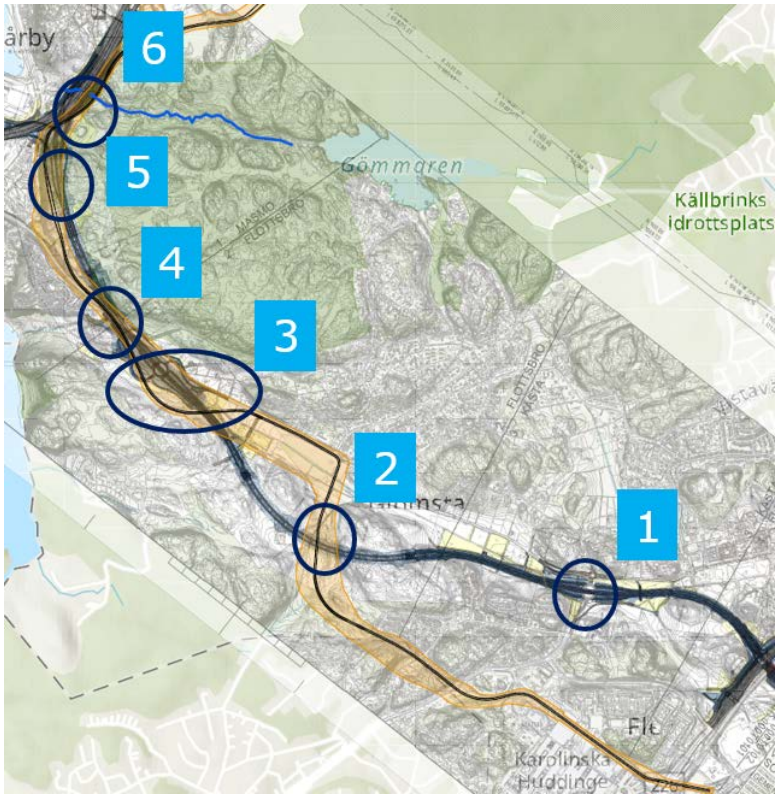
Spårväg syd
Region Stockholm genom dess trafikförvaltning bedriver arbete med järnvägsplan för Spårväg Syd, belägen i sydvästra delen av Regionen. För närvarande upprättas samrådshandling för alternativa lokaliseringar. Arbetet med val av lokalisering, inklusive samråd, planeras att genomföras och slutföras under 2022. Därefter inleds arbete med järnvägsplan, MKB och systemhandling. Under 2021 har överenskommen sträckning för spårvägen utifrån Sverigeförhandlingen aktualitetsprövats med resultat att ett antal utmaningar föreligger. Delar av de utmaningarna härrör från samordning mellan Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn. Utmaningarna, som kommer sig av geografisk lokalisering och utformning, presenteras under näst följande underrubriker.

I skrivande stund pågår framtagande av ett samverkansavtal mellan Region Stockholm och Trafikverket. Avtalets syfte att fastslå att parterna har ett gemensamt ansvar att säkerställa en aktiv samverkan som möjliggör utbyggnaden av Kollektivtrafikobjekten i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal, samtidigt som påverkan på Trafikverkets anläggningar minimeras.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Trafikplats Kästa (1)
Försvårar kraftigt möjlig alternativ lokalisering för spårvägen via Katrinebergsvägen, tvärs Trafikplats Kästa, och sedan västerut mot Masmo. Planskild passage av spårvägen i relation till Tvärförbindelse Södertörn bedöms ej vara möjlig och mycket lite utrymme för lokalisering av spårvägen finns söder om trafikplatsen, en sådan lokalisering leder också till svårmotiverade intrång i fastigheter.

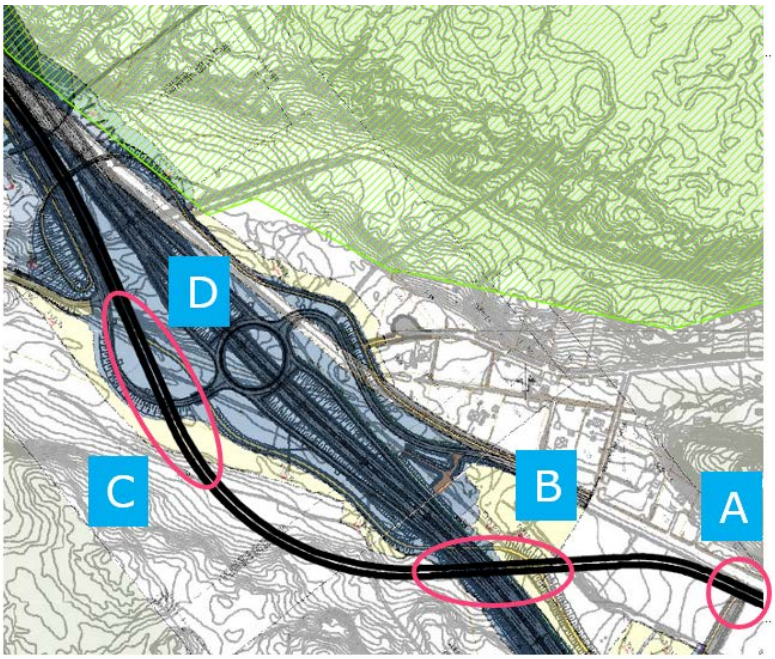
Trafikplats Kästa medför att kvarstående lokalisering för Spårväg Syd i detta område är tunnelförläggning under området Kästa.

Korsningspunkt Glömstadalen (2)
I detta avsnitt är Tvärförbindelsen tunnelförlagd medan spårvägen är förlagd i markplan. Eventuell konfliktpunkt finns vid korsningspunkt mellan tunnel och spårväg där Trafikverket har planlagt temporärt markanspråk för arbetsområde och byggväg (två års nyttjanderätt). I korsningspunkten planerar Trafikverket för en betongtunnel som följd av utmanande bergförhållanden, därav det temporära markanspråket. Om en situation där en cut and cover lösning, eller

annan form av byggnation med större påverkan på markytan, inställer sig kan det försvåra samtida byggnation av spårvägen.

Korsningspunkten kräver samordning mellan trafikförvaltningen och Trafikverket för att åstadkomma båda infrastrukturåtgärderna. Detta kräver tät dialog och samplanering.

Trafikplats Flottsbro (3)
Åtskilliga passager över och under Tvärförbindelsen är nödvändiga för att spårvägen ska kunna ta sig igenom trafikplatsen. Intrång i vägrätt krävs. Intrång i tillfälliga markanspråk (mellan sex och tio års nyttjanderätt) krävs på flera platser.



A) Konfliktpunkt med lokalväg som ansluter till trafikplats Flottsbro.
B) Planskild korsning med Tvärförbindelsen och gång- och cykelbana. Konflikt med tillfälligt markanspråk (10 års nyttjanderätt).
C) Planskilda korsningar med ramp i trafikplats samt gång- och cykelbana. Konflikt med tillfälligt markanspråk (6 års nyttjanderätt).
D) Intrång i kommande vägrätt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Även om tillräckligt utrymme för spårvägen finns i och kring trafikplatsen, vilket inte kunnat analyseras i detalj, medför Trafikverkets anläggning att spårvägens kostnader för ett genomförande inte kan accepteras. Trafikverket måste medverka till att hitta alternativ placering av exempelvis gång- och cykelbanan eller annan del av trafikplatsen, samordnat med en justerad placering av spårvägen.

Ekodukt (4)
Trafikverket planerar för en ekodukt som stärker ekologiska samband inom ett område med svaga gröna samband. Spårvägen kan svårligen få plats under ekodukten tillsammans med den väginfrastruktur som Trafikverket planerar för, samt dike.

Lokaliseringar av spårvägen norr eller söder om ekodukten medför att ekoduktens funktion kraftigt försämras, om inte till och med omintetgörs. Lokaliseringar under ekodukten leder till intrång i kommande vägrätt.

Följden av ekoduktens utformning är att trafikanläggningarna inte kommer kunna ha den standard som är önskvärd, att underhållsytor blir minimala eller inte alls kan komma till stånd (besvärliga förhållanden för underhållsåtgärder under ekodukten, vilka kommer leda till avstängningar som påverkar båda parter). Skyddsavstånd kommer bli obefintliga.

Trafikverket måste ta ansvar, både tekniskt och ekonomiskt, för att hitta alternativa lösningar för funktionerna runt och under ekodukten, samordnat med en justerad placering av spårvägen.

Om inte en lokalisering under ekodukten är möjlig, och om ytförläggning av spårvägen endera norr eller söder om ekodukten kraftigt påverkar ekoduktens funktion negativt, tvingas parterna inom Spårväg syd att utreda tunnelförläggning av spårvägen i detta avsnitt. Alternativt upprätta en egen ekodukt. Sådana lösningar är mycket kostsamma och inryms inte heller i den budget för Spårväg Syd som är överenskommen inom Sverigeförhandlingen. Kumulativa konsekvenser i kultur- och naturmiljö kan inte bortses från.

Masmo (5)
Tunnelpåslag och bergskärningar hamnar nära varandra. I tunneln ligger de två anläggningarna nära varandra och skyddszoner för bergtunnlar är i konflikt. Spårvägen hamnar i konflikt med tillfälligt markanspråk med sex års nyttjanderätt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Som följd av Trafikverkets anläggningar i form av tunnlar och andra funktioner behöver spårvägen dyka djupt i berget och göra en snäv kurva, för att sedan snabbt stiga mot norr i den västra delen av Masmoberget. Denna spårgeometri, med maxlutningar kombinerat med kurva, medför trafiksäkerhetsrisker, ökat spårslitage samt att tågen kommer att behöva passera Masmo med begränsad hastighet, vilket ger negativa effekter på resenärsnyttan.

I berget hamnar spårvägens tunnel i direkt konflikt med markanspråk för tekniska anläggningar och ledningar samt med skyddszon för Trafikverkets bergtunnlar.

Alternativa lokaliseringar i ytläge i Masmo hamnar i samma problem eftersom ovan nämnda ramper ändå behöver undvikas, varför spårvägen, trots ytläge söder om Masmoberget, behöver dyka ner i ett tunnelläge norrut. Därmed är Sverigeförhandlingens dragning av Spårväg Syd omöjliggjord vid denna plats.

Lokalisering på Masmoberget är inte genomförbar som följd av stora intrång i naturreservat.

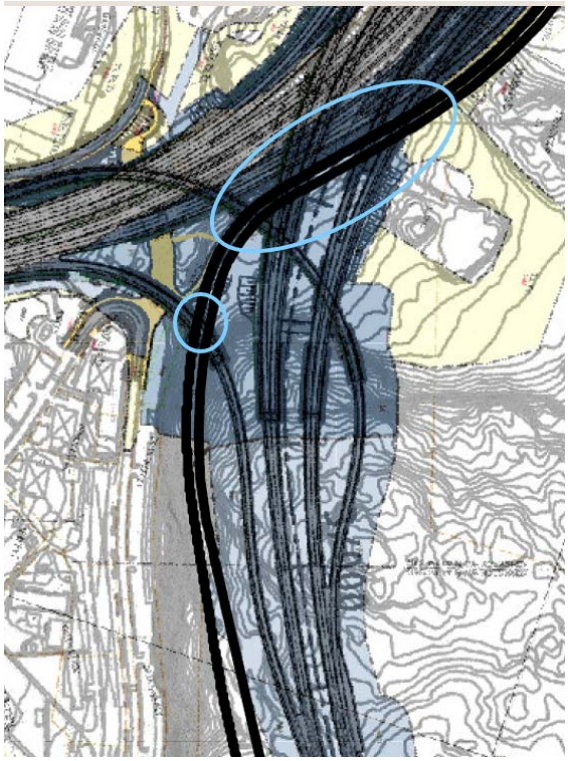
Kvarstående alternativ för parterna i Spårväg Syd är att tvingas se över andra tunnelförläggningar med risk för markant ökade kostnader. Eftersom påverkan på Trafikverkets anläggning trots alternativ lokalisering är oundviklig måste Trafikverket ta ansvar, tekniskt och ekonomiskt, till att utreda och anpassa sin anläggning för en sådan alternativ tunnelförläggning.

Trafikplats Masmo (5)
Som följd av det djupa läget, för att undvika konflikt med ramper mellan Tvärförbindelsens bergtunnel och Trafikplats Masmo, och för spårvägen styrande maxlutningar kommer spårvägen behöva en lång sträcka för att ta sig upp till markplan. Konflikt med tillfälligt markanspråk med sex års nyttjanderätt.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Gömmareravinen (6)
Som följd av det djupa läget, för att undvika konflikt med ramper mellan Tvärförbindelsens bergtunnel och Trafikplats Masmo, och för spårvägen styrande maxlutningar kommer spårvägen behöva en lång sträcka för att ta sig upp till markplan.

Denna stigning är inte tillräcklig för att kunna broförlägga spårvägen över Gömmareravinen. Spårvägen hamnar lågt i ravinen och Gömmarebäcken behöver kulverteras. Detta omintetgör Trafikverkets planerade kompensationsåtgärd för ravinen och öppnandet av ett grönt samband under motorvägarna. Konflikt med tillfälligt markanspråk med åtta års nyttjanderätt.

Region Stockholm konstaterar att Trafikverkets lösning i Masmo för Tvärförbindelse Södertörn lämnar spårvägen med en lokalisering som är oacceptabel utifrån intrång i Gömmareravinen och följande kumulativa effekter.

Sammantaget bedömer Regionen att föreslagen lösning för Tvärförbindelsen i Masmo, vid ekodukten samt vid trafikplats Flottsbro omöjliggör Spårväg Syds i Sverigeförhandlingen framförhandlade sträcka. Vidare påverkas nyttan av, och

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Planering
Samhällsplanering

YTTRANDE
2022-01-26

Ärende/Dok. id.
TN 2015-0615/RS
2021-1051
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kostnad och tidplan för, spårvägen då nya korridorer och lösningar behöver tas fram. Konsekvenser av, och ansvar och lösningar för, detta behöver analyseras och omhändertas parterna emellan.

Region Stockholm
Trafikförvaltningen

David Lagneholm
Förvaltningschef, trafikförvaltningen

Länsstyrelsen Stockholm

Datum
2021-12-13

Beteckning
343-56048-2021

Enheten för bostäder och fysisk planering
Lisa Palmér

Trafikverket

trafikverket@trafikverket.se

Trafikverkets begäran om Länsstyrelsens yttrande över vägplan för projektet Vägplan för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2017/27

Yttrande

Länsstyrelsen tillstyrker med stöd av 18 § första stycket väglagen (1971:948) (VägL) att Trafikverket fastställer rubricerad vägplan.

Beskrivning av ärendet

Vägen är en cirka 24 kilometer lång tvärled från Vårby Backe i Huddinge kommun till trafikplats Jordbro i Haninge kommun. Planen omfattar även E4/E20 från Vårby backe i Huddinge kommun till trafikplats Fittja i Botkyrka kommun. Vägen binder samman regionala centrum och flera stora kommunikationsstråk. Vägen ansluter till E4/E20, korsar väg 226, Västra stambanan, Nynäsbanan och ansluter till väg 73 i öst. Planen omfattar vägsträckan, inklusive en gång- och cykelväg.

Bakgrunden till projektet är att befintlig väg 259 har hög trafikbelastning, bristande framkomlighet och trafiksäkerhet. Befintligt gång- och cykelvägnät i området anses också ha stora brister avseende trafiksäkerhet. Med en ökning av godstrafik, bland annat till och från Nynäshamn och den nya godshamnen i Norvik, förvärras kapacitetsproblemen.

Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken (1998:808). Grund för Länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande. En miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2020-12-10, utgör ett underlag till vägplanen. Länsstyrelsen fattade beslutet att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen 2020-12-18. Planen har varit på granskning under perioden 2021-01-25 – 2021-02-23. Trafikverket kom in med en begäran om yttrande inför planens fastställande 2021-08-04.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen tillstyrker att vägplanen för Vägplan för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn fastställs enligt 18 § väglagen. Länsstyrelsen har inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Vägutbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2

kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3–4 kap. miljöbalken, miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken samt skyddsbestämmelserna enligt 7 kap. miljöbalken (strandskydd och biotopsskydd).

Länsstyrelsen bedömer att projektet medför omgivningspåverkan med bl.a. intrång i natur- och kulturmiljö av allmänintresse. Intrången kan dock motiveras utifrån de transportproblem som ska lösas och transportbehov som ska tillgodoses. Detta gäller även projektmålen avseende att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen är trafiksäker och medför god framkomlighet för samtlig fordonstrafik, men framförallt för kollektivtrafik och godstrafik. De gång- och cykelvägar som anläggs kommer komplettera befintliga och planerade kommunala gång- och cykelvägar så att ett sammanhängande gång-och cykelvägnät skapas längs vägen. Detta innebär förbättrade möjligheter för oskyddade trafikanter att färdas längs med vägen.

Trafiknyttan med den valda lösningen har vidare verifierats med trafikprognoser. Vägplanen ligger även i linje med den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2050. Vägen ökar den regionala tillgängligheten och förbättrar kopplingarna mellan de regionala stadskärnorna Kungens kurva-Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum. Vägen utgör även en viktig länk i det regionala vägnätet i Stockholmsregionen. Tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden bildar väg 259 en yttre tvärled som binder samman de norra och södra delarna av Stockholms län.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket har studerat olika alternativ för väg 259 inom processens alla skeden. Alternativ har vidare bedömts ur olika aspekter och avförts alternativt bearbetats. Nedan följer en utvecklad motivering.

De allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. MB

Länsstyrelsen anser att den föreslagna vägen har utformats med hänsyn till innehållet i de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken. Nedan följer vår motivering.

Val av plats

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att val av plats är lämplig med hänsyn till vad som bedöms vara tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Vägombyggnaden sker i huvudsak i befintlig sträckning för väg 259, men med nya tunnlar. Länsstyrelsen bedömer att projektets främsta omgivningspåverkan gäller intrång i natur- och kulturmiljö av allmänintresse, t.ex. riksintresse för friluftslivet, naturreservat, kulturmiljöer och jordbruksmark. Projektet har bearbetats under samrådet och Länsstyrelsen bedömer att projektets lokalisering och utformning anpassats, så att så lite skada som möjligt uppstår på dessa värden. Där större förändringar sker reglerar plankartan vidare skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas inom vägområdet respektive erbjudas utanför vägområdet, för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken och anläggningen.

Risk och säkerhet – farligt gods transporter

Väg 259 utgör primärled för farligt gods. För att reducera konsekvenserna för olyckor i tunnlar, olyckor som innefattar brand i fordon eller olyckor med transporter av farligt gods, kommer brandbekämpningssystem installeras i Masmo-, Glömsta- och Flemingsbergstunnlarna. Vägen utformas vidare generellt med dike, vägräcke och bullerskyddsskärmar och på några platser är vägen förlagd nersänkt i tråg som ger samma effekt som en bullerskyddsskärm. Vid två områden (E4/E20 och vid Granby) kommer dock ytterligare åtgärder krävas för att erhålla acceptabel risknivå. Vid dessa områden/riskobjekt ska bullerskydds-skärmar utformas för att klara en brand.

Skyddsåtgärder kommer även behöva vidtas på byggnader utanför vägområdet för att en acceptabel risknivå ska uppnås. Skyddsåtgärderna är friskluftsintag på byggnader, begränsningar av byggnaders fönsterarea samt centralt avstängningsbar ventilation på byggnad. För fastigheten Varvet 1 ska särskilda skyddsåtgärder vidtas för att acceptabel risknivå ska klaras. I den mån vägplanen reglerar skyddsåtgärder utanför vägområdet, innebär det ett rättsligt åtagande för Trafikverket att erbjuda brandklassningsåtgärder på annans byggnad. Berörd fastighetsägare har dock rätt att tacka nej till åtgärden.

Länsstyrelsens tillstyrkan av vägplanen innebär att vi förutsätter att skydds- och brandklassningsåtgärder som följer av plankartan, kommer att genomföras respektive erbjudas berörda fastigheter.

Översvämningsrisker, klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att vägplanen är anpassad för de översvämningsrisker som följer av ökad nederbörd och intensivare regn. Exempelvis dimensioneras nya trummor och kulvertar i befintliga vattendrag och vattenområden som ingår i vägplanen för att klara ökade flöden.

Buller

Länsstyrelsen anser att det av plankartorna framgår var bullerskyddskärm av varierande höjd och utformning kommer att anläggas längs med vägbanan. På några platser kommer skyddet utformas så att det är även är brandklassat. Vissa bostäder kommer även att erbjudas kompletterande bullerskyddsåtgärder inom bostadsfastigheterna. En förutsättning för Länsstyrelsens tillstyrkande är att plankartorna kompletteras så att det framgår att bulleråtgärderna ska klara riktvärdena i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och att Trafikverket kommer erbjuda att förvärva de fastigheter, där bullervärden inte kommer klaras.

Hushållningsbestämmelserna enligt 3 - 4 kap. MB

Riksintresse för friluftsliv, 3 kap. 6 § MB

En utbyggnad av trafikleden enligt föreslagna vägplan kommer att medföra påtaglig skada på riksintresseområdet Hanveden. Vägplanen omfattar dock hänsyn i form av anpassningar med flera skadeförebyggande åtgärder, för att begränsa negativ påverkan på förutsättningarna för friluftsliv i området.

Länsstyrelsen anser att tvärförbindelse Södertörn som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska ges företräde. Detta eftersom vägen på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning, enligt den avvägning som gäller enligt 3 kap. 10 § miljöbalken.

Brukningsvärd jordbruksmark, 3 kap. 4 § MB

Väganläggningen kommer innebära intrång i jordbruksmark och försvåra rationellt brukande genom försämrad tillgänglighet och förändrad åkermarksstruktur. Störst negativa konsekvenser bedöms uppstå för jordbruksmarken i Glömstadalens östra del och där trafikplatserna Gladö och Lissma planeras. Delar av jordbruksmarken vid Gladö kvarn och Sundby kommer skäras av till följd av trafikplats Gladö, vilket innebär restytor och försämrad tillgänglighet. Vid trafikplats Lissma kommer i huvudsak Elisebergs gård beröras där mer än hälften av jordbruksmarken påverkas. Följden kommer innebära stora arealförluster och försämrad tillgänglighet till jordbruksmarken på grund av längre körväg. I Glömstadalens östra del, där bland annat trafikplats Kästa anläggs, tas cirka 9,9 hektar jordbruksmark i anspråk. Delar av marken kommer också skäras av, vilket ger restytor samt försämrad tillgänglighet till jordbruksmarken söder om väganläggningen eftersom körvägar blir längre. Trots den negativa påverkan vid vissa delar, bedömer Länsstyrelsen att vägplanen har anpassats för att begränsa negativ påverkan i den utsträckning det är möjligt. Flera alternativ har valts bort för att minska intrånget i jordbruksmark samt minska fragmentering.

Natura 2000-område, enligt 4 kap. 8 § och 7 kap. 28 § MB

Omkring 300 meter söder om väg 259 vid Lissma ligger Natura 2000-området Granby. Området utgörs främst av mossrik granskog. De arter och naturtyper som ligger till grund för utpekandet är arten grön sköldmossa samt naturtyperna västlig taiga (9010) och lövsumpskog av fennoskandisk typ (9080). Natura 2000-områden utgör riksintressen och områdesskydd enligt 4 kap. 8 § och 7 kap. 28 § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att väg 259 inte kommer att riskera att påtagligt skada på Natura 2000-områdets natur- och kulturvärden, eller att påverka områdets miljö på ett sådant betydande sätt att tillstånd krävs enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken.

Riksintresse Mälaren med öar och stränder enligt 4 kap. 2 § miljöbalken

Vid Vårby berörs en liten del av riksintresse Mälaren med öar och stränder. Länsstyrelsen anser att projektet inte påverkar turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivet, intressen.

Yrkesfiske, enligt 3 kap. 5 § MB

Mälaren utgör riksintresse för yrkesfisket. Länsstyrelsen anser att yrkesfisket inte påverkas av planförslaget.

Mijökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken

Vatten

Länsstyrelsen anser att Trafikverket visat att de kommer att förhålla sig till både vattenskyddsföreskrifter och miljökvalitetsnormer för vatten.

Delar av vägplanen ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Planförslaget berör i övrigt sammanlagt fem sjöar och ett vattendrag som av pekats ut som ytvattenförekomster. Dessa berörs indirekt genom att de är slutlig mottagare av vägdagvatten från tvärförbindelsen. Albysjön och Mälaren-Rödstensfjärden i de västligaste delarna samt Övre Rudasjön i de östligaste delarna omfattas även av områdesskydd för dricksvatten.

Tre grundvattenförekomster finns också i området, Tullingeåsen-Ekebyhov-Riksten, Jordbromalm och Handel. De omfattas också av områdesskydd för dricksvatten. Länsstyrelsen bedömer att deras status inte försämras av projektet.

I vägplanen bedöms föroreningsmängderna från vägdagvattnet minska till alla vattenförekomster förutom Albysjön. Länsstyrelsen anser därför att det är angeläget att de skyddsåtgärder som anges genomföras utanför vägplan på kvarvarande delar av befintlig väg 259 (Botkyrkaleden och Glömstavägen) görs för att minska belastningen på Albysjön.

Generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § MB

Inom området förekommer objekt och områden som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Samråd har genomförts med länsstyrelsen angående objekt som påverkas (Länsstyrelsens dnr 343-3081-2020). De alléer som berörs i Botkyrka kommer ersättas genom återplantering på annan plats. De allélträd som berörs av vägutbyggnaden vid Vårby kommer återplanteras. Som kompensation för kulvertering av delar av Glömstadiket kommer dämningsåtgärder av diken i Flemingsbergskogens naturreservat vid Oxhagen genomföras. Inom Lissmadalens naturreservat kommer en åkerholme att skapas som kompensationsåtgärd för de två åkerholmar som påverkas (cirka 0,3 hektar). Diken som omfattas av generellt biotopskydd och som ligger inom tillfällig nyttjanderätt, till exempel delar av Glömstadiket och Grindtorps-diket, kommer skyddas under byggtiden. För allén vid Sundbygård kommer stängsling krävas som skydd under byggtiden. Länsstyrelsen har inga invändningar mot planens utformning och de åtgärder som planeras.

Strandskydd enligt 7 kap. 15 § miljöbalken

Länsstyrelsen bedömer att vägens föreslagna utformning som framgår av plan-karta och planbeskrivning är förenlig med strandskyddets syften.

Kring Gömmarbäcken råder strandskydd på 100 meter på östra sidan av E4/E20. Om- och utbyggnad av väg E4/E20 och väg 259 innebär intrång i strandskyddad zon, men Länsstyrelsen bedömer att den inte påverkar tillgängligheten till området. I strandskyddszonen påverkas förutsättningarna för växt- och djurlivet

både positivt. Eftersom dagens trumma tas bort och samtliga vägar och ramper läggs på broar över ravinen, kommer detta innebära fri passage för människor och djur utmed strandzonen.

Vägplanen kommer påverka ett område kring Gladövik som omfattas av sjön Orlångens utökade strandskydd, flera områden med strandskydd kring Lissmasjön, samt nedre Rudasjöns strandskydd vid Jordbro företagspark. Länsstyrelsen bedömer att tillgängligheten till dessa områden inte påverkas negativt. Jämfört med nuläget blir det ingen skillnad eller i vissa fall bättre eftersom tillgängligheten via kollektivtrafik och via gång-och cykelvägen i många fall blir bättre. Högre trafikvolymer och högre hastigheter kan dock påverka förutsättningarna för rekreation och djurliv negativt. De fem meter höga bullerskyddsplank som kommer anläggas vid Lissmasjön beräknas begränsa en ökad bullernivå inom strandskyddszonen. Faunaanpassning kring vattendrag bedöms gynna djurlivet på en övergripande nivå, och även gynna de arter som eventuellt rör sig inom samt till och från strandskyddad zon.

Artskydd

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på hantering av artskydd vid enskilda samrådsmöten och på underlag som tagits fram. Länsstyrelsen anser att vägplanen nu innehåller bra åtgärder och förslag för hantering av artskyddet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av samhällsbyggnadsdirektör Mathias Wahlsten med planhandläggare Lisa Palmér som föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Tatjana Joksimović samt samordnare Susann Sass Jonsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.