

Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
Huddinge Naturskyddsförening  
Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem  
Friluftsförbundet Huddinge  
Friluftsförbundet Botkyrka lokalavdelning  
Huddinge hembygdsförening

Stockholm 2016-04-30

Till  
Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Region Stockholm  
Box 810  
781 28 Borlänge

## **Synpunkter i samband med öppet samråd för Tvärförbindelse Södertörn, TRV 2015/19092**

### Behov av vägen

I takt med stigande befolkning, ökade realinkomster och de facto sjunkande drivmedelskostnader är det inte orimligt att anta att trafikflödena i den aktuella sträckningen kommer att öka betydligt. En förstärkning av vägkapaciteten är därför sannolikt ofrånkomlig.

Samtidigt är det uppenbart att en utbyggnad av en ny, kapacitetsstark väg driver utvecklingen när det gäller utsläpp, underlag för kollektivtrafik m.m. i felaktig riktning. Det är från miljösynpunkt mycket olyckligt att vägtrafiken ytterligare stimuleras på det sätt projektet kommer att innebära. Vi har svårt att se att detta projekt är förenligt med Trafikverkets långsiktiga vision.<sup>1</sup>

Ett syfte med den nya vägen sägs vara att främja kollektivtrafik. Med högre snitthastigheter och kortare körtider för bilar är det dock sannolikt att kollektivtrafiken i realiteten förlorar marknadsandelar och att vägen leder till att ny trafik genereras både på själva den aktuella vägsträckningen och anslutande vägnät, vilket i sin tur ökar kapacitetsproblem och trängsel och driver fram krav om kapacitetsökningar även allt annat lika.

### Landskapet och naturvärden

Det landskap man har att hantera vid planeringen av den nya väg 259 är enastående rikt och vackert, detta gäller särskilt öster om Huddingevägen. De alternativ Trafikverket lanserar återspeglar en strävan att minimera intrånget i landskapet, vilket välkomnas. Från att tidigare ha fokuserat på i princip en enda dragning är det positivt att verket nu presenterar tre tämligen olika men i samtliga fall realistiska alternativ.

---

<sup>1</sup> [Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser](#), Trafikverket publikation 2016:043

Av de tre alternativen är våra föreningars bedömning att alternativet ”Mellersta korridoren” är klart överlägset från naturvårdssynpunkt. Även denna lösning innebär dock mycket stora intrång, särskilt i Glömstadalen. Tack vare att långa sträckor läggs i tunnel och att dragningen sker söder/sydväst om Flemingsbergs naturreservat blir intrången i detta, det från naturvårdssynpunkt mest känsliga avsnittet, måttliga. Området är i huvudsak fortfarande ganska tyst, en alltmera ovanlig kvalitet i Stockholmsregionen som måste värnas. I underlaget anges att denna sträckning ger längre körtider än den mera gena ”Norra korridoren”, en slutsats som dock inte förefaller självklar då ”Mellersta korridoren” bättre ansluter till Karolinska universitetssjukhuset och Södertörns högskola, två mycket stora och viktiga målpunkter. Rimligen bör det också vara en fördel att anslutningen till det nya bostadsområdet vid Riksten är bättre med ”Mellersta korridoren”.

Det alternativ som ger störst intrång och sannolikt dessutom sämst trafiknytta är den södra korridoren. Ett viktigt skäl är de sämre förutsättningarna för tunnelförläggning vilket i sin tur innebär större problem med barriäreffekter.

Intrånget från ”Norra korridoren” påverkas mycket kraftigt av om vägen läggs i tunnel helt eller bara delvis. Med tanke på topografin förefaller alternativet med en tunneldragning längs hela sträckningen, dvs. även under de öppna fälten vid Stensättra gård, inte vara ett seriöst alternativ. ”Norra korridoren” kommer rimligen att innebära mycket stora ingrepp vid Stensättra.

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.

#### Rekreation och friluftsliv

Förutom de stora naturvärdena, används områdena i Flemingsbergsskogen och Hanveden mycket i olika rekreations-, motions- och tävlingsarrangemang. T.ex. vandring, mountainbike, skol- och dagisutflykter, orientering, fågelskådning m fl. Likaså går de etablerade vandringslederna Huddingeleden och Sörmlandsleden genom det aktuella området. I handlingarna saknas bedömningar av vilka konsekvenser en ny tvärväg kan få för dessa populära leder.

#### Kulturmiljöer

Södertörn har många värdefulla kulturmiljöer och i landskapet som berörs av de aktuella korridorerna finns betydande fornlämningar från tusentals år sedan likväl som det äldre södertörnslandskapet som präglas av de många gårdarna. Göta Landsväg är berörd av en föreslagen streckning ovan jord i området norr om Flemingsberg. Det var en medeltida färdväg som gick från Stockholm över Södertörn mot Götaland och som har bevarade sträckningar än idag.

#### Kollektivtrafik/cykling m m

I dokumenten talas mycket om att främja kollektivtrafik och cykling, men hur detta ska gå till diskuteras endast i allmänna termer. Enligt Miljömålsberedningens delbetänkande ”Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige” ska Sverige om några decennier inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Rimligen innebär det att användningen av fossila drivmedel i princip helt upphört. Innan planeringen drivs vidare bör en bedömning göras hur en betydande ökning av den rörliga kostnaden för att köra motordrivna fordon påverkar projektet.

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

En attraktiv cykelväg bör anläggas hela sträckan Jordbro-Huddinge.

I tidigare dokument har planeringen utgått från att det i Glömstadalen utöver en 3+3 motorväg ska anläggas en lokal parallellgata med ungefär samma kapacitet och omfattning som dagens väg samt därutöver en spårväg (förmodligen kringgårdad med stängsel) och ytterligare cykelbanor. Vad återstår av dalgången efter att alla dessa anläggningar kommit till stånd? Vi kan inte se att Trafikverket hanterat den mycket tuffa konflikt mellan infrastrukturen och natur-/kultur-/friluftsvärden som därmed uppkommer. Om dessa ingrepp inte går att undvika – vilken typ av kompensation tänker sig Trafikverket att i detta fall satsa på?

### Slutsats

För att rimlig hänsyn ska kunna tas till de mycket stora natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärden som finns inom Hanveden och Flemingsbergsskogen, samt kring Gömmaren krävs att stora delar av vägen förläggs i tunnel.

Beatrice Sundberg, ordf  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Birgitta Andersson, ordf  
Huddinge Naturskyddsförening

Jan-Peter Falk, ordf  
Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem

Olle Wilson, ordf  
Huddinge hembygdsförening

Hélène Lagerlöf, ordf  
Friluftsförbundet, Botkyrka lokalavdelning.

Leif Malmlöf, ordf  
Friluftsförbundet i Huddinge