

## Kapitel 6

# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH EFFEKTER PÅ MILJÖN OCH MÄNNISKOR

## 6.1 Landskapsbild, stadsbild och kulturmiljö

### KULTURMILJÖ

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet som berättar om de historiska skeenden och processer som lett fram till det landskap vi ser idag. Vardagens livsmönster kan följas genom tiden i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt och tidsmässigt spänna över allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer.

Kulturmiljön bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en betydelsefull resurs för rekreation, friluftsliv, turism och besöksnäring. Vid planeringen av nya områden finns det ett ansvar (och en skyldighet vid lagskyddade landskap och bebyggelse) att ta tillvara och utveckla kulturmiljön för kommande generationer.

Sverige har ratificerat den europeiska landskapskonventionen vilket innebär att vi har förbundit oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap. Det innebär bland annat att främja och utveckla en helhetssyn på landskapets värden. Landskapskonventionen betonar landskapet som en viktig del av människors livskvalitet överallt.

De viktigaste bedömningsgrunderna för kulturmiljö och landskap i detta område är:

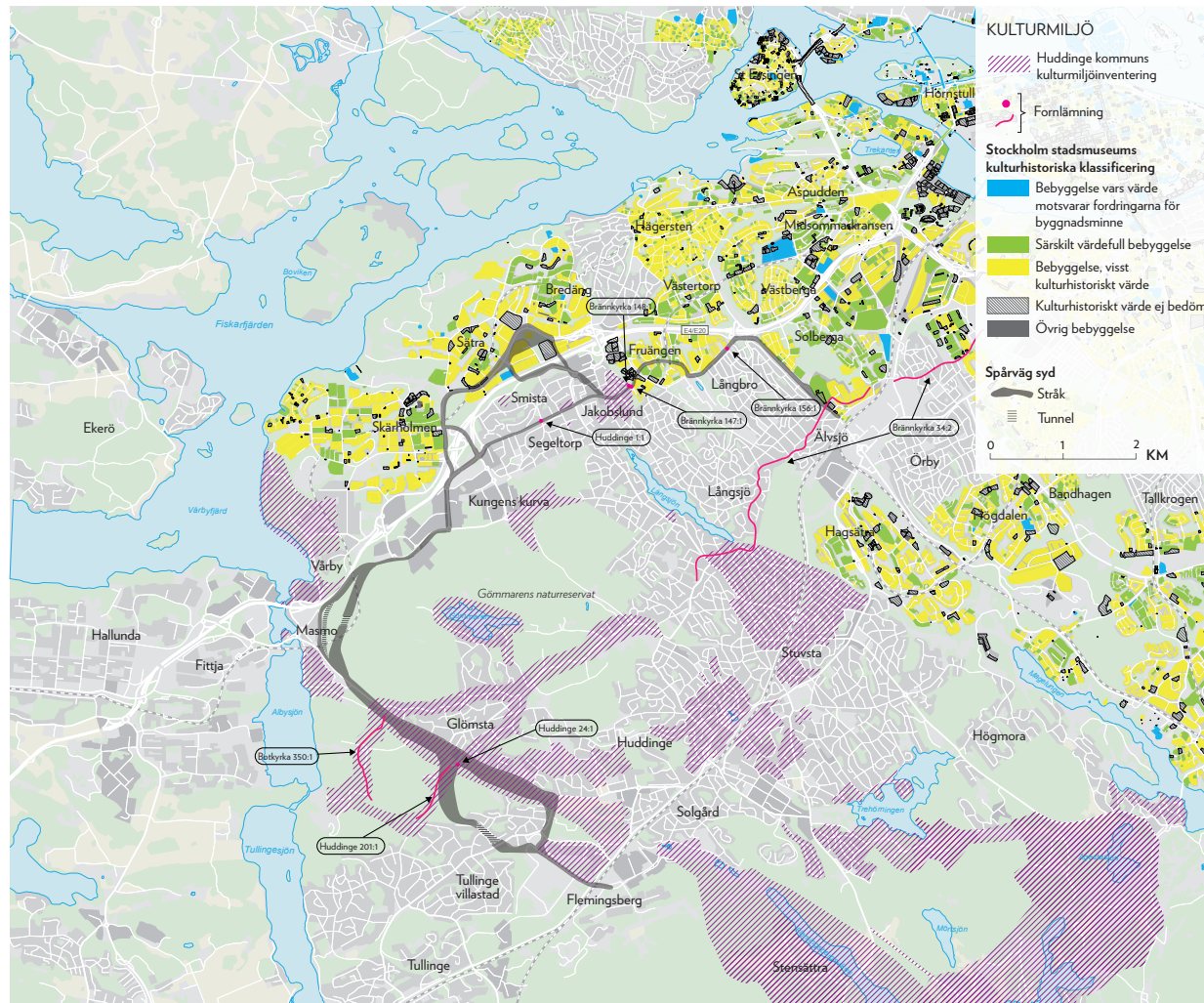
- Områdenas värdebärande karaktärer
- Landskapskonventionen
- Befintliga regionala- eller kommunala värden
- Formellt skyddade områden (exempelvis fornlämningar)

### 6.1.1 Förutsättningar och värden

Landskapet i utredningsområdet karaktäriseras av sprickdalslandskapets varierande topografi, med långsmala dalgångar som avbryts av mer höglänta morän- och bergsområden. Det mest framträdande draget är bebyggelseutvecklingen under 1900-talet, framförallt tiden efter 1950. Bostadsområden från olika tider avlöser varandra utmed sträckan och speglar Storstockholms successiva utbredning med järnvägsanknutna villastäder, omvandlade fritidshusområden, tunnelbanestäder, motorvägsnära industriområden och miljonprogram. Området genomkorsas av storskalig infrastruktur i form av E4: an och stambanan. Framförallt är motorvägen en kraftig barriär genom området, något som tillsammans med tunnelbanans linjesträckning bidragit till att områdenas olika karaktär. Sammanlagt berättar utredningsområdet om utbyggnaden av Stockholms södra förorter under 1900 – talet och speglar områdets utveckling från agrart herrgårdslandskap till modernt förortslandskap. Tillsammans bildar de olika områdena en tät stadsväv med olika möjligheter och begränsningar för en spårdragning genom utredningsområdet.

#### Värdebärande karaktärsdrag

Ett varierande stadslandskap innehåller miljöer som representerar olika perioder med olika planeringsideal och karaktärer. En förutsättning för en medveten planering är kunskap om på vilket sätt samhällets utveckling speglas i olika miljöer. I det arbetet studeras platsens struktur, innehåll och samband med



Figur 6.1.1 Översiktskarta som visar Spårvägs föreslagna sträckningar med känsliga områden markerade. I kartan är de fornlämningar som är en del av vägmiljön markerade.

omgivningen. Värdebärande karaktärsdrag som är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling identifieras. Genom att belysa vad som är kännetecknande för en miljö ges ramar för möjligheter och begränsningar vid förändring.

Inom landskapsplaneringen talar man om sårbara och robusta landskap. Ett robust landskap kan anses tåla storskaliga förändringar, vilket innebär att de landskapskvaliteter som förknippas med landskapet förblir tydliga och upplevelsebara även efter en exploatering. I ett landskap som bedöms som sårbart däremot riskerar viktiga landskapskvaliteter att gå förlorade vid större förändringar eller införande av nya strukturer i landskapet. Naturligtvis beror landskapets känslighet på vilken typ av förändring landskapet står inför. Inga landskap tål alla typer av förändringar, och få landskap är känsliga för alla typer av förändringar.

Längs med sträckan finns redan definierade planeringsbegränsningar i form av skyddade miljöer. Det handlar om fornlämningar som har ett starkt lagskydd (omfattas av Kulturmiljölagen, KML) och miljöer som kommunerna har definierat som skyddsvärda ur kulturmiljösynpunkt. Skyddsvärda kulturmiljöer omfattar allt från bebyggelsemiljöer, kulturlandskap till enskilda byggnader. Kulturmiljöunderlagen för de respektive kommunerna ser något olika ut. För Stockholm finns en kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen i tre nivåer. Klassificeringen som utförs av Stockholms stadsmuseum är ett kunskapsunderlag utan rättsligt bindande verkan. Klassificeringskartan är en

utgångspunkt vid bedömning av bygglov och åtgärder enligt Plan- och Bygglagen. För Huddinge finns en Kulturmiljöinventering från 2003, med revidering från 2013, som är tänkt att vara ett stöd för kommunen att lyfta kulturmiljöernas kvaliteter i planeringen.

I området berörs inga riksintressen för kulturmiljövård och inga byggnadsminnen. För utpekade värden i området se figur 6.1.1.

Hög känslighet innebär större krav på placering av den nya spårvägen och anpassning till befintlig miljö. Med en medveten planering kan en spårvägsdragning i en miljö med hög känslighet ändå ge en positiv påverkan. I områden med låg känslighet kan en spårdragning ge negativ påverkan om den utförs utan anpassning till platsens värdebärande karaktärsdrag. Se avsnitt ”Möjliga åtgärder” för frågor som behöver tas i beaktande för respektive område i det fortsatta arbetet.

Olika spårvägstyper tar olika stor mark i anspråk och har olika uttryck. Till exempel kan ett område som är tåligt för Spår i gata vara känsligt för de övriga spårvägstyperna. De områden som har bedömts som känsliga för förändring i form av spårväg är även känsliga för andra spårvägsrelaterade strukturer, exempelvis kringanläggningar. För vidare beskrivning av spårvägstyper och dess påverkan på omgivningen se kapitel 3.



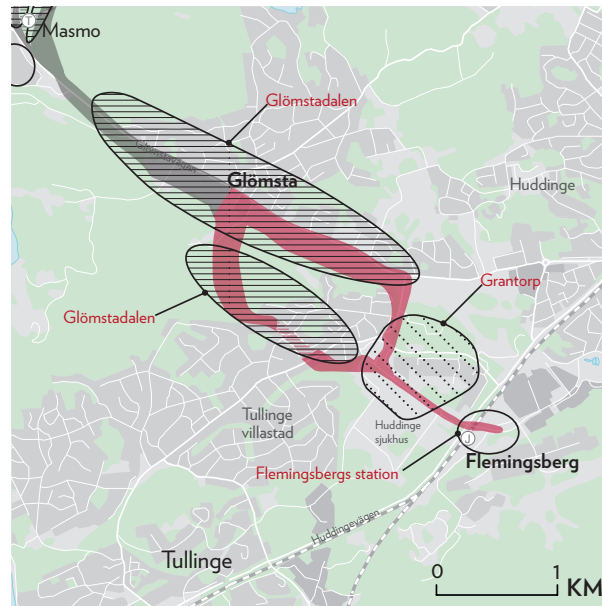


### Delsträcka Flemingsberg-Glömsta

I Glömstadalen finns särskilt känsliga miljöer. I området är känsligheten främst relaterad till områdets låga exploateringsgrad. En ny spårväg genom tidigare oexploaterad mark förväntas leda till en kraftigt förändrad

landskapsbild, samt att läsbarheten av områdets kulturhistoriska utveckling försämras.

Spårvägen planeras gå i spår i eget utrymme på sträckan Flemingsbergsstation till strax efter Hälsovägen, och från Loviseberg/Glömstavägen till Glömsta. Övrig sträcka planeras spår på banvall. Inom delsträckan bedöms inte valet av spårvägstyp påverka känslighetsbedömningen.



#### KÄNSLIGHETSKARTA

- Hög känslighet, konfliktpunkt
- Måttlig känslighet
- Låg känslighet

#### Spårväg syd

- Stråk
- Flemingsberg - Glömsta
- Tunnel

Figur 6.1.2 Känslighetskarta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen nedan. För kulturmiljövärden i området, se figur 6.1.1.

Område/ objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet
Grantorp Spår I eget utrymme	<p>Både Grantorp och Visättra är tydliga exempel på miljonprogrammets bebyggelse och stadsplanering. Speciellt Grantorp är ett karaktäristiskt exempel genom husens skala, placering, färgsättning och områdets genomgående trafikseparering.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helhetsmiljö med tydlig funktions- och trafikseparering</li> <li>• Stilmässigt sammanhållen centrummiljö och repeterande bostadsbebyggelse</li> <li>• Tydligt utnyttjande av topografiska variationer</li> <li>• Stor andel bevarad naturmark</li> <li>• Finmaskigt nät av tydliga gångstråk</li> <li>• Storskaligt planerat i stationsnära läge</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Den genomtänkta planeringen med funktioner och stråk som är tydligt anpassad till topografin är känslig för förändring. Placeringen av spårväg underlättas av områdenas storskaliga struktur. Området bedöms ha en måttlig känslighet.</p>
Flemingsbergs station Spår I eget utrymme	<p>Här finns flera utpekade solitärer (solitära byggnader) som sammantaget visar på centrumets gradvisa utbyggnad från starten med Huddinge sjukhus 1968-77. Här speglas modern arkitektur från flera decennier med Polishuset från 1995, Södertörns högskola och Stockholm syd/ Flemingsbergs station. Det med Grantorp samtida sjukhuset från 1968-1977 är en utpekad solitär.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Storskaligt planerat i stationsnära läge</li> <li>• Grönstruktur av bevarad naturmark</li> <li>• Solitärer</li> </ul>	<p>Liten</p> <p>Det storskaliga området är under utveckling vilket skapar goda förutsättningar för en samordnad planering som tar hänsyn till angränsande grönstruktur.</p>



Område/ objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Glömstadalen Spår på banvall/ spår i eget utrymme	<p>Den öppna, långsträckta dalgången söder om Glömstavägen utgör ett viktigt landskapselement med stort historiskt tidsdjup. Den uppodlade dalgången utgör den sista resten av odlingslandskapet kring Glömsta och Flemmingsbergs gårdar och dalgången genomkorsas av den förhistoriska tingsvägen som tidigare var huvudleden till Stockholm.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den öppna dalgången med stort historiskt tidsdjup</li> <li>• Lämningarna efter äldre vägsträckningar som berättar om tidiga huvudleder till Stockholm från söder, Gamla Stockholmsvägen (Huddinge 350:2) och Gamla Tingsvägen (Huddinge 201:1)</li> <li>• Dalgångens långsträckta form och tydliga avgränsning mot de högre skogsområdena i söder</li> <li>• Invid Lovisebergsvägen, i anslutning till en äldre färdväg finns en runrustning i en berghäll som visar på att färdleden har kontinuitet från järnåldern.</li> </ul>	<p>Hög</p> <p>Den planerade spårvägen innebär en genomgripande förändring av landskapets nuvarande uttryck med stort historiskt tidsdjup. Många centrala samband och kopplingar riskerar att brytas.</p>	
Fornlämningar inom korridoren	<p>Inom korridoren finns ett flertal fornlämningar. Huddinge 246:1, 328:1-2, 329:1-3, 331:1, 347:1, 349:1, 356:1, 357:1, 362:1, 368:1, 24:1, 201:1, 350:2.</p> <p>Många av fornlämningarna representerar stenålder, och utbredningen är osäker.</p>	Fornlämningar är lagskyddade enligt kulturmiljölagen.	



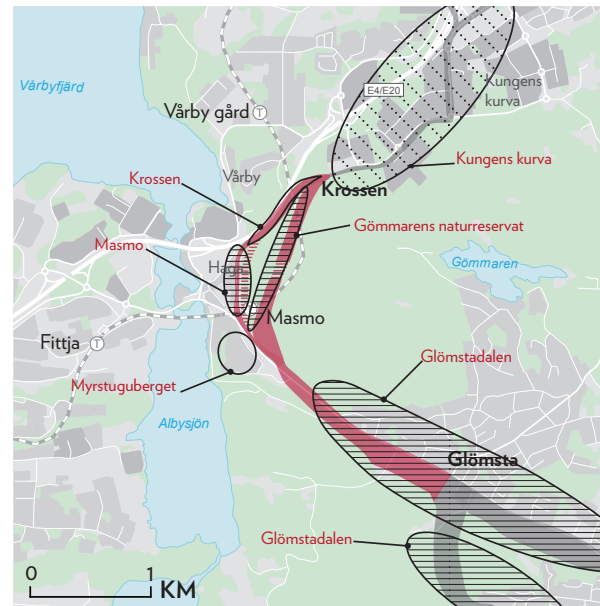
### Delsträcka Glömsta – Krossen

Längs båda alternativen finns känsliga miljöer.

Spårvägen planeras gå i spår på banvall hela sträckan i alla tre alternativen. Vad gäller Alternativ

tunnel genom Masmoberget och Alternativ på Masmoberget påverkar inte val av spårvägstyp känslighetsbedömningen. Vad gäller Alternativ Solhagavägen, där spårdragningen löper mellan karaktärsbyggnaden Ormen Långe och berget bedöms spårvägstypen inte kunna anpassas till områdets karaktär utan att betydande kulturmiljövärden försvinner.

För delsträckan mellan Glömsta och Krossen beskrivs och illustreras de viktigaste förutsättningarna och deras känslighet i tabellen nedan.







#### KÄNSLIGHETSKARTA

- Hög känslighet, konfliktpunkt
- Måttlig känslighet
- Låg känslighet

#### Spårväg syd

- Stråk
- Glömsta - Krossen
- Tunnel

Figur 6.1.3. Känslighetskarta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen till höger utmarkerade. För kulturmiljövärden i området, se figur 6.1.1.

Område/objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Masmo Spår på banvall	<p>En god representant för 1960-talets storskaliga bostadsbyggande där det långsträckta bostadshuset Ormen Långe är tongivande. De anslutande gårdsmiljöerna, förgårdsmarken, garagelängorna och Masmoberget med den i berget på 1970-talet inrymda tunnelbanestationen är viktiga delar i helhetsmiljön.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Berget bildar fond till bebyggelsen</li> <li>Storskalig, stram och enhetlig arkitektur</li> <li>Avskalad närmiljö som präglas av berg, grön naturmark och rå betong</li> <li>Tydliga gångstråk som strålar samman vid tunnelbanan</li> </ul>	<p>Hög</p> <p>Den genomtänkta planeringen med tydliga funktioner och stråk som är tydligt anpassad till topografin är känslig för förändring. Trång avskalad miljö som riskerar att kraftigt förändras vid okänslig dragning av spårväg genom området. Spårvägstypen Spår på banvall bedöms inte kunna anläggas mellan Ormen Långe och berget utan att områdets värdebärande karaktärsdrag påverkas kraftigt.</p>	
Myrstuguberget Spår på banvall	<p>Ralph Erskines bostadsområde är ett gott exempel på 1980-talets varierade, naturanpassade och mänskliga formgivning som var en reaktion mot miljonprogrammets monotona storskaliga arkitektur.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terränganpassning</li> <li>Högt läge med koppling till vattnet</li> </ul>	<p>Låg</p> <p>Korridorens dragning på Botkyrkaledens östra sida, tillsammans med nivåskillnaderna gör att området inte direkt berörs av spårdragningen.</p>	
Gömmarens naturreservat Spår på banvall	<p>Gömmarens naturreservat söder om Kungens kurva ingår i den så kallade Borsnjökilen som är ett viktigt grönt samband längs med Mälarens södra strand. Områdets sprickdalslandskap inrymmer både skog och kulturlandskap med stora kvaliteter. Här finns både artrik gammelskog och tätortsnära skog för rekreation. Karaktärgivande natur och förkastningsbranter som den vid Masmo ger vida utblickar över det omgivande landskapet. Risk finns för ej registrerade fornlämningar.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tätortsnära grönstråk med förkastningsbranter, skog och rekreativt kulturlandskap</li> <li>Oexploaterat</li> </ul>	<p>Hög</p> <p>Stort sammanhängande oexploaterat grönområde med rikt rekreativt innehåll och karakteristiska naturformationer.</p>	
Krossen Spår på banvall	<p>Motorvägslandskap med motorvägsnära naturområde i anslutning till Gömmarens naturreservat.</p> <p><b>Värdebärande karaktärer:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stora nivåskillnader</li> </ul>	<p>Låg</p> <p>Storskalig industriellt präglad miljö i anslutning till motorvägen som tål förändring.</p>	
Fornlämningar inom korridoren	<p>Inom korridoren finns två kända fornlämningar, Huddinge 357:1 och Huddinge 357:1. Båda representerar stenålder och utbredningen är osäker.</p>	<p>Fornlämningar är lagskyddade enligt kulturmiljölagen.</p>	

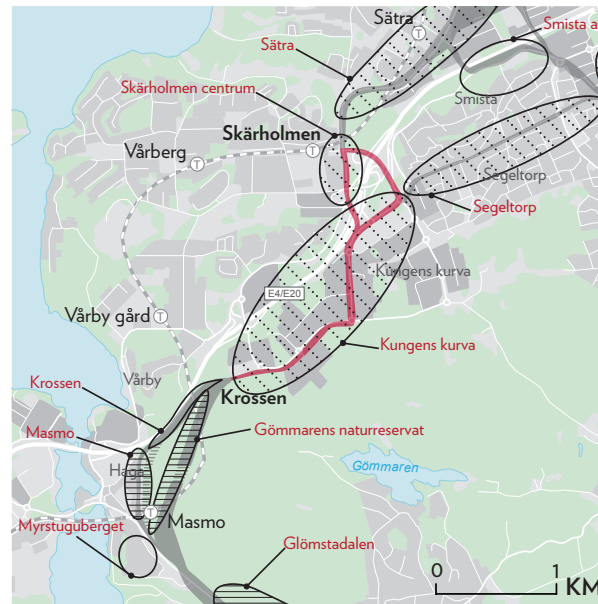




### Delsträcka Krossen-Skärholmen

Sträckans känslighet är främst kopplad till passagen vid Skärholmens centrum.



För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen beskrivs och illustreras de viktigaste förutsättningarna och deras känslighet i tabellen nedan. Sträckningen riskerar inte att beröra några fornlämningar.



#### KÄNSLIGHETSKARTA

- Hög känslighet, konfliktpunkt
- Måttlig känslighet
- Låg känslighet
- Spårväg syd
- Stråk
- Krossen - Skärholmen
- Tunnel

Figur 6.1.4. Känslighetskarta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen nedan utmarkerade. För kulturmiljövärden i området, se figur 6.1.1.

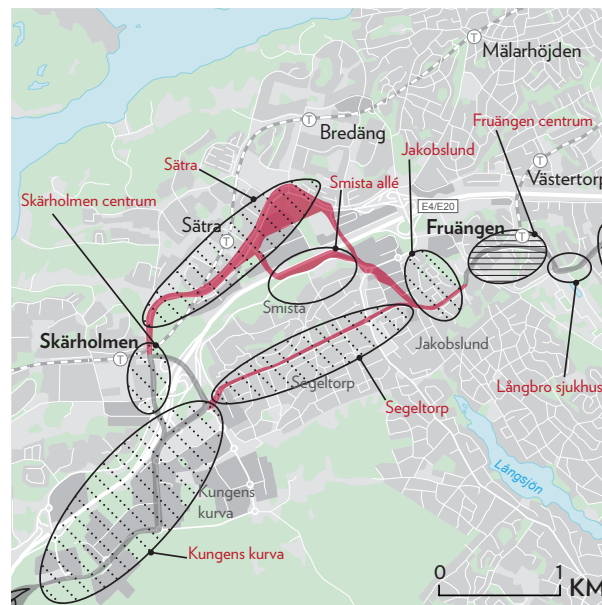
Område/ objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Skärholmen Spår på banvall	<p>Området speglar väl 1960- och 70-talens alltmer storskaliga, rationaliserade och trafikseparerade stadsplaneringsideal. Tidsandan märks särskilt i den medvetet monumentalastadsbilden kring Skärholmstorget med det stora parkeringshuset och det högt belägna skivhusområdet Skärholmsterrassen.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helhetsmiljö med tydlig funktions- och trafikseparering</li> <li>• Storskaligt planerad centrumanläggning</li> <li>• Stilmässigt sammanhållen repeterande bostadsbebyggelse</li> <li>• Terränganpassning</li> <li>• Grönstruktur av bevarad naturmark</li> <li>• Finmaskigt nät av tydliga gångstråk</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Den genomtänkta planeringen med tydliga funktioner och stråk som är tydligt anpassad till topografin är känslig för förändring.</p>	
Kungens kurva Spår på banvall /spår i gata	<p>Kungens kurva är ett handels- och arbetsområde med storskalig bebyggelse som varierar i skala, material, färgsättning och uttryck. Vägrummet är planerat med trädtrader och alléer som kontrasterar till områdets naturliga vegetation. I miljön finns ännu några större skogspartier och enstaka trädgångar. I området finns utpekade solitärer i form av IKEA och Ericsson.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Storskalig handelsrelaterad bebyggelse</li> <li>• Bilanpassad planstruktur med matargator</li> <li>• Landmärken i några arkitektoniskt karaktärgivande solitärer</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Områdets storskaliga och kommunikationsfokuserade struktur tål en spårdragning. Valet av spårvägsalternativ att gå på banvall genom handelsområdet gör att känsligheten ökar.</p>	




### Delsträcka Skärholmen-Fruängen


Känsligheten på delsträckan är främst kopplad till passagen genom Segeltorp, samt sträckningen längs med Skärholmsvägen förbi Sätra.

För delsträckan mellan Skärholmen och Fruängen beskrivs och illustreras de viktigaste förutsättningarna och deras känslighet i tabellen nedan.



Figur 6.1.5. Känslighetskarta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen nedan utmarkerade. För kulturmiljövärden i området, se figur 6.1.1.

Område/object	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Sätra Spår i eget utrymme	<p>Sätra centrum byggdes i mitten av 1960-talet och är det första inomhustorget i Stockholm. Sätra centrum är en tunnelbanestad och är även präglad av miljonprogrammet. Området präglas av terränganpassning, gröna gårdar och förgårdsmark.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Helhetsmiljö med tydlig funktions- och trafikseparering</li> <li>• Stilmässigt sammanhållen repeterande bostadsbebyggelse</li> <li>• Terränganpassning</li> <li>• Grönstruktur av bevarad naturmark och förgårdsmark</li> <li>• Finmaskigt nät av tydliga gångstråk</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Den genomtänkta planeringen med tydliga funktioner och stråk som är tydligt anpassad till topografin är känslig för förändring. Placeringen av spårväg underlättas av områdets storskaliga struktur och det breda vägrummet vilket ger en måttlig känslighet.</p>	
Segeltorp Spår i gata	<p>Villaområde samtida med municipalsamhället* Segeltorp som bildades 1923. Tidens idé om trädgårdsstaden märks i områdets planering med alléplanterade huvudstråk, regelbundna kvarter med långsmala tomter och likartade villor. Den samstämda bebyggelsen är typisk för tidens mönsterritade villaarkitektur med brutet tegeltak, träfasader och farstukvist.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbunden planstruktur med småskaliga organiska kvarter.</li> <li>• Gamla Södertäljevägens gröna gaturum är planerat som ett tydligt huvudstråk i anslutning till småhusbebyggelsen.</li> <li>• Det gröna gaturummet med promenadstråk och uppvuxna träd.</li> <li>• Trädgårdar i direkt koppling till Gamla Södertäljevägen.</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Tydlig, småskalig och väganknuten planering med den gamla landsvägens gaturum som huvudstråk. Många centrala samband och kopplingar riskerar att brytas. Landsvägens trånga vägrum är känsligt för förändring.</p>	
Segeltorps industriområde Spår i eget utrymme	<p>Mindre industriområden präglad av blandade småindustrier. Verksamhetsrelaterad bebyggelse från företrädesvis 1950- och 60-talen.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p>	<p>Måttlig</p>	
Smista allé Inget spåralternativ angett	<p>Motorvägsnära verksamhetsområde under omvandling till bostadsområde.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Storskalig kvartersstruktur och bebyggelse.</li> </ul>	<p>Liten</p> <p>Områdets sorskaliga och kommunikationsfokuserade struktur tål en spårdragning.</p>	

Område/objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Jakobslund Spår i eget utrymme	<p>Området speglar 1960–70-talens omfattande radhusbyggande med för tiden karakteristisk planering och formgivning. Bebyggelsen ansluter till den omgivande naturen och topografin med tall, berg i dagen och anlagda gårdsmiljöer. Välbevarad bebyggelsemiljö såväl i detaljer som i helhet.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enhetlig radhusbebyggelse med karakteristisk planering och formgivning</li> <li>• Terränganpassad med bevarad naturmark</li> <li>• Grön förgårdsmark av naturmark</li> <li>• Präglas av uppvuxna träd och berg i dagen längs vägrummet.</li> </ul> <p>I områdets norra del finns två gränsmarken invid Södertäljevägen (Brännkyrka 147:1 och Brännkyrka 148:1). Det ena märket är en gränsmarkering för en tidigare gräns mellan Stockholms stad och Stockholms län, och det andra har inskriptionen Gränsmärke Svartlösa härad Stockholms stad. Gränsmärken är en viktig del av vägmiljön som visar på vägens historia som landsväg in mot Stockholm.</p>	<p>Måttlig</p> <p>Väganknuten planering med den gamla landsvägens gaturum som huvudstråk. Landsvägens trånga vägrum är känsligt för förändring.</p>	
Fornlämningar inom korridoren	<p>Inom korridoren finns tre fornlämningar, Brännkyrka 147:1 och Brännkyrka 148:1 är gränsmärken och Huddinge 1:1 är ett vägmärke.</p>	<p>Fornlämningar är lagskyddade enligt kulturmiljölagen.</p>	

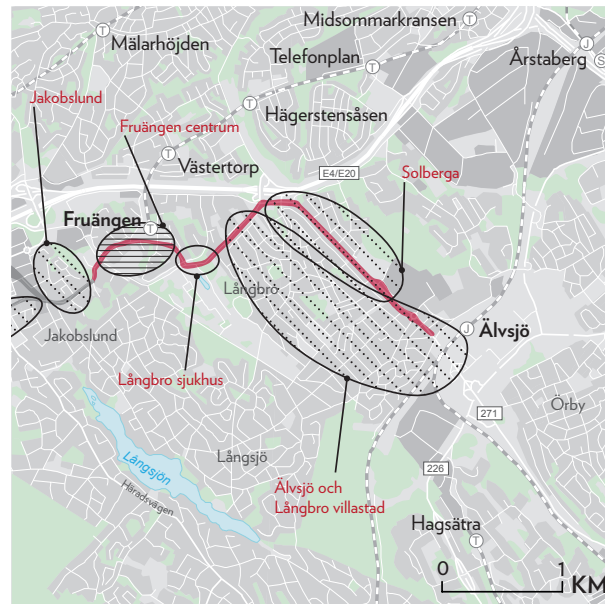







### Delsträcka Fruängen - Älvsjö

Fruängens centrum är mycket känsligt för förändring, men även resten av sträckan innehåller känsliga stråk.

För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö beskrivs och illustreras de viktigaste förutsättningarna och deras känslighet i tabellen nedan.



#### KÄNSLIGHETSKARTA

-  Hög känslighet, konfliktpunkt
-  Måttlig känslighet
-  Låg känslighet

Spårväg syd

-  Stråk
-  Fruängen - Älvsjö

Figur 6.1.6. Känslighetskarta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen nedan utmarkerade. För kulturmiljövärden i området, se figur 6.1.1.

Område/ objekt	Beskrivning och motivering	Känslighet	
Fruängen Spår i gata	<p>Fruängen utformades på 1950-talet och tillhör en av Stockholms tidiga tunnelbanestäder. Fruängen utformades med en tät stadsmässig centrummiljö omgiven av rumsskapande flerfamiljshus. De samstämda lamell- och höghusen formerades kring småskaliga gaturum och tilltagna grönskande gårdar. Området genomsyras av trafikseparering och terränganpassning med en stor andel bevarad naturmark och berg i dagen som präglar gårdsrum och förgårdsmark.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrumanläggning med sammanhållen modernistisk formgivning.</li> <li>• Material i form av rå grå betong även i stödmurar m.m.</li> <li>• Terränganpassning</li> <li>• Grön förgårdsmark</li> <li>• Naturmark med berg i dagen</li> <li>• Trafikseparering</li> <li>• Finmaskigt nät av tydliga gångstråk</li> </ul>	<p>Hög</p> <p>Tät genomtänkt planering med tydliga funktioner och stråk som är tydligt anpassad till topografin. Det trånga vägrummet, med grön förgårdsmark och berg i dagen är mycket känslig för förändring.</p>	
Långbro sjukhus Spår i eget vägutrymme	<p>Sjukhusmiljö som visar det tidiga 1900-talets nya planeringsideal för mentalvård med påkostad institutionsbebyggelse omgiven av en genomtänkt rekreativ parkstruktur.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidig institutionsmiljö med tydligt anlagd park.</li> <li>• Genomtänkt parkstruktur med gångstråk och riklig grönska</li> <li>• Parken möter Mickelsbergsvägen med träd mindre entrébyggnad.</li> </ul>	<p>Låg</p> <p>Sjukhusmiljön är känslig för förändring, men skyddas från den planerade spårvägen av den omgivande grönskan. Korridoren löper i vägrummet som är känslig för förändring vad gäller angränsande grönstruktur, som är en del av sjukhusparken. Bedömningen förutsätter att spårväg och biltrafik inte innebär vidgning av körbanan och att entrén till sjukhusparken inte påverkas.</p>	

Område/ objekt	Bekrivning och motivering	Känslighet
Solberga Spår i eget vägutrymme	<p>Stadsdelen som speglar bostadsbyggandets utveckling med tydliga delområden i 1930-talets småstugeområde, 1940-talets smalhus, 1960-talets punkthus. Området genomsyras av tidens idéer om grannskapet med småskaliga rumsbildningar, terränganpassning, naturstråk och anlagda parkstråk.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tydligt separerade delområden med äldre vägnära småhusbebyggelse norrut som övergår i yngre storskalig bebyggelse söderut, Regelbunden planstruktur med småskaliga kvarter,</li> <li>• Älvsjövägens gröna gaturum är planerat som ett tydligt huvudstråk i anslutning till småhusbebyggelsen,</li> <li>• Det gröna gaturummet med promenadstråk och uppvuxna träd</li> <li>• Trädgårdar i direkt koppling till Älvsjövägen.</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Tydlig, småskalig och väganknuten planering med den gamla landsvägens gaturum som huvudstråk. Många centrala samband och kopplingar riskerar att brytas. Landsvägens trånga vägrum är känsligt för förändring. Bedömningen förutsätter att spårväg och biltrafik inte innebär vidgning av körbanan och att trottoarer, grön förgårdsmark och cykelbanor behålls intakta.</p>
Älvsjö och Långbro villastad Spår i eget vägutrymme	<p>Goda exempel på 1910-talets villastäder som växte fram längs med stambanan i anslutning till tidiga stationssamhällen. Områdena kännetecknas av naturanpassning med slingrande vägnät, lummiga tomter med blandade villor. Det trädkantade vägrummet är en genomtänkt buffert till biltrafiken. I anslutning till Älvsjö station finns en småskalig centrummiljö med hyreshus och butiker från 1920 – talet.</p> <p><b>Värdebärande karaktärsdrag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidig centrummiljö vid torgbildning längs med Älvsjövägen</li> <li>• Gaturummet planering med trädrader, gångstråk och cykelbana</li> <li>• Älvsjövägen tydligt huvudstråk i anslutning till villastadens småskaliga bebyggelse</li> <li>• I grönstrukturen märks Älvsjö gårds tidigare utbredning</li> <li>• Den gröna förgårdsmarken längs med Älvsjövägen.</li> <li>• Invid Mickelsbergsvägen står en milstolpe (Brännkyrka 156:1) som visar på vägens ursprung som landsväg</li> <li>• Genom rondellen där Älvsjövägen möter Götalandsvägen går en äldre färdväg som är markerad som fornlämning (Brännkyrka 34:2). Färdvägen är en del av den äldre vägsträckningen Göta landsväg som var en av huvudlederna in till Stockholm.</li> </ul>	<p>Måttlig</p> <p>Väganknuten planering med den gamla landsvägens gaturum som huvudstråk. Älvsjövägens relativt storskaliga vägrum kan rymma en spårväg utan stor påverkan. Känsligheten större i anslutning till centrummiljön. Bedömningen förutsätter att spårväg och biltrafik inte innebär vidgning av körbanan och att trottoarer, grön förgårdsmark och cykelbanor behålls intakta. Mittplanerad spårväg är att föredra</p>
Fornlämningar inom korridoren	<p>Inom korridoren finns två fornlämningar. Brännkyrka 34:2 är av lämningstypen Färdväg och är cirka 5700 meter lång och är en del av Göta landsväg. Den äldre vägsträckningen korsar korridoren vid rondellen vid Älvsjö.</p>	<p>Fornlämningar är lagskyddade enligt kulturmiljölagen.</p>



### 6.1.2 Övergripande påverkan och effekter för nollalternativet

Den ökade mängden bil- och busstrafik som förväntas på vägar inom utredningsområdet ger en viss negativ påverkan på kulturmiljöer och på landskapsbild.

För utbyggnaden i Loviseberg, i delsträcka Flemingsberg-Glömsta, beror dess påverkan på kulturmiljön på placering, skala och utformning av den nya bebyggelsen. En okänslig placering av ny bebyggelse i den tidigare obebyggda dalgången riskerar att påverka landskapets kulturmiljöskvaliteter negativt genom att försämra läsbarheten av landskapets historiska strukturer och framväxt.

För delsträcka Glömsta-Krossen kan ett mindre antal bostäder byggas i anslutning till tunnelbaneuppgången. Påverkan på miljön beror i hög grad på placering, skala och utformning och kan därför inte bedömas. Ingen påverkan bedöms ske på Masmoberget.

För delsträcka Krossen-Skärholmen medför planerna på både verksamheter och bostäder i naturreservatet påverkan. Hur stor påverkan blir kan inte bedömas, efter som det i hög grad beror på placering, skala och utformning. I nollalternativet, då spårvägen inte byggs, är omvandlingen av området från industriområde till bostadsområde osäker. Om omvandling av området inte sker blir det ingen påverkan. Påverkan ifall området omvandlas beror på skala, placering och utformning av ny bebyggelse.

Ombyggnaden av Skärholmsvägen till stadsgata, inom delsträcka Skärholmen-Fruängen, och komplettera med nya bostäder kommer att påverka den nuvarande miljön (planerade öppna gångstråk och nuvarande bostadsområden med tydlig koppling till grönområden och gångstråk). Området består av storskaligt planerade områden som är tänkta att ha ett stort utrymme, både för ljusinsläpp och för trivsamma närområden och gårdsmiljöer. Hur stor påverkan blir beror i hög grad på placering, skala och utformning och kan därför inte bedömas. Ingen påverkan bedöms ske på Gamla Södertäljevägen.








I Fruängens centrum, inom delsträcka Fruängen-Älvsjö, planeras för förtätning. Denna förtätning kommer att påverka området. Hur stor påverkan blir beror i hög grad på placering, skala och utformning och kan därför inte bedömas. Den eventuella utbyggnaden av bostäder på Älvsjövägens östra sida innebär inte någon större påverkan för vägmiljön.


### 6.1.3 Övergripande påverkan och effekter för lokaliseringalternativen

I detta avsnitt redovisas de större eller alternativskiljande påverkan och konsekvenser som bedöms uppstå för respektive delsträcka. Grad av påverkan och konsekvensen av lokaliseringalternativet presenteras genom en sammanvägning av känsligheten och omfattningen av ingreppet i respektive delsträcka, se tabell till höger.

När en planerad förändring leder till följdeffekten att människors rörelsemönster förändras, eller att människors uppfattning av landskapet förändras, så blir det påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. Det kan t ex röra sig om nya kopplingar över ett vägstråk som får följdeffekten att framtida rörelser rör sig i andra stråk och därmed sätter nya kulturella avtryck i landskapet, eller en ökad barriäreffekt mellan områden som leder till förändringar i hur människor uppfattar landskapet.

Grader av konsekvenser illustreras i tabellen enligt följande skala:

	(--)	stora negativa konsekvenser
	(-)	måttliga negativa konsekvenser
	(-)	små negativa konsekvenser
	0	inga konsekvenser
	(+)	små positiva konsekvenser
	(++)	måttliga positiva konsekvenser
	(+++)	stora positiva konsekvenser

 alternativet berör/passerar inte aktuellt värde/område



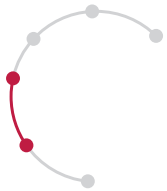
### Delsträcka Flemingsberg-Glömsta

För delsträckan mellan Flemingsberg och Glömsta presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Flemingsberg-Glömsta bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Loviseberg som stora negativa konsekvenser och Alternativ Katrinebergsvägen som stora negativa konsekvenser.

Område/ objekt	Alternativ Katrinebergsvägen	Konse- kvens	Alternativ Loviseberg	Konse- kvens
	Grad av påverkan		Grad av påverkan	
Glömsta- dalen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fragmentering av sammanhängande öppen dalgång. Upplevelsen av dalgången försämras.</li> <li>Läsbarheten av historiska sammanhang och stråk minskar.</li> <li>De historiska sambanden bryts bl.a. mellan odlingsmarken i dalgången och utmarken i skogen.</li> <li>Risk för påverkan på fornlämningar. Risk för nya fornlämningar</li> <li>Den gamla färdvägens sträckning bryts. Befintligt småskaligt vägnät bryts.</li> <li>Dubbla barriärer.</li> <li>Brukningkontinuiteten avbryts genom att odlingsmarken tas ur bruk.</li> </ul>	(---)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fragmentering av sammanhängande öppen dalgång. Upplevelsen av dalgången försämras.</li> <li>Läsbarheten av historiska sammanhang och stråk minskar.</li> <li>De historiska sambanden bryts bl.a. mellan odlingsmarken i dalgången och utmarken i skogen.</li> <li>Risk för påverkan på fornlämningar. Risk för nya fornlämningar.</li> <li>Befintligt småskaligt vägnät bryts. Intrång i tidiga färdvägar. Den gamla färdvägens sträckning bryts.</li> <li>Påverkan på landskapet, alternativet medför topografiska förändringar som påverkar förhållandet mellan dalgång och skogshöjd.</li> <li>Brukningkontinuiteten avbryts genom att odlingsmarken tas ur bruk.</li> </ul>	(---)

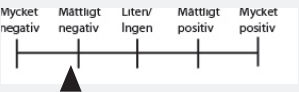


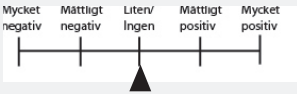
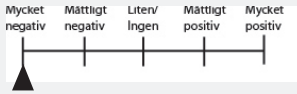


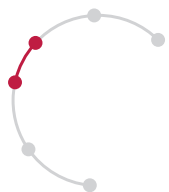
### Delsträcka Glömsta-Krossen

För delsträckan mellan Glömsta och Krossen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Glömsta-Krossen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Solhagavägen som stora negativa konsekvenser och för Alternativ tunnel genom Masmoberget och Alternativ på Masmoberget som inga konsekvenser.

Område/ objekt	Alternativ Solhagavägen		Alternativ på Masmoberget		Alternativ tunnel genom Masmoberget	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Masmo	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Förändrad tongivande topografi.</li> <li>Förändrad upplevelse av den med topografien medvetet planlagda miljön.</li> <li>Förhållandet mellan berget och bebyggelsen riskerar att påverkas. Risk för barriär mellan bebyggelse och berget samt grönområden.</li> <li>Vägstråkets karaktär riskerar att förändras.</li> <li>Tar utrymme i trång passage mellan Ormen Långe och berget som kan innebära påverkan på förgårdsmark eller garagelängor.</li> <li>Ingrepp i nivåskillnaderna i anslutning till tunnelbanetorget riskerar att påverka torgets karaktär och funktion.</li> <li>Gångstråken genom området förändras. Barriärer medför risk för förändrade rörelsemönster.</li> </ul>	(---)				

Område/ objekt	Alternativ Solhagavägen	Konse- kvens	Alternativ på Masmoberget	Konse- kvens	Alternativ tunnel genom Masmoberget	Konse- kvens
	Grad av påverkan		Grad av påverkan		Grad av påverkan	
Gömmarens naturreservat	 <p>Ingen påverkan.</p>	(0)	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uppstyckning av tätortsnära grönstråk.</li> <li>• Risk för påverkan på ej registrerade fornlämningar.</li> <li>• Införande av ny barriär i ett tidigare oexploaterat skogsområde.</li> <li>• Det småskaliga stigsystemet i området bryts.</li> <li>• Ny barriär i grönstråk som begränsar rörelsemönstret i området.</li> </ul>	(---)		



### Delsträcka Krossen-Skärholmen

För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Krossen-Skärholmen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Bro över E4/E20 och Alternativ Ekgårdsvägen som små negativa konsekvenser.

Område/ objekt	Alternativ Bro över E4/E20		Alternativ Ekgårdsvägen	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Skärholmens centrum	<p>Mycket negativ   Måttligt negativ   Liten/Ingen   Måttligt positiv   Mycket positiv</p>	(-)	<p>Mycket negativ   Måttligt negativ   Liten/Ingen   Måttligt positiv   Mycket positiv</p>	(-)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intrång på Mikaelikyrkans närområde, respektavstånd bör hållas.</li> <li>Intrång i karaktärsgivande bergshöjd med bevarad naturmark. Risk för förändrad topografi vid breddning</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Intrång på Mikaelikyrkans närområde, respektavstånd bör hållas.</li> </ul>	



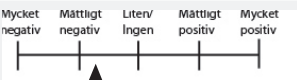


### Delsträcka Skärholmen-Fruängen

För delsträckan mellan Skärholmen och Fruängen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Skärholmen-Fruängen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Skärholmsvägen norra som små eller inga negativa konsekvenser och för Alternativ Gamla Södertäljevägen

som måttliga negativa konsekvenser samt för Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé som inga negativa konsekvenser.

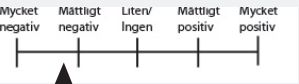
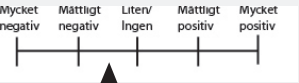
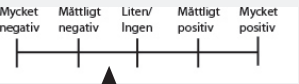
Område/ objekt	Alternativ Skärholmsvägen norra		Alternativ Gamla Södertäljevägen		Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé	
	Grad av påverkan	Konse- kvens	Grad av påverkan	Konse- kvens	Grad av påverkan	Konse- kvens
Sätra	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Vidgat vägrum på Skärholmsvägen.</li> <li>Risk för ökad barriäreffekt på Skärholmsvägen.</li> <li>Gångstråken genom området förändras. Risk för förändrade rörelsemönster.</li> <li>Nya kopplingar över E4:an, möjlig minskning av E4:ans barriäreffekt.</li> </ul>	(0)	/	/	 <ul style="list-style-type: none"> <li>Vidgat vägrum på Skärholmsvägen</li> <li>Risk för ökad barriäreffekt på Skärholmsvägen.</li> <li>Gångstråken genom området förändras. Risk för förändrade rörelsemönster.</li> <li>Nya kopplingar över E4:an, möjlig minskning av E4:ans barriäreffekt.</li> </ul>	(0)
Segeltorp	/	/			 <ul style="list-style-type: none"> <li>Risk för vidgat vägrum på Gamla Södertäljevägen. Förändring i vägrummets tongivande karaktär</li> <li>Minskad/ökad barriäreffekt beroende på utförande.</li> <li>Nya kopplingar över Gamla Södertäljevägen</li> </ul>	(--)



### Delsträcka Fruängen-Älvsjö

För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Fruängen-Älvsjö bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Älvsjövägen som små till måttliga negativa konsekvenser.

Område/ objekt	Alternativ Älvsjövägen Grad av påverkan	Konse- kvens
Fruängen	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Risk för intrång i det småskaliga gaturummet med tongivande grön förgårdsmark.</li> <li>• Risk för förändring i den planerade centrummiljön</li> <li>• Minskad/ökad barriäreffekt beroende på utförande.</li> <li>• Risk för förändrade rörelsemönster</li> </ul>	(--)
Solberga	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Risk för förändring i vägrummets tongivande karaktär med trädrad och gångstråk.</li> <li>• Minskad/ökad barriäreffekt beroende på utförande.</li> <li>• Nya kopplingar över Älvsjövägen</li> </ul>	(-)
Älvsjö och Långbro villastad	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Risk för förändring i vägrummets tongivande karaktär med alléer och grön förgårdsmark</li> <li>• Minskad/ökad barriäreffekt beroende på utförande.</li> <li>• Nya kopplingar över Älvsjövägen</li> <li>• Risk för intrång i den småskaliga torgbildningen vid Johan Skyttes väg.</li> </ul>	(-)



### 6.1.4 Möjliga åtgärder

För respektive områden redovisas nedan aspekter som behöver tas i beaktande eller saker som man bör tänka på i det fortsatta arbetet med spårdragningen.

#### Delsträcka Flemingsberg-Glömsta

##### *Grantorp*

- Värna naturmark.
- Värna topografiska nivåskillnader.
- Värna befintliga gångstråk.

#### Delsträcka Glömsta-Krossen

##### *Glömstadalen*

- Anslut till befintlig barriär i form av Glömstavägen för att undvika ytterligare barriäreffekter.
- Undvik fragmentering av det sammanhängande landskapsrummet.
- Värna befintliga äldre vägstråk och sammanhang som visar på områdets historiska tidsdjup.
- Värna topografiska nivåskillnader mellan den långsträckt dalgången och den avskärmade skogen i söder.

##### *Masmo*

- Alternativ Solhagavägen kan med anpassning till platsen ge en positiv påverkan på området. Området

har en hög känslighet med en medveten planering som riskerar att påverkas negativt om hänsyn inte tas till befintlig miljö.

- Nivåskillnader bör tas i beaktande
- Undvika ingrepp i berget.
- Vägstråket där spårvägen föreslås har en medveten planering där stor hänsyn till befintliga strukturer krävs.
- Värna den avskalade miljön kring tunnelbanenedgången som präglas av berg och rå betong och storskalig stram arkitektur.
- Värna befintlig park- och naturmark i området. Eventuella tillägg och nyetableringar bör ske med stor hänsyn till områdets befintliga karaktär.

##### *Gömmarens naturreservat*

- Undvika fragmentering av landskapet i sammanhängande grönområde.
- Nya barriärer bör samordnas med befintlig bebyggelse och barriärer.

#### Delsträcka Krossen-Skärholmen

Inga åtgärder föreslås

#### Delsträcka Skärholmen-Fruängen

##### *Skärholmen*

- Respektavstånd till Mikaelikyrkan bör ges.
- Eventuell breddning bör göras österut både vid Skärholmens centrum och längre norrut mot Sätra.
- Gestaltningen kan vara stram och med ett nedtonat formspråk.

##### *Segeltorp*

- Värna Gamla Södertäljevägens alléer, gc-stråk och den gröna förgårdsmarken.
- Bevara uppvuxna träd.
- Anpassa hållplatser och spårrområde till områdets småskalighet.
- Små möjligheter till breddning, låt spårvägen gå i befintlig väg.

#### Delsträcka Fruängen-Älvsjö

I Fruängen, Solberga och Älvsjö kan en genomtänkt platsanpassad dragning och gestaltning ge en positiv påverkan på området. Området har en hög känslighet med en medveten planering som riskerar att påverkas mycket negativt om hänsyn inte tas till befintlig miljö.

**Fruängen**

- Fruängsgatan har en småskalig prägel tack vara den gröna förgårdsmarken. Gaturummet avsmalnar vid centrumanläggningen. Den gröna slänten är viktig för centrummiljön.
- Vägrummet bör inte breddas då det både innebär ingrepp i slänten och att vägen riskerar att bli en barriär i den småskaliga centrummiljön.
- Nya hållplatser inordnas i befintlig vägmiljö utan ingrepp i grönytor.
- Gestaltningen kan vara stram och med ett nedtonat formspråk.

**Långbro Sjukhus**

- Anpassa hållplatser och spårrområde till institutionsmiljöns gröna karaktär.
- Bevara uppvuxna träd.
- Små möjligheter till breddning, låt spårvägen gå i befintlig väg.

**Solberga**

- Värna Älvsjövägens alléer, gc-stråk och den gröna förgårdsmarken.
- Bevara uppvuxna träd.
- Anpassa hållplatser och spårrområde till områdets småskalighet.

- Små möjligheter till breddning, låt spårvägen gå i befintlig väg.

**Älvsjö och Långbro Villastad**

- Värna gaturummets gröna karaktär.
- Bevara uppvuxna träd.
- Hållplatser bör inte dominera över den småskaliga torgbildningen vid Johan Skyttes väg.
- Värna etablerade stråk som till exempel Johan Skyttes väg.
- Värna Älvsjövägens alléer och den gröna förgårdsmarken.
- Små möjligheter till breddning, låt spårvägen gå i befintlig väg.

**6.1.5 Fortsatt arbete**

- Utredning om rörelsestråk i de olika delområdena.
- Anpassning av gestaltning, hållplatslägen/ utformning, eventuella bullerskyddsskärmar m.m. till områdenas värdebärande karaktärer. Gestaltningen bör platsanpassas till de olika karaktärerna och utformas med stöd av PM Gestaltungsavsikter.
- Arkeologisk utredning kan komma att krävas på delsträckan Flemingsberg- Glömsta för båda alternativen. Arkeologisk utredning kan även

komma att bli aktuellt på delsträckan Glömsta-Krossen för Alternativ på Masmoberget där risk finns för påträffade av ej ännu kända fornlämningar. Länsstyrelsen fattar beslut om arkeologisk utredning

- En helhetsbedömning av påverkan på kulturmiljö och landskapsbild som även tar hänsyn till kringetableringar och nyexploateringar som planeras vid utbyggd spårväg bör tas fram. För att på bästa sätt ta hänsyn till landskapets värdebärande karaktärsdrag bör planeringen av spårväg och nya bostadsområden samordnas.

## 6.2 Naturmiljö

### NATURMILJÖ

Naturmiljö är ett samlat begrepp för de livsmiljöer, arter och ekologiska funktioner som finns inom ett område. Naturmiljö omfattar både naturliga miljöer (t.ex. sumpskogar) men även områden med naturvärden som påverkats av människor (t.ex. alléer). Olika naturmiljöer har olika förutsättningar för biologisk mångfald. En naturmiljös biologiska värde beror bland annat av dess storlek, kontinuitet, komplexitet och läge i förhållande till andra naturmiljöer. Möjlighet till spridning av växter och djur mellan olika livsmiljöer är viktigt för att upprätthålla stabila ekologiska system.

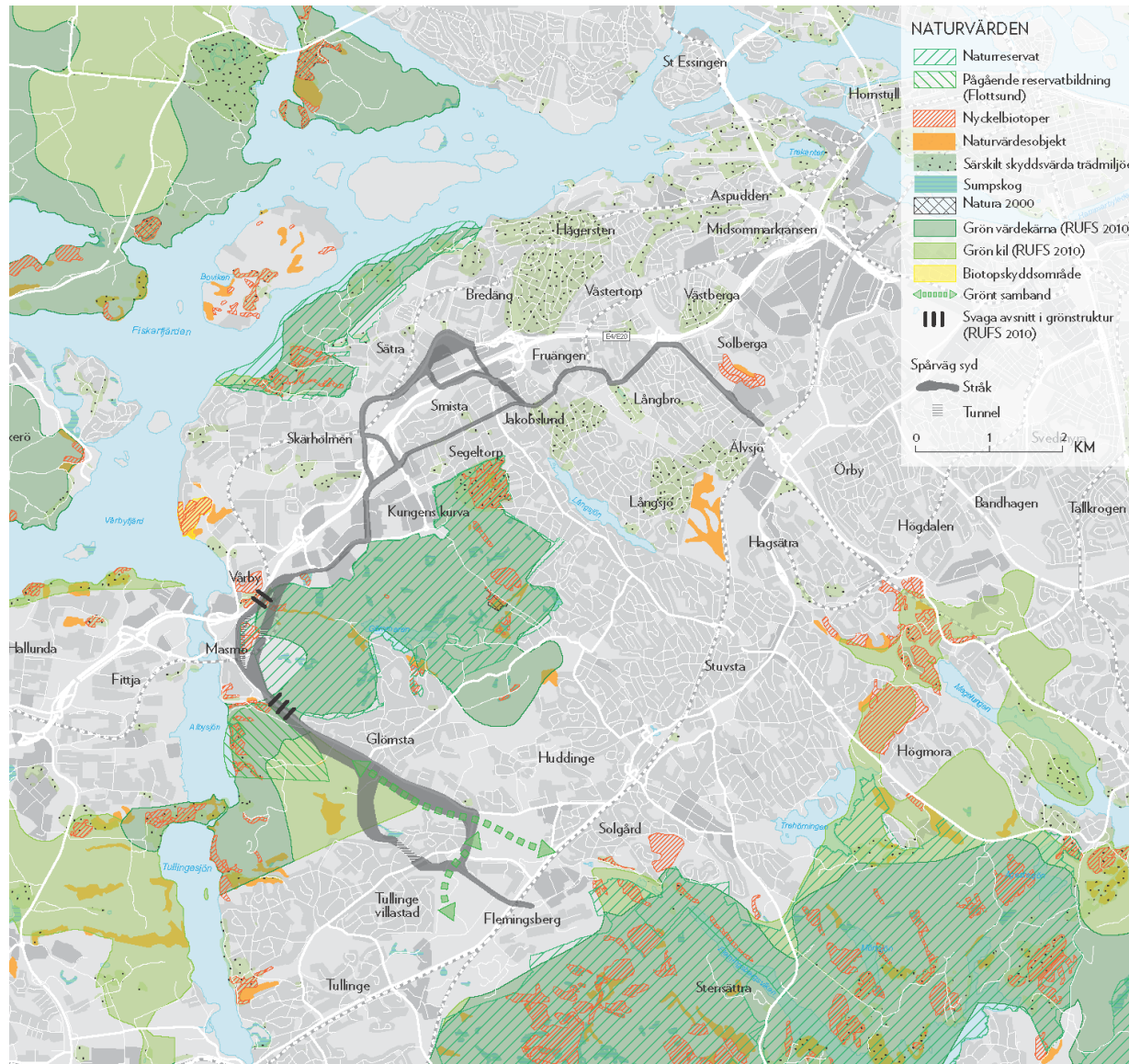
- De viktigaste bedömningsgrunderna för naturmiljön i detta område är:
- Nationellt utpekade värden (Skogsstyrelsens utpekade nyckelbiotoper och naturvärden, objekt utpekade som särskilt skyddsvärda trädmiljöer och naturminnen)
- Regionalt utpekade värden (Regional grönstruktur enligt RUF 2010, Regional utvecklingsplan för Stockholm)
- Kommunalt utpekade värden (Huddinge kommuns kartläggning av naturvärden och Stockholms stads kartläggning av natur- och rekreationsvärden)
- Reservatsbeslut för Gömmarens Naturresevat (syfte och beskrivning)
- Påverkan på spridningskorridorer/spridningssamband
- Påverkan på lokala naturvärden (utifrån inventering)

Figur 6.2.1 ger en överblick av nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt, naturresevat och andra relevanta förutsättningar för naturmiljön i och kring utredningsområdet.

### 6.2.1 Förutsättningar och värden

Utredningsområdet passerar igenom en av Stockholms läns regionala gröna kilar\* - Bornsjökilen. Området som berörs är ett försvagat avsnitt mellan Gömmarens naturresevat och Flottsbroskogen, som är en värdekärna\* som ligger söderut. Glömstadalen är utpekad som en svag grön länk\*, det vill säga en viktig spridningsväg mellan Bornsjökilen och Hanvedenkilen. Utredningsområdet går till stor del intill kraftigt exploaterade områden mellan Flemingsberg och Skärholmen, se delsträcka Krossen-Skärholmen nedan, men passerar också igenom den idag oexploaterade Glömstadalen som består av öppen åkermark med inslag av lövträd, samt skogsområdet vid Loviseberg. Vid Masmo berörs ett naturresevat och tre stycken nyckelbiotoper\*, se delsträcka Glömsta- Krossen. Sträckan mellan Skärholmen och Älvsjö består till största delen av glesare bostadsområden med mycket grönska, parker och andra naturvärden.

Antalet viltolyckor uppgår till cirka 10 stycken per år, jämt fördelade längs Glömstavägen (MKB Botkyrkaleden, 1997). Spårvägen kommer att utgöra ytterligare en barriär i området för djurlivet som rör sig mellan Gömmarens naturresevat och Lovisebergs kilområde och Kästa, vilken förstärks om stängsel sätts upp.

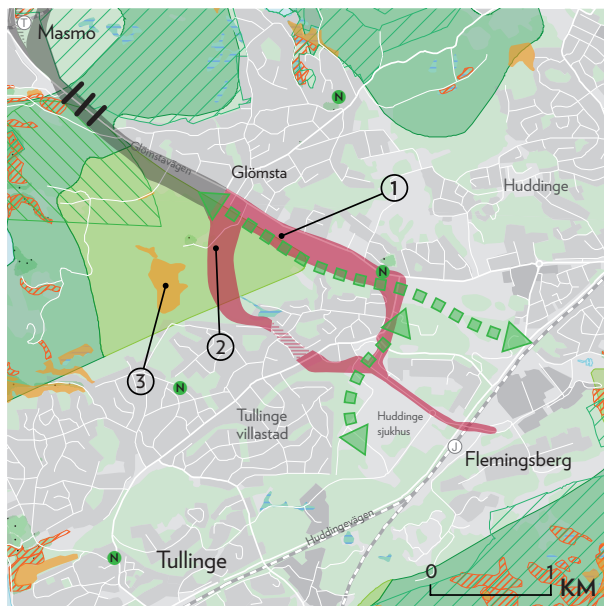


Figur 6.2.1. Kartan markerar gröna kilar med värdekärnor och gröna samband samt naturreservat. Även nyckelbiotoper illustreras.



**Delsträcka Flemingsberg-Glömsta**  
För delsträckan mellan Flemingsberg och Glömsta beskrivs och illustreras

de viktigaste förutsättningarna och deras värde i Figur 6.2.2 och i tabellen till höger.



Område	Beskrivning och motivering	Värde
Glömstadalen (område 1)	Åkermark och annan öppen mark, samt inslag av gles björkskog fram till Masmovägen. Norr om Glömstavägen växer flera gamla grova ekar med höga naturvärden. En av dem är skyddad som naturminne. Glömstadalen utgör en grön länk mellan de två regionala gröna kilarna Bornsjökilen och Harvedenkilen. Den är också en viktig förbindelse mellan Gömmarens naturreservat och Flottsbroområdet. Inom området finns delvis höga naturvärden, som t.ex. en av få lokaler för hasselsnok, som är rödlistad som sårbar (VU) av ArtDatabanken.	Måttligt
Skogen kring Loviseberg (område 2)	Området ingår i Bornsjökilen och består i huvudsak av tall- och granskog. I granskogen rinner en bäckravin i nord-sydlig riktning. Enligt Huddinges grönstruktur (1997), har bäckravinens höga botaniska värden. Bäckravinens värden är högst i dess norra del, öster om Lovisebergsvägen.	Måttligt
Naturvärde: Barrskog/ barrsumpskog (område 3)	Söder om Loviseberg, väster om Lovisebergsvägen finns en större sammanhängande barrskog som är utpekad som naturvärde av Skogsstyrelsen (Objekt N 312-2000). Intill denna ligger en mindre barrsumpskog som också har pekats ut som naturvärde (Objekt N 1673-1999).	Måttligt



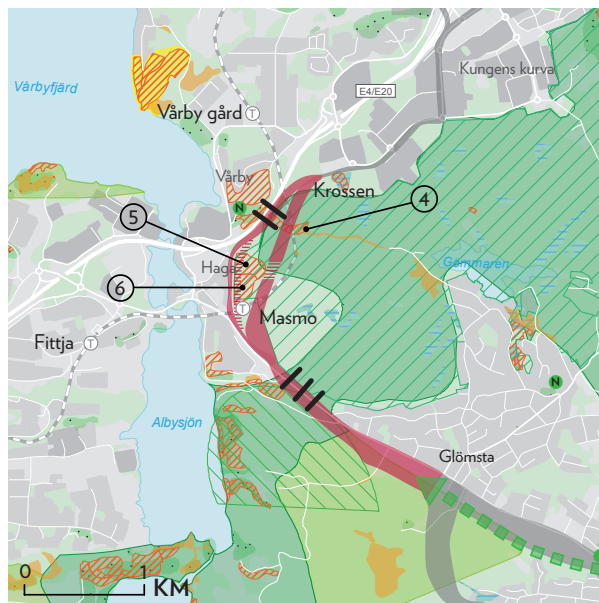
Figur 6.2.2. Karta med specifika områden enligt beskrivning- en i tabellen till höger finns utmarkerade.





### Delsträcka Glömsta-Krossen

För delsträckan mellan Glömsta och Krossen beskrivs och illustreras de viktigaste förutsättningarna och deras värde i Figur 6.2.3 och i tabellen till höger.



Figur 6.2.3. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen till höger finns utmarkerade.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Bornsjökil	Bornsjökil är en av Stockholms läns regionala gröna kilar, vilken sträcker sig i öst-västlig riktning, söder om Mälarens strand. I Bornsjös omgivning har skogarna lämnats opåverkade från mänskliga ingrepp under en lång tid, vilket har inneburit att en mycket gammal naturskog med vildmarkskaraktär har utvecklats på flera områden. Här finns djupa, frodiga bäckraviner, fallna furor och mossiga stenblock. Kilan finns med på kartan som grön kil och grön värdekärna.	Högt
Gömmarens naturreservat	Gömmarens naturreservat utgörs av sjön Gömmaren, Gömmarebäcken med dess ravin (se nedan) samt omgivande skog. Skogen består till största delen av barrskog, med hållmarksskog på höjderna och löv i fuktigare områden. På flera ställen finns sumpskogar. Naturreservatet visas med grön skraffering från SV till NO på kartan.	Högt
Nyckelbiotop: Gömmarbäckens ravin (område 4)	Bäcken rinner ut i den västra kanten av Gömmarens naturreservat. Bäckravinen är utpekad som nyckelbiotop och är den tredje djupaste ravinen i länet. Den har mycket höga naturvärden.	Högt
Nyckelbiotop: Hållmarksskog (område 5)	I Gömmarens naturreservat, strax nordost om Masmö tunnelbanestation, ligger en hållmarksskog som bland annat har värdefull kryptogamflora. Området är utpekad som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen (Objekt N 11063-1997).	Högt
Nyckelbiotop: Brandfält (område 6)	I Gömmarens naturreservat, söder om nyss nämnda hållmarkstallskog, ligger ett brandfält med rikligt med döda träd och höga stubbar samt värdefull kryptogamflora. Området är utpekad som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen (Objekt N 11062-1997).	Högt



**Delsträcka Krossen-Skärholmen**  
För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen beskrivs och illustreras de

viktigaste förutsättningarna och deras värde i Figur 6.2.4 och i tabellen nedan.



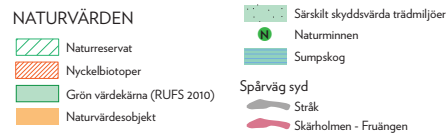
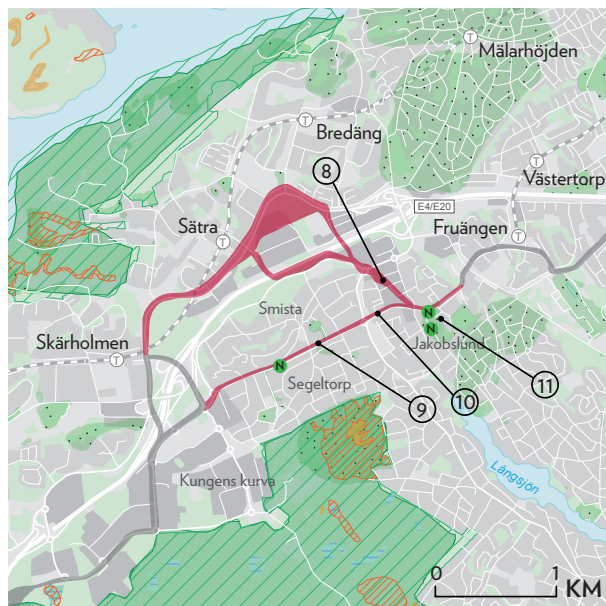
Område	Beskrivning och motivering	Värde
Nyckelbiotop: Tallsumpskog (område 7)	Vid krossen ligger en tallsumpskog som pekats ut som nyckelbiotop av Skogsstyrelsen (Objekt N 11058-1997). Detta objekt omges av en mosseskog och ligger strax utanför Gömmarens naturreservat.	Högt
Gömmarens naturreservat	Gömmarens naturreservat utgörs av sjön Gömmaren, Gömmarebäcken med dess ravin, samt omgivande skog. Skogen består till största delen av barrskog med hållmarksskog på höjderna och löv i fuktigare områden. På flera ställen finns sumpskog.	Högt

Figur 6.2.4. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen till höger finns utmarkerade.





**Delsträcka Skärholmen–Fruängen**  
För delsträckan mellan Skärholmen  
och Fruängen beskrivs och illustreras



Figur 6.2.5. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabell till höger finns utmarkerade.

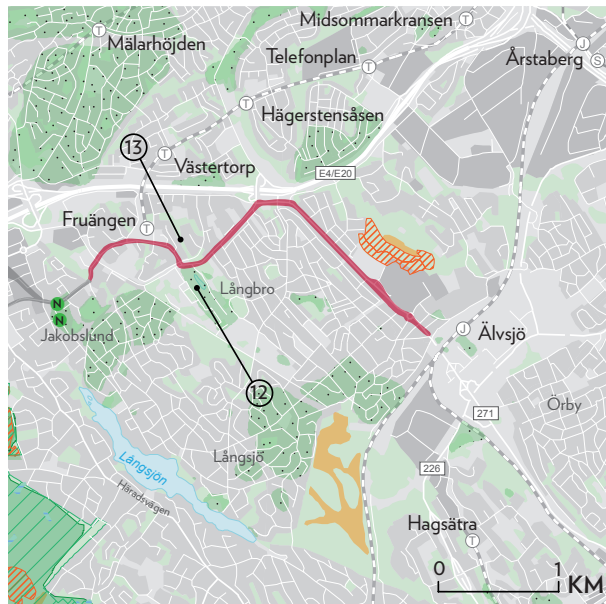
de viktigaste förutsättningarna och deras värde i Figur 6.2.5 och i tabellen nedan.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Sydost om rondellen (område 8)	Mindre naturmark, öster om Ekhagsvägen, med flera grova ekar, lönn och körsbärsträd. Troligtvis måttligt naturvärde för insekter, fåglar, m.m.	Måttligt
Gamla Södertäljevägen, del 1 (område 9)	Mellan Smista allé och Verkstadsvägen, kantas Gamla Södertäljevägen av gamla grova ekar och andra stora träd, bland annat tallar och lönnar. Flera av ekarna längs Gamla Södertäljevägen har höga naturvärden och några av dem är naturminnen*. Tre mindre områden är utpekade som särskilt skyddsvärda trädmiljöer.	Måttligt
Gamla Södertäljevägen, del 2 (område 10)	Från Verkstadsvägen och österut är Gamla Södertäljevägen mer öppen och kantas av GC-väg och gräsyta. Ställvis finns inslag av enstaka äldre träd (tall, ek, lönn).	Lågt
Jakobslund (område 11)	Vid Jakobslund finns ett område som har pekats ut som särskilt värdefull trädmiljö, samt två gamla grova ekar som är skyddade som naturminnen.	Måttligt



**Delsträcka Fruängen – Älvsjö**  
För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö beskrivs och illustreras de

viktigaste förutsättningarna och deras värde i Figur 6.2.6 och i tabellen nedan.



Område	Beskrivning och motivering	Värde
Långbroparken (område 12)	Långbroparken är en gammal park med inslag av alléer och gamla, grova träd. Den är utpekad som en särskilt värdefull trädmiljö. Här finns en naturlig skogspark med inslag av hållmarksskog med äldre tallar. Enstaka träd har högre naturvärden. Parken utgör en värdefull länk mellan grönområden.	Måttligt
Kerstin Hesselgrens park (område 13)	Området har ett stort inslag av gamla, grova träd där enstaka träd har högre naturvärden. Parken utgör en värdefull länk mellan grönområden.	Måttligt

Figur 6.2.6. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabell till höger finns utmarkerade.

### 6.2.2 Övergripande påverkan och effekter av nollalternativet

Nollalternativet bedöms ha en negativ effekt på naturmiljöerna i Glömstadalen och Loviseberg, med tanke på att cirka 200 nya bostäder och enstaka verksamheter kommer att uppföras där. Hur stor den negativa effekten blir på delsträckan Flemingsberg-Glömsta, beror helt på placering och utformning av exploateringen.

År 2030 förutsätts gränsen för Gömmarens naturreservat vara flyttad något söderut och området närmast Kungens kurvaleden vara bebyggt. Det innebär att en stor yta naturmark tas i anspråk och att buffertzonen mot naturreservatet och dess höga värden minskar. En ny störd kantzon uppkommer i naturreservatet. Detta bedöms ha en stor negativ effekt på reservatets naturvärden. På delsträcka Krossen-Skärholmen bedöms därför de negativa konsekvenserna kunna bli stora.

Segeltorps industriområde kommer delvis att ha omvandlats till bostadsområde 2030. En sådan omvandling innebär vanligtvis att naturvärdena i området ökar. Den befintliga naturmarken inom området bör i så fall omvandlas till en park och få en anpassad skötsel så att naturvärdena kan öka. Sammantaget skulle det innebära en positiv effekt för naturmiljön i det området.

Nollalternativet innebär för sträckan som helhet att andelen naturmark minskar och att barriäreffekter och störningar ifrån trafik m.m. ökar, vilket har en negativ effekt på naturmiljön.

### 6.2.3 Övergripande påverkan och effekter av lokaliseringalternativen

I detta avsnitt redovisas de större eller alternativskiljande påverkan och konsekvenser som bedöms uppstå för respektive delsträcka. Grad av påverkan och konsekvensen av lokaliseringalternativet presenteras genom en sammanvägning av värdet och omfattningen av ingreppet i respektive delsträcka, se tabell till höger. De övergripande bedömningarna presenteras i tabellform och syftar till att åskådliggöra skillnader mellan de olika lokaliseringalternativen. I kapitel 2.3 Metod redovisas mer om hur miljöaspekterna identifieras, kartläggs, beskrivs och bedöms inom respektive ämnesområde för lokaliseringalternativen för Spårväg syd.








Olika typer av påverkan på naturmiljön som kan ge negativa konsekvenser är:


- Minskad area av värdefullt naturområde
- Minskad buffertzona kring värdefullt naturområde
- Uppsplittning av värdefullt naturområde
- Uppsplittning av spridningsområde mellan värdefulla naturområden
- Uppsplittning av övergripande grönstruktur

- Ökade barriäreffekter mellan naturområden
- Borttagande av värdefulla träd och andra småbiotoper
- Störning för djur i form av buller och trafikdöd.

Nedan jämförs Spårväg syd mot nollalternativet.

Grader av konsekvenser illustreras i tabellen enligt följande skala:

	(---)	stora negativa konsekvenser
	(--)	måttliga negativa konsekvenser
	(-)	små negativa konsekvenser
	0	inga konsekvenser
	(+)	små positiva konsekvenser
	(++)	måttliga positiva konsekvenser
	(+++)	stora positiva konsekvenser

 alternativet berör/passerar inte aktuellt värde/område



### Delsträcka Flemingsberg-Glömsta

För delsträckan mellan Flemingsberg och Glömsta presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Flemingsberg- Glömsta bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Loviseberg som stora negativa konsekvenser och för Alternativ Katrinebergsvägen som måttliga negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Katrinebergsvägen		Alternativ Loviseberg	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Glömstadalen (område 1)	<p>Försvagar en redan svag grön länk mellan de regionala gröna kilarna Bornsjökilen och Hanvedenkilen.</p> <p>Ökar uppsplittring av odlingslandskapet och minskar förutsättningarna för spridning av dess arter.</p>	(--)		
Skogen vid Loviseberg (område 2)			<p>Stort ingrepp i tidigare oexploaterat skogsområde som utgör en grön länk.</p> <p>Förlust av en stor yta naturmark.</p>	(---)



### Delsträcka Glömsta-Krossen

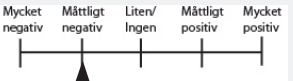
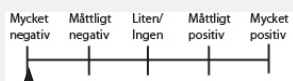
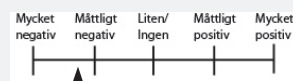
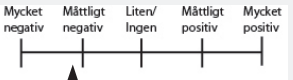
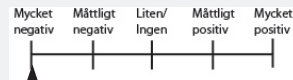
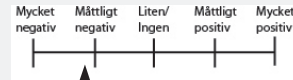
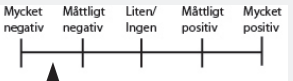
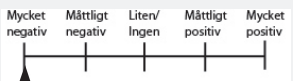
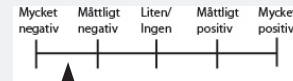
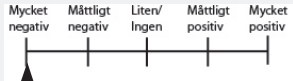
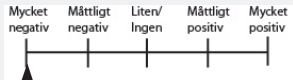
För delsträckan mellan Glömsta och Krossen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Glömsta-Krossen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Solhagavägen som små negativa konsekvenser och för Alternativ tunnel genom Masmoberget som måttliga negativa konsekvenser samt för Alternativ på Masmoberget som stora negativa konsekvenser.



Figur 6.2.7. Tunnelbanestation Masmö längs Ormen Långe. Vy västerifrån mot öster.



Område	Alternativ Solhagavägen		Alternativ på Masmoberget		Alternativ tunnel genom Masmoberget	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Bornsökilen	 <p>Påverkar redan exploaterat område, men i ett svagt avsnitt. Påverkan på spridningssamband genom att barriär förstärks mellan Gömmaren och Flottsbro</p>	(-)	 <p>Stort ingrepp i tidigare oexploaterat område</p> <p>Påverkan på spridningssamband genom att barriär förstärks mellan Gömmaren och Flottsbro</p>	(---)	 <p>Mindre ingrepp i tidigare oexploaterat område</p> <p>Påverkan på spridningssamband genom att barriär förstärks mellan Gömmaren och Flottsbro</p>	(--)
Gömmarens naturreservat	 <p>Påverkar västra kanten av natur-reservatet. Minskar buffertzonen mot E4:an i väster</p>	(-)	 <p>Stort ingrepp mitt i naturreservatet</p>	(---)	 <p>Påverkar nordvästra kanten av natur-reservatet. Minskar buffertzonen mot E4:an</p>	(-)
Nyckelbiotop Gömmarbäckens ravin (område 4)	 <p>Påverkar ravinen intill E4:an. Skapar ny störd kantzon</p>	(--)	 <p>Skär rakt igenom ett tidigare oexploaterat avsnitt av ravinen</p>	(---)	 <p>Påverkar ravinen intill E4:an. Skapar ny störd kantzon</p>	(--)
Nyckelbiotop hållmarkstallskog (område 5)	/		 <p>Skär av nyckelbiotopen från övriga naturreservatet</p>	(---)	/	
Nyckelbiotop brandfält (område 6)			 <p>Skär av nyckelbiotopen från övriga naturreservatet</p>	(---)		



### Delsträcka Krossen-Skärholmen

För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Krossen-Skärholmen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Bro över E4/E20 som små negativa konsekvenser och för Alternativ Ekgårdsvägen som små negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Bro över E4/E20		Alternativ Ekgårdsvägen	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Nyckelbiotop tallsumpskog (område 7)	<p>Nyckelbiotopens area bedöms minska något, och störningen för djur av buller och rörelse ökar av spårvägen.</p>	(-)	<p>Nyckelbiotopens area bedöms minska något, och störningen för djur av buller och rörelse ökar av spårvägen.</p>	(-)
Gömmarens naturreservat	<p>Naturreservatet påverkas litet negativt av spårförläggningen vid krossen, eftersom buffertzonen kring naturreservatet minskar.</p>	(-)	<p>Naturreservatet påverkas litet negativt av spårförläggningen vid krossen, eftersom buffertzonen kring naturreservatet minskar.</p>	(-)





### Delsträcka Skärholmen-Fruängen

För delsträckan mellan Skärholmen och Fruängen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Skärholmen-Fruängen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Skärholmsvägen norra som små negativa konsekvenser och för Alternativ Gamla Södertäljevägen som

små negativa konsekvenser samt för Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé som små negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Skärholmsvägen norra		Alternativ Gamla Södertäljevägen		Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé		
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	
Naturområde 8 sydost om rondellen i Segeltorps industriområde	<p>Större delen av eller hela denna naturmiljö kommer sannolikt att avverkas inför anläggningen.</p>	(-)	<p>En ek som är naturminne och flera andra gamla grova träd kommer sannolikt att behöva fällas.</p>	(-)	<p>Större delen av eller hela denna naturmiljö kommer sannolikt att avverkas inför anläggningen.</p>	(-)	
Särskilt skyddsvärda trädmiljöer och naturminne längs med Gamla Södertäljevägen (område 9)	<p>En ek som är naturminne och andra gamla grova träd kommer sannolikt att behöva fällas.</p>				(-)	<p>En ek som är naturminne och andra gamla grova träd kommer sannolikt att behöva fällas.</p>	
Särskilt skyddsvärd trädmiljö och naturminne vid Jakobslund (område 10)							



### Delsträcka Fruängen-Älvsjö

För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Fruängen-Älvsjö bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Älvsjövägen som små negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Älvsjövägen	
	Grad av påverkan	Konsekvens
Långbro-parken (område 12)	<p>Ökar fragmentering av naturmiljön.</p>	(-)
Kerstin Hesselgrens park (område 13)	<p>Ökar fragmentering av naturmiljön.</p>	(-)

### 6.2.4 Möjliga åtgärder

Negativa konsekvenser av anläggningen kan minskas genom att:

- Spårvägen bör i första hand följa exploaterade områden och befintliga vägar, för att minska uppsplittring av naturområden.
- Särskilt värdefulla naturområden och småbiotoper undviks så långt möjligt.
- Vid Glömstavägen i anslutning till Gömmarens naturreservat bör åtgärder för att minska barriäreffekten och stärka det redan svaga sambandet utredas, till exempel i form av en viltpassage. Detta är aktuellt för samtliga alternativ på delsträckan Glömsta-Krossen.

### 6.2.5 Fortsatt arbete

- Naturmarken i Loviseberg och Glömstadalen bör inventeras och naturvärdesbedömas.
- Naturmarken inom Segeltorps industriområde bör inventeras och naturvärdesbedömas.
- Dispenser från det generella biotopskyddet krävs för samtliga alléer som påverkas, samt för öppna diken i odlingslandskapet.
- Samråd enligt 12 kapitel 6 § miljöbalken gäller vid ingrepp i Skogsstyrelsens utpekade nyckelbiotoper eller naturvärden samt särskilt skyddsvärda trädmiljöer och naturminnen. Samråd hålls med Skogsstyrelsen respektive länsstyrelsen.
- Dispens krävs för att göra intrång i Gömmarens naturreservat. Eventuellt måste gränsen för naturreservatet justeras. Huddinge kommun är tillsynsmyndighet och beslutande instans för naturreservatet.
- För delsträcka Flemingsberg- Glömsta bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Loviseberg som stora negativa konsekvenser och för Alternativ Katrinebergsvägen som måttliga negativa konsekvenser.

## 6.3 Rekreation och friluftsliv

### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Rekreation och friluftsliv kan vara allt ifrån den dagliga promenaden till sportutövande eller vandring. När rekreation utförs inom direkt närområde till skola, arbetsplats eller bostad menas i regel närrekreation. När rekreationen sker inomhus eller via särskilda anläggningar kallas det ofta sport. När rekreationen sker utomhus och på fritid faller det inom begreppet friluftsliv.

De viktigaste bedömningsgrunderna för rekreation och friluftsliv är:

- Nationellt utpekade värden (exempelvis riksintressen)
- Befintliga utpekade regionala- eller kommunala värden
- Områdets eller områdenas storlek och kvalitet
- Tillgängligheten till och mellan rekreativområden
- Risken för störningar, till exempel ljud- eller ljusstörningar

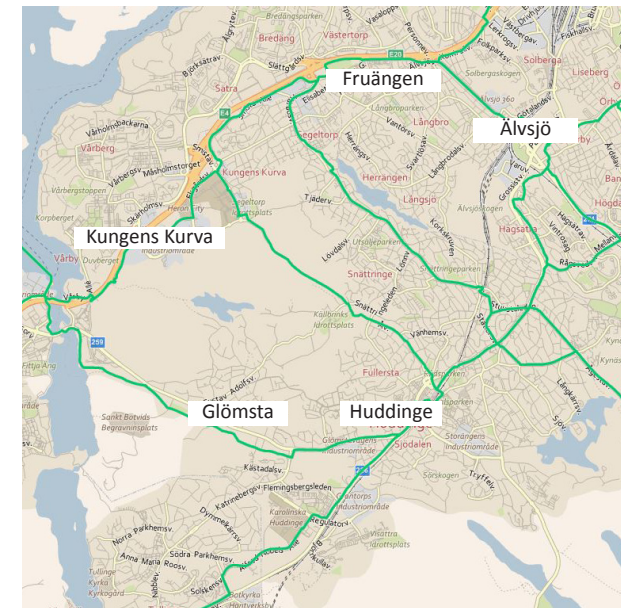
### 6.3.1 Förutsättningar och värden

Norra delarna av utredningsområdet består till stor del av tät bebyggelse, medan större sammanhängande grönområden för rekreation återfinns i de södra delarna, se figur 6.3.2. Från sydväst sträcker sig den gröna kilen\*, Bornsjökilens, via Loviseberg i Huddinge in i naturreservatet Gömmaren. Naturområdena inom Stockholms gröna kilar utgör generellt viktiga rekreativområden inte bara för närboende utan är även av regional betydelse. Vid Glömsta bildar infrastrukturen och bebyggelsen en barriär mellan Gömmarens naturreservat och övriga delar av Bornsjökilens. Andra rekreativområden som är viktiga i området är Flemingsbergs gård, Långbroparken och Solbergaskogen. Flera viktiga rekreativområden ligger strax utanför utredningsområdet, exempelvis Flottsbro, Flemingsbergsskogen, Långsjön och Sätterskogen. Inom utredningsområdet finns flera skolor, förskolor och fritidsverksamheter. Delar av delsträckan Glömsta-Krossen berörs av riksintresseområdet Mälaren med öar och strandområden som omfattas av miljöbalkens särskilda hushållningsbestämmelser enligt kapitel 4 § 2 vilka innebär att särskild hänsyn ska tas till turism och friluftsliv.

Genom utredningsområdet går regionala cykelstråk, en beskrivning av dessa görs under respektive delsträcka, se även figur 6.3.1. Det finns även lokala gång- och cykelstråk i utredningsområdet som är viktiga för såväl människors möjlighet att förflytta sig i vardagen som möjligheten att utöva rekreation eller nå

rekreativområden. De lokala gång- och cykelstråken kommer dock inte att hanteras vidare i detta skede.

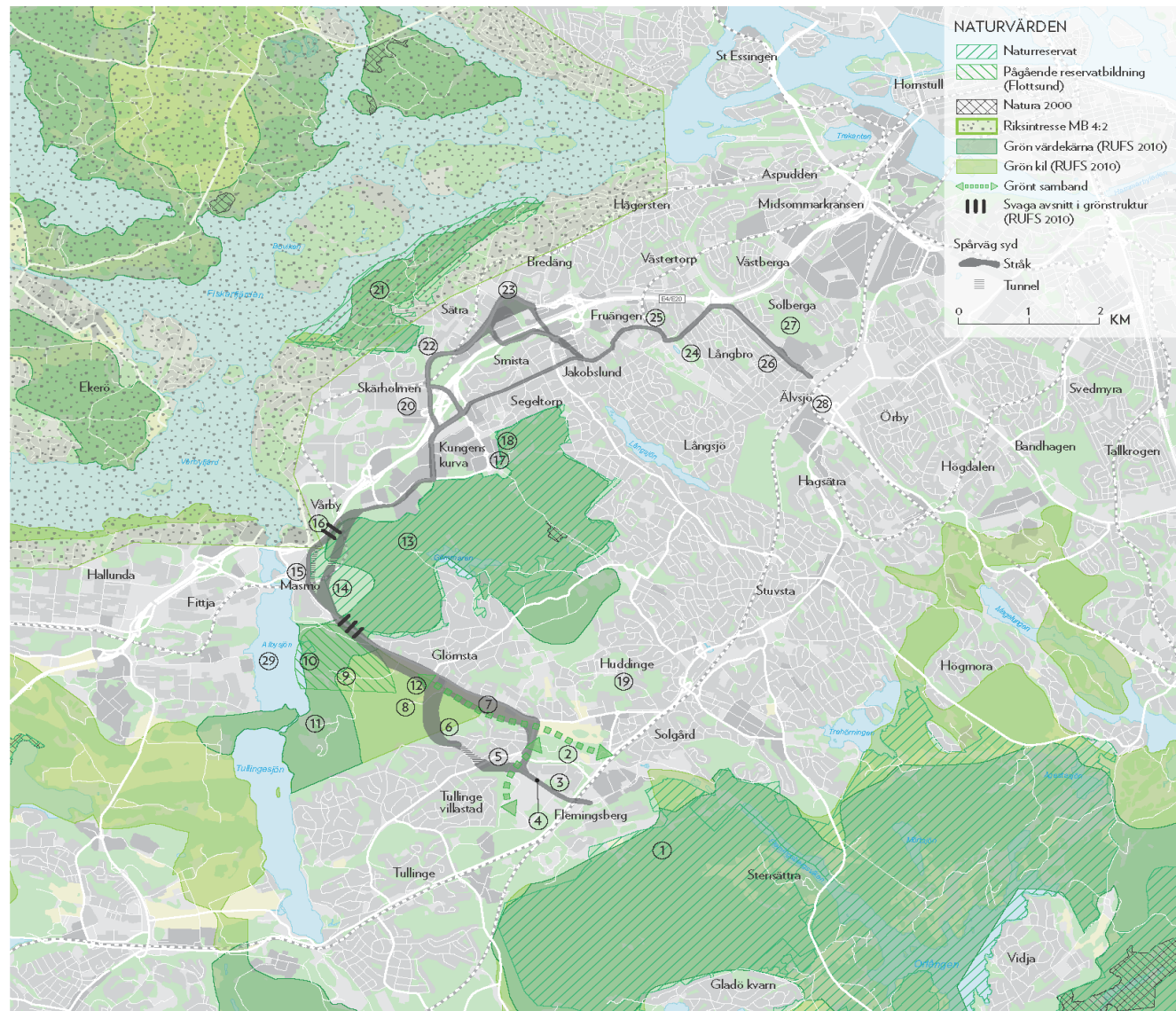
Inom utredningsområdet går flera stora trafikleder exempelvis E4/E20 och Botkyrkaleden. Den stora trafikmängden på vägarna gör att ljudnivåerna i områdena närmast trafiklederna är höga och angränsande naturområden bedöms överlag ha låga rekreativa värden, exempelvis kring E4/E20 och verksamhetsområdet vid Kungens kurva.



Figur 6.3.1. Befintliga regionala cykelstråk (utdrag ur [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu)).

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

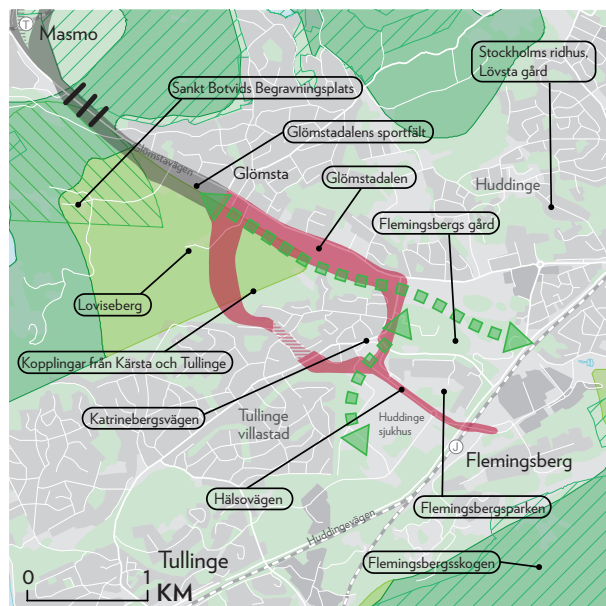
1. Flemingsbergsskogen
2. Flemingsbergs gård
3. Flemingsbergsparken
4. Hälsovägen
5. Katrinebergsvägen
6. Kopplingar från Kärsta och Tullinge
7. Glömstadalen
8. Loviseberg
9. Sankt Botvids begravningsplats
10. Glömsta äng & Häggstaberget med kätterleder
11. Flottsbro friluftsanläggning
12. Glömstadalens sportfält
13. Gömmaren
14. Skogsområde mellan Botkyrkaleden och naturreservatet Gömmaren
15. Solhagaparken
16. Värbykällan
17. Segeltorpshallen
18. Gömmargårdens ridskola
19. Skockholms ridhus, Lövsta gård
20. Skärholmens centrum, bl.a. sim- och idrottshall
21. Sätmaskogens naturreservat
22. Sättra bollplan
23. Sättra idrottsplats
24. Långbroparken
25. Kerstin Hesselgrens park
26. Victoriaparken
27. Solbergaskogen
28. Älvsjö IP
29. Älbysjön



Figur 6.3.2. Kartan redovisar utpekade värden samt områden/platser som omnämns i avsnittet.



**Delsträcka Flemingsberg-Glömsta**  
För delsträckan mellan Flemingsberg och Glömsta har följande konsekvenser identifierats i tabellen till höger.



REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Naturvärden

- Naturreservat
- Pågående reservatbildning (Flottsund)
- Grön värdekärna (RUFSS 2010)
- Grön kil (RUFSS 2010)

Spårväg syd

- Stråk
- Flemingsberg - Glömsta
- Tunnel

Svaga avsnitt i grönstruktur (RUFSS 2010)

Grönt samband

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Flemingsbergs-parken, i anslutning till Hälsovägen (område 3)	Parkens centrala/norra del används i huvudsak för närrekreation och för uteaktiviteter av förskolor. Parken bedöms främst vara av intresse för den lokala rekreationen. Utnyttjandet av den södra delen av parken bedöms vara förhållandevis lågt.	Lågt till måttligt (södra respektive centrala delarna)
Norra dalgången (nordväst-sydöstlig förbindelse mellan kilarna). Förbindelse mellan område 7, 2 & 1.	Glömstadalen och dalgången kring Flemingsbergs gård är en viktig del i den gröna förbindelsen mellan Bornsjökilen (Loviseberg och Gömmaren) i nordväst och Hanvedenkilen (Flemingsbergskogen) i sydöst. I FÖP Flemingsberg benämns stråket som Norra dalgången och är pekat ut som en viktig förbindelse för grönstruktur och huvudstråk för grönstrukturen. Järnvägen och Huddingevägen utgör stora barriärer i stråket. Vid kolonilotterna finns dock en passage under trafiklederna. Flemingsbergs gård och närliggande kolonilotter är ett viktigt rekreationsområde för närboende. Stråket bedöms vara av intresse för såväl det lokala som den regionala rekreationen/friluftslivet.	Måttligt till högt
Hälsovägen (område 4)	Vägen bedöms i dagsläget ha låga rekreativa värden, men är i FÖP Flemingsberg utpekad som en grön gata/viktig länk.	Lågt
Del av Katrinebergsvägen (område 5)	FÖP Flemingsberg har pekat ut delar av Katrinebergsvägen som en viktig förbindelse för grönstrukturen i Flemingsberg. Vid passagen av Hälsovägen är förbindelsen markerad som en svag länk i grönstrukturen.	Lågt

Figur 6.3.3. Karta med specifika områden enligt beskrivning-  
en i tabellen till höger finns utmarkerade.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Kopplingar från Kästa och Tullinge (område 6)	I FÖP Flemingsberg finns viktiga länkar från Kästa ut till skogsområden utpekade längs befintliga vägar. Vägar bedöms i dagsläget inte ha några förhöjda rekreativa värden, men är viktiga stråk för närboende ut till Loviseberg och bedöms främst vara av lokalt intresse.	Lågt
Skogsområdena kring Loviseberg (område 8)	Skogsområdena kring Loviseberg utgör ett närrekreationsområde för boende i området. Områdena bedöms främst vara av lokalt intresse, men på grund av dess närhet till området bedöms det även ha ett visst regionalt intresse.	Lågt-måttligt
Regionalt cykelstråk	Det regionala cykelstråket Glömstastråket går mellan Flemingsberg och Masmo på södra sidan av Glömstavägen/Botkyrkaleden. Passager i plan över Glömstavägen finns dels vid Katrinebergsvägen och dels vid Gustav Adolfsvägen. Strax norr om korsningen Masmovägen/Glömstavägen finns en gång- och cykelpassage under Glömstavägen som främst är avsedd för närliggande busshållplats men som även används för att nå rekreationsområdena. I MKB:n som togs fram för Masmolänken år 2011 anges att denna förbindelse är viktig för förskolebarn från Myrstuguberget vid utflykter till Gömmaren. Stråket är av såväl regionalt som lokalt intresse.	Högt



**Delsträcka Glömsta - Krossen**  
För delsträckan mellan Glömsta och Krossen har förljande värden identifierats i tabellen nedan.



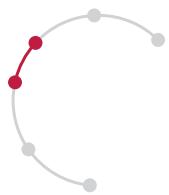
## REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Naturvärden	Svaga avsnitt i grönsstruktur (RUF5 2010)
Naturreservat	◀◀◀◀◀◀ Grönt samband
Pågående reservatbildning (Flottsund)	Spårväg syd
Riksintresse MB 4:2	— Stråk
Grön värdekärna (RUF5 2010)	— Glömsta - Krossen
Grön kil (RUF5 2010)	— Tunnel

Figur 6.3.4. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen till höger finns utmarkerade.

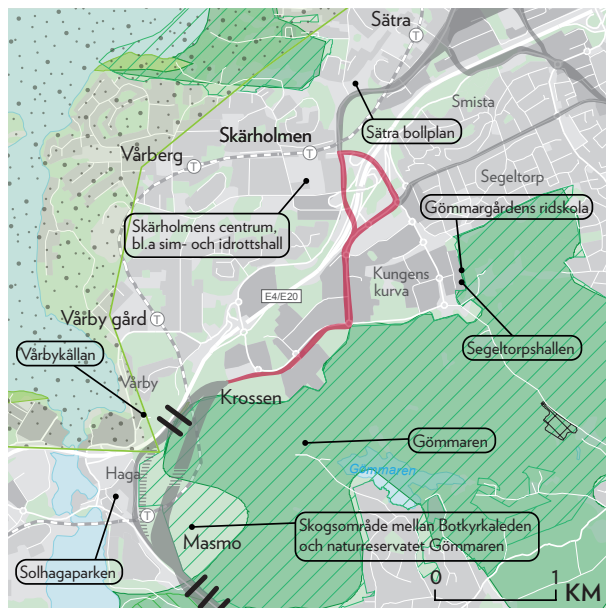
Område	Beskrivning och motivering	Värde
Gömmaren-Slottsbro (nordost-sydvästlig förbindelse inom Bornsjökilen). Förbindelse mellan område 8-11 och område 13.	Delsträckan passerar genom grönkilen Bornsjökilen som på aktuellt avsnitt är försvagad på grund av den barriäreffekt Glömstavägen i kombination med att närliggande bebyggelse (vid Glömsta och Masmö) smalnar av grönkilen. Bornsjökilen utgör ett viktigt rekreationsområde med naturreservatet Gömmaren och naturområdena kring Loviseberg samt vidare västerut mot Albysjön. Strax väster om Glömstavägen ligger Glömstadalens sportfält med en fotbollsplan. Vandringsleden Huddingeleden går igenom Glömstadalen. I området väster om Glömstavägen ligger även Sankt Botvids begravningsplats, naturreservatet Gömsta äng, Haggstaberget med klätterleder och Flottsbro friluftsanläggning. Områdena och möjligheten att röra sig mellan dessa är av såväl lokalt som av regionalt intresse.	Högt
Gömmarens naturreservat (område 13).	Nord om Glömstavägen ligger det kommunala naturreservatet Gömmaren som är av såväl lokal som regional betydelse för friluftslivet och rekreationen och de rekreativa värdena bedöms vara höga. Naturreservatet erbjuder en variation av rekreativomöjligheter över året med allt från leder, stigar, badplats, fiske, ridning och skidåkning. Delar av Gömmarens naturreservat är även utpekade som ett så kallat "tyst område". I närheten av området ligger flera skolor och förskolor som använder naturområdet i sin verksamhet. Även flertalet fotbollsplaner, idrottsplatser samt två ridhus ligger i anslutning till Gömmaren.	Högt
Passager till/från naturområdena kring Gömmaren	Inom delsträckan är tillgängligheten till rekreationsområden kring Gömmaren i dagsläget begränsad, dels av infrastrukturen (Botkyrkaleden och E4) och dels av områdets kuperade terräng. Strax norr om Myrstuguberget vid Masmö tunnelbanestation finns en planskild korsning under Botkyrkaleden som kan användas för att nå Gömmaren. Ytterligare ett alternativ är att ta sig utmed Masmövägen (som passerar under Botkyrkaleden) och vidare via Haga ut till naturreservatet Gömmaren. Befintliga gång- och cykelstråk använder passagererna under Botkyrkaleden och går via Haga dels västerut längs E4 (Snickarkrogsvägen/regionalt cykelstråk) och dels norrut mot Vårby. Passagererna är av såväl regionalt som lokalt intresse.	Måttligt
Skogsområdet på Masmoberget intill naturreservatet Gömmaren (område 14).	Naturområdena i kanten av Gömmaren bedöms främst användas för närrekreation av boende. Området bedöms främst vara av lokalt intresse.	Lågt

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Riksintresse Mälaren med öar och strandområden, se figur 6.3.2	Norra delarna av delsträckan ligger inom riksintresseområdet för Mälaren med öar och strandområden. Riksintresset är ett område med särskilt stora natur- och kulturvärden och betydelse för friluftsliv och turism. Riksintresset omfattar öar, vattenområden samt strandområden med intilliggande större sammanhängande oexploaterade natur- och kulturlandskap. Den del som berörs inom delsträckan ligger i kanten av riksintresset och bedöms inte utgöra en värdekärna*. Vidare skär närliggande infrastrukturstråk (Botkyrkaleden och E4) av området från övriga delar av riksintresset. Området är för närvarande förhållandevis bullerstört.	Lågt
Regionalt cykelstråk, se figur 6.3.1	<p>Det regionala cykelstråket Glömstastråket kommer ifrån söder och går i blandtrafik längs Masmovägen vidare mot Fittja i väst.</p> <p>Det regionala cykelstråket Södertäljestråket går utmed norra sidan av E4 från Fittja och passerar under E4 vid Trafikplats Vårby och fortsätter österut mot Krossen på förlängningen av Snickarkroksvägen (längs södra sidan av E4).</p> <p>Det saknas i dagsläget en förbindelse mellan de två regionala cykelstråken vid Haga. För att ta sig mellan stråken behöver cyklister använda det lokala vägnätet. Stråken är av såväl regionalt som lokalt intresse.</p>	Högt



### Delstäcka Krossen - Skärholmen

För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen har följande värden identifierats i tabellen till höger.



#### REKREATION OCH FRILUFTSLIV



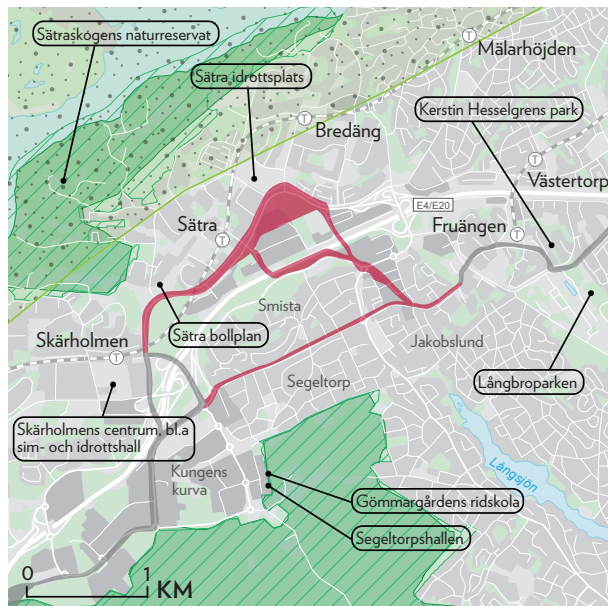
Figur 6.3.5. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabellen till höger finns utmarkerade.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Passager till/från naturområdena kring Gömmaren	Inom delsträckan utgör E4/E20 en kraftig barriär mellan naturreservatet Gömmaren och Vårby/Skärholmen samt längre norrut Sättraskogen. Avsnittet är i Huddinge Natur (underlagsrapport till Översiktsplan 2014) identifierat som en avbruten kilförbindelse. Rekreativ utövare kan via gång- och cykelbron som passerar över E4/E20 vid Krossen nå Gömmaren. Från Kungens kurva går flera stigar in i naturreservatet. Passagererna är viktiga för såväl den lokala som regionala rekreationen.	Måttligt
Skärholmens centrum (område 20)	I Skärholmens centrum finns många olika aktiviteter bland annat Skärholmens sim- och idrottshall. Centrumet är viktigt för hela stadsdelen.	Måttligt till högt
Regionalt cykelstråk, se figur 6.3.1	Det regionala cykelstråket Södertäljestråket går som separat gc-väg norr om utredningsområdet, längs Månskärsvägen, innan den svänger norrut på Dialoggatan/Ekgårdsvägen och vidare norrut längs Smista Allé.  Stråket är av såväl regionalt som lokalt intresse.	Högt



### Delsträcka Skärholmen - Fruängen

För delsträckan mellan Skärholmen och Fruängen har följande värden identifierats i tabellen till höger.



#### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

- Naturvärden
- Naturreservat
  - Riksintresse MB 4:2
  - Grön värdekärna (RUFSS 2010)
- Spårväg syd
- Stråk
  - Skärholmen - Fruängen

Figur 6.3.6. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabell till höger finns utmarkerade.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Gröna stråk och länkar längs Skärholmsvägen och Gamla Södertäljevägen	Parkplan Skärholmen anger att parkstråken inom stadsdelen Skärholmen har en relativt enhetlig karaktär. Parkstråken går oftast längs gång- och cykelstråk antingen genom naturmark eller i öppna områden med alléer eller dungar av träd. Parkstråken fungerar dels som gröna stråk ut till större grönområden (exempelvis Sätmaskogen norr om utredningsområdet) och dels som närreklamationsområden (promenader, löpning, hundrastning med mera). Gröna stråk finns längs Skärholmsvägen. Stråken bedöms främst vara av lokalt intresse.  Gamla Södertäljevägen är i flera avsnitt en relativt smal väg med trottoar, där träd och vegetation längs vägen och från angränsande tomter gör vägrummet relativt lummigt. Gamla Södertäljevägen bedöms användas för närreklamation i form av promenader, löpning med mera.	Lågt
Sättra bollplan (område 22)	Fotbollsplanen ligger i korsningen Skärholmsvägen/Björksättravägen. Sättra bollplan har en fullstor fotbollsplan och två mindre fotbollsplaner varav en med konstgräs. Sättra fotbollsplan har även omklädningsrum och träningsbelysning. Anläggningen är av ett mindre slag och bedöms främst nyttjas lokalt.	Lågt till måttligt
Sättra idrottsplats (område 23)	På Sättra idrottsplats finns en fullstor fotbollsplan i gräs, friidrott, friidrottshall, naturisrink och ishall samt längskidspår på vintern. Anläggningen nyttjas för flera olika aktiviteter och bedöms vara viktig för stadsdelen.	Måttligt
Regionalt cykelstråk, se figur 6.3.1	Det regionala cykelstråket Södertäljestråket går som separat gång- och cykelväg längs Smista Allé och därefter vidare österut längs södra sidan av E20. Månskårsvägen, innan den svänger av på Dialoggatan/Ekgårdsvägen och går vidare norrut längs Smista Allé.  Genom utredningsområdet korsar även de regionala cykelstråken Häradsvägen (som går söderut längs Häradsvägen) och Gömmarenstråket (som går söderut längs Smistavägen/Ryttarhalsvägen). Stråken är av såväl regionalt som lokalt intresse.	Högt



### Delsträcka Fruängen - Älvsjö

För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö har följande värden identifierats i tabellen till höger.



#### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

- Naturvärden
- Naturreservat
  - Nyckelbiotoper
  - Grön värdekärna (RUF5 2010)

- Spårväg syd
- Stråk
  - Fruängen - Älvsjö

Figur 6.3.7. Karta med specifika områden enligt beskrivningen i tabell till höger finns utmarkerade.

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Långbroparken (område 24)	Långbroparken är en äldre anlagd park från början av 1900-talet. Många bor i närheten av parkområdet och även flera skolor ligger i närheten. Parken är en stadsdelspark och bedöms i Parkplan Älvsjö ha ett regionalt värde. Öster om parken ligger ett naturområde som består av en långsmal skogsgrensa mellan Västerängsvägen i syd och Mickelsbergsvägen i norr. Området används för led, promenader, bollspel med mera.	Måttligt till högt
Kerstin Hesselgrens park (område 25)	En cirka fem hektar stort natur- och parkstråk. Stråket utgörs av trädbevuxna bergssluttningar och mellanliggande låglänta dalsänkor med klippta gräsytor. En större lekplats dominerar det centrala parkrummet. Parken fungerar som en stadsdelspark. Den centrala delen av parken ligger cirka 300 meter norr om Mickelbergsvägen, men ett smalare parkstråk med gång- och cykelbana sträcker sig ned mot vägen. Den del som ligger närmast Mickelbergsvägen bedöms ha ett lägre värde än den centrala delen av parken. Grönstråket bedöms främst användas som ett nord-sydligt rörelsestråk.	Lågt
Stråk Svartlösavägen, se figur 6.3.3	Ett grönstråk* utmärkt i Parkplan Älvsjö från Långsjöbadet till Älvsjövägen. I anslutning till Älvsjövägen är det omgivande tomter som bidrar med det gröna inslaget. Stråket ger tillfälle för dagliga promenader, rastning av hundar, jogging mm. Vägen bedöms vara ett viktigt rörelsestråk inom området, men de rekreativa värdena i anslutning till Älvsjövägen bedöms vara små.	Lågt
Stråk Älvsjövägen, se figur 6.3.3	Ett grönstråk* utmärkt i Parkplan Älvsjö från trafikplats Södertäljevägen till Älvsjö centrum. Vägen bedöms i parkplanen vara ett viktigt rörelsestråk inom området och bedöms ha ett visst rekreativt värde. Viktigt att bibehålla träd längs Älvsjövägen.	Lågt-måttligt
Stråk Linbodavägen, se figur 6.3.3	Ett grönstråk* utmärkt i Parkplan Älvsjö från Vantörsvägen till Älvsjövägen. Stråket bedöms vara ett viktigt rörelsestråk inom området. Anslutningen till Älvsjövägen bedöms ha ett visst rekreativt värde. Parkstråket passerar därefter genom Viktoriaparken.	Lågt-måttligt

Område	Beskrivning och motivering	Värde
Viktoriaparken (område 26)	Viktoriaparken är en långsmal park där det i västra delen (mot Älvsjövägen) finns ett mindre antal odlingslotter. I förstudiesamrådet inkom flera synpunkter om parkens stora värde för boende i området. Parken bedöms vara av lokalt intresse och nyttjas av flertalet närboende.	Måttligt
Stråk Älvsjöskogen, se figur 6.3.3	Ett grönstråk* utmärkt i Parkplan Älvsjö från Långsjöbadet till Älvsjö centrum. Ansluter Älvsjövägen vid Johan Skyttes väg. Vägen bedöms vara ett viktigt rörelsestråk inom området och anslutningen till Älvsjövägen, där ett mindre torg ligger, bedöms ha ett visst rekreativt värde.	Lågt-måttligt
Solbergaskogen (område 27)	Väster om Älvsjövägen ligger Solbergaskogen som främst används för närrekreation och av närliggande förskolor. Området bedöms vara av lokalt intresse och nyttjas av många närboende och skolor.	Måttligt
Stråk vid Älvsjö industriområde, se figur 6.3.3	Ett grönstråk* utmärkt i Parkplan Älvsjö från östra Älvsjöskogen till Älvsjö centrum via Älvsjö IP. Kopplingen mellan Älvsjö IP och Älvsjö centrum behöver vidareutvecklas. Älvsjövägen utgör en barriär i stråket. Närliggande trafikleder och järnväg bedöms medföra höga ljudnivåer i området. Stråket bedöms i dagsläget vara av lokalt intresse.	Lågt
Regionalt cykelstråk, se figur 6.3.1	Det regionala cykelstråket Magelungstråket går som separat gc-väg längs Älvsjövägen/ Magelungsvägen. Stråket är av såväl regionalt som lokalt intresse.	Högt



Följande gröna stråk i Älvsjö har markerats in på kartan:

1. **Stråk Långsjön** (från södra Mickelsbergsvägen till Långsjöbadet)
2. **Stråk Svartlösavägen** (från Långsjöbadet till Älvsjövägen)
3. **Stråk Älvsjöskogen** (Långsjöbadet till Älvsjö centrum)
4. **Stråk Vaggvisan** (genom naturområdet från Långbroparken till Svartlösavägen)
5. **Stråk Långbroparken** (från Mickelsbergsvägen till Älvsjöskogen)
6. **Stråk Linbodavägen** (från Vantörsvägen till Älvsjövägen via Kristallen)
7. **Stråk Älvsjövägen** (från trafikplats Södertäljevägen till Älvsjö centrum)
8. **Stråk Solbergaskogen** (från Kämpetorpsskolan till Västberga industriområde)
9. **Stråk östra Solberga** (från Solbrännan igenom Solberga till Södertäljevägen och flera förgreningar igenom skogen till bl a parkleken)
10. **Stråk Älvsjö centrum** (Från Älvsjö torg till Solbränna, Älvsjö mässan och Präsgårdsparken)
11. **Stråk Sjöängen** (från Västberga begravningsplats till Sparreholmsvägen)
12. **Stråk Örby slott** (från Äppelängen till Sjöängen)
13. **Stråk Äppelängen** (från Örbymotet till Sylvestergatan)
14. **Stråk Älvsjö industriområde** (från östra Älvsjöskogen till Älvsjö centrum via Älvsjö IP)



Figur 6.3.8. Karta från Parkplan Älvsjö 2008 som rredovisar grönstråk i området.



### 6.3.2 Övergripande påverkan och effekter av nollalternativet

Nollalternativet innebär en högre exploateringsgrad i Glömstadalen och Loviseberg, vilket medför intrång i naturområden som nyttjas för rekreation samt en ökad belastning på kvarvarande rekreativområden. Hur stor de negativa konsekvenserna blir på delsträckan Flemingsberg-Glömsta, beror helt på placering och utformning av exploateringen.

I nollalternativet förutsätts området intill Kungens kurvaleden vara bebyggt och gränsen för Gömmarens naturreservat flyttad något söderut. Befintlig buffertzona mot reservatet minskar och innebär snarare att en störd zon kommer att finnas i reservatet med risk för påverkan på rekreationen och friluftslivet. Vidare har Tvärförbindelse Södertörn byggts ut och risk finns, beroende på hur utbyggnaden sker, för att barriären mellan Flottsund och Gömmaren förstärks och att sambandet inom kilen försvagas ytterligare. Även störningar i form av buller bedöms kunna öka. Konsekvenserna på delsträcka Glömsta-Krossen bedöms därför kunna bli stora negativa konsekvenserna.

Ombyggnaden av Skärholmsvägen till stadsgata, inom delsträcka Skärholmen-Fruängen, och kompletteringen med nya bostäder kommer att påverka den nuvarande miljön (planerade öppna gångstråk och nuvarande bostadsområden med tydlig koppling till grönområden och gångstråk). En omvandling av Segeltorps industriområde till delvis bostadsområde i nollalternativet bedöms generellt

ge positiva konsekvenser för rekreation eftersom markanvändningen övergår från tidigare industrimark till bostadsområde och parkmark.

Nollalternativet innebär för sträckan som helhet att andelen naturmark minskar och att barriäreffekter och störningar ifrån trafik m.m. ökar, vilket har en negativ effekt på rekreation och friluftsliv.

### 6.3.3 Övergripande påverkan och effekter av lokaliseringalternativen

I detta avsnitt redovisas preliminära bedömningar av större eller alternativskiljande påverkan och konsekvenser för rekreation och friluftsliv för respektive delsträcka. De lokala intressena (mindre närrekreativområden, stigsystem med mera) som är av stort värde för närboende, men som inte har något kommunalt eller regionalt värde, är till stora delar inte beskrivet eller konsekvensbedömt nedan. Dessa måste hanteras i den kommande processen.

Riksintresse Mälaren med öar och strandområden berörs på delsträckan Glömsta-Krossen. Två av alternativen berör ena kanten av riksintresset, men området utgör ingen värdekärna och är avskuret från det övriga riksintresset. Utbygganden av Spårväg syd bedöms inte påverka riksintresset negativt.

De regionala cykelstråken kommer på vissa sträckor troligen att behöva flyttas/justeras beroende på hur spårvägssträckningen förläggs. Funktionen som regionalt cykelstråk bedöms bibehållas och möjlighet

finns även till att förbättra/åtgärda några av de saknade länkarna mellan de regionala stråken om utbyggnad av cykelstråken kan ske samtidigt som byggnationen av Spårvägs syd. Risk finns för att den nya miljön som cykelvägen placeras i har ett lägre rekreativt värde, vilket i så fall ger negativa konsekvenser för rekreationen i de fall själva cykelvägen inte bara har en funktion som förflyttelsestråk utan även som rekreativstråk. Regionala cykelstråk kommer inte att beskrivas närmare nedan, däremot kommer viktiga rekreativa stråk att hanteras.

Förutom påverkan och konsekvenser som redovisas nedan bidrar Spårväg syd även till att rekreativområden/-platser lättare kan nås via kollektivtrafik. De positiva konsekvenserna beror delvis på var slutligt sträckning av spårvägen förläggs samt var hållplatserna placeras. Spårväg syd kommer även utgöra en barriär som skär av befintliga stigar och stråk och därigenom påverka människors rörelsemönster, vilket kan resultera i negativa konsekvenser för friluftsliv och rekreation. Hur stor barriären bli beror dels på Spårväg syds dragning och dels på dess utformning (hastighet, behov av stängsel samt påverkan på korsningsmöjligheter).

Nedan jämförs Spårväg syd mot nollalternativet.



### Delsträcka Flemingsberg-Glömsta

För delsträckan mellan Flemingsberg och Glömsta presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

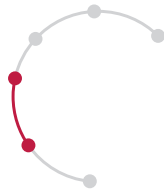
För delsträcka Flemingsberg- Glömsta bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Loviseberg som måttliga till stora negativa konsekvenser och för Alternativ Katrinebergsvägen som måttliga negativa konsekvenser.

Grader av konsekvenser illustreras i tabellen enligt följande skala:

- (---) stora negativa konsekvenser
- (--) måttliga negativa konsekvenser
- (-) små negativa konsekvenser
- 0 inga konsekvenser
- (+) små positiva konsekvenser
- (++) måttliga positiva konsekvenser
- (+++) stora positiva konsekvenser

alternativet berör/passerar inte aktuellt värde/område

Område	Alternativ Katrinebergsvägen		Alternativ Loviseberg	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Glömstadalen-Flemingsbergsgården (nordväst-sydöstlig förbindelse mellan kilarna)	<p>Sträckningen går genom Glömstadalen och medför att kilen/stråket minskar i bredd samt att barriären mellan Glömstadalen och bebyggelsen norr om Glömstavägen förstärks. Katrinebergsvägens barriäreffekt inom grönförbindelsen förstärks, risk finns även för att spårvägen stängs in längs vägen vilket medför ökad barriäreffekt.</p>	(--)	/	
Kopplingar från Kästa och Tullinge	/		<p>Ny sträckning drag genom Kästa, risk för barriäreffekt och påverkan på anslutningarna mot skogsområdet.</p>	(-)
Skogsområdena kring Loviseberg	/		<p>Ny sträckning går genom skogsområdena. Permanent markanspråk, fragmentering av området och ny barriär i rekreationsområdet. Förändrad ljud- och ljusmiljö.</p>	(--)



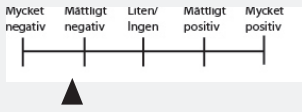
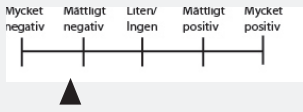
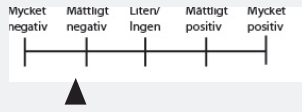
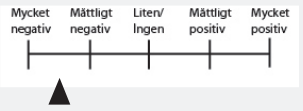
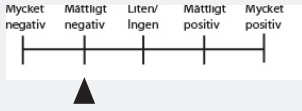
### Delsträcka Glömsta-Krossen

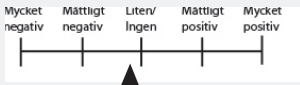
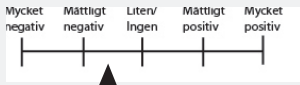
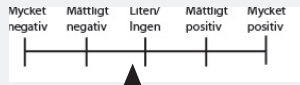
För delsträckan mellan Glömsta och Krossen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Glömsta-Krossen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Solhagavägen som måttliga till stora negativa konsekvenser och för Alternativ tunnel genom Masmoberget som måttliga negativa konsekvenser samt för Alternativ på Masmoberget som stora negativa konsekvenser.



Figur 6.3.9. Delsträcka Glömsta - Krossen. Vy norrifrån mot söder där E4/E20 går längs befintlig GC-väg.

Område	Alternativ Solhagavägen		Alternativ på Masmoberget		Alternativ tunnel genom Masmoberget	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Gömmaren-Flottsbro (nordost-sydvästlig förbindelse inom Borsnjökilen). Förbindelse mellan område 8-11 och område 13.	 <p>Ny sträckning går utmed Glömstavägen, infrastrukturen kan samordnas. Barriäreffekten mellan rekreationsområden förstärks av ny spårväg, risk finns för att spårvägen behöver stängslas in vilket ytterligare ökar barriäreffekten.</p>	(--/---)	 <p>Samma som för Alternativ Solhagavägen.</p>	(--/---)	 <p>Samma som för Alternativ Solhagavägen.</p>	(--/---)
Gömmarens naturreservat	/		 <p>Intrång i naturreservatet och de rekreativa värdena. Fragmentering av området, ny barriär och tillkommande påverkan i form av buller- och ljusstörningar.</p>	(---)	/	
Passager till/från naturområdena kring Gömmaren			 <p>Risk finns för påverkan av passagera vid Masmoo tunnelbana, kopplingen till och från Haga samt Snickarkrogsvägen. Med bra åtgärder finns det dock möjlighet att förbättra tillgängligheten till området.</p>	(--/---)		

Område	Alternativ Solhaga vägen		Alternativ på Masmoberget		Alternativ tunnel genom Masmoberget	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Skogsområdet på Masmoberget intill naturreservatet Gömmaren	 <p>Ökad barriäreffekt till området. Risk för instängsling av spårvägen vilket medför ytterligare förstärkt barriäreffekten.</p>	(-)	 <p>Ny sträckning går igenom skogsområdet. Större intrång och fragmentering av området samt ny barriär. Risk för instängsling av spårvägen vilket medför ytterligare förstärkt barriäreffekten. Nya störningar i form av buller och ljus.</p>	(--)	 <p>Litet intrång och ökad barriäreffekt. Tunnelsträckningen medför att effekterna blir mindre.</p>	(0/-)



### Delsträcka Krossen-Skärholmen

För delsträckan mellan Krossen och Skärholmen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen till höger.

För delsträcka Krossen-Skärholmen bedöms sammantaget konsekvenserna för både Alternativ Bro över E4/E20 och Alternativ Ekgårdsvägen medföra både positiva konsekvenser och riskera medföra måttligt negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Bro över E4/E20		Alternativ Ekgårdsvägen	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Passager till/från naturområdena kring Gömmaren		(++)		(++)
	Möjlighet att förbättra tillgängligheten till naturreservatet genom hållplats. Risk försämrad tillgänglighet till naturreservatet om spårvägen stängslas in.	(--)	Samma som Alternativ över E4.	(--)
Skärholmens centrum		(++)		(++)
	Bättre tillgänglighet till rekreationsanläggningarna i Skärholmen.		Samma som Alternativ över E4.	





### Delsträcka Skärholmen-Fruängen

För delsträckan mellan Skärholmen och Fruängen presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Skärholmen-Fruängen bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Skärholmsvägen norra som små negativa konsekvenser och för Alternativ Gamla Södertäljevägen som små till

måttliga negativa konsekvenser samt för Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé som små negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Skärholmsvägen norra		Alternativ Gamla Södertäljevägen		Alternativ Skärholmsvägen/Smista allé	
	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens	Grad av påverkan	Konsekvens
Gröna stråk och länkar längs Skärholmsvägen och Gamla Södertäljevägen	<p>Brett gaturum. Risk för viss påverkan av närliggande grönytor och alléer och därigenom förändrad miljö för gc-vägar.</p>	(0/-)	<p>Bitvis mycket smalt gaturum. Risk för påverkan av närliggande grönytor och alléer och därigenom förändrad miljö för rekreativstråket.</p>	(-/-)	<p>Brett gaturum. Risk för viss påverkan av närliggande grönytor och alléer och därigenom förändrad miljö för gc-vägar.</p>	(0/-)
Sätra idrottsplats	/		/		<p>Bättre tillgänglighet till idrottsplatsen.</p>	(++)



### Delsträcka Fruängen-Älvsjö

För delsträckan mellan Fruängen och Älvsjö presenteras grad av påverkan och grad av konsekvens i tabellen nedan.

För delsträcka Fruängen-Älvsjö bedöms sammantaget konsekvenserna för Alternativ Älvsjövägen som små negativa konsekvenser.

Område	Alternativ Älvsjövägen	
	Grad av påverkan	Konsekvens
Långbroparken och Kerstin Hesselgrens park	<p>Delarna utmed Mickelsbergsvägen kan påverkas i mindre grad, men de rekreativa värdena i anslutning till vägen är överlag lägre.</p>	(0/-)
Gröna stråk och länkar (redovisade i Parkplanen för Älvsjö)	<p>Utpekade stråk bedöms överlag påverkas i liten grad, med undantag för Stråk Älvsjövägen, se nedan.</p>	(0/-)
Stråk Älvsjövägen	<p>Risk för påverkan/förändrat gaturum. Viktigt att bevara allén. Möjlighet finns att se över och förbättra passager över Älvsjövägen. Troligtvis blir det färre, men säkrare passager över vägen.</p>	(+)
		(-)
Stråk Älvsjö industriområde	<p>Risk för ökad barriäreffekt.</p>	(-)

### 6.3.4 Möjliga åtgärder

- Säkra passager till och mellan viktiga rekreationsområden, exempelvis Gömmarens naturreservat, inom och mellan grönkilarna.
- Säkerställa att de svaga sambanden inom och mellan grönkilarna inte försvagas för rekreation och friluftsliv. Anordna passagemöjligheter och binda ihop stråk/stigar.
- Försöka samlokalisera Spårväg syd med befintliga barriärer (vägar med mera) för att minska fragmenteringen av rekreationsområden samt möjliggöra en samordnad åtgärd som överbrygger flera barriärer.
- Vid placering av hållplatser även väga in rekreations- och friluftslivsperspektiv, det vill säga var kan en hållplats öka tillgängligheten till ett rekreationsområde eller rekreationsmål (friluftsanläggning, idrottsanläggning med mera). Arbeta med säkra och gena stråk och passager vid hållplatser.
- Vid placering och utformning av eventuella stängsel även anpassas dessa så att rekreations- och friluftslivsvärden i form av stråk, passager med mera bibehålls.

### 6.3.5 Fortsatt arbete

- Studier avseende omläggning/omdragning av gång- och cykelvägar. Möjligheten att bibehålla vegetation/grönska utmed rörelsestråken.
- Studier avseende behov av passager av Spårväg syd. Kartläggning av befintliga rörelsemönster och passager i området. Kartläggning av vilka passager som behöver finnas kvar eller flyttas samt behov av kompletterande passager. Säkerställa tillgängligheten till naturreservatet Gömmaren samt se över behovet av gång- och cykelpassager under/över Glömstavägen/Botkyrkaleden. Säkerställa möjligheten att röra sig inom och mellan grönkilarna. Mer detaljerade studier krävs vid kilarnas svaga avsnitt, i beaktande bör spårvägen utformning tas (hastighet, eventuellt behov av stängsel med mera).