

# Planbeskrivning

## Detaljplan för Solgård 1:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg, Södalen och Fullersta



## Granskningshandling

*Kommunstyrelsens förvaltning, 2022-02-25  
Samhällsbyggnadsavdelningen  
Diarienummer KS-2019/1423*

## Om detaljplanen

### Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska se ut. Detaljplanen talar om vad du och andra får och inte får göra för byggåtgärder inom planområdet. Det är kommunen som tar fram en detaljplan och du som invånare har möjlighet att ta del av informationen och lämna idéer och synpunkter.

Läs mer på

<http://boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunalplanering/detaljplanering/>

### Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2022-02-25
- Plankarta med bestämmelser, 2022-02-25
- Fastighetsförteckning, 2022-02-15

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Barnkonsekvensanalyschecklista, 2022-02-25
- Dagvattenutredning, 2022-02-11
- Bullerutredning, 2021-02-17

### Detaljplaneprocess och tidplan

Detaljplanen har tagits fram enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900), i dess lydelse från 2:a januari 2015 med utökat förfarande. Detaljplanen befinner sig i granskningsskedet. Tidsplanen är preliminär.



Detaljplan för Solgård 1:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg, Sjödal och Fullersta.

Utökat förfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse från 2015-01-02)

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete och Norconsult AB.

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Detaljplan</b>	<b>5</b>
Planens syfte	5
Plandata	6
Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser	11
Tidigare ställningstaganden	44
Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan	46
<b>Genomförande</b>	<b>47</b>
Fastighetsrättsliga frågor	48
Ekonomiska frågor	51
Tekniska frågor	52
Administrativa frågor	52

## Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en ny kapacitetsstark väg som kopplar ihop väg 73 (Nynäsvägen), väg 226 (Huddingevägen) och väg E4/E20. Projektet heter Tvärförbindelse Södertörn och syftar till att förbättra resmöjligheterna i Södertörn. Trafikverket uppför en vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som redovisar den nya vägens utformning, påverkan och planerade skyddsåtgärder.

För att Trafikverket ska kunna genomföra projekt Tvärförbindelse Södertörn uppför Huddinge kommun en ny detaljplan i området kring Solgård. Den nya detaljplanen behöver bland annat reglera andra höjder på vägen än vad gällande detaljplan medger, reglera att vägen får gå i tunnel under järnvägen och hantera buller vid flertalet bostäder. Vidare behöver detaljplanen reglera en kommunal väg som passerar över Tvärförbindelse Södertörn och möjliggöra för ett uppförande av en vall mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde.

Den gällande detaljplanen (*Detaljplan för trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen*, diarienummer 2001/122.317, Dp 9-R-6), som gäller för stora delar av planområdet, har sin genomförandetid kvar. Detaljplanen vann laga kraft 2009-03-26 och har 15 års genomförandetid. Detaljplanen måste ändras för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna genomföras. Vidare anses projektet vara av stor allmän vikt då det är ett riksintresse och att vägens förändrade utformning i förhållande till gällande detaljplan är av sådan art som inte kunde förutses när den gällande detaljplanen uppfördes. Detta grundar sig bland annat på att vägens kapacitet har utökats. Därmed anses att PBL kap. 4 § 39 punkt 1 uppfylls. Det innebär att Huddinge kommun bedömer att den gällande detaljplanen kan ändras innan genomförandetidens utgång utan att ha berörda fastighetsägares medgivande till det, vilket annars krävs enligt plan- och bygglagen.

Syftet med planförslaget stämmer överens med kommunens gällande översiktsplan (antagen 2014).

Någon betydande miljöpåverkan bedöms inte uppstå som en följd av detaljplanen. Kommunen gör därför den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 §. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En specifik miljöbedömning genomförs inom ramen för Trafikverkets vägplan.

Detaljplanen var på samråd mellan 2021-02-22 och 2021-03-31, kommer gå på granskning 2022-02-25 och 2022-03-25, bedöms antas i juni 2022 och vinna laga kraft kvartal 3, 2022. Tidsplanen är preliminär.

Enligt Trafikverkets tidplan kan Tvärförbindelse Södertörn börja byggas tidigast 2023 och färdigställandet av vägen beräknas ta cirka tio år från byggstart.

Ansvars- och kostnadsfördelning över färdigställandet av vägen regleras i ett tillhörande genomförandeavtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket.

## Detaljplan

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, möjliggöra för en ny dragning av Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn, samt möjliggöra för ett uppförande av en vall mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde. Gällande detaljplan för det dåvarande projektet Södertörnsleden ("Detaljplan för trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen, aktbeteckning 0126K-15014) innehåller regleringar som omöjliggör Trafikverkets nuvarande projekt Tvärförbindelse Södertörn. Syftet med detaljplanen är således att ändra på den gällande detaljplanen så att den är förenlig med Trafikverkets vägplan. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Gällande detaljplan för Södertörnsleden reglerar bland annat att vägen inte får gå i tunnel under järnvägen, vilket vägen behöver kunna göra, reglerar plushöjder på vilken höjd vägen ska ligga, vilka inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan, samt reglerar ljudnivåer vid fasad på angränsande småhusbebyggelse som överskrids. Det krävs att den småhusbebyggelsen löses in eftersom de får, i enlighet med trafikbullerförordningen (Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216), för höga bullervärden. Området inom vilket bostadsbebyggelse blir olämpligt på grund av det föreslås regleras med användningsbestämmelse Natur.

Syftet med detaljplanen är även att ändra eller upphäva andra gällande detaljplaner i området som inte stämmer överens med vägplanen. Det handlar bland annat om att upphäva detaljplanen för befintlig återvinningscentral vilket innebär att den kommer flyttas till en annan plats, men även att ändra eller upphäva flera andra detaljplaner i området och reglera marken som till exempel VÄG.

Detaljplanen bekräftar även ett antal befintliga byggrätter för bostäder. Syftet är att dessa byggrätter ska regleras på liknande sätt som de görs i gällande detaljplan. Av samma anledning är ett område för industri medtaget i väster. Dessa fastigheter behövs inte för Tvärförbindelse Södertörn men dessa fastigheter medtas i detaljplanen eftersom dessa är en del av den gällande detaljplanen med genomförandetid kvar.

Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter samman Stockholmsregionens stadskärnor Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum.

Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för samtliga trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras.



## Plandata

Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden  
Planområdet ligger cirka 1,5 kilometer söder om Huddinge centrum och cirka 1 kilometer nordöst om Flemingsbergs centrum. Planområdet angränsar i norr till befintliga bostadsområden i Solgård och i Vårdkasen, i öster till Flemingsbergs naturreservat, i söder till Flemingsbergsdalens industriområde, samt i väster till Flemingsbergs gård och Glömstadalen. Planområdet består främst utav Huddingevägen (väg 226), järnvägsspår (västra stambanan), återvinningscentral, skogspartier och småhustomter i Solgård och Vårdkasen. Planområdet är cirka 27 hektar stort. Fastigheterna som påverkas av detaljplanen är i kommunal, statlig och privat ägo.



Figur 1: Det aktuella planområdets ungefärliga lokalisering inringat i rött.



Figur 2: Det aktuella planområdets ungefärliga lokalisering markerat i gult. Blå yta är områden som ägs av Huddinge kommun. Ytor utan färg ägs av privata fastighetsägare eller av Trafikverket.

Tabell 1: Redovisning över hur de privata fastigheterna och två kommunala fastigheter som hyrs ut påverkas

	Fastighet	Ägare	Ungefärligt intrång	Reglering i gällande detaljplan	Reglering i ny detaljplan (yta är ca)	Detaljplanens konsekvens för fastighetsägaren
1	Vårdkasen 1:51	Huddinge kommun	1 700 kvm (hela fastigheten)	Industri	Industri (hela fastigheten)	Idag omfattas platsen av ett bostadshus som hyrs ut till privatperson. Trafikverket

						planerar att använda platsen som tillfälligt arbetsområde. Därmed kommer pågående användning inte kunna fortsätta när Trafikverkets Vägplan vinner laga kraft.
2	Andromeda 13	Privat ägare	1 080 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Bostad (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
3	Andromeda 14	Huddinge kommun	1 150 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Bostad (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
4	Solgård 1:164	Privat ägare	1 450 kvm (hela fastigheten)	Natur	Natur (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
5	Merkurius 8	Privat ägare	1 570 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Bostad (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
6	Merkurius 9	Privat ägare	1 575 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Bostad (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
7	Merkurius 10	Privat ägare	2 010 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Natur (hela fastigheten)	Huddinge kommun löser in hela privata fastigheten till att bli allmän plats för Natur. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.
8	Merkurius 11	Privat ägare	2 250 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Natur (hela fastigheten)	Huddinge kommun löser in hela privata fastigheten till att bli allmän plats för Natur. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.

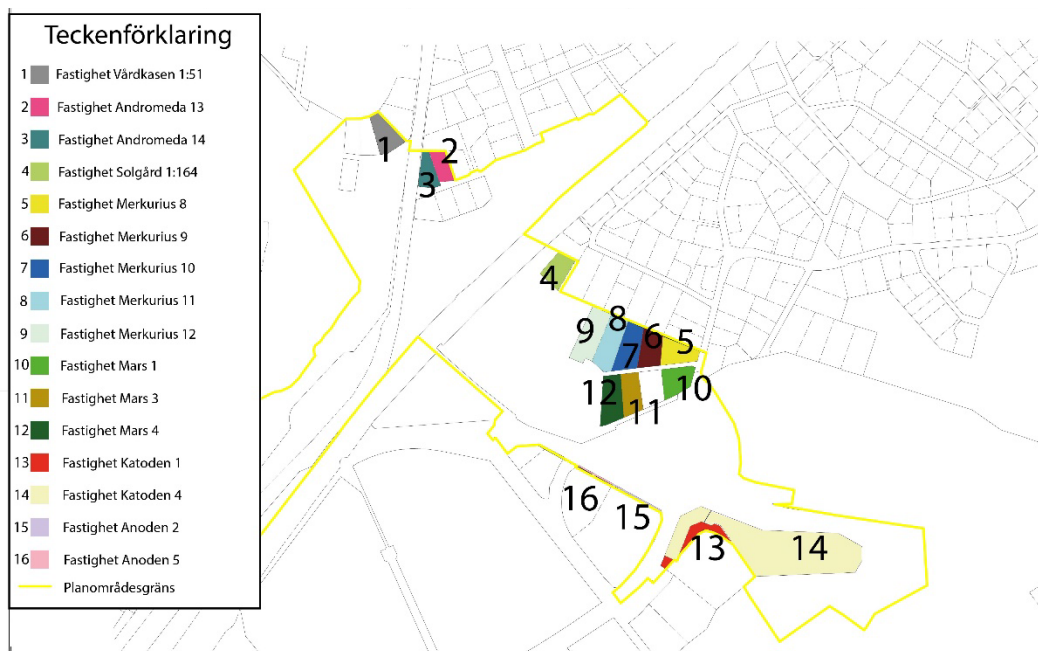




9	Merkurius 12	Privat ägare	2 450 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Natur (hela fastigheten)	Huddinge kommun löser in hela privata fastigheten till att bli allmän plats för Natur. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.
10	Mars 1	Privat ägare	1 645 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Bostad (hela fastigheten)	Befintlig användning kan fortsätta
11	Mars 3	Privat ägare	1 595 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Natur (hela fastigheten)	Huddinge kommun löser in hela privata fastigheten till att bli allmän plats för Natur. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.
12	Mars 4	Privat ägare	2 015 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Natur (hela fastigheten)	Huddinge kommun löser in hela privata fastigheten till att bli allmän plats för Natur och Väg. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.
13	Katoden 1	Privat ägare	1 150 kvm	Industri, prickmark, gemensam hetsanläggning för väg och allmän platsmark för gata eller väg	880 kvm blir kvartersmark för industri och prickmark, 150 kvm blir allmän platsmark för gata eller väg, samt 120	Tillfartsväg behöver flyttas något på fastigheten. Tillfartsvägen behövs för Trafikverkets tekniska anläggningar bakom Katoden 1. Intrånget behöver även finnas tillgänglig för

					kvadratmeter upphävs.	slänter med mera från Tvärförbindelse Södertörn och Regulatorvägen. Trafikverket kommer föra dialog med fastighetsägaren om detta.
14	Katoden 4	Privat ägare	13 300 kvm (hela fastigheten)	Återvinningsanläggning	Framför allt upphävande men även VÄG/GATA/NATUR samt litet hörn blir industri som lämpligen kan överföras till Katoden 1. (hela fastigheten)	Trafikverket ianspråktar stora delar av den hela privata fastigheten i vägplanen (så kallad vägrätt). Detaljplan upphävs eller planläggs för allmän plats för VÄG/GATA. Se under rubrik Genomförande för ytterligare beskrivning.
15	Anoden 2	Privat ägare	240 kvm	Industri, prickmark och säkerhetsområde för ledning	Industri, prickmark, säkerhetsområde för ledning och u-område	Befintlig användning kan fortsätta, men marken ska finnas tillgänglig för Trafikverkets ledningar
16	Anoden 5	Privat ägare	170 kvm	Industri, prickmark och säkerhetsområde för ledning	Industri, prickmark, säkerhetsområde för ledning och u-område	Befintlig användning kan fortsätta, men marken ska finnas tillgänglig för Trafikverkets ledningar





Figur 3: Karta över de fastigheter som omfattas av planförslaget. Huddinge kommuns och Trafikverkets fastigheter framgår inte i kartan.

## Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser

### Trafikverkets pågående planering

Trafikverket planerar att bygga en ny kapacitetsstark väg, kallad Tvärförbindelse Södertörn, som kopplar ihop väg 73 (Nynäsvägen), väg 226 (Huddingevägen) och väg E4/E20. Vägen består utav fyra filer, två i vardera riktningen, och det kommer finnas åtta trafikplatser som knyter samman den nya vägen med omkringliggande områden. Vidare föreslås nya gång- och cykelvägar längs med delar av den nya vägen. Projektets syfte är att förbättra resmöjligheterna i Södertörn. Idag är Glömstavägen en olycksdrabbad väg. Den nya vägen och cykelstråket, som ingår i projektet, kommer att ge bättre framkomlighet och säkerhet för såväl bilister, cyklister, gångtrafikanter och den stora mängd godstrafik som dagligen trafikerar Södertörn.

Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för alla trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras. Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm även att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter därmed samman flera av Stockholmsregionens stadskärnor.

Trafikverket upprättar en vägplan som redovisar den nya vägens omfattning och utformning samt konsekvenser på miljö och omgivning. Den nya vägens konsekvenser med mera prövas i Trafikverkets vägplan. För att Trafikverket ska kunna genomföra sitt vägprojekt måste kommunens gällande detaljplaner stämma överens med Trafikverkets vägplan. Utifrån denna förutsättning upprättar Huddinge kommun en ny detaljplan och i området kring Flemingsberg och

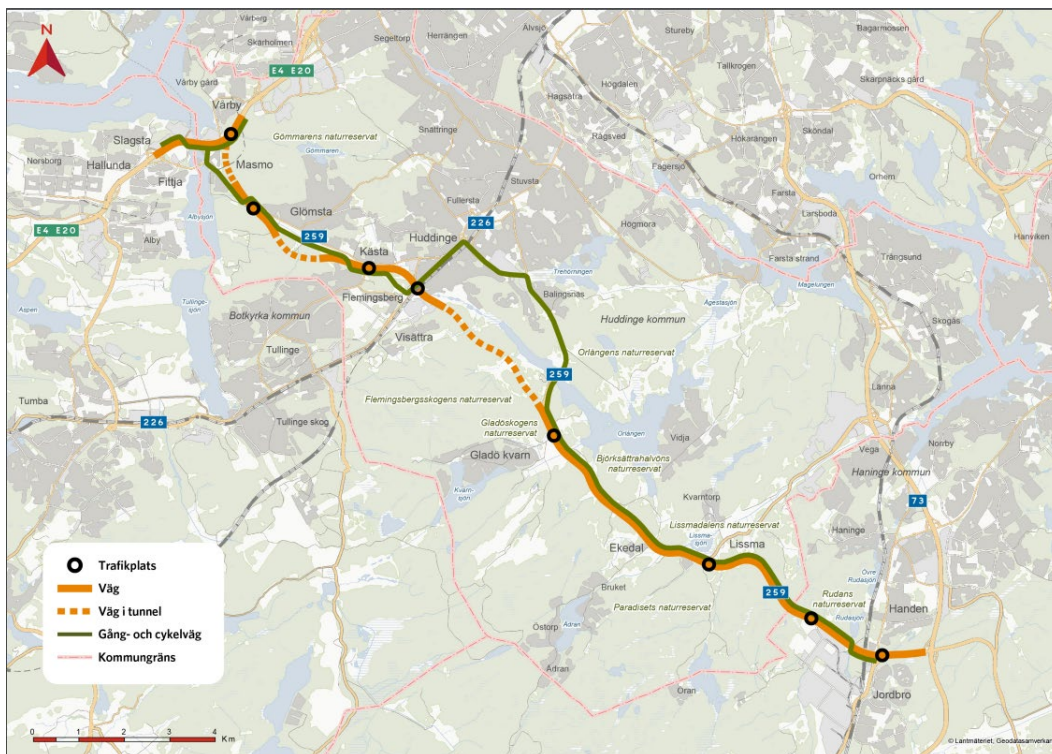
Solgård. Motivet till denna detaljplan är även att Huddinge kommun behöver reglera Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn samt att fem bostadshus i Solgård behöver regleras som Natur eftersom dessa får för höga bullervärden (för utförligare beskrivning om bostadshusen se rubrik *Buller*).



*Figur 4: Illustration över Tvärförbindelse Södertörns utbredning vid Flemingsberg och Solgård.*

Trafikverkets nya väg kommer främst att gå ovan mark men i vissa avsnitt kommer vägen gå i tunnel. Vägen kommer gå i tunnel i Masmoberget, Glömstadalen och i Flemingsbergsskogen. I Masmoberget och Flemingsbergsskogen går vägen i tunnel delvis för att värna om och minska intrånget i Gömmarens och Flemingsbergsskogens naturreservat. Det finns ytterligare anledningar till att vägen går i tunnel, till exempel i Masmoberget där vägen behöver gå i tunnel av konstruktionstekniska skäl. I Glömstadalen går vägen i tunnel efter att kommunen och Trafikverket kommer överens om detta. Kommunen har önskat att vägen ska gå i tunnel för att det i framtiden ska vara möjligt att bebygga området men också för att värna om de befintliga boendemiljöerna i Glömsta





Figur 5: Karta över vägens sträckning. Där vägen, orange linje, är streckad är där vägen går i tunnel.

Trafikverket kommer att bygga ut gång- och cykelvägen utmed Tvärförbindelse Södertörn på de sträckor där det finns behov av att komplettera gång- och cykelvägnätet. Den nya vägen och cykelstråket som ingår i projektet kommer att ge bättre framkomlighet och säkerhet för såväl bilister, cyklister, gångtrafikanter och den stora mängd godstrafik som dagligen trafikerar Södertörn.



Figur 6: Vy mot trafikplats Vårdkasen. Bild: Trafikverket.



Mer utförlig information om utformning, kapacitet och konsekvenser för Tvärförbindelse Södertörn finns att läsa i Trafikverkets vägplan.

### Kommunens planering

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn och möjliggöra för en ny dragning av Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn. Gällande detaljplan för stora delar av planområdet upprättades för det dåvarande projektet "Södertörnsleden" ("Detaljplan för trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen, aktbeteckning 0126K-15014). Södertörnsleden förverkligades aldrig. Den gällande detaljplanen innehåller regleringar som omöjliggör Trafikverkets nuvarande projekt, "Tvärförbindelse Södertörn". Syftet med aktuell detaljplan är således att ändra på den gällande detaljplanen så att den är förenlig med Trafikverkets vägplan. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Gällande detaljplan för Södertörnsleden reglerar bland annat att vägen inte får gå i tunnel under järnvägen, vilket den behöver kunna göra, reglerar plushöjder på vilken höjd vägen ska ligga, vilka inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan, samt reglerar ljudnivåer vid fasad på angränsande småhusbebyggelse som överskrids. Det krävs att den småhusbebyggelsen löses in eftersom de får, i enlighet med bullerförordningen (Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216) för höga bullervärden. Området inom vilket bostadsbebyggelse blir olämpligt på grund av det föreslås regleras med användningsbestämmelse Natur.

Syftet med detaljplanen är även att ändra eller upphäva andra gällande detaljplaner i området som inte stämmer överens med vägplanen. Det handlar bland annat om att upphäva detaljplanen för befintlig återvinningscentral vilket innebär att den kommer flyttas till en annan plats, men även att ändra eller upphäva flera andra detaljplaner i området och reglera marken som till exempel VÄG. Samtliga detaljplaner som omfattas av planförslaget och vad det är som ändras i dessa detaljplaner framgår under rubrik Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden.

Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för kommunens lokalgata, Regulatorvägen, att förläggas på bro över Tvärförbindelse Södertörn. I samrådet arbetade kommunen med att se över möjligheterna att den kommunala vägbron skulle uppföras som en sociodukt. Detta är längre inte en del av förslaget eftersom det saknas finansiering att genomföra det.

### *Motivering 4:39 PBL*

Gällande detaljplan för Södertörnsleden, vars genomförandetid inte gått ut, reglerar bland annat att vägen inte får gå i tunnel under järnvägen, vilket den behöver kunna göra, reglerar plushöjder på vilken höjd vägen ska ligga, vilka inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan, samt reglerar bullernivåer vid fasad på angränsande småhusbebyggelse som överskrids. Det krävs att den småhusbebyggelsen löses in eftersom de får, i enlighet med bullerförordningen



(Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216) och/eller i enlighet med infrastrukturpropositionen (1996/97:53) för höga bullervärden vid sin fasad.

Enligt plan- och bygglagen, 4 kapitlet 39 §, får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Gällande detaljplan för Södertörnsleden vann laga kraft 2009-03-26 och har femton (15) års genomförandetid. Det innebär att gällande detaljplan har genomförandetid kvar till 2024-03-26.

En ändring eller ett upphävande kan i vissa fall genomföras trots att berörda fastighetsägare motsätter sig det. Det gäller om ändringen eller upphävandet behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den tidigare planläggningen. Huddinge kommun och Trafikverket anser att i detta fall råder det en sådan situation.

Tvärförbindelse Södertörn behöver få en annan utformning än Södertörnsleden på grund av nya förhållanden som inte kunde förutses vid planläggningen för Södertörnsleden. Tvärförbindelse Södertörn planeras enligt helt andra förutsättningar än Södertörnsleden även om sträckningen i huvudsak sammanfaller. Nya trafikprognoser, bland annat på grund av utbyggnaden av Norviks hamn, innebär ett större kapacitetsbehov. Detta kräver en vägutformning som inte ryms inom den gällande detaljplanen. Den (i Södertörnsleden) signalreglerade trafikplatsen vid Huddingevägen har ersatts med en överliggande cirkulation med ramper som förbinder Tvärförbindelse Södertörn och Huddingevägen. Södertörnsleden skulle passera Flemingsbergsskogen i ytläge. Med hänsyn till skogens höga naturvärden, vilket både länsstyrelsen och Naturvårdsverket framfört, kommer vägen istället passera i tunnel under Flemingsbergsskogen. För att vägen ska kunna ansluta till tunneln behöver sträckningen i detaljplaneområdet ändras något vilket medför att detaljplanen behöver förändras för att inte strida mot vägutbyggnaden. Vid passage över/under järnvägen måste dessutom hänsyn tas till ytterligare framtida spår samt till trafik med höghastighetståg, vilket inte var känt när Södertörnsleden planerades.

Tvärförbindelse Södertörn är av stor allmän vikt eftersom vägen är av stor betydelse för regionala och nationella transporter och kommunikationer. Vägen är av staten utpekad som riksintresse för väg. Eftersom Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse och behöver klara en högre kapacitet än Södertörnsleden planerades för anser Huddinge kommun och Trafikverket att den vetorätt för fastighetsägare som gäller enligt 4 kap. 39 § första stycket PBL genombryts med tillämpning av nämnda paragrafs andra stycke.

Detta innebär att de planbestämmelser i gällande detaljplan för Södertörnsleden, som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, föreslås ändras. De planbestämmelser som inte stämmer överens med vägplanen är att

- vägen inte får gå i tunnel under järnvägen, vilket den behöver kunna göra,
- den reglerar plushöjder på vilken höjd vägen ska ligga, vilka inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan, samt

- gällande detaljplan reglerar bullernivåer vid fasad på småhusbebyggelse, vilka genom förslaget till ny vägplan kommer att överskridas.

Ägarna till fem fastigheter med småhusbebyggelse i Solgård, vilka gränsar till området för Tvärförbindelse Södertörn, blir särskilt berörda av kommunens förslag att ändra den gällande detaljplanen för Södertörnsleden. Huddinge kommun och Trafikverket anser att dessa fastigheter måste lösas in eftersom de i enlighet med bullerförordningen - förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader - och/eller i enlighet med infrastrukturpropositionen (1996/97:53) får för höga bullervärden vid sina fasader. Vid framtagandet av föreslagen detaljplan ska kommunen pröva om ändamålet med dessa fastigheter kan ändras från småhusbebyggelse till att gälla Natur (allmän plats). Om prövningen utmynnar i att föreslagen planändring är lämplig får kommunen lösa in fastigheterna.

Om en detaljplan ändras eller upphävs innan genomförandetiden har gått ut ska ersättning betalas av kommunen för de ekonomiska skador som uppkommer för fastighetsägarna inom planområdet. Se under rubrik ekonomiska konsekvenser för redogörelse kring ersättning till berörda fastighetsägare.

### Infrastruktur

Tvärförbindelse Södertörn kommer att anläggas där den befintliga återvinningscentralen finns, längs naturområdet mellan Solgård och Flemingsbergsdalen, samt på norra sidan av Huddingevägen mot Glömstadalen. Återvinningscentralen kommer att flyttas till förmån för den nya vägsträckningen. Vägen kommer att gå ner i tunnel i Flemingsbergsskogens naturreservat strax öster om där återvinningscentralen finns idag.

I planområdet kommer trafikplats Vårdkasen att anläggas. En upphöjd cirkulationsplats kommer att anläggas ungefär där Gamla Tullingevägen ansluter till Huddingevägen idag. Körfälten kommer att gå på ramper upp mot denna. Cirkulationsplatsen kommer att möjliggöra för biltrafik att korsa stambanan och ansluta mellan Huddingevägen och Tvärförbindelse Södertörn. Regulatorvägen kommer att dras om och gå över Tvärförbindelse Södertörn med sidoförlagd gång- och cykelväg.

Gång- och cykelvägen längs med Huddingevägen kommer sidoförflyttas och få en ökad standard på delar av sträckan. Gång- och cykeltunneln under Huddingevägen kommer breddas.

Området upptas idag på ett betydande sätt av statlig infrastruktur med västra stambanan och Huddingevägen. Vidare har området länge varit föremål för planering för ytterligare statlig infrastruktur. Gällande detaljplan från 2009 möjliggör för en statlig tvärled, så kallade Södertörnsleden, på liknande områden som aktuellt planförslag. Tvärförbindelse Södertörn kommer genom sin bredd, höjd och sitt influensområde bekräfta och ytterligare dominera området av statlig infrastruktur.

Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för



boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter samman Stockholmsregionens stadskärnor Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och Haninge centrum.

Den nya förbindelsen ska skapa förutsättningar för säkra och effektiva resor och transporter över Södertörn för samtliga trafikslag. På så sätt ska sambanden mellan de regionala stadskärnorna stärkas och förutsättningar för regional utveckling förbättras.

### *Landskapsbild*

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka landskapsbilden.

Tvärförbindelse Södertörn kommer skära genom oexploaterade områden vid Solgård och Vårdkasen och förändra platsens funktion och uppfattning. Den nya vägen kommer i allmänhet och med trafikplats Vårdkasen i synnerhet att dominera platsen. Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20).

Norr om Flemingsbergs gård är det möjligt att se ut över odlingslandskapet vilket skapar visuella samband mellan områdets natur- och kulturlandskap.

Tvärförbindelse Södertörn kommer skymma vyer i kulturlandskapet, framför allt norr om gravfältet från Flemingsbergs gård. Tvärförbindelse Södertörn kommer även att dominera landskapsbilden i dalgången vilket försvårar möjligheten att orientera sig i landskapet.

Landskapet, inom planområdet, rymmer flera olika landstyper. Den innehåller viktiga entréer från stadsmiljö och bostadsområden till rekreationsområden i Flemingsbergsviken och Flemingsbergsskogen. Våtmarksområdet har en karaktär av orördhet och stillhet. I området befinner sig även västra stambanan och villor inbäddade i grönska. Vidare kommer Huddingevägen att breddas inom ramen för projektet vilket gör att den än tydligare i landskapet kommer uppfattas som en barriär.

Flemingsbergsvikens våtmarksområde utgör ett tätortsnära och lättillgängligt område med goda parkeringsmöjligheter och träspänger som gör det möjligt att promenera över och igenom våtmarken. Förutom dagvattenrening utgör våtmarksområdet en viktig miljö för fågellivet, fladdermöss, groddjur och insekter.

Den tätortsnära naturen är idag en tillgång för rekreation och friluftsliv och värdet av områdets grönytor kommer att öka med den framtida stadsutbyggnaden.

I landskapsanalysen, som tagits fram av Trafikverket, går det att läsa att i omgivningen kring Grantorp finns det få sammanhängande bostadsnära naturområden. Tillgängligheten från Grantorp till södra delen av Glömstadalen och omgivande skogspartier bör därför säkras. Buller och visuella störningar från en ny väg kan påverka upplevelsekvantiteter som skogskänsla, lugn, tystnad, rofylldhet och natur- och kulturupplevelser. Särskilt känsligt för påverkan är upplevelsevärden kring Flemingsbergs gård med omgivande jordbrukslandskap.

Se Trafikverkets vägplan för ytterligare redogörelse över Tvärförbindelse Södertörns påverkan på landskapet och vilka rekommendationer som finns för att vägen ska anpassa sig till landskapet.

### *Strandskydd*

Området omfattas inte av strandskydd.

### *Barn- och ungdomsperspektivet*

Alla detaljplanearbeten ska bedöma vad förslaget får för påverkan på barn och unga. En checklista har därför fyllts i och finns som bilaga till planhandlingarna. Tvärförbindelse Södertörn kommer innebära konsekvenser för barn och unga genom att befintliga barriäreffekter bekräftas och nya barriäreffekter skapas. Huddingevägen är en befintlig statlig väg som inom ramen för projektet kommer breddas. Tvärförbindelse Södertörn kommer skära genom befintliga bostadsområden och naturområden. Den kommunala lokalgatan Regulatorvägen förläggs på bro över Tvärförbindelse Södertörn. Projektets påverkan på barn och unga kommer främst ske från Tvärförbindelse Södertörn med uppförandet av en ny stor väg som skapar en större barriäreffekt mellan befintliga bostadsområden. Utifrån detta är kommunens bedömning att det åligger på Trafikverket att utreda påverkan på barn och unga och att det arbetet tar hänsyn till kommunens anläggningar. Trafikverket har gjort detta genom upprättande av en socialkonsekvensbeskrivning. I det arbetet har Trafikverket genomfört dialoger med skolor i närområdet. Se Trafikverkets vägplan för redogörelse om påverkan på barn och unga.

Utöver detta har en barnkonsekvensanalys genomförts inom ramen för "Planprogram Flemingsbergs Stadscentrum". Denna har tagit hänsyn till ett större område än själva programområdet, och omfattar delar av detta planförslag, för att säkerställa att nya målpunkter inte konkurrerar ut befintliga. Denna analys konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn förväntas försvaga kopplingen mellan Flemingsbergsdalen och Solgård. Eftersom en sociodukt inte längre är aktuellt i planförslaget kan barriäreffekterna minimeras samt tillgängligheten till våtmarksområdet och naturreservatet förbättras med flera och goda entrémöjligheter.

### *Kulturmiljövärden*

Huddinge kommun har ett kulturmiljöprogram (2019-05-27) som belyser särskilt värdefulla kulturmiljöer. Inom ramen för arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en Fördjupad Kulturarvsanalys (2017-12-15). Det innebär att en antikvarisk bedömning av sakkunnig har genomförts, i enlighet med kommunens kulturmiljöprogramms rekommendationer.

I väster omfattar planområdet en mindre del av Glömstadalen, Flemingsberg-Glömsta. Det är en långsträckt smal dalgång som löper från Masmoberget i väster till Flemingsbergsviken i öster. Dalgången inramas av villabebyggelse i norr och bergiga skogsklädda höjder i söder. I den norra dalgångskanten löper Glömstavägen (väg 259) som följer dalgångens riktning. Den uppodlade dalgången utgör den sista resten av odlingslandskapet kring Glömsta och Flemingsbergs gårdar. Karaktärsområdet Glömstadalen består huvudsakligen av



en långsmal uppodlad dalgång som genomkorsas av två äldre vägsträckningar som fram till 1600-talet var huvudleder till Stockholm. Under förhistorian utgjorde den då vattenfyllda dalgången en del av det nät av farleder som finns i området.

På en höjd i Glömstadalen, väster om planområdet, ligger Flemingsbergs gård. Denna uppfördes på 1790-talet med huvudbyggnad, flyglar och omgivande park som bildar en liten rest av den tidigare herrgårdsmarken. Gården med närliggande kolonilotter utgör ett tätortsnära grönområde.

I nordväst omfattar detaljplanen den så kallade Runda villan vid Annerstavägen. Byggnaden uppfördes år 1955 efter ritningar av arkitekten Valdemar Hagström. Byggnaden är unik med sin runda form och med ytskikt typiska för 1950-talet. Byggnaden bevaras och får samma skyddsbestämmelser som i gällande detaljplan.

I öster om planområdet finns naturreservatet Flemingsbergsskogen. Flemingsbergsskogen utgör ett av de höglänta områden där sannolikheten för att påträffa okända tillfälliga bosättningar från stenåldern är stor. Flemingsbergsskogen är ett viktigt rekreationsområde för de som bor i tätorter runt skogen.

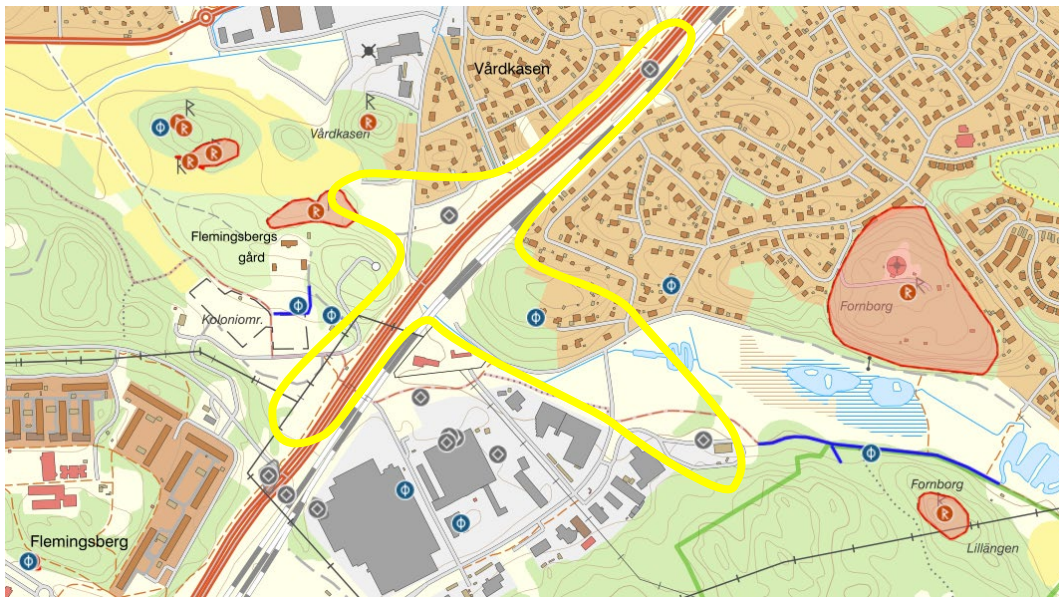
Flemingsbergs gård och Runda villan blir kvar. Intrånget i Flemingsbergsskogens naturreservat och Flemingsbergsvikens våtmarksområde blir litet. Trots detta kommer kultur- och naturmiljöerna i närområdena att påverkas negativt av Tvärförbindelse Södertörn. Den nya vägen kommer få ett dominant uttryck i miljön och öka mängden buller samt öka platsens barriäreffekt. I kombination med att Trafikverket kommer genomföra anpassningar och försiktighetsåtgärder i uppförandet av Tvärförbindelse Södertörn och att vägen är av riksintresse bedöms den vara av större vikt än den påverkan som görs i natur-, kulturhistoriska- och rekreationsmiljöerna.

#### *Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar*

Inom planområdet finns delar av en fornlämning i form av ett gravfält (RAÄ-nummer: L2016:813). Gravfältet består av cirka 22 fornlämningar. Dessa utgörs av 5 högar och 17 fyllda runda stensättningar. Högarna är 7–15 meter i diameter och 0,5–1 meter höga. Gravfältet genomskärs av stigar och äldre parkvägar som ej längre används. Detta område befinner sig utanför Tvärförbindelse Södertörn men befinner sig om planområdet för detaljplanen, där området regleras med natur.

Det finns även en fyndplats (L2016:760) inom planområdet som klassificeras som övrig kulturhistorisk lämning. Där återfann man en dolk i brons.

En färdväg som bedöms som övrig kulturhistorisk lämning tangerar planområdet i öster (L2016:714). Vägen övergavs som landsväg på 1850-talet men används än idag och fungerar som en entré till Flemingsbergsskogens naturreservat. Två andra färdvägar, som också bedöms som övriga kulturhistoriska lämningar, tangerar planområdet i väster (L2013:9758 och L2013:9756). L2013:9758 förekommer på en lantmäterikarta från 1842 och består idag främst av två vägbankar. L2013:9756 är en del av Flemingsbergs gårds vägsystem.



Figur 7: Karta över fornlämningar inom ungefärligt planområde och i dess närhet. Bild: Riksantikvarieämbetet.

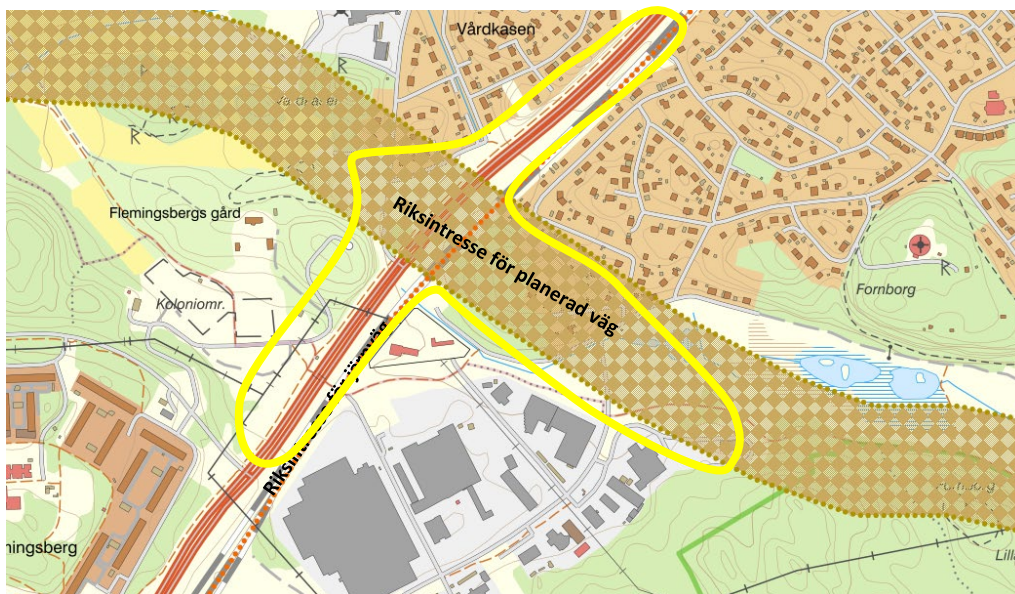
### Riksintresse

I planområdet finns två riksintressen. Järnvägen är av riksintresse för befintliga kommunikationer (MB 3 kap 8 §). Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse för planerad väg (MB 3 kap 8 §).

### Gator och trafik

Detaljplaneområdet ligger i kollektivtrafikzon B, cirka 1,1 km från Flemingsbergs pendeltågsstation fågelvägen och 1,2 km promenadväg vilket motsvarar ett gångavstånd på cirka 15 minuter och ett cykelavstånd på cirka 5 minuter. Från Flemingsbergs pendeltågstation nås planområdet via en gång- och cykeltunnel under Huddingevägen eller genom att använda gång- och cykelvägen utmed Regulatorvägen. Befintlig gatustruktur utgörs av gång- och cykelstråk och bilvägen Regulatorvägen.

Inom planområdet finns riksintresse för planerad väg samt befintlig järnväg. Väg 226, Huddingevägen, utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse.



Figur 8: Karta över riksstressen vid planområdet. Bild: Länsstyrelsen. Ungefärligt planområde i gult.

### Gatustruktur

Inom planområdet ska Trafikverket bygga Tvärförbindelse Södertörn och en av totalt åtta nya trafikplatser för motorleden, trafikplats Vårdkasen, samt en ny bro över Tvärförbindelse Södertörn som är en förlängning av Regulatorvägen.

Vägbron kommer att utformas med plats för en gång- och cykelväg.

Körfältsbredden på bron över Tvärförbindelse Södertörn kommer att vara 3,5m vilket uppfyller god standard enligt riktlinjer RiGata-Buss.

Trafikplats Vårdkasen ansluter till väg 226 Huddingevägen. En gång- och cykelväg som följer läget för befintlig gång- och cykelväg längs med den västra sidan av väg 226 Huddingevägen ska anläggas.

Gående och cyklister når planområdet väster ifrån via gång- och cykelstråk i Glömstadalen, via Regulatorvägen i söder eller via vägar österifrån. En cykelväg korsar även planområdet i öst-västlig riktning från Flemingsbergsskogen och vidare mot väg 259.

Inom planområdet finns busshållplatserna Vårdkasen och Annerstavägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Handen, Fruängen, Skogås, Kungens kurva och Farsta.

Korsningen mellan Gamla Tullingevägen och väg 226 Huddingevägen kommer att försvinna i och med att trafikplats Vårdkasen byggs. Busslinje 740 som nu trafikerar hållplatserna Annerstavägen, Midsommarvägen och Kyrkhagsvägen kommer därför istället att få en ny sträckning mellan Kungens kurva och Huddinge C där den inte längre trafikerar Flemingsberg C utan istället går på Glömstavägen.

Eftersom busslinjen trafikerar Glömstavägen, som är en av de vägar som kommer att avlastas mest i och med utbyggnaden av den nya vägen, kommer framkomligheten för denna buss att påverkas positivt.

Bilvägar som når eller går igenom planområdet är väg 226 Huddingevägen, Regulatorvägen och Flemingsbergsleden.

Efter att Trafikverkets vägplan är genomförd kommer Tvärförbindelse Södertörn att passera planområdet i öst-västlig riktning. Lokalvägen, Regulatorvägen dras om något österut och passerar Tvärförbindelse Södertörn på bro.

### *Gångtrafik*

Området berörs av kommunens gångplan där det pekas ut att det ska finnas gångstråk i öst-västlig riktning som korsar väg 226, Huddingevägen, och västra stambanan.

I dagsläget finns ett viktigt gångstråk genom Glömstadalen. Gångstråket ansluter till Masmo i öster. Det finns även gångvägar till Flemingsbergs centrum, Huddinge sjukhus och Flemingsbergsskogens naturreservat. Enligt Gångplan för Huddinge kommun (2018) ska gångbanor och gångvägar vara tillräckligt breda för att rymma barnvagn och rullstol, minsta rekommenderade bredd är två meter vid nybyggnation. De planerade gångvägarna är i linje med kommunens riktlinjer och utformning som anges i Gångplan för Huddinge kommun (2018).

Gångtrafikanter når planområdet från Flemingsbergs station via Regulatorvägen och Elektronvägen. Gångbanor finns på båda sidor av Elektronvägen som är utpekad i Huddinge kommuns gångplan som del i det övergripande gångnätet. Det finns även en gång- och cykelbana utmed Regulatorvägen som ansluter till gångbanorna på Elektronvägen.

Från Flemingsbergs centrum kan gångtrafikanter använda gång- och cykelvägen utmed Huddingevägen via en befintlig gång- och cykeltunnel för att nå planområdet. I samband med Tvärförbindelse Södertörn kommer Trafikverket bredda den del av gång- och cykeltunneln som ligger under Huddingevägen.





Figur 9: Huddinge kommuns planerade övergripande gångvägnät för Flemingsberg och Glömstadalen enligt Gångplan för Huddinge kommun (2018). Rosa indikerar det övergripande gångvägnätet. Ungefärligt planområde i gult.

### Cykeltrafik

Genom Glömstadalen finns en separerad gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen som löper utmed väg 226 utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden. Trafikverket planerar bygga en ny sammanhängande gång- och cykelväg i samband med Tvärförbindelse Södertörn mellan Masmo och Flemingsbergsdalen.

Den nya gång- och cykelvägen ska ha planskilda passager med motortrafikleden. Öster om trafikplats Kästa vid Katrinebergsvägen behålls den befintliga gång- och cykelvägen söder om Flemingsbergs gård som ansluter till det nord-sydliga Salemstråket utmed Huddingevägen (väg 226). På de sträckor där den befintliga gång- och cykelvägen påverkas ska denna ersättas med minst samma standard som idag.

Gång- och cykelvägen kommer att ansluta till den nya bron över Tvärförbindelse Södertörn. Enligt Huddinges cykelplan ska sträckan längs med väg 226 och längs med Tvärförbindelse Södertörn vara regionala cykelstråk. I Huddinges cykelplan framgår också att det regionala cykelstråket ska fortsätta genom Flemingsbergsskogen i framtiden.

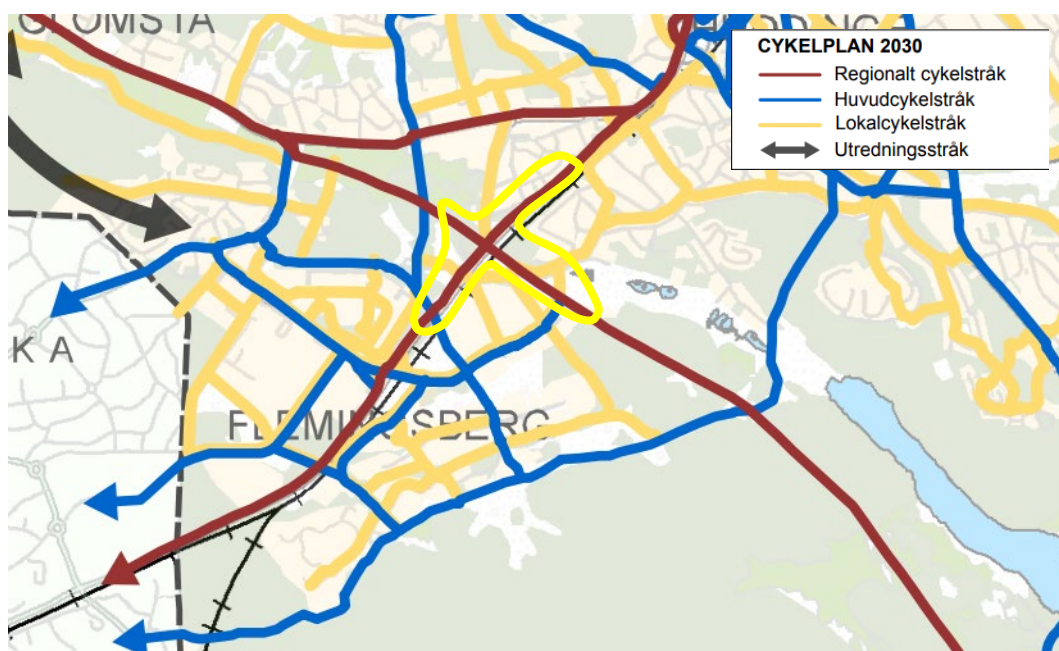
Det finns även en separat gång- och cykelbana som korsar planområdet, mellan Grantorp/Glömsta i norr och Orlången/Flemingsbergsskogen i öster. Denna kommer att behöva flyttas så att man cyklar via Elektronvägen-Regulatorvägen och över den nya bron.



I närområdet finns flera gång- och cykelvägar. Det regionala cykelstråket, Salemstråket sträcker sig från Salem i söder till Gullmarsplan via Flemingsberg i norr. En omledning av Salemstråket planeras i och med att en ny gång- och cykelväg med regional standard ska anläggas i samband med att trafikplats Högsolan byggs.



Figur 10: Befintliga cykelvägnät är blått markerat. Ungefärligt planområde i gult.



Figur 11: Karta som visar Huddinge kommuns övergripande cykelvägnät år 2030 enligt kommunens cykelplan. Ungefärligt planområde i gult.

Befintligt regionalt cykelstråk löper längs med västra stambanan och väg 226 Huddingevägen norrut. Detta passerar planområdet. Enligt Huddinge cykelplan ska denna sträcka sig även söderut. I övrigt påverkas inte planområdet av cykelplanen.



*Figur 12: Föreslagen sträckning av det regionala gång- och cykelstråket i Glömstadalen och längs med Huddingevägen (röd linje). Ungefärligt planområde i gult. Grön linje är ny kommunal gång- och cykelväg, svart linje är ungefärlig dragning av Tvärförbindelse Södertörn och blå linje är befintliga gång- och cykelvägar.*

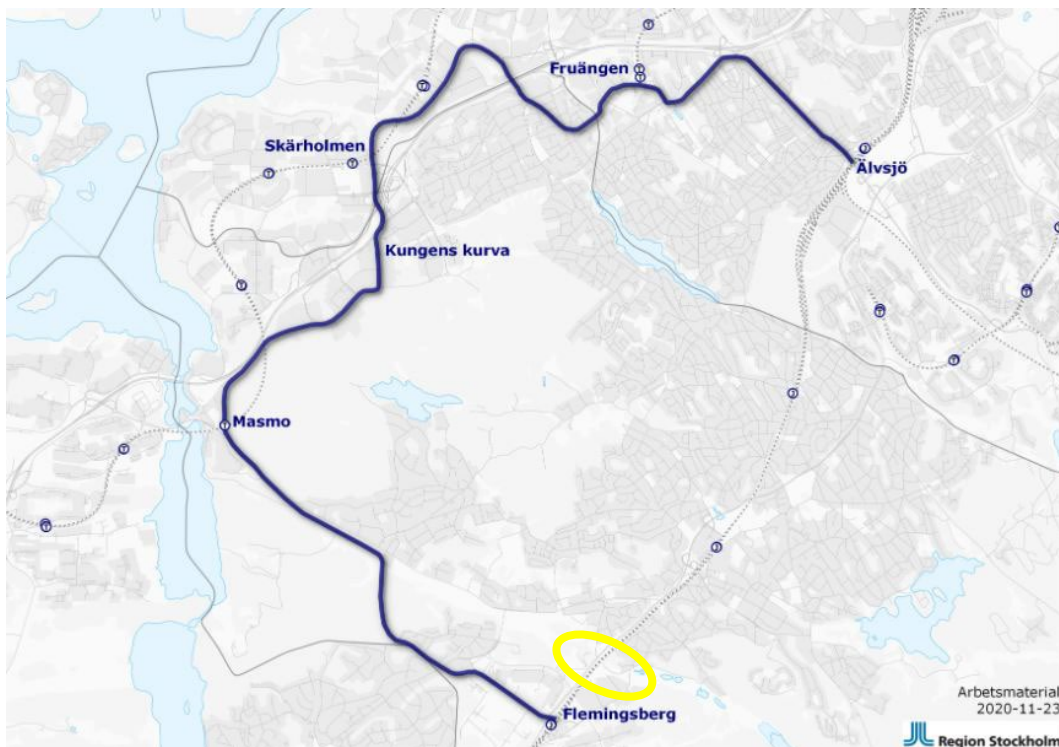
### **Kollektivtrafik**

Inom planområdet finns busshållplatserna Vårdkasen och Annerstavägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Norsborg, Huddinge sjukhus, Skarpnäck Skärholmen och Kungens kurva. Flemingsbergs pendeltågstation ligger cirka 1100 meter från planområdet.

Planområdet ligger cirka 600 meter från infartsparkering tillhörande Flemingsbergs pendeltågstation.

Planområdet finns inom Spårväg syds influensområde. Spårväg syd ska gå mellan Flemingsberg och Älvsjö. Projektstart för Spårväg syd beräknas till år 2020 och arbetet beräknas ta tio år.





Figur 13: Bild som visar Spårväg Syds planerade sträckning. Planområdets ungefärliga lokalisering i gult. © Region Stockholm 2020

### **Tågtrafik**

Västra stambanan går genom planområdet. Denna trafikerar av fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg. Västra stambanan har idag fyra spår men planer finns för att utöka till totalt sex spår i framtiden.

### **Biltrafik**

På sträckan finns en trafikplats, Vårdkasen, och en tunnel, Stensättratunneln, och hastigheten är 80 km/h. Trafikplats Vårdkasen placeras i Flemingsbergsdalens nordöstra del och blir korsning mellan de regionala vägarna väg 226 och den nya vägen väg 259, Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplatsen utformas i tre plan: överst en överliggande cirkulationsplats, på mellersta planet passerar väg 226 Huddingevägen i nord-sydlig riktning och längst ner passerar i tunnel Tvärförbindelse Södertörn i öst-västlig riktning. Tvärförbindelse Södertörn går även i tunnel under Västra stambanan. Genom Flemingsbergsskogen går motortrafikleden i en cirka tre kilometer lång tunnel mellan trafikplats Vårdkasen och trafikplats Gladö kvarn.

Farligt gods förekommer på Huddingevägen och kommer att förekomma på Tvärförbindelse Södertörn.

### **Drift- och gatuunderhåll**

Trafikverket är idag väghållare och driftansvarig för Huddingevägen. Huddinge kommun är väghållare och driftansvarig för Gamla Tullingevägen och Regulatorvägen. Väghållaransvaret förändras inte efter att Tvärförbindelse Södertörn är byggt.

Tvärförbindelse Södertörn med ramper från och till Huddingevägen, överliggande cirkulationsplats samt andra tillhörande anläggningar som infiltrationsdammar kommer Trafikverket vara väghållare och driftansvariga för.

## Mark, natur och vatten

### *Mark och vegetation*

Marken som berörs av detaljplanen består till delar av befintligt vägområde (Huddingevägen) och järnväg. Detaljplanen omfattar även gräsytor, skog, lokalgator, småhusbebyggelse och verksamheter. I delar av dessa områden kommer marken att hårdgöras och ersättas med en ny väg.

Flemingsbergsskogen är ett av Huddinge kommuns största sammanhängande skogsområden och är skyddat som naturreservat. Områdets naturvärden är kopplade till att området är förhållandevis stort och sammanhängande och att området innehåller ett flertal olika skogstyper. För att minimera intrånget från vägen går Tvärförbindelse Södertörn i tunnel på sträckan genom Flemingsbergsskogen. Vid den västra tunnelmynningen görs dock ett mindre intrång i naturreservatet. Se Trafikverkets vägplan.

### *Naturvärden*

Flemingsbergsvikens våtmarksområde nämns i kommunens grönstrukturplan. Det är ett en kilometer långt våtmarksområde färdigställdes här 1995 med avsikten att rena dagvatten. Dessutom utformades anläggningen för att gynna fågellivet. Området har blivit ett värdefullt våtmarksområde för fågellivet, fladdermöss, groddjur och insekter. Även bergbranten i norra kanten av våtmarken har höga naturvärden med rik tillgång på död ved samt en rik trädslagsblandning. Här är såväl florans som faunan rik. Denna bergsbrant har Skogsstyrelsen klassat som nyckelbiotop. Även platån ovan branten har höga värden med gammal skog och klippängar med rik flora och fauna. Det är ett våtmarksområde med höga värden för våtmarksanknutna arter såsom fåglar, fladdermöss, groddjur och insekter.



Figur 14: Bild på Flemingsbergsvikens våtmark. Foto: Richard Vestin

Flemingsbergs gård med omgivningar ligger i närheten av planområdet och är ett tätortsnära grönområde bestående av öppna partier tillhörande Glömstadalens odlingslandskap samt med intilliggande kullar och bergspartier med en lövdominerad skog. Närheten till herrgårdsmiljön vid Flemingsbergs gård har medfört att en biologiskt intressant miljö med stora lövträd. Rikedomen av ädellövträd är stor med bland annat ask, lönn, alm, lind, fågelbär, bok och ek varav eken dominerar.

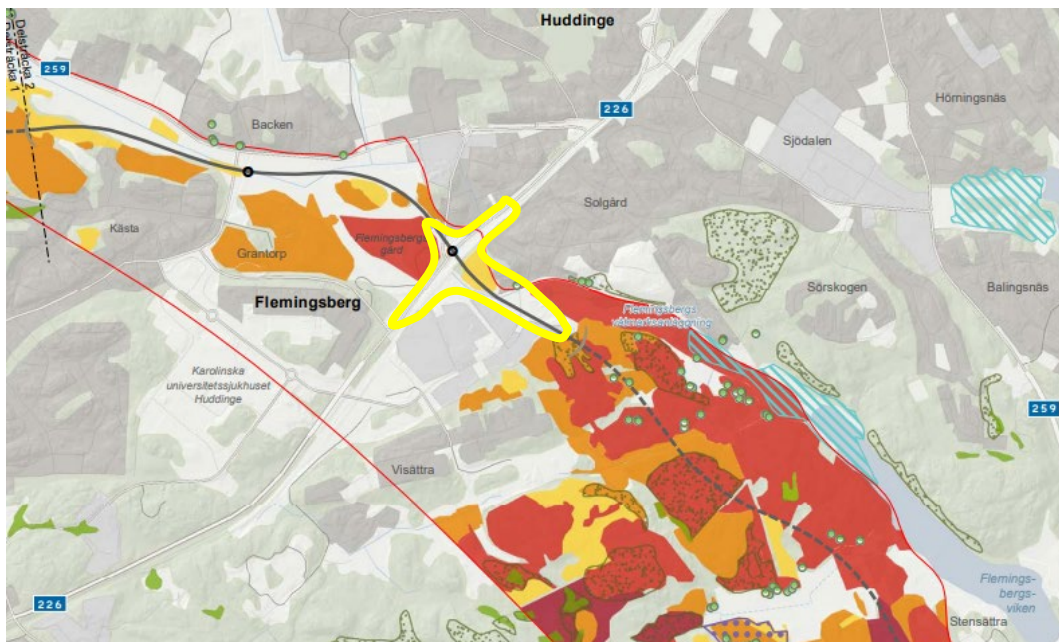
Flemingsbergsskogen intill planområdet är ett artrikt skogsområde med höga botaniska och zoologiska skyddsvärden. Över 90 rödlistade arter förekommer i området. Detta är bland annat ett av de artrikaste områdena för trädlevande svampar i hela länet. Kärnområde i den regionala grönstrukturen. Förutsättningar för bibehållande av områdets naturvärden: Att området bibehålls så stort som möjligt samt att huvuddelen av skogen undantas från skogliga åtgärder.

Trafikverket har tagit fram en naturvärdesinventering för hela Tvärförbindelse Södertörn (se figur 15). Syftet med naturvärdesinventeringen var att tillhandahålla ett underlag för planering och utformning av Tvärförbindelse Södertörn. Se Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för redogörelse över utredning och hantering av naturvärden.

Trafikverket gör bland annat följande bedömning angående konsekvenser på naturmiljö: Intrånget i känsliga naturmiljöer har kunnat minimeras då vägen går i tunnel under Flemingsbergsskogens naturreservat. Den biotopsförlust som sker längs delsträckan ger små negativa effekter på naturmiljön. Tunneldragningen innebär även att inga tydliga spridningsvägar påverkas. Störst negativ effekt sker vid det västra tunnelpåslaget i Flemingsbergsskogen, där väg 259 Tvärförbindelse Södertörn blir ett nytt inslag. I detta område bedöms närliggande biotoper överges eller användas i betydligt lägre utsträckning av djurliv relativt idag. Dock, medför föreslagen vall och bullerskyddsskärm vid denna tunnelmynning att ljudpåverkan över Flemingsbergsviken endast ökar obetydligt och att bland annat fladdermöss bedöms kunna fortsätta använda vassruggarna som jaktmarker framöver. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli små till måttliga negativa inom delsträckan.







Figur 15: Karta över inventerade naturvärden av Trafikverket. Gula områden består av visst naturvärde (klass 4), orangea områden av påtagliga naturvärden (klass 3), röda områden består av höga naturvärden (klass 2) och mörkröda områden består av högsta naturvärde (klass 1). Ungefärligt planområde i gul linje.

### Rekreation och friluftsliv

Planområdet har närhet till flertalet rekreationsområden, såsom bland annat Glömstadalen, Flemingsbergs gård, Visättra idrottsplats med mera. Planområdet angränsar till och tangerar Flemingsbergsskogens naturreservat, vilket är ett viktigt och populärt besöksmål för rekreation. Det går även en vandringsled i öst-västlig riktning i Flemingsbergsskogens kant. Denna är utmärkt som övrig kulturhistorisk lämning eftersom det är en äldre landsväg som övergavs på 1850-talet.

Flemingsbergs våtmarksanläggning är ett viktigt rekreationsområde som är lättillgängligt och välbesökt. Tvärförbindelse Södertörn bildar en ny barriär. Då Tvärförbindelse Södertörn kommer skapa en fysisk barriär mellan Flemingsbergsdalen och Solgård kommer kopplingen mellan områdena och kopplingen till våtmarksanläggningen att försvagas.

Tvärförbindelse Södertörn kommer att påverka rekreationsupplevelsen genom visuell dominans och buller. För att hantera detta planerar Trafikverket att bygga en vall mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde. Vallen innebär en minskad visuell dominans och tillsammans med bullerskyddsskärmar ökar störningarna obetydligt över de områden i Flemingsbergsviken som används av fåglar och fladdermöss. Vallen möjliggörs i detaljplanen. Se Trafikverkets vägplan för ytterligare redogörelse.

Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20). I denna redogör de även delvis för rekreationsområden längs med Tvärförbindelse Södertörn. Gång- och cykelvägar som passerar området har stort värde ur friluftssynpunkt. Området vid Flemingsbergs gård är ett så kallat känsligt område eftersom det innehåller både natur-, kulturhistoriska- och

rekreativa värden. Vidare är kopplingen mellan Flemingsbergsdalen och Grantorp/Flemingsbergs gård viktig. Här knyts rekreativa värden ihop och skapar ett rekreativt samband. Det är därför av vikt att gång- och cykelkopplingen under Huddingevägen inte förvanskas utan istället förstärks.

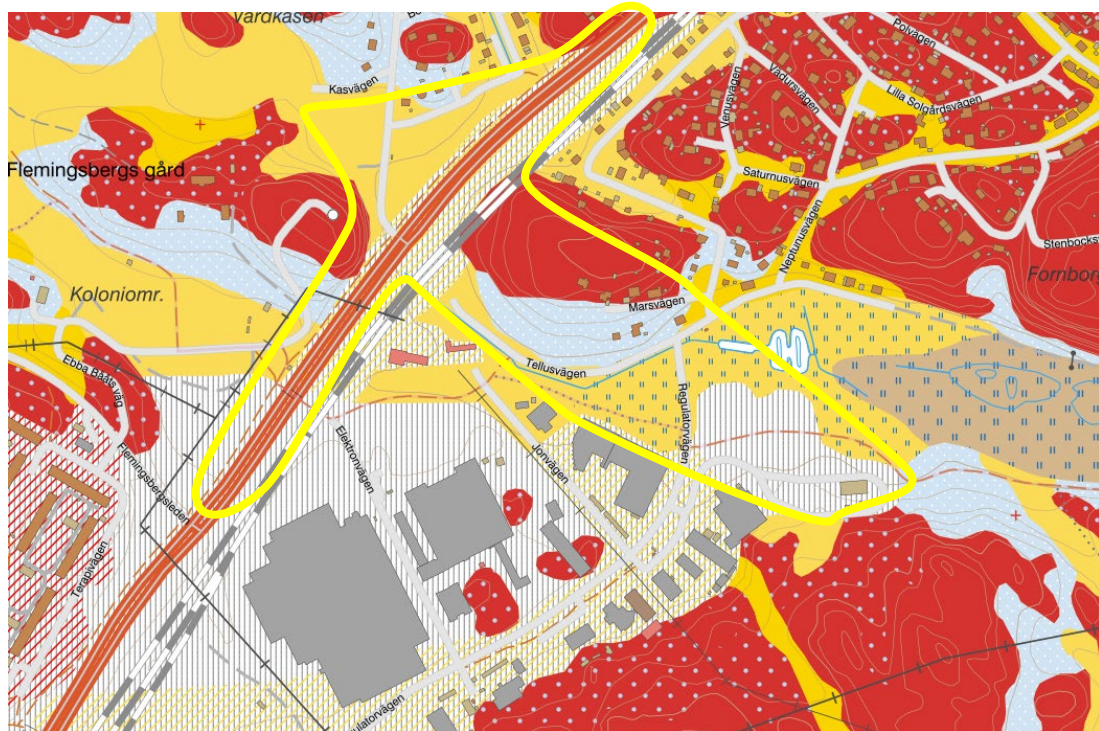
Trafikverket gör bland annat följande bedömning angående konsekvenser på rekreation och friluftsliv: Det ökade bullret och den visuella störningen av vägen påverkar attraktiviteten för de tätortsnära rekreationsområdena Glömsta/Kästa och Flemingsbergs våtmarksanläggning. Vägen utgör även en visuell och fysisk barriär mellan områdena och fragmenterar befintliga stigsystem. Passagen mellan rekreationsområdena underlättas genom föreslagen landskapsanpassning där Huddingeleden leds om med en gen koppling från Regulatorvägen ner till våtmarken. Den negativa effekten och konsekvensen bedöms som måttlig.

#### *Ekologisk kompensation*

Ingen ekologisk kompensation har ansetts nödvändig i detaljplanen. Trafikverket planerar för kompensationsåtgärder, se deras vägplan för redogörelser kring detta.

#### *Geologiska förhållanden*

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) består berggrunden inom området främst av lera och morän och berg. Planområdet är inte beläget inom Statens geotekniska instituts (SGI) karterade skredriskområden.



Figur 16: Jordartskarta som visar att planområdet består av urberg (rött), sandig morän (ljusblått), postglacial och glacial lera (gult), gyttjeler (gult med blå prickar), gyttja (ljusbrunt område) samt postglacial lera med fyllning (skrafferat område). © SGU 2019 Ungefärligt planområde i gul linje.



### *Hydrologiska förhållanden och Miljökvalitetsnormer för vatten*

EU:s vattendirektiv är i Sverige implementerat främst i vattenförvaltningsförordningen och i miljöbalkens femte kapitel. För varje vattenförekomst i landet har miljökvalitetsnormer fastställts och det övergripande målet är god ekologisk och kemisk status för alla sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten.

Att följa miljökvalitetsnormer för vatten innebär att planläggningen inte får leda till en försämrad status för någon av de kvalitetsfaktorer som finns angivna för respektive vattenförekomst. Den får heller inte på annat sätt äventyra möjligheten att uppnå god status/god potential hos någon av vattenförekomsterna.

Föreslagen markanvändning inom planområdet ska inte bidra till att försämma recipientens ekologiska status och därmed äventyra miljökvalitetsnormen för vattenkvalitén.

Detaljplanen medför att hydrologin i området förändras genom att ytterligare hårdgjorda ytor tillkommer och att naturmark tas i anspråk för bebyggelse. Samtidigt ersätts viss bebyggelse med naturmark.

Recipienten för området är Orlången och dess avrinningsområde. Orlången ingår i Tyresåns sjösystem, ett sjösystem där Östersjön är slutrecipient. Orlångens kemiska status är klassad som uppnår ej god, vilket baseras på halterna kvicksilver, bromerade difenyleter (PBDE) och PFOS som överskrider gränsvärdena. Som källor till dessa föroreningar listas bland annat förorenade områden, deponier och atmosfärisk deposition. Utan överallt överskridande ämnen bedöms vattenförekomsten ha god kemisk status.

Den ekologiska statusen för Orlången är klassad som dålig vilket till stor del beror på övergödning till följd av belastning av näringsämnen (främst fosfor). Som källor till fosfor listas bland annat urban markanvändning, jordbruk och enskilda avlopp. Miljökvalitetsnormen är att god ekologisk status ska uppnås 2027 och den kemiska ytvattenstatusen ska uppnås. För att nå god ekologisk status behöver näringshalterna i sjön mer än halveras.

Efter rening och fördröjning utifrån föreslagna dagvattenåtgärder för detaljplanen beräknas den totala mängden och koncentrationen minska eller vara oförändrad för samtliga föroreningar. Detaljplanen bedöms därför inte försvåra recipientens möjlighet att uppnå MKN. Läs mer om föreslagna åtgärder för omhändertagande och rening av dagvattnet under rubriken *Dagvatten*.

### *Risk för ras, skred, erosion och översvämning*

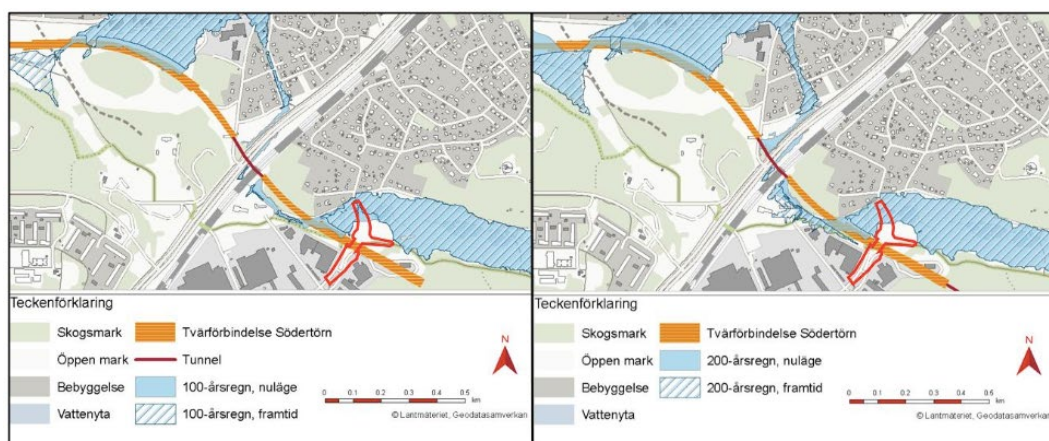
Idag finns ingen känd risk för ras, erosion eller skred inom planområdet. Planområdet har pekats ut som aktsamhetsområde – lutningsanalys – av SMHI, SGU och MSB. Aktsamhetsområdet definierar den maximala omfattningen av det område från vilket skredmassor kan röra sig, givet en kritisk marklutning (1:10).





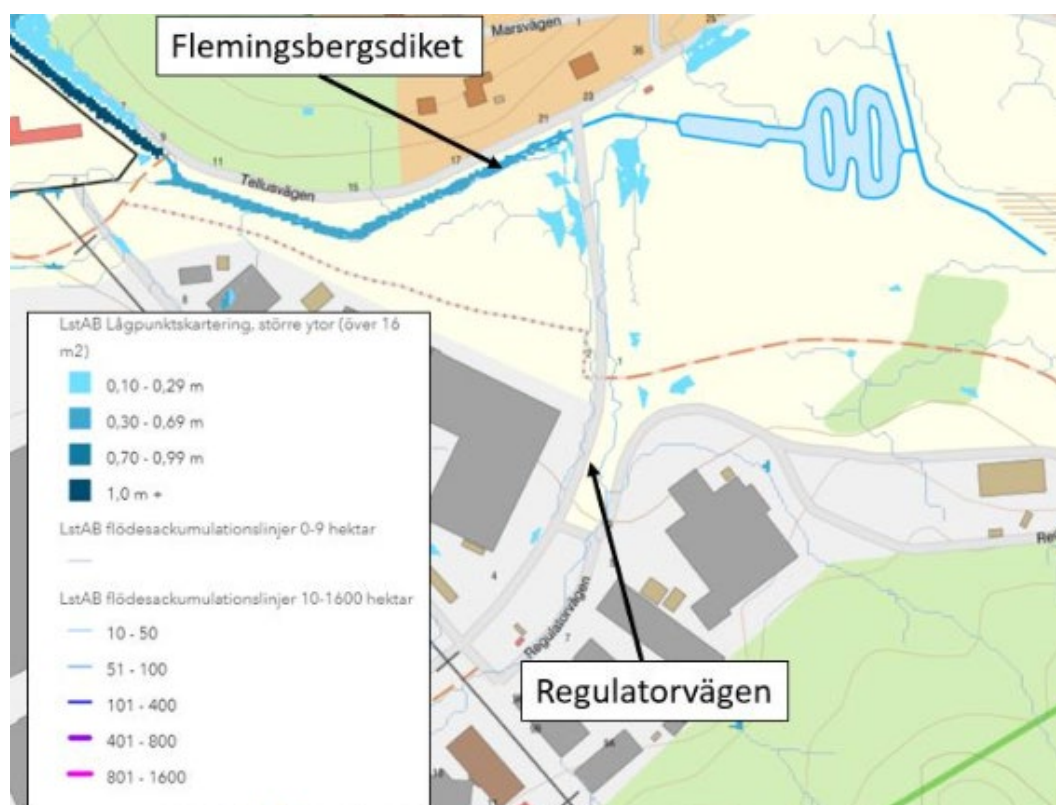
Figur 17: Karta som visar förutsättningar för skred vid lutning på över 1:10. (orangea områden).  
© SIG, SGU, MSB, SMHI och Lantmäteriet. Ungefärligt planområde i gul linje.

I samband med planering för Tvärförbindelse Södertörn har potentiella översvämningsområden utretts och finns redovisade i PM:et Naturvattenflöden och översvämningsrisker (Trafikverket, rev. 2020-01-17). Ett av områdena som pekats ut som ett potentiellt översvämningsområde är Flemingsbegsdiket som går genom planområdet och mynnar ut i Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning. Del av planområdet riskerar att översvämmas så väl idag som i framtiden vid ett 100-års regn och 200-års regn och redovisas nedan i figur 18. Stora delar av omkringliggande områden riskerar också att översvämmas. Trafikverket har bedömt att Tvärförbindelse Södertörn har en marginell inverkan på de översvämnande områdena.



Figur 18: Karta över 100-årsregn från Trafikverkets vägplan

Detaljplanen och de förändringar av Regulatorvägen den medför bedöms inte bidra till risken för översvämningar i området. Andelen hårdgjord yta kommer endast att öka marginellt eftersom delar av den befintliga Regulatorvägen kommer omvandlas till grönytor. Inga stora rinnstråk förväntas påverkas av den nya sträckningen av Regulatorvägen. I figur 19 nedan redovisas lågpunktskartering för området. I dagsläget går de flesta rinnstråk längs med vägen.



Figur 19: Karta över lågpunktskartering

Det förväntas inte uppstå något stående vatten på den planerade vägbron eftersom den i huvudsak ska byggas ovan nuvarande marknivå. Precis som i dagsläget kommer dagvatten inom norra delen av området att avrinna från Regulatorvägen



mot Tellusvägen. För att skydda fastigheter norr om Tellusvägen är det viktigt att det finns fria rinnvägar så att fastigheterna inte riskerar att översvämmas. De ytor som riskerar att översvämmas inom detaljplaneområdet och dess närområde består till största del av grönytor, våtmark och en framtida damm som bedöms kunna översvämmas utan risker för närliggande infrastruktur.

Vid anläggandet av den nya vägbron inom Solgård måste det säkerställas att vägbron inte omöjliggör för de framtida skyfallslösningar som tas fram i samband med den övergripande skyfallsutredningen för Flemingsberg. Det kan finnas behov av att skapa rinnvägar från vägbrons västra sida till våtmarksanläggningen på den östra sidan. Om bron läggs på bank kan detta genomföras via anläggning av en trumma. Trummans kapacitet och nivå kommer att behövas utredas för att säkerställa att den kan omhänderta tillräckligt stora flöden samt att dagvatten från våtmarksanläggningen inte trycks upp i trumman. Om vägbron i stället anläggs på pelare anses förutsättningarna för fria rinnvägar till dammsystemet vara mer fördelaktigt. Rinnvägens kapacitet utreds och hanteras inom Trafikverkets projekt för Tvärförbindelse Södertörn.

### Störningar och risker

#### *Förorenad mark*

Det finns inga kända markföroreningar i området för omläggningen av Regulatorvägen.

#### *Luft*

För att se hur en utbyggd Tvärförbindelse Södertörn påverkar luftsituationen längs med vägen och vid närliggande bebyggelse utförs spridningsberäkningar inom arbetet med Trafikverkets vägplan. Dessa beräkningar är en del av vägplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Se Trafikverkets vägplan för beskrivning av detta. Sammantaget är slutsatsen från utredningen att projektet inte åsamkar en för hög partikelnivå vid närliggande bebyggelse.

#### *Buller*

Den totala bullernivån inom området är sedan tidigare relativt hög till följd av den statliga infrastrukturen (Huddingevägen och västra stambanan). Detaljplanen leder till viss ökad trafik inom detaljplaneområdet på grund av att trafiken förväntas öka generellt, men det är framför allt Tvärförbindelse Södertörn som leder till ökad trafik.

Den ökade trafiken från Tvärförbindelse Södertörn leder till högre bullervärden för delar av bebyggelsen i närområdet. Bostäder som får ett överskridande utifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53 (se tabell 2) till följd av Tvärförbindelse Södertörn får bullerskyddsåtgärder inom ramen för Trafikverkets vägplan. Dels i form av bullerskärmar längs med den nya vägen, men utöver detta erbjuds i vissa fall även lokala åtgärder för enskilda fastigheter.

Kommunen reglerar delar av den statliga infrastrukturen i området vid Flemingsberg och Solgård med ny detaljplan. Detta behöver göras eftersom flera gällande detaljplaner strider mot vägplanens syfte, samt att den gällande detaljplanen ”trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen” (Dp 9-R-6), som



reglerar stora delar av området, har genomförandetid kvar. Den gällande detaljplanen omfattar flertalet befintliga bostadsbyggnader och anger att väg och väganläggningar skall utföras så att bostadsbebyggelse inte utsätts för högre buller än 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Kommunen behöver i den nya detaljplanen pröva lämpligheten av befintliga bostäder i planområdet efter trafikbullerförordningen 2015:216 (se tabell 3), i enlighet med Boverkets riktlinjer. Kommunen behöver parallellt i detaljplanen pröva bullerpåverkan på all befintlig omgivning, som uppstår från vägar, utifrån infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Detta eftersom detaljplanen reglerar en väsentlig ombyggnad av väg (Regulatorvägen).

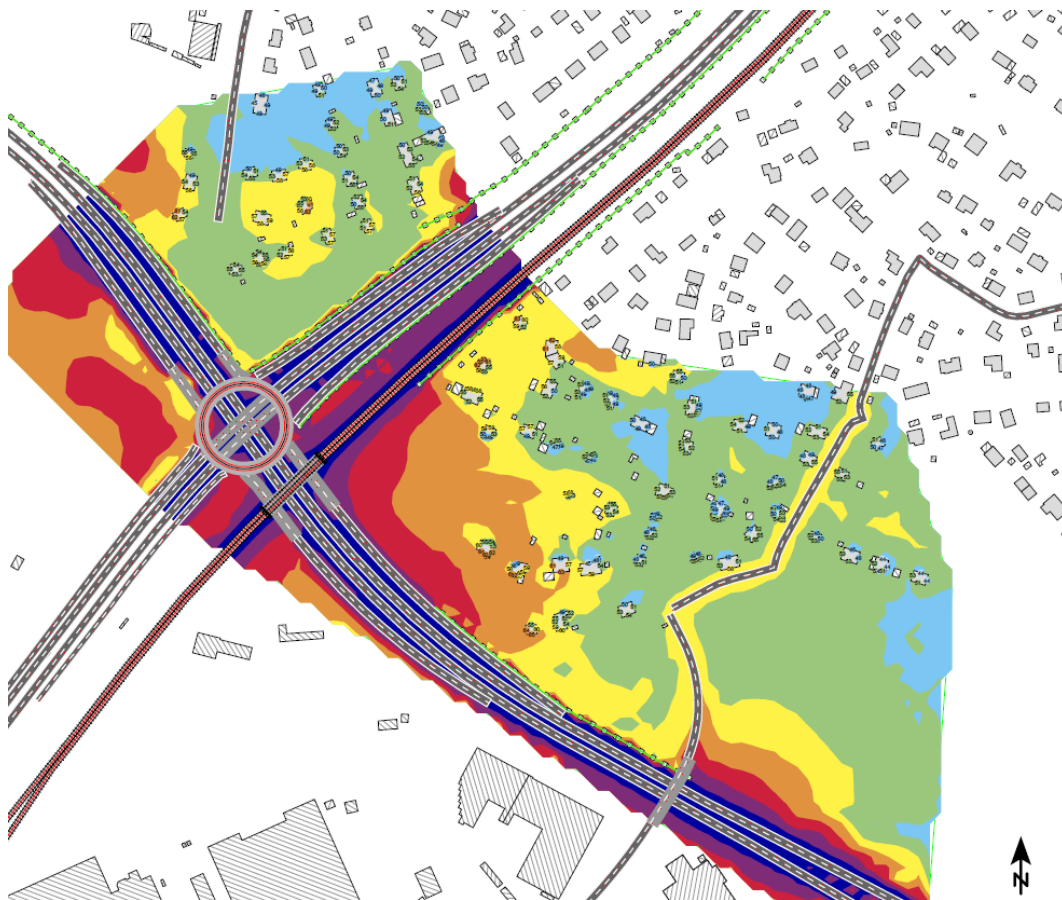
Samtliga bostadsfastigheter i planområdet har utretts i detaljplanen. Trafikverket reglerar bullerskärmar längs med delar av den statliga infrastrukturen (vilka är säkerställda i Trafikverkets vägplan) och detta har varit en förutsättning i kommunens bullerutredning. Fem fastigheter i Solgård (Merkurius 10, 11, 12 samt Mars 3 och 4) får fortsatt ljudnivåer över trafikbullerförordningens riktvärden för prognosåret. Dessa bostadsbyggnader klarar inte heller reglerna om så kallad ljuddämpad sida. När kommunen upprättar en ny detaljplan för bostadsbebyggelse ska kommunen följa de regler som finns i trafikbullerförordningen (2015:216). Det innebär att dessa fem fastigheter behöver lösas in av Huddinge kommun.

Fyra av ovan nämnda fem fastigheter får högre än 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för prognosåret. Det innebär att dessa fastigheter inte klarar riktvärdena i trafikbullerförordningen. Detta handlar om fastigheterna Mercurius 10, Mercurius 11, Mercurius 12 och Mars 4. Dessa fastigheter klarar inte omständigheterna för ljuddämpad sida enligt trafikbullerförordningen. Samtliga fyra fastigheter får även för höga inomhusvärden utifrån Boverkets riktlinjer (BBR) och klarar heller inte utomhusnivåerna vid uteplats i trafikbullerförordningen. Den femte fastigheten, Mars 3, får 60 dBA vid fasad och klarar därmed trafikbullerförordningens regler om utomhusnivå vid fasad. Dock får fastigheten 31 dBA inomhus i bostadsrum och klarar därmed inte Boverkets riktlinjer om inomhusnivåer (BBR). Fastigheten klarar inte heller trafikbullerförordningens riktvärden om utomhusnivåer vid uteplats.

Fastigheten Mercurius 9 klarar trafikbullerförordningens regler eftersom ljud vid fasad klaras och en uteplats får lägre än 50 dBA. Denna fastighet klarar även Boverkets riktlinjer om inomhusnivåer i bostadsrum.

Fastigheterna Mercurius 8, Mars 1, Andromeda 13 och Andromeda 14 klarar trafikbullerförordningens riktvärden om ljudnivåer, samt klarar Boverkets riktlinjer om inomhusnivåer (BBR).

Samtliga fastigheter i planområdet klarar infrastrukturpropositionens riktvärden för den kommunala vägen som planläggs (Regulatorvägen).



Figur 20: Bullerkarta i kommunens bullerutredning med både kommunalt och statligt buller för prognosåret.

Sju fastigheter utanför planområdet har idag maximala ljudnivåer över 70 dB(A), där det är kommunal infrastruktur som är bullerkällan. I prognosåret kommer samma antal fastigheter ha maximala ljudnivåer över 70 dB(A) där det är kommunens vägar som är bullerkällan. Detta gäller fastigheterna Vintergatan 9, Karlavagnen 4, Karlavagnen 5, Saturnus 9, Vintergatan 11, Vintergatan 13 och Vintergatan 3. De förändringar som uppstår i och med detaljplanen bidrar inte till någon ökning av de maximala ljudnivåerna för dessa fastigheter. Med anledning av att nuläget är detsamma som prognosåret avseende maximala ljudnivåer behandlas dessa fastigheter inte vidare inom ramen för detaljplanen. Huddinge kommun har ett åtgärdsprogram avseende buller i befintlig miljö där bullerstörda fastigheter behandlas utifrån en prioritetsordning.

I nuläget är Gamla Tullingevägen en genomfartsväg som bland annat trafikeras av bussar. I framtiden stängs genomfarten vilket medför att vägen blir en lokalgata med betydligt mindre trafik än i nuläget. Detta gör att bostäder som i nuläget har överskridande riktvärden på grund av denna väg inte längre påverkas i samma utsträckning. För de övriga kommunala vägarna i detaljplaneområdet (Regulatorvägen, Tellusvägen, Marsvägen och Merkuriusvägen) blir det ingen skillnad avseende buller och överskridande av riktvärdena i nuläget gentemot prognosåret.

	Ekvivalent A-vägd ljudnivå, L <sub>pAeq</sub> [dBA]	Maximal A-vägd ljudnivå, L <sub>pAFmax</sub> [dBA]
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus vid fasad	55 <sup>a)</sup>	-
Utomhus vid uteplats	-	70
a) Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.		

Tabell 2: Tabell över infrastrukturpropositionen (1996/97:53). Tillämpas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg.

	Ekvivalent A-vägd ljudnivå, L <sub>pAeq</sub> [dBA]	Maximal A-vägd ljudnivå, L <sub>pAFmax</sub> [dBA]
Ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad som inte bör överskridas - Dock om bostaden < 35 m <sup>2</sup>	60 <sup>a)</sup> 65 <sup>a)</sup>	-
Ljudnivå som inte bör överskridas vid en uteplats, om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden	50	70 <sup>b)</sup>
Högsta ljudnivå vid fasad på en luddämpad sida	55	70 (kl 22-06)
a) Kan överskridas om minst hälften av bostadsrummen är vända mot luddämpad sida. Vid ombyggnad (PBL kap 9, §2, 1st) räcker ett bostadsrum.		
b) Kan överskridas med som mest 10 dBA-enheter fem gånger per timme mellan kl 06.00 och 22.00		

Tabell 3: Tabell över trafikbullerförordningen (2015:216). Tillämpas vid planläggning av bostadsbyggnader.

### Farligt gods

Väg 226, Huddingevägen, utgör rekommenderad sekundär väg för farligt gods enligt Länsstyrelsens kartering. Denna väg kommer fortsättningsvis vara det efter att Tvärförbindelse Södertörn är byggd. Vidare kommer Tvärförbindelse Södertörn bli primärled för farligt gods.

I upprättandet av vägplan för Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket genomfört en riskbedömning. Riskbedömningen utgör ett underlag till den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Trafikverket upprättat. Se Trafikverkets vägplan för beskrivning av farligt gods och samhälls- och individrisken kopplat till detta. Sammantaget är slutsatsen från utredningen att projektet uppnår en tillräcklig nivå för individ- och samhällsrisk.

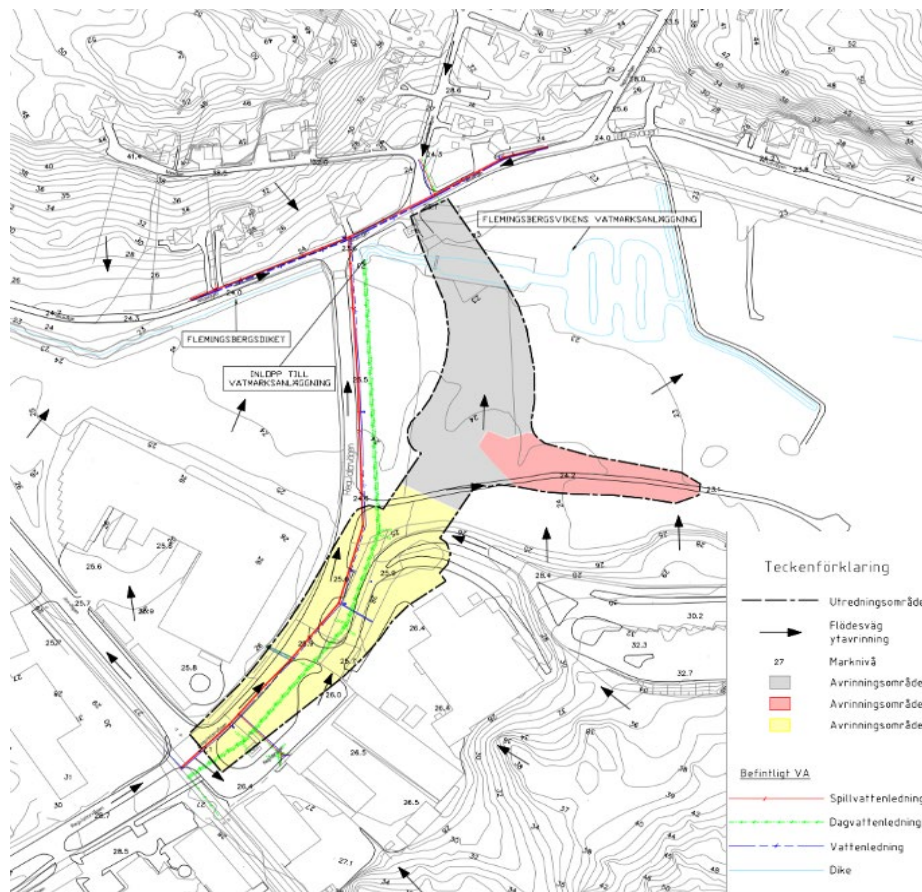
### Teknisk försörjning

#### Dagvatten

Den typ av markanvändning som främst bidrar med föroreningar i dagvatten är vägar och parkeringsplatser. Från dessa ytor följer exempelvis tungmetaller, PAH:er, fosfor och spill av drivmedel och olja med dagvattnet.

Dagvatten från den befintliga Regulatorvägen inom detaljplaneområdet avrinner längs med vägen till Tellusvägen samt till grönytorna på vardera sida om vägen. Längs Tellusvägen går Flemingsbergsdiket som mynnar ut i Flemingsbergs

våtmarksanläggning. I figur 21 nedan redovisas den befintliga dagvattenhanteringen och dagvattenledningar för Regulatorvägen.



Figur 21: Bild från kommunens dagvattenutredning.

I anslutning till parkeringsplatsen har en rännstensbrunn identifierats. Brunnen är ansluten till de dagvattenledningar som finns inom området och som har sitt utlopp i våtmarksanläggningen. Dagvatten från grusyta samt grönytor infiltreras ner i marken samt tas upp av växtlighet.

Inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en dagvattenutredning för hela Tvärförbindelse Södertörn (rev. 2020-07-02). I dagvattenutredningen har flöden samt föroreningshalter och mängder beräknats för Tvärförbindelse Södertörn. Den främsta avvattningen inom Tvärförbindelse Södertörn kommer att ske via bevuxna vägslänter och bevuxna diken. Dagvatten leds vidare till slutliga reningssteg i form av sedimenteringsfiltertytor.

En dagvattenutredning (Norconsult, 2020-12-18, rev. 2022-02-11) har tagits fram för detaljplanen. Detaljplanen innebär att dagvattenflödena kommer att förändras något och det kommer att bli ett förändrat innehåll i dagvattnet. I framtiden förväntas det också bli mer dagvatten med anledning av klimatförändringarna, vilket bör beaktas vid dimensionering av framtida dagvattensystem. De förslag på dagvattenhantering som redovisats i dagvattenutredningen hanterar endast vägbron då resterande anläggningar inom de närliggande områdena är befintliga eller tillhör Trafikverket. En dagvattenutredning har tagits fram inom



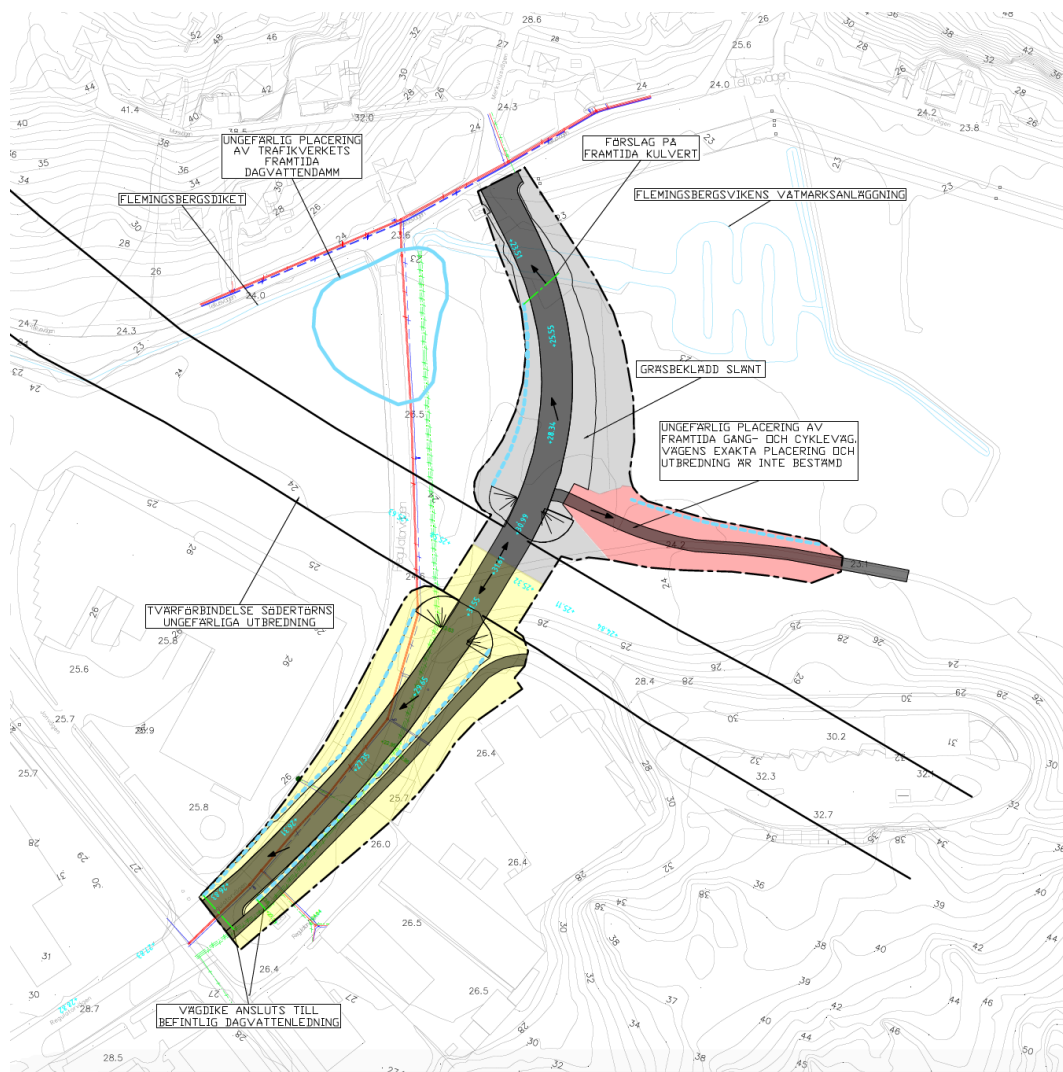
detaljplanearbetet och redovisar flöden och föroreningsmängder ut från planområdet för nuläge, för detaljplaneförslaget samt detaljplaneförslaget med åtgärder med klimatfaktor.

Dagvattenflödet inom området beräknas öka för framtida situation på grund av en större andel hårdgjorda ytor efter exploatering och av kraftigare nederbörd till följd av klimatförändringar. Den erforderliga fördröjningsvolymen har beräknats till 24 m<sup>3</sup> för ett 10-årsregn och 53 m<sup>3</sup> för ett 20-årsregn.

Dagvattnet föreslås renas och fördröjas i diken alternativt i regnbäddar. I dagvattenutredningen har dikeslösningen utretts och beskrivits. Öppna diken används i första hand för att transportera dagvatten, men har även en renande och fördröjande effekt. Dikena som ska fördröja och rena dagvattnet är gräsbeklädda och rening tillkommer även i slänterna som fungerar som översilningsytor. Ett vägdike rekommenderas vara trapets- eller paraboliskt format och ha en bottenbredd på ca 0,5 – 3 meter, en bredare botten ger ett lägre flöde och högre rening. Placering av dikena redovisas i dagvattenutredningen men har inte fastställts då det i dagsläget inte är beslutat om vägbron ska anläggas på pelare eller bank. Inom projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer nya dagvattenledningar att anläggas inom området och dess placering är i detta skede inte bestämt (Trafikverket, 2020-02-28). Trafikverket planerar även att anlägga en dagvattendamm i nära anslutning till utredningsområdet. Från dikena infiltreras en del av dagvattnet ner i marken och i norra och södra delen föreslås resterande dagvatten avledas vidare till Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning via den framtida kulvert som Trafikverket planerar under den nya vägen. I östra delen av området föreslås dagvattnet i diket infiltreras ner i marken och vid kraftiga regn avrinna via gräsytor med lutning mot våtmarksanläggningen.

Framtida dagvattenföroreningar har beräknats med föreslagen rening i verktyget StormTac. De reningssteg som inkluderats i beräkningarna är översilningsyta samt gräsbeklädda diken. Resultaten från beräkningarna visar att flertalet föroreningar förväntas öka inom norra och östra delen av området. Detta beror på att grönytor och grusytor ersätts mer trafikerade asfaltsytor. Inom dessa områden finns ingen befintlig väg utan den nuvarande Regulatorvägen ligger väster om utredningsområdet. I framtiden kommer den befintliga Regulatorvägen omvandlas till gräsyta, vilket kommer leda till minskad föroreningsbelastning till recipienten. Dagvattnet kommer även renas ytterligare i våtmarken innan det når recipienten Orlången.

Med föreslagen rening i diken beräknas mängden föroreningar och koncentrationerna för samtliga föroreningar minska eller vara oförändrade efter en exploatering, även utan det extra reningssteget i Flemingsbergs våtmarksanläggning. Detta medför i sin tur att möjligheten för Orlången att nå en god ekologisk och kemisk status inte försämras av detaljplanen och därmed inte heller sjöns möjlighet att nå sina miljökvalitetsnormer.



Figur 22: Dagvattenhantering vägbro. Norconsult AB, 2022-02-11

### Sammantagen bedömning av MKN

Orlängen är även en av recipienterna och mottagare av vägdagvatten som uppstår av Trafikverkets väg, Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverket ansvarar för det dagvatten som uppstår från Tvärförbindelse Södertörn.

Med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverkets ansvar) och Regulatorvägen (kommunens ansvar) blir det en större mängd hårdgjord yta inom detaljplaneområdet gentemot nuläget. Detta medför i att mängden dagvatten ökar, vilket i sin tur medför att den totala föroreningsbelastningen på Orlängen ökar utan åtgärder. Trots att mängden hårdgjord yta ökar med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn kommer den totala föroreningsmängden att minska med föreslagna dagvattenåtgärder i vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn, förutom för krom (Cr) där en mindre mängd ökning kan ske. Se Trafikverkets vägplan och tillhörande handlingar.

Med föreslagen rening för kommunens anläggningar (Regulatorvägen) beräknas mängden föroreningar och koncentrationerna för samtliga föroreningar minska

eller vara oförändrade med den planerade vägbron, även utan det extra reningssteget i Flemingsbergs våtmarksanläggning. Till följd av att den befintliga Regulatorvägen som är belägen utanför området omvandlas till grönytor bedöms föroreningsbelastningen i dagvattnet som avrinner till Orlången kommer minska ytterligare.

Sammantaget innebär detta att Tvärförbindelse Södertörn eller detaljplanen enskilt eller sammantaget inte äventyrar Orlångens möjlighet till att nå sina miljö kvalitetsnormer.

#### *Avfallshantering*

Vid befintliga enbostadshus löses avfallshanteringen vid fastighetsgräns, det vill säga på samma sätt som detta hanteras idag.

I planområdet finns en befintlig återvinningscentral som försörjer stora delar av kommunen med denna service. En effekt av Tvärförbindelse Södertörn är att befintlig återvinningscentral behöver flyttas. Kommunen är i dialog med utövaren för ny placering av denna. Målsättningen är att den nya återvinningscentralen ska öppnas innan den befintliga stängs.

#### *Räddningstjänst*

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen.

#### *Planbestämmelser*

GATA – Allmän platsmark som möjliggör för all form av fordonstrafik inklusive gång- och cykelvägar.

VÄG – Allmän platsmark som syftar till att möjliggöra för Trafikverkets nya väg Tvärförbindelse Södertörn. Användningen är även utlagd över två dagvattendammar som Trafikverket kommer uppföra. Anledningen är att dessa anläggningar även är utlagda som vägrätt i Trafikverkets vägplan och att anläggningarna tillhör väganläggningen.

VÄG<sub>1</sub> – Allmän platsmark som syftar till att möjliggöra för Trafikverkets nya väg Tvärförbindelse Södertörn. Bestämmelsen är utformad med ett prefix som tydliggör vägen både för överbyggas och underbyggas med järnväg. Ytan regleras alltså med både allmän platsmark och kvartersmark. Bestämmelsens formulering grundar sig på att den nya vägen kommer gå i tunnel under järnvägen men också gå över järnvägen.

VÄG<sub>2</sub> – Allmän platsmark som syftar till att möjliggöra för Trafikverkets väg i markplan och möjliggöra för kommunens lokalgata på bro över den. Trafikverket ställer krav på att det måste finnas en fri höjd mellan brons underkant och vägbanan under. Därmed prefixen med precisering om att väg får överbyggas med gata med en fri höjd på 4,7 meter.

NATUR – Allmän platsmark som inte behöver särskild skötsel.

Bostäder (B) – Kvartersmark som möjliggör för bostäder med varaktig karaktär.

Industri (J) – Kvartersmark som möjliggör för områden som produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Marken är reglerad med Industri i gällande detaljplan och syftet är att reglera marken på samma vis.

Järnväg (T<sub>1</sub>) – Kvartersmark som regleras för Trafikverkets befintliga järnvägsområde.

Järnväg (T<sub>2</sub>) – Kvartersmark för järnväg kombinerat med allmän plats för väg. Prefixen förtydligar att järnvägen får både överbyggas och underbyggas av väg. Preciseringsen av bestämmelsen är formulerad på detta sätt eftersom syftet med detaljplanen är att den tillkommande statliga vägen ska både gå i tunnel under järnvägen och gå på broar över järnvägen.

Dagvattendamm<sub>2</sub> – Denna egenskapsbestämmelse är placerad över Trafikverkets dagvattendamm som uppförs för den nya vägen. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att dagvattendammarna möjliggörs och att de inte inhägnas.

Vall<sub>1</sub> – Detaljplanen möjliggör för uppförande av en vall mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde. Syftet med bestämmelsen är att skapa en bullerdämpande effekt samt att Tvärförbindelse Södertörn ska synas mindre från våtmarksområdet.

e<sub>1</sub> – Syftet med egenskapsbestämmelsen är att införa samma regleringar för befintliga bostäder som gällande detaljplan reglerar.

e<sub>2</sub> – Syftet med egenskapsbestämmelsen är att införa samma regleringar för befintliga fastigheter som gällande detaljplan reglerar.

P<sub>1</sub> – Syftet med egenskapsbestämmelsen är att införa samma regleringar för befintliga bostäder som gällande detaljplan reglerar.

q<sub>1</sub> – Det befintliga huset på fastighet Andromeda 13 har en skyddsbestämmelse i gällande detaljplan. Den så kallade Runda Villan har ett kulturhistoriskt värde och får därmed en skyddsbestämmelse i plankartan.

m<sub>1</sub> – Gällande detaljplan har en bestämmelse med samma precisering. Syftet med bestämmelsen är att reglera området på samma sätt som gällande detaljplan gör.

u<sub>1</sub> – Syftet är att möjliggöra för Trafikverket att kunna lägga ledningar på fastigheterna Anoden 2 och 5. Bestämmelsen möjliggör alltså för Trafikverket att placera ledningar på befintlig prickmark på fyra privata fastigheter. Syftet är även att bekräfta befintlig ledningsrätt och möjliggöra för nya VA-ledningar i anslutningsvägen till Katoden 1 och Trafikverkets tekniska anläggning vid tunnelmynningen.

z<sub>1</sub> – Syftet med bestämmelsen på fastigheterna Mars 1 och Mercurius 8 är att marken ska vara tillgänglig för slänter från kommunala vägar. Bestämmelsen för dessa två fastigheter följer gällande detaljplans reglering och avgränsning.



g<sub>1</sub> – Syftet med bestämmelsen är att säkerställa angöringen till Trafikverkets framtida tekniska anläggningar som kommer uppföras bakom fastighet Katoden 1.

Upphävande – Område i gällande detaljplan som upphävs. Dessa ytor blir utan detaljplan. Syftet med upphävandet är att möjliggöra för Trafikverkets vägplan.



## Tidigare ställningstaganden

### Regionplan

Den regionala utvecklingsplanen (RUF 2050), antagen 2018, pekar på vikten av bättre tvärförbindelser som avlastar förbindelserna in mot de mest centrala delarna av regionen och stärker kopplingarna mellan delregionerna inom länet vilket bidrar till en bättre regional balans.

Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn utgör tillsammans med Norrortsleden en yttre tvärled för vägbunden trafik som knyter samman de regionala stadskärnorna med varandra i relationer som i nuläget inte har tillfredställande kopplingar.

### Översiktsplan

Detaljplanen stämmer överens med Huddinge kommuns Översiktsplan, antagen 2014. Översiktsplanen pekar ut Tvärförbindelse Södertörn som viktig för att stärka infrastrukturen och knyta samman E4/E20 med de regionala stadskärnorna Haninge, Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen för att sedan ansluta till Förbifart Stockholm och de regionala stadskärnorna i den norra länshalvan. Översiktsplanens tillhörande markanvändningskarta pekar även ut sträckningen för Tvärförbindelse Södertörn.

### Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Syftet med detaljplanen är att ändra eller upphäva gällande detaljplaner som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan. De åtta detaljplaner som omfattas av planförslaget och vad det är som ändras i dessa detaljplaner framgår i nedan tabell.

Tabell 4: Redovisning över detaljplaner som omfattas av planförslaget.

Detaljplan och aktbeteckning	Laga kraft-datum	Har genomförandetiden gått ut?	Förändringar
Detaljplan för trafikplats Södertörnsleden / Huddingevägen, 0126K-15014	2009-03-26	Nej	Område för genomfart blir framför allt väg. Område för natur blir framför allt natur. Område för järnvägstrafik blir järnväg och väg. Område för industri blir industri eller väg. Område för bostäder på fastigheterna Andromeda 13 och 14 blir bostäder. Område för bostäder på fastigheterna Mercurius 10, 11 och 12 samt Mars 2, 3 och 4 blir natur. Område för bostäder på fastigheterna Mercurius 8, 9 och Mars 1 blir bostäder. Områden för lokalgata blir framför allt gata, natur och dagvattendamm.

Stadsplan för del av fastigheten Flemingsberg 8:1, 0126K-5130	1961-11-28	Ja	Område för gata och park vid Flemingsbergs våtmark blir gata, natur och dagvattendamm.
Detaljplan för Fornborgsområdet II, 0126K-12040	1992-09-24	Ja	Område för lokalgata blir gata.
Stadsplan för Västra Solgård, 0126K-10684	1983-04-24	Ja	Område för gata, gatuplantering och park vid Huddingevägen blir väg.
Stadsplan för VÄG 226, 0126K-9127	1972-03-24	Ja	Område för gata, gatuplantering, park och gångväg vid Annerstavägen blir lokalgata. Område för gata, gatuplantering, park, gångväg vid Huddingevägen blir väg, gata eller dagvattendamm.
Byggnadsplan för del av Flemingsberg 1:1, 0126K-99	1940-10-29	Ja	Område för gatemark vid Annerstavägen blir gata.
Stadsplan för Östra Flemingsbergs industriområde delplan I, 0126K-10333	1980-06-10	Ja	Område för gata, gång och cykelväg vid Jonvägen upphävs och blir utan detaljplan. Område för gata, gång och cykelväg vid Regulatorvägen blir gata. Område för Industri, prickmark- och säkerhetsområde för högspänningsledning vid fastigheterna Anoden 2 och 5 får samma bestämmelser med tillägget markreservat för underjordiska ledningar. Område för park eller plantering i närheten av återvinningscentralen blir väg eller utan detaljplan genom upphävande. Område för gatutrafikändamål i närheten av återvinningscentral blir väg eller utan detaljplan genom upphävande.
Detaljplan för Kv Katoden mm, 0126K-12248	1994-02-28	Ja	Område för återvinningscentral och prickmark på fastigheten Katoden 4, samt område för natur på fastigheten Visättra 1:1, får till stora delar sin detaljplan upphävd. Men delar regleras med väg eller gata. Delar av område för Industri och prickmark på fastighet Katoden 1 blir Industri, prickmark, väg eller gata och markreservat för gemensamhetsanläggning för väg. Samt blir ca 115 kvm av detaljplanen upphävd.

## Planuppdrag och program för detaljplanen

Kommunstyrelsen beslutade 2017-05-31 § 43 att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta de detaljplaner som behövs för Tvärförbindelse Södertörn.

### Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska det till en detaljplan som bedöms medföra en *betydande miljöpåverkan* på miljön, hälsan och hushållningen med mark, vatten och andra resurser genomföra en *strategisk miljöbedömning* genom att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 §. En miljökonsekvensbeskrivning, enligt 4 kap 34§ PBL behöver därför inte upprättas.

Motivet till ställningstagandet är att detaljplanen inte förväntas innebära några försämringar på MKN vatten samt att de ökade bullernivåer som till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets anläggningar och inte av Huddinge kommuns vägar. Detaljplanen möjliggör för Trafikverkets vägplan och möjliggör för kommunens lokalgata Regulatorvägen att gå på bro över Tvärförbindelse Södertörn. Den främsta miljöpåverkan sker från Trafikverkets vägplan. Regulatorvägen är befintlig och en flytt av denna anses inte innebära en betydande miljöpåverkan, bland annat eftersom en mer rigid dagvattenrening än befintlig situation kommer uppföras. Påverkan på MKN vatten i recipient förväntas minska eller bli oförändrad gentemot nuläget. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.



## Genomförande

Vid Solgård kommer Tvärförbindelse Södertörn passera under väg 226 Huddingevägen och västra stambanan i en betongtunnel. Passagen under järnvägen är ett av de mest tekniskt komplicerade snitten längs vägsträckningen.

Byggtiden omfattar stora schaktarbeten, spontning och masstransporter, vilket riskerar att tidvis orsaka höga bullernivåer. Områdena Vårdkasen och Solgård ligger nära arbets- och etableringsområden och riskerar att bli påverkade av framför allt buller. Påverkan och åtgärder utreds av Trafikverket. Järnvägsbanken kan innehålla föroreningar och provtagningar görs innan. I schakten kommer länshållningsvatten att hanteras och renas.

Befintliga gång- och cykelvägar behålls men hamnar i nya lägen. Som trafikant kommer man under perioder att behöva köra på temporära omledningar.

## Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett utökat standardförfarande. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

## Tidplan

Plansamråd	första kvartalet 2021
Granskning	första kvartalet 2022
Antagande	andra kvartalet 2022
Laga kraft*	tredje kvartalet 2022

Tidplanen är preliminär.

(\*Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fyra veckor efter antagandebeslut)

Enligt Trafikverkets tidplan kan vägen börja byggas tidigast 2023 och färdigställandet av hela Tvärförbindelse Södertörn beräknas ta cirka tio år från byggstart.

## Genomförandetid

Genomförandetid är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

## Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Huddinge kommun är huvudman för allmänna platser (Regulatorvägen, Natur, Annerstavägen, Gamla Tullingevägen, Merkuriusvägen, Merkuriusvägen och Tellusvägen) i detaljplanen. Trafikverket är huvudman för statlig infrastruktur (Tvärförbindelse Södertörn, järnvägen och Huddingevägen).

Kommunen och Trafikverket ansvarar för driften av sina respektive anläggningar (se ovan stycke).

Trafikverket ansvarar för uppförande av samtliga vägar i projektet. Detta kommer regleras i ett eller flera till detaljplanen tillhörande genomförandeavtal.



Trafikverket ansvarar för att uppföra både sina och kommunens dagvattenanläggningar. Även detta kommer regleras i genomförandeavtalet. Drift av anläggningarna står huvudmannen för (se ovan).

Kommunen ansvarar för iordningställande av Naturmark inom detaljplanen.

Kvartersmark för bostäder är befintligt. Område för industri längs Gamla Tullingevägen är mark som idag nyttjas av ett befintligt bostadshus. Dessa ytor behöver Trafikverket för tillfälligt nyttjande. Huset idag står här behöver rivas. Trafikverket ansvarar för detta.

### **Avtal**

Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av Tvärförbindelse Södertörn. Avtalet kommer i detalj reglera frågor om ansvars- och kostnadsfördelning samt övriga genomförandefrågor kopplade till byggnationen av Tvärförbindelse Södertörn. Sådant avtal upprättas under planarbetets gång och behandlas av kommunfullmäktige.

Huddinge kommun kommer att initiera samtal om avtal/överenskommelser med de fastighetsägare vars fastigheter omvandlas till Naturmark i samband med detaljplanens genomförande. Detta avser mark som förvärvas (inlösen) för allmän plats. Kommunen har med stöd av detaljplanen rätt att lösa in den allmänna platsen även utan överenskommelse med de berörda fastighetsägarna.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

### **Fastighetsbildning**

I detaljplanen är Naturmark utlagd som allmän platsmark (allmänt tillgänglig mark). Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman skyldighet och rättighet att förvärva all allmän platsmark. Huddinge kommuns förvärv av allmän platsmark kommer att ske genom fastighetsregleringar när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Följande privata fastigheter – helt eller delvis – berörs av dessa förvärv inom planområdet: Mercurius 10, Mercurius 11, Mercurius 12, Mars 3, Mars 4, Katoden 1 och Katoden 4. Huddinge kommun förvärvar (inlöser) mark som är utlagd som allmän platsmark i detaljplanen. Förvärv av marken sker genom fastighetsreglering när detaljplanen vunnit laga kraft och ska genomföras.

Del av Katoden 4 kan överföras till Katoden 1 (industrimarken) och resterande del till Visättra 1:1.

Den del av Katoden 1 (ca 120 kvadratmeter) som får sin gällande detaljplan upphävd och som Trafikverket tar i anspråk genom vägrätt kan överföras till Visättra 1:1.

Kvartersmark för bostadsändamål kan överföras från Vårdkasen 1:57 till Andromeda 13 och 14 samt från Grantorp 5:5 till Andromeda 14. Ansökan om



lantmäteriförrättning görs av fastighetsägare. Avstående fastighetsägare har rätt till ersättning.

Särskild förrättning kommer att krävas för att ompröva gemensamhetsanläggningen Katoden ga:1. Katoden 1 kommer efter omprövning att belastas av gemensamhetsanläggning för utfart i större omfattning. Fastighetsägare som upplåter mark till gemensamhetsanläggning har rätt till ersättning. Frågan hanteras under planprocessen.

I plankartan regleras järnväg (T<sub>2</sub>) och Tvärförbindelse Södertörn (VÄG<sub>1</sub>) på samma yta. Järnvägen ska fortsätta gå i befintligt markläge och den nya vägen kommer gå under den. Vidare kommer det gå vägramper från den nya vägen över järnvägen och möte den kommande överliggande cirkulationsplatsen över Huddingevägen. Fastighetsbildning i detta område planeras enligt denna beskrivning. Vidare kommer Regulatorvägen förläggas på bro över Tvärförbindelse Södertörn.

	<b>Fastighet</b>	<b>Ägare</b>	<b>Ungefärligt intrång</b>	<b>Reglering i gällande detaljplan</b>	<b>Reglering i ny detaljplan (yta är ca)</b>
1	Merkurius 10	Privat ägare	2 000 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Huddinge kommun löser in hela fastigheten
2	Merkurius 11	Privat ägare	2 300 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Huddinge kommun löser in hela fastigheten
3	Merkurius 12	Privat ägare	2 500 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Huddinge kommun löser in hela fastigheten
4	Mars 3	Privat ägare	1 600 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Huddinge kommun löser in hela fastigheten
5	Mars 4	Privat ägare	2 000 kvm (hela fastigheten)	Bostad	Huddinge kommun löser in hela fastigheten
6	Katoden 1	Privat ägare	270 kvm	Industri, prickmark	Huddinge kommun löser in cirka 150 kvm av fastigheten och Trafikverket tar ca 120 kvm i anspråk genom vägrätt (väglagen)
7	Katoden 4	Privat ägare	11 600 kvm upphävd detaljplan. 1 800 kvm gata/väg/natur (hela fastigheten)	Återvinning sanläggning	Trafikverket tar stora delar av fastigheten i anspråk genom vägrätt (väglagen). Övriga delar, som regleras som allmän plats, inlöses av Trafikverket åt

					Huddinge kommun, i enlighet med avtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket. Huddinge kommun har rätt och skyldighet att lösa in allmän platsmark.
--	--	--	--	--	--

Tabell 5: Lista över privata fastigheter som Huddinge kommun förvärvar

### Ledningsrätt

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan tryggas genom ledningsrätt. Detaljplanen berör flertalet ledningsrätter. Befintliga ledningsrätter strider inte mot detaljplaneförslaget. Däremot kan vissa ledningar behöva flyttas eftersom markförläggning förutsätts ske i gatorna. I dessa fall behöver avtal tecknas mellan ledningsägaren och initiativtagaren till ledningsflytten.

### Gemensamhetsanläggningar

Det finns en gemensamhetsanläggning, Katoden ga:1, omfattande utfart för Katoden 4 (SRV) och Katoden 1. Katoden 4 kommer att avregistreras och i stället kommer utfarten användas av Trafikverkets kommande anläggning på fastighet Visättra 1:1. Utfartens läge kommer också att justeras. Med anledning av det kommer gemensamhetsanläggningen att behöva omprövas. Trafikverket ansöker om omprövning av gemensamhetsanläggningen hos Lantmäterimyndigheten i samband med inlösen av Katoden 4. Även ägare av Katoden 1 har rätt att ansöka om omprövning.

### Servitut

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Detaljplanen berör flertalet servitut. Kostnad för eventuell omprövning av servitut och samverkan med rättighetsinnehavare i servitut ansvarar initiativtagaren till förändringen för. Avtal för eventuella servitutsförändringar om de är en följd av Tvärförbindelse Södertörn tecknas av Trafikverket och hanteras i arbetet med deras vägplan.

Servitut 0126K-11978.3, tryckbank för järnvägsanläggningen, behöver finnas kvar. Servitutet hamnar inom allmän plats men bedöms inte motverka syftet med planbestämmelserna och kan vara kvar oförändrat.

Servitut 01-HUD-2721.1, väg, behöver omprövas eftersom del av servitutet hamnar inom allmän platsmark VÄG och Trafikverkets vägplan vilket medför att servitutsvägens sträckning delvis behöver ändras. Trafikverket ansöker om omprövning av servitutet hos Lantmäterimyndigheten. Även ägare av Grantorp 5:2 har rätt att ansöka om omprövning. Ägare av fastighet som berörs av servitutsändring har rätt till ersättning för eventuell ekonomisk skada.

### Markavvattningsföretag

Det finns inga kända markavvattningsföretag i planområdet.



## **Ekonomiska frågor**

### **Kommunalekonomiska konsekvenser**

Huddinge kommun kommer att initiera samtal om avtal/överenskommelser med de fastighetsägare vars fastigheter omvandlas till Naturmark i samband med detaljplanens genomförande. Denna process har påbörjats genom att dialog har inletts med fastighetsägarna. Detta avser mark som förvärvas (inlösen) för allmän plats. Enligt lag ska fastighetsägarna kompenseras med fastighetens marknadsvärde plus 25 %. Kommunen ansvarar för förhandling och markinlösen som följd av detaljplanen. Trafikverket står för kostnaderna att lösa in dessa fastigheter. Ett avtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket har upprättats för att reglera kostnaderna. Kommunstyrelsen har fattat beslut i ärendet.

Särskild förrättning kommer att krävas för att ompröva gemensamhetsanläggningen Katoden ga:1. Katoden 1 kan efter omprövning komma att belastas av gemensamhetsanläggning för utfart i större omfattning. Fastighetsägare som upplåter mark till gemensamhetsanläggning har rätt till ersättning.

Gatuutbyggnaden och uppförande av kommunala dagvattenanläggningar inom projekt Tvärförbindelse Södertörn utförs av Trafikverket och kommunen står inte för dessa kostnader.

Kommunen står för framtida driftkostnader för kommunens anläggningar.

Kommunen står för kostnader att upprätta detaljplaner och upphävande av detaljplaner för Tvärförbindelse Södertörn. Kostnad för att ta fram nödvändiga detaljplaner inklusive upphävande av planer uppgår till cirka 5,9 miljoner kronor.

### ***Vatten och avlopp***

Kostnad för eventuell flytt och omläggning av va-ledningar/tunnlar till följd av Tvärförbindelse Södertörn skall Trafikverket svara för och det ska regleras via genomförandavtal mellan Trafikverket och Stockholm Vatten och Avfall.

### ***Ersättning vid förvärv av privata fastigheter***

Förvärv av privata fastigheter hanteras genom särskild överenskommelse med fastighetsägaren, alternativt genom lantmäteriförrättning efter laga kraft vunnen detaljplan.

### ***Bygglovavgift***

Detaljplanen förväntas inte leda fram till bygglov.

### ***Fastighetsbildning***

En fastighetsreglering kommer att initieras av kommunen för att hantera genomförandet av detaljplanen avseende allmän plats.

Särskild förrättning kommer krävas för att ompröva gemensamhetsanläggningen Katoden GA:1.

Lantmäteriförrättning för fastighetsreglering av kvartersmark till Andromeda 13 och 14 kan ske efter ansökan av fastighetsägare.



### *El och tele m.m.*

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av initiativtagaren till förändringen. Vid behov av ledningsflytt, ska initiativtagaren kontakta Vattenfall i god tid.

Ledningsägaren önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Vid behov av att flytta ledningar för att möjliggöra exploatering ska den part som initierar åtgärden bekosta den.

### *Kostnader för miljöskyddsåtgärder*

Trafikverket hanterar miljöskyddsåtgärder i deras Vägplan.

## **Tekniska frågor**

### **Tekniska utredningar**

Utredningar som kopplar till Tvärförbindelse Södertörn hanteras inom Trafikverkets Vägplan.

### **Dokumentation och kontroll**

Byggnation av Trafikverkets anläggningar hanteras av Trafikverket och samordnas med kommunen.

Hanteringen av byggnationen av de kommunala anläggningarna hanteras av Trafikverket och samordnas med kommunen.

Formerna för hanteringen i de båda typfallen regleras i Genomförandavtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket.

## **Administrativa frågor**

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av Björn Gyllensten på plansektionen och i samarbete med Mark- och exploateringssektionen, Trafik- och landskapssektionen, kommunikationsavdelningen och Naturvårdsenheten. Planarbetet har bedrivits med konsultstöd genom Norconsult AB.

Björn Gyllensten	Huddinge kommun	Planarkitekt
Maria Bergslind	Konsult	Miljöplanerare
Jacob Lindkvist	Huddinge kommun	Miljöplanerare
Nicklas Johansson	Huddinge kommun	Ekolog
Tim Parksjö	Konsult	Exploateringsingenjör
Cin Hui-Nilsson	Huddinge kommun	Trafikplanerare/HPL
Carina Lindqvist	Huddinge kommun	Kommunikatör
Carl-Henrik Barnekow	Konsult	Planarkitekt

Björn Gyllensten

Planarkitekt