

Planbeskrivning

Detaljplan för Katoden 4 med flera inom kommundel Flemingsberg



Granskningshandling

Kommunstyrelsens förvaltning, 2024-03-27
Samhällsbyggnadsavdelningen
Diarienummer: KS-2020/1949

Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2024-03-27
- Plankarta med bestämmelser, 2024-03-27

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Barnkonsekvenschecklista, 2024-03-27

Detaljplan för Katoden 4 m.fl. i kommundelen Flemingsberg

Standardförfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse efter 2015-01-01)

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning.

Projektgrupp

Björn Gyllensten, Plansektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Robin Andersson, Plansektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Clara Nistad, Gatuprojekteringssektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Tim Parksjö, Mark- och exploateringssektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Innehåll

Sammanfattning	4
Detaljplan	5
Detaljplanens syfte	5
Plandata	5
Beskrivning av detaljplanen	6
Trafikverkets vägprojekt och tekniska anläggning	6
Gator och trafik	11
Ärendeinformation	12
Motiv till detaljplanens regleringar	13
Genomförandefrågor	14
Fastighetsrättsliga frågor	14
Ekonomiska frågor	16
Organisatoriska frågor	18
Planeringsunderlag	19
Kommunala	19
Regionala	19
Utredningar	19
Planeringsförutsättningar och konsekvenser	20
Tidigare ställningstaganden	20
Övriga förutsättningar	22
Avvägande mellan allmänna och enskilda intressen	34
Miljökonsekvensbeskrivning	35
Undersökning om betydande miljöpåverkan	35
Administrativa frågor	35

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. Trafikverkets vägplan, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, 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 fastighet Katoden 4. Den nya detaljplanen upphäver gällande detaljplan för återvinningscentral och natur, samt reglerar Trafikverkets teknikbyggnad och del av en angoringsväg till teknikbyggnaden, som även kommer nyttjas av befintlig verksamhet på fastighet Katoden 1.

Planområdet för aktuell detaljplan var tidigare en del av pågående detaljplan för Solgård 1:1 med flera. Detaljplan för Solgård 1:1 med flera antogs av kommunfullmäktige den 22 augusti 2022 men antagandebeslutet upphävdes av Mark- och miljödomstolen, den detaljplanen tas om från samråd. Detaljplan för Katoden 4 med flera upprättas som en separat detaljplan då området omfattas av en egen entreprenad för Flemingsbergstunneln.

Vägen pekas ut i översiktsplanen. Syftet med planförslaget stämmer därmed överens med kommunens översiktsplan (antagen maj 2023).

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 5 §. En specifik miljöbedömning har genomförts inom ramen för Trafikverkets (objektnummer 145326) vägplan.

Uppskattad tidplan:

Samråd 10 januari – 9 februari 2024

Granskning 27 mars – 25 april, 2024

Antagande kvartal 2–3, 2024

Enligt Trafikverkets tidplan kan Tvärförbindelse Södertörn börja byggas 2024 och färdigställandet av vägen beräknas ta cirka tio år från byggstart.

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

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

Detaljplan

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra genomförandet av Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

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.

Gällande detaljplaner i planområdet reglerar bland annat natur, återvinningscentral och kvartersmark. Dessa detaljplaner är i strid mot Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn, och syftet med detaljplanen är således att upphäva och ändra på dessa gällande detaljplaner så att planområdet är förenligt med Trafikverkets vägplan.

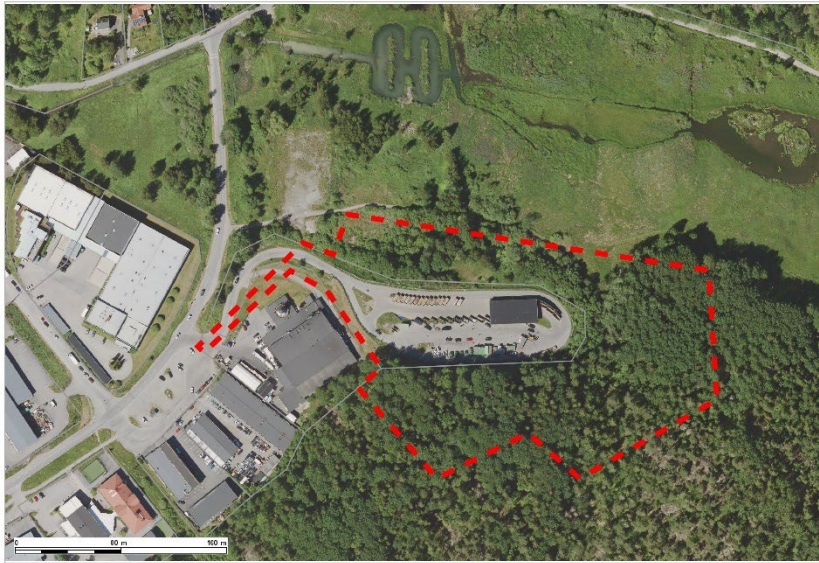
Syftet med detaljplanen är även att reglera Trafikverkets tekniska anläggning för bland annat VA samt att en angoringsväg regleras för användande av både Trafikverket och verksamheten på fastighet Katoden 1. Detaljplanen innebär också att befintlig återvinningscentral avvecklas.

Plandata

Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden
Planområdet ligger cirka 1,5 kilometer från Huddinge centrum och cirka 1 kilometer nordost om Flemingsbergs centrum. Planområdet angränsar i norr till Flemingsbergs våtmarksområde, i öster till Flemingsbergs naturreservat och i söder och väster till befintligt industriområde. Planområdet består främst utav befintlig återvinningscentral och natur.

Planområdet är cirka 4,5 hektar stort.

Detaljplanen omfattar fastigheterna Katoden 4 (stor del), Katoden 1 (mindre del) och Visättra 1:1 (mindre del). Huddinge kommun äger Visättra 1:1, SRV Återvinning AB äger Katoden 4 och privat verksamhetsidkare äger Katoden 1.



Figur 1: Karta över ungefärligt planområde (röd streckad linje)

Beskrivning av detaljplanen

Detaljplanen avser att upphäva del av gällande två detaljplaner för det område där Tvärförbindelse Södertörn ska byggas. Vägen regleras i Trafikverkets vägplan.

Detaljplanen reglerar Trafikverkets tekniska anläggning för bland annat VA och den angoringsväg som behövs dit. Angöringsvägen ska nyttjas av både Trafikverket och den verksamhet som pågår på fastighet Katoden 1. Trafikverkets tekniska anläggning omfattar en byggrätt om 2 600 kvadratmeter och en nockhöjd som motsvarar cirka 8,5 meter. Området vid den tekniska anläggningen kommer även omfatta markparkering, yta för vändning av större fordon samt en radiomast. Den tekniska anläggningen behöver regleras i detaljplan för att Trafikverket ska kunna få bygglov för anläggningen.

Trafikverkets vägprojekt och tekniska anläggning

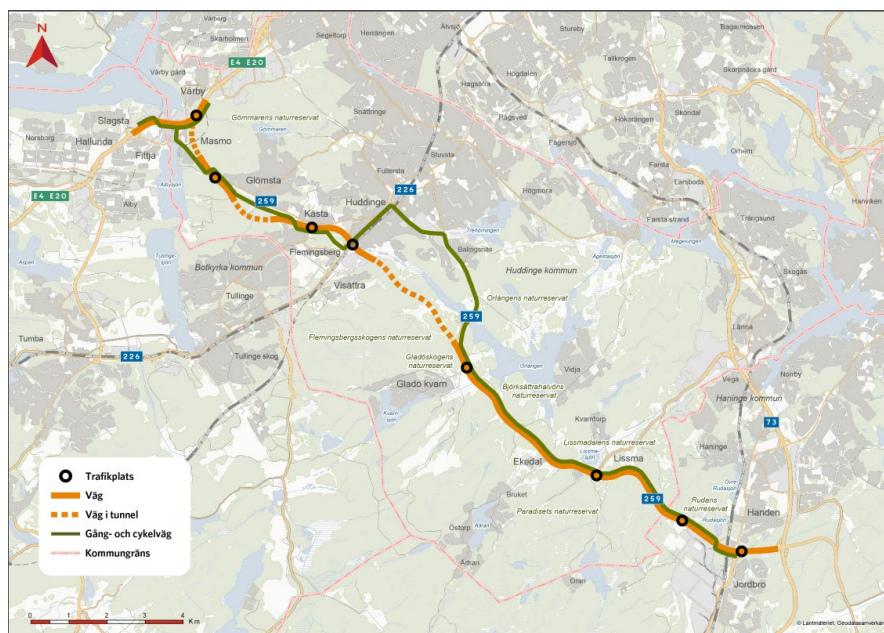
Trafikverket planerar att bygga en ny kapacitetsstark väg, kallad Tvärförbindelse Södertörn, som kopplar ihop väg 73 (Nynäsvägen), väg 226 (Huddingevägen) och väg E4/E20. Vägen består utav fyra filer, två i vardera riktningen, och det kommer finnas åtta trafikplatser som knyter samman den nya vägen med 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 till exempel 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 har upprättat en vägplan som redovisar den nya vägens omfattning och utformning samt konsekvenser på miljö och omgivning. Den nya vägens konsekvenser med mera har prövats 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 i området kring Flemingsberg. Motivet till denna detaljplan är även att reglera Trafikverkets tekniska anläggning för bland annat vatten och avlopp.

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

Trafikverket kommer att bygga ut gång- och cykelvägar 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 3: Vy mot trafikplats Vårdkasen. Röd transparent yta är ungefärligt planområde för detaljplanen. 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. Gällande detaljplaner i planområdet innehåller regleringar som omöjliggör Trafikverkets projekt. Syftet med aktuell detaljplan är således att upphäva den gällande detaljplanen för Trafikverkets vägområde samt att reglera Trafikverkets tekniska anläggning med byggrätt. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Syftet med detaljplanen innebär att gällande detaljplan för befintlig återvinningscentral upphävs. Tvärförbindelse Södertörn medför att återvinningscentralen stängs. Vilket den gjorde i januari 2023. Även delar av Trafikverkets angoringsväg till deras tekniska anläggning regleras i detaljplanen. Detta behövs då angoringsvägen till delar kommer gå på fastighet Katoden 1. Övriga delar går inom Trafikverkets vägområde och detaljplan för den ytan upphävs. De delar som går över fastighet Katoden 1 ska nyttjas av både Trafikverket och befintlig verksamhet på fastighet Katoden 1, vilka har en lastkaj angränsande i norr mot Tvärförbindelse Södertörn.



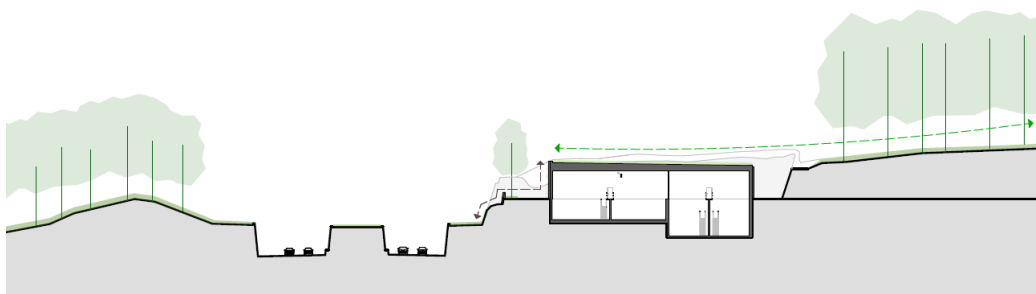
Figur 4: Illustration över Tvärförbindelse Södertörn i och vid planområdet. Bild: Trafikverket

Planområdet för aktuell detaljplan var tidigare en del av pågående detaljplan för Solgård 1:1 med flera. Detaljplan för Solgård 1:1 med flera antogs av kommunfullmäktige den 22 augusti 2022 (KS-2019/1423). Antagandebeslutet upphävdes av Mark- och miljödomstolen (P 6580–22, 2023-02-23) med hänvisning till att det saknades en miljökonsekvensbeskrivning. Detaljplan för Solgård 1:1 med flera tas om från samråd. Området för Katoden 4 med flera upprättas som en separat detaljplan. Anledningen till det är att detta ärende omfattas av en egen entreprenad för Flemingsbergstunneln. Aktuell detaljplan omfattar området vid tunnelmynningen i Flemingsberg, vilket innebär att ärendet avser den entreprenad som ska bygga Flemingsbergstunneln.

Gestaltning

Trafikverkets projekt innehåller ett antal teknikbyggnader. En större teknikbyggnad planeras i planområdet. De större teknikbyggnaderna kommer att ha en mer lokalt anpassad utformning enligt Trafikverkets gestaltungsprogram (2020-02-18). Teknikbyggnaden är en VA-station, en släckvattenstation och en mottagningsstation som betjänar Flemingsbergstunneln. Denna placeras sydväst om tunnelmynningen på mark som idag är skogsklädd. Byggnaderna nås från samma väg som idag försörjer återvinningscentralen, men i något justerat läge.

Byggnaderna placeras på en sprängd plåtå som blir dold av berg och vegetation. Gestaltningen av de tekniska anläggningarna ska därför förhålla sig till detta. Materialval ska vara tegel, trä eller sten. Färgsättningen av fasaden behöver gå i linje med den omgivande naturens färger, varför kulörer som liknar skog och berg bör väljas (se figur 6). Vidare planeras byggnaden att uppföras med platt tak. Det platta taket planeras att följa den omgivande naturens vågräta linjer (se figur 5). Taket ska uppföras med vegetation för att byggnaden ytterligare ska inordnas i till naturen.



Figur 5: Illustration från Trafikverkets gestaltungsprogram. Grönstreckad pil visar hur byggnadens tak ansluter till intilliggande marknivåer. På så vis ges byggnaden ett mindre dominerat uttryck i landskapet



Figur 6: Illustration från Trafikverkets gestaltungsprogram

Tvärförbindelse Södertörn passerar stadsutvecklingsområdet relativt lågt och kommer att vara skymd bakom slänter och bullerskydd. Flemingsberg är utpekad som regional stadskärna i RUFSS 2050 och kommunens översiktsplan pekar ut en hög exploatering i området. Kommunen planerar för en stor exploatering i Flemingsbergsdalen. Detta slås fast i planprogram Flemingsbergsdalen (april 2020). Teknikbyggnaden, och Tvärförbindelse Södertörn, kommer angränsa till en tät stadsstruktur med höga byggnader. Gestaltning av teknikhuset behöver därmed förhålla sig till denna framtid.

Landskapsbild/stadsbild

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka landskapsbilden. Tvärförbindelse Södertörn kommer skära genom ett delvis oexploaterat område vid Flemingsberg och förändra platsens funktion och uppfattning. Den nya vägen kommer 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, i närområdet, 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 närområdet 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.

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.

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

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.

Räddningstjänst

Detaljplanen möjliggör god framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning ska beaktas i Trafikverkets projektering.

Avfallshantering

I planområdet fanns en återvinningscentral som försörjde stora delar av kommunen med denna service. En effekt av Tvärförbindelse Södertörn är att återvinningscentralen stängts. På Södertörn finns sju återvinningscentraler och närmaste anläggningar ligger i Fittja och Skyttbrink.

Arbetsplatser

Detaljplanen bedöms innebära inga nya arbetsplatser.

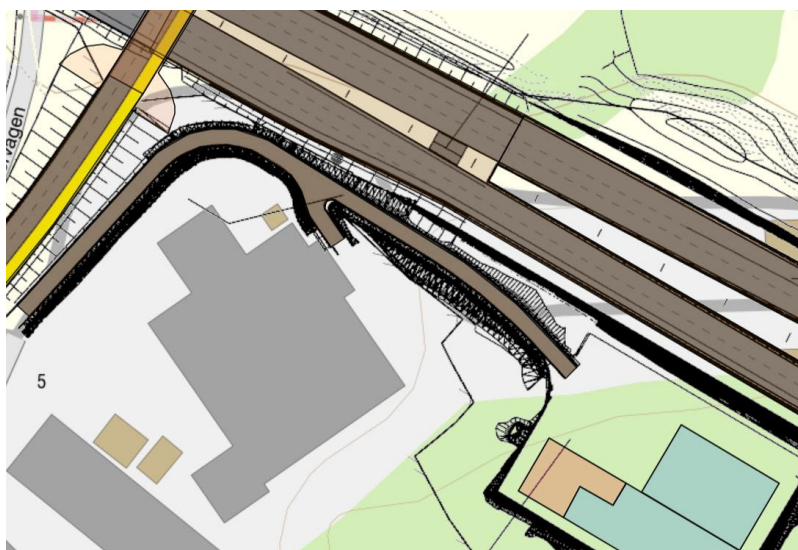
Gator och trafik

Planområdet 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 pendeltågsstation nås planområdet via en gång- och cykeltunnel under Huddingevägen eller genom att använda gång- och cykelvägen utmed Regulatorvägen. Ingen befintlig gatustruktur finns i planområdet.

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.

Parkering

Angöringsvägen syftar till att möjliggöra trafik till Trafikverkets tekniska anläggning men även säkerställa angöring för verksamheten på fastighet Katoden 1. Verksamheten har en lastkaj på norra sidan av sin fastighet och därmed behöver en angöring säkerställas för dem. Vidare behövs angöringsvägen för Trafikverket. Vid Trafikverkets tekniska anläggning kommer yta för vändning och lastning av större lastbilar att finnas, samt markparkering för personal.



Figur 7: Illustration över angöringsväg till Trafikverkets tekniska anläggning och till lastkajen på norra sidan av fastighet Katoden 1. Bild: Trafikverket

Ärendeinformation

Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett standardförfarande. Om det bedöms nödvändigt under planarbetets gång kan byte av förfarande ske till utökat planförfarande enligt PBL 2010:900. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

Genomförandetid

Genomförandetid är en administrativ bestämmelse som anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Efter genomförandetiden är byggrätten mer osäker eftersom planen då får ersättas, ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas och utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna om en byggrätt som inte är utnyttjad minskas. Men om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ger byggrätt som tidigare.

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Ingen allmän platsmark regleras i detaljplanen.

Tidplan

Samråd 10 januari – 9 februari, 2024

Granskning 27 mars – 25 april, 2024

Antagande Kvartal 2–3, 2024

Motiv till detaljplanens regleringar

Planbestämmelser

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

E

Tekniska anläggningar.

J

Industri.

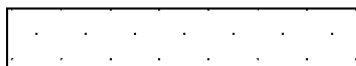
Användningen E – Tekniska anläggningar – syftar till att reglera Trafikverkets teknikbyggnader för Tvärförbindelse Södertörn. Byggnaden är stor och omfattar olika tekniska funktioner så som VA-station, släckvattenstation och en mottagningsstation som betjänar Flemingsbergstunneln. Trafikverket planerar också för att uppföra en, ungefär 20 meter hög, radiomast. Inom användningsområdet ska även markparkering och yta för vändning av större fordon finnas.

Användningen J – Industri – Syftar att reglera marken på samma sätt som den görs i gällande detaljplan (0126K-12248). Byggrätten på fastigheten Katoden 1 är reglerad i förhållande till fastighetens storlek. Därmed regleras den del av angöringsvägen som går över Katoden 1 med användningen J.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

e₁ Största byggnadsarea är 2 600 kvadratmeter. Utöver detta får en radio- och telemast uppföras.

Bestämmelsen syftar till att reglera byggnadens fotavtryck. Takhöjden i byggnaden varierar något. Vidare planeras det för ett stort magasin för vatten under mark. Därav regleras byggrätten med byggnadsarea och inte med bruttoarea. Utöver detta får en radio- och telemast uppföras på områdets mark med en höjd om cirka 20 meter.



Marken får inte förses med byggnad,

Bestämmelserna som reglerar begränsning av markens utnyttjande reglerar var byggnation får uppföras. Mark som är planlagd som prickmark har inte bedömts lämplig för att uppföra byggnader på.



Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan. Härutöver får ett trapphus till högst +43,5 meter i nockhöjd uppföras.

Detaljplanen reglerar en nockhöjd för hela byggnaden om 41 meter över nollplanet. Syftet är att byggnaden ska ha ett platt tak med liknande höjd. Marken kommer troligen luta något vilket innebär att byggnaden i sin tur kommer upplevas bestå av olika höjder. Höjdbestämmelsen syftar vidare till att gå i linje med närliggande marknivå (skogen) i söder och öster. Planens intentioner är även att ett trapphus får överstiga byggnadens nockhöjd. Därmed regleras det att ett trapphus, med en nockhöjd till +43,5 meter, får uppföras. Trapphuset förväntas bli cirka 15–20 kvadratmeter stort på taket (se figur 6 på sida 10).

f_1 Fasadmateriäl ska utgöras av tegel, trä eller sten, t.ex. gabioner eller natursten. Färgsättning ska förhålla sig till den omgivande naturen med berg och skog. Se avsnitt om gestaltning i planbeskrivningen.

f_2 Minst 75 procent av takytan ska vara vegetationsklädd.

Bestämmelserna f_1 och f_2 avser att säkerställa att intentionerna i gestaltningsprogrammet, som Trafikverket uppfört, följs. Byggnaden bör förhålla sig till den omgivande marken med skog och berg. Se avsnittet om gestaltning i planbeskrivningen. Syftet med bestämmelsen f_2 är att taket till stora delar uppförs med gräs, sedum eller annan liknande vegetation. En kombination av solceller och vegetation ska dock kunna accepteras.

Genomförandefrågor

Byggtiden omfattar stora schaktarbeten, spontning och masstransporter, vilket riskerar att tidvis orsaka höga bullernivåer. Områdena Flemingsberg, Visättra och Solgård ligger nära arbets- och etableringsområdet och riskerar att bli påverkade av framför allt buller. Påverkan och åtgärder utreds av Trafikverket. I schakten kommer länshållningsvatten att hanteras och renas.

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

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelning

De privata fastigheterna Katoden 1 och Katoden 4 berörs av detaljplanen.

Trafikverket kommer med stöd av vägplanen lösa in hela Katoden 4. Största delen av Katoden 4 kan därefter överlåtas till Huddinge kommun och överföras till kommunens fastighet Visättra 1:1. Detta eftersom Trafikverket inte långsiktigt

äger fastigheter utan får rätt att nyttja marken med så kallad vägrätt. En mindre del av Katoden 4 (cirka 240 kvadratmeter) kan överföras till Katoden 1 (industrimark i detaljplanen).

Den del av Katoden 1 (cirka 110 kvadratmeter) som får sin gällande detaljplan upphävd och som Trafikverket tar i anspråk genom vägrätt kan överföras till Visättra 1:1.

En ny fastighet kan bildas av kvartersmarken för tekniska anläggningar (E) genom avstyckning av Visättra 1:1.

Särskild förrättning kommer att krävas för att ompröva gemensamhetsanläggningen Katoden GA:1. Katoden 1 kommer i större omfattning belastas av enskild väg som också ska nyttjas av annan (Trafikverket). Rättighet för Trafikverket upplåts genom omprövning av gemensamhetsanläggningen eller med stöd av vägplanen. Fastighetsägare som upplåter mark för sådan väg har rätt till ersättning.

Fastighet	Ägare	Ungefärligt intrång	Reglering i gällande detaljplan	Hantering och reglering i detaljplanen
Katoden 1	Privat ägare	110 m ²	Industri, prickmark	Cirka 110 m ² löser Trafikverket in genom vägrätt. Denna yta upphävs i detaljplanen. Ytan kan överföras till Huddinge kommuns fastighet Visättra 1:1.
Katoden 4	Privat ägare	Hela fastigheten	Återvinnings anläggning	Trafikverket löser in hela fastigheten med stöd av laga kraftvunnen vägplan. Liten del regleras som kvartersmark Industri, prickmark (angöringsvägen). Stora delar upphävs. Resterande delar av fastigheten regleras som allmän plats mark GATA i detaljplan Solgård 1:1 m.fl. Cirka 240 m ² kan överföras till Katoden 1 och resterande kan överföras till kommunens fastighet Visättra 1:1.

Rättigheter

Ledningsrätt

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan tryggas genom ledningsrätt.

På liten del av angöringsvägen finns ledningsrätten 0126K-12269.1, avseende vatten-, spill- och dagvatten, ledningshavare SVOA. Befintlig ledningsrätt strider inte mot planförslaget utan det säkerställs att den får fortsätta finnas genom bestämmelsen U₁. Denna ledning kan behöva flyttas eftersom markförläggning förutsätts ske i gatorna. I dessa fall behöver avtal tecknas mellan ledningsägaren och initiativtagaren till ledningsflytten. I samband med eventuell ledningsflytt ska ledningsrätten omprövas. Ansökan om omprövning görs av ledningsägaren. Vidare planeras ledningar för vatten och avlopp att gå i angöringsvägen. Detta säkerställs i plankartan genom bestämmelsen U₁. Trafikverket projekterar, betalar och ansvarar för kontakt med ledningsägaren för genomförandet av detta.

Gemensamhetsanläggningar

Det finns en gemensamhetsanläggning, Katoden GA:1, omfattande utfart för Katoden 4 (SRV) och Katoden 1. Katoden 4 kommer att avregistreras och till största del föras över till fastighet Visättra 1:1. Utfarten kommer i stället användas av Trafikverkets kommande anläggning på kvarteretsmark för tekniska anläggningar (E). 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

Inga servitut finns i planområdet och inga servitut bedöms behövas i genomförandet.

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

Detaljplanen reglerar ingen allmän plats. Se Trafikverkets vägplan för information om utbyggnationen av Tvärförbindelse Södertörn.

Utbyggnad 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 genomförandeavtal mellan Trafikverket och Stockholm Vatten och Avfall.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

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 inom projekt Tvärförbindelse Södertörn utförs av Trafikverket och kommunen står inte för dessa kostnader.

Lantmäteriförrättning för att överföra mark från Katoden 4 till Katoden 1 kan initieras och bekostas av Trafikverket.

Inga kommunala anläggningar ingår i detaljplanen.

Kommunen står för kostnader att upprätta detaljplaner och upphävande av detaljplaner för Tvärförbindelse Södertörn. Fem planärenden är laga kraft och två, inklusive detta ärende, är pågående. Kostnad för att ta fram nödvändiga detaljplaner inklusive upphävande av planer uppgår till cirka 8 miljoner kronor.

Drift- och gatuunderhåll

Trafikverket kommer vara väghållare för Tvärförbindelse Södertörn.

Angöringsvägen, på kvartersmark, kan komma omfattas av en gemensamhetsanläggning. Kommunen ansvarar inte för någon drift- och gatuunderhåll i planområdet.

Kostnader för fastighetsägarna

Planavgift

Ett särskilt plankostnadsavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun har inte upprättats. Trafikverket står inte för kostnader att ta fram detaljplaner.

Detaljplanen reglerar en byggrätt för tekniska anläggningar (E). Detaljplanen reglerar att planavgift ska tas ut i samband med bygglov för denna byggnad. Avgift tas ut vid bygglovsgivningen.

Bygglovsavgift

När detaljplanen har vunnit laga kraft har fastighetsägaren rätt att söka bygglov enligt planen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens bygglovtaxa.

Vatten och avlopp

Anslutning till det allmänna vatten- och avloppsledningsnätet sker enligt Stockholm Vatten och Avfall AB:s gällande taxa

El och tele med mera

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. För uppgift om kostnad för anslutning till respektive ledningsnät:

- El, kontakta Vattenfall Eldistribution AB
- Tele, kontakta Telia Sonera AB
- Fjärrvärme, kontakta Södertörns Fjärrvärme AB

Fastighetsbildning

Lantmäteriförrättning kommer att initieras av Trafikverket för att hantera förändringarna av fastigheterna Katoden 1 och Katoden 4. Lantmäteriförrättning för att bilda fastighet av kvartermark för tekniska anläggningar (E) initieras av fastighetsägaren Huddinge kommun.

Gemensamhetsanläggningar

Trafikverket ansöker och bekostar omprövning av gemensamhetsanläggningen GA:1 hos Lantmäterimyndigheten i samband med inlösen av Katoden 4. Även ägare av Katoden 1 har rätt att ansöka om omprövning.

Ersättning vid inlösen/markförvärv

Intrång på privata fastigheter hanteras genom särskild överenskommelse mellan Trafikverket och fastighetsägaren alternativt genom lantmäteriförrättning efter laga kraft-vunnen detaljplan. Om överenskommelse inte nås kommer lantmäterimyndigheten i förrättning göra en värdering av marken och bestämma hur mycket ersättning som ska betalas.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Trafikverket hanterar miljöskyddsåtgärder i deras Vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Detaljplanen omfattas inte av någon allmän platsmark. Trafikverket är huvudman för statlig infrastruktur (Tvärförbindelse Södertörn). Trafikverket ansvarar för driften av sina anläggningar. Angöringsvägen är fastighetsägarna och ägaren till den tekniska anläggningen huvudman för. Trafikverket bär det huvudsakliga ansvaret för angöringsvägens uppförande och drift. Trafikverket ansvarar vidare för uppförande av samtliga vägar i projektet. Detta regleras i genomförandavtalet mellan Huddinge kommun och Trafikverket. Drift av anläggningarna står huvudmannen för.

Avtal

Ett genomförandavtal har tecknats mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av Tvärförbindelse Södertörn. Avtalet reglerar frågor om ansvars- och kostnadsfördelning samt övriga genomförandefrågor kopplade till byggnationen av Tvärförbindelse Södertörn. Detta avtal är upprättat och beslutat av kommunfullmäktige (2022-05-16 § 9).

Tidplan

Fastställelse av vägplan	November 2022
Laga kraft-vunnen vägplan	Januari 2024
Upphandling av entreprenörer	Januari 2024 – november 2026
Beräknad byggstart	2024
Beräknad färdigbyggd Tvärförbindelse	2034



Planeringsunderlag

Kommunala

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet omfattar delar av följande två detaljplaner:

- Stadsplan för Östra Flemingsbergs industriområde, 0126K-10333
- Detaljplan för del av Kv Katoden m.m., 0126K-12248

Planprogram

Planområdet är med i planprogram för Flemingsbergsdalen (KS-2018/1281), som antogs av kommunfullmäktige den 20 april 2020.

Grundkarta

Grundkartan är framtagen 2024-03-07.

Översiktsplan

Huddinge översiktsplan 2030 antagen 2014, samt översiktsplan 2050 antagen 2023.

Utvecklingsplan

Utvecklingsplan för centrala Huddinge godkänd 2022.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning av betydande miljöpåverkan har tagits fram där kommunen har gjort bedömningen att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan. Ett särskilt beslut om att detaljplanen *inte* bedöms medföra betydande miljöpåverkan fattades 2023-12-14 på delegation av planchefen, i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt F 9.2. Begäran om yttrande har skickats till Länsstyrelsen via e-tjänst, diarienummer 58379–2023. Länsstyrelsen har meddelat att de instämmer i kommunens bedömning (2023-12-11).

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har inte tagits fram. Trafikverket har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning till vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn där planområdets naturvärden beskrivs och konsekvensbedöms i relation till tvärförbindelsens genomförande.

Regionala

Regionala utvecklingsplanen (RUF 2050).

Utredningar

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Checklista barnkonsekvenser

Planeringsförutsättningar och konsekvenser

Tidigare ställningstaganden

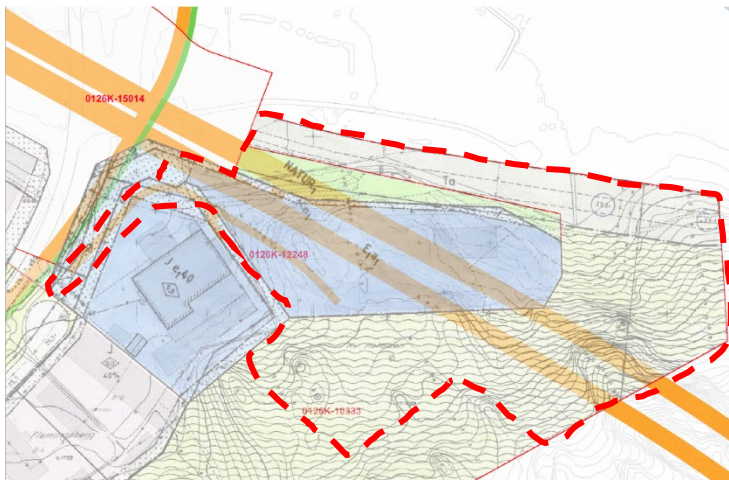
Kommunala

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planområdet omfattar delar av två gällande detaljplaner.

Detaljplan och aktbeteckning	Laga kraft-datum	Har genomförande tiden gått ut?	Förändringar av användningsområden
Stadsplan för Östra Flemingsbergs industriområde, 0126K-10333	1980-06-10	Ja	Del av område för gata (Ta) och park i närheten av återvinningscentralen blir utan detaljplan (upphävs) eller regleras som kvartersmark för teknisk anläggning.
Detaljplan för del av Kv Katoden m.m., 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. Delar av prickad mark, angöringsvägen, hamnar utanför planärendet. Delar av område för Industri och prickmark på fastighet Katoden 1 blir Industri, prickmark och markreservat för gemensamhetsanläggning för väg.





Figur 8: Gällande detaljplaner (färger), Tvärförbindelse (orange) och Ungefärligt planområdet (röd streckad linje).

Planuppdrag för detaljplanen

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

Planprogram

Planområdet är med i planprogram för Flemingsbergsdalen (KS-2018/1281). Planprogrammet antogs 20 april 2020. Planområdet pekas ut för Tvärförbindelse Södertörn, serviceväg och teknisk anläggning. Detaljplanen stämmer överens med planprogrammet.

Översiktsplan

Detaljplanen stämmer överens med Huddinge kommuns Översiktsplan, antagen 2014, och översiktsplan 2050, antagen 2023 (överklagad). Översiktsplanerna 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.

Utvecklingsplan

Kommunen har tagit fram en utvecklingsplan för Flemingsberg, som godkändes av kommunfullmäktige 2022. Tvärförbindelse Södertörn är utpekad i utvecklingsplanen. Flemingsbergs utveckling bedöms vara beroende av en utbyggnation av Tvärförbindelse Södertörn och andra infrastrukturprojekt. Aktuell detaljplan anses därmed stämma väl överens med innehållet i utvecklingsplanen.

Regionala

Regionplan

Den regionala utvecklingsplanen (RUF5 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.

Övriga förutsättningar

Riksintressen

I planområdet finns ett riksintresse. Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse för planerad väg (MB 3 kap 8 §).

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Miljöbalkens 3 kapitel föreskriver att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål som de är mest lämpade för. Brukningsvärd jordbruksmark av nationell betydelse för endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har nationell betydelse för skogsnäringen skall så långt det är möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.

Planområdet tar inte någon jordbruksmark eller skogsmark i anspråk.

Vidare föreskrivs att särskild hänsyn ska tas till stora mark- och vattenområden som är opåverkade av exploateringsföretag, områden som är ekologiskt känsliga, av betydelse för fiske eller vattenbruk, som har natur- eller kulturvärden, som är värdefulla för friluftslivet, som är särskilt lämpliga för industriell produktion, energidistribution, kommunikationer med mera eller har betydelse för totalförsvaret. Dessa områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dem. Om de är utpekade som riksintressen ska de skyddas mot åtgärder som kan orsaka påtaglig skada på områdena.

Detaljplanen innebär att oexploaterade områden tas i anspråk. Det är områden som idag är skog där vissa mindre delar av det skogsområdet är även ett ekologiskt känsligt område.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med bestämmelserna då ingen brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk och inte heller någon skogsmark av nationell betydelse, samtidigt som genomförandet möjliggör genomförandet av riksintresset Tvärförbindelse Södertörn.

Miljö kvalitetsnormer

Hydrologiska förhållanden och miljö kvalitetsnormer för vatten

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



Att följa miljö kvalitetsnormer 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 försämra recipientens ekologiska status och därmed äventyra miljö kvalitetsnormen för vattenkvalitén.

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

Recipienten för området är Ornlången och dess avrinningsområde. Ornlången ingår i Tyresåns sjösystem, ett sjösystem där Östersjön är slutrecipient. Ornlången uppnår ej god kemisk status, 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 dessa överskridande ämnen bedöms vattenförekomsten ha god kemisk status

Den ekologiska statusen för Ornlången 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. Miljö kvalitetsnormen 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 vägplanen beräknas den totala mängden och koncentrationen minska eller vara oförändrad för samtliga föroreningar¹. Detaljplanens genomförande bedöms därför inte försvåra recipientens möjlighet att uppnå MKN. Läs mer om föreslagna åtgärder för omhändertagande och rening av dagvattnet under rubriken *Dagvatten*.

Miljö kvalitetsnormer för luft

SLB-analys har för Trafikverkets räkning genomfört en luftkvalitetsutredning för hela vägplanområdet. Detaljplanens avgränsning befinner sig vid Flemingsbergstunnelns västra mynning, där beräkningar visar att miljö kvalitetsnormen för NO² år 2045 inte kommer överskridas vid tunnelmynningen eller längs Huddingevägen norr och söder om trafikplats Solgård. Miljö kvalitetsnormer för PM10 beräknas överskridas vid tunnelmynningen och cirka 200 m väster om tunnelmynningen. På större avstånd avtar mynningens bidrag. Vid trafikplats Solgård går Tvärförbindelsen under järnväg och Huddingevägen i en kortare överdäckning. Ramper och rondell för av och påfart mellan bland annat Tvärförbindelsen och Huddingevägen går delvis i upphöjt läge ovan mark och beräkningarna av luftkvaliteten har tagit hänsyn till dessa terrängförhållanden. Närmaste bebyggelse från trafikplatsen och tunnelmynningen ligger cirka 120 meter ifrån den nya vägplanens sträckning och

¹ [pm_dagvattenutredning.pdf \(trafikverket.se\)](#)

där beräknas halterna av PM10 ligga under 30 µg/m³ vilket innebär att miljö kvalitetsnormen inte överskrids.

Miljö

Mark och vegetation

Marken som berörs av detaljplanen består av gräsytor, skog, angoringsväg, och en återvinningscentral. I dessa områden kommer marken att hårdgöras och ersättas med en ny statlig väg, teknisk anläggning och en ny angoringsväg.

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

Naturvärden

Flemingsbergsvikens våtmarksområde nämns i kommunens grönstrukturplan. Det är ett en kilometer långt våtmarksområde som färdigställdes 1995 med avsikten att rena dagvatten. Anläggningen utformades även med syfte att gynna fågellivet. Området har blivit ett värdefullt våtmarksområde för fåglar, 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 floran 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.



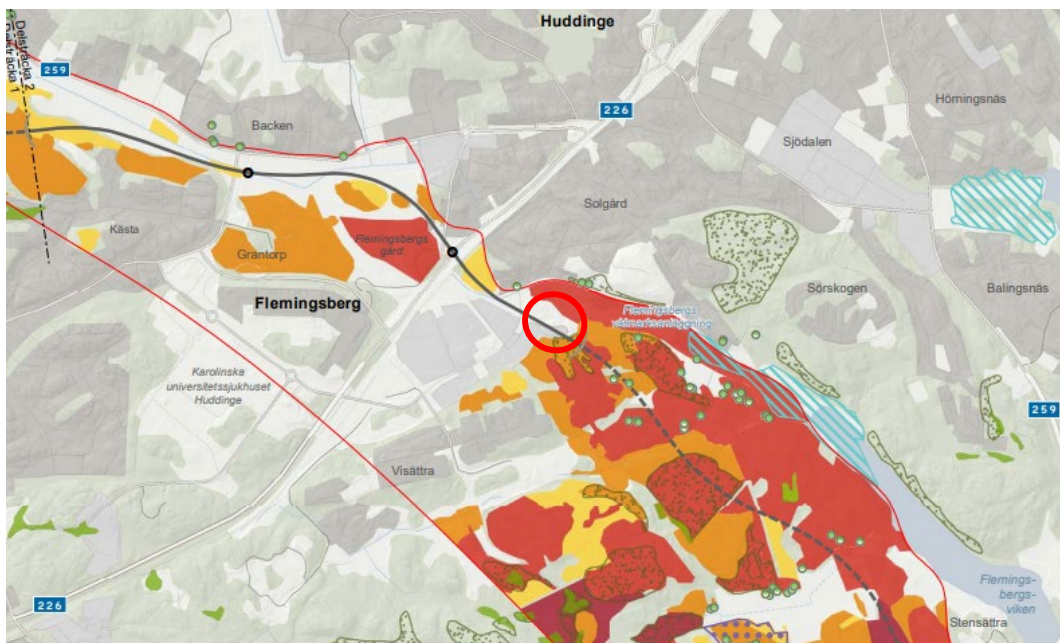
Figur 9: Bild på Flemingsbergsvikens våtmark. Foto: Richard Vestin

Flemingsbergsskogens naturreservat 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 samt kärnområde i den regionala grönstrukturen. Förutsättningar för bibehållande av områdets naturvärden är att området bibehålls så stort som möjligt till ytan 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.

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 Trafikverkets föreslagna vall och bullerskyddsskärm vid denna tunnelmynning att ljudpåverkan över Flemingsbergsviken ökar obetydligt och att bland annat fladdermöss bedöms kunna fortsätta använda vassruggarna som jaktmarker framöver. Sammantaget bedöms konsekvenserna bli små till måttliga negativa inom hela delsträckan.



Figur 10: Trafikverkets karta över inventerade naturvärden. 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 röd ring.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet har närhet till flertalet rekreationsområden, såsom bland annat Glömstadalens, Flemingsbergsgård, idrottsplatsen i Visättra med mera.

Planområdet angränsar till och tangerar Flemingsbergskogens naturreservat, vilket är ett viktigt och populärt besöksmål för rekreation. Det går även en vandringsled i öst-västlig riktning i Flemingsbergsskogens kant. Denna är även utmärkt som övrig kulturhistorisk lämning eftersom det är en äldre landsväg som övergavs på 1850-talet.

Flemingsbergs våtmarksanläggning är ett viktigt rekreativt område 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 rekreativsupplevelsen 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. 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 rekreativt områden 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 innehar 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 i stället förstärks.

Vad gäller konsekvenser på rekreation och friluftsliv bedömer Trafikverket att det ökade bullret och den visuella störningen av vägen påverkar attraktiviteten för de tätortsnära rekreativområdena Glömsta/Kästa och Flemingsbergs våtmarksanläggning. Vägen utgör även en visuell och fysisk barriär mellan områdena och fragmenterar befintliga stigsystem. Passagen mellan rekreativområdena underlättas genom föreslagen landskapsanpassning där Huddingeleden leds om med en genkoppling från Regulatorvägen ner till våtmarken. Den negativa effekten och konsekvensen bedöms som måttlig.

Strandskydd

Inget strandskydd finns i planområdet.

Ekosystemtjänster

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

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.

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 sedimenteringsfiltertor.

En dagvattenutredning har inte tagits fram för detaljplanen då den enkom reglerar ytor för Trafikverkets vägplan. Detaljplanen innebär inga förändringar för dagvattenflöden eller föroreningsmängder.

Med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn (Trafikverkets ansvar) blir det en större mängd hårdgjord yta inom detaljplaneområdet jämfört med nuläget. Det medför att mängden dagvatten ökar, vilket i sin tur medför att den totala föroreningsbelastningen på Ormlången 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 nedan tabell från Trafikverkets dagvattenutredning samt se Trafikverkets vägplan och tillhörande handlingar.

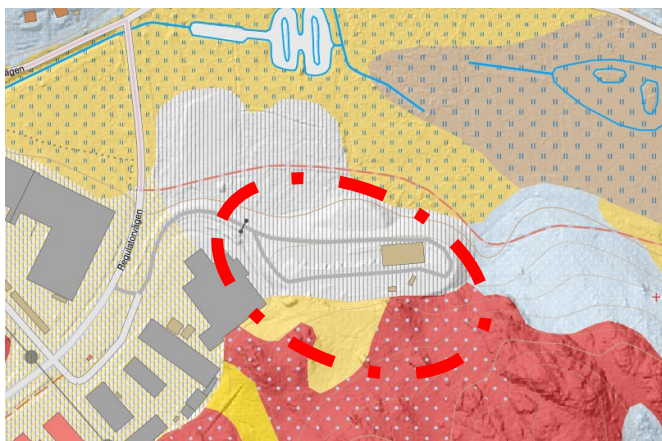
	P (kg/år)	Pb (kg/år)	Cu (kg/år)	Zn (kg/år)	N (kg/år)	Cd (kg/år)	Cr (kg/år)	Ni (kg/år)	Olja (kg/år)
Nuläge, väg 259, väg 226:	2,66	0,44	0,75	2,34	37,10	0,077	0,15	0,21	26,68
Planförslag tvärförbindelsen:	1,10	0,15	0,31	1,35	20,82	0,015	0,10	0,08	8,77
Skilnad mängd planförslaget jämfört med nuläget:	-1,56	-0,28	-0,44	-0,99	-16,28	-0,062	-0,05	-0,13	-17,91
Belastning kvarvarande väg 259 (Glömstavägen och Lännavägen):	0,64	0,10	0,18	0,61	10,23	0,003	0,07	0,04	6,88
Skilnad mängd, totalt (inkl. påverkan från befintliga kvarvarande vägsträckor):	-0,93	-0,18	-0,26	-0,38	-6,05	-0,058	0,02	-0,09	-11,03

Figur 11: Tabell över föroreningsbelastning för recipient Ormlången, för nuläge och vägplaneförslag Tvärförbindelse Södertörn. Tabell från s.42 i Trafikverkets dagvattenutredning (rev. 2020-07-02)

Geotekniska förhållanden

Geologiska förhållanden och risk för skred, ras och erosion

Enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) består berggrunden inom området främst av fyllningsmassor (återvinningsstationen), lera samt urberg med ytlager av morän (skogsområdet). Planområdet är inte beläget inom Statens geotekniska instituts (SGI) karterade skredriskområden.



Figur 12: Jordartskarta SGU. Urberg (rött), morän (blå prickar), fyllnadsmassor (vitt) och lera (gult).

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

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Det finns inga kända markföroreningar i planområdet. Trafikverket har inventerat potentiellt förorenade områden för hela vägprojektet och även genomfört miljötekniska markundersökningar. Där föroreningar lokaliserats eller skapas av vägprojektet ansvarar Trafikverket för att rena och hantera.

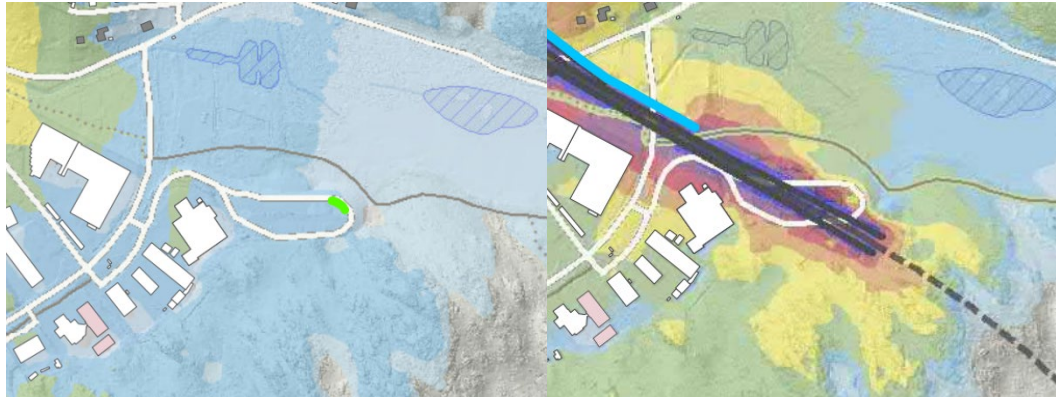
Trafikverket har genomfört en översiktlig utredning över potentiellt förhöjda halter av sulfider för hela vägsträckningen. Utredningens bedömning är att risken för urlakning och spridning är liten. Trafikverket kommer innan genomförandeskedet upprätta en masshanteringsplan som kommer redovisas för länsstyrelsen och berörda kommuner (Trafikverket, Teknisk PM Bergteknik, sida 33).

Buller

Trafikverket har till sin vägplan tagit fram en bullerutredning (Trafikverket, 2020). I den framgår att Tvärförbindelse Södertörn bidrar till en ökad trafik vilket i sin tur leder till högre bullervärden för bostadsbyggnader längs med stora delar av vägprojektet jämfört med idag (utan bullerskyddande åtgärder inräknat). Bostadsbyggnader där riktvärden överskrids till följd av Tvärförbindelse Södertörn får bullerskyddsåtgärder inom ramen för Trafikverkets vägplan.

Inom eller i nära anslutning till planområdet finns eller föreslås det inte några bostadsbyggnader, varför inte beräknade värden för omgivningsbuller har utretts eller redovisats i detaljplanen (i enlighet med PBL, 4 kap 33a §). Bullerdämpande åtgärder föreslås vidare inte i detaljplanen.

Det finns befintliga bostäder i området Solgård. Hur buller hanteras redovisas i Trafikverkets vägplan samt i kommunens detaljplan för vägplanen i det området (detaljplan för Solgård 1:1 m.fl.). Se separat ärende².



Figur 13: Till vänster är buller (dBA ekvivalent) i nuläge från Trafikverkets bullerutredning (bara statligt buller). Till höger är buller (dBA ekvivalent) i prognosåret 2045, både statligt och kommunalt buller.

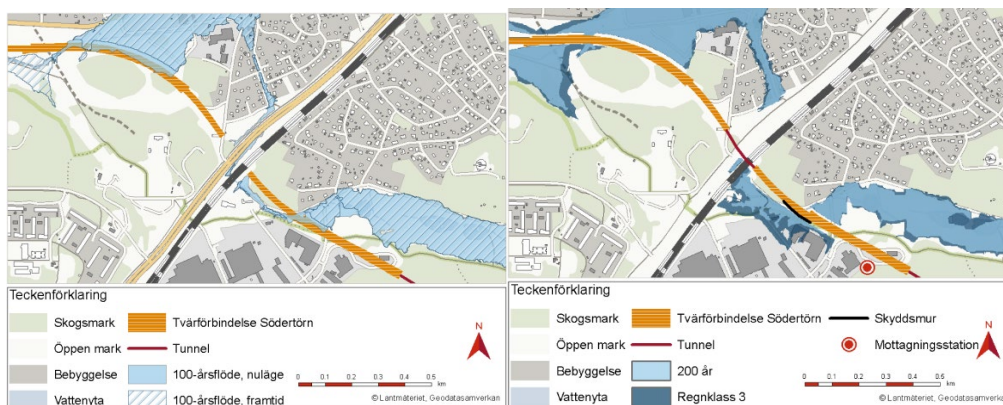
Stomljud och vibrationer

Trafikverket kommer inför byggskedet inventera och utreda de byggnader som ligger inom 150 meter från vibrationsalstrande verksamhet. De krav som ställs på vägens standard säkerställer att det inte blir några vibrationsstörningar på bebyggelsen i driftskedet.

Översvämning

I samband med planering för Tvärförbindelse Södertörn har potentiella översvämningsområden utretts och finns redovisade i PM:et Naturvattenflöden och översvämningrisker (Trafikverket, rev. 2020-01-17). Ett av områdena som pekats ut som ett potentiellt översvämningsområde är diket i Flemingsberg som går norr och väster om planområdet och mynnar ut i Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning. Planområdet riskerar inte att översvämmas vare sig idag eller i framtiden vid ett 100-årsregn eller 200-årsregn vilket redovisas nedan i figur 14. Stora delar av omkringliggande områden riskerar dock att översvämmas. Trafikverket har bedömt att Tvärförbindelse Södertörn har en marginell inverkan på de översvämmade områdena.

² [Solgård – förberedelser för Tvärförbindelse Södertörn \(huddinge.se\)](https://www.huddinge.se/planering-och-byggnadsnagra/solgard-forberedelser-for-tvaerforbindelse-sodertorn)



Figur 14: Till vänster redovisas 100-årsregn vid nuläge och i framtid (med utbyggd väg). Till höger redovisas 200-årsflöde i framtiden (med utbyggd väg). Sida 41 och 48 från Trafikverkets utredning PM Naturvattenflöden och översvänningsrisker (Rev. 2020-01-17)

Detaljplanen bedöms inte bidra till risken för översvämningar i området. Det planeras dock för stora exploateringar i Flemingsbergsdalen och gemensamt arbete mellan Trafikverket, Huddinge kommun och SVOA pågår för att räkna på den kumulativa hanteringen av skyfall i området.

Farligt gods och byggnadsfritt avstånd till statlig väg

I vägplan för Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket genomfört en riskbedömning. Riskbedömningen utgör ett underlag till den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som Trafikverket upprättat. Den nya statliga vägen kommer bli primärled för farligt gods. Sammantagen bedömning från riskbedömningen är att projektet uppnår en acceptabel nivå för individ- och samhällsrisk.

Tvärförbindelse Södertörn kommer bli primärled för farligt gods. Länsstyrelsen i Stockholms län har upprättat uppriktlinjer för planering vid vägar och järnvägar som transporterar farligt gods. Vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från transportled för farligt gods (järnväg och väg) ska risksituationen bedömas/utredas enligt Länsstyrelsen. Eventuella detaljplaner i närhet till Tvärförbindelse Södertörn kommer behöva förhålla sig till detta.

Kulturmiljö

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 för projektet.

I planområdet finns inga miljöer som är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram. Öster om planområdet finns dock 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. Vidare ligger Flemingsbergs våtmarksområde norr om

planområdet. Det är en del av Huddinges sammanhängande herrgårdslandskap, vilket omnämns i kulturmiljöprogrammet.

Intrången i Flemingsbergsskogens naturreservat blir litet (160 kvadratmeter) och inget intrång görs i våtmarksområdet. Trots det 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 barriäreffekten på platsen. 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 rekreativmiljöerna.

Fornlämningar

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. Trafikverkets vägprojekt gör inget intrång på denna fornlämning.

Barn- och ungdomsperspektivet

Alla detaljplanarbeten 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. 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 Flemingsbergsdalen". 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. Där konstateras det att barriäreffekter kan minimeras och tillgängligheten till våtmarksområdet och naturreservatet förbättras med flera och goda entrémöjligheter.

Trafik

Gatustruktur

Inom planområdet ska Trafikverket bygga delar av Tvärförbindelse Södertörn. Efter att Trafikverkets vägplan är genomförd kommer den nya vägen att passera planområdet i öst-västlig riktning. Närmaste kommunala bilväg som passar

planområdet är Regulatorvägen. Denna kommer förläggas på bro över motortrafikleden. Det regionala och lokala trafiknätet kopplas alltså inte ihop i planområdet.

Gångtrafik

Planområdet berörs av och angränsar till 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.

I samband med Tvärförbindelse Södertörn kommer Trafikverket bredda den del av gång- och cykeltunneln som ligger under Huddingevägen.

Cykeltrafik

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.

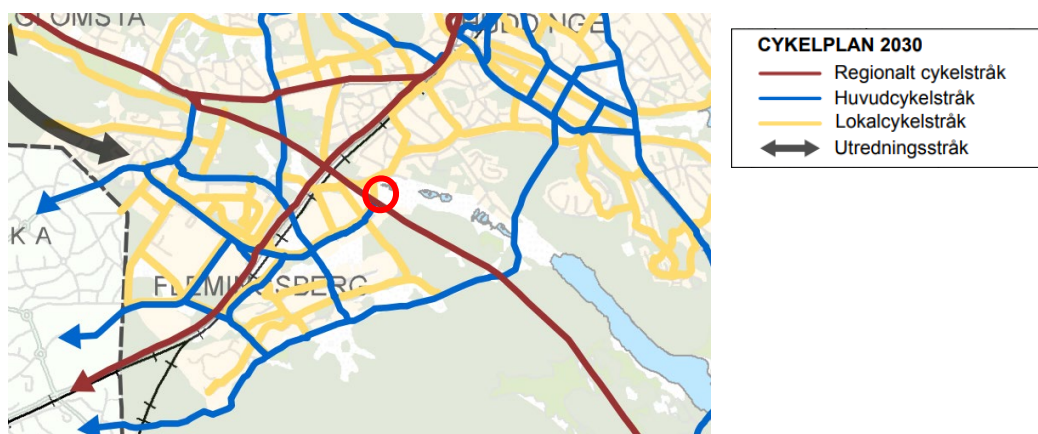
Enligt Huddinges cykelplan ska sträckan längs med väg 226 och längs med Tvärförbindelse Södertörn vara regionala cykelstråk. I Huddinges cykelplan och den regionala cykelplanen framgår också att det regionala cykelstråket ska fortsätta genom Flemingsbergsskogen i framtiden.

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 Höskolan byggs.





Figur 15: Befintliga cykelvägnät är blått markerat. Ungefärligt planområde i rött.



Figur 16: Karta som visar Huddinge kommuns övergripande cykelvägnät år 2030 enligt kommunens cykelplan. Ungefärligt planområde i röd ring.

Befintligt regionalt cykelstråk löper längs med västra stambanan och väg 226 Huddingevägen norrut. Enligt Huddinge kommuns cykelplan ska denna sträcka sig även söderut. Planområdet påverkas inte av cykelplanen.



Figur 17: Föreslagen sträckning av det regionala gång- och cykelstråket i Glömstadalen och

längs med Huddingevägen (röd linje). Ungefärligt planområde i röd ring. 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

Inga busshållplatser finns i planområdet. Närmaste busshållplatserna är 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 700 meter från infartsparkering tillhörande Flemingsbergs pendeltågstation.

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

Biltrafik

I planområdet finns inga bilvägar för regional- eller lokal trafik. Tvärförbindelse Södertörn, som möjliggörs av denna detaljplan, kommer innebära att platsen ersätts med en motortrafikled om fyra filer, där hastigheten kommer regleras till 80 km/h. Genom Flemingsbergsskogen går motortrafikleden i en cirka tre kilometer lång tunnel mellan trafikplats Vårdkasen och trafikplats Gladö kvarn. I planområdet går vägen i markläge. Inga kopplingar till det lokala trafiknätet finns i planområdet. Trafikplats Vårdkasen, strax väster om planområdet, kommer innebära koppling mellan Tvärförbindelse Södertörn och Huddingevägen.

Avvägande mellan allmänna och enskilda intressen

Intressena mot Tvärförbindelse Södertörn är flera. Dels de allmänna intressena att bevara mindre delar av Flemingsbergs naturreservat, dels att bevara andra grönområden och kulturvärden i och i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn. Vidare finns även enskilda intressen mot vägen genom intrång som görs på fastighet Katoden 1 samt tillskapande av ökade bullervärden i närområdet. Även avvecklandet av återvinningscentralen är ett motstridande allmänt intresse. Den avvecklingen har däremot redan skett. Mot ovanstående står det allmänna intresset att möjliggöra för en ny statlig väg som är av riksintresse.

Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse och är av stor allmän vikt genom att den möjliggör för förbättrade resmöjligheter för bilresenärer, tung trafik, cyklister och gångtrafikanter på Södertörn. Utifrån detta bedömer kommunen att detaljplanen stämmer överens med det kommunala intresset för området samt överväger de enskilda och allmänna intressena som redovisats ovan.

Detaljplaneförslaget stämmer överens med aktuell översiktsplan (2030) och ny översiktsplan (antagen maj 2023).

Miljökonsekvensbeskrivning

Ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram, då planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts enligt 6 kap. 5–6 §§ miljöbalken. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för människor eller miljön. Trafikverkets vägplan innebär små till måttliga negativa konsekvenser för miljön och dessa har utretts inom ramen för tvärförbindelsens miljökonsekvensbeskrivning. Aktuellt planförslag bedöms inte ge upphov till någon betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken samt med beaktande av 5 § miljöbedömningsförordningen. En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 3 § miljöbalken behöver därmed *inte* upprättas för detaljplanen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Administrativa frågor

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen och i samarbete med Mark- och exploateringssektionen, Trafik- och landskapssektionen och Gatuprojekteringssektionen.

Björn Gyllensten

Planarkitekt