

Planbeskrivning – antagandehandling



Detaljplan för förbifart Stockholm och
upphävande av detaljplaner

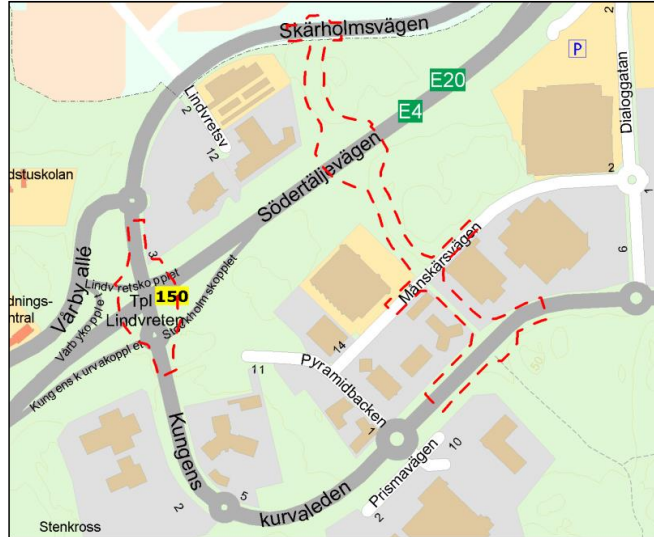
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, februari 2013

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Behov av miljöbedömning	4
Genomförande	5
Detaljplan	6
Planens syfte och huvuddrag	6
Plandata	7
Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden	7
Tidigare ställningstaganden	8
Regionplan	8
Översiktsplan	8
Upphävande av detaljplaner (som inte ersätts av nya planen)	10
Planuppdrag och program för detaljplanen	12
Samråd	12
Utställning	12
Kommunala beslut i övrigt	13
Planens förenlighet med miljöbalken	14
Behovsbedömning	15
Planen	15
Platsen	15
Påverkan	15
Sammanfattning och motiverat ställningstagande	17
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser	18
Natur	18
Mark och vegetation	18
Naturvärden	19
Rekreation och friluftsliv	19
Geologiska förhållanden	19
Hydrologiska förhållanden	19
Miljökvalitetsnormer för vatten	20
Bebyggelse	20
Stadsbild	20
Kulturhistoriska miljöer	21
Tillgänglighet	22
Gestaltning	23
Gator och trafik	24
Gång- och cykeltrafik	24
Kollektivtrafik	26
Biltrafik	26
Statligt vägnät	26
Trafikprognoser	28
Parkering, utfarter	29
Störningar och risker	29

<i>Elektromagnetiska fält</i>	29
<i>Förorenad mark</i>	30
<i>Luft</i>	30
<i>Buller, vibrationer</i>	31
Riskhänsyn	34
Teknisk försörjning	35
<i>Dagvatten</i>	35
GENOMFÖRANDE	37
<i>Organisatoriska frågor</i>	37
Planförfarande	37
Tidplan	37
Genomförandetid	37
Ansvarsfördelning, huvudmannaskap	38
Avtal	38
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	38
Fastighetsbildning	38
Ledningsrätt	39
Gemensamhetsanläggningar	39
<i>Ekonomiska frågor</i>	39
Kommunalekonomiska konsekvenser	39
<i>Vatten och avlopp</i>	39
<i>Värme</i>	39
<i>Elförsörjning</i>	40
<i>Ersättning vid markförvärv</i>	40
<i>Kostnader för miljöskyddsåtgärder</i>	40
Tekniska frågor	40
Tekniska utredningar	40
Dokumentation och kontroll	40
Administrativa frågor	41

Sammanfattning



Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för utbyggnaden av ny trafikplats inom Kungens kurva och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt ombyggnad av Lindvretens trafikplats.

Planen möjliggör också fastställelse av Förbifart Stockholms arbetsplan

genom att upphäva de delar av gällande detaljplaner längs med sträckan som står i strid med arbetsplanen.

Planområdet är uppdelat i två delar. En del som kommer att få en ny detaljplan och som omfattar den nya trafikplatsen i Kungens kurva och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt Lindvretens trafikplats. Den andra delen består av en upphävsandel där delar av detaljplaner kommer att upphävas utmed vägsträckan för att inte vara i strid med arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Vägområdet för E4/E20 regleras av arbetsplan och är därmed inte detaljplanlagt. Ny detaljplan för vägområdet kommer inte att upprättas.

Anslutningsvägarna till den nya trafikplatsen utformas enligt de gestaltungsprinciper som anges i samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva. Det innebär att vägen blir tvåfilig med separata gång- och cykelbanor och trädplanteringar.

Behov av miljöbedömning

Med behovsbedömningen i planbeskrivningen som grund är bedömningen att den miljöpåverkan som Huddinge kommuns detaljplan ger upphov till inte leder till betydande miljöpåverkan och således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning genomföras.

Genomförande

Utbyggnaden av Förbifart Stockholm beräknas ta minst åtta år med en tidigast start år 2014. Den nya trafikplatsen kommer att byggas tidigt i projektet för att kunna leda om trafiken vid byggnationen. Trafikplatsen har en beräknad byggtid på 2-3 år. Lindvretens trafikplats kommer att byggas om först då den nya trafikplatsen är färdig.

Arbete pågår med att ta fram ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun. I det kommer kostnader och ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Huddinge kommun att avgöras.

Detaljplan

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för utbyggnaden av ny trafikplats inom Kungens kurva och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt ombyggnad av Lindvretens trafikplats.

Planen möjliggör också fastställelse av Förbifart Stockholms arbetsplan genom att upphäva de delar av gällande detaljplaner längs med sträckan som står i strid med arbetsplanen. Vägområdet för E4/E20 detaljpaneläggs inte utan kommer, liksom idag, att regleras av arbetsplan.

Den nya trafikplatsen ska koppla samman området med de statliga vägarna E20 och E4/Förbifart Stockholm. Den nya trafikplatsen skapar bättre tillgänglighet till och från det statliga vägnätet för Kungens kurva men även till Skärholmen. Det kommer att skapas en ny gång och cykelförbindelse över vägen i den nya trafikplatsen.

Då E4/E20 kommer att breddas behöver Trafikplats Lindvreten byggas om för att få plats med vägen.

Planområdet går utmed den statliga vägen E4/E20 från Vårby backe bort mot Bredängs trafikplats. Norr om planområdet ligger Vårby gård och kommungränsen mot Stockholm stad medan söder om planområdet finns Kungens kurva och Smista.

Planområdet är uppdelat i två delar. En del som kommer att få en ny detaljplan och som omfattar den nya trafikplatsen i Kungens kurva och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt Lindvretens trafikplats. Den andra delen består av en upphävandedel där delar av detaljplaner kommer att upphävas utmed vägsträckan för att inte vara i strid med arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

I Trafikverkets arbetsplan använder man sig av ett prognosår, år 2035, för att jämföra effekterna av Förbifart Stockholm. Vid detta år beräknas Förbifarten stå färdig och ha använts i några år. Denna detaljplan använder sig av samma prognosår.

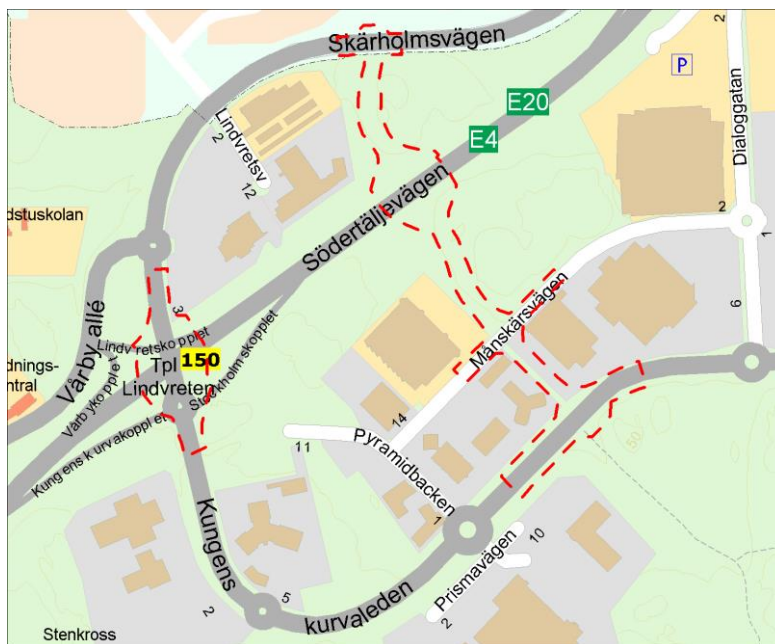
Plandata

Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Planområdet går utmed den statliga vägen E4/E20 från Vårby backe bort mot Bredängs trafikplats. Norr om planområdet ligger Vårby gård och kommungränsen mot Stockholm stad medan söder om planområdet finns Kungens kurva och Smista.

Planområdet är uppdelat i två delar. En del som kommer att få en ny detaljplan och som omfattar den nya trafikplatsen i Kungens kurva och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt Lindvretens trafikplats. Den andra delen består av en upphävandedel där delar av detaljplaner kommer att upphävas utmed vägsträckan för att inte vara i strid med arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Vägområdet för E4/E20 regleras av arbetsplan och är därmed inte detaljplanelagt. Ny detaljplan för vägområdet kommer inte att upprättas.

Planområdet omfattar ca 17,5 hektar, 6,5 inom den nya detaljplanen och ca 11 ha inom upphävandedelen, och är beläget i Kungens kurva – Smista. Den nya detaljplanen redovisas inom de röda markeringarna i kartan nedan.



Område som får ny detaljplan.

Planområdet består till största del av fastigheter som ägs av Huddinge kommun. Visst intrång kommer att ske på privatägda fastigheter inom den nya detaljplanen för att få plats med lokalgatan mellan Månskärsvägen och Kungens kurvaleden och gång- och cykelvägen i Lindvreten. Inom

upphävandeområdet är det till stor del allmän platsmark som kommer att beröras men även mindre delar av privatägda fastigheter kommer att upphävas för att göra plats för arbetsplanens anläggningar.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, påtalas behovet att hålla samman de norra och södra regiondelarna inom Stockholmsregionen. Planen pekar ut Förbifart Stockholm som ett nyckelobjekt för att öka vägkapaciteten över Saltsjö- Mälarsnittet för bil- och busstrafik samt näringslivets transporter. Enligt regionplanen knyter förbifarten samman och utvecklar de yttre regionala stadskärnorna, samtidigt som den gör vägsystemet mer stabilt då all trafik inte behöver ledas genom stadskärnan.

Översiktsplan

I Huddinges översiktsplan från 2001 är vägområdet för Förbifart Stockholm huvudsakligen planerat för det övergripande huvudvägnätet. Det blivande vägområdet kommer även att påverka mark som är utmärkt som pågående markanvändning samt arbetsområde, högt markutnyttjande.

Översiktsplanen redovisar vid Skärholmens trafikplats ett reservat markerat för Förbifart Stockholm. Vidare säger översiktsplanen att det är av stor vikt att den planerade Masmolänken och Kungens Kurva får en bra angoring till och från Förbifart Stockholm. Huddinge kommun tar nu fram en ny översiktsplan som är på samråd under hösten 2012.

Huddinge kommun arbetar med att ta fram en fördjupad översiktsplan för området Kungens kurva. Samråd har skett och förslaget bearbetas nu inför utställning.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår att Kungens kurva ges en tätare och mer stadslig bebyggelse- och gatustruktur. Utgångspunkten är att handeln ska vara drivkraften men att området ska kompletteras med upplevelser, kultur, kontor och andra verksamheter så att det tillsammans med Skärholmen blir en komplett stadskärna. En utbyggnad enligt planförslaget innebär att handel och trafikintensiva verksamheter kan öka betydligt i området.

En viktig fråga för den framtida utvecklingen är att lösa tillgängligheten till och inom området. Målet är att Kungens kurva ska utvecklas till en mer

hållbar stadsdel med god teknisk infrastruktur, lokalt färre transporter och ökad rörelse för gång- och cykeltrafik. I planen finns bland annat plats för Spårväg Syd och en ny trafikplats på E4/E20.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har planerna för Spårväg syd och Förbifart Stockholm fungerat som underlag. Förbifart Stockholm och den nya trafikplatsen är enligt den fördjupade översiktsplanen, en förutsättning för utvecklingen av Kungens kurva på lång sikt.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet omfattar följande gällande detaljplaner:

Kvadraten 3: Detaljplan för Kungens kurva XV, laga kraft 1990-11-23 (akt nr 1-C-37). Planen medger kontor samt småindustri och lager av icke störande art. Genomförandetiden har gått ut.

Kungens kurva 1:1: Detaljplan för Lindvretens arbetsområde III, laga kraft 1992-12-06 (akt 26-A-35). Planen medger Kontor, pumpstation, elnätstation, gång- och cykelväg samt bro för gång- och cykelväg. Genomförandetiden har gått ut.

Samma fastighet påverkas även söder om Kungens kurvaleden: Detaljplan för Kungens kurva IX, fastställd 1984-02-08 (akt. Nr 1-C-21) Planen medger för berört område parkmark och ägs av Huddinge kommun. Genomförandetiden har gått ut.

Segmentet 2, Rektangeln 4 och Kungens kurva 1:16: Detaljplan för Kungens Kurva VI, fastställd 1975-07-11 (akt.nr. 1-C-17). Planen medger kontor och industriändamål och lager av icke-störande art, garageändamål, hotell och restaurangändamål, bilserviceändamål, planterat skyddsområde, gatutrafikändamål, transformatorstation, ställverk o dyl. Genomförandetiden har gått ut.

Sekanten 1 och Kungens kurva 1:16: Detaljplan för Kungens kurva XII laga kraft 1992-02-10 (akt nr 1-C-24). Planen medger interiörvaruhus, kontor samt småindustri och lager av icke störande art. Detaljhandel får ej förekomma. Genomförandetiden har gått ut.

Vårby gård 1:1: Detaljplan för Lindvretens industriområde II, fastställd 1986-02-06 (akt nr 26-A-28). Planen medger i det berörda området gata, gångbana, gatuplantering samt mark som inte får bebyggas. Genomförandetiden har gått ut.

Lönngården 1: Detaljplan för del av Lönngården, laga kraft 2001-07-10 (akt nr 26-A-37). Berört område omfattas av planbestämmelsen mark som inte får bebyggas. Genomförandetiden pågår till 2016-07-10.

Upphävande av detaljplaner (som inte ersätts av nya planen)

Arbetsplanen får inte strida mot detaljplaner och därför upphävs delar av de detaljplaner som går utmed E4/E20 på en sträcka mellan Lindvretens trafikplats och upp till Bredängs trafikplats. Detta beror på att det utrymme som vägen efter ombyggnationen kräver är större än det område som idag är upplåten för statlig väg. Området för E4/E20 genom Huddinge kommun saknar idag detaljplan. De detaljplaner som berörs är:

Plan - aktbeteckning och egenakt:	Laga kraft:	Genomför andetid:	Huvudman:	Användning:
0126k-13805, 1-A-19 Del av Myren	20040407	20140407	Huddinge kommun	Natur med GC-väg
0126k-13402, 1-A-16 Smista Park öster	20010927	20160927	Huddinge kommun	Natur
0126k-13356, 1-A-17 Smista park väster	20010920	20160920	Huddinge kommun	Natur med GC-bro samt bullervall
0126k-11880, 1-C-27 Värnet mfl	19910516	Gått ut	Huddinge kommun	Bullerskydd, Park med GC-väg
0126k-13297, 1-C-23 Radien 2 mfl	20010605	20110605	Varierar	Huvudgata, mark som inte får bebyggas
0126k-9754, 1-C-17 Kungens kurva VI	19750711	Gått ut	Huddinge kommun	Park eller plantering med GC-väg, område för trafikändamål
0126k-12304, 1-C-36 Kungens kurva XIV	19940824	Gått ut	Huddinge kommun	Park
0126k-13000, 1-C-48:1 Kvadraten 2 mfl	19991116	20141116	Varierar	Natur, Parkering och mark som inte får bebyggas där vegetation ska bevaras
0126k-11761, 1-C-37 Kungens kurva XV	19901029	Gått ut	Huddinge kommun	Park med GC-väg
0126k-11989, 1-C-24 Kungens kurva XII	19911220	Gått ut	Varierar	Natur, mark som inte får bebyggas
0126k-11080, 26-A-28 Lindvretens industriområde	19860206	Gått ut	Huddinge kommun	Gata, gångbana och gatuplantering
0126k-13304, 26-A-37 Del av Lönngården	20010710	20160710	Privat	Mark som inte får bebyggas
0126k-12110, 26-A-35 Lindvretens arbetsområde	19920909	Gått ut	Varierar	Natur, GC-bro, vegetation som ska bevaras samt parkering
0126k-9037, 26-A-18 Bastubacken mm	19710914	Gått ut	Huddinge kommun	Område för motortrafik, gångtunnel, park

Det finns tre mindre detaljplaner som helt kommer att upphävas inom Huddinge kommun. Dessa är delar av planer som Stockholm stad planlagt och som överförts till Huddinge kommun vid ändring av kommungränsen. Dessa ligger idag i områden som saknar detaljplan i övrigt. Planerna är 0126k-14911 (Sätra arbetsområde m.m) från 19671102, 0126k-14910 (Måsholmen m.m) från 19740903 och 0126k-14914 (Södra Skärholmen) från 19660228.

Planuppdrag och program för detaljplanen

Kommunstyrelsen beslutade den 25 augusti 2008 att ge samhällsbyggnadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta de detaljplaner som behövs för Förbifart Stockholm. Bakgrunden är att Vägverket i en skrivelse begärt att kommunerna ska ge uppdrag att ta fram detaljplaner i enlighet med Vägverkets vägutredning från september 2006.

En programhandling togs fram som omfattade hela det område inom Huddinge kommun som påverkas av utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Underlaget till programmet och dess miljöbeskrivning byggde på det material som Vägverket tagit fram till arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Programrådet pågick under hösten 2009 samtidigt som arbetsplanen var på samråd.

Samråd

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 9 juni 2011 att plansamråd för detaljplanerna kring Förbifart Stockholm skulle ske. Samrådet skedde samtidigt som Stockholm stad gick ut på samråd med sina detaljplaner för Förbifart Stockholm. Detaljplanen ligger alldeles i anslutning till Stockholm stads detaljplan för ny cirkulationsplats på Skärholmsvägen. Det hölls två samrådsmöten under tiden ett riktades främst till sakägarkretsen som mestadels består av affärsutövare i Kungens kurva och hölls därför under kontorstid den 1 september 2011. Ett andra samrådsmöte hölls som ett öppet hus gemensamt med Stockholm stad i Skärholmens medborgarkontor på kvällstid den 1 september 2011. Inbjudan till det samrådsmötet gick ut som annons i lokaltidningen.

Utställning

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 15 november 2012 om utställning av detaljplanen vilket har skett under tiden 21 november – 19 december 2012. Ärendet har kungjorts i dagspressen och handlingar sänts till remissinstanser och sakägare. Utställningstiden för *Detaljplan för Förbifart Stockholm och upphävande av detaljplaner* synkades med Stockholm stads utställning för detaljplanerna för Förbifart Stockholm.

Under utställningen inkom yttranden från kommunala nämnder som stödde förslaget till detaljplan. *Länsstyrelsen* hänvisade till Trafikverkets yttrande och förutsätter att dessa synpunkter tillgodoses och hade vissa redaktionella synpunkter på plankartan som har ändrats utifrån dessa. *Trafikverket* tar upp den föreslagna gång- och cykelförbindelsen i den föreslagna nya trafikplatsen och menar att den är olämplig ur trafiksäkerhetssynpunkt och hänvisar även till att detsamma gäller för befintlig gång- och cykelväg i Lindvretens trafikplats. Inga

ändringar kommer att ske av detaljplanen men sedan får vidare diskussioner med Trafikverket avgöra vad som kommer att genomföras. Trafikverket önskar att genomförandetiden sänks från 15 år till 5 år för att inte försvåra för eventuella planändringar som kan behövas vid ett genomförande. De har även synpunkter på att detaljplanen inte upphäver en yta vid Smista där ett säkerhetsavstånd för tunneln är uttritat i arbetsplanen. Vidare hade Trafikverket synpunkter av mindre redaktionell art.

Även *Södertörns brandförsvärsförbund* tar i sitt yttrande upp de eventuella risker som en gång- och cykelväg i plan i den nya trafikplatsen skulle kunna innebära. *Stockholms läns museum* ville ha en redaktionell ändring av planbeskrivningen, och ledningsägarna *Södertörns fjärrvärme* och *Vattenfall Eldistribution AB* ville förtydliga sina behov under ett genomförande med eventuell ledningsflytt.

Från fastighetsägaren till *Sekanten 1 KB Sekanten* har ett yttrande inkommit som säger att fastighetsägaren och Huddinge kommun ännu inte är överens om ersättningsnivån i det avtal som ska fattas. Från fastighetsägaren *Fastighets AB Brostaden* har yttrande inkommit som rör den kommunala naturmark som ska upphävas mellan dagens E4/E20 och fastighetsägarens mark, för att arbetsplanens föreslagna bullervall ska kunna uppföras. Då det finns genomförandetid kvar för aktuell detaljplan anser fastighetsägaren att detaljplanen inte tar tillräckligt stor hänsyn till fastighetsägarens intresse. Detaljplanen ska därför göras om för aktuell sträcka för att inte upphäva gällande detaljplan och därför gå ut på utställning igen. Förvaltningen föreslår inga förändringar av detaljplanen då det skulle innebära att den strider mot arbetsplanen utan förutsätter att denna fråga kan lösas i diskussion med fastighetsägaren och Trafikverket.

Efter utställningen har en revidering gjorts av detaljplanen som har kommunicerats med berörda. Revideringen består av att genomförandetiden är ändrad från 15 år till 5 år. Intrånget på fastigheten *Sekanten 1* har minskats. Mindre redaktionella ändringar föreslås av plankartan. Upphävandeområdet är utökat på fastigheten *Smista 3:3* för att även omfatta skyddsavståndet i sidled till Trafikverkets tunnel. Marken ägs idag av Huddinge kommun och är planlagd som Natur.

Kommunala beslut i övrigt

Huddinge kommun har genom åren vid flertalet tillfällen yttrat sig formellt över Vägverkets process för att finna en ny västlig förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet. Bl.a. yttrade sig kommunen över Västerledsutredningen 1992, Förstudien för effektivare nord-sydliga förbindelser 2002, Vägutredningen 2005 och arbetsplanens samråd 2009. I samtliga ställningstaganden har Huddinge, med reservation för lokala lösningar, framfört att förbättrade nord-sydliga förbindelser i regionen är högt prioriterade. Detta har även påtalats vid remittering av Rufs 2001 och Rufs 2010.

Vid Söderortsvisionens ledningsgrupps sammanträde den 29 oktober 2008 presenterade tjänstemän från Huddinge kommun och Stockholms stad ett gemensamt underlag för beslut gällande trafikplatser vid Kungens kurva till följd av Förbifart Stockholms planerade genomförande. Ledningsgruppen fattade vid sammanträdet beslut att fortsatt inriktning för arbetet skulle vara den utformning av den nya trafikplatsen i Kungens kurva som ligger till grund för denna detaljplan.

I anslutning till anslutningsvägen mellan Skärholmsvägen och den nya trafikplatsen tas ny detaljplan fram. Detaljplanen är till för en ny drivmedelsanläggning och dit planeras den drivmedelsanläggning från Statoil som idag ligger vid Skärholmsvägen att flytta. Stationen kan inte ligga kvar i sitt nuvarande läge på grund av arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Detaljplanen har varit på granskning och väntas vinna laga kraft under 2013.

Kommunstyrelsen har även gett samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en detaljplan som medger ett nytt trafikseparerat gång- och cykelstråk över E4/E20. Stråket kommer att gå strax öster om den nya trafikplatsen och binda samman Månskärsvägen med Skärholmsvägen. Stråket ska fungera som en kompletterande gångstråk över vägen under byggnationstiden för Förbifart Stockholm och som ett ledningsstråk.

Söderut planeras Förbifart Stockholm knytas samman med den planerade Masmolänken. För Masmolänken tas ingen ny detaljplan fram men delar av detaljplaner utmed sträckan kommer att upphävas. *Upphävande av delar av detaljplaner i Vårby – södra delen av Masmolänken* antogs av Kommunfullmäktige i december 2012 medan *Upphävande av delar av detaljplaner i Vårby – norra delen av Masmolänken* ska antas av kommunfullmäktige inom kort.

Planens förenlighet med miljöbalken

Markanvändningen i planen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. MB.

Vid planering skall kommuner och myndigheter iaktta miljökvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § MB. Miljökvalitetsnormer meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Det finns i dag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Behovsbedömning

Enligt 4 kap.34 § plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan upprättas om den kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Hela vägprojektet Förbifart Stockholm får betydande miljöpåverkan. Detaljplaner tas fram där det finns behov av att kommunens planprocess stöder arbetsplanen. Även dessa detaljplaner kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Behovsbedömningen för detaljplanen syftar till att bedöma om denna ger upphov till betydande miljöpåverkan.

I samband med arbetsplanen för Förbifart Stockholm har en miljökonsekvensbeskrivning(MKB) gjorts. Underlaget för behovsbedömningen för de delar som ingår i detaljplanen har till största delen hämtats ur denna MKB

Planen

Planen syftar till att ge förutsättningar för utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Inom Förbifarten-projektet föreslås en ny trafikplats centralt i Kungens kurva med kopplingar till det lokala vägnätet samt ombyggnad av Lindvretens trafikplats.

Detaljplanens största påverkan består av risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Andra väsentliga miljöaspekter är bl.a. bullerfrågor - både under produktion och drift, natur- och rekreationsvärden och yt- och grundvattenpåverkan, påverkan på kulturmiljö samt risk – och säkerhetsfrågor.

Platsen

En stor del av planområdet är planlagt för verksamheter, mark där vegetation ska bevaras eller vägområde i detaljplanerna. En mindre del norr om den nya trafikplatsen är planerad för natur. Norr och söder om den nya trafikplatsen är området idag inte utbyggt utan består av naturmark. För sträckan mellan Månskärsvägen och Kungens kurvaleden finns idag en gång- och cykelväg. Cirkulationsplatserna kommer att ligga ovanför mark som idag saknar detaljplan.

Påverkan

Miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids i nuläget längs E4/E20 i närområdet till vägen. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids inte. Överskridande sker i närheten av vägområdet och kan ytterligare försämrats beroende på det ökade trafikflöde som planen medför.

Beroende på prognostiserat trafikflöde på den lokala kopplingen från E4/E20 och till Kungens kurvaleden, samt om bebyggelse tillkommer på båda sidor av vägen, kan finnas risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för PM10 på denna vägsträcka. I kommande detaljplaner längs med vägen bör därför fördjupade luftutredningar göras.

Detaljplanen medför ökad trafik dels på grund av den totala trafikökningen som Förbifart Stockholm medför, dels för att detaljplanen medför utbyggnad av nya lokala kopplingar, vilka medför ökat trafikbuller lokalt.

I kopplingen mot Skärholmen finns risk för ökad bullerstörning till bostäder norr om Skärholmsvägen. Arbetsplanens MKB föreslår både vägnära, samt lokala vägskärmar, med målet att ej överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå. De vägnära skärmarna regleras i arbetsplanen. De lokala bullerskärmarna regleras via avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun respektive Stockholms stad och eventuella berörda fastighetsägare.

I området nära E4/E20 ligger ljudnivåerna, i nuläge och nollalternativ, över riktvärdena för arbetslokaler, som är 65 dBA utomhus. Jämfört med nollalternativet blir ljudnivåerna något bättre i delarna närmast E4/E20 på grund av de föreslagna lokala bullerskärmarna.

Den nya vägen från E4/E20 och till Kungens kurvaleden medför ökad trafik till- och längs med Kungens kurvaleden och också ökat trafikbuller. Enligt bullerkarteringen ligger den ekvivalenta ljudnivån på 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå nära vägen. I korsningen Månskärsvägen/ny väg mot Kungens kurvaleden överskrids riktvärdet 65 dBA för arbetslokaler. Här ansvarar Huddinge kommun för bullerdämpande åtgärder så att riktvärdet innehålls.

I området närmast Kungens kurvaleden ligger den ekvivalenta ljudnivån på 55-60 dBA i nuläget. Både nollalternativ och utbyggnadsalternativ innebär att en zon på ca 70-100 meter får ökade ljudnivåer, upp mot 60 -65 dBA närmast vägen. I nollalternativet finns inte den lokala kopplingen mellan E4/20, Skärholmen och Kungens kurvaleden med.

Enligt Förbifart Stockholms bullerkartering ligger ljudnivåerna i intervallet 50- 55 dBA i delen som gränsar mot naturreservatet både i nuläge, nollalternativ och i Förbifartsalternativet.

Detaljplanen kommer medföra störningar under byggtiden, såsom t.ex. buller och vibrationer, stomljud från tunnelldrivning, fysiska hinder och skador på natur, kultur och friluftsliv. Inför byggskedet kommer Trafikverket, tillsammans med berörda kommuner, att ta fram ett kontrollprogram för

byggtiden, för att förebygga och minska de störningar och skador som kan uppstå.

Detaljplanen innebär att större yta tas i anspråk för vägändamål. Detta leder till att obebyggd mark tas i anspråk och medför också ökad hårdgjord yta, vilket ger ökat flöde av dagvatten. Den obebyggda marken är till stor del redan planlagd för verksamheter. En del av marken som kommer att bebyggas är till vissa delar utpekad som vegetationsområde som ska bevaras i nuvarande detaljplaner. Denna naturmark fyller en viktig funktion som skyddsridå mot E4/20, ur dagvattensynpunkt samt landskaps- och biologisk synpunkt.

Huvudprincipen för arbetsplanen för Förbifart Stockholm är att dagvattnet från trafikytorna ska avledas via diken och dagvattendammar mot avrinningsområdets naturliga recipient. Så långt som möjligt ska dagvattnet avledas via vägdiken eftersom det både har en renande effekt och utjämnar flödena. Efter en dagvattendamm avleds vattnet via diken, ledningar eller dagvattentunnlar till recipienten.

Detaljplanen medför ökad hårdgjord yta då vägområdet breddas och naturmark tas i anspråk. Det leder till ökad mängd förorenat vägdagvatten. Hanteringen av dagvattnet från de lokala gatorna ska följa Huddinge kommuns dagvattenstrategi. Vägdagvatten från de lokala vägarna kommer ledas till planteringsytorna och i fördröjningsmagasin i vägområdet och med bräddning till befintligt dagvattennät. I de fall det är lämpligt kommer öppna dagvattendiken att användas.

Sammanfattning och motiverat ställningstagande

En utbyggnad av arbetsplanen för Förbifart Stockholm innebär att trafikflödet på de flesta trafikleder i Storstockholm påverkas. Detta medför betydande miljöpåverkan bland annat avseende luftkvalitet och koldioxidutsläpp.

Klimatpåverkan är generell för hela Förbifart Stockholm och följer arbetsplanens MKB i detta avseende.

Med ovanstående behovsbedömning som grund är bedömningen att den miljöpåverkan som Huddinge kommuns detaljplan ger upphov till inte leder till betydande miljöpåverkan och således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning detaljplanen genomföras.



A Sektion vägrummets bredd.

*Illustration över vägområdet för E4/E20 från E4 Förbifart Stockholm – Arbetsplan
gestaltungsprogram del 1 ytlägen*

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Natur

Mark och vegetation

Det område som påverkas av ombyggnationen av trafikplats Lindvreten är i nuläget vägområde. Inga särskilda naturvärden finns utpekade. Söder om trafikplatsen finns vegetation på båda sidor som är viktig som ridå mot E4/20. Ombyggnaden av trafikplatsen och etableringsområden gör att denna vegetation till stor del kommer att försvinna.

Vid nya trafikplatsen och kopplingen mot Skärholmsvägen kommer befintliga naturområden påverkas. Mot E4/20 finns en gles ridå av större träd, mestadels ek. Nordöst om nya trafikplatsen och den nya anslutningsvägen mot Skärholmsvägen finns många äldre tallar och ekbestånd. Delar av detta område är i nuvarande detaljplan utpekade som vegetationsområden som ska bevaras. Den nya anslutningsvägen i kombination med etableringsområden gör att vegetationen i detta område till stor del kommer att försvinna.

Området sydöst om nya trafikplatsen och ny väg in i Kungens kurvaområdet innebär att det smala område som i nuvarande detaljplan är utpekade som parkområde med gång- och cykelväg försvinner. I den fördjupade översiktsplanen finns sektioner för den föreslagna gatan som säger att det ska bli trädplanteringar på båda sidor om vägområdet.

I MKB för Förbifart Stockholm står att etableringsytor, tillfälliga vägar och upplag för byggandet av Förbifarten bör planeras i detalj för att minska påverkan på naturmiljön. Enskilda stora träd som ekar och äldre tallar ska så långt som möjligt skyddas från avverkning och skador.

Etableringsområdena kommer att medföra avverkning och skador på träd och därför är det viktigt att återetablering sker på dessa ytor, vilket medför en visuell förbättring på lång sikt. Det är viktigt att kärnelement som grova och gamla träd bevaras och skyddas mot skador och att återställningen görs på så sätt att återetablering av motsvarande art kan ske.

Naturvärden

I området norr om nya trafikplatsen, mellan E4/E20 finns äldre tallar och ekdungar. Dessa är utpekade både av Huddinge kommun och i arbetsplanens MKB. I arbetsplanens MKB är de klassade i klass 3: *Naturvärde av kommunal betydelse*.

Rekreation och friluftsliv

Området nordöst om nya trafikplatsen, mellan E4/E20 och Skärholmsvägen används som närrekreationsområde av arbetande och boende i omgivningen men är mycket stört av buller från E4/E20. Området är i stora delar planlagt för bebyggelse men planen är inte genomförd.

Geologiska förhållanden

Enligt *Översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun* (Miljöteknik Sven Tyrén AB, 1975) består området för Lindvretens trafikplats och den nya trafikplatsen av Lös jord det vill säga lerjord utan genomgående torrskorpa. Området mellan den nya trafikplatsen och Skärholmsvägen består av lös jord och sedan av Berg. Marken mellan den nya trafikplatsen och Kungens kurvaleden består av Fast jord, det vill säga morän, sten, grus, sand och lerjord med genomgående torrskorpa på berg eller morän, och berg.

För den nya trafikplatsen och dess kopplingar till det lokala vägnätet så består marken av ett lågriskområde för radon medan Lindvretens trafikplats ligger inom ett normalriskområde.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet avvattnas till Mälaren som är dricksvattentäkt och östra Mälaren är vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter. Planområdet är beläget i den sekundära skyddszonen. Skyddsföreskrifterna innebär bland annat att utsläpp av förorenat dagvatten från exempelvis parkeringsplatser inte får ske direkt till ytvattnet utan rening.

En generell regel finns för båda skyddszonerna: ”*Ny verksamhet och hantering som innebär risk för vattenförorening får inte ske oavsett om verksamheten eller hanteringen är reglerad eller inte i nedan angivna skyddsföreskrifter. Befintliga verksamheter eller hantering ska bedrivas så att risken för vattenförorening minimeras*”.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheten har, i december 2009, beslutat om miljö kvalitetsnormer, åtgärder och förvaltningsplan för vatten. Syftet är att uppnå god vattenstatus i alla vatten dvs. större sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten senast år 2015. Miljö kvalitetsnormerna innebär att statusen inte får försämrats i någon vattenförekomst

Mälaren är en vattenförekomst enligt vattenförvaltningsförordningen, som införlivar EU:s vattendirektiv i Sverige. Mälaren omfattas därmed av nya miljö kvalitetsnormer. Nuvarande status för Mälaren; östligaste delen (2009) är god ekologisk status, men uppnår ej god kemisk status.

Miljö kvalitetsnormerna för Mälaren är krav på God ekologisk status 2015, samt God kemisk status 2015, tidsfrist 2021 för TBT (Tributyltenn). Vid all samhällsplanering behöver åtgärder vidtas för att minska påverkan på sjön. Målet bör vara att uppnå så hög reningsgrad som möjligt för att minimera påverkan på recipienten.

Bebyggelse

Stadsbild

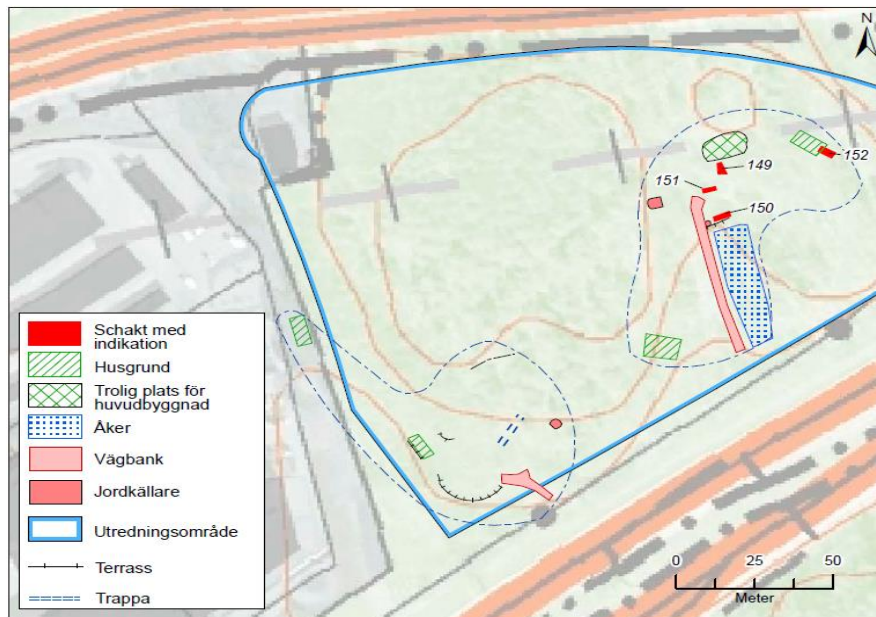
Planområdet domineras idag av den storskaliga vägen E4/E20. Den har påverkat bebyggelsen runt om som är storskalig och annonserar/ vänder sig mot E4/E20. Det finns korridorer av grönska mot vägen som på vissa ställen är bevarade i detaljplaner men på andra ställen är ett resultat av att detaljplanerna ännu inte tagits i bruk. På den norra sidan om den nya trafikplatsen är planområdet idag skogbeväxt men kommer att påverkas markant av den nya trafikplatsen, dess anslutningsväg och byggnationen av vägen. I den befintliga detaljplanen medges kontorsbebyggelse som vänder sig mot E4/E20 med en relativt hög bebyggelse. Detaljplanen har inte tagits i bruk. På grund av arbetsplanen för Förbifarten tas en detaljplan fram för platsen som innebär att en drivmedelsanläggning kan flytta dit. Byggandet av den nya anslutningsvägen och drivmedelsanläggningen innebär att höjden på platsen planas ut och stora delar av vegetationen försvinner. Idag ger

bergshöjden på platsen och vegetationen ett skydd för de boende norr om Skärholmsvägen.

På den södra sidan av den nya trafikplatsen består planområdet mellan Månskärsvägen och E4/E20 av en hög skogsbeklädd kulle på ena sidan och handel med parkering på den andra. För tillfället pågår planering för den obebyggda fastigheten för en storskalig Spa-anläggning. Söder om Månskärsvägen kommer vägen att gå mellan befintliga fastigheter med verksamheter, på vad som idag är en gångväg. Vägen kommer att öppna upp Kungens kurva från E4/E20 och bli en tydlig port in i området. Utformningen kommer att följa den fördjupade översiktsplanens riktlinjer om gaturummet vilket bidrar till att utveckla den regionala stadskärnan. Verksamheterna kommer i söder att ligga relativt nära vägen vilket skapar en annan rumslighet än i dagsläget. Söder om Kungens kurvaleden ska sedan naturreservatet öppna sig för besökare som kommer via den nya vägen.

Kulturhistoriska miljöer

På fastigheten norr om den nya trafikplatsen finns två kända kulturhistoriska lämningar som inventerats i samband med (MKB) för arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Den ena ligger i princip på den plats där den nya trafikplatsen kommer att anläggas medan den andra ligger strax öster om planområdet. Se karta nedan. I samband med MKBn för Förbifartens arbetsplan så genomförde Stockholms länsmuseum en särskild arkeologisk utredning i två etapper där den första genomfördes under 2008 och etapp 2 under 2010. En arkeologisk utredning etapp 2 innebär att en sökschaktning genomförts på platsen. Utredningsområdet omfattar planområdet och består av två objekt med klassificeringen Övrig kulturhistorisk lämning.



Utredningsområde 1 med objekt 1 och 2.

Sammanfattningsvis består utredningsområdet av lämningar efter två torp, Grindtorp/Sadelmakartorp i öster och Lindvreten i väster. Läget för Grindtorp kan dateras till senast 1703. De synliga lämningarna tillhör främst 1800-tal och 1900-tal. Det enda fyndet från den äldre perioden utgörs av ett kritpipshuvud från ett omrört lager. Objekt 1 utgör lämningar efter torpet Grindtorp/Sadelmakartorp och består av flera husgrunder, odlingsytor, vägbank och åkeryta. Objekt 2 består av lämningar efter torpet Lindvreten med husgrunder, källargrop, hägnad och vägbank.

Objekt 2 kommer att påverkas av den nya trafikplatsen som byggs i Förbifartenprojektet. Objekt 1 har tidigare inte varit känt för Huddinge kommun utan information om det har kommit fram i samband med MKBn för Förbifart Stockholm. Objekt 2 kommer inte att påverkas av detaljplanen för Förbifart Stockholm.

Objekt 1 kommer att hamna under den nya trafikplatsen och ska därför hanteras av Trafikverket inom ramen för arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

Tillgänglighet

Kungens kurva är nordens största handelsområde ett väl frekventerat område. På grund av områdets lokalisering avskärmas området av Gömmarens naturreservat i söder och väster samt bostäder i öster. Norrut begränsas området av E4/E20. De geografiska förutsättningarna begränsar därmed områdets tillgänglighet.

För fordonstrafiken är området enbart åtkomligt via trafikplats Lindvreten och trafikplats Kungens kurva vid E4/E20 eller genom huvudgatan Smista allé. Planförslaget innebär att en ny trafikplats möjliggörs centralt i området. Genom tillskapande av en ny trafikplats kommer området i betydande grad att tillgängliggöras. Trafikplatsen medför även att E4/E20s barriäreffekt kan minskas något till följd av att en ny förbindelse för gång-, cykel-, kollektiv- och övrig fordonstrafik möjliggörs över motorvägen.

Nyttillkomna gång- och cykelvägar till följd av detaljplanen ska följa gällande tillgänglighetskrav och ges en god standard i enlighet med Vägar- och Gators Utformning (VGU). Godtagbara längslutningar är möjliga i de större gång- och cykelstråken.

Gestaltning

Trafikverket har tagit fram ett gestaltungsprogram för Förbifart Stockholm inriktat på ovanmarksanläggningarnas utformning. Inriktningen är att gestaltningens ska anpassas efter platsen men att det finns fem övergripande gestaltungsprinciper som hanterar möten, lutningar, kontinuitet, hierarki och proportioner. Hela Förbifart Stockholms sträckning ska uppfattas som en samordnad helhet som binder samman ytväglägena, trafikplatserna och tunneln.

Gestaltungsprogrammet har konkretiserats i ”PM Vägarkitektur – samordnad utformning för ytlägen”. Där fördjupas de delar och element som ska ge Förbifart Stockholm dess samordnade och enhetliga utformning. Under arbetet med att ta fram PM:et har regelbundna möten skett med Huddinge kommun och Stockholm stad gällande gestaltningen av området Kungens kurva/Skärholmen. Dessa möten har fortsatt och sker kontinuerligt för att diskutera utformningen av ytvägnätet och dess anläggningar.

För detaljplanen kommer trafikplatserna att följa Förbifartens gestaltungsprinciper medan anslutningsvägarna utformas efter den fördjupade översiktsplanens gestaltungsidéer. Det är viktigt att bropelare och cirkulationen är väl anpassade till dess centrala läge i den regionala stadskärnan Kungens kurva Skärholmen och att de stämmer överens med den fördjupades översiktsplanens vision om en mer stadslik gatustruktur.



Illustration över vägområdet för E4/E20 vid nya trafikplatsen. PM Vägarkitektur – samordnad utformning för ytlägen 20 juni 2012.

Gator och trafik

Förbifart Stockholm syftar till att knyta samman de norra och södra länsdelarna av Stockholm för att göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar. Avsikten är bland annat att förbättra framkomligheten på infartslederna, skapa bättre tillgänglighet till Arlanda från södra Stockholm, skapa en förbifart för långdistanstrafik och möjliggöra en flerkärning region. För Kungens kurva – Skärholmen innebär Förbifart Stockholm att den regionala stads kärnan får ett större upptagningsområde och avsevärt förbättrad tillgänglighet. Den nya trafikplatsen centralt i området bidrar även med att förbättra orienterbarheten för trafikanterna.

Gång- och cykeltrafik

Ett regionalt cykelstråk går parallellt med E4/E20 via Månskärsvägen, Dialoggatan och Ekgårdsvägen inom Kungens kurva, det så kallade Södertäljestråket. I annat forum pågår diskussioner mellan Trafikverket och Huddinge kommun om att ändra sträckningen på det regionala cykelstråket för att ge det en genare sträckning mellan Lindvretens trafikplats och Dialoggatan, dock utanför arbetsplanens område. Utrymme för en cykelväg utmed E4/E20 säkras i samband med detaljplaneläggning av fastigheterna Kvadraten 2 och Kvadraten 3.

Lokalt kopplas i dag Kungens kurva samman med Vårby och Skärholmen genom befintliga gång- och cykelvägar som går genom trafikplats Lindvreten, en gång- och cykeltunnel under E4/E20 i höjd med IKEA samt en gång- och cykelväg under E4/E20 i anslutning till trafikplats Kungens kurva mellan

Smista allé och Skärholmens centrum. Dessa kommer att påverkas om ombyggnaden av E4/E20 och få helt eller delvis nya sträckningar.

Planskilda gång- och cykelvägar finns även med bro strax söder om området mot Vårby och norrut mellan Smista och Sätra. Gång- och cykelbron vid Vårby kommer att ersättas av ny bro i justerat läge.

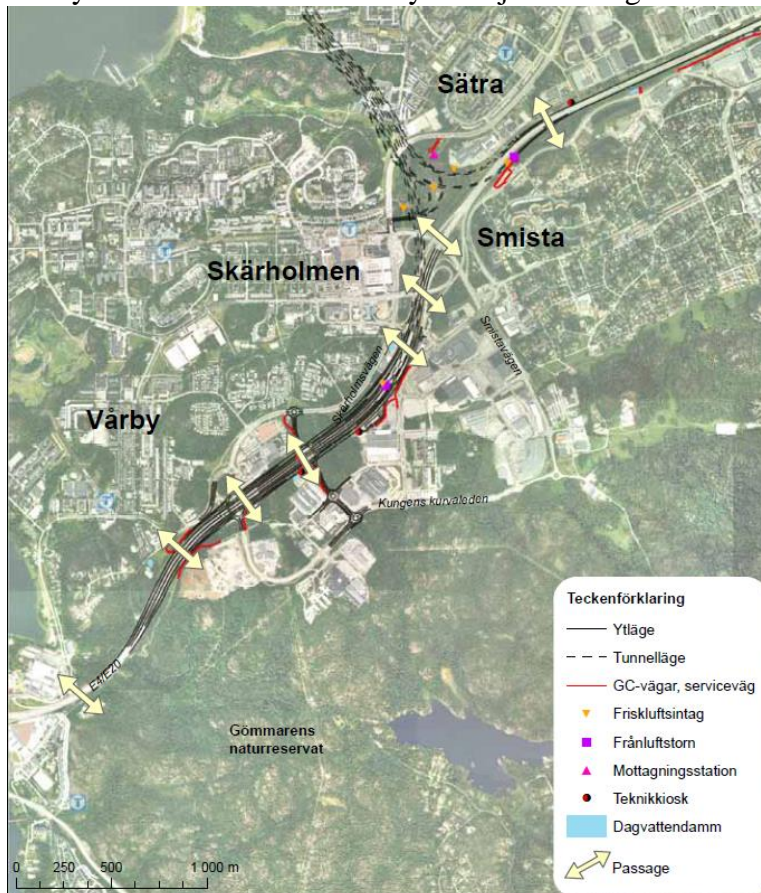


Illustration över gång- och cykelpassager från E4 Förbifart Stockholm – Arbetsplan miljökonsekvensbeskrivning

En gång- och cykelväg har tidigare föreslagits i den nya trafikplatsen. Då den korsar avtagsramperna i plan finns det en risk att det bildas köbildning som kan sträcka sig ner på E4an. Därför kommer gång- och cykelvägen inte att genomföras. Däremot kommer det finnas ett mindre utrymme mellan körbanan och broräcke om det är någon som trots att det saknas gångväg, väljer att gå genom trafikplatsen. Detaljplanen kommer inte att ändras utan medger en större trafikplats med gång- och cykelväg om möjligheten skulle uppstå i framtiden. En ny planskild gång- och cykelbro planeras öster om den nya trafikplatsen som även ska kunna innehålla ledningar. Planuppdrag för detaljplan för ny Gång- och cykelförbindelse gavs av Kommunstyrelsen den 22 oktober 2012.

I anslutning till Lindvretens trafikplats planeras en ny gång- och cykelväg att anläggas i trafikplatsens östra del vilken ersätter den befintliga. Gång- och cykelvägen kommer att korsa på- och avfartsramper i plan och knyta an till det lokala gång- och cykelvägnätet på respektive sida av motorvägen. Den kommer att få en högre standard än befintlig GC-förbindelse.

Kollektivtrafik

De närmsta tunnelbanestationerna är Vårby gård och Skärholmen centrum. Området kollektivtrafikförsörjs i övrigt i huvudsak med buss. Sex busslinjer matar mellan Kungens kurva och tunnelbanan i Skärholmen samt Fruängen. Direktförbindelser finns bland annat även till Tumba, Flemingsberg och Huddinge C. Bussar går idag mellan Skärholmen och Kungens kurva via Lindvretens trafikplats. Den nya trafikplatsen med dess anslutningsvägar kan komma att trafikeras av busstrafik men av trafikala skäl är det inte lämpligt med busshållplatser inom detaljplanen.

En förstudie pågår parallellt för att trafikförsörja området med spårväg. Spårväg Syd planeras att gå mellan Älvsjö och Flemingsberg och passera områdena Fruängen, Skärholmen och Kungens kurva. Spårvägen förväntas gå genom området via Skärholmsvägen med hållplatsläge i Skärholmens centrum för att därefter gå på bro över E4/E20 för planskilt hållplatsläge över Dialoggatan. Därefter planeras spårvägen planskilt korsa Kungens kurvaleden för ett andra hållplatsläge inom Kungen kurva, i höjd med Månskärsvägens förlängning, för vidare sträckning mot Masmö. Hänsyn har tagits i arbetsplanen för Förbifart Stockholm för att möjliggöra stöd för brokonstruktion över E4/E20. Spårväg syd kan komma att påverka planområdet vid cirkulationsplatsen på Kungens kurvaleden. Detaljplanen innebär inget hinder för utbyggnaden av spårvägen.

Storstockholms Lokaltrafik AB studerar nya linjestreckningar för stombussar som avser trafikera Förbifart Stockholm. Dessa kommer sannolikt att ha direktkoppling till bl.a. Flemingsberg och Fittja. Inom området kommer dessa att angöra Skärholmen C samt hållplatser inom Kungens kurva.

Biltrafik

Statligt vägnät

Europavägarna E4 och E20 är Stockholms södergående länk och förbinder huvudstaden med Helsingborg, Göteborg och Malmö samt Europa. Kungens kurva – Skärholmen förbinds i dagsläget till E4/E20 via trafikplats Kungens kurva i områdets norra del och trafikplats Lindvreten i sydväst.

Enligt utställningsförslaget för Förbifart Stockholms arbetsplan kommer E4 att separeras från E20 strax norr om trafikplats Vårby. De separerade vägarna följer därefter befintlig sträckning mot nordväst förbi trafikplats Lindvreten. E4 länkas därefter av norrut i tunnel vars mynning är placerad centralt i området i höjd med Dialoggatan.

En ny trafikplats uppförs centralt i området. Trafikplatsen syftar i första hand till att möjliggöra en lokal anslutning till Förbifart Stockholm (E4) men kommer även att ansluta till E4 söderut och E20 norrut mot Stockholms innerstad. Trafikplatsen medför att området ges en ny anslutningspunkt med ökad tillgänglighet för den lokala och regionala trafiken som följd.

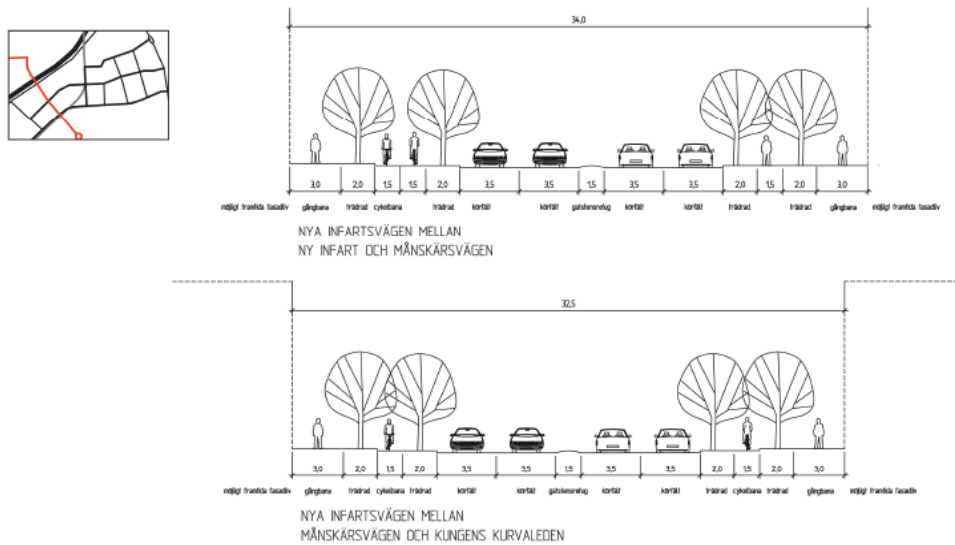
Till följd av att vägområdet för E4 och E20 breddas behöver den befintliga trafikplatsen vid Lindvreten byggas om. Planförslaget innebär att även denna byggs som en överliggande cirkulationsplats. Trafikplatsen kopplas samman med det statliga vägnätet genom parallellgående ramper med anslutning mellan E4 söder om och E20 norr och söder om trafikplatsen. Detta innebär att södergående trafik efter ombyggnation inte längre kommer att behöva färdas via Vårby allé. Befintliga ramper söder om trafikplatsen kommer inte att behövas då den ombyggda cirkulationsplatsens ramper hamnar i det befintliga vägområdet.

Lokalt vägnät

Den nya trafikplatsen förbinds med Kungens kurva genom en ny huvudgata vilken sträcker sig via Månskärsvägen till Kungens kurvaleden. Norr om E4/E20 föreslås en ny huvudgata förbinda trafikplatsen med Skärholmsvägen i Stockholm stad. Den nya huvudgatans korsningar med befintliga huvudgator utformas som cirkulationsplatser. Stockholm stad detaljplanlägger den nya cirkulationsplatsen på Skärholmsvägen. Huddinge kommun och Stockholm stad samordnar de olika detaljplanerna och har genomfört både samråd och utställning samtidigt.

Från den nya anslutningsvägen söder om den nya trafikplatsen införs utfartsförbud till angränsande fastigheter. Vissa infarter till omgivande fastigheter behöver justeras på grund av de nya cirkulationsplatserna på Månskärsvägen och Kungens kurvaleden.

Gatan utformas enligt de riktlinjer som anges i den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva. Detta innebär dubbla körfält för biltrafik i båda riktningarna samt en parallellgående gång- och cykelbana. Gatan förses med trädrader på ömse sidor för att skapa karaktär åt gaturummet.



Illustrationer från Fördjupad översiktsplan för Kungens kurva – samrådsförslag

Trafikprognoser

Trafikverket har låtit utföra trafikprognoser för föreslagen utformning av Förbifart Stockholm mot prognosår 2035. För mer information se Miljökonsekvensbeskrivningen i Förbifart Stockholms arbetsplan. Här anges att dagens trafikflöde på E4/E20 söder om trafikplats Kungens kurva är ca 83 000 fordon/dygn och att det år 2035 med Förbifarten blir ca 163 000 fordon/dygn. Utan förbifarten år 2035 anges ca 150 000 fordon/dygn. (Angivna fordonsflöden gäller vardagsmedeldygn.)

I kommunens pågående arbete med en fördjupad översiktsplan för Kungens kurvaområdet har prognosår 2030 använts. Med föreslagen markanvändning skulle den nya trafikplatsen och den ombyggda trafikplatsen Lindvreten få avsevärt högre trafikflöden än vad som är angivna i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning. Den fördjupade översiktsplanen är dock inte antagen ännu och arbete med alternativ markanvändning pågår.

Det är känt att prognosmodellerna som använts underskattar handelsresor. Bland annat eftersom människor ofta kombinerar handelsresor med andra typer av ärenden vilka inte kommer med i prognosmodellen. På grund av detta anses framtagna modeller underskatta trafiken till och från trafikplatserna vid Kungens kurva. Utformningen av lokalgator och trafikplatserna har därför utformats för att klara av högre trafikflöden än vad som prognostiserats.

År 2030 bedöms anslutande gator mot trafikplats Lindvreten få samma trafikflöden som idag eller lägre beroende av framtida markanvändning.

Under dygnets mest belastade timmar bedöms fördröjningarna som låga och att utformningen klarar att betjäna trafikanterna väl.

För den nya trafikplatsen år 2030 bedöms den norra anslutningen till lokalvägnätet få ett trafikflöde under 10 000 fordon per dygn. Den södra anslutningen kommer att bli huvudentrén till Kungens kurvaområdet och beroende av framtida markanvändning svår att prognostisera. Trafikflödet på Månskärsvägen och Kungens kuvaleden i riktning mot Dialoggatan kommer att öka markant som en följd av en ny trafikplats. Det finns inga trafikprognoser framtagna för det kommunala vägnätets belastning av trafik från ny trafikplats. Anslutningen mot trafikplatsen har dock prognostiserats få ett trafikflöde på 25 000 fordon per dygn men kan uppgå till 36 000 fordon per dygn beroende på utbyggnadstakt och markanvändning för det framtida Kungens kurva området. Trafikplatsen och dess lokalgator är kapacitetsstarkt utformade och vid det lägre trafikflödet kan fördröjningarna förväntas bli små. Vid det högre trafikflödet kan det uppkomma kapacitetsbrist under vissa tider.

Parkering, utfarter

Utfartsförbud är föreslaget i detaljplanen mellan trafikplatsen och Kungens kuvaleden samt vid cirkulationsplatser, med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet.

Befintliga infarter till fastigheter som kommer att påverkas av ny väg/trafikplats kommer att få nya lägen och en ny gemensamhetsanläggning föreslås på fastigheten Sekanten 1. Det medför viss justering av trafikföring och parkeringsuppställning på dessa fastigheter. Trafikrörelser till fastigheten och omdisponering av verksamhetens ytor till följd av ny gatustruktur kommer att utredas vidare i detaljprojekteringen. Detta kommer att regleras i avtal mellan fastighetsägarna och Huddinge kommun.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

I samband med att vägområdet för E4/E20 breddas vid utbyggnaden av Förbifart Stockholm kommer kraftledningsstolparna genom Kungens kurva att behöva flyttas. Den kraftledningsstolpe som idag står på norra sidan om E4/E20 mellan Lindvreten och den planerade nya trafikplatsen kommer att få en ny placering alldeles öster om den nya trafikplatsen. Kraftledningsstolpen kommer att behöva flyttas innan den nya trafikplatsen kan byggas. Detta innebär att den nya trafikplatsen kommer att hamna under de luftburna

kraftledningarna. Ansvar för flytt av kraftledningsstolparna ligger på Svenska kraftnät och Trafikverket.

Förorenad mark

Föroreningar har påträffats söder om den nya trafikplatsen med halter över MKM (mindre känslig markanvändning). Alifater >C16-C35 har påträffats i halt över MKM vid Månskärsvägen där ny cirkulationsplats ska byggas.

Norr om den nya trafikplatsen har bly och kadmium påträffats i föroreningshalt mellan riktvärdet för KM (känslig markanvändning) och MKM.

I arbetsplanens MKB står att förorenade massor åtgärdas utifrån föroreningar och platsen där de ligger. Förorenade massor ska i första hand återvinnas efter samråd med miljöförvaltningen. Om man inte kan återanvända schaktmassorna ska de skickas till anläggning som har tillstånd att ta emot sådana massor.

Luft

Miljö kvalitetsnormer (MKN) anger en föroreningsnivå som inte får eller inte bör överskridas. Miljö kvalitetsnormerna gäller för luften utomhus, där människor vistas.

Miljö kvalitetsnormen för PM 10 överskrids redan i dagsläget längs E4/E20 inom vägområdet och i närområdet till vägen. Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids inte. Jämfört med idag visar trafikprognoserna för utbyggnadsalternativet på ökad trafik på E4/E20. Söder om Kungens kurva kommer trafiken att dubbleras, från dagens cirka 83 000 fordon per dygn till cirka 163 000 fordon per dygn. De lokala kopplingarna visar ett trafikflöde från nya trafikplatsen till Kungens kurvaområdet på ca 25 000 fordon.

Enligt MKB:n för Förbifart Stockholm är det, förutom den regionala bakgrundshalten, yttrafiken som kommer att medföra den största påverkan på luftkvaliteten i området, precis som i nuläget och i nollalternativet. Förbifart Stockholms största påverkan på luftföroreningshalterna i Kungens kurvaområdet kommer att utgöras av de två tunnelmyningarna genom vilka en stor del av tunnelns luftföroreningar ventileras ut i markplan. Utan ett ventilationssystem i tunneln skulle stora områden utanför tunnelmyningarna få höga luftföroreningshalter.

Med en dubbdäcksanvändning på 70 procent överskrids miljö kvalitetsnormen för partiklar längs E4/E20. Överskridandet sker inom vägområdet och i närområdet till vägen. Det är till övervägande del områden där människor inte vistas. Undantag utgörs av gång- och cykelbanan som löper söder om E4/E20

samt parkeringsplatser närmast vägen, bland annat McDonalds i Lindvretens industriområde.

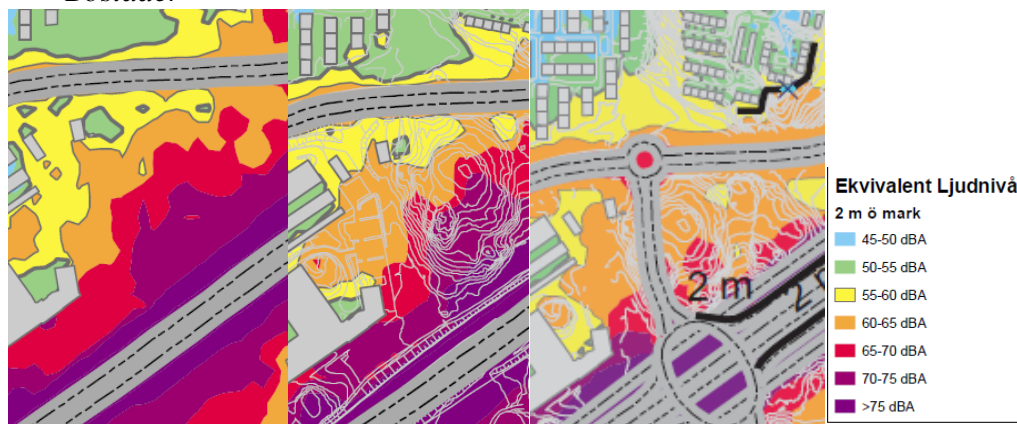
PM10-halterna i närliggande bostadsområden ligger i intervallet 27-39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Med 50 procent dubbdäcksanvändning begränsas överskridandet i princip till vägområdet. Eventuellt kan mindre delar av gång- och cykelbanan beröras. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids inte.

Den lokala kopplingen från E4/E20 till Månskärsvägen -Kungens kurva beräknas ha ett fordonsflöde på 25 000 fordon med utbyggd Förbifart Stockholm. Generellt kan miljökvalitetsnormerna för PM 10 riskera att överskridas vid en tät bebyggelsestruktur med dubbelsidig bebyggelse och en trafikmängd över 20 000 fordon. I dessa delar bör fördjupad luftutredning göras vid ny bebyggelse.

Buller, vibrationer

Detaljplanen medför nya vägkopplingar till Skärholmen och Kungens kurva som kan ge ökad trafikbullerstörning för närliggande bostäder i Skärholmen, verksamhetslokaler och till Gömmarens naturreservat.

Bostäder



Nuläge

Nollalternativ

Förbifart Stockholm –mot Skärholmen

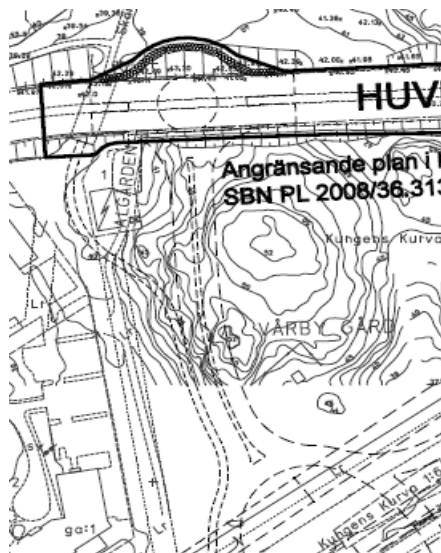
Illustration över buller, från E4 Förbifart Stockholm – Arbetsplan miljökonsekvensbeskrivning(MKB)

I utbyggnadsalternativet, precis som i nollalternativet, beräknas bullernivåerna längs E4/E20 ökat jämfört med nuläget. Området är redan i nuläget mycket bullerstört. I utbyggnadsalternativet får bostäderna norr om den nya lokala vägkopplingen, ljudnivåer som överskrider riksdagens riktvärde på 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

Breddningen av E4/E20 räknas som väsentlig ombyggnad och därför ska de nationella riktvärdena för trafikbuller tillämpas, vilket innebär att 55 dB(A)

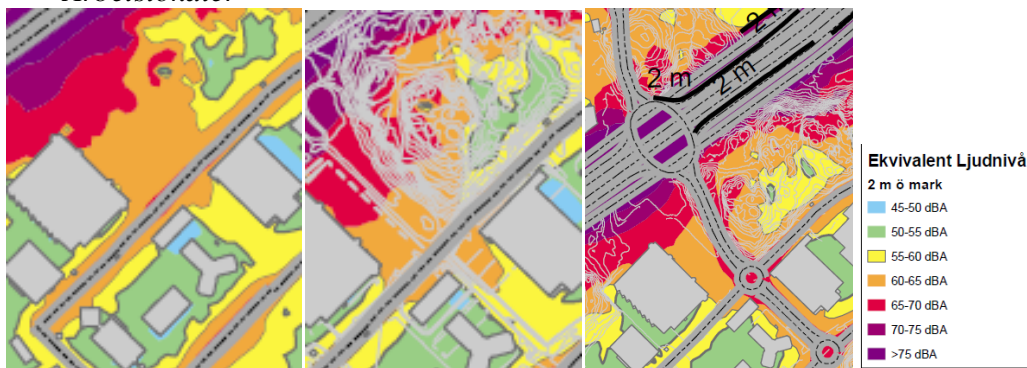
ekvivalent ljudnivå vid fasad utomhus eller 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus inte bör överskridas. Många bostäder får därmed bullerskyddsåtgärder, t.ex så föreslås förutom vägnära skärmar även lokala skärmar vid vissa bostäder. Utgångspunkten för var lokala skärmar anläggs är att trafikbullret från E4/E20 medför högre bullernivåer än 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå eller bidrar till att 55 dB(A) överskrids.

De lokala skärmarna ligger utanför arbetsplaneområdet och de kan därför inte regleras i arbetsplanen. De kommer därför att regleras i avtal. Vid Lindholmsbacken föreslås lokala bullerskärmar på 2-3 m. Anslutningen till Skärholmsvägen föreslås utformad som en rondell. Norr om rondellen föreslås en bullervall. Denna planläggs av Stockholm stad.



Utsnitt Plankarta samråd Stockholms stad:
Förbifart Stockholms lokala anslutning till Skärholmsvägen

Arbetslokaler



Nuläge Nollalternativ Förbifart Sthlm –Kungens kurva
Illustration över buller, från E4 Förbifart Stockholm – Arbetsplan MKB

I området nära E4/20 ligger ljudnivåerna redan i nuläget i intervallet 65-70 dBA och längre in mot Månskärsvägen i intervallet 60-65 dBA. Jämfört med nollalternativet blir ljudnivåerna något bättre i delarna närmast E4/20 p.g.a. de vägnära bullerskärmar som är föreslagna.

Den nya vägen från E4/E20 och till Kungens kurvaleden medför ökad trafik till- och längs med Kungens kurvaleden och också ökat trafikbuller. Enligt bullerkarteringen ligger den ekvivalenta ljudnivån på 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå nära den nya vägen mot Kungens kurvaleden i utbyggnadsalternativet. I korsningen Månskärsvägen – Nya vägen ligger den ekvivalenta ljudnivån i intervallet 65-70 dBA. De riktvärden för arbetslokaler som ej bör överskridas är 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus och 40 dBA inomhus. Riktvärdet för arbetslokaler överskrids i dessa delar. Den nya vägkopplingen till Kungens kurva räknas som lokal gata i delen från Månskärsvägen till Kungens kurvaleden. Ansvaret ligger på Huddinge kommun att genomföra de ev. bullerskyddsåtgärder som behövs så att riktvärdet för arbetslokaler kan innehållas.

Naturreseptet

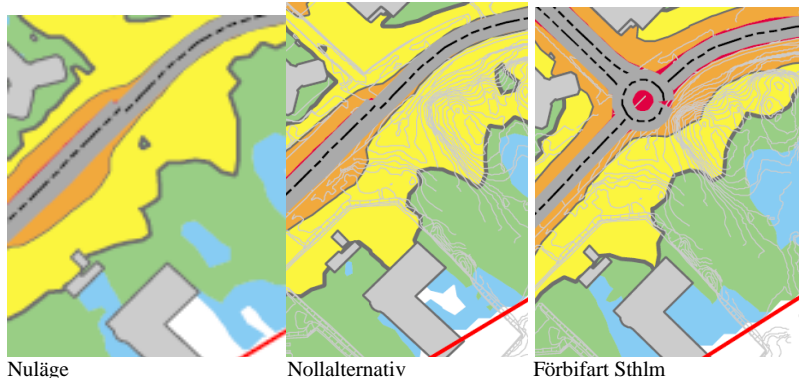


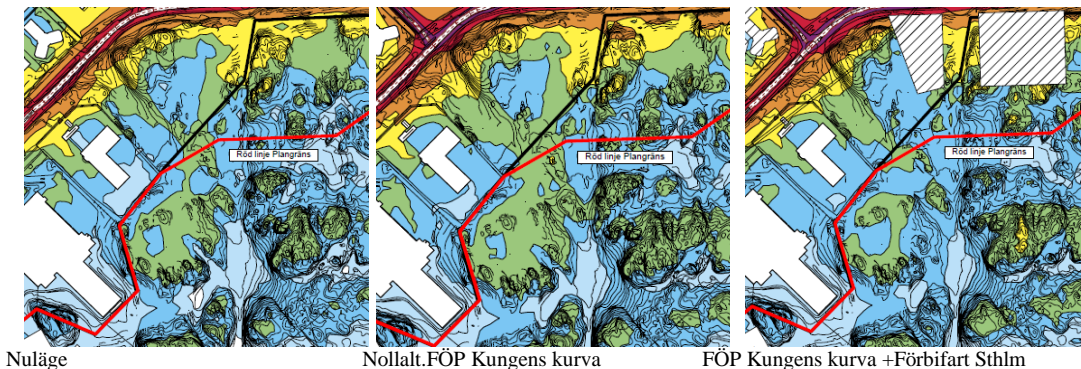
Illustration över buller, från E4 Förbifart Stockholm – Arbetsplan MKB.

Längs med Kungens kurvaleden medför både nollalternativ och utbyggnadsalternativ att en zon på ca 70-100 meter får ökade ljudnivåer. I nuläget ligger den ekvivalenta ljudnivån på 55-60 dBA i denna zon. Förbifarten med utbyggd lokal koppling innebär att denna zon, framför allt närmast vägen får ljudnivåer upp mot 60 -65 dBA. I nollalternativet finns inte den lokala kopplingen mellan E4/20, Skärholmen och Kungens kurvaleden med.

Enligt Förbifart Stockholms bullerkartering ligger ljudnivåerna i intervallet 50- 55 dBA i delen som gränsar mot naturreseptet både i nollalternativ och i Förbifartsalternativet. I beräkningarna för Förbifarten har man inte räknat med en fullt utbyggd Kungens kurva med de trafikflöden detta kan innebära.

I den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva har en översiktlig bullerkartering gjorts som jämför planförslag med och utan Förbifart Stockholm med ett nollalternativ som innehåller den nya vägkopplingen mellan E4/20 och Kungens kurvaleden (samma som föreslås i Förbifart Stockholm). Enligt denna bullerkartering ligger ljudnivåerna, i ett nollalternativ med ny väg, i intervallet 50-55 dBA vid naturreservatsgränsen. I planförslaget ingår att naturreservatsgränsen flyttas (röd linje). I denna kartering finns även beräknat ett alternativ med fullt utbyggd Kungens kurva samt Förbifart.

Enligt karteringen ökar ljudnivån nära Kungens kurvaleden pga den ökade lokaltrafiken både i nollalternativ och utbyggnadsalternativ. På större avstånd minskar ljudnivån något p.g.a att E4:an avskärmas av tillkommande bebyggelse i Kungens kurvaområdet i utbyggnadsalternativet. I den fördjupade översiktsplanen för Kungens kurva diskuteras alternativ för att minska bullernivåerna i naturreservatet i delen mot Kungens kurvaleden. Bl.a bör tillkommande bebyggelse närmast naturreservatet utformas så att den begränsar bullerspridningen.



Riskhänsyn

Vägarna E20 och E4, och därmed även Förbifart Stockholm, är leder för farligt gods. Det har därför tagits fram en riskutredning i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen. I utredningen har man kommit fram till att både individ- och samhällsriskerna längs ytväglägena blir förhöjda med projektet och att vidare hantering av riskerna krävs. Individrisknivån ligger inom det så kallade ALARP- området (As Low As Reasonably Possible) på ett avstånd mellan 30- och 70 meter från väggkant. Detta innebär att risken kan tolereras, för konfliktpunkter inom dessa avstånd, om alla riskreducerande åtgärder har vidtagits. Till konfliktpunkterna räknas enligt arbetsplanens MKB endast befintliga byggnader inom ALARP-området. Inom 30 meter från väggkanten bör marken inte exploateras utan

särskilda åtgärder, samt utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

I Kungens kurva finns bebyggelse relativt nära vägen då verksamheterna har ett intresse av att annonsera mot E4/E20. Detta innebär att Trafikverket föreslår riskreducerande åtgärder som riskskärmar mot bland annat parkeringarna norr om E4/E20 mellan Lindvretens trafikplats och den nya trafikplatsen. Vid Heron city har en exempelstudie genomförts och även där föreslås riskreducerande åtgärder.

Detaljplanen för den nya trafikplatsen och Lindvreten innebär inga risker för omgivningen. Trafikplatserna och deras kopplingar till det lokala vägnätet kommer inte att ha transporter med farligt gods. I samband med byggnationen av Förbifart Stockholm kommer detaljplanen att beröras av en förhöjd risk men denna orsakas av vägbyggnationen och ska hanteras av Trafikverket.

Teknisk försörjning

Dagvatten

I dagsläget leds dagvattnet från vägnätet i området till östra Mälaren via Vårby dagvattentunnel och Skärholmen-Mälarhöjdstunneln.

Huvudprincipen för Förbifart Stockholm är att dagvattnet från trafikytor ska avledas via diken och dagvattendammar mot avrinningsområdets naturliga recipient. Så långt som möjligt ska dagvattnet avledas via vägdiken eftersom det både har en renande effekt och utjämnar flödena. I dagvattendammarna sker sedimentering av partikelbundna föroreningar och en oljefälla förhindrar att flytande föroreningar förs vidare mot recipienten.

Efter en dagvattendamm avleds vattnet via diken, ledningar eller dagvattentunnlar till recipienten. För att förhindra spridning av utsläpp vid olyckor där vätska rinner ut på vägen förses dammarna med haveriskydd och utflödet från dammen stängs. Efter olyckan saneras dammen.

Vid Duvberget placeras en ny dagvattendamm, på västra sidan om vägen. Dammen med haveriskydd ansluts mot Vårby dagvattentunnel där dagvattnet omhändertas av Stockholm Vatten AB. Vårby dagvattentunnel mynnar i Hagaviken i sydöstra delen av Vårbyfjärden.

Huvuddelen av sträckan, avvattnas mot en dagvattendamm som planeras på västra sidan om vägen där nuvarande bensinstation (Statoil) ligger samt mot en damm och ett avsättningsmagasin på vägens östra sida. Den östra dammen anläggs vid vägen strax söder om den nya trafikplatsen och

avsättningsmagasinet planeras under nuvarande parkeringsyta för Heron city. Både dammar och magasin förses med haveriskydd. Det renade vattnet avleds mot Vårby dagvattentunnel där dagvattnet omhändertas av Stockholm Vatten AB.

Hanteringen av dagvattnet från cirkulationsplatserna kommer att följa ramperna och sen fördelas till närliggande dagvattendammar.

Omhändertagande av vägdagvatten från de lokala vägarna kommer delvis ske i planteringsytor och i fördröjningsmagasin i vägområdet och med bräddning till befintligt dagvattennät. Då dessa gator på sikt kommer att belastas av stora trafikmängder är någon form av rening motiverad innan avledning till ledningsnätet. Vilken typ av åtgärd som blir aktuellt för rening studeras vidare i genomförandeskede. I de fall det är lämpligt kommer öppna dagvattendiken att användas. Dagvattenhanteringen ska följa Huddinge kommuns dagvattenstrategi.

Sammanlagt kommer Mälaren belastas med väsentligt mindre mängder föroreningar än i nollalternativet och möjligheten att nå god status i Mälaren ökar. *(För utförligare beskrivning av dagvattenhanteringen se arbetsplanens MKB)*

Genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planarbetet sker med normalt förfarande enligt 1987 års plan- och bygglag (ÄPBL). Programsamråd har skett.



Tidplan

Beslut om programsamråd i SBN	8 oktober 2009
Programsamråd	19 oktober - 10 december 2009
Beslut om plansamråd i SBN	9 juni 2011
Plansamråd	15 aug 2011 – 7 okt 2011
Utställning	21 nov - 19 dec 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2a kvartalet 2013
Laga kraft*, tidigast	2a kvartalet 2013
Byggnation nya trafikplatsen	2014-2017
Byggnation av Lindvreten	2017-2020

(*Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft efter ca 4 veckor efter antagandebeslutet.)

Tidplanen för byggnationen är beroende av fastställandet av arbetsplanen för E4 Förbifart Stockholm.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år och börjar den dag då beslutet att anta detaljplanen har vunnit laga kraft. Genomförandetidens längd motiveras av att det kan uppstå ett behov av att ändra detaljplanen ytterligare innan trafikplatsen väl är genomförd.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 5:11), men planen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver planen.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Huvudmannaskapet för de överliggande cirkulationsplatserna i Lindvreten och för den nya trafikplatsen samt för anslutande gator regleras genom genomförandeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun gällande Förbifart Stockholm. Trafikverket är huvudman för det statliga vägnätet (E4 och E20) och ramperna upp till trafikplatserna medan Huddinge kommun föreslås vara huvudman för trafikplatserna och de anslutande lokalgatorna.

Avtal

Kommunstyrelsen beslutade den 25 augusti 2008 att ge samhällsbyggnadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta de detaljplaner som behövs för Förbifart Stockholm.

Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av Förbifart Stockholm inklusive lokala anslutningar. Genomförandeavtalet ska antas samtidigt som detaljplanen.

Huddinge kommun kommer vidare att träffa avtal/överenskommelser med de fastighetsägare som berörs av detaljplanens genomförande vilket framförallt avser mark som ska förvärvas (inlösas) för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

I detaljplanen är gatumark 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 fastigheter – helt eller delvis - berörs av dessa förvärv inom planområdet: Lönngården 1, Lönngården 6, Algården 1, Kvadraten 3, Sekanten 1, Rektangeln 4, Rektangeln 1 och Segmentet 2. Kvadraten 3 ägs i dagsläget av Huddinge kommun men en försäljning pågår.

Huddinge kommun förvärvar (inlöser) mark som är utlagd som allmän platsmark i detaljplanen och betalar ersättning dels för marken, dels för de tomtanläggningar som berörs av förvärvet, t ex träd, buskar och staket. Förvärv av marken sker när detaljplanen har vunnit laga kraft och ska genomföras.

Detaljplanen förväntas inte leda fram till bygglov.

Ledningsrätt

Ledningsrätt finns för vattenfall AB i Månskärsvägen. Ledningsrätten ligger i befintligt vägområde som kommer att bevaras som vägområde.

Gemensamhetsanläggningar

Detaljplanen påverkar infarten till den gemensamhetsanläggning som går på fastigheten Sekanten 1. Gemensamhetsanläggningen behöver därför ändra dragning och anpassas efter den nya infarten. Den nya gemensamhetsanläggningen hamnar utanför planområdet för Förbifart Stockholm men kan anläggas inom befintlig detaljplan för Sekanten 1.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Gatuutbyggnaden inom planområdet beräknas kosta i storleksordningen 300 miljoner kr varav den större delen bekostas av Trafikverket.

Huddinge kommun avser att bygga den nya förbindelsen mellan Månskärsvägen och Kungens kurvaleden. Denna utbyggnation inklusive en cirkulationsplats på Månskärsvägen, en ny cirkulationsplats på Kungens kurvaleden samt ombyggnation av Månskärsvägen och Kungens kurvaleden är de anläggningar som Huddinge kommun står för medan Trafikverket bekostar själva trafikplatserna.

Driftskostnader för de kommunala gatorna inkluderat trafikplatsen (ovanliggande konstruktion) beräknas till ca 500 000 kr per år.

Vatten och avlopp

Vid den nya cirkulationsplatsen på Skärholmsvägen finns idag en tryckstegringsstation för Stockholm vatten AB på Huddinge kommuns sida. Denna anläggning kommer inte att beröras av den nya detaljplanen men infarten kommer att säkras i genomförandeskedet. Flera vatten- och avloppsledningar kommer att beröras av den nya anslutningsvägen till den nya trafikplatsen. Ansvaret för flytt av dessa ledningar ligger på Huddinge kommun.

Värme

Södertörns fjärrvärme AB har fjärrvärmeledningar som går i Månskärsvägen som kommer att beröras av bland annat byggnationen av den nya cirkulationsplatsen här. Ansvaret för flytt av dessa ledningar ligger på Huddinge kommun. I samband med byggnationen av den nya trafikplatsen

kommer även ledningar som ligger i den statliga vägen att behöva flyttas. Ansvaret för detta ligger hos Trafikverket tillsammans med ledningsägaren.

Elförsörjning

Vattenfall Eldistribution AB har en luftburen 22kV högspänningsledning som passerar detaljplaneområdet. I samband med byggnationen av Förbifart Stockholm kommer vissa av kraftledningsstolparna att hamna för nära vägen och en flytt av dessa är nödvändig. Bland annat kommer en kraftledningsstolpe att placeras precis vid den nya trafikplatsen. Flytten av kraftledningsstolpen kommer inte att innebära ytterligare restriktioner för befintliga byggrätter. Ansvaret för flytt ligger hos Trafikverket tillsammans med ledningsägaren.

Ersättning vid markförvärv

Huddinge kommun förvärvar (inlöser) mark som är utlagd som allmän platsmark i detaljplanen och betalar ersättning dels för marken, dels för de tomtanläggningar som berörs av förvärvet. Förvärv av marken sker när detaljplanen har vunnit laga kraft och ska genomföras.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Arbetsplanens MKB föreslår både vägnära, samt lokala vägskärmar, med målet att ej överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå. De vägnära skärmarna regleras i arbetsplanen. De lokala bullerskärmarna regleras via avtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun respektive Stockholms stad och eventuella berörda fastighetsägare.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Huddinge kommun har tagit fram en förprojektering för de lokala väglänkarnas kopplingar till den nya trafikplatsen. I övrigt har de underlag som krävts för detaljplanen huvudsakligen tagits fram i samband med arbetsplanen och därmed på uppdrag av Trafikverket. Resultatet av dessa redovisas främst i miljökonsekvensbeskrivningen.

Dokumentation och kontroll

Kontrollplan kommer att upprättas inför byggskede gemensamt av Trafikverket och Huddinge kommun.

Administrativa frågor

Ansvar för arbetet med denna detaljplan ligger på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens planavdelning i samarbete med medverkande från kommunens förvaltningar.

Projektledare för detaljplanen är Johanna Tullhage Wadhstorp, planavdelningen. Övriga deltagare i projektgruppen är; Juan Pinones, mark- och exploateringsavdelningen; Signe Wernberg (konsult från Structor) som bistår mark- och exploateringsavdelningen; Britt Inger Sjökvist miljöplanerare planavdelningen, Magnus Edén, lantmäteriafdelningen; Alexandra Mattsson gatu- och trafikavdelningen och Nicklas Lord, gatu- och trafikavdelningen som även är kommunens huvudprojektledare för projektet Förbifart Stockholm.

Underlag till vägsträckningen av de lokala anslutningsvägarna har tagits fram av konsulter (WSP) på uppdrag av Huddinge kommun. Mycket underlag har hämtats från Trafikverkets handlingar för E4 Förbifart Stockholm arbetsplan.

Johanna T Wadhstorp
Planhandläggare