

Planbeskrivning

Detaljplan för Grantorp 5:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg och Glömsta



Områden i grått med benämning gata och väg regleras med ny detaljplan och områden i grönt, rött och blått (A, B och C) är områden som upphävs

Antagandehandling

*Kommunstyrelsens förvaltning, 2022-03-21
Samhällsbyggnadsavdelningen
Diarienummer 2019/1424*

Om detaljplanen

Vad är en detaljplan?

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

Läs mer på

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

Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2022-03-21
- Plankarta med bestämmelser, 2022-03-21
- Granskningsutlåtande, 2022-03-21
- Samrådsredogörelse, 2021-11-26
- Fastighetsförteckning, 2022-03-01

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Barnkonsekvenschecklista, 2022-03-21
- Dagvattenutredning, 2021-08-30
- Bullerutredning, 2021-11-15

Detaljplaneprocess och tidplan

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



Detaljplan för Grantorp 5:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg och Glömsta.

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

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

Innehåll

Om detaljplanen	2
Sammanfattning	4
Detaljplan	5
Planens syfte	5
Plandata	5
Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser	7
Tidigare ställningstaganden	37
Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan	40
Genomförande	42
Organisatoriska frågor	42
Fastighetsrättsliga frågor	43
Ekonomiska frågor	44
Tekniska frågor	45
Administrativa frågor	45

Sammanfattning

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

För att Trafikverket ska kunna genomföra projektet Tvärförbindelse Södertörn uppför Huddinge kommun en ny detaljplan samt upphäver delar av tre gällande detaljplaner i området kring Kästa. Den nya detaljplanen behöver reglera en sidoförflyttning av Katrinebergsvägen, bekräfta Glömstavägen och reglera den nya överliggande cirkulationsplatsen eftersom dessa anläggningar inte är en del av Trafikverkets vägplan. Utöver detta behöver kommunen upphäva delar av tre gällande detaljplaner i området som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan. Delar av följande gällande detaljplaner stämmer inte överens med den föreslagna vägplanen och upphävs:

- *Detaljplan för Trafikplats Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen*, laga kraft 2002-10-31.
- *Detaljplan för Glömstadalen etapp I*, laga kraft 2014-01-17.
- *Detaljplan för Kästa*, laga kraft 1990-03-08

Området som berörs av detta planförslag består av vägområde, gräsytor, skog och åkermark. Fastigheterna inom utpekad område ägs av Huddinge kommun. Längs med Glömstavägen finns flertalet ekar som är skyddsvärda och en som är ett naturminne. I Huddinge kommuns kulturmiljöprogram från 2019 är Glömstadalen utpekad som ett odlingslandskap som ska värnas och nya tillägg i miljön ska undvikas. Utöver detta finns det inga utpekade natur-, kultur- och rekreationsvärden i området. Tvärförbindelse Södertörn och Glömstavägen är riksintresse för befintlig och planerad väg.

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

Någon betydande miljöpåverkan bedöms inte uppstå som en följd av detaljplanen. Kommunen gör därför den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kap, med beaktande av miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 §.

Detaljplanen beräknas att antas under kvartal 1, 2022 och vinna laga kraft kvartal 2, 2022. Tidsplanen är preliminär.

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

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

Detaljplan

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny dragning av Katrinebergsvägen och möjliggöra för en ny cirkulationsplats över och kopplingar till Tvärförbindelse Södertörn. Glömstavägen tas med i detaljplanen för att få en tydligare reglering av vägen, det vill säga att en detaljplan reglerar vägen istället för att tre detaljplaner gör det, samt för att hantera mindre förändringar av vägens utbredning och utformning. Syftet med detaljplanen är även att upphäva delar av gällande detaljplaner som inte stämmer överens med Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

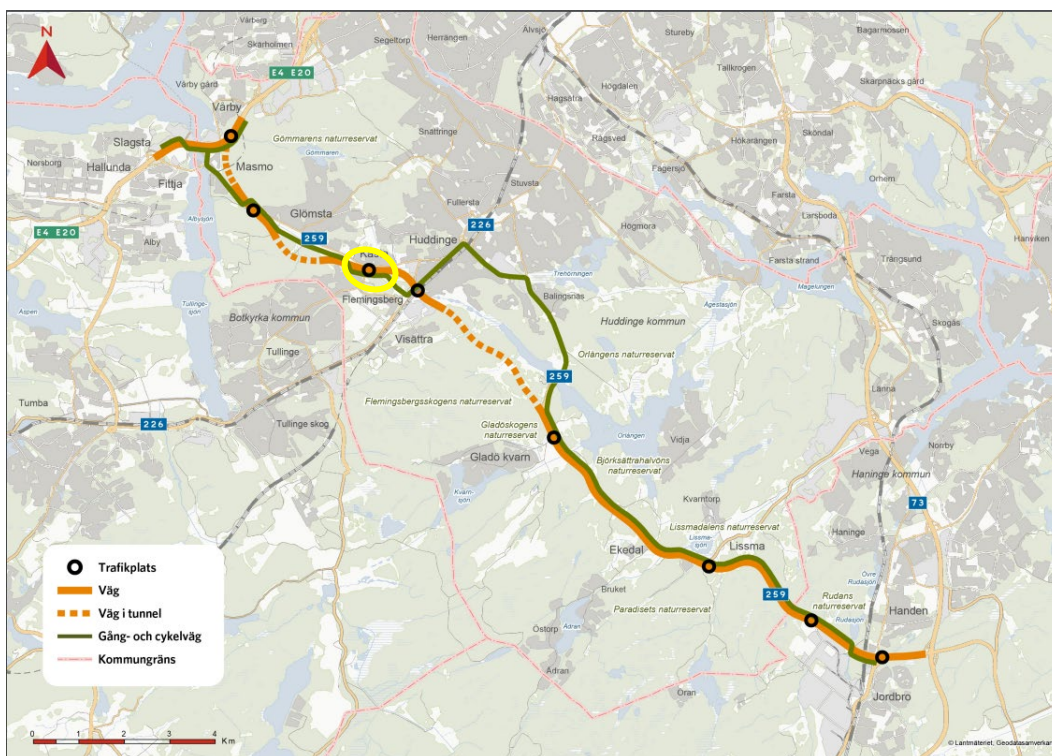
Tvärförbindelse Södertörn kommer tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av länet och skapa nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter samman Stockholmsregionens stadskärnor Kungens kurva/Skärholmen, Flemingsberg och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

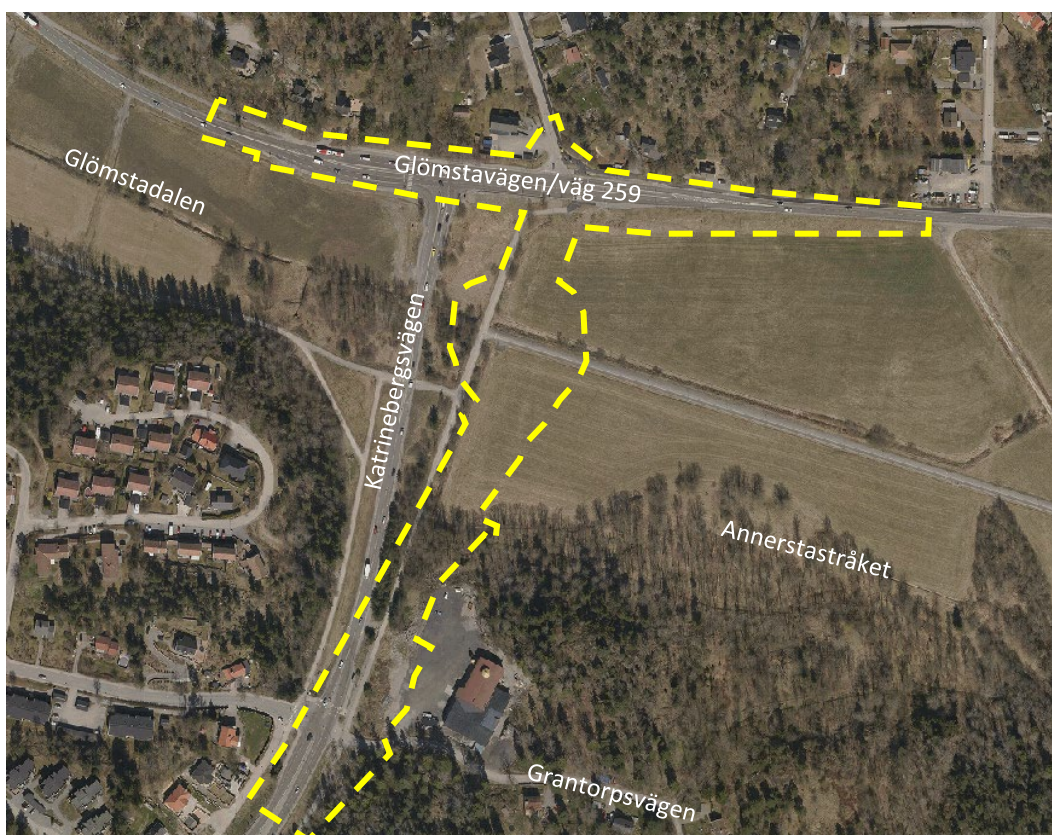
Plandata

Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden

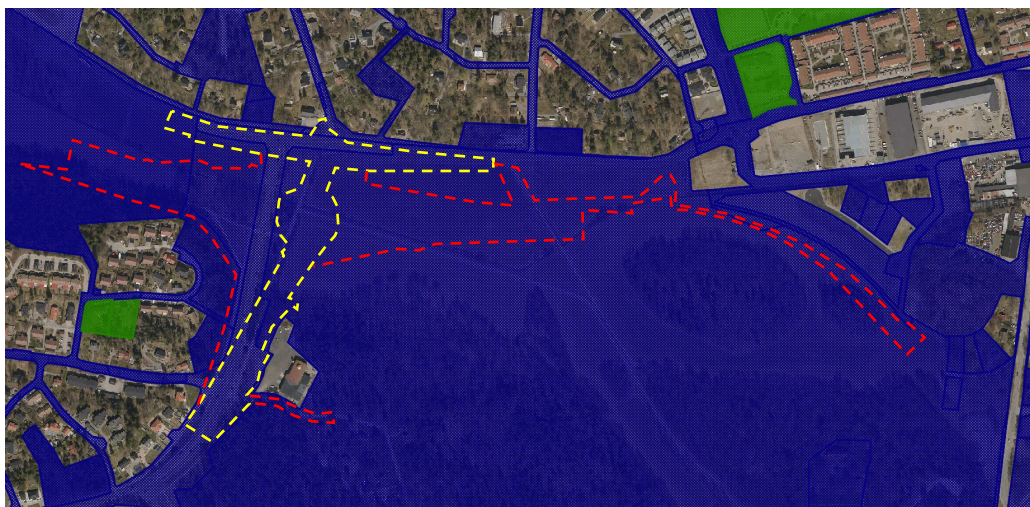
Planområdet ligger cirka 3 kilometer sydväst om Huddinge centrum och cirka 1,5 kilometer nordväst om Flemingsbergs centrum. Planområdet är cirka 11 hektar stort och utgörs idag av Glömstavägen (väg 259), Katrinebergsvägen och del av Glömstadalen. I Glömstadalen är det främst åkermark men även mindre områden med gräs och skog som berörs.



Figur 1: Det aktuella planområdet lokaliserat inringat i rött. Karta: Trafikverket



Figur 2: Ortofoto med ungefärligt planområde för ny detaljplan



Figur 3: Det aktuella planområdets ungefärliga lokalisering markerat i gult och områden som upphävs i rött. Blå yta är områden som ägs av Huddinge kommun och grön yta är områden som ägs av Huddinge samhällsfastigheter. Yta utan färg ägs av enskilda fastighetsägare.

Delar av gällande detaljplan upphävs på delar av fastigheterna Kästa 2:212, Grantorp 5:1, Handkvarnen 11, Grantorp 5:3, Vårdkasen 1:57, Rosenhill 1:1 samt Meteorskuren 1. Delar av gällande detaljplan regleras med ny detaljplan på delar av fastigheterna Grantorp 5:1, Grantorp 5:3, Glömsta 4:1 samt Glömsta 5:1. Delar av dessa fastigheter regleras som allmän plats VÄG₁ eller GATA. Huddinge kommun äger samtliga fastigheter i planområdet. Åkermark på fastigheterna Grantorp 5:1 och Kästa 2:212 är utarrenderad och används idag för foderproduktion till Balingsholms gård.

Planförslagets förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Trafikverkets pågående planering

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

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

nya möjligheter för boende, pendling och näringsliv. Tvärförbindelse Södertörn knyter därmed samman flera av Stockholmsregionens stadskärnor.

Trafikverket upprättar en vägplan som redovisar den nya vägens omfattning och utformning samt konsekvenser på miljö och omgivning. Den nya vägens konsekvenser med mera redovisas i Trafikverkets vägplan som sedan granskas och fastställs av Trafikverkets avdelning för planprövning. Innan vägplanen kan fastställas ska länsstyrelsen godkänna vägplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. För att Trafikverket ska kunna genomföra sitt vägprojekt måste kommunens gällande detaljplaner stämma överens med Trafikverkets vägplan. Utifrån denna förutsättning upprättar Huddinge kommun en ny detaljplan och upphäver delar av gällande detaljplaner i området kring Kästa och Glömsta. Motivet till denna detaljplan är även att Huddinge kommun behöver reglera en sidoförflyttning av Katrinebergsvägen och kommunens överliggande cirkulationsplats.



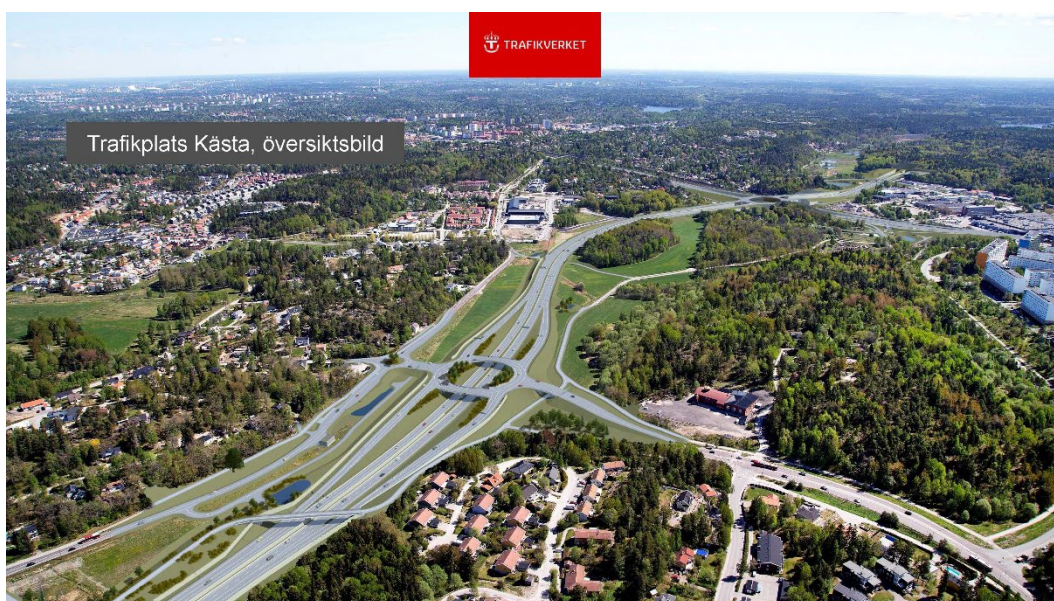
Figur 4: Bild över vägplanens sträckning inom planområdet och dess närhet

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 Gömmarens och Flemingsbergsskogens naturreservat och begränsa intrånget. 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 kommit överens om detta. Kommunen har önskat att vägen ska gå i tunnel för att det i framtiden ska vara möjligt att bebygga området men också för att värna om de befintliga boendemiljöerna i Glömsta.



Figur 5: Karta över vägens sträckning. Orange linje är vägens sträckning och orange streckad linje går vägen i tunnel. Grön streckad linje är gång- och cykelvägens dragning. Karta är gjord av Trafikverket.

Den planerade vägen kommer skära genom större, sammanhängande naturområden och ta delar av naturreservat i anspråk. Detta kommer medföra negativ påverkan på naturvärden i form av bortfall av mark, barriäreffekter, fragmentering av områden med höga naturvärden, samt störning i form av buller och ökad trafik. En breddning av vägen kan komma att innebära att den barriäreffekt som finns idag för både människor och djur kan komma att öka. Trafikverket ansvarar för att effekter på och beskrivning av naturmiljön hanteras inom vägplanen.



Figur 6: Visualisering med vy mot trafikplats Kästa sedd från väster. Bild Trafikverket.

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

Kommunens planering

Kommunens detaljplan syftar till att möjliggöra för Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. För att Trafikverket ska kunna genomföra sitt vägprojekt krävs det att vägplanen inte strider mot kommunens gällande detaljplaner. I området kring Kästa och Glömsta gör vägplanen intrång i tre gällande detaljplaner, vilka samtliga inte reglerar området på samma sätt som vägplanen gör. Planförslaget är därför att upphäva delar av dessa detaljplaner.

Delar av *Detaljplan för Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen* (med aktbeteckning 0126K-13674), delar av *Detaljplan för Kästa* (med aktbeteckning 0126K-11553) och delar av *Detaljplan för Glömstadalen etapp I* (med aktbeteckning 0126K-15826) upphävs. Utöver detta är planförslaget att upprätta en ny detaljplan och reglera VÄG för en ny kommunal överliggande cirkulationsplats, för Katrinebergsvägen som behöver sidoflyttas öster ut, samt för delar av Glömstavägen som får mindre förändringar i framförallt höjdläge. Den nya detaljplanen omfattar delar av *Detaljplan för Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen*, vilket gör att tillsammans med upphävandet hela den detaljplanen ersätts, och delar av *Stadsplan för Västra Flemingsberg IV*, vilket gör att hela den detaljplanen ersätts eftersom andra delar är sedan tidigare ersatt av tidigare upprättade detaljplaner.

Infrastruktur

I detaljplaneområdet kommer trafikplats Kästa att anläggas. Glömstavägen kommer att finnas kvar norr om den tänkta Tvärförbindelse Södertörn. Trafikplats Kästa placeras norr om Katrinebergsvägen i höjd med Kästavägen och utformas med en cirkulationsplats över Tvärförbindelse Södertörn. Katrinebergsvägen och Glömstavägen ansluts till cirkulationsplatsen. Utmed Glömstavägen skapas en ny cirkulationsplats, norr om trafikplatsen, och en lokalväg leds därifrån till trafikplatsen. Vid Kästa kommer den regionala cykelvägen gå på söder sida om trafikplatsen för att sedan passera trafikplatsen på bro och fortsätta på norra sidan mot Masmo.

Tvärförbindelse Södertörn byggs på sträckan genom Glömstadalen ungefär på samma nivå som befintlig mark.

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

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

Landskapsbild

Ett genomförande av detaljplanen kommer påverka landskapsbilden. Tvärförbindelse Södertörn kommer gå genom Glömstadalen. Trafikplats Kästa och Tvärförbindelse Södertörn kommer dominera landskapet i Glömstadalen. Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20).

Glömstadalen utgör en mycket tydlig, rak och öppen sprickdal som i söder avgränsas av skogsklädda höjder och i norr av Glömstavägen och en blandad miljö med skogspartier och villastadsbebyggelse. På södra sidan finns i några lägen tvärgående ”vikar” som utgår från dalen, bland annat vid Loviseberg och i Kästa.

Landskapet inom planområdet utgörs huvudsakligen av jordbruksmark, Glömstavägen och Katrinebergsvägen. Jordbruksmarken böljar svagt och bryts upp av småvägar, öppna diken, åkerholmar samt busk- och trädridåer som utgör viktiga blickfång och bidrar till landskapets småskaliga karaktär och variation. Det långa skogsbrynet mot åkermarken formar en typ av linjär struktur.

Den tätortsnära naturen är idag en tillgång för rekreation och friluftsliv och värdet av områdets grönytor kommer att öka med den framtida stadsutbyggnaden. Genom Glömstadalen löper gång- och cykelstråk som tillsammans med nord-sydliga rekreativa kopplingar utgör förbindelselänkar för vidare strövtåg till skogarna i Gömmaren och Flottsbro. Dalgången har ett stort historiskt tidsdjup vilket kan avläsas i förhistoriska lämningar som sträcker sig tillbaka till stenålder.

I landskapsanalysen, som tagits fram av Trafikverket, går det att bland annat läsa att Glömstadalen är känslig mot storskaliga ingrepp som dominerar dalgången, bryter mot den småskaliga karaktären och påtagligt förändrar landskapsbilden. En storskalig rätlinjig väg riskerar att radera ut/bryta av karaktärsgivande element som skogsbrynets böljande form, moränkullar och ädellövträd. En väg genom området kan påverka visuella samband och utblickar mot landmärken och karaktärsbärande strukturer som är viktiga för orienterbarhet och förståelse för landskapets sammanhang.

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.

Barn- och ungdomsperspektivet

Alla detaljplanearbeten ska bedöma vad förslaget får för påverkan på barn och unga. En checklista har därför fyllts i och finns som bilaga till planhandlingarna. Planförslaget kommer innebära en viss påverkan på barn och unga och kommer till viss del skapa en ökad barriäreffekt. Glömstavägen och Katrinebergsvägen är befintliga vägar och är befintliga barriärer. Glömstavägen kommer vara kvar i befintligt läge och få en liknande utformning och omfattning som idag. Katrinebergsvägen kommer dock sidoförflyttas öster ut och få en bredare utformning och kompletteras med en stor cirkulationsplats. Utifrån främst Katrinebergsvägens förändringar ökar barriäreffekten. Dock kommer den stora påverkan på barn och unga ske från Tvärförbindelse Södertörn med uppförandet

av en ny stor väg som skapar en större barriäreffekt mellan befintliga bostadsområden än vad befintliga Glömstavägen och Katrinebergsvägen gör. Gång- och cykelvägar vid trafikplats Kästa kommer att passera Katrinebergsvägen och Tvärförbindelse Södertörn planskilt.

Utifrån ovan är kommunens bedömning att det åligger på Trafikverket att utreda påverkan på barn och unga och att det arbetet tar hänsyn till Katrinebergsvägens förändringar. 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.

Kulturmiljövärden

I Huddinge kommuns kulturmiljöprogram från 2019 är Glömstadalen utpekad som ett odlingslandskap som ska värnas och nya tillägg i miljön ska undvikas.

Inom ramen för arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en Fördjupad Kulturarvsanalys (2017-12-15). Det innebär att en antikvarisk bedömning av sakkunnig har genomförts, i enlighet med kommunens kulturmiljöprogramms rekommendationer. Här går det att läsa att Glömstavägen, som löper utmed Glömstadalens norra sida, också har sin grund i en äldre landsväg. De äldre slingrande vägstrukturen är tydligt anpassade till topografi och markslagsgränser. Många av de äldre väg- och stigsystemen har fått ny funktion som rekreationsstråk i natur- och friluftsområden.

Dalgången utgör den sista resten av odlingslandskapet kring Glömsta och Flemingsberg säterier som succesivt omvandlats från agrart till urbaniserat landskap.

Glömstadalens långsträckta öppna karaktär med brukad odlingsmark berättar om storgårdssdriften under Glömsta, Fullersta och Flemingsbergs gårdar. Hela dalgången är utpekad som ett kommunalt kulturmiljöintresse. Många av järnålderns byar kom med 1600-talets säteribildning att ingå i godsens stora sammanhängande ägor.

Kulturmiljön kommer påverkas negativt av Tvärförbindelse Södertörn. Den nya vägen kommer få ett dominant uttryck i miljön och öka mängden buller samt öka platsens barriäreffekt. I kombination med att Trafikverket kommer genomföra anpassningar och försiktighetsåtgärder i uppförandet av Tvärförbindelse Södertörn och att vägen är av riksintresse bedöms den vara av större vikt än den påverkan som görs på kulturhistoriska miljön.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planerområdet enligt Riksantikvarieämbetet.

Riksintresse

Glömstavägen är av riksintresse för befintlig väg (MB 3 kap 8 §). Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse för planerad väg (MB 3 kap 8 §).



Gator och trafik

Detaljplaneområdet ligger i kollektivtrafikzon C, cirka 2 km (cirka 1,3 km fågelvägen) från Flemingsbergs pendeltågsstation vilket motsvarar ett gångavstånd på cirka 35 minuter och ett cykelavstånd på cirka 10 minuter. Befintlig gatustruktur utgörs av gång- och cykelstråk längs med Glömstadalen och bilvägarna Glömstavägen och Katrinebergsvägen.

Glömstadalen inom planområdet utgör riksintresse för planerad väg. Glömstavägen utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse.

Gatustruktur

Som gående eller cyklist når man planområdet väster ifrån via gång- och cykelstråk i Glömstadalen.

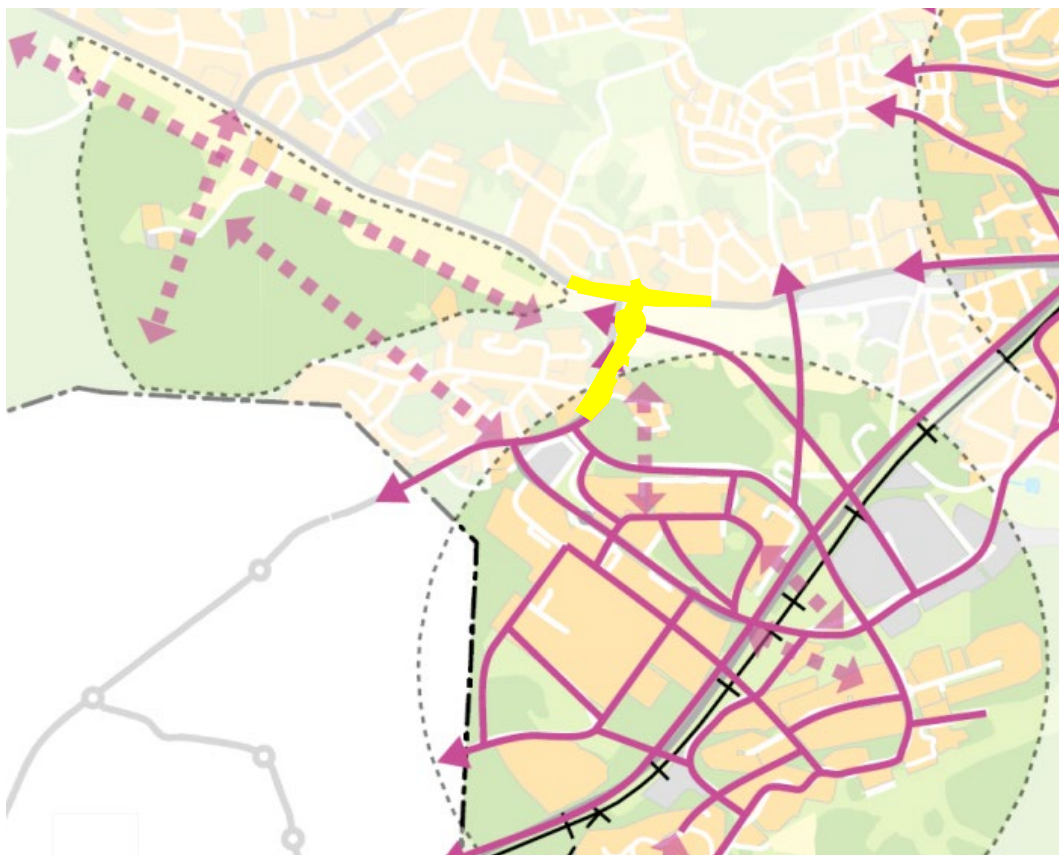
Inom planområdet finns busshållplatserna Kästavägen och Kästadalsvägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Norsborg, Huddinge centrum, Skarpnäck och Skärholmen.

Bilvägar som når eller går igenom planområdet är Glömstavägen, Katrinebergsvägen, Grantorpsvägen eller Kästavägen.

Efter att Tvärförbindelse Södertörns vägplan är genomförd kommer även den att passera planområdet i öst-västlig riktning söder om Glömstavägen. Katrinebergsvägen kommer att passera över Tvärförbindelse Södertörn. Detaljplanen möjliggör för detta. Tvärförbindelse Södertörn byggs längs sträckan genom Glömstadalen i ungefär på samma nivå som befintlig mark.

Gångtrafik

I dagsläget finns ett viktigt gångstråk i Glömstadalen. Gångstråket ansluter till Masmo i öster. Det finns även en promenadväg till Flemingsbergs centrum, Huddinge sjukhus, Gömmarens naturreservat 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).

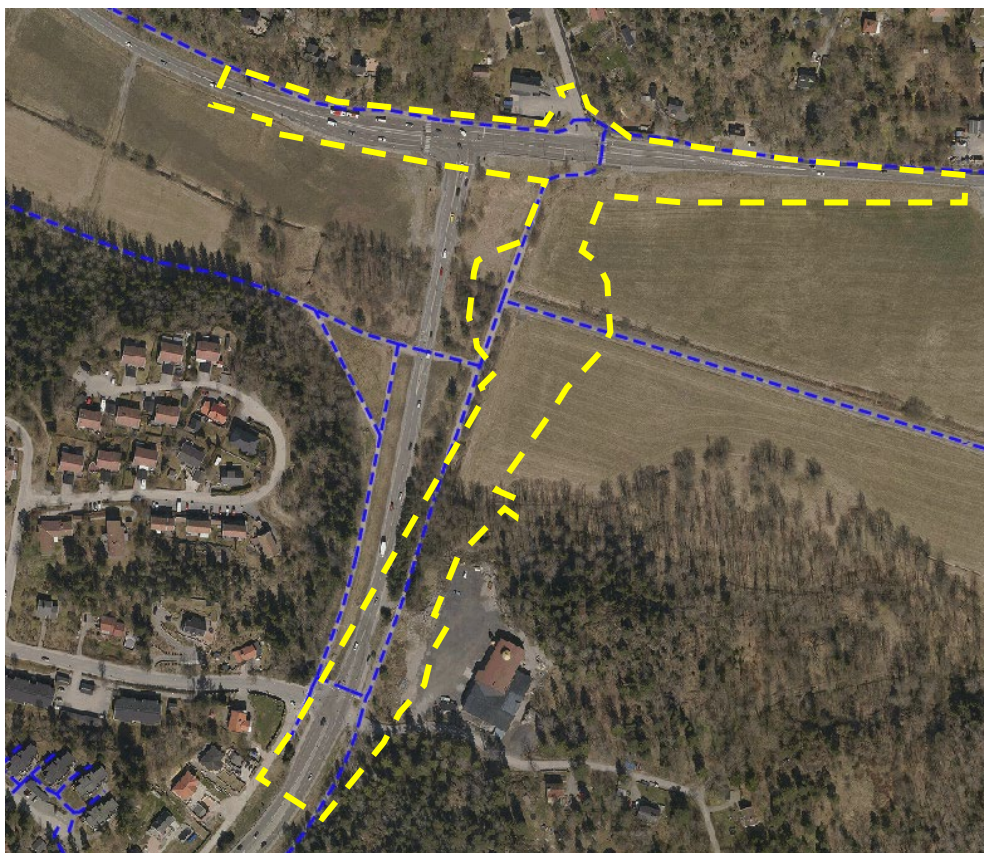


Figur 7: Huddinge kommuns planerade övergripande gångvägnät för Flemingsberg och Glömstadalen enligt Gångplan för Huddinge kommun (2018). Rosa indikerar det övergripande gångvägnätet. Planområdet markerat i gult.

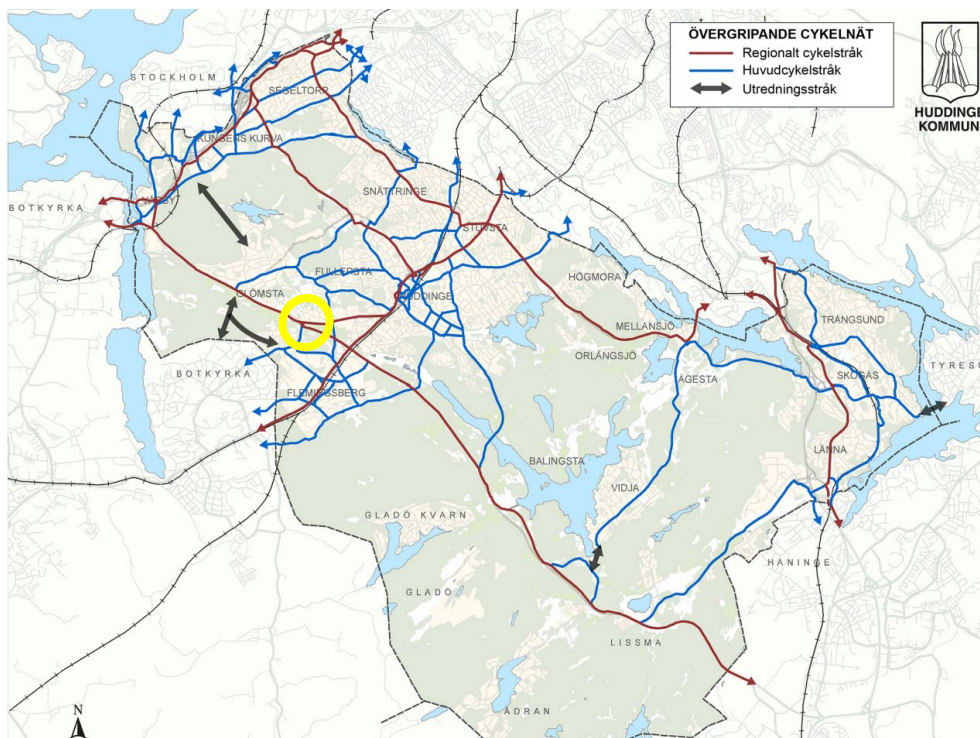
Cykeltrafik

Enligt Cykelplan för Huddinge kommun (2016) består Huddinges cykelvägnät av regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och lokala stråk. I dagsläget finns ett väl utbyggt cykelvägnät mellan det aktuella planområdet och Flemingsberg, Masmo och Huddinge Centrum. Genom Glömstadalen finns en separerad gång- och cykelväg. Glömstastråket utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden. Cykelstråk löper längs med Glömstavägen, Katrinebergsvägen och Annerstastråket. Enligt Huddinge cykelplan ska sträckan längs med Glömstavägen vara en regional cykelväg. I övrigt påverkas inte planområdet av cykelplanen.





Figur 8: Befintliga cykelvägnät är blått markerat. Ungefärligt planområde är markerat i gult.



Figur 9: Karta som visar Huddinge kommuns övergripande cykelvägnät år 2030 enligt kommunens cykelplan. Planområdets lokalisering är markerat i gult.

Trafikverket utreder inom ramen för *Cykelsatsning Södertörn* en regional gång- och cykelväg utmed Glömstavägen mellan Stockholmsvägen och Katrinebergsvägen.

Ett regionalt gång- och cykelstråk planeras att gå längs med Tvärförbindelse Södertörn. I Glömstadalen går gång- och cykelstråket i samma läge som idag, det vill säga norr om den nya motortrafikleden. När gång- och cykelstråket når trafikplats Kästa passerar den på bro över Tvärförbindelse Södertörn och fortsätter på söder sida om vägen. Öster om trafikplats Kästa föreslås gång- och cykelstråket fortsätta på söder sida om Tvärförbindelse Södertörn och ansluta till befintliga gång- och cykelvägar. Gång- och cykelstråket kommer få planskilda passager till Tvärförbindelse Södertörn och Katrinebergsvägen. Vid Flemingsbergs gård ansluter gång- och cykelstråket till det regionala gång- och cykelstråket som går längs med Huddingevägen (väg 226). På de sträckor där befintliga gång- och cykelvägar blir en del av det planerade regionala gång- och cykelstråket uppgaderas de till att få samma standard.

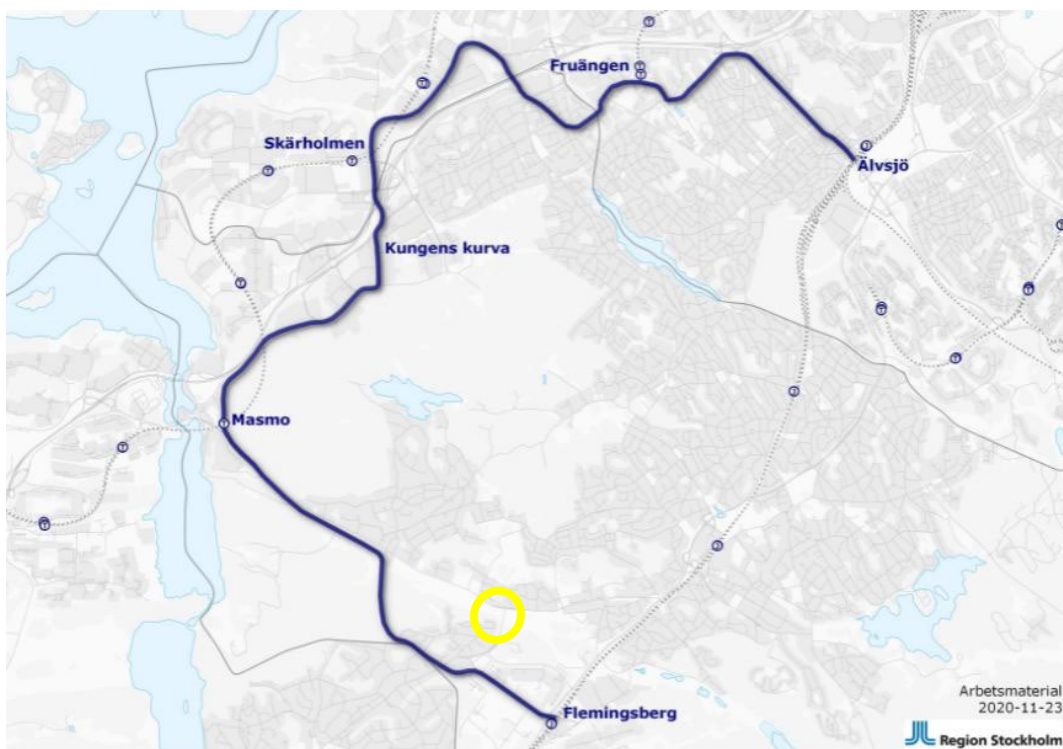


Figur 10: Föreslagen sträckning av gång- och cykelvägen i Glömstadalen mellan Flottsbro och Kästa. Planområdet markerat i svart.

Kollektivtrafik

Inom planområdet finns busshållplatserna Kästavägen och Kästadalsvägen som trafikeras av flertalet busslinjer med hög turtäthet som går till bland annat Norsborg, Huddinge centrum, Skarpnäck och Skärholmen. Flemingsbergs pendeltågstation med tillhörande infartsparkering ligger ca 1,5 km från planområdet. Därifrån trafikeras pendeltåg på linjen Uppsala/Märsta och Södertälje.

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



Figur 11: Bild som visar Spårväg Syds planerade sträckning. Planområdets lokalisering markerat i gult. © Region Stockholm 2019

Biltrafik

Glömstavägen kommer att finnas kvar som kommunal lokalväg vid sidan av Tvärförbindelse Södertörn.

Hastigheten för Tvärförbindelse Södertörn blir på sträckan 80 km/h. Väster om trafikplats Kästa har motortrafikleden 2+2 körfält men österut bildar ramperna mellan trafikplats Kästa och trafikplats Vårdkasen additionskörfält vilket ger 3 körfält i vardera riktningen. Lokalvägarna kring cirkulationsplatsen är utformade med två körfält närmast trafikplatsen. I övrigt är det ett körfält i vardera riktningen. Möjlighet till busshållplatser kommer att finnas på lokalvägnätet.

Drift- och gatuunderhåll

Trafikverket är idag väghållare och driftansvarig för Glömstavägen. Efter att Trafikverket byggt färdigt Tvärförbindelse Södertörn kommer Glömstavägen att överlåtas till Huddinge kommun. Kommunen blir därmed väghållare och driftansvarig för vägen.

Katrinebergsvägen tillsammans med den överliggande cirkulationsplatsen är och kommer Huddinge kommun bli väghållare och driftansvarig för.

Tvärförbindelse Södertörn, ramper från och till vägen samt tillhörande anläggningar som infiltrationsdammar är Trafikverket väghållare för och ansvarig för drift och underhåll.

Mark, natur och vatten

Mark och vegetation

Marken som berörs av detaljplanen består till stor del av befintligt vägområde (Katrinebergsvägen och Glömstavägen) eller ligger ovanför Trafikverkets planerade väg (cirkulationsplatsen). Den del av detaljplanen som omfattar gräsytor, skog och åkermark är omläggningen av Katrinebergsvägen. I det området kommer naturen att hårdgöras och ersättas med en ny väg.

Naturvärden

Trafikverket har tagit fram en naturvärdesinventering för hela Tvärförbindelse Södertörn. Denna klassar fem ytor i närheten av planområdet med påtagligt naturvärde och visst naturvärde (se PM Naturvärdesinventering, Val av lokaliseringalternativ, Trafikverket, 2016-10-14). Syftet med naturvärdesinventeringen var att tillhandahålla ett underlag för planering och utformning av Tvärförbindelse Södertörn. I inventeringen ingår identifiering och kartläggning av strukturer och livsmiljöer som är värdefulla ur naturvårdssynpunkt.

Glömstadalen utgör en serie av landskapsrum avgränsade av mindre höjder och skogsdungar. Glömstavägen medför i dagsläget bullerstörningar i området. I samband med detaljplanens genomförande kommer delar av natur/jordbruksmarken tas i anspråk för hårdgörande av ny väg, Katrinebergsvägen. I möjligaste mån ska intrång på värdefull natur undvikas samt minimeras.

55) Litet område med öppen kulturmark med förekomst av flera hävdgynnade kärlväxter. Här växer sälg i bukettform samt en stor skogsalm. Flera bärande träd och buskar, som hagtorn och nypon, finns inom objektet. Objektet utgör en lämplig livsmiljö för fåglar och fjärilar. Se figur 12.

56) Mindre, glest trädbevuxen hällmark med spår efter en äldre gårdsmiljö. Fältskiktet består av smalbladiga gräs och floran är hävdgynnad. Blommande och bärande buskar finns (t.ex. syren, nypon och en). Flera vidkroniga tallar som hyser den rödlistade talltickan står i västra delen av objektet. Området bedöms utgöra goda jaktmarker för fladdermöss. Se figur 12.





Figur 12: Karta över naturvärden. Gula områden består av visst naturvärde och orangea områden består av påtagliga naturvärden. Ungefärligt planområde markerat med svart streckad linje.

Bedömningen är att ingen eller en liten del av områden med visst naturvärde befinner sig inom planområdet. För hantering och eventuella kompensationsåtgärder för intrång i områden med naturvärden se Trafikverkets vägplan.

Biotopskydd

Glömstadiet, som passerar genom planområdet, omfattas av det generella biotopskyddet. Tvärförbindelse Södertörn kommer att påverka Glömstadiet och dess biflöden. Det är Trafikverket som med Tvärförbindelse Södertörn påverkar Glömstadiet, varför detta behandlas i vägplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Ekar och Hagstaeken längs med Glömstavägen

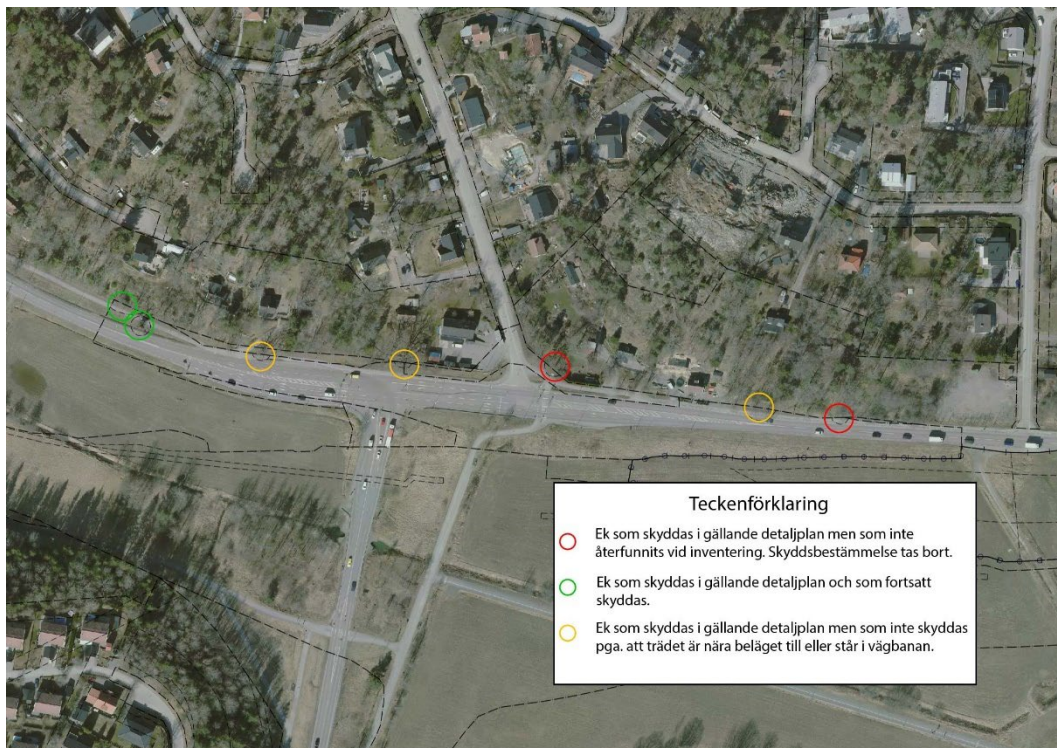
Längs med Glömstavägen finns en ek, Hagstaeken, som har områdesskyddet naturminne. Trädet har stort naturvärde och kulturvärde. Kommunens hållning är att trädet ska stå kvar på platsen. Väg respektive gång- och cykelväg planeras att passera på varsin sida om trädet, likt befintlig situation. Trafikverket har sett en säkerhetsrisk med trädet och har tidigare ansökt till Länsstyrelsen att upphäva trädets naturminnesstatus för att kunna fälla trädet. Länsstyrelsen upphävde

naturminnesstatusen under våren 2020. Det beslutet överklagades och är ännu inte klarlagt (avstämt 2021-09-10 med ansvarig handläggare). Ärendet ligger för närvarande hos Miljödepartementet.

Efter ansökan från Trafikverket beslutade Länsstyrelsen i augusti 2020 att ge dispens från bestämmelserna för naturminnet. Syftet är att Trafikverket vill reducera trädets krona till en trädruin. Detta beslut överklagades av Huddinge kommun. Mark- och miljödomstolen avslog överklagandet. Trafikverket har i och med det dispens från naturminnesklassningen och kan reducera ekens krona till en trädruin.

Eftersom kommunens inställning är att Hagstaeken inte ska fällas införs en planbestämmelse i plankartan om att ”Trädet får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk” (träd₁). Bestämmelsens utformning är i enlighet med Boverkets planbestämmelsekatalog. För att ge bygglovsavdelningen möjlighet att neka en fällning av Hagstaeken införs en bestämmelse i plankartan om att marklov krävs för att fälla de ekar som skyddas med bestämmelsen ”träd₁”. Hagstaeken skyddas även med en bestämmelse i gällande detaljplan.

Utöver detta finns det skyddsbestämmelser i gällande detaljplan för flertalet andra ekar längs med Glömstavägen. Efter inventering av träden av sakkunniga från både kommunen och Trafikverket återfanns inte två av dessa ekar. Se röda ringar i nedan bild. Eftersom träden inte finns tas skyddsbestämmelserna bort. Vidare stod tre av dessa ekar nära eller i den kommande vägbanan (orangea ringar i nedan bild). Dessa ekar kan inte stå kvar eftersom de står i vägen för gång- och cykelvägens breddning eller utifrån säkerhetsrisk. Skyddsbestämmelsen för dessa ekar tas därmed bort.



Figur 13: Ortofoto över Glömstavägen samt ytor med skyddsbestämmelser i gällande detaljplan.

Som kompensation för att ekarna i de orangea ringarna fälls eller reduceras kommer (i) andra ekar i närområdet att gallras fram för att göra dem mer livskraftiga, (ii) stockar återanvänds som död ved för att gynna bland annat insekter samt (iii) kommer stammar stå kvar på platsen för att gynna bland annat insekter. Utöver detta kommer försiktighetsåtgärder (bland annat vakuum-schaktning) användas i byggandet av vägen för att ta hänsyn till befintliga träd längs med vägen. Kompensationsåtgärderna ovan för detta område grundar sig bland annat på att främja en bra livsmiljö och bra spridningsförutsättningar för brun guldbagge.

Brun guldbagge är främst knuten till gamla ihåliga träd av framförallt ek, men påträffas även i andra trädslag. I samma miljöer förekommer också ett stort antal sällsynta och rödlistade insekter, varför brun guldbagge utgör en god indikatorart för ädellövskogsområden med höga naturvärden. Lämpliga livsmiljöer utgörs dels av solitära hålträd i exempelvis parkmiljöer, men även träd som växer i skogsmark är lämpliga. Länsstyrelsen i Stockholms inventering av värdefulla träd utgör en viktig grund för att identifiera viktiga livsmiljöer, men för att sammanställa ett mer generellt datalager för potentiella livsmiljöer för arten har data från ett antal andra källor sammanslagits i GIS. Lämpliga områden har främst valts ut baserat på förekomst av lämpliga ädellövträd eller områden klassade som ädellövskogar.

Rekreation och friluftsliv

Trafikverket har tagit fram en fördjupad landskapsanalys för hela Tvärförbindelse Södertörn (2017-12-20). I denna redogörs det även delvis för rekreationsområden längs med Tvärförbindelse Södertörn. Gång- och cykelvägar som passerar området har stort värde ur friluftssynpunkt. Glömstadalen med omgivande skogar har stor betydelse för när-rekreation men också som förbindelselänk för vidare strövtåg i skogarna kring Flottsbro och Gömmarens naturreservat. De sammanhållna skogarna ger möjlighet till skogskänsla och upplevelser av tystnad. Utmed Glömstadalen finns flera viktiga rekreativa kopplingar. Loviseberg utgör en entré med anslutande stigar ner mot Flottsbrogården som är en välbesökt målpunkt för friluftslivet. Även Häggstavägen och Masmovägen längre västerut utgör viktiga portar. Ett välfrekventerat regionalt gång- och cykelstråk följer Glömstadalens södra sida. Glömstastråket utgör en del av den nationella cykelleden Sverigeleden.

Den tätortsnära naturen är idag en tillgång för rekreation och friluftsliv och värdet av områdets grönsstruktur kommer att öka med den framtida stadsutbyggnaden. Rekreativa nord-sydliga kopplingar som förbinder Glömstadalen med anslutande rekreationsområden som Flottsbro och Gömmaren är speciellt känsliga för barriärer.

Ekologisk kompensation

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

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.

Planområdet ligger i nära anslutning till en höjdrygg som delar upp avrinningen i området, västerut till Albysjön och österut till Orlången. Recipienten för planområdet bedöms vara både Albysjön och Orlången och kan delvis styras av i vilken riktning som dagvattnet avleds från vägsträckan.

Albysjön är ca 1 km² stor och ligger inom huvudavrinningsområdet för Norrström. Ekologisk status hos Albysjön är klassad som god och kemisk status är klassad som uppnår ej god. Utslagsgivande för den ekologiska statusen är övergödning, som trots betydande påverkan har god status. Utslagsgivande för den kemiska statusen är att flera prioriterade ämnen överskrider gränsvärdena och har bedömts ej uppnå god status. Listade prioriterade ämnen som ej uppnår god status är kvicksilver och kvicksilverföreningar, polybromerade difenyletrar (PBDE), tributyltenn föreningar (TBT) och Perfluoroktansyra (PFOS).

Enligt VISS föreligger en betydande påverkan på statusen i Albysjön från punktkällor och deponier samt diffusa källor från atmosfärisk deposition, urbanmarkanvändning, jordbruk, enskilda avlopp, transporter och infrastruktur.

Kvalitetskraven för Albysjön är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus år 2021 med undantag för mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar och bromerade difenyleter. Tributyltenn föreningar (TBT) omfattas av tidsfrist till år 2027. Åtgärder måste dock vidtas så fort som möjligt.

Orlången är en 3 km² stor sjö som ligger inom Tyresåns huvudavrinningsområde. Orlångens ekologiska status är klassad som dålig och kemisk status som uppnår ej god. Klassningen av den ekologiska statusen bedöms ha hög tillförlitlighet. Kvalitetskraven för Orlången är god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus år 2027 med undantag för mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter. Orsaken till att kvalitetskravet inte sätts till år 2021 är att god ekologisk status med avseende på näringsämnen (eller biologiska kvalitetsfaktorer som indikerar näringsämnespåverkan) inte bedöms kunna uppnås till 2021 på grund av administrativa begränsningar. Åtgärder behöver emellertid genomföras i så stor omfattning som möjligt till 2021 för att god ekologisk status ska kunna nås till 2027.

Föreslagen markanvändning inom planområdet ska inte bidra till att försämra status hos recipient och därmed inte äventyra miljö kvalitetsnormen för vattenkvalitet.

Efter rening och fördröjning beräknas de totala mängderna och koncentrationerna varken öka i halt eller mängd ut från planområdet. Detaljplanen bedöms därför inte försvåra recipienternas möjlighet att uppnå MKN. Läs mer om föreslagna åtgärder för omhändertagande och rening av dagvattnet under rubriken Teknisk försörjning, dagvatten.

Risk för ras, skred, erosion och översvämning

Det finns ingen känd risk för ras, erosion eller skred inom planområdet.

Vid extrem nederbörd eller vid extremt hög grundvattennivå förväntas dagvattensystemen inom utredningsområdet inte ha kapacitet att avleda dagvattnet ut från området, utan systemen bedöms gå fulla. Översvämningsområdet (inklusive klimatfaktor) illustreras nedan i Figur 15. För det framtida scenariot förändras utbredningen av översvämningsområdet till viss del, vilket är en följd av att Tvärförbindelse Södertörn byggs.



Figur 15. Översvämningsområdet vid ett 100-årsregn (inkl. klimatfaktor). Blått område visar översvämningsområde vid 100-årsregn för nuläget och blårandigt område visar översvämningsområdet vid 100-årsregn för framtida situation. (TRV översvämnings PM)

Hur översvämningsområden vid 100-års regn bedöms förändras till följd av att Tvärförbindelsen byggs illustreras närmare i Figur 16, där utbredningen och flödesriktningen på dagvattnet inom det inringade området bedöms förändras från det som är lila markerat till det som är blårandigt.



Figur 16. Förändring av översvämningsområden som en följd av att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Lila markerat område visar översvämningsområde vid ett 100-årsregn för nuläget och blårandigt område visar översvämningsområdet vid 100-årsregn för framtida situation. Lila pilar visar flödesriktning för nuläget och blå pilar visar flödesriktning för framtida situation. (TRV Översvämning PM).

Däremot bedöms de tillfällen då extrem nederbörd uppkommer inom utredningsområdet inte påverka den planerade vägsträckan negativt. Detta eftersom den planerade vägsträckan som ska byggas vid Kästa trafikplats huvudsakligen kommer att anläggas ovan nuvarande marknivå. Det är endast de delar som kommer vara anslutna till befintlig marknivå där översvämning eventuellt kan komma att bli ett problem. Inga lågpunkter eller instängda områden ligger dock i anslutning till där vägsträckan ansluter till befintlig marknivå.

Området som är utpekad som ett riskområde för översvämning ligger inom vägplaneområdet eller kommunens cirkulationsplats, som går över Tvärförbindelse Södertörn. Detta är därför en fråga för Trafikverket att utreda och hantera i sin vägplan. Inga ökade flöden bedöms medföras av detaljplanen eftersom Glömstavägen är befintlig och Katrinebergsvägen ska flyttas i sidled. Befintlig placering av Katrinebergsvägen planeras att återställas till grönområde.

Störningar och risker

Luft

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

Förorenad mark

Det finns inga kända markföroreningar i området för omläggningen av Katrinebergsvägen, Glömstavägen eller vid den överliggande cirkulationsplatsen.

Buller

Trafikverket tar för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn fram en vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Inom arbetet med vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en bullerutredning (Trafikverket, 2020). I den framgår att Tvärförbindelse Södertörn bidrar till en ökad trafik. Detta leder i sin tur till högre bullervärden för bostadsbyggnader vid Glömstavägen och i Kästa jämfört med idag (utan bullerskyddande åtgärder inräknat). Bostadsbyggnader som får ett överskridande till följd av Tvärförbindelse Södertörn får bullerskyddsåtgärder inom ramen för Trafikverkets vägplan.

Den ombyggnation detaljplanen medför, det vill säga ombyggnation av Katrinebergsvägen och uppförande av en ny överliggande cirkulationsplats ovan Tvärförbindelse Södertörn räknas som en väsentlig ombyggnad. Med anledning av detta ska infrastrukturpropositionens (1996/97:53) riktvärden för trafikbuller tillämpas. Det innebär att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad utomhus eller 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus inte bör överskridas. För maximala ljudnivåer gäller 70 dB (A) vid uteplats och 45 dB(A) inomhus vid nattetid. Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Detaljplanen leder till viss ökad trafik inom detaljplaneområdet på grund av att trafiken förväntas öka generellt, men det är framförallt Tvärförbindelse Södertörn som leder till ökad trafik inom detaljplaneområdet. En bullerutredning till detaljplanearbetet för de kommunala vägarna har tagits fram inför granskningen.

Bullerberäkningar har genomförts för ekvivalent och maximal ljudnivå i nuläget och prognosår (2045) med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn. Beräkningarna omfattar både kommunala och statliga vägar. Utöver detta har kumulativt buller, det vill säga det sammanlagda bullret från kommunala och statliga vägar, beräknats i bullerutredningen till detaljplanen, både för nuläge och prognosår.

Buller nuläge – kommunalt, statligt och kumulativt buller

Beräkningarna visar att åtta bostadsbyggnader har ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad i nuläget från kommunala vägar. Två av dessa bostadsbyggnader har maximala ljudnivåer över 70 dBA i nuläget från kommunala vägar.

I beräkningarna för statliga vägar i nuläget ingår endast Glömstavägen. I nuläget beräknas 21 bostadsbyggnader ha ljudnivåer vid fasad som överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå från statliga vägar. Av dessa ligger tre bostadsbyggnader i Kästa medan övriga ligger i Glömsta, norr om Glömstavägen. Tio av bostadsbyggnaderna har även mer än 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad från statliga vägar i nuläget.

I nuläget beräknas 31 bostadsbyggnader i eller i anslutning till planområdet ha en ekvivalent ljudnivå vid fasad som är högre än 55 dBA då ljudnivåer från statliga och kommunala vägar läggs ihop. Vid 21 av dessa bostadsbyggnader överskrids riktvärdena på grund av den statliga vägen (Glömstavägen). Vid åtta av dessa bostadsbyggnader överskrids ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad på grund

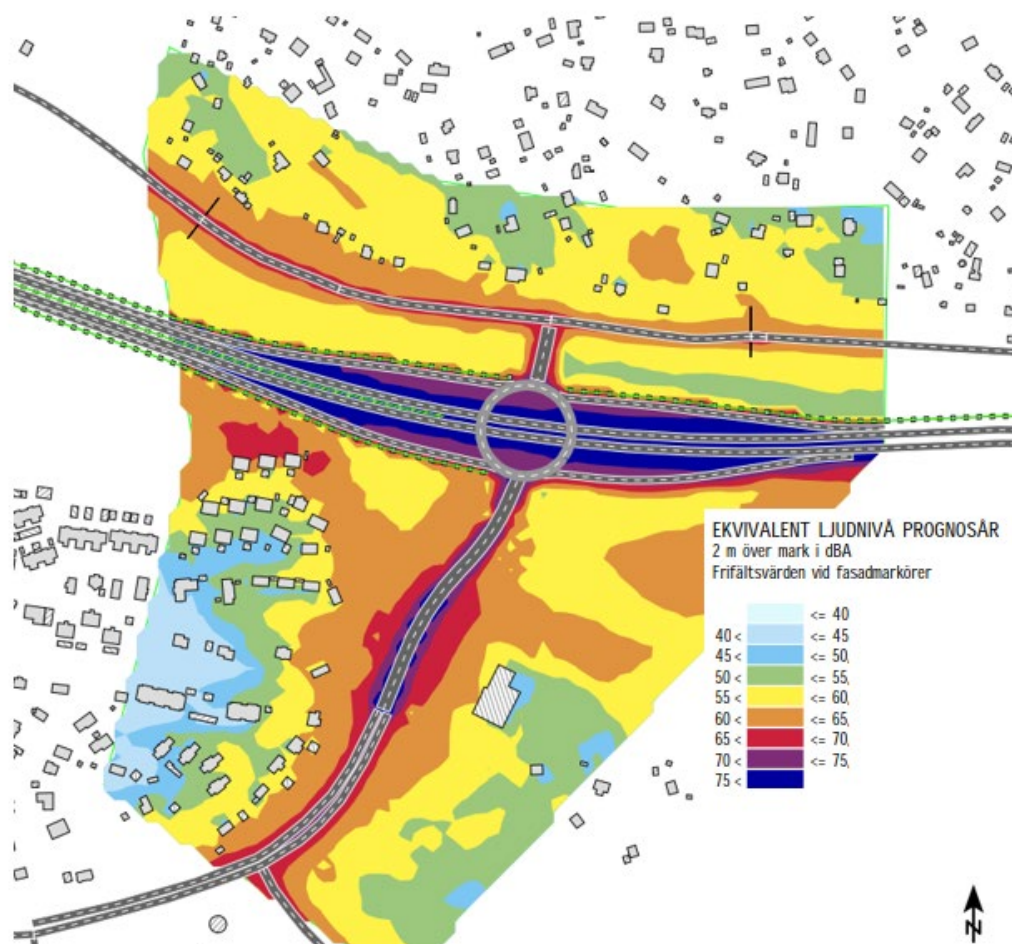
av de kommunala vägarna. Två bostadsbyggnader har ekvivalent ljudnivå vid fasad som är högre än 55 dBA endast på grund av den kumulativa effekten av trafiken från statliga och kommunala vägar. 12 bostadsbyggnader har en maximal ljudnivå över 70 dBA i nuläget. Tio på grund av trafik på Glömstavägen och två på grund av trafik på Katrinebergsvägen. För maximal ljudnivå finns ingen kumulativ effekt.

Buller prognosår (2045) – kommunalt, statligt och kumulativt buller

I prognosåret, med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn, beräknas 13 bostadsbyggnader få ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad från trafiken på kommunala vägar (Katrinebergsvägen). Åtta av dessa har även i nuläget ekvivalenta ljudnivåer vid fasad som överskrider 55 dBA. Fyra av dessa ovan nämnda 13 bostadsbyggnader beräknas även få mer än 70 dBA maximal ljudnivå från Katrinebergsvägen.

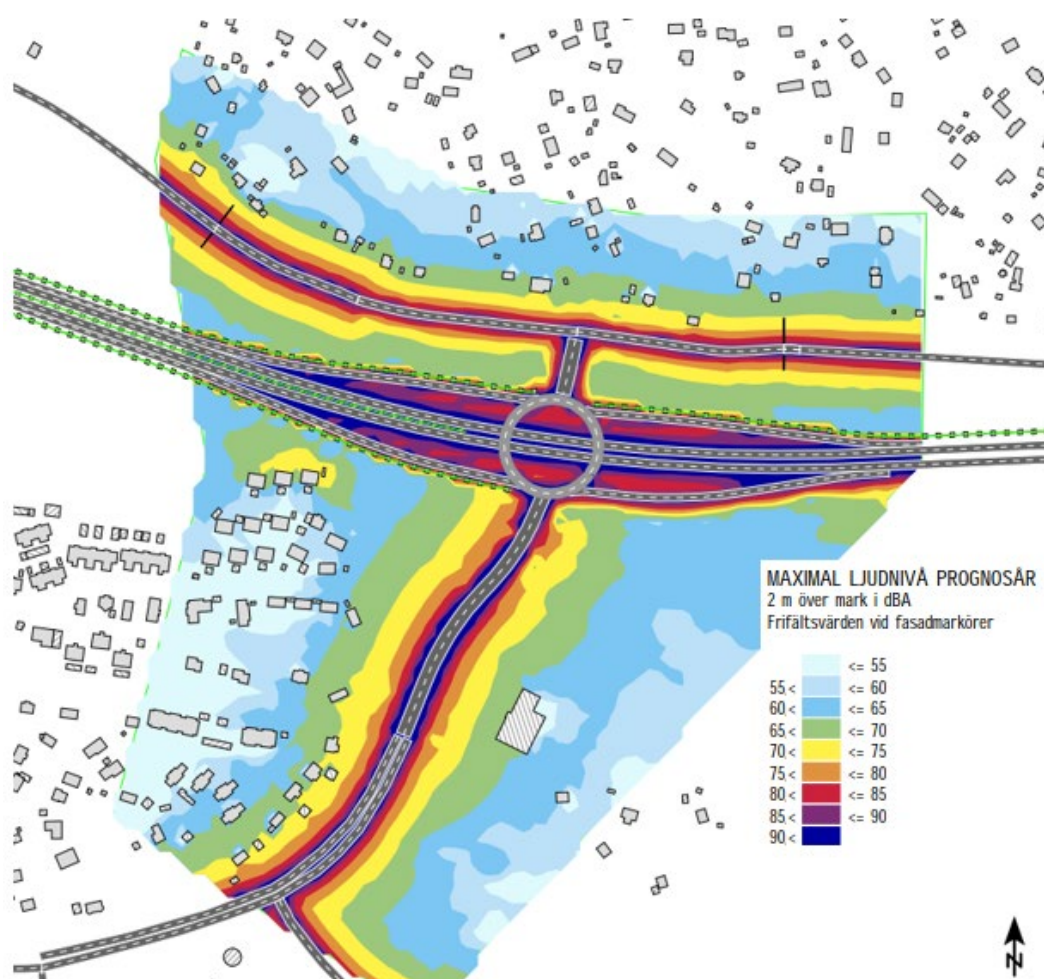
I prognosåret för statliga vägar ingår utbyggd Tvärförbindelse Södertörn, Glömstavägen samt delar av Katrinebergsvägen (överliggande cirkulationsplats och mindre vägsnutt mellan cirkulationen och Glömstavägen) i bullerutredningen för vägplanen. Utförda bullerberäkningar i Trafikverkets vägplan visar att 40 bostadsbyggnader beräknas få trafikbullernivåer vid fasad som överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå från statliga vägar. Sex av dessa bostadsbyggnader beräknas få mer än 70 dBA maximal ljudnivå från statliga vägar vid prognosåret. Dessa fastigheter erbjuds fastighetsnära åtgärder i den omfattning som behövs för att klara riktvärden inomhus och på uteplats med avseende på statliga vägar och regleras i Trafikverkets vägplan. Se Trafikverkets vägplan för redogörelse över föreslagna åtgärder för varje fastighet.

Beräkningarna för prognosåret, med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn, visar att den kumulativa effekten innebär att 54 bostadsbyggnader i anslutning till detaljplanen får ekvivalenta ljudnivåer som är högre än 55 dBA. Vid 40 av dessa bostadsbyggnader överskrider riktvärdet från statliga vägar och vid 13 bostadsbyggnader från kommunala vägar. Vid tre av bostadsbyggnaderna överskrider riktvärdet både från kommunal och statlig infrastruktur. Ytterligare fyra bostadsbyggnader får inget överskridande från enbart statliga eller kommunala vägar, utan får en ekvivalent ljudnivå vid fasad som är högre än 55 dBA på grund av den kumulativa effekten. Bullerkarta med ekvivalenta ljudnivåer i prognosåret med statlig och kommunal vägtrafik syns nedan i Figur 17.



Figur 17. Bullerkarta över ekvivalenta ljudnivåer i kommunens bullerutredning med både kommunalt och statligt buller för prognosåret 2045.

Vid 11 av bostadsbyggnaderna blir den maximala ljudnivån högre än 70 dBA vid uteplats. Fyra av dessa bostadsbyggnader får maximal ljudnivå över 70 dBA från kommunala vägar och sju av bostadsbyggnaderna från statliga vägar. Dessa bostadsbyggnader får också samtliga ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad i prognosåret. För maximal ljudnivå finns ingen kumulativ effekt. Bullerkarta med maximala ljudnivåer för statlig och kommunal vägtrafik i prognosåret syns nedan i Figur 18.



Figur 18. Bullerkarta med maximala ljudnivåer för prognosåret med statlig och kommunal vägtrafik.

Åtgärder med anledning av överskridanden vid prognosåret

Trafikverket uppför bullerskärmar längs med stora delar av Tvärförbindelse Södertörn i området kring denna detaljplan. Utöver detta har Trafikverket genomfört inventering av de bostadsbyggnader som efter bullerskärmar fortsatt får ett överskridande (från statligt och kumulativt buller) i enlighet med infrastrukturpropositionens regler. De bostadsbyggnader som får ett överskridande erbjuds fastighetsnära åtgärder i den omfattning som behövs för att klara riktvärden inomhus och på uteplats med avseende på statlig vägtrafik. Detta regleras i vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Huddinge kommun uppför en bullerskärm (tre meter hög) på västra sidan av Katrinebergsvägen för att minska bullernivåerna för bostäderna i Kästa. Fyra bostadsbyggnader i Kästa (Kanslätt 8 med adress Kittelvägen 9, Kanslätt 6, Kanslätt 5 och Kästa 5:13) får ett överskridande i ekvivalent buller vid fasad utifrån infrastrukturpropositionens riktvärden från kommunalt och kumulativt

buller trots bullerskärmen. Fastigheterna är även utpekade i kommunens åtgärdsprogram för buller i befintlig miljö. Kanslätt 3 och Kanslätt 5 får även maximal ljudnivå över 70 dBA vid uteplats. Kommunen har inventerat samtliga bostadsbyggnader som får ett överskridande av kommunalt eller kumulativt buller och som inte inventerats sedan tidigare av Trafikverket. Två fastigheter (Kanslätt 3 och 5) bedöms, efter okulär besiktning, få ett överskridande av ekvivalent ljudnivåer, det vill säga över 30 dBA, inomhus. Mer detaljerad inventering/mätning behöver genomföras för att fastslå inomhusvärdet och kommer genomföras i samband med genomförandet av detaljplanen. Enligt uppförd bullerinventering kommer inomhusvärdet i dessa två fastigheter klaras om åtgärder på fönster genomförs. Utomhusvärdet vid uteplats på Kanslätt 3 och 5 bedöms klaras efter den okulära bullerinventeringen.

Farligt gods

Glömstavägen utgör idag primärled för farligt gods. Tvärförbindelse Södertörn kommer bli primärled för farligt gods. Huddinge kommun föreslår att Glömstavägen inte kommer vara primär- eller sekundärled för farligt gods efter att kommunen tar över huvudmannaskapet för den. Huddinge kommuns överliggande cirkulationsplats och dess anslutningsvägar till det lokala vägnätet är anläggningar som inte kommer bli primär- eller sekundärled för farligt gods.

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

Teknisk försörjning

Dagvatten

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

Den nuvarande dagvattenhanteringen för den södra delen av Katrinebergsvägen bedöms ske diffust via avvattning till gräsytor på vardera sida om Katrinebergsvägen.

Dagvattnet som uppstår på gång-och cykelvägen och som avleds på gång-och cykelvägens västra sida samlas troligen upp i mindre svackdiken med nordligt fall. Det dagvatten som avleds på gc-vägens östra sida rinner ut på ängsmarken.

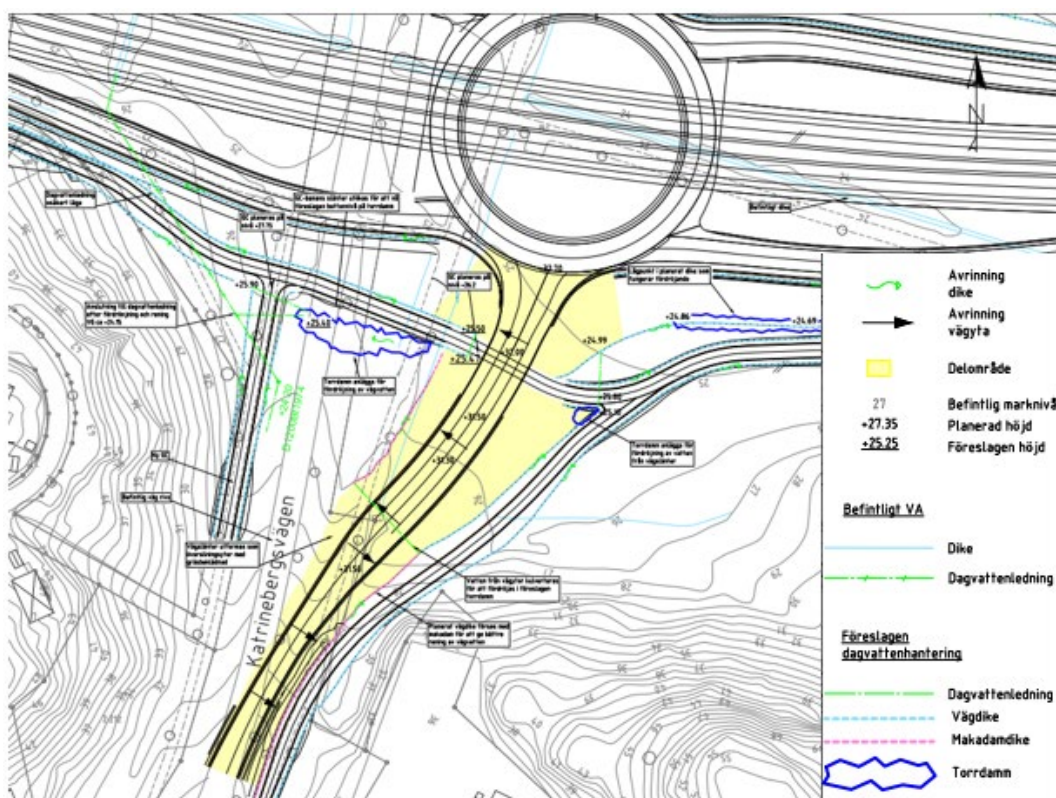
Norra delen av planområdet består mestadels av ängsmark men även en gång-och cykelbana. Öster om gång-och cykelbanan finns ett dike med sydlig flödesriktning som ansluts till Glömstadiket. Dagvatten som uppstår på ängsmarken i denna del av planområdet avrinner i sydlig riktning till Glömstadiket. Glömstadiket sträcker sig över hela Glömstadalen och avrinner både till Albysjön i väst och till Orlången i öst. Enligt VA-underlag finns inga dagvattenledningar längs med eller i anslutning till Glömstavägen.



Inom arbetet med Tvärförbindelse Södertörn har Trafikverket tagit fram en dagvattenutredning för hela Tvärförbindelse Södertörn (2019). I dagvattenutredningen har flöden samt föroreningshalter och mängder beräknats för Tvärförbindelse Södertörn. Den främsta avvattningen inom Tvärförbindelse Södertörn kommer att ske via bevuxna vägsränor och bevuxna diken.

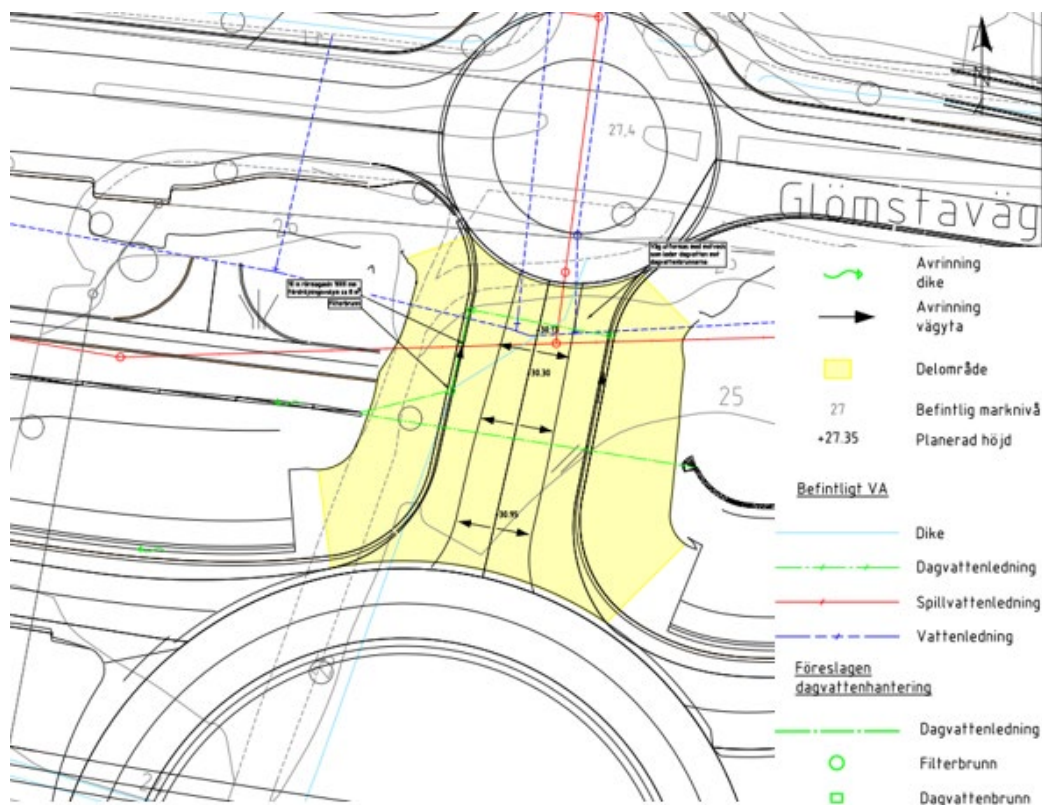
En dagvattenutredning har tagits fram inom detaljplanearbetet. Detaljplanen innebär att dagvattenflödena kommer att förändras något och det kommer att bli ett förändrat innehåll i dagvattnet. I framtiden förväntas det också bli mer dagvatten med anledning av klimatförändringarna, vilket bör beaktas vid dimensionering av framtida dagvattensystem. Dagvattenutredningen som tagits fram redovisar flöden och föroreningsmängder ut från planområdet för nuläge, för detaljplaneförslaget samt för detaljplaneförslaget med åtgärder och med klimatfaktor.

Dagvattenflödet ut från planområdet i nuläget har beräknats vara 32 l/s. Detaljplanen medför att flödet ut från planområdet ökar till 95 l/s, om inte några dagvattenåtgärder vidtas. Dagvattenhanteringen är uppdelad i två delområden, det södra och det norra delområdet. För den södra delen av planområdet föreslås dagvattnet renas via gräsbeklädda översilningsytor och makadamdiken. Fördröjning av dagvattnet sker sedan i torrdammar. Fördröjningsbehovet är baserat på ett 10-års regn med 10 minuter varaktighet och ger upphov till en sammanlagd erforderad fördröjningsvolym om 19 m³ för södra delen av planområdet. Med en fördröjningsvolym på 19 m³ kommer flödet ut från den södra delen av planområdet inte att öka gentemot nuläget. Avledning av dagvattnet kommer därefter att ske till recipienten Albysjön.



Figur 19. Förslag på dagvattenhantering för den södra delen av planområdet.

För den norra delen av planområdet är det begränsat med yta för rening och fördröjning av dagvattnet. På grund av detta kommer vägdagvattnet behöva fördröjas och renas i direkt anslutning till vägprofilen innan vidare avledning till övre Glömstadiket. Fördröjningsbehovet är baserat på ett 10-års regn med 10 minuter varaktighet och ger därmed upphov till en erforderad sammanlagd fördröjningsvolym om 8 m³, 4 m³ på vardera sida om vägen i den norra delen av planområdet. Genom att vägen utformas med motveck så leds dagvattnet mot dagvattenbrunnarna längs vägprofilen. Brunnarna leder sedan dagvattnet till ett 10 meter långt rörmagasin med diameter 1000 mm. Fördröjningsvolymen hos denna är ca 8 m³. Därifrån leds dagvattnet till en filterbrunn, för rening innan vidare avledning till Övre Glömstadiket. Därefter rinner vattnet vidare till recipienten Orlången. Med en fördröjningsvolym på 8 m³ kommer flödet ut från den norra delen av planområdet inte att öka gentemot nuläget. Nivå på in- och utloppshöjd hos rörmagasinet och filterbrunnen ska studeras i samband med detaljprojektering. Föreslagen dagvattenhantering för den norra delen av planområdet redovisas nedan i Figur 20.



Figur 20. Föreslagen dagvattenhantering för den norra delen av planområdet.

Föroreningsbelastningen från hela planområdet efter föreslagen rening beräknas minska i såväl halt som mängd jämfört med den befintliga föroreningsbelastningen, dock inte för Nickel och Kvikksilver som beräknas öka något. I de beräkningar nickel och kvicksilver ökar något har dock inte omvandlingen av befintliga Katrinebergsvägen tagits med, det vill säga att befintlig Katrinebergsväg utgår och ersätts med planförslaget, vilket innebär att befintlig Katrinebergsväg ersätts med gräs. Med befintlig Katrinebergsväg med i föroreningsberäkningarna bidrar inte planförslaget till att något ämne överskrider för detaljplanen.

Baserat på de beräkningar som gjorts i dagvattenutredningen bedöms allt dagvatten kunna avledas till Örlången utan att riskera att påverka den utslagsgivande kvalitetsfaktorn växtplankton (närlingsämnespåverkan) och näringsämnen (totalfosfor) negativt. Detta med anledning av att totalfosfor inte bedöms öka efter rening med föreslagna dagvattenåtgärder, varken i halt eller mängd. Men eftersom det bedöms som möjligt att avleda dagvatten från den södra delen av planområdet till recipienten Albysjön föreslås det alternativet tillämpas. Detta skulle i sin tur innebära att belastningen på Örlången, som har en sämre ekologisk status än Albysjön, minskar något. Med föreslagna renande åtgärder, med Albysjön som recipient för den södra delen av planområdet och med Örlången som recipient för den norra delen av planområdet bedöms flödena ut från planområdet inte öka. Med föreslagna åtgärder kommer föroreningsmängden från planområdet inte öka, varken i halt eller i mängd. Detta medför i sin tur att möjligheten för recipienterna att klara sin status inte försämras och därmed

påverkas inte recipienternas möjlighet att nå sina miljökvalitetsnormer av detaljplanen.

Albysjön är även en av recipienterna och mottagare av vägdagvatten för dagvatten som uppstår av Tvärförbindelse Södertörn, för delar av vägplanen som angränsar till denna detaljplan. Trafikverket ansvarar för det dagvatten som uppstår från Tvärförbindelse Södertörn.

Glömstavägen (259) kommer att vara kvar efter att Tvärförbindelse Södertörn byggts ut, vilket innebär att Tvärförbindelse Södertörn och Glömstavägen bidrar totalt till en ökad mängd hårdgjord yta gentemot nuläget. Detta medför i sin tur att mängden dagvatten ökar, vilket resulterar i att den kumulativa föroreningsbelastningen på Albysjön ökar. Det kan därmed inte uteslutas att MKN kan komma att påverkas till följd av att Tvärförbindelse Södertörn byggs ut samtidigt som Glömstavägen (259) finns kvar. I vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn fastställs åtgärder för att mängden dagvatten varken i flöde eller föroreningar ska öka till Albysjön från Tvärförbindelse Södertörn. För att säkerställa att MKN för Albysjön inte kommer att påverkas negativt efter en utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn samtidigt som den befintliga Glömstavägen (259) finns kvar har ett arbete med att ta fram dagvattenåtgärder längs med befintliga Glömstavägen påbörjats av Trafikverket tillsammans med Huddinge kommun. Dagvattenåtgärderna ska ha den omfattningen och placeringen längs med Glömstavägen som behövs för att föroreningsbelastningen på Albysjön inte ska öka.

Den totala påverkan med Tvärförbindelse Södertörn, Glömstavägen och detaljplanen medför därmed inte någon ökning avseende dagvatten, varken i mängd eller föroreningsbelastning till Albysjön gentemot nuläget. Detta förutsatt att de dagvattenåtgärder som anges inom vägplanen respektive detaljplanen genomförs, samt att de tillkommande dagvattenåtgärder som håller på att utredas för Glömstavägen anläggs.

Trafikverket och kommunens dagvattenanläggningar inom planområdet med omnejd är separata och en lokal rening och fördröjning sker innan vidare avledning till recipient. Det råder ingen konflikt avseende anläggningarnas markanspråk och funktion för att säkerställa den totala målpuppfyllelsen.

Därmed kommer den totala påverkan på Albysjön inte att äventyra recipientens möjlighet att nå MKN.

Dagvattnet från den norra delen av planområdet kommer att ledas till Orlången. Orlången är även en av recipienterna och mottagare av vägdagvatten för dagvatten som uppstår av Tvärförbindelse Södertörn, för delar av vägplanen som angränsar till denna detaljplan. Trafikverket ansvarar för det dagvatten som uppstår från Tvärförbindelse Södertörn.

Delar av Glömstavägen (259) har avrinning mot Orlången. Som nämnts ovan avseende Albysjön kommer därför mängden hårdgjord yta att öka inom de delar som avrinner mot Orlången gentemot nuläget. Detta medför i sin tur att mängden dagvatten ökar, vilket resulterar i att den totala föroreningsbelastningen på Orlången ökar utan implementering av dagvattenåtgärder.

Trots att mängden hårdgjord yta ökar med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn samtidigt som väg 259 med avrinning mot Orlången finns kvar kommer den totala föroreningsmängden att minska med föreslagna dagvattenåtgärder i vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn, se Trafikverkets vägplan och tillhörande handlingar.

Detaljplanen medför att endast ett mindre område inom detaljplaneområdet avleds till Orlången. För detaljplaneområdet bedöms föroreningsbelastningen minska i såväl halt som mängd med föreslagna dagvattenåtgärder. Orlången kommer därmed inte påverkas negativt av detaljplanen och detaljplanen äventyrar inte att MKN kan uppnås.

Dagvattenanläggningarna kommer att anläggas med katastrofskydd. Detta studeras vidare i kommande projektering.

Räddningstjänst

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

Planbestämmelser

GATA – Allmän platsmark som möjliggör för all form av fordonstrafik inklusive gång- och cykelvägar. Huddinge kommunen är huvudman för områden som regleras med GATA.

VÄG₁ – Allmän platsmark som möjliggör för både den kommunala överliggande cirkulationsplatsen och för Trafikverkets statliga väg under cirkulationen. Planbestämmelsen utformas med ett prefix som tydliggör att det måste finnas en fri höjd om 4,7 meter mellan Trafikverkets väg och den överliggande cirkulationsplatsens underkant.

bullerskärm₁ – Bestämmelsen placeras på allmän plats GATA för Katrinebergsvägen. Anledningen är att bullerutredningen föreslår att en bullerskärm uppförs mellan bostadsområdet i Kästa och nära vägbanan. För att detaljplanen ska säkerställa att en bullerskärm får uppföras förs bestämmelsen in i plankartan.

tunnel₁ – Bestämmelsen säkerställer att en gång- och cykeltunnel uppförs söder om den överliggande cirkulationsplatsen. Bestämmelsen om tunnel behöver uppföras för att säkerställa att vatten vid ett skyfall kan passera öster ut.

träd₁ – Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Träden utgörs av större värdefulla ekar. Dessa ska i möjligaste mån bevaras. I gällande detaljplan skyddas dessa ekar med en n-planbestämmelse. I denna detaljplan skyddas dessa träd på nytt.

Ändrad lovplikt – För att stärka skyddet ytterligare för de ekar som skyddas med bestämmelsen ”träd₁” införs en bestämmelse om att ”Marklov krävs även för att fälla ekar som skyddas med bestämmelsen träd₁”. Bestämmelsens syfte är att ge bygglovsavdelningen möjlighet att neka ett marklov om att fälla ekarna samt kunna ge vite ifall ekarna har fällts utan ett marklov. Denna bestämmelse gäller inte för övriga ekar i planområdet eller i angränsning till planområdet.

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

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

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

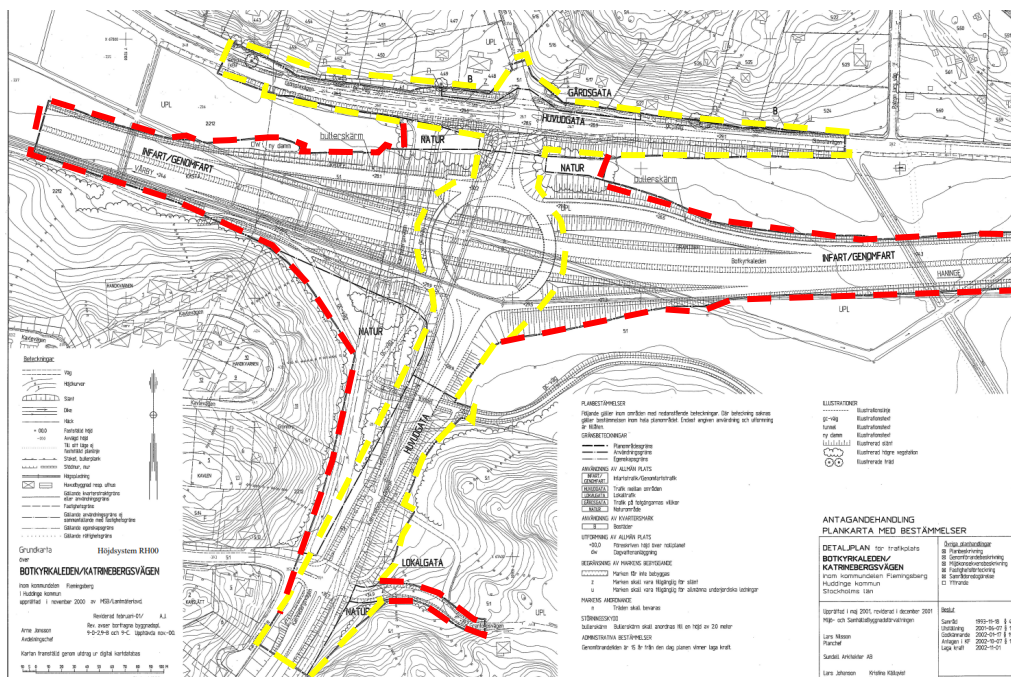
Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn utgör tillsammans med Norrortsleden en yttre tvärled för vägbunden trafik som knyter samman de regionala stadskärnorna med varandra i relationer som i nuläget inte har tillfredställande kopplingar.

Översiktsplan

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

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

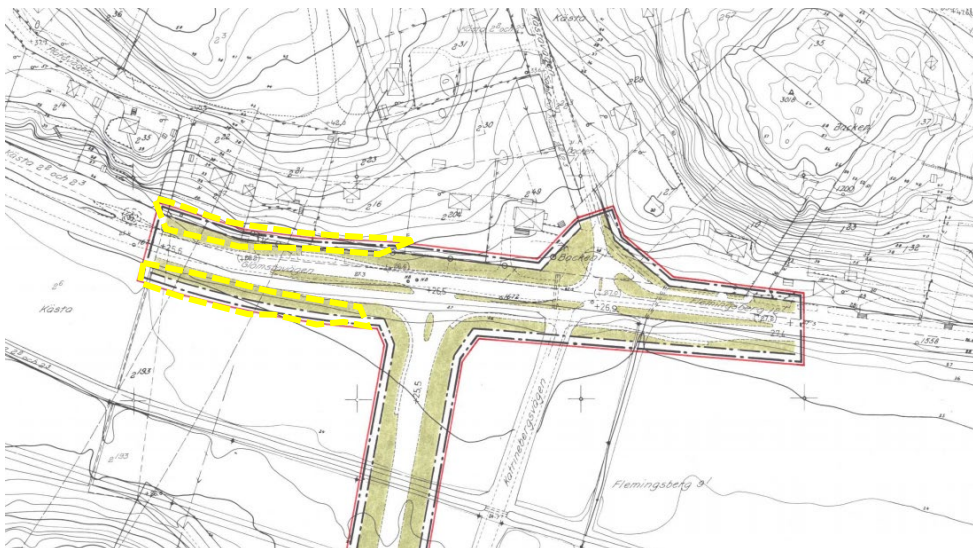
Gällande *detaljplan för trafikplats Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen*, med aktbeteckning 0126K-13674, ersätts helt. Detaljplanen vann laga kraft 2002-10-31 och genomförandetiden har gått ut. Den del av detaljplanen som omfattar Tvärförbindelse Södertörn upphävs och den del som berör Katrinebergsvägen, överliggande cirkulationsplats och Glömstavägen regleras på nytt med allmän platsmark VÄG. Den gällande detaljplanen reglerar vilken höjd vägarna ska ligga på (plushöjd), och dessa höjder stämmer inte med dagens planering och detaljplanen behöver därmed ersättas.



Figur 21: Bild på gällande detaljplan 0126K-13674. Gul markering visar vilka delar av detaljplanen som ersätts med ny plan och röd markering visar de delar av detaljplanen som upphävs.

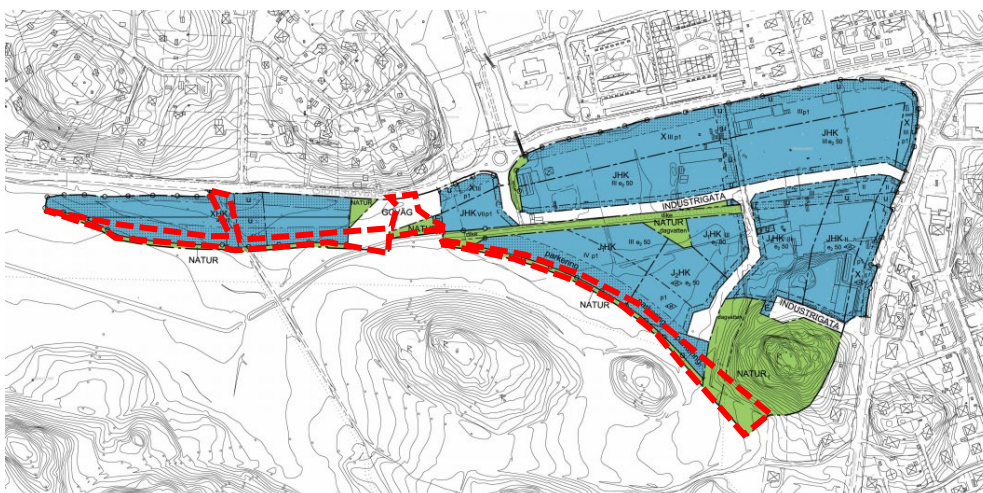
Syftet med den gällande detaljplanen var att reglera en ny trafikplats, Botkyrkaleden/Katrinebergsvägen. Utformningen av detaljplanen följde dåvarande Vägverkets arbetsplan för Södertörnsleden. Detaljplanen reglerar området som Infart/genomfart, huvudgata och natur. Den tidigare planerade Södertörnsleden ingick i en trafiköverenskommelse, det så kallade Dennispaketet, som innebar en satsning på trafiksystemet i länet fram till år 2005. Södertörnsleden ingick i Yttre Tvärleden och var uppdelad i två delar: Botkyrkaleden (aktuellt planområde) och Haningeleden.

Delar av gällande *stadsplan för Västra Flemingsberg IV (Katrinebergsvägen)*, med aktbeteckning 0126K-9637, ersätts av ny detaljplan. Denna stadsplan reglerar marken som park eller plantering samt gång och cykelväg. Denna del ersätts med allmän platsmark Gata för att få en tydligare reglering av marken. Område som ersätts med ny detaljplan är markerad med gul streckad linje. Stadsplanens genomförandetid har gått ut.



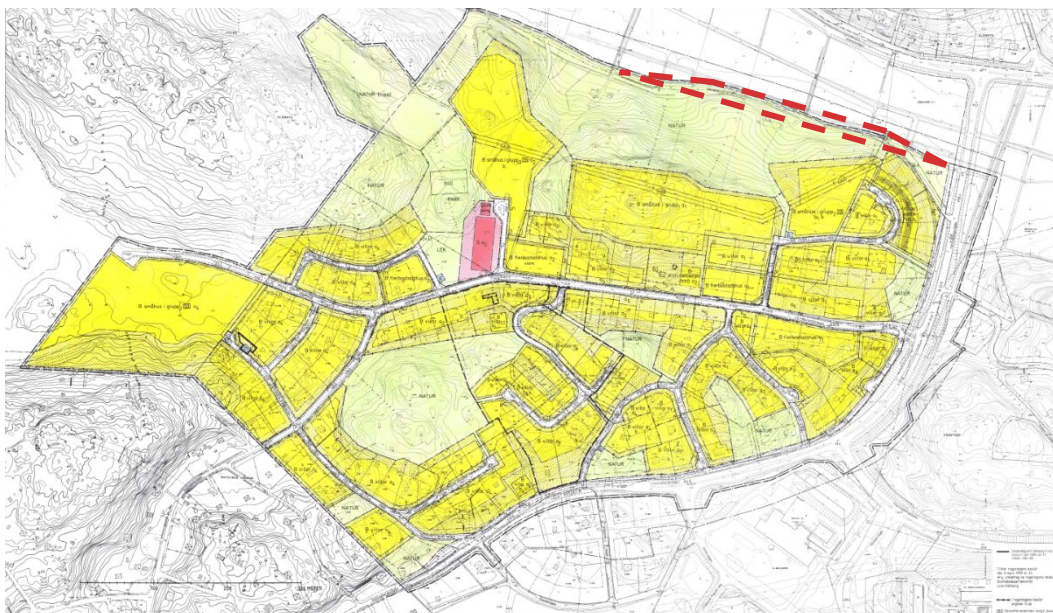
Figur 22: Bild på gällande detaljplan 0126K-9637. Gul markering visar ungefärliga gällande delar som vilka ersätts med ny detaljplan.

Det område som upphävs i *detaljplan för Glömstadalen etapp I*, med aktbeteckning 0126K-15826, regleras som natur, gång-cykelväg samt hantverk, småindustri och handel med småindustri. Dessa delar upphävs för att Tvärförbindelse Södertörn behöver ytan för att få till rätt radie på vägen. Genomförandetiden har gått ut i det östra området. I det västra området går genomförandetiden ut 2023-01-17. Huddinge kommun är ägare av marken.



Figur 23: Bild på gällande detaljplan 0126K-15826. Ungefärligt område som upphävs markerat i rött.

Delar av *Detaljplan för Kästa*, med aktbeteckning 0126K-11553, upphävs i planförslaget. Berört område regleras som Natur i den gällande detaljplanen och marken ägs av Huddinge kommun. Dessa delar upphävs för att Tvärförbindelse Södertörn behöver ytan för vägområde samt gång- och cykelväg. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 24: Bild på gällande detaljplan 0126K-11553. Ungefärligt område som upphävs markerat i rött.

Planuppdrag för detaljplanen

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

Undersökning och beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

Motivet till ställningstagandet är att detaljplanen inte förväntas innebära några försämringar på MKN vatten, inga ökade flöden för 100-årsregn bedöms medföras av detaljplanen eftersom Glömstavägen är befintlig och Katrinebergsvägen ska flyttas i sidled, samt att de ökade bullernivåer som till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets anläggningar och inte av Huddinge kommuns vägar. Vidare anses planförslaget inte innebära några förändringar i barriäreffekter eftersom Glömstavägen är befintlig samt att Katrinebergsvägen är befintlig och ska flyttas i sidled. Fysiska barriäreffekter sker därmed främst av Trafikverkets anläggningar och hanteras inom ramen för deras vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Vidare kommer kommunens anläggningar gå på bro (överliggande cirkulationsplats) över

Tvärförbindelse Södertörn, vilket innebär att eventuell påverkan på hydrologiska faktorer görs av Trafikverkets anläggningar. Den nya detaljplanen möjliggör för Trafikverkets nya väg och möjliggör för att i sidledes flytta den befintliga kommunala Katrinebergsvägen. Den främsta miljöpåverkan sker därmed från vägplanen. Katrinebergsvägen är befintlig och en flytt av denna i sidled innebär att en mer rigid dagvattenrening med diken och infiltrationsdamm uppförs. Påverkan på MKN vatten i recipient förväntas bli bättre än befintlig situation. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Genomförande

Påverkan på framkomligheten på det befintliga vägnätet till följd av byggnation av trafikplats Kästa bedöms bli förhållandevis liten. En omläggning av Glömstavägen behövs när cirkulationsplatsen byggs, men resten byggs i obebyggd terräng. Det befintliga dagvattendiket kommer att behöva läggas om delvis på grund av vägens placering. Diket kan komma att kulverteras tillfälligt under byggtiden. I området för trafikplatsen kommer marken att behöva stabiliseras med kalkcementpelare och viss pålning för brostöd och tråg. Etableringsytor förläggs i direkt anslutning till arbetsområdena. Även detta område ligger inom vattenskyddsområde varmed särskild hänsyn behöver tas. Hela området i Glömstadalen mellan Kästa och Backen kommer att beröras av bygget. Boende både i Kästa och Backen kan uppleva störningar av buller, trafik och damm. Påverkan och åtgärder utreds i kommande arbete. Tiden för att bygga trafikplats Kästa planeras till tre år.

Organisatoriska frågor

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 utökad planförfarande enligt PBL 2010:900. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

Tidplan

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

Tidplanen är preliminär.

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

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

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Huddinge kommun är huvudman för allmänna platser (Katrinebergsvägen och Glömstavägen) i detaljplanen. Trafikverket är väghållare för det statliga vägnätet (Tvärförbindelse Södertörn). Dialog pågår mellan Stockholm Vatten, Trafikverket och kommunen hur ansvaret för dagvattenhanteringen ska fördelas.

Kommunen och Trafikverket ansvarar för driften för sina respektive anläggningar.



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

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

Avtal

Ett eller flera genomförandeavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av Tvärförbindelse Södertörn inklusive de lokala väganslutningarna.

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.

All mark i planområdet, som regleras som allmän platsmark GATA och VÄG₁, är fastigheter som är i kommunal ägo. Därmed behöver inga fastighetsbildningar genomföras.

Ledningsrätt

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan tryggas genom ledningsrätt. I planområdet berörs fyra ledningsrätter som är till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Dessa är 0126K-12197.3, 0126K-13880.1, 0126K-15533.1 och 0126K-15792.1. Utöver detta berörs en ledningsrätt som är till förmån för Stockholm Vatten och Avfall AB, 0126K-16948.1, och en ledningsrätt som är till förmån för Södertörns Fjärrvärme AB, 0126K-11749.1. Befintliga ledningsrätter strider inte mot detaljplaneförslaget. Däremot kan vissa ledningar behöva flyttas eftersom markförläggning förutsätts ske i gatorna. I dessa fall behöver avtal tecknas mellan ledningsägaren och initiativtagaren till ledningsflytten. Trafikverket projekterar och bygger både Trafikverkets och kommunens nya anläggningar. Trafikverket ansvarar för ledningssamordningen. Eventuella behov av förändringar av befintliga ledningsrätter genomförs inom ramen för Trafikverkets ledningssamordning och projektering.

Servitut

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Detaljplanen berör sex servitut som är till förmån för Stockholm Vatten och avfall AB. Dessa är 0126K-11749.2 (tunnel), 01-IM7-49/1779.1 (ledning), 01-IM7-49/2114.1 (ledning), 01-IM7-49/2115.1 (ledning), 01-IM7-50/524.1 (ledning) och 01-IM7-72/5009.1 (tunnel). Detaljplanen berör även två servitut som är till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Dessa är D201800092494:1.1 (kraftledning) och D201800092495:1.1 (kraftledning). Konsekvenser och eventuell omprövning av servitut studeras i genomförandeskedet. Kostnad för eventuell omprövning av servitut och samverkan med rättighetsinnehavare i servitut ansvarar initiativtagaren till förändringen för. Trafikverket projekterar och bygger både Trafikverkets och kommunens nya anläggningar. Trafikverket

ansvarar för ledningssamordningen. Eventuella behov av förändringar av befintliga ledningsrätter genomförs inom ramen för Trafikverkets ledningssamordning och projektering.

Gemensamhetsanläggningar och marksamfälligheter

Inga gemensamhetsanläggningar eller marksamfälligheter berörs av planförslaget.

Markavvattningsföretag

I Glömstadalen fanns tidigare ett markavvattningsföretag för dike och båtadsområde. Det har upphävts och är inte längre gällande.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Gatuutbyggnaden inom planområdet utförs av Trafikverket och inga kostnader åläggs på kommunen.

Kommunen står för framtida driftkostnader för kommunens anläggningar.

I de fall omläggningar av befintliga fjärrvärmeledningar erfordras p.g.a. exploatering, markförändring, markarbeten, spontning m.m. bekostas omläggningarna av den part som orsakar detta, men utförs av SFAB.

Vatten och avlopp

Kostnad för eventuell flytt och omläggning av va-ledningar/tunnlar skall exploatören svara för och det ska regleras via genomförandeavtal mellan exploatören och Stockholm Vatten och Avfall AB.

Bygglov

Detaljplanen förväntas inte leda fram till bygglov.

El och tele m.m.

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

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

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Trafikverket upprättar och står för kostnaden för kommunala vägar och tillhörande anläggningar, inklusive anläggningar för dagvattenhantering. Inga kostnader åligger på kommunen för upprättande av miljöskyddsåtgärder i enlighet med planförslaget utöver de bullerskyddsåtgärder som föreslås längs med Katrinebergsvägen. Dessa åtgärder är sedan tidigare identifierade och är med i

kommunens åtgärdsprogram för buller och åtgärderna är därmed inte en konsekvens av denna detaljplan.

Föreslagna bullerskärmar längs med Tvärförbindelse Södertörn är Trafikverkets anläggningar och uppförs och driftas av Trafikverket.

Drift av kommunala dagvattenanläggningar åligger på kommunen.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Inga tekniska utredningar behöver tas fram inom ramen för detaljplanen då Trafikverket ansvarar för uppförandet av kommunens anläggningar. Upprättande av tekniska utredningar för kommunens väganläggningar sker inom ramen för Trafikverkets arbete med projekt Tvärförbindelse Södertörn.

Administrativa frågor

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

Björn Gyllensten	Huddinge kommun	Planarkitekt
Maria Bergslind	Iterio	Miljöplanerare
Jacob Lindkvist	Huddinge kommun	Miljöplanerare
Nicklas Johansson	Huddinge kommun	Ekolog
Marie Lasku	Konsult	Exploateringsingenjör
Cin Hui-Nilsson	Huddinge kommun	Trafikplanerare/HPL
Carina Lindqvist	Huddinge kommun	Kommunikatör
Carl-Henrik Barnekow	Norconsult	Uppdragsledande planarkitekt

Björn Gyllensten

Planarkitekt