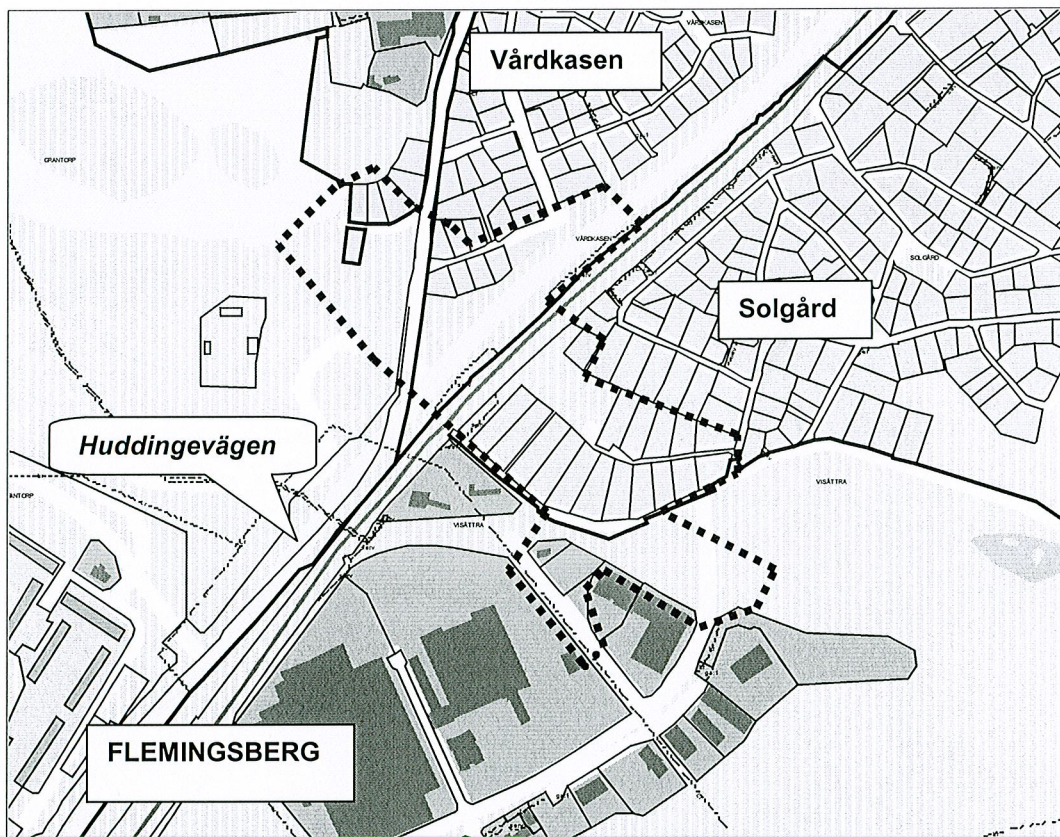




ANTAGANDEHANDLING

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Miljökonsekvensbeskrivning



Planområdet

Detaljplan för TRAFIKPLATS SÖDERTÖRNSLEDEN/HUDDINGEVÄGEN inom Flemingsbergs, Sjödalens och Fullersta kommundelar, Huddinge kommun

Dnr 2001/122.317
Dp 9-R-6

**Miljö- och SamhällsByggnadsförvaltningen och Westlund
Arkitektkontor AB i maj 2002**

PLANBESKRIVNING

Förslag till detaljplan för trafikplats

SÖDERTÖRNSLEDEN - HUDDINGEVÄGEN

inom kommundelarna

Flemingsberg, Sjödalén och Fullersta

Huddinge kommun

Dp9-R-6

PLANHANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

Detta planförslag baseras på berörda delar av Vägverkets utredningsplan för Södertörnsleden från 1993 samt de ytterligare utredningar och planer som gjorts därefter, inklusive förslag till arbetsplan utställd 2000 (se även nedan). Planbeskrivningen redovisar översiktligt vägtekniska frågor. Vad gäller mer ingående tekniska frågor hänvisas till Vägverkets utredningar.

1. PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Väg 259 förbinder idag E 4 med väg 73 via Masmo–Huddinge centrum–Lissma–Jordbro. En stor del av sträckan har låg standard vilket ger dålig framkomlighet och stor risk för olyckor.

Det s k Dennispaketet, från 1992, omfattade kollektivtrafikåtgärder och utbyggnad av trafikleder i storstockholmsområdet. Botkyrkaleden och Haningeleden ingick i dessa och bildade tillsammans Södertörnsleden som utgjorde del av den Yttre Tvärleden. Med Södertörnsleden fullt utbyggd avlastas dagens vägnät vilket innebär att trafik som idag går genom tätbebyggda områden, olämpliga för denna typ av trafik, flyttas till ur bebyggelsesynvinkel lämpligare miljöer. Trafiksäkerheten ökar och områden med störningar får en bättre miljö. Förbindelserna med E 4 från bl a Huddinge och Haninge förbättras och restiderna kortas. Ledens utbyggnad medför att obalansen inom regionen minskar och invånarna får möjlighet att nå en större arbetsmarknad.

Ett detaljplaneförslag med i princip samma innehåll och omfattning som nu aktuellt förslag togs fram 1995. Oklarheter kring ledernas såväl detaljutformning som finansiering gjorde att planeringsarbetet därefter avbröts.

Syftet med nu föreliggande detaljplan är att reglera utbyggnaden av den nya trafikplatsen Huddingevägen - Södertörnsleden. Underlag för dess utformning är Vägverkets utredningsplan för Södertörnsleden, delen Flemingsberg - Gladökvärn, Haningeleden 1 från 1993 och förslag till arbetsplan utställt i mars 2000.

Syftet med nu aktuell planläggning är även att göra erforderliga ändringar i berörda, gällande detaljplaner samt att samtidigt planlägga ett för närvarande icke planlagt område i Solgård, omedelbart norr om leden, med bl a befintlig villabebyggelse.

2. AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Markanvändningen inom planområdet är förenlig med hushållningsbestämmelserna i 3 kap miljöbalken.

3. PLANDATA

3:1 Läge och areal

Planområdet är beläget mellan centrala Huddinge och Flemingsbergsområdet. Det omfattar dels vägområdet för den nya trafikplatsen dels vissa angränsande områden, framför allt för bostäder, som befunnits lämpliga att ta med vid denna planläggning. Planområdet omfattar ca 17 ha varav 0,7 ha utgör mark för järnväg, 1,6 ha mark för bostäder och 1,0 ha mark för små-industri. Övrig del, ca 14 ha, utgör mark för allmän plats.

3:2 Markägförhållanden

Huddinge kommun äger huvuddelen av marken som berörs av trafikplatsens utbyggnad. Övriga fastigheter ägs av enskilda ägare.

4. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

4:1 Riksintressen

Genom planområdet går Södra Stambanan som är ett riksintresse.

Södertörnsleden (Hanningeleden - Botkyrkaleden) avses utgöra en förbindelse mellan Nynäsvägen (väg 73) och E4/E20. Den har bedömts vara ett riksintresse. Vägverket har 1993-06-16 upprättat en utredningsplan för väg 259, delen Flemingsberg - Gladökvärn, Hanningeleden 1. Utredningsplanen innehåller bl a den trafikplats aktuellt planförslag avser reglera. Vägverket har vidare 1993-03-27 upprättat ett förslag till arbetsplan för Hanningeleden 1 (omarbetad 2000-02-25). Arbetsplanen, som varit utställd i mars 2000, planeras kunna fastställas under hösten 2001.

Enligt gällande översiktsplan, och även förslag till ny plan, ÖP 2000, skall ett reservat för en 400 kV kraftledning från Hanninge, station Ekudden via Masmo och till Bredäng hållas öppet genom planområdet längs Södertörnsleden. Kraftledningen är ett riksintresse.

4:2 Regionala intressen

En tvärförbindelse mellan Huddinge och Hanninge kommuner har funnits med i den regionala planeringen sedan mitten av 1960-talet. Regionplan 91, antagen i oktober 1992, redovisade en utbyggnad av Södertörnsleden i enlighet med Dennisöverenskommelsen. Den redovisas även i förslag till ny Regionplan (RUFS 2001) som en strategiskt viktig regional huvudväg ingående i Yttre Tvärleden. Leden har stor betydelse med hänsyn till bl a Hanninges koppling till europavägnätet och till utvecklingen av ett regionalt kärnområde vid Flemingsberg. Vägen är en primär länsväg.

4:3 Översiktliga planer

Gällande översiktsplan, och även förslag till ny plan ÖP 2000, för Huddinge kommun redovisar inom aktuellt planområde vägreservat för Södertörnsleden och kraftledningsreservat för en 400 kV-ledning.

4:4 Program för detaljplanen

Ett tidigare planförslag av ungefär motsvarande omfattning och innehåll ställdes ut för samråd 1995. Samtidigt hölls ett markägarsamråd inför arbetsplanen för vägutbyggnaden. Flera utredningar kring alternativa dragningar och utformningar av vägutbyggnaden har därefter gjorts och ett förslag till arbetsplan ställdes ut under mars 2000. Med hänsyn till det plansamråd som skedde 1995, till de utredningar som gjorts (se nedan) och till de markägarsamråd och utställningar som skett är ett detaljplaneprogram, enligt plan- och bygglagen, i samband med aktuell planläggning onödigt.

4:5 Detaljplaner

För planområdet gäller följande detaljplaner:

		Beslutsdatum:
*	7-B-11 Södra stambanan VIII	1985-10-10
*	7-B-13 Fornborgsområdet	1992-09-24
*	9-R-1 Flemingsberg 8:1	1961-11-28
*	9-R-5 Östra Flemingsbergs industriområde I-II	1980-06-10
*	9-R-5:2 Del av kv. Katoden	1994-01-20
*	9-A Flemingsberg 1:1 med Grantorp 1:1	1940-10-29
*	9-A-2 Västra Solgård	1982-12-03
*	9-A-3 Väg 226 II-III	1972-03-24

4:6 Tomtindelning

För kv. Anoden gäller tomtindelning Anoden (1) fastställd 1963-09-24.

4:7 Arbetsplaner (vägar)

Södertörnsleden sträcker sig från väg E4/E20 fram till Jordbro trafikplats vid väg 73 i Haninge. På delsträckan Gladökvärn fram till väg 73 är trafikleden utbyggd och öppnad för trafik. På delen mellan väg E4 och Flemingsberg (Botkyrkaleden) har arbetsplan upprättats men ej fastställts enligt väglagen. Likaså har arbetsplan upprättats på delen Flemingsberg till Gladökvärn (Haningeleden 1). Inte heller den har fastställts.

4:8 Utredningar och kommunala beslut i övrigt

Utredningsplan

Under 1991 – 1992 specialstuderades ett antal olika dragningar, bl a Haningeledens korsning med Huddingevägen och järnvägen, inför beslut huruvida leden borde korsa över eller under. År 1993 presenterade Vägverket en utredningsplan för Södertörnsleden, delen Flemingsberg – Gladökvärn, Haningeleden 1.

Alternativ Över – Under

I de bägge alternativen går Haningeleden i princip i det läge som redovisas i arbetsplanen – i det ena fallet över och i det andra under Huddingevägen och järnvägen. Alternativet "Under" har ett något sydligare läge med hänsyn till terrängen. Bägge alternativen innebär raka rampanslutningar till Huddingevägen i det begränsade utrymmet mellan vägen och järnvägen medan utrymmet på västra sidan medger klöverbladsanslutning. Alternativet "Under" innebär dels höjning av Huddingevägen, dels komplicerade tekniska lösningar med trågkonstruktioner på grund av svåra grundläggningsförhållanden och högt grundvatten.

En arbetsgrupp med representanter från berörda kommunala kontor, Vägverket och länsstyrelsen rekommenderade utifrån denna kompletterande utredning att alternativ Över skulle läggas till grund för fortsatt planering. Kommunstyrelsens kansli konstaterade efter en remissomgång att ingen av remissinstanserna erinrat mot utredningsplanen (som utgår från alternativ Över) och drog därvid slutsatsen att kommunen var beredd att tillstyrka utredningsplanen. Kommunfullmäktige beslöt därefter, 1993-11-12, § 212, i ärendet och hänvisade bl a till att kansliets och byggnadsnämndens yttrande skulle utgöra kommunens yttrande över utredningsplanen. Vägverkets slutsats efter remissen var då att alternativet Haningeleden över Huddingevägen och järnvägen tillgodosåg de krav som kunde ställas på utformningen.

Samråd över detaljplaneförslag och inför arbetsplan

Under 1994 upprättades ett detaljplaneförslag (samrådshandling) motsvarande nu aktuellt planförslag. Kring samrådshandlingen och inför arbetsplanen för Haningeleden 1 hölls ett markägarsamråd i maj 1995. De boende i Solgårdsområdet och Vårdkasenområdet framförde invändningar mot förslaget vad gäller trafikbuller och intrång samt efterlyste ett alternativ där Haningeleden drogs under Huddingevägen och järnvägen.

Alternativ söder om Flemingsbergs gård

Vägverket har med anledning härav utrett en sträckning av Haningeleden under väg 226 söder om Flemingsbergs gård. Förslaget, daterat 2000-02-29, innebär bl a dels för bostadsområdet Grantorp stora bullerstörningar och barriäreffekt mot närrekreationsområdet Flemingsbergs gård, dels ytterligare intrång i berget vid gården samt dels att vägen måste byggas i ett vattentätt tråg under Huddingevägen och järnvägen. Bullersituationen för Solgård förbättras inte. Rekommendationen enligt denna utredning är att arbetsplanens alternativ är bättre med hänsyn till funktion, trafiksäkerhet och ekonomi. Läget i tunnel innebär inte heller några avgörande fördelar för befintlig bebyggelse. Förslaget redovisades i samband med arbetsplanens utställning i mars 2000.

Lokala föreningars alternativ

I samband med utställningen av arbetsplanen i mars 2000 presenterade Vårdkasen-Solgårds miljöskyddsförening och Solgårds villaförening ett eget förslag till Haningeledens sträckning och utformning vid passagen genom Flemingsberg och Visättra. Haningeleden redovisas här, i likhet med Vägverkets utredning 2000-02-29, i ett läge mellan Flemingsbergs gård och Grantorps bostadsområde. Korsningen med Huddingevägen och järnvägen sker i tunnel varefter Haningeleden byggs som brokonstruktion genom delar av Visättra industriområde för att sedan ledas vidare österut i tunnel genom berget. Trafikplatsen utformas antingen med ramper direkt i anslutning till korsningen eller som en planskild rondell på Haningeleden i ett läge ca 200 meter väster om Huddingevägen.

Fördelarna med förslaget är att leden kommer längre från Vårdkasen och Solgård samt även från våtmarken i öster. Nackdelarna är dels att betydligt fler boende i Grantorp störs, både i bostäderna och i närrekreationsområdet, dels att negativa konsekvenser uppstår i avsnittet inom Visättra vad gäller utformning, miljö och kostnader. De tekniska och miljömässiga bristerna i förslaget, tillsammans med höga kostnader, jämfört med arbetsplanen innebär att förslaget inte bedömts meningsfullt för fortsatta studier.

0.5 alternativ för Haningeleden 1

Under 1998 genomförde Vägverket en miljödialog med SMTR (Storstockholms miljögruppers trafikråd). SMTR ansåg att en upprustning av väg 259 skulle kunna ersätta utbyggnaden av Haningeleden på sträckan Sundby gård – Huddingevägen. Förslag till förbättringar av väg 259 på sträckan Lännavägen – Storängsleden – Huddingevägen utreddes och redovisades i Rapport 9905 - 0,5 alternativ för Haningeleden 1.

Slutsatserna enligt utredningen är att trafiken på dessa befintliga vägar ökar med 30-65% fram till 2010, andelen tung trafik ökar, 224 villor och två flerfamiljshus ligger inom skyddsområde för farligt godstransporter, kollektivtrafikanter mellan Haninge och Huddinge får inga förbättringar, Vägarnas barriäreffekt ökar med krav på planskilda korsningar för oskyddade trafikanter, det regionala cykelstråket utmed Lännavägen får en bättre standard, vinsterna i restid och framkomlighet blir obetydliga och projektet ger inte någon lönsamhet i form av trafikvinster. Förslaget redovisades i samband med arbetsplanens utställning i mars 2000.

Kommunens ställningstagande till arbetsplanen

Kommunfullmäktige har i augusti 2000 bl a beslutat att;

- förordat Vägverkets huvudförslag som alternativ för Södertörnsleden,
- Flemingsbergsledens anslutning till Huddingevägen bibehålls,
- Glömstavägens anslutning till Huddingevägen antingen bibehålls eller ersätts med en anslutning till Storängens trafikplats och som finansieras inom projekt Södertörnsleden,
- för att inte ytterligare öka på problemen på Glömstavägen är det av stor vikt att Botkyrkaleden byggs i samma etapp som sträckan Gladökvärn-Flemingsberg,
- vid detaljplaneläggning av förbifarten järnväg/Huddingeväg skall studeras om vägen kan förskjutas norrut och därmed finna ett möjligt läge som ger förutsättning för en tunnel under järnväg/Huddingeväg. Det schakt som då uppstår på Solgårdssidan kan täckas över på motsvarande sätt som i Stuvsta.

Kommunstyrelsen yttrade sig den 24 september 2001 över arbetsplaneförslaget och tillstyrkte därvid Vägverkets förslag till ledens korsning med Huddingevägen och järnvägen.

Gatukontorets utredning

Gatukontoret har, med anledning av kommunfullmäktiges beslut ovan, i utredning daterad 2000-08-18 studerat konsekvenserna av dels ett tunnelläge för Haningeleden i samma sträckning som arbetsplanens, dels en förskjutning av korsningen drygt 50 meter norrut.

Ett tunnelbygge under Huddingevägen och järnvägen innebär stora geotekniska risker och merkostnaderna blir avsevärda. Värdet på eventuella fastigheter/byggnadsrätter ovan tunneln torde bli begränsat, bl a med hänsyn till störningar. De bedöms inte heller ge exploateringsintäkter motsvarande kostnaderna. Behovet av inlösen av befintliga fastigheter kvarstår.

En förskjuten korsning norrut ger möjlighet att överdäcka Haningeleden på en sträcka om ca 200 meter i Solgård. Vissa befintliga villor kan därmed bevaras men nya villor behöver lösas in. Tunnelinslaget blir mycket dominerande och vägbullret för bl a villor på Marsvägen är svårt att dämpa. Ytterligare problem uppstår för fastigheter vid Annerstavägen och Polluxvägen bl a genom behov av inlösen. Kostnaden för överdäckningen kan inte finansieras genom exploateringsintäkter.

Sammantaget har inget av dessa alternativ bedömts kunna förordas framför arbetsplanen.

5. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

5:1 Mark och vegetation

Se miljökonsekvensbeskrivningen.

5:2 Geotekniska förhållanden

Se miljökonsekvensbeskrivningen.

5:3 Fornlämningar och kulturmiljöer

Se miljökonsekvensbeskrivningen.

5:4 Bebyggelse

Förutsättningar

Planområdet är utmed delar av den planerade Södertörnsleden bebyggt med äldre villor inom Solgårds- och Vårdkasenområdena. I sydöstra delen av planområdet, Flemingsbergs industriområde, berörs några bebyggda industrifastigheter.

Förändringar

Trafikplatsens utbyggnad kommer att innebära förändringar för intilliggande fastigheter, bl a inlösen av ett antal av dem. En del av de villor som direkt berörs av trafikplatsens utbyggnad måste rivas. Den kommer vidare att innebära intrång för slänter, skärningar, bullerskydd, mm. Släntintrången vid Marsvägens anslutning till Merkuriusvägen överensstämmer dock med redovisningen i gällande plan. För vissa fastigheter kommer tillfartsförhållandena att ändras. Avgörande för i vilken mån befintliga bostadshus kan bibehållas och nya byggrätter tillskapas är framför allt hur bullerskyddet kring de nya vägarna anordnas.

Nya, formella byggrätter redovisas kring Marsvägen - ett tidigare icke planlagt område. I huvudsak innefattas dock endast befintliga och redan bebyggda tomter.

För gatukontorets sandficka vid Gamla Tullingevägen har ett område för tekniska anläggningar lagts ut.

Ett område direkt norr om Södertörnsleden och väster om Gamla Tullingevägen är i gällande plan utlagt för bostäder. Med hänsyn till dess läge intill Södertörnsleden och det ökade trafikbuller som det kommer att utsättas för har det nu istället föreslagits för småindustri som ej förorsakar olägenheter för angränsande bostäder.

5:5 Gator och trafik

Förutsättningar

Huddingevägen är genomfartsled genom planområdet. Gamla Tullingevägen ansluter till den norrifrån dock med vissa begränsningar för svängande trafik, dvs endast påfart söderut och endast avfart söderifrån tillåts. Flemingsbergs industriområde matas söderifrån via Regulatorvägen. Solgårdsområdet nås via denna väg och även norrifrån via Storängsleden. Genomfart genom Solgårdsområdet är förbjuden. Trafikmängden på Huddingevägen är idag drygt 20.000 dygnsfordon. Gamla Tullingevägen har ca 1.000 dygnsfordon. Övriga gator inom planområdet har små till måttliga trafikmängder.

Förändringar

Södertörnsleden byggs ut planskilt på bro över Huddingevägen och järnvägen. Den ansluts med ramper till Huddingevägen. I samband med utbyggnaden stängs Gamla Tullingevägen av från Huddingevägen och kopplas istället ihop med gc-stråket vidare söderut. Efter anslutningen till Annerstavägen stängs den för allmän körtrafik. Tillfart till gatukontorets sandficka medges dock. En samlokalisering av detta gc-stråk med en bussgata mellan Gamla Tullingevägen och Flemingsbergsleden kan bli aktuell. Se även nedan under Kollektivtrafik.

Annerstavägen får en något förändrad dragning på grund av den nya avfartsrampen från Huddingevägen och kommer, förutom att vara tillfart till några fastigheter, även att vara en del av det primära gång- och cykelstråket utmed Huddingevägen.

Där Södertörnsleden korsar Regulatorvägen anordnas ytterligare en korsning, främst för att medge anslutning till Flemingsbergs station och kommande verksamheter där intill samt till industriområdet för såväl bil- som busstrafik. Tellusvägen läggs i tunnel i nytt läge under Södertörnsleden och en enkelsidig anslutning i plan till Regulatorvägen anordnas på södra sidan om leden. Utformningen möjliggör busstrafik mellan Flemingsbergs station och Solgård utan att bussen behöver korsa Södertörnsleden. Den medför även att en planskild förbindelse för gång- och cykeltrafiken tillskapas under Södertörnsleden.

För trafikmängder, tekniska frågor, mm, se Vägverkets utredningsplan och miljökonsekvensbeskrivningen

Förändringar, alternativ trafikplatsutformning

Förutsättningarna för de prognoser som kring 1990 gjordes inför Vägverkets utredningar har delvis ändrats. Bl a planeras nu en kraftigare utbyggnad söder om trafikplatsen – i Flemingsberg och i Botkyrka. Med hänsyn till den framtida fördelningen av trafikströmmarna i olika riktningar har därför underhand skisserats en något annorlunda utformning av trafikplatsen, främst väster om Huddingevägen. Bron över Huddingevägen utformas som en långsmal rondell och påfartsrampen från Södertörnsleden söderut läggs ut som en rak ramp istället för ett ”klöverblad”. Avfartsrampen från Huddingevägen norrifrån till Södertörnsleden kan därmed flyttas närmare Huddingevägen. Rondellen eliminerar behovet av trafikljus vid rampanslutningarna. Öster om järnvägen sker ingen förändring. Se illustration. Detta alternativ rymms inom föreslagen plan och innebär att en något mindre del av marken tas i anspråk för direkta trafikanläggningar.

5:6 Kollektivtrafik

Förutsättningar

Ett antal busslinjer trafikerar idag Huddingevägen. Av dessa trafikerar 740 Flemingsbergsleden – Huddingevägen – Gamla Tullingevägen.

Förändringar

Utbyggnaden av trafikplatsen och erforderliga ombyggnader av anslutande gator och vägar innebär omläggningar av kollektivtrafiken. SL avser att göra en ny plan över det framtida busslinjenätet i denna del av regionen. Bussförsörjningen av Vårdkasenområdet och Flemingsbergsområdet beror bl a på hur Flemingsbergsleden och Hälsovägens anslutningar till Huddingevägen på sikt kommer att utformas. Så länge Hälsovägen korsar Huddingevägen i plan kan Flemingsbergsleden även fortsättningsvis vara direktansluten till Huddingevägen. Planförslaget möjliggör en utbyggnad av gc-vägen mellan Gamla Tullingevägen och Flemingsbergsleden som bussgata.

Från Haninge (Handenterminalen) går idag direktbuss 865 till Huddinge sjukhus via Storängsleden. Med utbyggd Södertörnsled avses 865 gå till Flemingsbergs station och Huddinge sjukhus via Regulatorvägen. En ytterligare förbindelse mellan centrala Huddinge och Flemingsbergs station via Solgårdsområdet diskuteras och är möjliggjord i plan.

I samband med utbyggnaden kommer hållplatslägen att ändras. Befintlig hållplats i södra änden på Gamla Tullingevägen kommer, om busstrafiken här bibehålls, att flyttas 200 - 300 meter norrut. Hållplatsen för södergående bussar på Huddingevägen flyttas ca 150 meter söderut medan hållplatsen för de norrgående bussarna flyttas något norrut. Om trafikplatsen byggs ut enligt alternativ utformning flyttas den senare hållplatsen istället något söderut.

5:7 Järnvägstrafik

Genom planområdet går Södra Stambanan. Den trafikeras av fjärrtåg, regionaltåg (Svealandsbanan) och pendeltåg (Södertäljependeln). Flemingsbergs station ligger strax söder om planområdet.

5:8 Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

Gång- och cykelvägar som passerar området ingår i det primära gc-nätet och har stort värde från bl a friluftssynpunkt. En gc-väg går utmed norra sidan om Huddingevägen och separeras från denna. Ett annat stråk kommer västerifrån, förbi Flemingsbergs gårdsområdet och går därefter under Huddingevägen och järnvägen till Flemingsbergs industriområde. Därifrån kan man ta sig vidare österut mot Flemingsbergsviken och Örlångslandskapet.

Förändringar

När trafikplatsen byggs ut bryts det nuvarande gc-stråket parallellt med Huddingevägen av en avfartsramp. Stråket länkas därför av i Annerstavägen, förbi trafikplatsen, för att sedan återgå till befintligt stråk via Gamla Tullingevägen. Fram till Flemingsbergsleden kombineras stråket eventuellt med bussgata. Gång- och cykeltrafiken får därmed samsas med bussar. En bussgata här bedöms dock bli lågtrafikerad och bör kunna kombineras med gc-trafiken.

Det primära stråket i öst-västlig riktning berörs av förändringar inom planområdet norr om Jonvägens vändplats och österut via del av nuvarande Tellusvägen. Därifrån byggs det vidare österut norr om industritomterna, korsar Regulatorvägen och därefter vidare österut mot Flemingsbergsviken. Solgårdsområdet nås planskilt under Södertörnsleden.

5:9 Teknisk försörjning

Förutsättningar

Inom och i omedelbar närhet av planområdet finns vatten-, dagvatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar, samt el- och teleledningar.

Huvudledningar för VA korsar Huddingevägen i anslutning till befintlig gångtunnel och går därefter vidare österut i Jonvägen och Tellusvägen. De binds även samman via Regulatorvägen. Norrifrån ansluter ledningar från Vårdkasenområdet. Söderifrån ansluter ledningar från Flemingsbergs industriområde. Se även redovisning av ledningar i Vägverkets utredningsplan.

Dagvattensystemet genom området består bl a av ett dagvattendike – delvis öppet, delvis kulverterat – som avvattnar delar av Glömstadalen österut mot Örlången. Strax väster om sjön har en våtmarksanläggning anlagts innehållande våtäng/översilningsmark med fördröjningsmagasin. Magasinet fungerar dels som nivåreglerare samt "fälla" för uppslammat material och

fosfor, dels genom oljeavskiljning som effektivt hinder vid exempelvis en tankbilsolycka. Fjärrvärmeledningar går i Annerstavägen – Gamla Tullingevägen och vidare söderut parallellt med Huddingevägen. I anslutning till gångtunneln passerar de under Huddingevägen och går vidare österut i Jonvägen. I Regulatorvägen går ledningar norrut mot Solgårdsområdet.

Direkt söder om planområdet finns en mottagningsstation för el. Från den går 70 kV luftledning i öst-västlig riktning. I västra delen av planområdet finns en 20 kV luftledning. Parallellt med Haningeleden redovisar planen ett läge för en framtida utbyggnad av en 400 kV kraftledning.

Ett huvudkabelstråk för teleledningar går utmed Huddingevägens nordvästra sida.

Förändringar

Befintliga ledningar inom området flyttas eller läggs om i samband med utbyggnaden av trafikplatsen. Även kulverteringar och förstärkningsåtgärder är nödvändiga inom vissa partier. Beträffande dagvattenhantering, se miljökonsekvensbeskrivningen.

6. ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor om tidplan, avtal, marklösen, mm. behandlas i genomförandebeskrivningen. Detaljplanens genomförandetid är 15 år från den dag planen vinner laga kraft.

7. MEDVERKANDE

Detaljplanearbetet leds av Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens (MSB) planavdelning genom en projektgrupp. Underhandskontakter har skett med Vägverket och SL. I projektgruppen har deltagit;

Lars Nilsson	MSB planavdelningen, projektledare
Lena Fyrvald	MSB miljökontoret
Inger Forsberg	Närex
Lennart Lindgren	MSB gatukontoret
Eva Eriksson	KDF Sjödalens-Fullersta
Kjell Thelander	KDF Flemingsberg
Magnus Westlund	Westlund Arkitektkontor AB

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i maj 2002

Lars Nilsson
Planchef

Magnus Westlund
Arkitekt SAR

GENOMFÖRANDESBESKRIVNING

Förslag till detaljplan för trafikplats

SÖDERTÖRNSLEDEN - HUDDINGEVÄGEN

inom kommundelarna

Flemingsberg, Sjödalen och Fullersta

Huddinge kommun

Dp9-R-6

PLANHANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

1. ORGANISATORISKA FRÅGOR

1:1 Tidplan

Samråd har genomförts under januari - mars 2002 och utställning beräknas ske under sommaren 2002. Detaljplanen bedöms därefter kunna antas i slutet av 2002.

Utbyggnaden av trafikplatsen avses enligt Vägverket kunna påbörjas tidigast 2004/2005 och beräknas pågå ca två och ett halvt år.

1:2 Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från den dag planen vinner laga kraft.

1:3 Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Vägverket ansvarar för utbyggnaden av trafikplatsen med anslutningar till befintligt gatunät samt för ombyggnad och flyttning av befintliga ledningar. Vägverket ansvarar också för erforderliga bullerskyddsåtgärder samt för anpassning av väganläggningar till angränsande mark och i samband därmed erforderliga planteringar.

Kommunen ansvarar för eventuell ombyggnad/förbättring av Marsvägen i de delar som inte skall ingå i Vägverkets åtagande.

Enskilda fastighetsägare ansvarar för utbyggnaden inom kvartersmark.

2. FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

2:1 Fastighetsbildning inlösen, mm

Huddinge kommun kommer att med utgångspunkt från planen lösa in den mark som erfordras för genomförandet. Släntintrång, förändring av tillfartsförhållanden, mm kommer att lösas genom avtal med berörda fastighetsägare och, om så erfordras, genom fastighetsbildning/servitutsupplåtelser.

Följande inlösen/fastighetsregleringar avses ske;

inom Vårdkasenområdet

- Vårdkasen 1:54 inlöses helt för allmän plats.
- Vårdkasen 1:51,1:52,1:53 och delar av Grantorp 5:1 läggs samman till en industrifastighet. Fastigheterna är i kommunens ägo liksom även Vårdkasen 1:57.
- Inom Kv Andromeda inlöses del av tomt nr 13 för allmän plats. Nr 14 är i kommunens ägo.
- Tomterna nr 1-4 inom kv Polaris är i kommunens ägo.

inom Solgårdsområdet

- Visättra 1:1 och Solgård 1:109 är i kommunens ägo.
- Solgård 1: 110 samt inom kv Mars tomt nr 9 inlöses helt för allmän plats.
- Av tomt nr 4 inom kv Mars inlöses en mindre del för allmän plats. Kv Mars nr 2 och 5-8 är i kommunens ägo.
- Av tomterna nr 1 och 3-4 inom kv Mars inlöses en remsa om ca 2 meter mot Marsvägen när en ombyggnad av vägen aktualiseras.
- Solgård 1:164 inlöses för naturmark med hänsyn till dess utsatta läge för buller och avsaknad av lämplig tillfart.

inom Flemingsbergs industriområde

- Inom kv Anoden inlöses del av tomterna 3 och 4 för allmän plats.

2:2 Tomtindelning

Planförslaget innebär att tomtindelningen Anoden (1), som gäller för fastigheterna Anoden 2-5, kommer att stå i strid med detaljplanen. Tomtindelningen föreslås därför upphöra att gälla i sin helhet (se planbestämmelserna).

3. EKONOMISKA FRÅGOR

3:1 Avtal

Frågor om ekonomi, genomförande, ansvar, mm kommer att regleras genom avtal mellan kommunen och Vägverket.

Ekonomiska frågor angående förstärkning, flyttning och omläggning av befintliga ledningar kommer att regleras i avtal mellan Vägverket och respektive bolag.

Ekonomiska frågor angående ev bullerskyddsåtgärder inom fastigheter kommer att regleras i avtal mellan Vägverket och respektive fastighetsägare.

VA-avgifter för tillkommande fastigheter uttas enligt gällande VA-taxa. Frågor om VA-avgifter besvaras av Stockholm Vatten AB.

Gatukostnadsutredning för ombyggnad/förbättring av Marsvägen görs när detta bedöms erforderligt.

4. TEKNISKA FRÅGOR

4:1 Tekniska utredningar

I samband med upprättande av arbetshandlingar för utbyggnad av rubricerad trafikplats kommer ytterligare, erforderliga utredningar att göras rörande geoteknik, hydrologi, ledningspåverkan, mm.

Den 400 kV kraftledning, vilken redovisas i planen, är inte aktuell för utbyggnad inom den närmaste tioårsperioden. När en utbyggnad aktualiseras kommer en särskild prövning av ledningens läge, utformning och konsekvenser att göras. Planens utformning utgör inget hinder för kraftledningens utbyggnad.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i maj 2002

Lars Nilsson
Planchef

Magnus Westlund
Arkitekt SAR

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Förslag till detaljplan för trafikplats

SÖDERTÖRNSLEDEN - HUDDINGEVÄGEN

inom kommundelarna

Flemingsberg, Sjödalén och Fullersta

Huddinge kommun

Dp9-R-6

PLANHANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

Denna beskrivning baseras bl a dels på Vägverkets utredningsplan från 1993, dels på förslag till arbetsplan från 1997, dels på berörda delar av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättats 1999 av Vägverket i samband med arbetsplan för Södertörnsleden, delen Flemingsberg - Gladökvärn, Haningeleden 1.

SAMMANFATTNING

Utbyggnaden inom planområdet och de förändringar den innebär har konsekvensbeskrivits avseende miljö, hälsa och hushållning med naturresurser. Den har också jämförts med ett nollalternativ som ett bibehållande av nuvarande vägnät skulle innebära, inklusive den förväntade trafikökningen på detta nät.

Detaljplanen innebär utbyggnad på vad som idag är dels äldre, outnyttjad ängsmark, dels tomtmark för såväl villa- som industribebyggelse. Området saknar utpekade natur- och vegetationsvärden men mark- och vegetationsutformning i anslutning till vägområdet och då särskilt inom de delar som berörs av skärningar respektive uppbankningar inom planområdet är viktig.

I och med utbyggnaden förändras dagvattensituationen. Mängden dagvatten som leds till Orlången kommer att öka. Ökningen av andelen hårdgjorda ytor innebär koncentrationer av förorenat dagvatten som måste tas om hand. Dagvatten från körytor avses tas om hand lokalt i kommunens anläggning för dagvattenrening före recipienten Orlången. Dagvattnet leds dit via diken, trummor och ledningar. Ett kontrollprogram avses genomföras vad gäller ytvattenrörelser. Detta skall ligga till grund för eventuella åtgärder i reningssystemet. Det idag öppna diket genom området kulverteras på berörda avsnitt.

Utan skyddsåtgärder kommer bl a samtliga befintliga bostadshus och bostadstomter inom planområdet att utsättas för högre bullernivåer än riktvärdena liksom även området kring Flemingsbergs gård. Bullerskärmar inkl. bullervallar, med höjd varierande mellan 1,0 – 3,5 meter, föreslås därför mot bostadsbebyggelsen på norra sidan av Södertörnsleden inom hela planområdet samt utmed avfartsrampen norrifrån på Huddingevägen. Skärmarna kommer att utformas så att bullernivån vid fasad på berörda bostadshus inte överstiger tillåtna riktvärden. Med föreslagna åtgärder bedöms situationen för berörda bostäder i stort sett inte försämrats jämfört med idag. Fortsatt uppmärksamhet av bullerfrågorna under utbyggnaden är dock nödvändig.

Om trafikplatsen byggs ut sker en ökning av luftföroreningshalten i dess närområde. Enligt Vägverkets utredningsplan bedöms kvävedioxidbildningen vara dimensionerande faktor vid denna typ av väg- och trafiksituation. Gällande riktvärde för kvävedioxidhalten kommer dock ej att överskridas för den närmast vägarna belägna bebyggelsen.

Utbyggnaden av trafikplatsen kommer ytterligare att förstärka intrycket av trafikområde men också "portkaraktären" som bergshöjderna i området bildar. Samtidigt kommer också Glömsadalens - Flemingsbergsvikens rumsliga riktning att förstärkas genom ledens utbyggnad. Terrängmoduleringar och kompletteringar med vegetation kommer att göras för att anpassa vägen till befintlig miljö. Den nya bron över Huddingevägen och järnvägen är den dominerande förändringen. Storskaligheten i landskap, bebyggelse och anläggningar i området gör att bron här kommer att uppfattas som relativt måttfull. Samtidigt är det viktigt att den ges en vacker utformning med stor hänsyn till omgivningen i enlighet med vad som anges i Väglagen om krav på estetisk hänsyn vid utformning av väganläggningar. Frågan om brons utformning, genom exempelvis tävling, kommer att beröras i avtalet mellan kommunen och vägverket.

Utbyggnaden kommer att präglas av en ambitiös miljöprofil vad gäller såväl miljöriktigt bygande och miljöstyrning av projektet som gestaltning av den yttre miljön.

1. INLEDNING

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats för att belysa de miljömässiga konsekvenserna av en utbyggnad av en del av Södertörnsleden, Haningeleden 1. MKB skall göra det möjligt att bedöma de planerade förändringarnas inverkan på miljön, hälsan och hushållningen med naturresurser.

MKB har upprättats av Miljö- och SamhällsByggnadsförvaltningens planavdelning och Westlund Arkitektkontor AB efter samråd med den kommunala projektgruppen för detaljplanarbetet och Vägverket. Beskrivningen följer Huddinge kommuns metod för miljökonsekvensbeskrivningar, januari 1994.

1.1 Agenda 21

Huddinge kommun är en ekokommun och verkar för ett långsiktigt hållbart samhälle. Enligt kommunens lokala Agenda 21 skall, vid planläggning, en prövning alltid ske mot de fyra systemvillkoren

Ämnen från jordskorpan får inte systematiskt öka i naturen.

Ämnen från jordskorpan får inte tas upp och användas fortare än de nybildas, utvinningen av ändliga resurser som metaller och fossila bränslen måste alltså minska dramatiskt.

Ämnen från samhällets produktion får inte systematiskt öka i naturen.

Ämnen som vi människor skapat, och som är främmande för naturen och svåra att bryta ned, får inte nyproduceras och spridas.

Det fysiska underlaget för naturens kretslopp och mångfald får inte systematiskt utarmas.

Naturen får inte systematiskt skadas eller trängas undan och vi får inte använda mer ur naturen än vad som återskapas.

Effektiv och rättvis resursanvändning.

Jordens naturresurser ska fördelas rättvist och effektivt, både inom respektive land och mellan världens alla länder.

2. UTBYGGNADSLTERNATIV - NOLLALTERNATIV

2.1 Alternativ Vägverkets utredningsplan

1993 presenterade Vägverket en utredningsplan för Södertörnsleden, delen Flemingsberg – Gladökvärn, Haningeleden 1. Under 1991 – 1992 hade ett antal olika dragningar specialstudierats. Bl a Haningeledens korsning med Huddingevägen och järnvägen inför beslut om leden borde korsa över eller under.

En arbetsgrupp med representanter från berörda kommunala kontor, Vägverket och länsstyrelsen rekommenderade utifrån denna kompletterande utredning att alternativ Över lades till grund för fortsatt planering. Kommunstyrelsens kansli konstaterade efter en remissomgång att ingen av remissinstanserna erinrat mot utredningsplanen (som utgår från alternativ Över) och drog därvid slutsatsen att kommunen var beredd att tillstyrka utredningsplanen. Kommunfullmäktige beslöt därefter, 1993-11-12, § 212, i ärendet och hänvisade bl a till att kansliets och byggnadsnämndens yttrande skulle utgöra kommunens yttrande över utredningsplanen. Vägverkets slutsats efter remissen var då att alternativet Haningeleden över Huddingevägen och järnvägen tillgodosåg de krav som kunde ställas på utformningen.

Under 1994 upprättades ett detaljplaneförslag (samrådshandling) motsvarande nu aktuellt planförslag. Kring denna samrådshandling och Vägverkets utredningar inför arbetsplanen för Haningeleden 1 hölls ett markägarsamråd i maj 1995. De boende i Solgårdsområdet och Vårdkasenområdet framförde därpå invändningar mot förslaget vad gäller trafikbuller och intrång samt efterlyste ett alternativ där Haningeleden drogs under Huddingevägen och järnvägen.

2.2 Alternativ söder om Flemingsbergs gård

Vägverket har med anledning härav utrett en sträckning av Haningeleden under väg 226 söder om Flemingsbergs gård. Förslaget redovisades i samband med arbetsplanens utställning i mars 2000.

Rekommendationen enligt denna utredning, daterad 2000-02-29, är att arbetsplanens alternativ är bättre med hänsyn till funktion, trafiksäkerhet och ekonomi samt att läget i tunnel inte heller innebär några avgörande fördelar för befintlig bebyggelse.

2.3 Alternativ upprustning av befintlig väg 259

Under 1998 genomförde Vägverket en miljödialog med SMTR (Storstockholms miljögrupper trafikråd). SMTR menade att en upprustning av väg 259 skulle kunna ersätta utbyggnaden av Haningeleden på sträckan Sundby gård – Huddingevägen. Förslag till förbättringar av väg

259 på sträckan Lännavägen – Storängsleden – Huddingevägen utreddes och redovisades i Rapport 9905 – ”0,5-alternativ för Haningeleden 1”. Förslaget redovisades i samband med arbetsplanens utställning sommaren 2000.

Konsekvenserna är; en trafikökning om 30-65% fram till 2010, andelen tung trafik ökar, 224 villor och två flerfamiljshus ligger inom skyddsområde för farligt godstransporter, kollektivtrafikanter mellan Haninge och Huddinge får inga förbättringar, Lännavägens barriäreffekt ökar med krav på planskilda korsningar för oskyddade trafikanter, det regionala cykelstråket utmed Lännavägen får en bättre standard, vinsterna i restid och framkomlighet blir obetydliga och projektet ger inte någon lönsamhet i form av trafikvinster jämfört med 0-alternativet respektive Vägverkets förslag. Grundtanken i planerandet av Södertörnsleden, att med ny infrastruktur utjämna regionala obalanser, kommer inte helt till sin rätt vilket innebär att konsekvenser för övriga regionala satsningar inte får det genomslag som planerats.

2.4 Lokala föreningars alternativ

I samband med utställningen av arbetsplanen i mars 2000 presenterade Vårdkasen-Solgårds miljöskyddsförening och Solgårds villa förening ett eget förslag till Haningeledens sträckning och utformning vid passagen genom Flemingsberg och Visättra. Haningeleden redovisas i detta förslag, i likhet med Vägverkets utredning 2000-02-29, i ett läge mellan Flemingsbergs gård och Grantorps bostadsområde. Korsningen med Huddingevägen och järnvägen sker i tunnel varefter Haningeleden byggs som brokonstruktion genom delar av Visättra industriområde för att sedan ledas vidare österut i tunnel genom berget. Trafikplatsen utformas antingen med ramper direkt i anslutning till korsningen eller som en planskild rondell på Haningeleden i ett läge ca 200 meter väster om Huddingevägen.

Fördelarna med förslaget är att leden kommer längre från Vårdkasen och Solgård samt även från våtmarken i öster. Nackdelarna är dels att betydligt fler boende i Grantorp störs, både i bostäderna och i närrekreationsområdet, dels att negativa konsekvenser uppstår i avsnittet inom Visättra vad gäller utformning, miljö och kostnader. De tekniska och miljömässiga bristerna i förslaget, tillsammans med höga kostnader, jämfört med arbetsplanen innebär att förslaget inte bedömts meningsfullt för fortsatta studier.

2.5 Alternativ tunnel eller förskjuten korsning. Gatukontorets utredning

Gatukontoret har i utredning daterad 2000-08-18 studerat konsekvenserna av dels ett tunnel-läge för Haningeleden i samma sträckning som arbetsplanens, dels en förskjutning av korsningen drygt 50 meter norrut.

Ett tunnelbygge under Huddingevägen och järnvägen innebär stora geotekniska risker och merkostnaderna blir avsevärda. Värdet på eventuella fastigheter/byggnadsrätter ovan tunneln torde bli begränsat, bl a med hänsyn till störningar. De bedöms inte heller ge exploateringsintäkter motsvarande kostnaderna. Behovet av inlösen av befintliga fastigheter kvarstår.

En förskjuten korsning norrut ger möjlighet att överdäcka Haningeleden på en sträcka om ca 200 meter i Solgård. Vissa befintliga villor kan därmed bevaras men nya villor behöver lösas in. Tunnelinslaget blir mycket dominerande och vägbullret för bl a villor på Marsvägen är svårt att dämpa. Ytterligare problem uppstår för fastigheter vid Annerstavägen och Polluxvägen bl a genom behov av inlösen. Kostnaden för överdäckningen kan inte finansieras genom exploateringsintäkter. Sammantaget har inget av dessa alternativ bedömts kunna förordas framför arbetsplanen.

2.6 Nollalternativ

Ett nollalternativ kompliceras av att det skall anslutas till två andra delar av Södertörnsleden, dels i väster (Botkyrkaleden) dels i öster (Haningeleden del 2 som redan byggts ut). Nollalternativet, dvs ingen utbyggnad av föreslagen trafikplats, kan i hög grad jämföras med, ”0,5-alternativ för Haningeleden 1”, enligt pkt 2.3 ovan. Ett renodlat nollalternativ, utan några åtgärder på befintligt vägnät skulle bl a, inte minst mot bakgrund av förväntad trafikökning, innebära försämrad närmiljö kring vägen, ökad barriäreffekt, ökade olycksrisker samt förlängda restider för både bil- och kollektivtrafik.

1. GEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Förutsättningar

Vägverkets teknikavdelning har 1992-12-11, utifrån tidigare gjorda undersökningar, gjort en bedömning av de geotekniska förhållandena inom bl a aktuellt planområde.

Topografin präglas av det för Södertörn typiska, kuperade berglandskapet. Området innehåller berg i dagen på höjdpartierna. Trafikplatsen planeras i ett låglänt område mellan ett antal bergspartier. Jordlagren i svackan består överst av torrskorpelera som underlagras av upp till åtta meter lös kohesionsjord, bestående av varvig lera med siltskikt. Kohesionsjorden underlagras av siltig friktionsjord och morän. Grundvattennivån varierar mellan 0,1 - 0,9 meter under markytan. De lösa lerlagren med förekomst av siltskikt och en hög grundvattenyta innebär stabilitets-, sättnings- och schaktningsproblem. Samtidigt kan ev sänkning av grundvattenytan medföra skador på intilliggande konstruktioner.

Marken inom Solgårdsområdet där planen anger bostadsbebyggelse bedöms enligt markradonöversikt vara normalriskområde.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Utbyggnaden innebär att naturmark tas i anspråk för vägutbyggnad. Den höga grundvattenytan och de lösa lerlagren innebär besvärliga geotekniska förhållanden. Förutom stabilitets- och sättningsproblem uppkommer schaktningsproblem i den flytbenägna jorden samtidigt som en eventuell sänkning av grundvattenytan kan medföra skador på intilliggande konstruktioner

Förslag till åtgärder

Bro, vägportar och stödmurar föreslås huvudsakligen grundlagda på stödpålar. Uppbankningar för leden och anslutande ramper behöver grundförstärkas med kalkpelare och eventuellt bankpålning. Se även Vägverkets utredningsplan. Bostadsbebyggelse skall utföras radonskyddad.

2. HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN - DAGVATTEN

Förutsättningar

Genom området går ett dagvattendike - delvis öppet, delvis kulverterat - som avvattnar delar av Glömstadalen vidare österut mot Orlången. Strax väster om Orlången har en våtäng/översilningsmark med fördröjningsmagasin anlagts. Magasinet fungerar dels som nivåreglerare samt ”fälla” för uppslammat material och fosfor, dels genom oljeavskiljning som effektivt hinder vid exempelvis en tankbilsolycka. Magasinet sänker även kväve- och fosforbelastningen på Orlången från de otillräckligt renade fastighetsutsläppen.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

När Haninge- resp Botkyrkaleden byggs ut kommer mängden dagvatten som leds till Orlången att öka. Ökningen av andelen hårdgjorda ytor innebär koncentrationer av förorenat dagvatten som måste tas om hand. Utbyggnad av trafikplatsen inom planområdet innebär uppbankningar/utfyllnader som berör dagvattendiket. Jämfört med nollalternativet innebär trafikplatsens utbyggnad utökade dagvattenflöden och större koncentrationer av förorenat dagvatten.

Förslag till åtgärder

Dagvatten från körytor avses tas om hand lokalt i kommunens anläggning för dagvattenrening före recipienten Orlången. Dagvattnet leds dit via diken, trummor och ledningar. Ett kontrollprogram avses genomföras vad gäller ytvattenrörelser. Detta skall ligga till grund för eventuella åtgärder i reningssystemet. Det idag öppna diket genom området kulverteras på berörda avsnitt som berörs av trafikplats- och vägutbyggnaden.

3. NATURMILJÖ

Förutsättningar

Planområdet ligger mellan Flemingsbergsviken och Glömstadalen, omgivet av kraftiga bergs-partier. Huvuddelen består av låglänta partier men det berör även delar av omgivande höjder. De obebyggda, låglänta delarna består huvudsakligen av obrukad ängsmark. I väster innefattas norrsluttningen av det skogklädda höjdpartiet kring Flemingsbergs gård. Vegetationen består här huvudsakligen av björk, asp och hassel med inslag av ek. Inom norra delen av planområdet, på ömse sidor om Huddingevägen/järnvägen, utgörs marken i huvudsak av vil-latomter med lövvegetation, främst bestående av björk.

Huddingevägen och järnvägen, med sina kraftiga trafikflöden, skär idag av planområdet tvärs över dalgången. Detta begränsar områdets betydelse ur rekreationssynvinkel och som spridningskorridor för fauna och flora.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Trafikplatsens utbyggnad berör huvudsakligen dels de låglänta, öppna markerna som delvis består av obrukad ängsmark, dels tomtmark på ömse sidor om Huddingevägen/järnvägen. Konsekvenserna är störst för angränsande villaområden eftersom övrig berörd mark till stor del utgörs av rudimentmark i anslutning till industri- och vägmark.

Utbyggnaden av den planerade kraftledningen kommer att beröra den skogbevuxna norrsluttningen öster om Flemingsbergs gård. De konkreta ingreppen inskränker sig till kraftledningsstolpar men kan naturligtvis även komma att innebära vissa krav på begränsning av vegetationen under ledningen.

Jämfört med nollalternativet innebär trafikplatsens utbyggnad intrång i naturmiljön i området och framför allt då i de låglänta, öppna markerna.

Förslag till åtgärder

Där vägen bankas upp respektive på något ställe går i skärning kommer terrängmodulering i kombination med kompletterande planteringar att ske. Direkt öster om järnvägen, där leden passerar Solgårdsområdet, har planteringsåtgärder föreskrivits i planen eftersom detta parti är särskilt exponerat från Huddingevägen. Åtgärder kring den planerade kraftledningen får övervägas i samband med prövningen av ledningens läge och utformning.

4. REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Förutsättningar

Detaljplanen gränsar i väster mot det område kring Flemingsbergs gård som i kommunens översiktsplan (ÖP 2000) anges som bevarandeområde. Den berör även regionala gång- och cykelstråk, dels ett nord-sydligt parallellt med Huddingevägen, dels ett öst-västligt i dalgångens sträckning.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Området kring Flemingsbergs gård, framför allt den norra delen, kommer att beröras av ökat trafikbuller (se även nedan under Buller).

Utbyggnaden av trafikplatsen innebär att gång- och cykelstråk parallellt med Huddingevägen bryts av på- och avfartsramper. Stråket länkas därför av i Annerstavägen, förbi trafikplatsen, för att sedan återgå till befintligt stråk via Gamla Tullingevägen. Mellan Flemingsbergsleden och Gamla Tullingevägen föreslås en eventuell bussgata på befintligt gång- och cykelstråk. Detta innebär att de oskyddade trafikanterna får samsas med busstrafiken på denna sträcka. Se planbeskrivningen. Gång- och cykelstråket från Glömstadalen påverkas inte direkt av trafikplatsens utbyggnad. Den planskilda korsningen med Huddingevägen består.

Jämfört med nollalternativet innebär trafikplatsens utbyggnad främst ett ökat trafikbuller i området kring Flemingsbergs gård.

Förslag till åtgärder

Inga ytterligare åtgärder planeras.

5. LUFT

Förutsättningar

Naturvårdsverket fastställde 1990 riktvärden för luftkvalitet i tätorter. Den 1 jan 1999 infördes en ny lag – miljöbalken - i vilken bl a miljö kvalitetsnormer behandlas. För närvarande finns kvalitetsnormer för lufthalter av kvävedioxid, svaveldioxid och bly. För dessa föroreningslag, samt även för partiklar, gäller att uppsatta riktvärden ej får överskridas efter den 31 dec 2005. För kolväten finns f n inga fastställda riktvärden för luftkvalitet.

Enligt förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (trädde i kraft 2001-07-19) gäller följande.

Kvävedioxid och kväveoxider

"4§ Till skydd för människors hälsa får kvävedioxid efter den 31 december 2005 inte förekomma i utomhusluft med mer än;

- 1. i genomsnitt 90 mikrogram per kubikmeter luft under en timme (timmedelvärde) och*
- 2. i genomsnitt 60 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) och*
- 3. i genomsnitt 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde)."*

Partiklar

"9§ Till skydd för människors hälsa får partiklar efter den 31 december 2004 inte förekomma i utomhusluft med mer än;

- 1. i genomsnitt 50 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) och*
- 2. i genomsnitt 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde)."*

Vid bedömning av effekter på hälsa används som indikatorer främst kvävedioxid, men också koloxid, kolväten och partiklar. I miljöanalyser för vägprojekt beräknas halter om det finns risk för överskridande av hälsovådliga halter. Enligt Vägverkets utredningsplan bedöms kvävedioxidbildningen vara dimensionerande faktor vid denna typ av väg- och trafiksituation.

Enligt en kartläggning, utförd av Luftvårdsförbundet i Stockholms och Uppsala län, uppgår dygnsmedelvärdet för kvävedioxid längs Huddingevägen som mest till 48-60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft och där på sträckan norr om Glömstavägen. År 2006 förväntas halterna sjunka till under 48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft på grund av bättre fordonspark.

Inom planområdet står idag trafiken på Huddingevägen för det största tillskottet av luftföroreningar. Nivåerna innebär dock att inga närboende utsätts för halter som överskrider gällande riktvärden.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Om trafikplatsen byggs ut sker en ökning av luftföroreningshalten i dess närområde. Gällande riktvärden för kvävedioxidhalten (timmedelvärdet) överskrider inom ett område som sträcker sig knappt 20 meter från vägmitt på Haningeleden. De närmast vägarna belägna husfasaderna utsätts därmed för ett värde på ca 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft, vilket understiger riktvärdet 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft.

Stoft, eller partiklar, har ej behandlats i Arbetsplanens MKB eftersom inga gräns- eller riktvärden fanns angivna då den upprättades (1999). Underlag för mer exakta beräkningar av partikelhalten är under utarbetande av Luftvårdsförbundet i Stockholms och Uppsala län under våren 2002. Partiklar från avgasutsläpp och däck/vägbana är främst en hälsofråga i tät bebyggda gatumiljöer. Enligt en preliminär bedömning kommer miljö kvalitetsnormen ej att överskridas vid bostäder inom planområdet.

Enligt miljökontorets bedömning kommer inte heller miljö kvalitetsnormerna för svaveldioxid och bly att överskridas.

De totala utsläppsmängderna (i denna del av Huddinge) minskar om Haningeleden 1 byggs ut dels eftersom dagens vägsträckning är drygt 50 % längre, dels eftersom trafiken efter utbyggnaden kommer att flyta i ett jämnare tempo med färre stopp och starter.

I ett nollalternativ kommer områdena utmed Huddingevägen inte att utsättas för ökade luftföroreningar eftersom förbättringar successivt sker i fordonsbeståndet vad gäller utsläpp. Ökade trafikmängder kan dock delvis komma att motverka detta. De förbättringar av luftsituationen längs befintliga vägsträckningar inom Huddinge tätort som en utbyggnad av Haningeleden 1 skulle medföra (kortare väg och jämnare tempo) uteblir dock.

Förslag till åtgärder

Inga åtgärder erfordras.

6. BULLER OCH VIBRATIONER

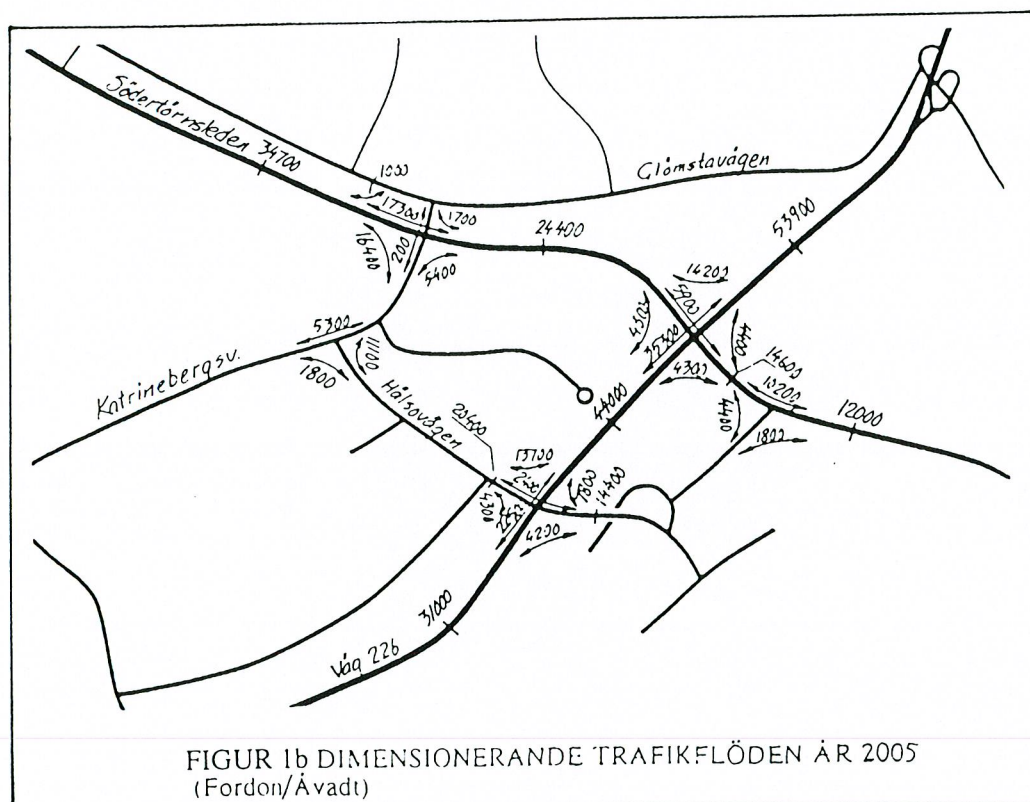
Förutsättningar

De av Naturvårdsverket föreslagna, och av riksdagen 1997 beslutade, riktvärdena som används vid nyanläggning av väg i anslutning till befintlig bebyggelse, är för bostäder 55 dBA utomhus och 30 dBA inomhus (ekvivalentnivåer). Maxnivån inomhus nattetid är 45 dBA. För arbetsplatser är riktvärdet 65 dBA utomhus och för friluftsområden 40 dBA (ekvivalentnivå).

En del av bebyggelsen inom planområdet utmed Huddingevägen är idag utsatta för nivåer över riktvärdena. En bullerutredning gjord av Vägverket Konsult 2002-05-21 visar för Vårdkasenområdet att ett bostadshus ligger i gränszonen för 55 dBA medan sex bostadshus sydost om Annerstavägen ligger i eller inom gränszonen. Samtliga dessa sex hus är dock inlösta av kommunen inför utbyggnaden av trafikplatsen. För befintliga bostadshus inom Solgårdsområdet överskrids dock ej riktvärdena (se bilaga 1).

Vibrationer från vägtrafik orsakas främst av tung trafik på ojämna vägbanor. Risk för störningar är störst när både vägar och bebyggelse är uppförda på lerjordar. Huvuddelen av marken kring vägarna består av material som i ringa mängd sprider vibrationer.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad



Trafikmängder. Figur ur Vägverkets MKB tillhörande arbetsplanen.

En trafikbullerutredning, daterad 2002-05-21, har gjorts av Vägverket Konsult. Bullerberäkningsprogrammen som används i Sverige baseras på Nordiska beräkningsmodellen, enligt Naturvårdsverkets rapport nr 4653, rev 1996. Uppskattade trafikmängder, utifrån en prognos 1992, är hämtade från arbetsplanen (se figur ovan). Andelen tung trafik har bedömts vara 10% och medelhastigheten 70 kmh. Prognosåret är 2005. I samband med länsstyrelsens behandling av Botkyrkaleden har frågan om trafikberäkningens aktualitet tagits upp. Med utgångspunkt från den faktiska utvecklingen och förändrade förutsättningar i regionplaneringen för denna del av regionen har Vägverket gjort en trafikprognos 1999 för länet enligt regionplanearbetets alternativ 2010 Låg. Prognosen pekar, för Botkyrkaleden, mot lägre nivåer år 2010 än vad som i tidigare beräkningar (1992) angetts för år 2005. Därför har, i prognosen, antagna trafik-siffror för trafikplatsen fortfarande bedömts relevanta.

Utan skyddsåtgärder kommer samtliga befintliga bostadshus och bostadstomter inom planområdet därmed att utsättas för högre värden än riktvärdena.

Bebyggelsen kring Vårdkasen och Solgård ligger på fast berg och på större avstånd än tio meter från körbanan varför inga vibrationsstörningar inom standardnormen bedöms erhållas från vägtrafiken.

I ett nollalternativ kommer bullerstörningarna av områdena utmed Huddingevägen, främst bebyggelsen inom Vårdkasenområdet, att bestå. Ökade trafikmängder kan innebära ökade störningar. De förbättringar av bullersituationen längs befintliga vägsträckningar inom Huddinge tätort som en utbyggnad av Haningeleden 1 skulle medföra (kortare väg och jämnare tempo) uteblir.

Järnvägsbuller

Trafikbullerutredningen, daterad 2002-05-21, från Vägverket Konsult behandlar även järnvägsbuller. Längs Huddingevägen utsätts omgivningen för buller från både väg- och järnvägstrafik. Väg- och tågtrafikbuller följer samma fysikaliska lagar, men eftersom ljudkällorna skiljer sig åt beträffande utsträckning och ljudalstringsmekanismer, kommer ljudets riktverkan, frekvensinnehåll, tidshistoria och utbredning att bli olika. Den sammanlagda bullernivån från väg- respektive tågtrafik kan därför inte störningsmässigt adderas på grund av bullrets skilda karaktärer.

Förslag till åtgärder

Bullerskärmar inkl. bullervallar, med höjd varierande mellan 1,0 – 3,5 meter, föreslås mot bostadsbebyggelsen på norra sidan av Södertörnsleden inom hela planområdet samt utmed norrgående ramper till och från Huddingevägen. Skärmningen har utformats så att bullernivån vid fasad, på de bostadshus inom planområdet som föreslås ligga kvar respektive kunna byggas, inte överstiger 55 dBA (ekvivalentnivå). Enligt ovan nämnd bullerutredning uppnås denna effekt även om några bostadshus ligger i gränzonen (se bilaga 2). Fortsatt uppmärksamhet på bullerskyddet bör därför ske vid genomförandet av utbyggnaden.

För vibrationsstörningar erfordras inga skyddsåtgärder.

7. MARKFÖRORENINGAR

Planområdet innehåller såvitt känt inte några markföroreningar.

8. AVFALL OCH ENERGI

Värmeförsörjning av bostäder och arbetsplatser kan ske genom anslutning till fjärrvärmenätet eller genom egna anläggningar.

Möjlighet till källsortering och kompostering finns inom respektive villatomt. Dessa frågor beaktas vid bygglovsprövningen.

9. TRANSPORTER

9.1 Biltrafik och kollektivtrafik

Dagens vägsträckning är drygt 50% längre jämfört med Haningeleden för den regionala trafiken.

Konsekvenser

Utbyggnaden innebär, för den regionala trafiken, ett minskat trafikarbete i form av mindre energiåtgång och därmed mindre utsläpp samt minskade restider.

9.2 Farligtgodstransporter

Nuvarande väg 259 är, enligt Länsstyrelsens rekommendation, primär transportväg för farligt gods och väg 226 sekundär transportväg. Ett fåtal tågtransporter med farligt gods sker på stambanan. Nuvarande transportvägar går delvis genom tätbebyggda områden.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Utbyggnad av Haningeleden 1 innebär att farligtgodstransporter i högre grad sker på denna led och utanför tätbebyggda områden. De nya vägarna får en högre geometrisk standard och medför kortare vägsträckor vilket leder till trafiksäkrare transporter.

Vägverket Konsult har gjort en riskanalys för farligtgodstransporter på Haningeleden 1, daterad 2001-11-01, reviderad 2002-05-03.

Slutsatserna i analysen vad gäller personskador är att den samlade risken för bebyggelseområden minskar tack vare relativt stora avstånd mellan befintlig bebyggelse och Haningeleden. Risken ligger väsentligt under vad som i länsstyrelsens rapport 2000:1 (Riskhänsyn vid ny bebyggelse) anges som tolerabel nivå. De befintliga bostadshus som ligger närmast Haningeleden (vid Tellusvägen och Marsvägen) skärmas på detta avsnitt av ett 3,1 meter högt buller-skydd (vall +skärm) vilket därigenom kommer att utgöra ett ökat skydd vid ev olyckor.

Slutsatserna i analysen, vad gäller skador på yt- och grundvatten, är att föroreningsrisken minskar väsentligt eftersom eventuella utsläpp kan tas om hand innan de når Flemingsbergsviken. Reningsanläggningen här inleds med en oljeavskiljningsdamm med sådan kapacitet att utsläpp vid en olycka kan fångas upp innan det når den biologiska delen av reningsanläggningen.

10. MATERIALVAL

Förutsättningar

Vägbyggande innebär ett omfattande behov av bra byggnadsmassor. Naturgrus är en bristvara som så långt möjligt ej skall användas utan istället ersättas av bergkrossmassor.

Förslag till åtgärder

Mål för hushållande av byggnadsmaterial är att material som finns i väglinjen skall användas. Skillnader i vägbyggandet, beroende på om vägen går på bank eller i skärning, innebär transporter mellan projektets olika delar. Sammantaget medför projektet (sträckan Flemingsberg – Gladökvärn) balans i överbyggnadsmassor men ett underskott om ca 15000 m³ jordmassor.

11. STÖRNINGAR UNDER BYGGTIDEN

Förutsättningar

Riktvärdena för buller från byggarbetsplatser är utomhus vid bostäder 60 dBA dagtid, 50 dBA kvällstid och 45 dBA nattetid (ekvivalentnivåer). Momentana ljud nattetid får ej överstiga gränsvärdena med mer än 10 dBA. För arbetsplatser är riktvärdet 70-75 dBA dagtid, 65-70 dBA kvällstid och 70 dBA nattetid (ekvivalentnivåer).

Konsekvenser

Utbyggnaden av trafikplatsen beräknas till 2,5 år. Under utbyggnadstiden kan byggnadsarbetena orsaka störningar för omgivningen av skiftande slag såsom buller, vibrationer, damning och nedsmutsning, intrång, mark- och vegetationsskador samt inverkan på friluftsliv och naturmiljöer. En särskilt viktig fråga är att därvid förhindra läckage av olika slag ut i dagvatten-systemet som mynnar i Orlången.

Utbyggnaden innebär bl a en ny bro över järnvägen med dess mycket omfattande trafik. Särskilt för trafiken på stambanan tolereras mycket små funktionsstörningar. Stor hänsyn och noggrann planering krävs därför i dessa avseenden under utbyggnaden.

Förslag till åtgärder

Konkreta åtgärder för att begränsa störningar under byggtiden kommer att behandlas i detaljprojektering och arbetsplanering inför utbyggnaden. Vägverket kommer att ålägga entreprenören ett miljökvalitetssäkringssystem bl a för att säkerställa skyddet för våtmarksanläggningen men även med krav på begränsningar av buller, vibrationer, mm.

12. ELEKTRISKA OCH MAGNETISKA FÄLT

Inom planen har ett utrymme för en 400 kV kraftledning reserverats i enlighet med kommunens översiktsplan. Utbyggnaden ligger minst tio år fram i tiden. När den aktualiseras kommer en särskild prövning att göras över utformning och lokalisering. Bl a får frågan om elektriska och magnetiska fält, med hänsyn till närhet till främst bostäder, då övervägas.

13. SKYDD MOT OLYCKSHÄNDELSER, TRAFIKSÄKERHET

Förutsättningar

Den regionala trafiken mellan Haninge och Huddingevägen går idag på Storängsleden och Lännavägen. De har relativt låg standard med bl a många tomtutfarter samt avsaknad av vänstersvängfält och planskilda korsningar för oskyddade trafikanter. Vägarna passerar tätt inpå befintlig bostadsbebyggelse.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Med Södertörnsleden fullt utbyggd avlastas dagens trafiknät vilket innebär att trafik som idag går genom tätbebyggda områden, olämpliga för denna typ av trafik, flyttas till lämpligare miljöer. Vägsträckan kortas, antalet korsningar minskas och planskildheter anordnas. Trafiksäkerheten kommer därmed att öka.

14. LANDSKAPSBILD

Förutsättningar

Landskapsbilden i området präglas dels av det sönderbrutna och småskaliga sprickdalslandskapet dels av vägar och järnväg samt industribebyggelsen i sydöstra delen. Glömstadalen är en långsträckt dalgång i öst-västlig riktning som öster om Huddingevägen fortsätter i Flemingsbergsviken. På ömse sidor om Huddingevägen ligger markerade bergshöjder, Solgård respektive Grantorp, som bildar en tydlig "port" för trafikanter på Huddingevägen.

Inom aktuellt planområde finns inga större naturvärden. Huvuddelen av marken är ianspråktagen för trafikleder (Huddingevägen), banor, industriverksamhet och liknande. Dessa anläggningar är det dominerande intrycket för den som vistas i området.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Utbyggnaden av trafikplatsen kommer att ytterligare förstärka intrycket av trafikområde men också "portkaraktären" som de bägge bergshöjderna bildar. Samtidigt kommer också Glömstadalens - Flemingsbergsvikens rumsliga riktning att förstärkas genom ledens utbyggnad. Kravet på fri höjd över järnvägen för Södertörnsledens bro ger stor rymd för trafikanter på Huddingevägen.

Den nya bron över Huddingevägen och järnvägen är den dominerande förändringen. Den har dock stöd i terrängen på ömse sidor. Storskaligheten i landskap, bebyggelse och anläggningar i området gör att bron i detta sammanhang kommer att uppfattas som relativt måttfull. Samtidigt är det viktigt att den ges en vacker utformning med stor hänsyn till omgivningen i enlighet med vad som anges i Väglagen om krav på estetisk hänsyn vid utformning av väganläggningar. Frågan om brons utformning genom exempelvis tävling kommer att beröras i avtalet mellan kommunen och vägverket.

Förslag till åtgärder

Terrängmoduleringar och kompletteringar med vegetation kommer att göras för att anpassa vägen till befintlig miljö. Direkt öster om järnvägen, där leden passerar Solgårdsområdet, har planteringsåtgärder föreskrivits i planen eftersom detta parti är särskilt exponerat från Huddingevägen.

15. KULTURHISTORISKA MILJÖER

Förutsättningar

Sydväst om planområdet ligger Flemingsbergs gård. Området kring gården anges i Huddinge kommuns kulturmiljöinventering (1986) "som miljö eller enstaka byggnader, där byggnadernas enskilda värden bedöms så stora att högsta antikvariska hänsynstagande är motiverat vid förändringar och bebyggelsekompletteringar".

I Vårdkasenområdet, intill Annerstavägen, ligger ett runt enbostadshus byggt i mitten av 1950-talet. Genom sin tidstypiska karaktär har det ett visst arkitekturhistoriskt intresse.

Ett gravfält strax nordost om Flemingsbergs gård ligger intill föreslaget planområde.

Konsekvenser av föreslagen utbyggnad

Flemingsbergs gård, som ligger ca 150 meter från Södertörnsleden, berörs ej direkt av utbyggnaden men området däromkring kommer att beröras av vägtrafikbuller. Dock har gården, med trädgård/park, sin orientering söderut mot dalgången norr om Grantorpsbebyggelsen, dvs bort från den kommande leden.

I och med viss omläggning av Annerstavägen närmast Gamla Tullingevägen kommer delar av tomten där det runda huset ligger att tas i anspråk för gatumark. Byggnaden bedöms dock kunna ligga kvar och bibehållas för bostadsändamål.

Gravfältet berörs ej av Södertörnsledens utbyggnad. Det gränsar mot naturmark inom planen. Huruvida det berörs av planerad kraftledningsutbyggnad får prövas i samband därmed.

Förslag till åtgärder

Det runda huset har på plankartan åsatts q-beteckning för att markera ett visst arkitekturhistoriskt intresse.

Naturmarken i anslutning till det angränsande fornlämningsområdet har markerats som skyddsområde för fornlämning.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i maj 2002

Lars Nilsson
Planchef

Magnus Westlund
Arkitekt SAR