

Samrådshandling

Normalt
planförfarande



HUDDINGE
KOMMUN

Detaljplan för trafikplats Högsolan, del av Banaväg Flemingsberg etapp 2

Grantorp 2:32 med flera



SBN 2014-248

KS-2015/1420.317

Samhällsbyggnadsavdelningen oktober 2015

Projektgrupp

Huddinge Kommun

Ansvar för arbetet med denna detaljplan ligger på kommunstyrelsens förvaltnings samhällsbyggnadsavdelning i samarbete med kommunens övriga förvaltningar.

Karin Segerdahl, plansektionen (projektledare detaljplan)

Signe Wernberg, staben (programansvarig Flemingsberg)

Emelie Malaise, mark- och exploateringssektionen (projektledare exploateringsprojekt trafikplats högskolan)

Alexandra Mattsson, gatu- och trafiksektionen (gata, trafik)

Jonas Lidbrink, plansektionen (miljö & natur, dagvatten, samhällsbuller, ekosystemtjänster, kulturmiljö, arkeologi)

Karin Almgren, lantmäterimyndigheten (fastighetsrättsliga frågor)

Övriga deltagare

Mikael Freiman, Trafikverket

Peter Lood, Trafikverket

Oscar Wireskog, Trafikverket

Peter Fors, WSP

Kenny Dolleris, WSP

Ronnie Jahnonen, WSP

Gunnar Palmgren, WSP

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för utbyggnaden av en överliggande cirkulationsplats i Flemingsberg och dess anslutningar mot Alfred Nobels allé och Björnkullavägen. Planen möjliggör också fastställelse av trafikverkets vägplan för ”Väg 226/571 Pålamalmsvägen- Höskolan, ny väg-Del av Förbifart Tullinge” genom att upphäva de delar av gällande detaljplaner längs med sträckan som står i strid med vägplanen och genom att ytor som tidigare varit utan detaljplan planläggs för det nya ändamålet. Marken som berörs av den cirkulationsplatsen ligger till stor del inom befintligt väg-område för Huddingevägen och järnvägen. Detaljplanen innebär att en större yta tas i anspråk för vägändamål. Byggnationen av cirkulationsplatsen, dess anslutningsvägar och etableringsområden medför att naturmark tas i anspråk främst väster om Huddingevägen.

Genom trafikplatsen skapas en ny möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 226 mellan Höskoleområdet och Björnkulla. Anslutningsvägarna till den nya trafikplatsen blir tvåfilig med separata gång- och cykelbanor samt trädplanteringar.

Detaljplanen medför ökad trafik, dels på grund av den totala trafikökningen för hela området, dels för att detaljplanen medför utbyggnad av nya lokala kopplingar. Trafiken från detaljplanens överliggande trafikplats och dess anslutningsvägar beräknas dock inte enskilt medföra något överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid befintliga bostäder.

Utformningen av och byggandet av Trafikplats Höskolan ska främja Flemingsbergs framtida Resecentrum och möjlighet att bli en kollektivtrafiknod för utbildningssäten i Sverige. Ur Huddinge kommuns synvinkel tjänar trafikplatsen två syften, dels att trafikförsörja sjukhuset och höskoleområdet och dels att vara en del av en framtida trafikföringslösning för centrala Flemingsberg vilket ställer stora krav på både läge och utformning.

Behov av miljöbedömning

En utbyggnad av väg 226/571 Pålamalmsvägen- Höskolan har i länsstyrelsens beslut från 2014 antagits innebära betydande miljöpåverkan. Det betyder att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas för vägplanen. För detaljplanen för trafikplats Höskolan krävs en separat miljöbedömning.

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

Genomförande

Fastställelse av vägplanen och antagande av detaljplanen beräknas ske tidigast under 2017 och med en byggstart efter att övriga tillstånd erhållits och entreprenadarbeten upphandlats. Trafikplatsen har en beräknad byggtid på 2-3 år. Arbetet pågår med att ta fram ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun. I det kommer kostnader och ansvarsfördelningen mellan Trafikverket och Huddinge kommun att avgöras.

Innehåll

Planens syfte och huvuddrag	5	Trafik och gatustruktur	19
Planens förenlighet med miljöbalken	5	Luft, lukt	20
Behovsbedömning	5	Buller och vibrationer	20
Sammanfattning och motiverat ställningstagande	5	Risk med anledning av farligt gods	21
Plandata	7	Förorenad mark	21
Läge, areal och markägoförhållanden		Dagvatten	21
Tidigare ställningstaganden	9	Genomförandebeskrivning	23
Regionplan	9	Organisatoriska frågor	23
Översiktsplan	9	Fastighetsrättsliga frågor	23
Fördjupad översiktsplan	9	Ekonomiska frågor	24
Detaljplaner	10	Tekniska frågor	24
Trafikverkets projekt Banaväg Flemingsberg	12	Administrativa frågor	24
Planuppdrag	13		
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser av planförslaget	14		
Mark och vegetation	14		
Naturvärden	14		
Rekreation och friluftsliv	14		
Geologiska förhållanden	15		
Hydrologiska förhållanden	15		
Miljö kvalitetsnormer för vatten	16		
Ekologisk kompensation	16		
Stadsbild- landskapsbild	16		
Sociala konsekvenser	17		
Fornlämningar	17		
Utformningen av trafikplatsen	18		
Planens bestämmelser	18		

Detaljplan

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för utbyggnaden av ny trafikplats i Flemingsberg och dess kopplingar till det lokala vägnätet mot Alfred Nobels allé och Björnkullavägen. Den kan därmed avlasta Huddingevägens korsning med Hälsovägen och möjliggöra att denna korsning byggs om för att prioritera kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Vidare ingår det lokala gång- och cykelnätets anslutningar mot det regionala cykelstråket, det exakta läget av sträckan är inte färdigutredd.

Planen möjliggör också fastställelse av Väg 571-226 Pålamalms- Trafikplats vägplan, tidigare benämnt Banaväg Flemingsberg etapp 2. Genom att upphäva de delar av gällande detaljplaner längs med sträckan som står i strid med vägplanen och planlägga ytor för det nya ändamålet möjliggörs detta. Anslutningsvägarna till den nya trafikplatsen blir tvåfiliga med separata gång- och cykelbanor samt trädplanteringar.

Trafikplatsen har en avgörande roll i den framtida trafikföringen i Flemingsberg. Utformandet och byggandet av trafikplatsen kommer att främja Flemingsbergs möjlighet att bli en regional kärna och kollektivtrafiknod för utbildningssäten i Sverige. Ur Huddinge kommuns synvinkel tjänar trafikplatsen två syften, dels att trafikförsörja sjukhuset och högskoleområdet och dels att vara en del av en framtida lösning för centrala Flemingsberg vilket ställer stora krav på både läge och utformning.

Planens förenlighet med miljöbalken

Markanvändningen i planen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. MB. Vid planering ska kommuner och myndigheter iakta miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § MB. Miljö kvalitetsnormer meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljö i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljö eller för att avhjälpa skador på eller

olägenheter för människors hälsa eller miljö. Det finns i dag miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. Miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken bedöms inte överskridas med föreslaget ändamål.

Behovsbedömning

Enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan upprättas om den kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen för detaljplanen syftar till att bedöma om denna ger upphov till betydande miljöpåverkan.

Planen

Trafikverket planerar för en ny infart till Riksten, en ny trafikplats för väg 226 i Flemingsberg. Vägplanen upprättas, prövas och fastställs enligt bestämmelserna i väglagen och utarbetas av Trafikverket. Den aktuella detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för de delar av vägprojektet som Huddinge kommun kommer att ha väghållaransvar för, nämligen den överliggande cirkulationsplatsen i Trafikplats Högsolan och anslutningsvägar mot Alfred Nobels allé och Björnkullavägen samt de delar som tidigare inte varit detaljplanlagda för väg. Vidare ingår det lokala gc-nätets anslutningar mot det regionala gc-nätet.

Platsen

Marken som berörs av den överliggande cirkulationsplatsen ligger till stor del inom befintligt vägområdet för Huddingevägen och järnvägen. Björnkullavägen, öster om järnvägen, kommer genom den tilltänkta anslutningsvägen att förskjutas någon meter österut och beröra det omkringgårdande partiet av lövvegetation i en bergssluttning. Marken väster om Huddingevägen, vid den tilltänkta anslutningsvägen mot Alfred Nobels allé, består av sluttande naturmark, till stor del bevuxen med barrblandskog samt en större parkeringsyta.

naturmark, till stor del bevuxen med barrblandskog samt en större parkeringsyta.

Påverkan

Detaljplanen medför en ökad trafik, dels på grund av den totala trafikökningen för hela området, dels för att detaljplanen medför utbyggnad av nya lokala kopplingar. Ökad trafik orsakar ökat trafikbuller. Trafiken från detaljplanens överliggande trafikplats och dess anslutningsvägar beräknas dock inte enskilt medföra något överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid befintliga bostäder. Redan idag överskrids riktvärdet utomhus för delar av fastighet Stallet 3 avseende buller från järnvägen. Fasadåtgärder för att klara inomhusnivån planeras enligt Trafikverkets åtgärdsplan. Trafikökningen leder även till förhöjda halter av luftföroreningar. Miljökvalitetsnormerna för luft beräknas dock inte att överskridas.

Detaljplanen innebär att en större yta tas i anspråk för vägändamål. Byggnationen av den överliggande cirkulationsplatsen, dess anslutningsvägar och etableringsområden medför att naturmark tas i anspråk främst väster om Huddingevägen. Vegetation kommer att försvinna och den kuperade terrängen kommer att jämnas ut och delvis hårdgöras. Platsen kommer att genomgå en tydlig visuell förändring till följd av detta. Det berörda områdets naturvärden bedöms dock som relativt små och även dess rekreativvärden sett till det bullerstörda läget samt den branta och svårtillgängliga terrängen. Detaljplanen berör även den norra spetsen av fornlämningen Huddinge 377:1 (bedömd boplatz). Länsstyrelsen har meddelat att förundersökning av objektet Huddinge 377:1 inte kan genomföras förrän vägplanen vunnit laga kraft.

Detaljplanen medför en ökning av hårdgjorda ytor då anslutningsvägarna till trafikplatsen tar naturmark i anspråk. Det leder till en ökad

garna till trafikplatsen tar naturmark i anspråk. Det leder till en ökad mängd förorenat vägdagvatten. Hanteringen av dagvattnet från de lokala gatorna ska följa Huddinge kommuns dagvattenstrategi.

Sammanfattning och motiverat ställningstagande

Med ovanstående behovsbedömning som grund är bedömningen att den miljöpåverkan som detaljplanen ger upphov till inte leder till betydande miljöpåverkan enligt 5 kap. 11 §, sista stycket PBL och 6 kap. 11 § MB. Detaljplanen behöver därför inte innehålla en miljökonsekvensbeskrivning enligt MB och PBL.

Hela vägprojektet Väg 226/571 Pålamalmsvägen – Högsolan medför i sin helhet en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning.

Plandata

Läge, areal och markägoförhållanden

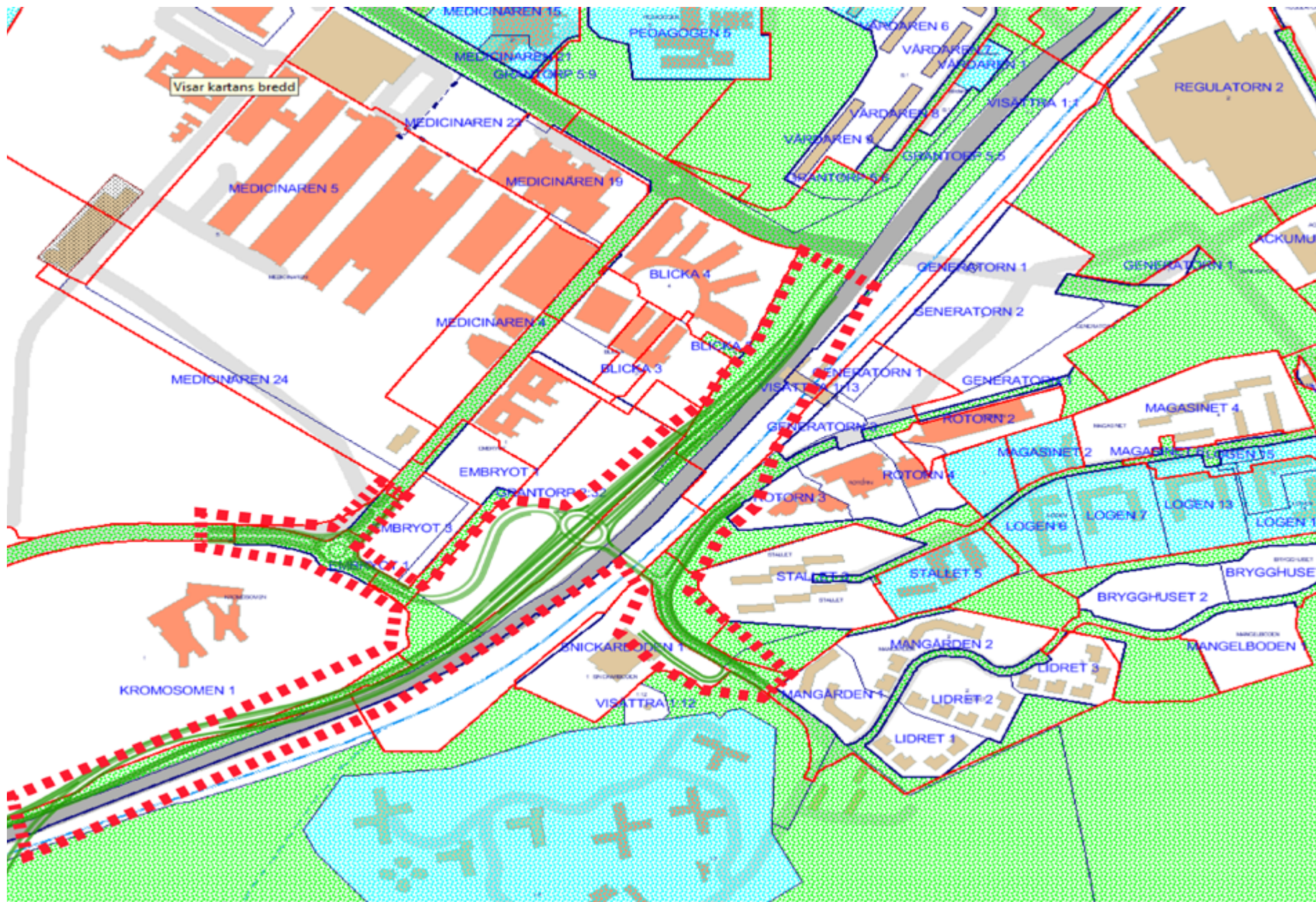
Planområdet består av ett sammanhängande område kring väg 226, Huddingevägen; Trafikplats Högsolan med anslutningsvägar mot Alfred Nobels allé samt mot Björnkullavägen.

Detaljplanen omfattar den nya trafikplatsen i Flemingsberg och dess kopplingar till det lokala vägnätet samt de ytor som tidigare inte varit detaljplanlagda eller inte planlagda för rätt ändamål.

Området omfattar cirka 11,5 hektar och berör delar av Grantorp 5:4 och Visättra 1:1, fastigheter i kommunal ägo. I området ingår vidare delar av Grantorp 2:32 (Stiftelsen Clara), Grantorp 5:5 och Visättra 1:3 (Trafikverket), Blicka 3 samt Snickarboden 1 privat ägo.



Orienteringskarta som visar planområdets utbredning.



Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Flemingsberg är utpekad som regional stadskärna i RUFS 2010. Målet är att den regionala stadskärnan ska fungera som ett alternativ till Stockholms city med funktionsblandad och hållbar stadsmiljö. Den har särskilt hög grad av tillgänglighet och fungerar som en knutpunkt i transportsystemet. Den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ska värnas och marken omkring stationerna bör användas för stadsbebyggelse med mycket hög täthet. Stads- miljön bör vara mångsidig med verksamheter, bostäder, service och handel. Ambitionen bör vara att skapa täta, upplevelserika och varierade miljöer utifrån stadskärnornas respektive profiler. Torg, parker, vatten grönområden och mötesplatser är viktiga för kärnans attraktivitet, liksom möjligheten att på ett tryggt sätt ta sig fram till fots och cykel.

Översiktsplan

I Översiktsplan 2030 är målet för utvecklingen av Flemingsberg att skapa en levande, tät, grön, och hållbar stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, handel, kultur med mera. Området ska utgöra en sammanhängande stadsväv som binder ihop de olika delarna och överbrygger barriärerna i området. Det bör vara enkelt att cykla, gå och åka kollektivt i Flemingsberg. Den högsta graden av funktionsblandning sker i de mest centrala delarna som utgörs av bl.a. Hälsovägen.

Markanvändningen är angiven som primärt förtätnings- och utbyggnadsområde, och delar av grönområdet är angivet som bevarandeområde.

Fördjupad översiktsplan

En fördjupad översiktsplan har tagits fram som ett samarbetsprojekt mellan Botkyrka och Huddinge kommun. Planen som var på samråd år 2009 är inte antagen politisk men fungerar som riktlinje för planeringen inom Flemingsberg. Vikten av att knyta ihop de olika delarna av Flemingsberg för att skapa en sammanhängande stadsväv framhålls samt funktionsblandning.



Fördjupad översiktsplan för Flemingsberg

Detaljplaner

Planområdet berör åtta olika detaljplaner som visas på bilden här intill.

l Snickarboden 1, 0126K-14303, laga kraft 2006-01-12. Tillåten användning är kontor, lager och likartad verksamhet. På vissa delar ska marken vara tillgänglig för underjordiska ledningar och slänt. Bestämmelsen skyddsplantering gäller på större delen av det område där den angörande gatan planeras.

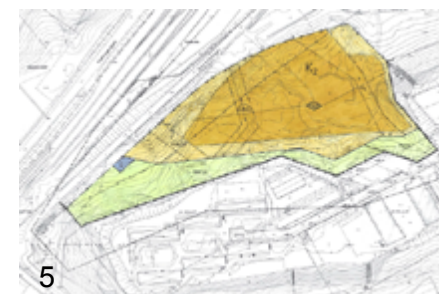
2 Björnkulla hantverksby, 0126K-12539, laga kraft 1996-06-17. Tillåten användning enligt detaljplan för berörda delar är naturmark och huvudgata.

3 Forskarbyn I, 0126K-11284, beslutsdatum 1987-08-03. Detaljplanen anger vägområde och järnvägområde. På fastigheten Blicka 3 anges användningen allmänt ändamål. Genomförandetiden har gått ut för planen.

4 Forskarbyn 11, 0126K-11315, laga kraft 1987-09-01. Användningen är enligt detaljplan naturmark. Genomförandetiden har gått.



5 *Flemingsbergs arbetsområde*, 0126K-11735, beslutsdatum 1990-08-27. Planen anger användningen kontor och en liten andel för forskarlägenheter, naturmark och tekniska anläggningar. Genomförandetiden har gått ut.



6 *Flemingsbergs station*, 0126K-11148, beslutsdatum 1986-09-10. Tillåten användning utgörs av gatutrafik och järnväg, med vissa ytor avsedda att hka hållas tillgängliga för allmän gång- och cykeltrafik och allmän gång- och cykeltrafik på bro. Genomförande tiden för planen har gått ut.



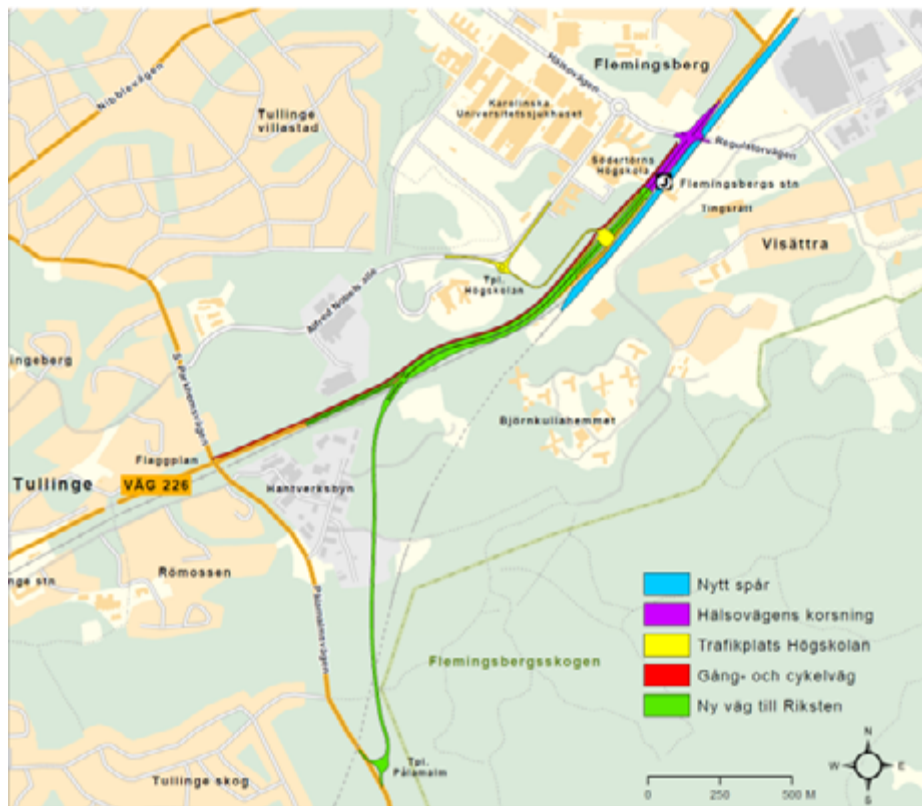
7 *Grantorp 2:17*, 0126K-14808, laga kraft 2008-07-09. Planen anger användningen vård, inom ett område där marken²nte får bebyggas samt där marklov krävs för trädfällning och utfartsförbud mot detaljplanegräns. Detaljplanen har genomförandetid till 2023-07-09.



8 *Universitetsområdet II*, del av Grantorp 2:18, 0126K-14042, laga kraft 2004-10-08. Berörd del utgörs av allmänna platser, huvudgata och lokalgata. Detaljplanen har genomförandetid till 2019-10-08.



Alla detaljplaner finns att ladda ner och att läsa på www.huddinge.se/bygga-bo-och-miljo/planer-och-ny-bebyggelse/gallande-detaljplaner/



Orienteringsbild och projektbild över vilka åtgärder som pågår i BanaVäg Flemingsberg. Gång- och cykelvägens placering är inte färdigutredd ännu.

Trafikverkets vägprojekt "BanaVäg Flemingsberg"

Bakgrund och problembild

Länsväg 226, Huddingevägen, är tillsammans med E4/E20 och väg 73 en av Stockholms tre infarter söderifrån. Väg 226 löper från väg 73 i Årsta till väg 225 i Vårsta parallellt med väg E4.

Sträckan mellan Tumba och Flemingsberg har under högrafiktimmar, morgon och kväll, hög trafikbelastning i Tullinge vid Flaggplan och vid Hälsövägen vilket orsakar köer med därtill hörande trafiksäkerhets- och ka-

pacitetsproblem. Vägen utgör både en huvudväg och lokalväg med ett flertal vägkorsningar och utfarter. Detta gör att det är svårt att passera genom eller ansluta till väg 226 bland annat i Tullinge.

Sträckan mellan Tullinge och Flemingsberg saknar också en gen och säker gång- och cykelväg. Oskyddade trafikanter hänvisas till Alfred Nobels Allé via Parkhemsvägen vid Flaggplan alternativt tvingas dessa trafikantgrupper ut på en väg utan vägren med stora trafikflöden och tung trafik

Väg 226 mellan Tumba och Flemingsberg utreddes redan på 1970 talet. Förstudier genomfördes 1999 och 2001 med en Vägutredning 2004. Efter Vägutredningen tog dåvarande Vägverket år 2008 beslut att projektera Vägutredningens alternativ vägplan. Vägen är en förbifart mellan Tumba och Flemingsberg, förlagd söder om Tullinge.

Höga anläggningskostnader och ett flertal ändrade förutsättningar i Flemingsberg efter vägutredningens har lett till att projekteringen från 2008 avbrutits och återupptagits vid flertal tillfällen. Den ekonomiska planeringen har därutöver endast medgett en etapp med trafikförsörjning mellan Riksten och Flemingsberg (populärt uttryckt "Infart Riksten").

År 2014 beslutade Trafikverket att sträckan mellan Pålamalmsvägen och trafikplats Högskolan ska utgöra en första etapputbyggnad av Förbifart Tullinge. Med den pågående och planerade exploateringen

i Flemingsberg och Riksten kommer trafikbelastningen att öka vilket leder till ökade kapacitets och framkomlighetsproblem som redan finns på väg 226. Vägplanen som är en del av Förbifart Tullinge, syftar till att förbättra framkomligheten, minska barriäreffekter, förbättra miljö- och trafiksäkerhet samt förstärka infrastrukturen norrut mot Flemingsberg och Stockholm. Trafikplats Högskolan blir en ny infart till Flemingsbergs centrala delar, Södertörns Högskola och Huddinge sjukhus.

I Flemingsberg genomför Trafikverket för närvarande en omläggning av väg 226 samt en ombyggnad av stationen med ytterligare ett plattformspår (spår 0), Banaväg etapp 1. Åtgärden möjliggör omstigning från fjärr- och regional



Mer information om BanaVäg Flemingsberg finns att läsa på hemsidan:

www.trafikverket.se/banavagflemingsberg

tåg till pendeltåg under avstängning och renovering av Getingmidjan (järnvägen mellan Stockholms C och Stockholms södra station under tre somrar 2018-2020).

Från kommunens sida är det viktigt att trafikplats Högsolan är på plats före år 2020. I kommunens vision om att minska biltrafiken har man valt att cirkulationsplatsen inte endast får vara anpassad för biltrafik.

Planuppdrag

Projektplanen för åren 2015-2017 anger planläggning av Bana väg etapp 2 (tidigare benämnt Förbifart Tullinge i kommunens Plan för samhällsbyggnadsprojekt). Planprocessen samordnas med vägplanen för Väg 226/571 Pålamalmsvägen Högsolan, ny väg- Del av Förbifart Tullinge.

Kommunfullmäktige beslöt den 13 januari 2014 att ge samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta de detaljplaner som krävs för att genomföra projekt BanaVäg Flemingsberg inklusive Trafikplats Högsolan.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser av planförslaget

Mark och vegetation

Marken som berörs av den överliggande cirkulationsplatsen ligger till stor del inom befintligt vägområdet för Huddingevägen och järnvägen. Björnkullavägen, öster om järnvägen, kommer genom den tilltänkta anslutningsvägen att förskjutas någon meter österut och beröra det omkringgårdande partiet av lövvegetation i en bergssluttning. Marken väster om Huddingevägen, vid den tilltänkta anslutningsvägen mot Alfred Nobels allé, består av sluttande naturmark, till stor del bevuxen med barrblandskog och till viss del av hållmark med berg i dagen samt en större parkeringsyta. Marken är kuperad med höjder på uppåt + 55 meter över havet och de lägsta nivåerna på + 32 meter i anslutning till Huddingevägen. Ner mot Huddingevägen blir lövvegetationen mer påtaglig och det förekommer fuktiga till vattenfyllda partier i lågpunkterna.

Byggnationen av den överliggande cirkulationsplatsen med dess anslutningsvägar och etableringsområden medför att främst naturmarken väster om Huddingevägen kommer att tas i anspråk. Vegetation kommer att försvinna och den kuperade terrängen kommer att jämnas ut och delvis hårdgöras. Platsen kommer att genomgå en tydlig visuell förändring till följd av detta. Etableringsytor, tillfälliga vägar och upplag bör planeras för att minska påverkan på naturmiljön och avverkning av träd. Det är viktigt att återetablering sker på dessa ytor, vilket medför en visuell förbättring på lång sikt.

Naturvärden

Naturen i planområdet väster om Trafikplats Höskolan är inte beskrivet i Huddinges natur (2012) eller redovisat i Huddinges grönstrukturplan (1997) och bedöms inte ha några större natur- och rekreationsvärden. Det finns inte sedan tidigare någon kännedom om hotade arter eller miljöer inom planområdet.

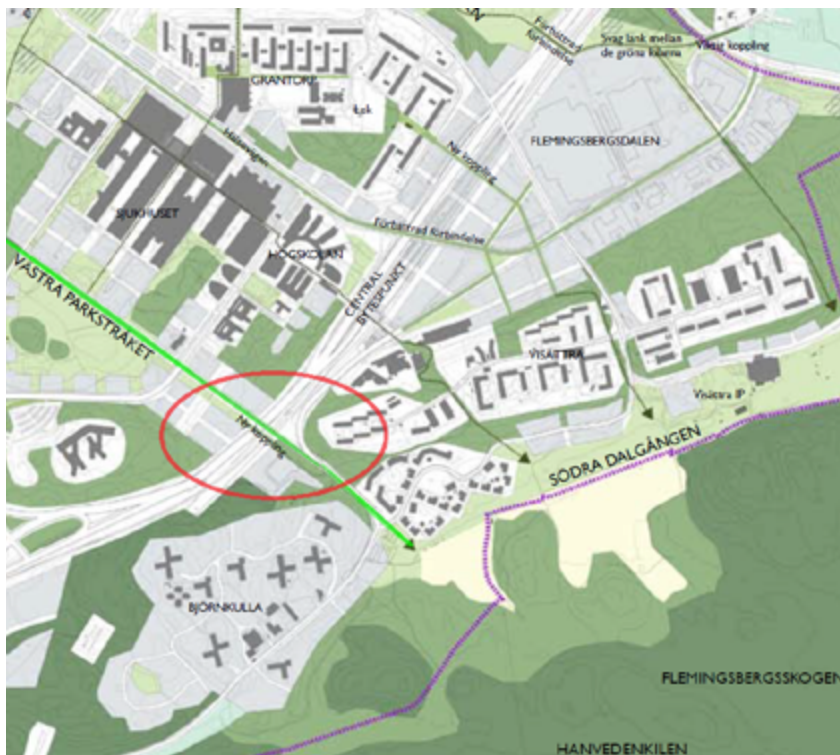


Planområdet och Flemingsbergsparken sett från sydost

Rekreation och friluftsliv

Naturen väster om Huddingevägen är relativt bullerstörd samt består av brant och svårtillgänglig terräng som i dagsläget inte används i någon större utsträckning för rekreation och friluftsliv.

Flemingsberg ligger mellan de gröna kilarna Hanvedenkilen i sydöst och Bornsjökilen i norrväst, två regionalt sammanhängande naturområden med opåverkad skog och strövområden. Flemingsbergsskogens naturreservat sydöst om planområdet utgör en del av Hanvedenkilen med en stor betydelse för friluftsliv och rekreation. Området innehåller en kombination av stor skog och kulturlandskap och är en del av riksintresset för friluftsliv. Huddingevägen och järnvägen skär igenom Flemingsberg och utgör en barriär mellan de bägge sidorna. Tunnelpassagen mellan Ebba Bååts väg och Elektronvägen samt gångbroarna vid Flemingsbergs station och Regulatorbron utgör i



Kartan visar utdrag från den fördjupade översiktsplanen i Flemingsberg som visar den koppling som behöver stärkas. Genom att det nu blir en gång- och cykelförbindelse över från Alfred Nobels allé till Björnkullasidan utgör det också en grön passage.

dagsläget de enda passagera under/över vägområdet för gående och cykel. Trafikplatsen i det aktuella planförslaget innehåller en gång- och cykelbana längs med den överliggande cirkulationsplatsen, vilket medför en ny passage över vägområdet även i sydvästra Flemingsberg. Kopplingen utgör ett viktigt grönt rekreationsstråk och blir ytterligare en entré till Flemingsbergsskogen.

Geologiska förhållanden

Enligt Översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun (Miljöteknik Sven Tyrén AB, 1975) består området i dalsänkan för Trafikplats Högsolan av lös jord, det vill säga lerjord utan genomgående torrskorpa.

De höglänta områdena vid anslutningsvägarna mot Alfred Nobels allé och Björnkullavägen består av fast jord, det vill säga morän, sten, grus, sand och lerjord med genomgående torrskorpa på berg eller morän, samt berg i dagen.

Hydrologiska förhållanden

Området avvattnas via dagvattenledningar till Flemingsbergsvikens våtmark för rening och vidare till sjön Orlången. Orlången ingår i Tyresåns sjösystem, ett sjösystem där Östersjön är slutrecipient. Orlången är en vattenförekomst som har ett mycket näringsrikt tillstånd och belastas med näringsämnen, dess totalfosforhalt är högre än 50 mikrogram/l. Näringstillförseln leder till igenväxning, algbloomning och syrefria bottenar. I första hand bör påverkan från inkommande flöden begränsas och lokalt omhändertagande ske, så att inte vattenkvaliteten försämras nedströms i de efterföljande vattenförekomsterna.

Avrinning av dagvatten från planområdet kommer att öka då anslutningsvägarna till trafikplatsen tar naturmark i anspråk. Det är viktigt att de tillkommande hårdgjorda ytorna minimeras så långt som möjligt och att förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten tas tillvara.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Orlången räknas som en vattenförekomst och den omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Målet är att alla Sveriges vattenförekomster ska ha uppnått minst god vattenstatus år 2015 och att statusen inte ska försämrats. Kan det inte uppfyllas till år 2015 kan tiden förskjutas, dock längst till år 2027. Förslag på reviderade miljökvalitetsnormer för Orlången pågår. Orlången har idag "otillfredsställande ekologisk status" och har fått en tidsfrist att uppnå "god ekologisk status" till år 2021. För att uppnå detta behöver näringshalten i sjön mer än halveras. "God kemisk status" uppnås idag exklusive kvicksilver och PBDE (Pentabromerad difenyleter). En tidsfrist för god kemisk status avseende PBDE föreslås till år 2027. Vid all samhällsplanering behöver åtgärder vidtas för att minska påverkan på sjön. Målet bör vara att uppnå så hög reningsgrad som möjligt för att minimera påverkan på recipienten.

Ekologisk kompensation

En ekologisk kompensation skulle kunna bli aktuell för den naturmark som ianspråk tas. Ett beslut om vilken ekologisk kompensation som bör ske beslutas lämpligen i samband med antagandet. Detta bör hanteras i en separat utredning som anger förslag och ekonomisk ram.

Stadsbild- landskapsbild

Planområdet domineras idag av den storskaliga väg som Huddingevägen är. Även de byggnader som omger vägen är storskaliga. Det finns korridorer av grönska mot vägen som på vissa ställen är bevarade i detaljplan men på andra ställen är ett resultat av att detaljplanen ännu inte tagits i bruk. Både norr och söder om den nya trafikplatsen är planområdet idag skogsbeklätt och här kommer de nya vägarna att ge en stor förändring jämfört med dagsläget.

Utformningen kommer att följa den fördjupade översiktsplanens riktlinjer om gaturummet, vilket bidrar till att utveckla den regionala stadskärnan. Verksamheterna vägen, vilket skapar en annan rumslighet än i dagsläget, kommer i söder att ligga relativt nära vägen, vilket skapar en annan rumslighet än i



Ortofoto över Flemingsberg samt fotografier från planområdet och dess omnejd.



Karta som visar planområdet och närmsta skola; Visättraskolan

dagsläget. Anslutningen till Alfred Nobels allé går intill ett nyligen planlagt bostadsområde i Embryot 1. I övrigt berörs inte bostadsområden direkt av Trafikplats Högsolan.

Sociala konsekvenser

Barnperspektiv

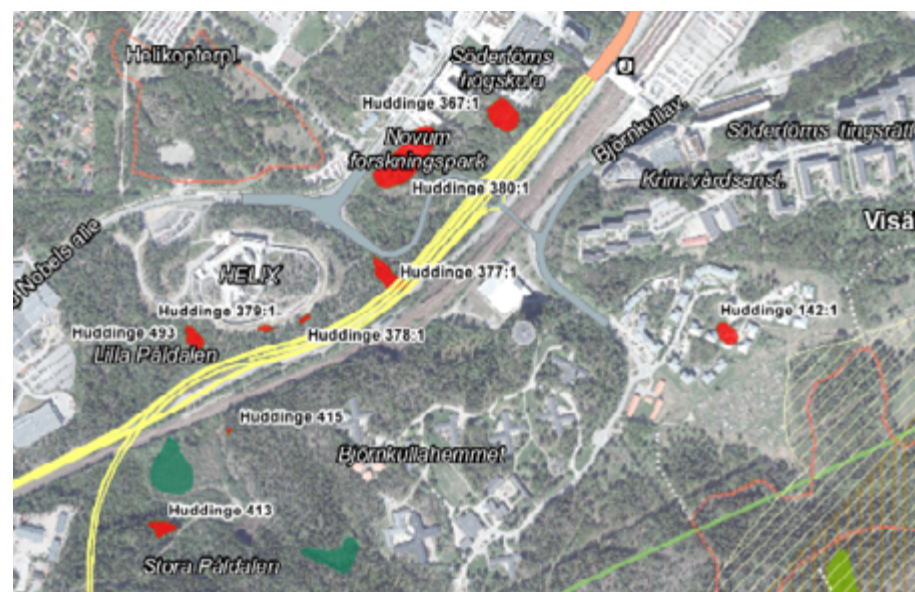
Projektet har bedömts påverka barn i liten omfattning varför Trafikverket beslutat att göra en enklare barnkonsekvensanalys där de inte genomför samråd direkt med barn utan istället träffat barnföreträdare. I detta fall var det barnombudsman i Botkyrka kommun, utredare från WSP samt projektdeltagare från mark- och exploatering, gatu- och trafikavdelning och miljöavdelning. I Huddinge är det Visättraskolan (F-6) som ligger närmst.

Kontakt med rektor har visat att deras barn endast rör sig i närområdet och inte över väg 226. Rektorn ansåg att projektet inte påverkar barnen i någon större utsträckning. Även Södertörns friskola som ligger i Björnkulla ligger i närheten men där har man inte lyckats få kontakt. Barnombudsmannen i Botkyrka kommun som företrädde barnens intresse bedömde att projektet inte påverkar barn i någon större omfattning, projektet har även tagits upp i ungdomsfullmäktige.

Fornlämningar

Fornlämningen Huddinge 377:1 bedömdes vid registreringstillfället vara en fast fornlämning och av kategorin boplatser och visten. Beskrivningen anger: Boplats, ca 90x30 m (NV-SÖ), avgränsad av berg i dagen. Fynd av fåtaliga bitar slagen kvarts som påträffades i äldre rotvälta. Den tillgängliga ytan är god som boplatsläge. Tillägg dnr 321-1006-2005: Vid arkeologisk utredning etapp 2 år 2005 påträffades 2 kvartsavslag, 8 övrig slagen kvarts, 1 möjlig kärna av kvarts och skärvsten i provschakt inom området.

Detaljplanen berör den övre (norra spetsen) enligt avgränsningen, se även plankartan. Ansökan om borttagning av fornlämning kommer att ske efter att detaljplanen vinner laga kraft.

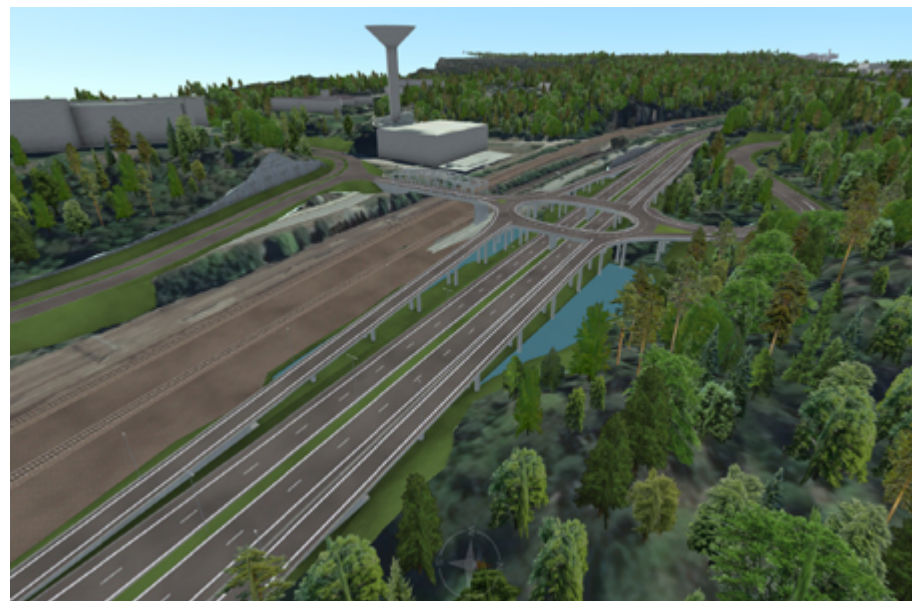
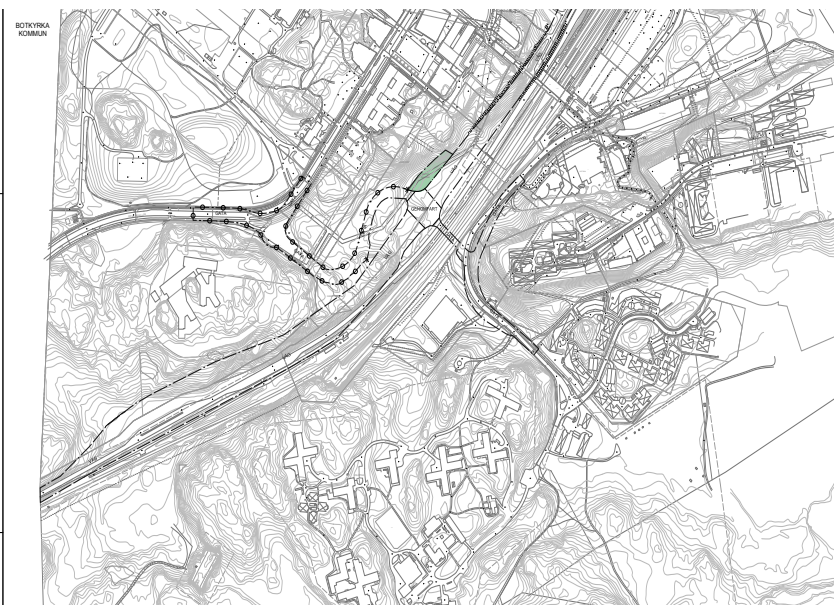


Utformningen av trafikplatsen

Utformningen av Huddingevägen och trafikplatsen antas inte i samband med trafikverkets vägplan utan kommer att fortsätta bearbetas under projekteringsfasen. För detaljplanen kommer trafikplatsen att följa den fördjupade översiktsplanens gestaltningsidéer. Det är viktigt att bropelare och cirkulationen är väl anpassade till dess centrala läge i den regionala stadskärnan Flemingsberg och att de stämmer överens med den fördjupade översiktsplanens vision om en mer stadslig gatustruktur.

Planens bestämmelser

Planen innehåller bestämmelser om användning. De områden som är angivna som gata är kommunala och de som är angivna som väg är för genomfart samt för trafik mellan områden. Den grönmarkerade ytan är avsedd för dagvattendamm.



Bilderna visar de första arbetsskisserna på cirkulationsplatsens utformning. Den översta bilden; planområdet sett sydväst ifrån, vänstra nedre bilden; uppifrån, höger nedre bild; gatuvy från Huddingevägen. WSP

Trafik och gatustruktur

Trafikplats Högsolan utgör en ny koppling mellan den nya vägen Pålamalm-svägen, väg 226 och lokalgatorna Alfred Nobels Allé och Björnkullavägen. Trafikplatsens ändamål är att skapa en ny kapacitetsstark väganslutning till de södra och centrala delarna av Flemingsberg sjukhus- och verksamhetsområden.

Ett flertal lägen för trafikplats Högsolan med dess koppling mot Alfred Nobels Allé har studerats. Trafikplatsens utformningsförslag och läge i detta samrådsunderlag har beaktat funktion, vägstandard, regelverk samt påverkan på detaljplaner. En cirkulationsplats anläggs över väg 226 med anslutningsramper till Huddingevägen, väg 226. Den överliggande cirkulationsplatsen får en anslutning med lokalgata till Alfred Nobels Allé samt en anslutning med lokalgata till Björnkullavägen. Lokalgatan mellan Björnkullavägen och trafikplatsen utgörs av en fackverksbro med stödplacering anpassade efter framtida höghastighetsspår 6. Björnkullavägen kommer att justeras i läge både i plan och i höjd för att kunna ansluta till trafikplatsen. Utformningen anpassas hänsyn med till framtida kollektivtrafik.

Gång- och cykeltrafik

Ett regionalt cykelstråk går parallellt med väg 226 från Huddinge centrum till trafikplats Hälsovägen. Därefter viker det regionala stråket av och löper utmed Alfred Nobels allé och vidare in i Botkyrka kommun. I samband med utbyggand av trafikplatsen kommer det regionala stråket att fortsättningsvis ligga kvar utmed Alfred Nobels allé.

Lokala kopplingar för gång- och cykeltrafik är undermåliga i Flemingsberg och ett behov av att kunna ta sig över barriären av regional väg och järnväg saknas i den södra delen av området, vid Björnkulla.

Genom trafikplatsen skapas en ny möjlighet till gång och cykelförbindelse mellan Högscoleområdet och Björnkulla i anslutning till den nya trafikplatsen. En gång- och cykelväg kommer att löpa utmed den nya anslutningsgatan från Alfred Nobels allé och gå via trafikplatsen över väg 226 och järnvägen

till Björnkullavägen.

Kollektivtrafik

Området kollektivtrafikförsörjs i huvudsak med pendeltåg. Ett antal busslinjer matar till stationen. Direktförbindelser finns bland annat till Tumba, Flemingsberg och Huddinge C. I samband med en ny trafikplats finns möjligheter för nya eller förändrade linjestäckningar.

En förstudie pågår parallellt för att trafikförsörja området med spårväg. Spårväg Syd planeras att gå mellan Älvsjö och Flemingsberg och passera områdena Fruängen, Skärholmen och Kungens kurva.

Trafikprognoser

Trafikverket har låtit utföra trafikprognoser för föreslagen utformning av trafikplats högsolan mot prognosår 2030. Ingångsdagata har varit Förbifart Tullinge etapp 1 utan nedsänkning av väg 226 i Flemingsberg men med tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd, med RUFS 2010 som grund och uppdaterad markanvändning i Flemingsberg enligt Huddinge kommun och underlag för Rikstens exploatering.

År 2030 bedöms anslutande gator mot trafikplats Högsolan få trafikflöden i storleksordningen 2000 fordon/dygn. (Angivna fordonsflöden gäller vardagsmedeldygn) mot högscoleområdet samt 6500 fordon (VÅDT) mot Björnkullavägen. I denna prognos finns korsningen med Hälsovägen/Huddingevägen kvar. Med en framtida nedsänkning av Huddingevägen kommer anslutningen till Hälsovägen från Huddingevägen att försvinna och endast bli en lokalgata mellan högscoleområdet och Flemingsbergsdalen. Detta kommer att öka trafikmängderna i trafikplatsen och de anslutande vägarna.

Parkering, utfarter

Utfartsförbud är föreslaget i detaljplanen i anslutning till cirkulationsplatsen vid Alfred Nobels allé med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet.



Vägplanen för Väg 226/571 Pålamalmsvägen – Högskolan, ny väg – Del av Förbifart Tullinge

Planförslaget utgår från läge och utformning för trafikplatsen som den anges i förslag till vägplan Väg 226/571 Pålamalmsvägen- Högskolan, ny väg- Del av Förbifart Tullinge.

Projektet Bana Väg Flemingsberg innebär ett samlingsnamn för de projekt och åtgärder som Trafikverket genomför på väg och järnväg. Sammantaget ska de bygga ett nytt järnvägsspår vid Flemingsbergs station, planera för en ny infart till Riksten och en ny trafikplats vid väg 226. Järnvägsspåret byggs för att tågresenärer i samband med att Getingmidjan renoveras ska kunna byta till pendeltåg och sedan åka vidare in mot Stockholm via Citybanan. Infart Riksten och trafikplats Högskolan ska förbättra trafiksituationen.

För att kunna bredda plattformen och bygga ett till järnvägsspår behöver Trafikverket anpassa ytorna omkring järnvägen. Det görs genom att göra en parallellflyttning av Huddingevägen (väg 226) inklusive korsningen med Häl-

sovägen med cirka 25 meter, samt genom en förlängning av Regulatorbron. Arbetet pågår från hösten 2014 till sommaren 2016.

I etapp 2 sker bortschaktning av vägsälanten mellan Huddingvägens nya sträckning och spårområdet i dag. Samtidigt ska regulatorbron förlängas västerut för att det nya järnvägsspåret ska få plats. I den tredje etappen breddas plattformen och det nya spåret byggs.

Ny trafikplats på väg 226 vid högskolan

Trafikplatsen ska binda samman den nya vägen mellan väg 226 och Pålamalmsvägen. Med den nya trafikplatsen skapas en nya kapacitetsstark väganslutning till de södra och centrala delarna av Flemingsberg sjukhusområde och verksamhetsområde. Trafikplats Högskolan har en betydelsefull roll i Flemingsbergs övergripande trafikstrategi vilket ställer stora krav på både läge och utformning.

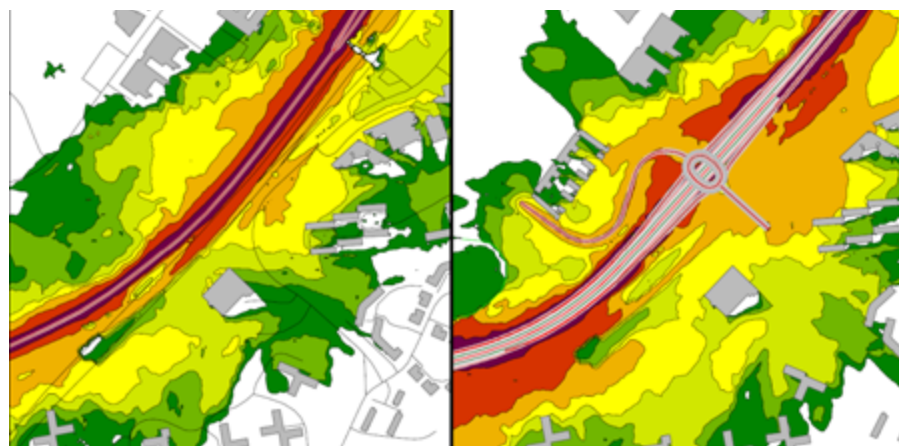
Luft, lukt

Vid planering ska kommuner och myndigheter iaktta miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalkens 5 kap 3 §. För närvarande finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, svaveldioxid, bly, bensen, partiklar (PM 10 och PM 2,5), bens(a)pyren, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium samt nickel i utomhusluft. Östra Sveriges Luftvårdsförbund samordnar regionens miljöövervakning av luft och SLB-analys har gjort beräkningar och bedömningar. ”Halterna av till exempel svaveldioxid och bly är numera så pass låga att normerna klaras överallt med god marginal. Även för bensen, kolmonoxid och kväveoxider uppfylls normerna på de flesta platser. Svårast att klara är normerna för PM10 och kvävedioxid. Vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter ligger halterna i närheten av eller över normvärdena”. De analyser som har gjorts i Huddinge och regionen ger inte anledning att befara överskridanden av miljö kvalitetsnormer i Flemingsberg till följd av den tillkommande trafiken vägutbyggnaden medför.

Buller och vibrationer

Ombyggnaden av Huddingevägen och den tillkommande trafikplatsen Högskolan med dess ramper och anslutningsvägar räknas som en väsentlig ombyggnad och därför ska de nationella riktvärdena för trafikbuller tillämpas, vilket innebär att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad utomhus eller 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus inte bör överskridas. 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 medför en ökad trafik, dels på grund av den totala trafikökningen för hela området, dels för att detaljplanen medför utbyggnad av nya lokala kopplingar. Ökad trafik orsakar ökat trafikbuller. Trafiken från detaljplanens överliggande trafikplats och dess anslutningsvägar beräknas dock inte enskilt medföra något överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid befintliga bostäder.



Nuläge

Ombyggnad år 2030

Ekvivalentnivå
från väg- och
tågtrafik
dB(A), vid fasad
70 < 70
65 < 65
60 < 60
55 < 55
50 < 50

*Bullerkartering visar att rekommenderade
ljudnivåer riskerar att överstigas, Bullerut-
redning, Ramböll*

Järnvägstrafiken samt vägtrafiken på väg 226 medför idag en ekvivalent ljudnivå på 60 respektive 55 dB(A) vid närmaste bostäder (fastigheten Stallet 3). Den nya vägen med dess trafik på trafikplatsens ramper leder till att delar av Stallet 3 får ökad ljudnivå från vägen med upp till 5 dB(A). Det innebär att två bullerkällor (väg och järnväg) av olika ljudkaraktär adderas till en ljudnivå på cirka 63 dB(A). Fastigheten planeras att få fasadåtgärder enligt Trafikverket databas för bulleråtgärder (2005). Med utbyggnadsalternativet kommer även den ekvivalenta ljudnivån för den tillkommande bostadsbebyggelsen inom fastigheten Embryot 1 att bli högre än 55 dBA vid fasad. Detaljplanen för den tillkommande bebyggelsen har sedan tidigare tagit höjd för vägtrafiken år 2030 inklusive Trafikplats högskolan. I detaljplanen tillämpas avsteg där minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet ska få högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför minst ett fönster.

Risk med anledning av farligt gods

I detaljplanområdet förekommer det transport av farligt gods på Huddingevägen.

Förorenad mark

Marken inom området för anslutningsvägarna till Alfred Nobels allé och Björnkullavägen innehåller inte några kända markföroreningar.

Tjärasfalt har påträffats i utförda underökningar av Huddingevägen i Flemingsberg. Huddingevägen har därför stor risk för påträffande av tjärasfalt vid schaktarbeten i befintlig vägbank i samband med Trafikverkets ombyggnad. Trafikverket kommer utföra ytterligare undersökningar som underlag för beslut om hur massorna ska hanteras.

Dagvatten

I dagsläget avvattnas det lokala vägnätet i området via dagvattenledningar som leder till Flemingsbergsvikens våtmark för rening och sen vidare till sjön

Orlängen.

Dagvattnet från de tillkommande vägytorna kommer på sikt att belastas av stora trafikmängder och någon form av rening samt fördröjning är motiverad innan fortsatt avledning till dagvattenledningar. Förorenat dagvatten bör hållas åtskilt från mindre förorenat dagvatten tills rening genomförs. Vilken typ av åtgärder som blir aktuella för rening studeras vidare i genomförandeskedet. Dagvattenhanteringen ska följa I dagsläget avvattnas det lokala vägnätet i området via dagvattenledningar som leder till Flemingsbergsvikens våtmark för rening och sen vidare till sjön Orlängen.

Omhändertagande av vägdagvatten från de lokala vägarna bör ske via exempelvis öppna diken, planteringsytor eller fördröjningsmagasin i vägområdet för fortsatt avledning till dagvattendamm för sedimentering av partikelbundna föroreningar innan slutligt utsläpp i sjön Orlängen.

Avsikten är att dagvatten från cirkulationsplatsen samt anslutningsvägen till Alfred Nobels allé avvattnas mot en eller flera dagvattendammar som planeras i anslutning till Trafikplats Höskolan. Ett förslag finns framtaget med en dagvattendamm placerad nordöst om trafikplatsen och som ingår i planområdet, samt en dagvattendamm sydöst om Huddingevägen som behövs för det utökade vägområdet i vägplanen.



Förslag på placering av dagvattenanläggningar i och utanför planområdet. WSP

Genomförandebeskrivning

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planarbetet sker med normalt förfarande. Förslaget stämmer överens med kommunens översiktsplan och ett program bedöms inte nödvändigt i den meningen att det underlättar den fortsatta detaljplaneprocessen.



Tidplan

Plansamråd	13 okt – 25 nov 2015
Granskning	Kvartal 2, 2016
Antagande i kommunfullmäktige	Kvartal 1, 2017
Laga kraft*	2017
Byggnation av nya trafikplatsen	2017-2019

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

Tidplanen för byggnationen är beroende av fastställandet av vägplanen för väg 226/571 Pålamalmsvägen – Högsolan.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år och börjar den dag då beslutet att anta detaljplanen har vunnit laga kraft. Genomförandetidens längd motiveras av att genomförandet av detaljplanen kan komma att dra ut på tiden på grund av förseningar av att fastställa vägplanen för väg 226/571 Pålamalmsvägen – Högsolan och fördröjningar i genomförandet.

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

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Huvudmannaskapet för den överliggande cirkulationsplatsen samt för anslutande gator kommer att regleras genom genomförandeavtal mellan Trafikverket och Huddinge kommun. Trafikverket är huvudman för det statliga vägnätet (Huddingevägen).

Huddinge kommun är huvudman för allmänna platser (gatumark, naturmark). Dialog pågår mellan Stockholm Vatten, Trafikverket och kommunen hur ansvaret för dagvattenhanteringen ska hanteras.

Avtal

Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och Trafikverket angående genomförande av väg 226/571 Pålamalmsvägen – Högsolan inklusive lokala anslutningar. Förhandlingar för ett avtal är initierade men ännu inte avslutade.

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

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

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

Följande fastigheter – helt eller delvis – berörs av dessa förvärv inom planområdet: Blicka 3, Grantorp 2:32, Grantorp 5:5 och Visättra 1:3 samt Snickarboden. Huddinge kommun förvärvar (inlöser) mark som är utlagd som allmän platsmark i detaljplanen och betalar ersättning dels för marken och dels för de tomtanläggningar som berörs av förvärvet, till exempel träd, buskar och staket. Förvärv av marken sker när detaljplanen har vunnit laga kraft och ska genomföras.

Detaljplanen förväntas inte leda fram till bygglov.

Ledningsrätt

Vattenfall Eldistribution har en 20 kV luftledning i närheten området. Markförläggning förutsätts ske i gatorna.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Kommunen kommer att ha kostnader för att projektera och bygga ut allmän plats samt iordningställande av tomtmark. Bedömda kostnader för de kommunala anslutningarna mot Björnkulla och Alfred Nobels allé bedöms uppgå till 120 Mkr.

Kommunen har även kostnader för planarbete, utredningar och administration.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

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

Gång- och cykelförbindelse vid Trafikplats högskolan har utretts av WSP. Dagvattenutredning har på ett övergripande plan för den framtida exploateringen i Flemingsberg gjorts av Atkins medan dagvattenanläggningar för vägprojektet projekteras av WSP. Dialog med Stockholm Vatten angående dagvattenanläggningar pågår.

Administrativa frågor

Ansvar för arbetet med denna plan ligger på kommunstyrelseförvaltningens samhällsbyggnadsavdelning i samverkan med medverkande från kommunens förvaltningar.

Samhällsbyggnadsavdelningen

Karin Segerdahl

Planarkitekt

