



Datum
2025-03-17

Diarienummer
KS-2019/1423

Granskningsutlåtande efter förnyad granskning – Detaljplan för Solgård 1:1 med flera med anledning av Tvärförbindelse Södertörn inom kommundelarna Flemingsberg, Södalen och Fullersta, Huddinge kommun

Sammanfattning

Förnyad granskning genomfördes under tiden 6 februari - 10 mars 2025 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på Servicecenter, kommunens hemsida samt Flemingsbergs bibliotek.

Flera remissinstanser har inte lämnat några synpunkter. Inkomna yttranden från remissinstanser var till stor del redaktionella synpunkter och upplysningar. Både remissinstanser och sakägare yttrade att de motsatte sig detaljplanen och Trafikverkets vägplan. Många yttranden handlade om aspekter som Trafikverket ansvarar för och många yttranden berörde frågor om hälsa, klimat och miljö. Yttrande från sakägare handlade också om buller, trafik, förvärv av privata fastigheter och kommunala planeringsprocessen. Planbeskrivningen har justerats avseende redaktionella synpunkter, bland annat felstavningar och felaktigt benämnda platser. Planbeskrivningen har även kompletterats med förtydliganden avseende detaljplanens genomförande och fastighetsrättsliga konsekvenser. Förvaltningen bedömer att inga väsentliga ändringar har gjorts efter den förnyade granskningen.

Förändringar i plankartan

Inga förändringar har gjorts i plankartan.

Granskningsutlåtandets innehåll

Beskrivning av ärendet	1
Hur har den förnyade granskningen gått till?	2
Inkomna yttranden från remissinstanser	3
Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning	13
Inkomna yttranden från övriga	15

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsens förvaltning fick i maj 2017 i uppdrag av kommunstyrelsen att upprätta de detaljplaner som behövs för Tvärförbindelse Södertörn.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för Trafikverkets laga kraftvunna vägplan för Tvärförbindelse Södertörn samt möjliggöra för en ny dragning av kommunens väg Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn. För att kunna



uppfylla syftet föreslås del av flera gällande detaljplaner inom föreslaget detaljplaneområde upphävas. Detta eftersom Trafikverket endast kan genomföra vägplanen där denna inte strider mot gällande detaljplaner.

Detaljplanen för Solgård 1:1 med flera har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning

Förnyat samråd skedde under tiden 14 oktober - 12 november 2024. Inkomna yttranden från remissinstanser, sakägare och berörda har sammanställts och besvarats i separat redogörelse som i skrivande stund finns tillgänglig på kommunens hemsida samt fortsättningsvis i kommunens arkiv. Personnamn har tagits bort för att möjliggöra publicering på kommunens hemsida.

Hur har den förnyade granskningen gått till?

Granskning har skett under tiden 6 februari – 10 mars 2025. Underrättelse om förnyad granskning med planhandlingar har sänts till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Handlingarna har funnits tillgängliga på Huddinge kommuns servicecenter, kommunens hemsida samt Flemingsbergs bibliotek.

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts och sammanfattats i detta granskningsutlåtande men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens diarium. Samtliga remissvar och yttranden bemöts i kommentarer nedan.



Inkomna yttranden från remissinstanser

Lantmäterimyndigheten, Huddinge

Lantmäterimyndigheten anser att följande behöver förbättras avseende plangenomförande:

Plandata

Konsekvenserna för fastigheterna Katoden 1 och Katoden 4 redovisas i en annan detaljplan som ännu inte vunnit laga kraft. Därför måste konsekvenserna för de delar som berörs av den aktuella planen framgå i planbeskrivningen. Det behöver också klargöras hur byggrätten på Katoden 1 påverkas, då endast 40% av fastigheten får bebyggas enligt nuvarande detaljplan.

Fastighetsrättsliga frågor

Kommunen har både rätt och skyldighet att lösa in allmän platsmark, och fastighetsägaren kan begära detta. Det behöver förtydligas om det är Huddinge kommun eller Trafikverket som ska lösa in mark från Katoden 1. Mars 3 nämns som en del av detaljplaneområdet, men ligger utanför planområdet.

Ledningsrätter

Det behöver redovisas vilka ledningsrätter som finns inom planområdet och hur dessa påverkas av detaljplanen. En ledningsrätt kan endast upphävas, ändras eller nybildas genom en förrättning hos lantmäterimyndigheten.

Gemensamhetsanläggningar

SRV anges som ägare till Katoden 4, men fastigheten ägs nu av Trafikverket. Informationen om att Katoden 4 ska avregistreras och till största del föras över till Visättra 1:1 bör flyttas till avsnittet Fastighetsrättsliga frågor. Det bör också framgå vad som sker med resterande del av Katoden 4.

Ekonomiska frågor

Det framgår inte vem som ska betala förrättningskostnaderna för fastighetsbildningsåtgärder.

Lantmäterimyndigheten anser att följande delar bör förbättras i handlingarna:

I avsnittet *Beskrivning av detaljplanen* på sida 9 i stycke tre står följande: "Detaljplanerna som upphävs får ny markanvändning genom Trafikverkets vägplan. Detaljplanerna som ändras får ny markanvändning, vilket redovisas i tabell 2." Alla underliggande detaljplaner upphävs ju och ersätts antingen av vägplan, eller den plan som kommunen nu tar fram. Formuleringen bör därför ändras.

I tabell 2 i samma avsnitt blandas användning av beteckningar från planer (t.ex. H-gata) med att ibland skriva ut vad området ska nyttjas som (t.ex. järnvägstrafik). Formuleringen för 0126K-5130 "Område för park plantering delvis upphävs, delvis blir Gata." borde anges som "Område för park plantering upphävs delvist, blir delvist Gata." eller liknande för att bli tydligare. 0126K-12248 anger bara att det är prickmark, inte vilken typ av användning den är planlagd som.



Kommentar:

Förtydliganden har gjorts i planbeskrivningen avseende fastighetsägares rätt att begära inlösen av allmän plats samt att Huddinge kommun svarar för förrättningskostnaderna.

Uppräkning av ledningsrätter inom planområdet har införts i planbeskrivning samt förtydligande om att ledningsrätter omprövas i lantmäteriförrättningar.

Planhandlingarna har justerats utifrån lantmäterimyndighetens redaktionella synpunkter om till exempel namn, stavning med mera.

Skogsstyrelsen

Detaljplanen påverkar naturmiljöer negativt och här begränsas ingreppet i kanten mot naturvärdena. Skogsstyrelsen noterar att inga kompensationsåtgärder planeras av kommunen, utan kommunen hänvisar till Trafikverkets utredningar.

Skogsstyrelsen menar att kommunen bör initiera sådana kompensationsåtgärder, där skog och naturvärden försvinner permanent till fördel för bebyggelse. Då skogsbruk är ett nationellt intresse enligt hushållningsbestämmelserna i 3 kap. 4 § miljöbalken kan det finnas skäl att överväga alternativa lokaliseringar av Tvärförbindelse Södertörn, till exempel redan exploaterad mark.

Kommentar:

Tvärförbindelse Södertörn är Trafikverkets anläggning och de ansvarar således för att utföra kompensationsåtgärder. Miljökonsekvenserna av Tvärförbindelse Södertörn är utredda och bedömda inom ramen för vägplanen. Även försiktighetsmått och skyddsåtgärder är fastställda genom vägplaneprocessen. Inom ramen för projektet Tvärförbindelse Södertörn har flertalet kompensationsåtgärder tagits fram för att visa hänsyn till omkringliggande naturmiljöer som berörs av föreslagen vägsträckning. Bland annat planerar Trafikverket att uppföra en landskapsvall mot Orlångens våtmarksområde för att minska ljus- och ljudstörningar för fladdermöss och andra arter.

Vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn har fastställts och vunnit laga kraft. Det begränsar möjligheten att utreda rimliga alternativ till det aktuella detaljplaneförslaget. Kommunen har i sin planläggning inte möjlighet att påverka vägplanens utformning och planförslagets utformning behöver överensstämma med den fastställda vägplanen om vägplanen ska kunna genomföras.

Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärmeledningar i området och meddelar att de kommer att påverkas av detaljplanen [bild finns i akt]. SFAB önskar involveras i tidigt skede för bästa möjliga planering av genomförandet.

SFAB har pågående ledningsarbeten i området och för dialog med både Trafikverket och Huddinge kommun. SFAB ska för kännedom lägga om sina fjärrvärmeledningar i området Grantorp 5:1, 5:4, 5:5, Vårdkasen 1:52, 1:53, 1:57, Polaris 1–4, Visättra 1:1. SFAB planerar även att anlägga både ett lågtempererat nät och fjärrkylaledningar i området.



Kommentar:

Förvaltningen noterar att Södertörns Fjärrvärme har befintliga ledningar och pågående ledningsarbete i området. Ledningssamordning och dialog förs mellan ledningsägaren, kommunen och Trafikverket. Trafikverket ansvarar för ledningssamordningen i projektet. Yttrandet sänds över till Trafikverket för kännedom.

Miljö- och bygglovsförvaltningen

I samrådsredogörelsen redovisas miljö- och bygglovsförvaltningens synpunkter från det förnyade samrådsskedet felaktigt under rubriken "Bygglovs- och tillsynsnämnden". Nämnden avstod från att lämna synpunkter eftersom svarstiden var för snäv. I samrådsredogörelsen kallas dessutom miljö- och bygglovsförvaltningen felaktigt för "bygglov- och tillsynsförvaltningen", vilket inte är förvaltningens namn.

Namn

Miljö- och bygglovsförvaltningen påpekar att Flemingsbergsskogens naturreservat, Flemingsbergs industriområde, Flemingsbergs Centrum, Flemingsbergs våtmarksanläggning samt "runda villan" stavats fel i delegationsbeslutet, miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen, vilket bör justeras.

Mark med högt naturvärde

Detaljplanen kommer att ta mark med naturvärdesklass 2 i anspråk. Det är mark med högt naturvärde, som enligt kommunens delmål 4.1 i miljöprogrammet ska bevaras och utvecklas för att stärka den biologiska mångfalden i bebyggd miljö.

Invasiva arter

Inom fastigheten Grantorp 5:1 vill miljö- och bygglovsförvaltningen påpeka att det finns kända bestånd av den invasiva arten jätteloka. Det behöver hanteras i kommande gräv- och schaktarbeten samt inkluderas i masshanteringsplaner för att minska risk för spridning.

Dagvatten

Dagvattenutredningen ligger till grund för kapitlet "vattenmiljö" i miljökonsekvensbeskrivningen där gräsbeklädda slänter anges som åtgärd för att uppnå gällande miljökvalitetsnormer. Miljö- och bygglovsförvaltningen menar att åtgärden inte kan vidtas om vägbron byggs på pelare.

Påverkan på gällande miljökvalitetsnormer

Planbeskrivningen beskriver hur en del bostäder kommer utsättas för en ökad och varaktig exponering av partiklar, vilket långsiktigt skadar människors hälsa. Miljö- och bygglovsförvaltningen anser att det behöver utredas hur PM10 årsmedelvärde ska nås vid berörda fastigheter, men även hur lägre nivåer än miljökvalitetsnormer bör eftersträvas.



Övrigt

Miljö- och bygglovsförvaltningen gör medskicken att dagvattenanläggningar ska anmälas minst sex veckor innan anläggningen påbörjas. Tidig dialog med berörda är att föredra för att skapa en samsyn om hur anläggningen ska dimensioneras och utformas. Om markarbeten ska ske i områden med konstaterade föroreningar kan det vara aktuellt att göra en anmälan i enlighet med 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Vid markarbeten som inte kräver sådan anmälan ska i stället en anmälan om avledning av länshållningsvatten skickas separat till bygglovs- och tillsynsnämnden. Stockholms stads och Stockholm Vatten och Avfall AB:s vägledning om riktvärden för länshållningsvatten (2022-06-07) ska följas vid uppkomst av länshållningsvatten. En separat anmälan ska göras till ledningsägaren Stockholm Vatten och Avfall AB om länshållningsvatten ska släppas till dag- eller spillvattennätet.

Kommentar:

Planbeskrivningen har justerats avseende miljö- och bygglovsförvaltningens synpunkter av redaktionell karaktär. Förvaltningen noterar även att förvaltningen omnämns på fel sätt i samrådsredogörelsen.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Förvaltningen för vidare synpunkt gällande invasiva arter och höga naturvärden till Trafikverket.

Samtliga beräkningar utförda i dagvattenutredningen utgår från att vägbron ska anläggas på bank, det finns inga resultat som är baserade på ett alternativ där vägbron anläggs på pelare. Det är inte aktuellt att vägbron uppförs på pelare, varför det inte redogörs för i planbeskrivningen. Förvaltningen anser därmed att dagvattenutredningens och miljökonsekvensbeskrivningens resultat är relevanta, och vägbron är utformad efter detta.

Den ökade exponeringen av partiklar sker till följd av Trafikverkets vägplan. Det är Trafikverket som ansvarar för uppförande av skyddsåtgärder i enlighet med vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Yttrandet sänds över till Trafikverket för kännedom.

Förvaltningen noterar övriga medskick från miljö- och bygglovsförvaltningen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen Huddinge, liksom deras riksorganisation, anser inte att regeringen i sin fastställelseprövning tagit tillräcklig hänsyn till miljöbalkens bestämmelser. Regeringens beslut är överklagat av både Naturskyddsföreningen Huddinge och Naturskyddsföreningen centralt till Högsta förvaltningsdomstolen. Beslut har inte fattats än. Naturskyddsföreningen vidhåller därför att förslaget till detaljplan för Solgård 1:1 m.fl. är irrelevant. Liksom tidigare motsätter sig Naturskyddsföreningen Huddinge all planering till förmån för Tvärförbindelse Södertörn.



Kommentar:

Förvaltningen noterar att Naturskyddsföreningen motsätter sig detaljplanen och Trafikverkets vägprojekt.

Solgård villaägarförening

Detaljplanens hänvisningar till Trafikverkets vägplan

Villaägarföreningen lyfter att kommunen i planbeskrivningen, miljökonsekvensutredningen och bullerutredningen hänvisar till Trafikverkets vägplan och att denna har fastställts av regeringen och vunnit laga kraft. Detta menar villaägarföreningen att kommunen inte kan göra, enligt bestämmelsen i 3 a § andra meningen väglagen innebär att fastställandet av vägplan ska jämföras med tillstånd enligt miljöbalken. Av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken framgår att tillstånd inte får ges i strid med detaljplan, om det inte är fråga om små avvikelser som inte motverkar syftet med detaljplanen. Huddinge kommun kan därför enligt villaägarföreningen inte åberopa vägplanen när det av lag framgår att vägplanen ska föregås av detaljplan. Detta lyfter villaägarföreningen att även Mark- och miljödomstolen har fastslagit i samband med upphävande av det tidigare antagandebeslutet. Således menar villaägarföreningen att miljökonsekvensutredningen och bullerutredningen är knapphändiga på gränsen till intetsägande och behandlar t.ex. inga alternativ vad gäller bullerskydd.

Detaljplanen och dess förutsättningar är enligt villaägarföreningen oöverskådliga och svåra att förstå. Hänvisningarna till vägplanen innebär att kommunen gör Trafikverkets bedömningar till detaljplanen egna, och dessa hänvisningar anser villaägarföreningen är obegripliga vilket även andra instanser framfört.

Villaägarföreningen utgår från att de synpunkter de framfört till Trafikverket även ska anses vara framförda till Huddinge kommun. Villaägarföreningen är dock undrande över om Trafikverkets bemötanden även skall anses framförda av Huddinge kommun. Villaägarföreningen anser att hänvisningarna strider mot såväl kommunallagen som PBL.

Motstridiga uppgifter

I delegationsbeslutet står det att ”Då planen startat före den 1 april 2020 behöver ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan inte fattas. Kommunen har därför inte fattat ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan.” Det står i miljökonsekvensbeskrivningen respektive detaljplanen att ”Huddinge kommun påbörjade under 2023 en ny planprocess för det aktuella området.”

Oriktig uppgift i planbeskrivningen

I planbeskrivningen står det ”Anledningen till att de fem bostadshusen inte är med i planområdet är att kommunen och Trafikverket bedömer att den gällande detaljplanens bullerbestämmelse inte hindrar genomförandet av den lagakraftvunna vägplanen (Väglagen 14 §)”. Vi vill påpeka att den nu gällande detaljplanen innehåller bestämmelsen 55 dBA vid fasad vid våra fastigheter vilket också påpekades av regeringen vid vårt överklagande av detaljplanen. Dvs den nu gällande detaljplanen hindrar genomförandet av vägplanen. Det förefaller som om kommunen råkat skriva in ett ”inte” för mycket i meningen.



Bullerutredningen är ofullständig

Beräknat buller strider mot nivåer tillåtna enligt Trafikverket föreskrifter, vilket därför strider mot PBL. Villaägarföreningen lyfter även Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om hur vägar ska utformas i bullerhänseende.

Kommunen har använt Nord96-Väg i sin bullerutredning trots att Nord2000 ger bättre resultat. Villaägarföreningen anser att beräkningarna måste göras om med användande av Nord 2000. Villaägarföreningen menar att kommunen i detaljplanen kan föreskriva att vägen ska lägga i tråg och därigenom reducera bullret, vilket man påpekat flera gånger, men kommunen inte gjort.

Villaägarföreningen noterar att miljökonsekvensbeskrivningen är daterad 2024-09-02 medan bullerutredningen är daterad 2024-05-29, tre dagar före det datum 2024-06-01 då man rekommenderar att man använder Nord2000.

Villaägarföreningen ställer sig frågande om detta är en tillfällighet.

Villaägarföreningen lyfter att i en bullerutredning november 2018 med en 2,5 m högbullerskärm redovisade Trafikverket samma buller som i en bullerutredning september 2020 med en 3,5 m hög skärm. Villaägarföreningen önskar få reda på vad skillnaderna är och en ny beräkning med alternativa utformningar redovisade. I flera underlag konstateras att det finns fastigheter som får bullervärden som överskrider 55 dBA ekvivalent och/eller 70 dBA maximal ljudnivå men det är endast fastigheterna Mercurius 10–12 som erbjuds inlösen eller åtgärder trots att det finns andra fastigheter som har högre värden. För dessa fastigheter bör rimligen också gälla att trafikleden ”innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt” och att fastigheterna blir olämpliga för bostadsändamål.

Huddinge kommun har inte lagt ut någon sammanställning över berörda fastigheter i sin bullerutredning. I planbeskrivning och bullerutredning sker en viss genomgång av en del fastigheter och hur de bullerpåverkas men inte på ett likvärdigt sätt. För område E saknas område med bulleruppgifter för berörda fastigheter, där kommunen i stället hänvisar till Trafikverkets vägplan. Samtliga fastigheter som berörs av detaljplanen skall redovisas och de med nivå 55 dBA och över skall behandlas lika.

Behandling av berörda sakägares rättigheter under detaljplaneprocessen

Villaägarföreningen anser att kommunen i samrådsredogörelsen vid det förnyade samrådet inte bestridit det föreningen framfört utan i stället förklarat att man inser att det har varit en svår process med stora ingrepp i drabbades rättigheter. Man konstaterar också att Mark- och miljödomstolen satte stopp för Huddinge kommun och Trafikverkets försök. Villaägarföreningen är glada att Huddinge kommun nu erkänner att man gjort fel och förutsätter att kommunen och Trafikverket ersätter de drabbade för lidande och ekonomisk förlust.

Villaägarföreningen lyfter dock fortsatt, och som framfört tidigare, att utgående från en bullerutredning bedömde Trafikverket och kommunen i föregående detaljplaneförslag att ett antal fastigheterna blir olämpliga för bostadsändamål. Trafikverket och Huddinge kommun kom också fram till att det inte är tekniskt



möjligt eller ekonomiskt försvarbart med åtgärder som gör fastigheterna lämpliga för bostadsändamål. Huddinge kommun har hävdade att man enligt 2 kap. 6 resp. 9 § PBL är tvungen att tillse att det inte finns olämpliga bostadsfastigheter och att sistnämnda paragraf medför att kommunen bedömt att trafikleden ”innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt”.

Vägens förutsättningar har inte förändrats och Huddinge kommun har inte sagt att man ändrat sin bedömning att trafikleden ”innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt”. Som framgår ovan hävdade Huddinge kommun och Trafikverket att fastigheterna är olämpliga för bostadsändamål och man har ännu inte sagt att man ljög eller gjorde en felbedömning. Så slutsatsen borde alltså gälla men man upplyser inte om detta.

Huddinge kommun har i föregående planförslag genomgående hävdade att fastigheterna Merkurius 10, 11, 12 samt Mars 3 och 4 kommer att tvångsinlösas och att Huddinge kommun har laglig rätt till detta. I nuvarande planförslag medger nu Huddinge kommun efter fyra år att man inte har denna rätt.

Drabbade fastigheter har sedan februari 2020 ställts inför att deras enda alternativ varit att invänta en tvångsinlösen från Huddinge kommun. Man har uppmanats att inte investera i sin fastighet utan bara göra absolut nödvändiga åtgärder. Huddinge kommun har nu medgett att man inte, som man tidigare uppgett, haft lagstöd för sitt agerande.

Saklighet och objektivitet

Villaägarföreningen menar att tjänstemännen drev på för att tvångsinlösa fastigheter utan rättslig grund, och kommunen ignorerade villaägarföreningens frågor och påpekanden angående rättstridigheten. Villaägarföreningen efterfrågade underlag för bullerberäkningar och rättsliga bedömningar, men ansvarig cheftjänsteman hade endast muntliga uppgifter men lät ändå de kommunala beslutsorganen besluta om detaljplanen.

Villaägarföreningen menar att det finns risk för skadeståndsansvar för Huddinge kommun, och det kan föreligga intresse för de inblandade att utforma det nya planförslaget för att rätta till tidigare fel. Det föreligger således jäv för de som tidigare engagerats och varit ansvariga i framtagandet av förra detaljplaneförslaget för ett deltagande i den nya detaljplanen. Villaägarföreningen krävde därmed i samrådet att de ansvariga för tidigare detaljplaneförslag förklaras jäviga och inte deltar i kommande arbete med aktuell detaljplan.

Utbrytande av Katoden 4

Villaägarföreningen anser att kommunen i samrådsredogörelsen vid det förnyade samrådet inte har motsagt föreningens åsikt om att Katoden 4 bör ingå i detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl. och inte eller framfört något argument för att bryta ut Katoden 4. Villaägarföreningen vill fortsatt påpeka att Katoden naturligt hör ihop med detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl. både vad gäller bedömningar av trafik och övriga förhållanden 2040/2045 och i högsta grad under byggskedet. Miljöpåverkan från Katoden 4 måste ses tillsammans med den detaljplan som nu är aktuell både när det gäller framtida trafik men speciellt under byggskedet. Bearbetning av tunneln under Flemingsbergsskogen tillsammans med den trafik



den ger upphov till kommer att drabba Solgård. En vederhäftig miljökonsekvensbeskrivning kräver att båda detaljplanerna ingår och behandlas tillsammans.

Byggskedet saknas i detaljplanen

I detaljplanen behandlas överhuvudtaget inte byggskedet endast ett tänkt slutligt utförande som omväxlande förläggs till 2040 eller 2045. Under utbyggnadstiden är miljöproblemen långt större än efter färdigbyggd väg vilket framgår både av vattendomen för Trafikplats Vårdkasen och Tunneln under Flemingbergsskogen och av uppgifter i underlagen för Trafikverkets vägplan. Detaljplanen behöver en utredning av utbyggnadsprocessen inklusive den byggnation som vattendomarna innehåller och vad den innebär för de boende.

Hänvisning till PM2,5 och Miljökvalitetsmål

Uppgifter om miljöföroreningar är knapphändiga och ibland motstridiga. Hänvisning till Miljökvalitetsnorm för PM10 görs medan PM2,5 och Miljökvalitetsmål inte nämns överhuvudtaget.

Övrigt

Det finns ytterligare ett stort antal brister och motstridiga påståenden i detaljplaneförslaget men vi har valt att begränsa oss till vad vi har tagit upp i detta utlåtande.

Kommentar:

Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn har fastställts av regeringen och vunnit laga kraft. Förvaltningens bedömning är att ett sådant fastställande utgör en viktig och avgörande förutsättning för detaljplanen. Förvaltningen har vägt in regeringens avvägande, samt det faktum att vägen är utpekad som riksintresse för kommunikation, i framtagandet av detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl., som innebär att Trafikverkets vägplan kan genomföras.

Förvaltningen noterar att Solgård's villaägarförening anser att detaljplanens hänvisningar är obegripliga, men delar inte denna uppfattning. Förvaltningen har inte mottagit liknande synpunkter från andra instanser under förnyat samråd och förnyad granskning.

Gällande de motstridigheter som villaföreningen utläser i handlingarna så vill förvaltningen framföra att detaljplanen har tagits om från samrådsskedet efter mark- och miljödomstolens dom. Omtaget är samma ärende som startade före den 1 april 2020. Detta framgår av planbeskrivning och plankarta.

Framtagen bullerutredningen, inom ramen för detaljplanen, är framtagen enligt branschstandard. Detaljplanens bullerutredning visar att ingen bostadsbyggnad får ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad från kommunala vägar, i nuläge eller vid prognosår. Detaljplanen innebär att ljudnivåer vid bostadsbyggnader utmed Gamla Tullingevägen får lägre ljudnivåer från kommunala vägar jämfört med nuläget. Område E som villaägarföreningen hänvisar till påverkas inte av ljudnivåer över 55 dBA vid fasad från kommunal väg. Detta beror på att trafikmängden längs med kommunala vägar här antingen minskar eller redan är



låg. Förvaltningen har i planbeskrivningen sammanställt vilka fastigheter som berörs av buller från kommunala vägar i nuläget, jämfört med prognosår 2045.

Trafikverket är ålagd att hantera buller som uppkommer längs med statliga vägar i nuläget och vid prognosår i enlighet med de regelverk Trafikverket ska följa. Kommunen inte har möjlighet att påverka varken Trafikverkets hantering av buller eller förslag på bullerdämpande åtgärder inom vägplanens genomförande. Synpunkter eller frågor rörande Trafikverkets bedömning angående erbjudande om förvärv eller erbjudanden av bullerdämpande åtgärder behöver därmed ställas till Trafikverket.

I omtaget av detaljplanen från förnyat samråd har den föreslagna markanvändningen ändrats eftersom kommunen och Trafikverket bedömer att den gällande detaljplanens bullerbestämmelse inte hindrar genomförandet av den nu laga kraftvunna vägplanen (Väglagen 14 §). Det är Trafikverkets uppgift att säkerställa att vägplanen förhåller sig till gällande detaljplaner. Förvaltningens bedömning är att Trafikverket kan uppfylla gällande regelverk för buller.

Förvaltningen har förståelse för att denna process har varit svår för berörda fastighetsägare och att tidigare föreslagen markanvändning av NATUR över befintlig bostadsbebyggelse var ett stort ingrepp i enskilda fastighetsägares rättigheter. Att ta fram en detaljplan innebär en prövning och prövningen är klar först då detaljplanen fått laga kraft. Antagandebeslutet över detaljplanen Solgård 1:1 m.fl. upphävdes av mark- och miljödomstolen vilket innebar att den föreslagna markanvändningen inte fick laga kraft och därmed inte blev gällande. Trafikverkets vägplan har därefter vunnit laga kraft (regeringsbeslut 2024-01-19).

Förvaltningen kvarstår i sin bedömning att det är i enlighet med plan- och bygglagens regler möjligt att dela upp en pågående detaljplan i flera delar.

Förvaltningen noterar att Solgård's villaägarförening anser att den tidigare hanteringen av detaljplaneprocessen saknat saklighet och objektivitet. Förvaltningen bedömer fortsatt inte att någon av medverkande tjänstepersonerna är jävlig, då de inte har något egenintresse i arbetet med detaljplanen för Solgård 1:1 med flera. Förvaltningen anser att detaljplanearbetet har bedrivits med opartiskhet och i enlighet med gällande processer.

Det ställs inga krav i plan- och bygglagen att en detaljplan ska redovisa byggskedets olika moment. Däremot ska så kallade genomförandefrågor redovisas i planbeskrivningen, vilket aktuell detaljplan gör. Byggskedet ska följa de lagar och föreskrifter som gäller. Det är Trafikverket som kommer genomföra projektet utifrån den lagakraftvunna vägplanens regleringar. Trafikverket ansvarar för byggskedet och frågor och synpunkter rörande detta skede bör lämnas till Trafikverket. Som en del av detta arbete har Trafikverket tagit fram ett PM över byggskedet. Denna finns att läsa på Trafikverkets hemsida.

Exponeringen från partiklar av storleken PM_{2,5} härrör främst från atmosfärisk deposition och enligt Trafikverkets luftkvalitetsutredning för Tvärförbindelse Södertörn är halterna för PM_{2,5} så låga att miljökvalitetsnormer för dessa ämnen



klaras i hela regionen. PM2,5 omfattas av miljökvalitetsnormer för luft, vilket har behandlats i detaljplanehandlingarna.

Följande remissinstanser har inte svarat:

Polisen, Södertörnspolisens
Regionstyrelsen och regionledningskontoret
SYVAB
Skanova AB
AB Stokab
Vattenfall Eldistribution AB
Natur- och stadsmiljönämnd
Beredningen för trygghet, prevention och demokrati (KS)
Huddinge pensionärsråd
Huddinge funktionshindersråd
Stockholm stad
Friluftsförbundet, Huddinge
Huddinge Hembygdsförening
Hyresgästföreningen Huddinge
Villaägarna i Huddinge
Fullersta Fastighetsägarförening
Stockholms Handelskammare, Huddinge
Företagarna i Huddinge
Cykel förbundet i Storstockholm
Svensk Handel, Sthlm

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Länsstyrelsen, Stockholms län
Trafikverket
Region Stockholm, Trafikförvaltningen
Södertörns Brandförsvarsförbund
SRV Återvinning
Stockholm Vatten och Avfall AB
Svenska Kraftnät
Socialnämnden
Vård- och omsorgsnämnden
Botkyrka kommun



Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning

Sakägare 1 och 2

Sakägare 1 och 2 har inkommit med samma yttrande.

Sakägare 1 och 2 lyfter i helhet deras gemensamma yttrande i samrådsredogörelsen från det förnyade samrådet och hur kommunen bemötte detta. Som svar på detta vill sakägare 1 och 2 kommentera följande:

Huddinge kommun har inte bestridit det som framförts utan i stället förklarat att man inser att det har varit en svår process med stora ingrepp i drabbades rättigheter. Man konstaterar också att Mark- och miljödomstolen satte stopp för Huddinge kommun och Trafikverkets försök. Sakägare 1 och 2 är glada att Huddinge kommun nu erkänner att man gjort fel och förutsätter att kommunen och Trafikverket ersätter dem för lidande och ekonomisk förlust.

Beträffande att "Trafikverket bedömer att den gällande detaljplanens bullerbestämmelse inte hindrar genomförandet av den nu laga kraftvunna vägplanen (Väglagen 14 §)" så är det precis tvärtom enligt Sakägare 1 och 2. Den gällande detaljplanen garanterar enligt Sakägare 1 och 2 max 55 dBA vid fasad vilket regeringen påpekade i sitt beslut när den överklagade detaljplanen och detta strider mot vägplanen. Någon ändring av detaljplanen för Sakägarnas fastigheter är ju inte heller aktuellt.

Beträffande bullerutredningar så har Huddinge kommun gjort en egen men där gjort samma begränsningar som Trafikverket gjort i bullerutredningen för Vägplanen. Sakägare 1 och 2 hävdar att kommunen är skyldiga att göra en förutsättningslös bullerutredning där olika alternativ redovisas. Observera att Mark- och miljödomstolens krav på en förutsättningslös miljökonsekvensbeskrivning oberoende av vägplanens även gäller för bullerutredningen.

Huddinge kommuns påstående "Förvaltningen har därmed inte haft möjlighet att undersöka ytterligare alternativ i framtagna bullerutredning för detaljplanen med hänsyn till att vägplanen är beslutad av regeringen." menar Sakägare 1 och 2 är rent nonsens. Inget hindrar kommunen från att lägga in alternativa bullerskydd och diskutera resultaten med oss och Trafikverket. Bullerutredningen bör även göras enligt Nord2000.

Sakägare 1 och 2 ansluter sig till de synpunkter som Solgård Villaförening framfört.

Kommentar:

Att ta fram en detaljplan innebär en prövning och prövningen är klar först då detaljplanen fått laga kraft. Antagandebeslutet (2022) över detaljplanen Solgård 1:1 m.fl. upphävdes av mark- och miljödomstolen vilket innebär att den föreslagna markanvändningen inte fick laga kraft och därmed inte blev gällande.

I omtaget av detaljplanen från förnyat samråd har den föreslagna markanvändningen ändrats eftersom kommunen och Trafikverket bedömer att den gällande detaljplanens bullerbestämmelse inte hindrar genomförandet av den nu laga kraftvunna vägplanen (Väglagen 14 §). Det är Trafikverkets uppgift att



säkerställa att vägplanen förhåller sig till gällande detaljplaner. Förvaltningens bedömning är att Trafikverket kan uppfylla gällande regelverk för buller.

Framtagen bullerutredningen inom ramen för detaljplanen är framtagen enligt branschstandard. Detaljplanens bullerutredning visar att ingen bostadsbyggnad får ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad från kommunala vägar. Trafikverket är ålagd att hantera buller som uppkommer längs med statliga vägar och järnvägar. Förvaltningen har trots invändning från sakägare 1 och 2 inte möjlighet att påverka varken Trafikverkets hantering av buller eller förslag på bullerdämpande åtgärder inom vägplanens genomförande, eftersom Trafikverket ansvarar för uppförande av bullerskyddande åtgärder för deras anläggningar.

Svar på framförda synpunkter från Solgård's villaägarförening kan läsas under yttrandet för Solgård's Villaförening.

Sakägare 3

Sakägare 3 ansluter sig till de synpunkter som Solgård's Villaförening framfört.

Kommentar:

Svar på dessa synpunkter kan läsas under yttrandet för Solgård's Villaförening.

Sakägare 4

Sakägare 4 menar att boende i Solgård i hög grad kommer påverkas under en längre tid vid ett genomförande av detaljplanen. Sakägare 4 lyfter särskilt angöring till och från området. Situationen vid Storängsleden är idag hårt belastad av trafik, särskilt morgon och kväll, och kommer förvärras i samband med att Regulatorvägen stängs under byggperioden. Utfarten mot Storängsleden är särskilt riskfylld avseende bussfilen, och det är svårt att korsa Storängsleden för att ta sig mot Huddinge centrum. Det är även svårt att angöra Solgård från Haningehållet vid vissa tider. Sakägare 4 menar att korsningen måste få en annan lösning innan byggskedet startar.

Boende i Solgård har i samband med ombyggnad i Flemingsberg upplevt hur trafiken påverkas negativt. Det är viktigt enligt sakägare 4 att utfarten mot Flemingsberg inte försämras. Utfarterna är viktiga för åtkomst för ambulans, brand och polis.

Kommentar:

Förvaltningen instämmer i att det finns trafiksäkerhetsproblem med trafiklösningen vid korsningen Mariédalsvägen/Storängsleden. Trafikverket är väghållare för Storängsleden och kommunen för dialog med Trafikverket om detta. Det bör noteras att denna fråga inte är en del av aktuell detaljplan. Denna korsning befinner sig cirka 1,2 kilometer norr om planområdet.

Regulatorvägen föreslås förläggas på bro över Tvärförbindelse Södertörn för att inte försämra tillgängligheten mellan Solgård och Flemingsberg, med förhöjd standard jämfört med befintlig väg. Vägen föreslås även få en sidoförlagd gång- och cykelväg. Det är Trafikverket som genomför vägprojektet och även kommunens bro över till Solgård. Påverkan och åtgärder under byggtiden hanteras av Trafikverket i enlighet med gällande regelverk.



Inkomna yttranden från övriga

Närboende 1

Närboende 1 ansluter sig till de synpunkter som Solgårds Villaförening framfört.

Kommentar:

Svar på dessa synpunkter kan läsas under yttrandet för Solgårds Villaförening.

Närboende 2

Närboende 2 använder sig av utfarten vid Mariedalsvägen/Storängsleden in och ut från Solgård. Korsningen är väldigt trafikerad och svår att ta sig in och ut från, och risk för olyckor mellan bilar, cyklister och gående är stor.

Närboende 2 ser en risk med att Regulatorvägen stängs av, då detta skulle leda till ännu mer trafik och risk för olyckor vid Mariedalsvägen. Närboende 2 ser ett behov av att korsningen anpassas med till exempel trafikljus eller extra påkörningsfiler, helst som permanenta lösningar men de är särskilt nödvändiga vid tillkommande av mer trafik.

Närboende 2 hoppas att korsningen ses över för framtiden, men kräver att den utreds innan det fattas ett beslut om att stänga utfarten via Regulatorvägen.

Kommentar:

Regulatorvägen föreslås inte att stängas av, utan att den förläggs på bro över Tvärförbindelse Södertörn. Detaljplanen planerar för en förhöjd standard jämfört med befintlig väg. Vägen föreslås även få en sidoförlagd gång- och cykelväg.

Förvaltningen instämmer i att det finns trafiksäkerhetsproblem med trafiklösningen vid korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden. Trafikverket är väghållare för Storängsleden och kommunen för dialog med Trafikverket om detta. Det bör noteras att denna fråga inte är en del av aktuell detaljplan. Denna korsning befinner sig cirka 1,2 kilometer norr om planområdet.



Information om granskningsutlåtande och datum för beslut i kommunfullmäktige samt senare eventuell besvärshänvisning skickas till dem som under samrådet, granskningen, förnyade samrådet eller förnyade granskningen ej fått sina synpunkter tillgodosedda. En förteckning över dessa finns i kommunens akt.

Följande berörda har lämnat synpunkter som inte har tillgodosetts:

Sakägare 1 från samrådet och granskningen

Sakägare 2 från samrådet och granskningen

Sakägare 3 från samrådet och granskningen

Sakägare 4 från samrådet och granskningen

Sakägare 5 från samrådet

Sakägare 6 från samrådet och granskningen

Sakägare 5 från granskningen

Sakägare 7 från granskningen

Närboende 1 från samrådet

Närboende 3 från samrådet

Närboende 4 från samrådet

Närboende 5 från samrådet

Närboende 6 från samrådet

Sakägare 1 och 2 från förnyade samrådet och förnyade granskningen

Sakägare 3 från förnyade samrådet och förnyade granskningen

Sakägare 4 från förnyade granskningen

Närboende 1 från förnyade samrådet och förnyade granskningen

Närboende 2 från förnyade granskningen

Björn Gyllensten

Planarkitekt