



Datum
2022-04-20

Diarienummer
KS-2019/1423

Granskningsutlåtande – Detaljplan för Solgård 1:1 inom Flemingsberg, Sjödalen och Fullersta, Huddinge kommun

Sammanfattning

Granskning genomfördes under tiden 25 februari – 25 mars 2022 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i Servicecenter.

Flera remissinstanser har inte lämnat några synpunkter. Både remissinstanser, sakägare och övriga har yttrat att de motsätter sig detaljplanen och Trafikverkets vägplan. Många yttranden handlar om aspekter som Trafikverket ansvarar för och många yttranden berör frågor om klimat och miljö. Flertalet yttranden handlar också om buller och inlösen av privata fastigheter.

Förändringar i plankartan

- Användningsbestämmelsen för 3D-fastighetsbildningen har förtydligats med en hänvisning till illustrationen i plankartan.

Granskningsutlåtandets innehåll

Beskrivning av ärendet	1
Hur har granskningen gått till?	2
Inkomna yttranden från remissinstanser	2
Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning.....	22

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 vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, möjliggöra för en ny dragning av Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn, samt möjliggöra för ett uppförande av en vall mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde. Gällande detaljplan för det dåvarande projektet Södertörnsleden innehåller regleringar som omöjliggör Trafikverkets nuvarande projekt Tvärförbindelse Södertörn. Syftet med detaljplanen är således att ändra på den gällande detaljplanen så att den är förenlig med Trafikverkets vägplan. För att Trafikverket ska kunna genomföra vägplanen krävs det att vägplanen inte strider mot gällande detaljplaner.

Detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl. har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.



Samråd skedde under tiden 22 februari – 31 mars 2021. 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 granskningen gått till?

Granskning har skett under tiden 25 februari – 25 mars 2022. Information om planförslaget har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Handlingarna har funnits tillgängliga på Huddinge kommuns servicecenter och hemsida.

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

Inkomna yttranden från remissinstanser

Lantmäterimyndigheten, Huddinge

Om en illustration ska vara med i dokumentet med plankarta med bestämmelser behöver planbestämmelserna för väg som får överbyggas och underbyggas av järnväg (VÄG₁) och kvartersmark för järnväg som får överbyggas och underbyggas av väg (T₂) hänvisa till illustrationen. Annars bör illustrationen i stället placeras i planbeskrivningen så att det blir tydligt vad som är bestämmelser och inte.

I plankartan är det inlagt en bestämmelse om skydd av kulturvärden på Andromeda 13. Om kommunen bedömer att det inte behöver betalas någon ersättning enligt PBL 14:10 behöver det motiveras i planbeskrivningen, annars behöver regelverket för vilken rätt till ersättning som fastighetsägaren kan ha redovisas tydligt i genomförandedelen av planbeskrivningen.

På sid. 49 i planbeskrivningen står om hur fastighetsbildning ska ske för området med järnväg och väg. För att förtydliga bör texten hänvisa till illustrationen som nu finns i plankartan.

I texten om gemensamhetsanläggningar på sid. 47 står att Katoden 4 kommer försvinna, underförstått då Trafikverket löser in den. Det behöver i så fall förtydligas i planbeskrivningen att den är tänkt att föras till Visättra 1:1.

Det behöver utredas och redovisas i planbeskrivningen om och hur avtalsservituten påverkas av detaljplanen, t.ex. om de behöver ändras eller upphävas som en del av genomförandet av detaljplanen.

Texten om ersättning vid markförvärv på sid. 48 i planbeskrivningen behöver preciseras så att det även där framgår att ägarna till fastigheterna som löses in har rätt till ersättning motsvarande fastighetens marknadsvärde plus 25 %. Det bör även framgå att om överenskommelse om ersättning inte kan nås mellan



kommunen och ägarna till fastighet som löses in kommer lantmäterimyndigheten göra en värdering av fastigheten och hur mycket ersättning som ska betalas.

Kommentar:

Det har lagts till en hänvisning till illustrationen i användningsbestämmelsen för 3D-utrymme plankartan.

Planbeskrivningen har justerats (i) med en hänvisning till illustrationen i plankartan, (ii) med att Katoden 4 förs över till fastighet Visättra 1:1 samt (iii) kompletterats med en skrivelse om ersättning vid markförvärv på sida 48 i planbeskrivningen. Planbeskrivningen har även ändrats med att bestämmelsen om skydd av kulturvärden finns i gällande plan vilket innebär att det inte behöver betalas ut någon ersättning i enlighet med PBL 14:10. En beskrivning om avtalsservitut har också lagts till.

Trafikverket

Trafikverket noterar att en bred sociodukt över Tvärförbindelse Södertörn inte längre är aktuell och att detaljplanen ska möjliggöra förläggning av Regulatorvägen på bro enligt den överenskommelse som finns med projekt Tvärförbindelse Södertörn. Plankartan bör anpassas till den bredd på bro över Tvärförbindelse Södertörn som Huddinge och projekt Tvärförbindelse Södertörn är överens om.

Trafikverkets synpunkt om planbestämmelse VÄG1 från samrådet kvarstår.

Trafikverket förutsätter att plankarta utformas så att servitut för tryckbank för järnvägsanläggning inte påverkas

Kommentar:

Sociodukten är inte längre en del av planförslaget och planområdet för Regulatorbron har minskats.

Formuleringen i planbeskrivningen har justerats angående texten om VÄG1.

Plankartan vid servitut för tryckbank regleras på liknande sätt som i gällande plan. Befintligt servitut för tryckbank kan fortsätta.

Stockholm Vatten och Avfall

Inledning

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) anser att Trafikverkets Vägplan för Trafikplats Solgård och Kommunens planhandlingar för Detaljplan Solgård 1:1 ska samordnas. Då dessa planer är uppdelade i två olika planförfaranden är det mycket svårt att få en övergripande förståelse för helheten. I planbeskrivning för Dp Solgård 1:1 hänvisas flertalet gånger till Trafikverkets Vägplan. Det framgår dock inte vilken version av vägplanen, eller var vägplanens handlingar finns tillgängliga.



En annan viktig synpunkt är att dagvattenutredningen för Detaljplan Solgård 1:1 endast berör en avgränsad del av planområdet, vilket ger en bristfällig bild av hela områdets planering av dagvattenhantering.

I samrådsredogörelsen framgår att man som granskande instans ska läsa båda planernas underlag parallellt för att få helheten. Dock skulle ett sådant förfarande inte heller vara gångbart då Kommunen som mottagande instans då säkert skulle påpeka att vissa kommentarer inte hör hemma inom just den här detaljplanen. Vissa saker som framförallt rinnvägar för dagvatten samt dess hantering hänger ihop och ska inte delas upp. Hela detaljplanen ska visa på att man uppnår MKN, inte var och en för sig.

SVOA önskar att Trafikverket och Huddinge Kommun ser över arbetsgången för att hitta en mer hållbar planprocess.

Samordning mellan Trafikverket, Huddinge Kommun och SVOA pågår men då detaljplanen medför komplexa utredningar anser SVOA att det är riskabelt att anta planen innan utredningarna är klara. Risk för att man ”bygger bort” alternativa lösningar vilket kan leda till ökade kostnader då lösningar fördyras.

Befintliga VA-anläggningar

Då utredning fortfarande pågår inom samma väg- och planområden sedan samrådet så beskrivs detta på samma sätt även i granskningsyttrandet enligt nedan.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har ett stort antal ledningar och anläggningar som påverkas av detaljplanen. Flertalet av konflikterna hanteras inom Trafikverkets projekt TSK40.

Ledningsnät vid Gamla Tullingevägen kommer att behöva flyttas på grund av Tvärförbindelse Södertörn. Detta medför troligtvis att industrifastigheten i västra delen av planen kommer att behöva en så kallad LTA-pumpstation för hantering av sitt avlopp, jämfört med självfall i dagens system.

SVOA ser över befintligt ledningsnät för de fastigheter som kommer att övergå till allmän platsmark (Merkurius 10, 11,12, Mars 3, 4). Eventuellt kan vissa av sträckorna slopas.

Enligt föreslagen detaljplan kommer Regulatorvägen att förändras i plan och höjdläge. Detta påverkar befintligt inlopp till Flemingsbergs våtmark. I dagens utförande finns det renande funktioner i form av försedimentering- och oljeläns direkt öster om nuvarande Regulatorvägens placering. Detta påverkas i stor omfattning av Regulatorbrons nya placering. Utredning gällande flytt av inlopp med försedimentering och oljeläns pågår inom Trafikverkets planering för Solgårdsbron. Detta sker i samordning med Kommunen och SVOA.

SVOA vill även flagga för ett eventuellt E-område som en konsekvens av kommande flytt av spillvattenledning. Utredning pågår om SVOA kommer att behöva anlägga en pumpstation/ett renspumpsystem inom naturmarken.



Synpunkter på plankartan

SVOA vill uppmärksamma att ett va-stråk finns strax intill eller inom del av detaljplanen som kommer att upphävas (A).

Inom plankarta del 3 framgår inte Glömstadiket så tydligt, detta borde förtydligas.

Inom plankartan del 3 pågår en utredning hur befintligt inlopp med försedimentering samt oljeläns kan flyttas för att ge plats till Solgårdbron. Ingen lösning är tagen än och ett antagande av planen riskerar att den nya placeringen blir för liten i förhållande till vad den ska klara.

Synpunkter på dagvattenutredningen Norconsult 2022-02-11

Det beskrivs att båda vägdikena inom delområde 3 ska anslutas mot befintlig dagvattenledning. Befintlig ledning kommer att slopas och projektet inom Trafikverkets nya väg (TSK40) utreder ny placering. Så anslutningspunkterna måste ses över.

Förtydligande önskas kring rinnvägarna från diket utmed delområde 2 och hur det ska anpassas till våtmarken. Både för det dimensionerande regnet samt skyfall.

På sid 8 under "Underlag" står det att projekterad sociodukt är med som underlag. Den är väl borttagen?

På sid 8 längst ner skriver man att dagvattensystemet bör utformas för att kunna ta emot och rena föroreningar vid olyckor. Bör förtydligas i den meningen att VA-huvudmannen ansvarar för ett sådant dagvattensystem utan att det är väghållaren.

Sid 9 dimensioneringsförutsättningar SVOA påpekade i samrådet att "gles bebyggelse" är något som SVOA inte längre använder sig utav när man exploaterar inom Huddinge Kommun. Därför vill vi försäkra oss om att den kulvert som planeras genom vägbron för både Flemingsbergsdicket dagvatten samt vägbron ges en större dimension än den som räknas fram för ett 10-årsregn inklusive klimatfaktor.

På sid 12 redovisas grundvattenmätningarna och vissa mätvärden visar att grundvattennivån näst intill är lika med markhöjden. Viktigt att tänka på om man önskar anlägga vägdiken.

På sid 23 står det att väljer man istället att anlägga vägbron på pelare så kan dagvattenutredningen komma att revideras. En vägbro på pelare är mer eller mindre ett krav från Flemingsbergsdalen-projektet för att inte riskera att stänga in skyfallsflöden. Så mest troligt kommer dagvattenutredningen att behöva uppdateras med ett sådant förslag.

På sid 28, figur 13 och 14 visar befintliga djup och flöden vid ett skyfall. Något som måste studeras vidare är skyfallets rinnvägar när vägbron är utbyggd enligt bilaga 2. Inom delområde 1 finns det risk att flödet kommer att rinna in mot Flemingsbergsdalen och "krocka" med flödet därifrån. Skyfallet från bron inom delområde 1 riskerar även att svämma över fastigheten väster om bron. En framtida dagvattendamm planeras här men den tidplanen ligger troligtvis många år fram i tiden.



På sid 29 står det ”Om vägbron anläggs på pelare anses förutsättningarna för fria rinnvägar till dammsystemet vara mer fördelaktiga”. Och det stämmer, SVOA förordar vägbro på pelare för att inte riskera att stänga in höga flöden. Dock behöver dessa skyfallsflöden ledas förbi inloppet till våtmarken innan det breder ut sig. Något som man behöver se över inom både Trafikverkets projekt och skyfallsflöden från Flemingsbergsdalen-projektet vilket Huddinge Kommun ansvarar för.

Synpunkter på samrådsredogörelsen och övrigt

Under ”Sammanfattning” sid 1, stycke 3 står att dialog mellan Trafikverket och SVOA har förts gällande dagvatten och skyfall. Dialogen pågår och är långt ifrån löst.

Under ”Förändringar i plankartan” sid 1, punkt 1 menar man här Trafikverkets dagvattendammar för trafikdagvattnet?

Sid 1, punkt 7, menar man att genomförandetiden har ändrats för hela Solgård 1:1 eller enkom för Solgårdbron och Kommunens åtagande gällande upphävande av gällande planer?

Under ”Lantmäteriet synpunkter/Kommunens kommentarer” sid 5 står att u-område utmed fastigheterna Anoden 3 och 4 har plockats bort. Här måste det säkerställas att planerad va-dragning fortfarande kan ligga.

Det är viktigt att systemhandlingen från Trafikverket fortsätter att samordnas med den ledningsomläggning som planeras för SVOA och Huddinges kommuns utbyggnad av Flemingsbergsdalen.

Det är många pågående diskussionspunkter mellan SVOA/Huddinge kommun/Trafikverket som måste lösas innan planen antas. Den här planen går inte att anta som den ser ut idag, viktiga frågor måste lösas.

SVOA har lagt till en utredning för att se över vad våtmarken klarar i syfte att rena. Resultaten kan komma att påverka planeringen av våtmarken och flödet dit.

Alla ledningsflyttar regleras i avtal med antingen Trafikverket eller Huddinge Kommun (Sulgårdsbron).

Kommentar

Inledning

Förvaltningen har förståelse för SVOA:s synpunkter, men Huddinge kommun ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar, vilket i detta projekt är Regulatorvägen/bron, och Trafikverket ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar. För redovisning över Trafikverkets projekt och deras anläggningar se Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Befintliga VA-anläggningar

Förvaltningen noterar befintliga ledningars dragningar, att vissa ledningar eventuellt kan slopas och att industrifastigheten troligen behöver en LTA-pumpstation. Vidare är förvaltningen med i arbetet med det nya inloppet och har



förståelse för denna samordning. Förvaltningen noterar även att ett eventuellt E-område kan behövas.

Synpunkter på plankartan

Förvaltningen noterar va-stråket vid del av upphävandeområdet. Grundkartan upprättas av Lantmäteriet och utifrån deras rutiner varför Glömstadikets tydlighet inte har förändrats i plankartans grundkarta.

Förvaltningen arbetar tillsammans med Trafikverket och SVOA för att gemensamt landa i inloppets flytt. Förvaltningen noterar att SVOA betonar vikten av det här arbetet.

Synpunkter på dagvattenutredningen Norconsult 2022-02-11

Handlingarna säkerställer att det inte råder fara för människors hälsa, att det inte riskerar att ske en påverkan på befintlig bebyggelse eller att framkomlighet för räddningstjänst inte går att lösa. Utifrån detta bedömer förvaltningen att bland annat dagvattenutredningen på acceptabel nivå redovisat hur dagvatten och skyfall hanteras.

Sociodukten är borttagen från projektet.

Förvaltningen noterar att det är väghållaren som har ansvar för att rena föroreningar vid olyckor.

Kulverten under vägbron är en del av Trafikverkets vägplan och deras projektering. Trafikverket behöver visa att det inte blir en försämring utifrån nuläget. Ansvar för dimensioneringen ligger på Trafikverket.

Dagvattenutredningen bedömer risken för översvämning för befintliga byggnader som låg.

Förvaltningen noterar övriga synpunkter som SVOA har på dagvattenutredningen. Det pågår utredningsarbeten där SVOA, Trafikverket och Huddinge kommun deltar för att landa i flertalet av de synpunkter som SVOA lämnar i sitt granskningsyttrande. Förvaltningen bedömer att detaljplanen inte omöjliggör olika dagvattenlösningar varför planförslaget anses vara tillräckligt utrett och därmed möjlig att antas.

Synpunkter på samrådsredogörelsen och övrigt

Arbete där SVOA, Trafikverket och Huddinge kommun ingår pågår hur denna förbi-ledning kan utföras.

Förvaltningen har förståelse för SVOA:s synpunkter, men Huddinge kommun ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar, vilket i detta projekt är Regulatorvägen/bron, och Trafikverket ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar. För redovisning över Trafikverkets projekt och deras anläggningar se Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Övriga synpunkter noteras och tas med i det fortsatta arbetet.



Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB har ledningar inom planområdet som kommer påverkas av den kommande vägplanen. Om kommunen avser att överlåta markområden inom vilka SFAB har ledningar, ska kommunen före överlåtelsen medverka till att SFAB erhåller ledningsrätt eller servitut för aktuella ledningar.

SFAB är delaktigt i Trafikverkets projekt som innefattar V259 Tvärförbindelse Södertörn och för även dialog direkt i projektet.

Kommentar:

Förvaltningen noterar SFAB:s yttrande och tackar för informationen.

Ledningssamordning pågår och i de fall det behövs ledningsrätter eller servitut för SFAB:s ledningar kommer förvaltningen medverka att upprätta dessa.

Strålsäkerhetsmyndigheten

UV-strålning:

Den utställda planen har inte någon information om UV-strålning. SSM vill betona vikten av att man när man planerar barns utemiljöer tar hänsyn till ultraviolett strålning. Det är viktigt att den miljö barn vistas i innebär en variation vad gäller områden med sol och skugga. Information som finns på SSM:s hemsida kan användas som ett stöd för kommuner och andra som planerar skolgårdar, förskolegårdar och parker.

Radon:

Den utställda planen saknar information om radon. SSM vill påpeka vikten av att ta hänsyn till risker med markradon inför nybyggnation

Kommentar:

Förvaltningen noterar Strålsäkerhetsmyndighetens yttrande och tackar för informationen.

Planförslaget reglerar inga förskolor, skolor eller parker varför information om UV-strålning i barns utemiljöer inte är beskrivna i detaljplanen.

Planförslaget föreslår ingen ny bebyggelse utan syftar främst till att bekräfta Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. De byggrätter som regleras i planförslaget finns i gällande plan varför information om radon i nybyggen inte är beskrivna i planbeskrivningen. Ett nytt stycke har lagts till i planbeskrivningen som betonar att ny bebyggelse ska uppföras med ett radonsäkert utförande.

SRV återvinning AB

Vid byggande av Tvärförbindelse Södertörn vill SRV Återvinning att transport och möjligheter att hämta avfall vid de fastigheter som berörs säkerställs under hela byggtiden.



Kommentar:

Det är Trafikverket som bygger Tvärförbindelse Södertörn och därmed också ansvarar för att SRV:s tillgänglighet under byggtiden. Förvaltningen instämmer i att SRV:s tillgänglighet är viktig. Yttrandet sänds över till Trafikverket för kännedom och förvaltningen kommer föra dialog om detta med Trafikverket.

Bygglövs- och tillsynsnämnden

Förvaltningen anser fortfarande att planen på ett tydligare sätt bör sammanfatta vad som framkommer i vägplanen för att planen ska kunna förstås självständigt. Detaljplanen möjliggör vägen och bör därför redogöra för hur den påverkar planområdet. Planhandlingarna saknar relevanta hänvisningar och sidhänvisningar i frågor som rör vägplan, dagvatten och markföroreningar, vilket försvårar möjligheten att överblicka och förstå detaljplanen. Förvaltningen ser en risk att detta kan förvärras med tiden. Vidare beskriver Trafikverkets vägplan inte specifikt hur den påverkar det aktuella planområdet och saknar utredningar av betydelse såsom promemoriorna markmiljöundersökning och avvattning och VA-teknik som miljökonsekvensbeskrivningen och dagvattenutredningen hänvisar till.

Betydande miljöpåverkan

Förvaltningen anser att bedömningen av betydande miljöpåverkan bör motiveras. Miljöbalken ställer krav på att den som undersöker om betydande miljöpåverkan kan antas ska samråda i frågan med myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen. Det har dock inte genomförts något sådant samråd med bygglovs- och tillsynsnämnden eller dess förvaltning. Det bör ligga i kommunens intresse att i ett tidigt skede reda ut dessa frågor och samla in viktig information från relevanta nämnder och förvaltningar.

Planbestämmelser

I tidigare remissvar lyfte förvaltningen att det kan vara olämpligt att planlägga för industriområde J (väster om Huddingevägen) i ett bostadsområde. Synpunkten har inte bemötts.

Förvaltningen menar att det inte är tydligt att omvandlingen av områden till naturmark inte utgör väsentligt ändrad markanvändning. Även om det inte rör sig om väsentligt ändrad markanvändning bör planens förutsättningar utredas för att säkerställa fortsatt lämplig markanvändning. Ett vägområde och en återvinningscentral kan potentiellt innebära föroreningar som överstiger mindre känslig markanvändning. Mer om detta redovisas under rubriken ”markföroreningar” nedan.

Dagvatten

Synpunkten om att det bör finnas en redogörelse för hela detaljplanens påverkan på dagvatten kvarstår. Planen hänvisar till vägplanen, men vägplanens dagvattenutredning beskriver inte i detalj hur den aktuella detaljplanens områden kommer att hanteras eller vilka flöden eller föroreningsmängder som är beräknade för planområdet. Vägplanens beräkningar avser större delområden än



detaljplanens område. Förvaltningen anser också att hela detaljplanens påverkan på dagvatten bör kunna redovisas eftersom det planläggs för väg.

Förvaltningen har inga synpunkter på den reviderade dagvattenutredningen för den planerade bron.

Dagvattenanläggningar är anmälningspliktiga och ska anmälas minst sex veckor innan anläggningen börjar att inrättas. Förvaltningen uppmanar dock till tidig dialog med berörda för att skapa samsyn om dimensionering och utformning.

Markföreningar

Tidigare synpunkter om markföreningar kvarstår. Det är inte tillräckligt att enbart uppge att det inte finns kända föreningar inom Regulatorvägen, utan att redogöra för hur bedömningen har gjorts eller nämna misstänkta eller konstaterade förorenade områden inom eller i närheten av planområdet. Detaljplanen hänvisar till tidigare detaljplan som antogs 2003 och vann laga kraft 2009. Förvaltningen anser att det inte går att anta att det inte har skett några förändringar sedan dess. Det framgår dessutom inte vilka undersökningar som gjordes i samband med framtagandet av den tidigare detaljplanen. Nya föreningar kan ha uppstått och ny kunskap om föreningar kan ha tillkommit sedan 2003. De verksamheter som har bedrivits inom planområdet sedan den tidigare detaljplanen antogs kan ha orsakat nya föreningar som potentiellt kan överskrida riktvärden för mindre känslig markanvändning.

Planen innehåller befintliga bostäder. Förvaltningen vill se bedömningar av om markanvändningen är fortsatt lämplig. Att vissa området har tagits i anspråk av Trafikverket betyder inte att det inte går att redogöra för föroreningssituationen på ett begripligt sätt. Trafikverkets vägplan saknar information om vilka områden inom detaljplanen som har undersökts.

Masshantering

Förvaltningen noterar att det finns planer på att använda bergmassor från projektet för att skapa en bullervall. Åtgärden kan vara anmälningspliktig. Förvaltningen önskar föra en dialog om detta i ett tidigt skede.

Buller

Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendation för vägbuller motsvarar cirka 50 decibel (dBA). Det riktvärde på 55 dBA ekvivalent ljudnivå som infrastrukturpropositionen menar motsvarar ”god miljö” är därmed förhållandevis generöst tilltaget och garanterar inte att olägenhet¹ för människors hälsa undviks.

Bullerutredningen konstaterar på sida 13 att sju bostadsbyggnader utanför detaljplaneområdet (öster om Huddingevägen) överskrider riktvärden för trafikbuller vid fasad redan idag. Bullret kommer enligt planförslaget från kommunens vägar. Detaljplanen saknar åtgärder för att minska problemet. I stället nämns Huddinge kommuns åtgärdsprogram avseende buller i offentlig miljö där fastigheter med bullerproblematik behandlas utifrån en prioriteringsordning.

¹ Olägenhet: nackdel, obehag, svårighet



Informationen i detaljplanen blir något missvisande eftersom fastigheterna i fråga inte ingår i åtgärdsprogrammet.

Bullerutredningen visar på maximala ljudnivåer över 70 dBA (se bilaga AK08) för bostadsbyggnader utanför detaljplaneområdet. Trots att byggnaderna ligger utanför detaljplaneområdet påverkas byggnaderna direkt av bestämmelserna i detaljplanen. Den bör därför inkludera en plan för bullerreducerande åtgärder. Alternativet är att åtgärderna läggs in i kommunens åtgärdsprogram för buller. Den bullerskärm som finns längs vägen vid dessa fastigheter hjälper inte vid maximal ljudnivå enligt bullerutredningens bilaga AK08.

På sida 13 i bullerutredningen står det att bostadsbyggnaden på fastigheten Mercurius 9 får ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA med Tvärförbindelse Södertörn (se AK07 och AK011), men i planbeskrivningen på sida 35 beskrivs det som att byggnaden "klarar trafikbullerförordningens regler eftersom ljud vid fasad klaras och en uteplats får lägre än 50 dBA". I bullerutredningen framgår det att uteplatser inte har inventerats. Förvaltningen saknar därför en redovisning av hur dessa siffror har uppkommit.

Vibrationer

Förvaltningen anser att de inventeringar och utredningar som kommer att ske inför byggskedet avseende vibrationer ska vara tillräckliga.

Hållbarhet och barnkonventionen

Planhandlingarna belyser hållbarhetsperspektivet ur olika aspekter. Förvaltningen kompletterar belysningen genom att ovan, utifrån nämndens ansvarsområde, lämna synpunkter på några hållbarhetsaspekter.

Barnperspektivet har tagits tillvara i en barnkonsekvensanalys av detaljplanen.

Kommentar:

Detaljplanen möjliggör för Trafikverkets nya väg (Tvärförbindelse Södertörn) och möjliggör för att kopplingarna till de kommunala vägarna ska fungera. Den främsta miljöpåverkan sker från vägplanen och de kommunala vägarna finns redan. Dock innebär en ny dragning och breddning av den befintliga Regulatorvägen att en mer långtgående dagvattenrening samtidigt kan utföras jämfört med idag, vilket i sin tur innebär att påverkan på MKN i recipient förbättras gentemot dagsläget. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ställningstagandet om att detaljplanen inte antas innebära betydande miljöpåverkan står kvar. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Samråd med BTN vid bedömning av betydande miljöpåverkan görs inte. Detta görs idag inte i Huddinge kommunens detaljplanearbeten.

På västra sidan av Huddingevägen regleras området på samma sätt i planförslaget som i gällande detaljplan. Platsen anses därmed vara lämplig för sin användning eftersom den i tidigare detaljplan ansetts vara det.



Kommande markanvändning kommer att uppfylla de krav som ställs för dess syfte avseende markens beskaffenhet. Marken som omvandlas till naturmark ska inte uppmana till stadigvarande vistelse, då den ligger i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn och inte anses behöva uppfylla kriterierna för känslig markanvändning. Huddinge kommun ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar, vilket i detta projekt är Regulatorvägen/bron, och Trafikverket ansvarar för att hantera och redovisa sina anläggningar. För redovisning över Trafikverkets projekt och deras anläggningar se Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Förvaltningen noterar att BTN önskar ha sett en redogörelse för hela detaljplaneområdets påverkan på dagvatten. Kommunens dagvattenutredning avser endast kommunens ansvarsområde, vilket inte innefattar hela området.

Förvaltningen noterar att dagvattenanläggningarna är anmälningspliktiga och att en dialog med berörda ska göras i god tid.

Förvaltningen noterar att BTN anser att situationen för markföroreningar inte tillräckligt har redovisats. Förvaltningen anser att Trafikverkets markundersökningar tillsammans med undersökningen för Regulatorn och att detaljplanen inte uppmanar till stadigvarande vistelse tillräckligt beskriver situationen för markföroreningar.

Förvaltningen noterar att användning av bergmassor kan vara anmälningspliktig och att BTN önskar en dialog om detta i tidigt skede. Synpunkter skickas till Trafikverket för kännedom.

Förvaltningen har förståelse för WHO:s rekommendationer för vägbuller och infrastrukturpropositionens riktvärden. Förvaltningen har dock ett regelverk att följa vid planläggning.

Eftersom detaljplanen inte innebär ökade ljudnivåer på de sju fastigheterna anser förvaltningen att bullret ska hanteras inom ramen för kommunens åtgärdsprogram för buller i befintlig miljö. Det konstateras alltså i bullerutredningen att bullret finns på platsen idag.

Bostäder, till exempel längs med Huddingevägen, som får maximala ljudnivåer över 70 dBA ansvarar Trafikverket för. Hantering av buller som Trafikverket ansvarar för avhandlas i Trafikverkets bullerutredning och vägplan.

Detaljplanens tillhörande bullerutredningen (enligt bilaga AK07) redovisar att den ekvivalenta kumulativa (buller från statliga och kommunala anläggningar) ljudnivån mot fasad på fastighet Mercurius 9 inte överstiger 60 dBA. Förvaltningen anser därmed att bostaden klarar Trafikbullerförordningens riktvärden om max 60 dBA ekvivalent mot fasad.

Runt hela bostaden på fastighet Mercurius 9 överskrids inte den maximala ljudnivån om 70 dBA (se bilaga AK08). Vidare överskrids inte den ekvivalenta ljudnivån om 50 dBA på den norra sidan av fastigheten (se bilaga AK07). Trafikbullerförordningen anger att buller inte bör överskrida "50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats (...)". Förvaltningen



anser, i enlighet med bullerutredningens resultat (se bilaga AK07 och Ak08), att fastighet Mercurius 9 klarar de ljudnivåer som anges i förordningen.

Eftersom bullernivåer redovisas för hela fastigheterna i bullerutredningen behöver inte inventeringar av uteplatser göras. Det vill säga att man utgår ifrån ljudnivåer över hela fastigheten för att bedöma en uteplats ljudnivå. Detta arbetssätt är vanligt förekommande i bullerutredningar och innebär att bedömningen av en uteplats ljudnivå görs med marginal.

Kultur- och fritidsnämnden

I takt med att kommunen i allmänhet och Flemingsbergsområdet i synnerhet växer så ökar behovet av lättillgängliga ytor för rekreation och friluftsliv.

Flemingsbergsskogen är ett av Huddinge kommuns största sammanhängande skogsområden och är skyddat som naturreservat. Förvaltningen vill poängtera vikten av att intrång på grönområden bör minimeras.

Förvaltningen ser positivt på att detaljplanen har tagit hänsyn till de kulturhistoriska byggnader som ingår i planområdet. Det är väsentligt att värna om de kulturhistoriska värden som finns och som kan bidra till identitetsskapande i området. Dessa värden kan också bidra till att stärka kommunens varumärke.

Barn och ungdomars perspektiv

Tvärförbindelse Södertörn kommer innebära konsekvenser för barn och unga genom att befintliga barriäreffekter mellan bostadsområden bekräftas och nya barriäreffekter skapas. Vidare kommer Huddingevägen att breddas inom ramen för projektet vilket gör att den än tydligare i landskapet kommer uppfattas som en barriär. Trafikverket har utrett påverkan på barn och unga genom upprättande av en socialkonsekvens-beskrivning. I det arbetet har Trafikverket genomfört dialoger med skolor i närområdet.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att Kultur- och fritidsnämndens betonar vikten av att skydda och värna kulturhistoriska värden samt fritids- och rekreationsområden.

Påverkan på barn och unga ansvarar främst Trafikverket för inom ramen för sin vägplan. Trafikverkets ambition är att Tvärförbindelse Södertörn ska innebära en positiv förbättring för barn och unga då den bidrar till säkrare och tryggare utformning av vägar med bättre gång- och cykelmöjligheter.

Eftersom det är Trafikverket, via deras vägplan, som kommer genomföra förändringarna i området skickas detta yttrande till Trafikverket för kännedom

Naturskyddsföreningen, Huddinge

Vi anser t.ex. att det är bättre med naturmark, träd, vatten och buskar än planterade parker då den biologiska mångfalden gynnas bättre än bortgrävd mark och nyplanterad parkmark. I den mån någon naturmark finns kvar i Solgård 1:1 bör den alltså helst inte förändras utan bevaras.



Vi finner tyvärr också att detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg och Glömsta är en enda stor anpassning till den av Trafikverket föreslagna vägtrafiklösningen kallad "Tvärförbindelse Södertörn".

Vi är som känt starkt kritiska till denna vägtrafiklösning som bygger på 1900-talets idag omoderna vägbyggetänk som inte tar klimatfrågan, bevarandet av vår återstående natur och den biologiska mångfalden på största allvar. Vi kan därför inte förstå vitsen med att dra en gigantisk motorled genom våra viktiga naturreservat av riksintresse och nära våra bostadsområden rakt igenom Huddinge kommun. Dessutom syftar denna motorled att till en mycket stor del vara en transportled för tung lastbilstrafik från hamnen i Norvik Nynäshamn. Vi ser hellre en nysatsning i Huddinge och övriga Södertörn med transportlösningar som bidrar till mindre påverkan på natur och klimat, t.ex. spårbunden trafik, godståg och båttransporter av gods från Nynäshamn, gynnande av smarta kollektivtrafiklösningar, cykelvägar och gångvägar. En miljö-smart upprustning av Huddinges redan byggda/befintliga transportvägar som missgynnats i många år kan också vara på plats.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att Naturskyddsföreningen avstyrker kommunens detaljplan och Trafikverkets vägplan för Tvärförbindelse Södertörn.

Förvaltningen instämmer i att satsningar på klimatsmarta lösningar för transporter och trafikanter är av vikt. Förvaltningen anser vidare att Trafikverkets nya väg stämmer överens med de kommunala målen och intressena, samt överväger de negativa effekterna som bland annat negativa effekter på natur-, kultur- och rekreationsvärden. Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse, samt pekas ut i både den regionala utvecklingsplanen och i kommunens översiktsplan.

Solgård villaägarförening

1. Tiden för "samråd" har varit för kort.

Formellt sett har tiden satts längre än lagstadgad minimitid men i praktiken har förslaget lagts ut en fredag eftermiddag precis före vinterlovsveckan i Stockholmsområdet. Det har det inte heller gått att inom svarstiden få svar på ett antal väsentliga punkter.

Vi har tidigare tagit upp att det inte gått att inom svarstiden få svar på ett antal väsentliga punkter. Problemet har kvarstått under den förlängda svarstiden. Begäran att få ta del av allmänna handlingar avslås och vi hänvisas till överklaganden till Kammarrätten. Detta tar tid vilket vi uppfattar som avsiktligt.

2. Huddinge kommun (och Trafikverket) har först utformat väg och bullerskydd för att få höga bullervärden och sedan på ett felaktigt sätt använt sig av Bullerförordningen 2015:216

Förslaget är motsägelsefullt och därmed otjänligt som beslutsunderlag. Exempelvis utgår Trafikverkets Granskningsutlåtande, beträffande en väsentlig



det av sträckningen, att vägen går i lågt läge (tråg) medan bullerberäkningarna är baserade på att vägen enligt vägplanen kommer upp i marknivå. Ett annat exempel är att bullerrapporten är knapphändig och att det till och med saknas prognosår samt att varken Huddinge kommun eller Trafikverket har kvar något underlag för beräkningarna.

Huddinge kommun har i ett mycket invecklat resonemang felaktigt använt sig av Bullerförordningen 2015:216 på befintlig bebyggelse både för att tvångsinlösa fastigheter och frångå infrastrukturproposition 1996/97:53 för andra befintliga byggnader.

Underlaget för Bullerutredningen i detaljplanen och Bullerutredningen för vägplanen och hur de tagits fram är väsentliga då de används för tvångsinlösen av flera fastigheter:

”Det krävs att den småhusbebyggelsen löses in eftersom de får, i enlighet med bullerförordningen (Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216) för höga bullervärden.”

Bullerrapporten är knapphändig (det finns inte ens någon information vilket år som är prognosår) och Huddinge kommun säger att de inte har något material utöver själva rapporten. Huddinge kommun hänvisar till Trafikverkets vägplan men där är det lika svårt att få fram underlag. Trafikverket säger sig inte ha något material utöver själva bullerutredningen för vägplanen: inga protokoll, inga minnesanteckningar, ingen dokumentation av alternativa utformningar av bullerskydd etc. Århuskonventionen, som är en del av gemskapsrätten ställer krav på att allmänheten ska ha möjlighet att förbereda sig och delta i beslutsprocessen på ett meningsfullt sätt (se t.ex. Ds 2004:29 75). Huddinge kommuns och Trafikverket har, tvärtom, försökt försvåra insynen i projektet.

Enligt Trafikverkets Granskningsutlåtande: ”Tvärförbindelsen kommer att placeras i lågt läge (tråg) mellan Flemingsbergstunneln och passagen under Västra Stambanan/Huddingevägen” men bullerberäkningarna är baserade på att vägen enligt vägplanen kommer upp i marknivå mellan Flemingsbergstunnelns mynning och passagen under järnvägen/Huddingevägen. Trafikverket uppger att andra utformningar av bullerskyddet medför lägre bullervärden för fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen men att dessa beräkningar inte finns kvar.

Det är uppenbart att Huddinge kommun och Trafikverket har följande plan:

Genomförandetiden för detaljplanen går ut mars 2024. Man kommer inte kunna ändra detaljplanen före denna tid mot de boendes vilja. Genom att ge Tvärförbindelse Södertörn ett utförande (ej tråg) med lägre bullerskärmar utsätter vi fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen för höga bullervärden. Vi använder dessa höga bullervärden och påstår att vi måste omvandla fastigheterna till naturmark och att vi därmed har rätt att tvångsinlösa dem. De motsträviga fastighetsägarna är därmed eliminerade och genomförandetiden inget hinder. Trafikverket kan därefter ändra utförandet av vägen till att gå i tråg och anpassa bullerskärmar. Huddinge kommun kan ändra naturmark i detaljplanen tillbaka till byggbar mark och sälja den för skyhögt mycket högre pris till den som vill bygga i anslutning till den högexploaterade Flemingsbergsdalen.



Huddinge kommun har i mål nr. 5135-21 i Förvaltningsrätten i Stockholm medgett både intresset av kringgåendet av genomförandetiden och möjlig framtida annan användning av området man nu tänkt omvandla till naturmark.

Huddinge kommun uppger att man inte har några dokument förutom den bullerutredning som ingår i detaljplanen. Trafikverket skriver i sin bullerutredning för vägplanen: ”Om den föreslagna bullerskyddsskärmen skulle få en höjd på sex meter över vägbana kan den högsta ekvivalenta ljudnivån vid fasad sänkas till högst 60 dBA.”

Detta betyder uppenbarligen att ingen fastighet utefter Marsvägen och Tellusvägen får mer än 60dBA. Dvs samtliga fastigheter skulle hamna under den nivå på 60 dBA som Huddinge kommun anser acceptabel och hela diskussionen om tvångsinlösen via planändring faller. Den utredning som ligger bakom ovanstående slutsatser och som är så viktig för berörda fastigheter som står inför tvångsinlösen finns inte kvar. Inte minsta anteckning. Endast slutsatsen i citatet ovan. Frågan har återigen ställts till Trafikverket och enligt Trafikverket finns inga dokument varken hos Trafikverket eller hos den konsult som gjort utredningen.

Det skall påpekas att Huddinge kommuns argumentering är felaktig vad beträffar tillämpandet av förordning 2015:216. Vi har ställt frågan till Naturvårdsverket och fått följande svar: ”Principfrågan blir då: Om fastigheter befinner sig i en bullerfri miljö och en verksamhet startas som ger upphov till mer än 55 dBA men mindre än 60 dBA kan då förordning 2015:216 åberopas som skäl för att tillåta verksamheten utan krav på att 55 dBA skall innehållas?

Förordningen är tillämpbar när det gäller för nya detaljplaner eller bygglov. Boverket som ansvarig myndighet för vägledning om Plan- och bygglagen har angivet att de gamla kraven ska gälla för befintliga bostäder och trafikbullerförordningen för nya bostäder. Om befintliga bostäder renoveras och får nytt bygglov kan trafikbullerförordningens regler användas.

Värdena är dock riktvärden vilket innebär att de bör klaras men att man kan även se på omständigheterna. Det innebär även att om befintliga bostäder är utformade enligt trafikbullerförordningen kan man bedöma att olika riktvärden kan användas. Finns exempel på äldre detaljplan där man anger att 55 dBA ska klaras vid fasad men när man byggt nya bostäder använt sig av trafikbullerförordningens 60 dBA i och med att de nya bostäderna då utformas efter bullerutsatta läget.

Infrastrukturpropositionen 96/97 anger att vid nybyggande av infrastruktur som ny väg ska 55 dBA klaras vid fasad. För vägplaner som används när man bygger ny väg anges inte som tillämpning i trafikbullerförordningen.”

Detta överensstämmer med Boverkets anvisningar som vi tidigare har tagit upp.

Vi har kommit över mail från Trafikverket till Huddinge kommun. I ett mejl står meningen ”Det säkerställer att byggandet av Flemingsbergstunneln och därmed hela Tvärförbindelsen inte försenas av en befarad senareläggning av Solgårdsplanens lagakraft pga. genomförandetiden för den gällande detaljplanen”. Denna skrivelse visar att både Trafikverket och Huddinge kommun är medvetna



om att deras försök (se ovan) att kringgå fastigheternas rätt till att hålla fast vid genomförandetid inte är lagliga och att de kommer att misslyckas.

3. Länsstyrelsens ifrågasättande av Huddinge kommuns agerande i sitt yttrande har bemöts av Huddinge kommun på ett tvivelaktigt sätt

Länsstyrelsen har framfört invändningar på hur Huddinge kommun har hanterat fastigheter utefter Marsvägen och Tellusvägen. Se Huddinge kommuns samrådsredogörelse för hur de bemöter detta.

Huddinge kommun har genomfört en second opinion av en sakkunnig efter samrådet. I bedömningen står det (sista sidan):

” Länsstyrelsen ifrågasätter om kommunen kan lägga ut befintliga fastigheter som NATUR. Detta håller jag inte med om. Om dessa fastigheter blir olämpliga som bostäder ska de inte anges som bostäder även om bullret kommer från en statlig väg. Dom har formellt rätt att bli inlösta av kommunen. Eftersom det är staten som föranlett inlösen bör kommunen träffa avtal med Trafikverket så dom tar på sig kostnaden.”

Notera att det står ”Om”:

” Om dessa fastigheter blir olämpliga som bostäder ska de inte anges som bostäder även om bullret kommer från en statlig väg.”. Inte att de blir det.

Det finns många fastigheter i Huddinge kommun (och på andra ställen) med högre bullervärden utan att kommunerna ingriper och förklarar att de är obeboeliga.

Även i bullerutredningens bilaga 07 finns fastigheter som berörs av detaljplanen och med lika höga värden som de fastigheter som skall tvångsinlösas men de anses inte ens värda en kommentar.

Vidare står det att ”.. har formellt rätt att bli inlösta av kommunen” vilket inte är detsamma som tvångsinlösen.

Huddinge kommun har (se ovan), bett ”juridisk sakkunnig” att bedöma förvaltningens hantering. Beställningen på denna bedömning se bifogade fil Second opinion.pdf. Det visade sig att den så kallade juridiskt sakkunnige är pensionerad arkitekt vilket kanske i viss mån förklarar det märkliga omdömet i bedömningen att planbestämmelsen om buller (max 55 dBA) är en nullitet. Regeringen konstaterade uttryckligen att bestämmelsen är nödvändig när den tog ställning till detaljplanen.

Vi anser att Länsstyrelsens invändning fortfarande gäller och inte kan anses motsagd av det Huddinge kommun anfört.

3.1 Svårigheterna att få fram information gör att vi inte hinner sammanställa synpunkter inom granskningstiden. Vi begär därför ytterligare tid för att inkomma med synpunkter.

Vi pekade ovan att problemet med att få ta del av dokument har kvarstått under den förlängda svarstiden. Begäran att få ta del av allmänna handlingar avslås och vi hänvisas till överklaganden till Kammarrätten. Vi har därför begärt ytterligare tid i avvaktan på beslut i Kammarrätten men fått avslag på detta. Det kan också finnas frågor där vi skulle haft synpunkter om vi haft tillgång till information som



Huddinge kommun borde haft med i granskningsunderlaget eller som vi efterfrågat men inte fått. Vi förbehåller oss rätten att utvidga ett överklagande av detaljplanen med dessa frågor.

4. Huddinge kommun har inte gett tillgång till handlingar och information. Huddinge kommun har här brutit både mot Tryckfrihetsförordningen, Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) och Århuskonventionen.

Huddinge kommun tillåter inte att man via terminal kan se eller söka handlingar utöver de som finns i kommunens offentliga diaries. Då man efterfrågar register över handlingar levereras dessa listor i en lång ostrukturerad lista över filer med minimal information om innehåll vilket gör dem nästan omöjliga att söka i.

5. Svårigheterna att få fram information gör att vi inte hinner sammanställa synpunkter inom granskningstiden. Vi begär därför ytterligare tid för att inkomma med synpunkter.

Vi har ovan pekat på svårigheterna att få ta del av underlag för bullerrapporterna både hos Huddinge kommun och Trafikverket. Det finns även andra dokument som vi bedömer som intressanta t ex diskussioner om uppdelning av detaljplanen i två detaljplaner. Begäran om att ta del av dessa dokument har avslagits och beslutet är överklagat till Förvaltningsrätten. Vi fortsätter att söka få ut information som vi är berättigade till och som vi behöver för att kunna komma med relevanta synpunkter. Vi begär därför ytterligare tid för att inkomma med synpunkter.

6. Vi anser att vägen bör läggas i tråg och övertäckas och förses med bättre bullerskydd. I övrigt hänvisar vi till våra yttranden till Trafikverket över vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

I Granskningsutlåtande för vägplanen uppger Trafikverket att Tvärförbindelse Södertörn skall förläggas i tråg mellan utloppet från tunneln genom Flemingsbergsskogen och järnvägen/Huddingevägen. I vägplanen är den uppdragen till markhöjd mittför fastigheterna på Tellusvägen. Vi anser att vägen bör läggas i tråg och övertäckas och förses med bättre bullerskydd för ramperna till rondellen ovanför järnvägen/Huddingevägen.

7. I övrigt hänvisar vi till våra yttranden till Trafikverket över vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Huddinge kommun har i detaljplanen gjort många hänvisningar till Trafikverkets Vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Vi har lämnat ett flertal synpunkter på vägplanen och vill därför också hänvisa till våra yttranden över vägplanen.

Sammanfattning m.m.

- Vi emotsätter oss att detaljplanen ändras under genomförandetiden.
- Vi emotsätter oss särskilt att fastigheternas användningsområde ändras från småhus till allmän platsmark / användningsområde Natur (eller hur kommunen nu vill benämna det).
- Vi anser att kommunen inte har rätt att ändra fastigheternas användningsområde och att bullerförordningen vare sig är relevant eller



tvingande. Fast mer anser vi att 9 kap. 12 § miljöbalken inte ens ger stöd för föreskrifter som omreglerar användningen av aktuella fastigheter.

- Vi framhåller att det är fråga om ingripande myndighetsutövning mot enskild.
- Vi anser att detaljplanen har betydande miljöpåverkan.
- Vi menar att granskningsunderlaget är missvisande, otillräckligt och i viktiga delar oförenligt med Trafikverkets vägplan.
- Vi konstaterar att vi inte har fått ta del av efterfrågade underlag.

Kommentar:

1. Tiden för "samråd" har varit för kort.

Granskningen varade mellan 25 februari 2022 och 25 mars 2022. Det uppfyller de krav om minst tre veckor som finns enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen. Utöver det fick föreningen förlängd svarstid med tio dagar till och med den 4 april 2022.

2. Huddinge kommun (och Trafikverket) har först utformat väg och bullerskydd för att få höga bullervärden och sedan på ett felaktigt sätt använt sig av Bullerförordningen 2015:216

På Boverkets kunskapsbank och under rubrik "Buller vid detaljplanering" skriver Boverket att "Vid planläggning ska en lämplighetsprövning göras för såväl befintlig som nyttillkommen bebyggelse.". Förvaltningens uppfattning är att bestämmelserna i 3–8 §§ trafikbullerförordningen ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt vid planläggning.

Förvaltningen anser att befintlig bostadsbebyggelse ska prövas efter Trafikbullerförordningen (2015:216) eftersom en kommun har ansvaret att förebygga olägenheter för människors hälsa vid planläggning, i enlighet med 2 kap 6a § PBL.

Prognosåret i bullerutredningen är 2045. Prognosåret ska vara efter att vägen är i drift och följa det prognosår som Trafikverket utgår från i sin vägplan.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Flertalet synpunkter rör frågor som Trafikverket ansvarar för. Förvaltningen noterar dessa synpunkter men hänvisar till att synpunkter på vägplanens innehåll och utformning bör lämnas till Trafikverket.

Gällande detaljplan för området reglerar ett gränsvärde för buller på 55 dBA ekvivalent vid fasad. Trafikverket tar upp i sin bullerrapport att en 6 meter hög skärm gör att 60 dBA klaras vid bostäderna i Solgård. Bullerskärmen är därmed inte tillräcklig för att klara de bullerkrav som finns i gällande detaljplan om 55 dBA. Det innebär att kommunen, även vid en 6 meter hög skärm, behöver pröva husen i en ny detaljplan. Trafikverket gör avvägningen att det inte är tekniskt genomförbart eller ekonomiskt rimligt att klara gränsvärdet på 55 dBA vid fasad. Vidare konstaterar Trafikverket i sin bullerutredning att en 6 meter hög skärm skulle innebära flera nackdelar såsom visuella effekter, skuggning och ljudreflexer på motstående sida. Utifrån det har Trafikverket tagit beslutet att



bullerskärmen ska vara 3,5 meter hög och kommunen har därmed den planeringsförutsättningen att utgå ifrån i sin detaljplaneläggning.

3. Länsstyrelsens ifrågasättande av Huddinge kommuns agerande i sitt yttrande har bemöts av Huddinge kommun på ett tvivelaktigt sätt

Det är ett stort ingrepp att planera allmän platsmark över befintlig småhusbebyggelse. Förvaltningen anser att det är den enda lösningen utifrån de planeringsförutsättningar som råder. Länsstyrelsen yttrade sig som råd att det inte är kommunen som råder över bullerproblematiken på det statliga vägnätet, och att det därmed saknas motiv för kommunen att planlägga för NATUR över befintlig bostadsbebyggelse. Förvaltningen delar inte den bedömningen då kommunens detaljplaner de facto behöver stämma överens med Trafikverkets vägplan för att denna ska kunna fastställas, enligt väglagen. I detta fall finns det en gällande detaljplan som omöjliggör vägplanen och därmed behöver kommunen göra en ny detaljplan och på nytt pröva platsens lämplighet.

3.1 Svårigheterna att få fram information gör att vi inte hinner sammanställa synpunkter inom granskningstiden. Vi begär därför ytterligare tid för att inkomma med synpunkter.

Föreningen har fått förlängd svarstid med 10 dagar. Förvaltningen anser att ytterligare svarstid ej behövas.

4. Huddinge kommun har inte gett tillgång till handlingar och information. Huddinge kommun har här brutit både mot Tryckfrihetsförordningen, Offentlighets- och sekretesslag (2009:400) och Århuskonventionen.

Förvaltningen anser att de begäran av handlingar som inkommit i ärendet har hanterats i enlighet med Tryckfrihetsförordningen och Offentlighets- och sekretesslagen.

5. Svårigheterna att få fram information gör att vi inte hinner sammanställa synpunkter inom granskningstiden. Vi begär därför ytterligare tid för att inkomma med synpunkter.

Föreningen har fått förlängd svarstid med 10 dagar. Förvaltningen anser att ytterligare svarstid ej behövas.

6. Vi anser att vägen bör läggas i tråg och övertäckas och förses med bättre bullerskydd. I övrigt hänvisar vi till våra yttranden till Trafikverket över vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Förvaltningen noterar dessa synpunkter men hänvisar till att synpunkter på vägplanens innehåll och utformning bör lämnas till Trafikverket.

7. I övrigt hänvisar vi till våra yttranden till Trafikverket över vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Förvaltningen noterar dessa synpunkter men hänvisar till att synpunkter på vägplanens innehåll och utformning bör lämnas till Trafikverket.



Sammanfattning m.m.

Förvaltningen noterar att föreningen emotsätter sig detaljplanen utifrån flera skäl.

Följande remissinstanser har inte svarat:

Försvarsmakten
Polisen, Södertörnspolisens
Region Stockholm, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns museum
SYVAB
Skanova AB
AB Stokab
Svenska Kraftnät
Förpacknings- och tidningsindustrin
Trygghets- och delaktighetsberedningen
Pensionärsrådet
Råd för funktionshinderfrågor
Botkyrka kommun
Friluftsförbundet, Huddinge
Huddinge Hembygdsförening
Hyresgästföreningen, Huddinge
Huddinge villaägarkrets
Fullersta Fastighetsägarförening
Stockholms Handelskammare, Huddinge
Företagarna i Huddinge
Cykelförbundet i Storstockholm
Svensk handel, Stockholm

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Länsstyrelsen
Regions Stockholm, Trafikförvaltningen
Skogsstyrelsen
Södertörns Brandförsvärsförbundet
Vattenfall Eldistribution AB
Klimat- och Stadsmiljönämnden



Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning

Sakägare 1

Enligt detaljplanen verkar vägen gå väldigt nära mitt hus, detta oroar mig för bullernivån som kommer att uppstå när vägen väl har byggts. Jag anser bullernivån vara rätt hög redan idag och kan inte tänka mig hur det kommer att bli med en ännu större väg precis intill. Min närmaste granne har blivit uppköpt pga. bullernivån och detta betyder att bullernivån hemma hos mig också kommer att bli rätt hög. Därför överklagar jag detta beslut.

Jag ansluter mig till Solgårds Villaförenings invändningar och åsikter framfört tidigare och nu.

Jag vill speciellt invända mot borttagandet av bullerkravet på max 55 dBA för utförandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Jag invänder också emot att nuvarande detaljplan ändras och hänvisar till att genomförande tiden inte löpt ut.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att sakägaren motsätter sig detaljplanen och avser att överklaga den.

En bullerutredning har upprättats till detaljplanen. Bullernivåerna vid sakägarens bostad blir inte så pass höga att de överskrider de nivåer som finns i Trafikbullerförordningen (2015:216). Därför är planförslaget att inte lösa in sakägarens fastighet.

Se förvaltningens bemötande av Solgårds Villaförenings invändningar i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet.

Enligt plan- och bygglagen, 4 kapitlet 39 §, får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Gällande detaljplan för Södertörnsleden vann laga kraft 2009-03-26 och har femton (15) års genomförandetid. Det innebär att gällande detaljplan har genomförandetid kvar till 2024-03-26. En ändring eller ett upphävande kan i vissa fall genomföras trots att berörda fastighetsägare motsätter sig det. Det gäller om ändringen eller upphävandet behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den tidigare planläggningen. Huddinge kommun anser att i detta fall råder det en sådan situation.

Sakägare 2

Jag ansluter mig till Solgårds Villaförenings invändningar och åsikter framförda nu och tidigare.

Jag vill speciellt invända mot borttagandet av bullerkravet på max 55 dBA för utförandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Jag undrar vad syftet med att behålla fastigheten Andromeda 14 är, då detta är en exploateringsfastighet?



Jag önskar få en utförlig detaljerad ritning med avstånd till vägar och cykelbanor angränsande min fastighet. Samt tidplan.

Jag invänder också emot att nuvarande detaljplan ändras och hänvisar till att genomförande tiden inte löpt ut.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att sakägaren motsätter sig detaljplanen.

En bullerutredning har upprättats till detaljplanen. Bullernivåerna vid sakägarens bostad blir inte så pass höga att de överskrider de nivåer som finns i Trafikbullerförordningen (2015:216). Därför föreslås ingen ändrad markanvändning för fastigheten.

Fastighet Andromeda 14 får inte ett överskridande av bullervärden efter Trafikbullerförordningens (2015:216) nivåer. Därmed bedöms inte bostaden på fastigheten vara olämplig.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Frågor på deras ritningar behöver vändas till Trafikverket.

Se förvaltningens bemötande av Solgårds Villaförenings invändningar i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet.

Enligt plan- och bygglagen, 4 kapitlet 39 §, får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Gällande detaljplan för Södertörnsleden vann laga kraft 2009-03-26 och har femton (15) års genomförandetid. Det innebär att gällande detaljplan har genomförandetid kvar till 2024-03-26. En ändring eller ett upphävande kan i vissa fall genomföras trots att berörda fastighetsägare motsätter sig det. Det gäller om ändringen eller upphävandet behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den tidigare planläggningen. Huddinge kommun anser att i detta fall råder det en sådan situation.

Sakägare 3

Då den bullerutredning Tyréns utfört åt Trafikverket vägnar är ofullständig anser jag det saknas underlag för kommunen att ta beslut i frågan om antagande av förändring av detaljplan.

Bullerutredningen saknar helt alternativa beräkningar till de bullerskydd som planeras. På direkt fråga vid personligt möte med representanter från Huddinge (däribland kommunens planarkitekt) kommun och Trafikverket har svaret varit att simuleringar gjorts i dator men att dessa ej finns sparade/tillgängliga(?).

Likaså finns inga beräkningar tillgängliga på alternativ gällande att lägga vägen i tunnel förbi Solgård eller alternativt att däckta över dessa delar. På direkt fråga vid samma tillfälle var svaret att "det går inte, och, det blir för dyrt(?).



Frågan är då om kommunen har fått ta del av dessa alternativ? Om så fallet borde dessa redovisas i granskningen. Om så inte fallet bör kommunen, i sina invånares intresse, omgående efterfråga dessa innan beslut tas i frågan om antagande.

Det borde rimligen ligga i kommunens yttersta intresse och ansvar att verka för sina kommuninvånare i denna fråga som direkt avgör möjligheten att bo i området och därigenom inte behöva avhysa sina invånare genom inlösen och för övriga kvarboende ett lägre fastighetsvärde.

Huddinge kommun hänvisar, genom planarkitekt, i "Samrådsredogörelse" i flertal svar till att den mark som nu kommer att inlösas kommer att planeras som NATUR.

(bl.a. "Marken planläggs som NATUR eftersom befintlig användning inte är möjlig med de kommande förhöjda bullervärdena i enlighet med Plan- och bygglagen 2 kap 5 §. Det är Huddinge kommuns avsikt att reglera markanvändningen för att säkra god bebyggd miljö samt människors hälsa, däribland att motverka exponering av höga bullernivåer från det statliga vägnätet. Detta görs genom framtagande av en ny detaljplan i enlighet med Plan- och bygglagen 4 kap 39 §.")

På direkt fråga vid personligt möte till representanter från Trafikverket och Huddinge kommun om det är möjligt att Huddinge kommun om något år igen ändrar detaljplanen för området NATUR och låta denna bebyggas med då rådande förutsättningar. Blev svaret (från kommunens planarkitekt) "Ja".

Det finns därmed en överhängande risk att förfarandet (med den bristfälliga bullerutredningen som främsta grund) ligger i kommunens intresse att avhysa markägare för egen vinning. Framför allt i och med Flemingsbergsdalens utbyggnad, då marken i ett sådant fall skulle ha ett mycket högre värde än det marknadspris som råder vid försäljning av fastighet (småhus) och på vilket inlösen baseras. Huddinge kommun skulle på så vis kunna tjäna miljontals kronor på försäljning av marken till ett större byggbolag för byggnation av flerfamiljshus. Detta särskilt då Huddinge kommun inte tar några av de kostnader en inlösen innebär (Trafikverkets konto).

Huddinge kommun hänvisar, genom planarkitekt, i "Samrådsredogörelse" flertal svar på inlagor gällande såväl buller, vägens utformning och villaområdets oro över lokaltrafik.

"Frågor rörande Tvärförbindelse Södertörns utformning samt buller från statliga anläggningar bör lämnas till Trafikverket."

Huddinge kommun framstår därmed som oseriösa och oengagerade gentemot sina invånare då kommunen i allra högsta grad varit delaktig i hur vägen ska utformas och var den ska dras fram. Att generellt skjuta ifrån sig ansvar och föra över det på Trafikverket när det inte gäller tekniska detaljfrågor kan därmed tolkas som bristande kunskap alternativt att, i värsta fall, man inte verkar för invånarnas bästa.



Kommentar:

Förvaltningen noterar att sakägaren motsätter sig kommunens detaljplan och Trafikverkets vägplan, samt anser att Trafikverkets bullerutredning är ofullständig.

Det är Trafikverket som beställt och uppfört bullerutredningen till sin vägplan. Frågor rörande Trafikverkets vägplan med tillhörande handlingar bör vändas till dem.

Planförslaget innebär en bedömning av att fastigheterna på grund av buller från den nya vägen inte är lämpliga för bostadsändamål och alltså i stället ska planeras för ändamålet NATUR. Som en följd härav kan kommunen med stöd av PBL lösa in fastigheterna. Detta är ett stort ingrepp i människors privatliv och egendom. Detta görs ytterst sällan av kommunen. Förutsättningarna är sådana att förvaltningen bedömer, likt Trafikverket, att en inlösen måste ske för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna byggas. Förvaltningen har stor förståelse för den frustration och besvikelse detta medför hos de berörda.

En kommun har planmonopol, vilket innebär att kommunen har ensamrätt att upprätta detaljplaner. Det finns dock inga beslut, planer eller ambitioner på att planlägga området för dessa fem fastigheter för annan användning än det som föreslås i aktuellt planförslag (NATUR).

Förvaltningen beklagar att sakägaren uppfattar kommunens tjänstemän som oseriösa och oengagerade. Förvaltningen har under planeringen med Tvärförbindelse Södertörn arbetat för att ta hänsyn till medborgarnas intressen. Ibland råder det motstridiga intressen som innebär att svåra avvägningar måste göras. Förvaltningen anser att fem fastigheter inte är lämpliga för bostadsändamål och att dessa fastigheter måste planeras för annat ändamål för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna byggas. Förvaltningen anser även att den nya vägen som lokalt-, regional- och riksintresse överväger det enskilda intresset för fem bostadshus att bo kvar på platsen.

Sakägare 4

Bostadsområdets vägnät upplevs redan i nuläget underdimensionerat för den trafik som genereras av boende. Dessutom föreligger flera platser med dålig sikt i anslutning till vägsträckor utan gångbana (dessa känns redan nu inte helt säkra för tex barn). Det är därför av största vikt att kommunen säkerställer att byggtrafik inte får använda sig av vägarna i bostadsområdet!

Likadant måste vägarna i Solgård anpassas för den ökande mängd trafik som kan komma att gå igenom bostadsområdet för att komma till/från den nya vägen.

Under byggandet måste även säkra och smidiga passager för gående och cyklande till pendeltåget säkerställas. Likaså är det viktigt att boende fortsatt kan nå Huddingevägen genom påfarten vid Flemingsberg under byggtiden (för att inte ytterligare biltrafik ska gå igenom Solgård för att köra ut vid Huddinge centrum).

I övrigt vill jag opponera mig mot de slutsatser som dras från bullerrapporten.



I nuläget nås vi förvisso av höga toppnivåer av buller från återvinningscentralen. Men det är glest emellan topparna och det sker endast dagtid då centralen är öppen. Detta går inte att likställa med ljudtoppar från en motorväg som kommer tätare och är "öppen" dygnet runt.

Kommentar:

Förvaltningen anser att det, likt dagens situation, inte ska vara tillåtet för genomfartstrafik genom Solgård. Det pågår diskussioner med Trafikverket för att t.ex. lösa trafiksituationen med korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden. Vidare instämmer förvaltningen i att det inte är lämpligt för byggtrafik genom Solgård.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Trafikverket har ett ansvar att lösa passager och kopplingar under byggtiden. Samordning mellan kommunen och Trafikverket pågår löpande om sådana frågor.

Förvaltningen noterar att sakägaren opponerar sig mot hanteringen av buller.

Sakägare 5

Jag ansluter mig till Solgård villaförenings invändningar och åsikter framförda tidigare och nu.

Jag vill speciellt invända mot borttagandet av bullerkravet på max 55 dBA för utförandet av Tvärförbindelse Södertörn.

Jag invänder också emot att nuvarande detaljplan ändras och hänvisar till att genomförandetiden inte löpt ut.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att sakägaren motsätter sig detaljplanen.

Se förvaltningens bemötande av Solgård Villaförenings invändningar i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet.

En bullerutredning har upprättats till detaljplanen. Bullernivåerna vid sakägarens bostad blir inte så pass höga att de överskrider de nivåer som finns i Trafikbullerförordningen (2015:216). Därför föreslås ingen ändrad markanvändning för fastigheten.

Enligt plan- och bygglagen, 4 kapitlet 39 §, får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Gällande detaljplan för Södertörnsleden vann laga kraft 2009-03-26 och har femton (15) års genomförandetid. Det innebär att gällande detaljplan har genomförandetid kvar till 2024-03-26. En ändring eller ett upphävande kan i vissa fall genomföras trots att berörda fastighetsägare motsätter sig det. Det gäller om ändringen eller upphävandet behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den tidigare



planläggningen. Huddinge kommun anser att i detta fall råder det en sådan situation.

Sakägare 6

Sammantaget:

- Vi emotsätter oss att detaljplanen ändras under genomförandetiden.
- Vi emotsätter oss särskilt att fastigheternas användningsområde ändras från småhus till allmän platsmark / användningsområde Natur (eller hur kommunen nu vill benämna det)
- Vi anser att kommunen inte har rätt att ändra fastigheternas användningsområde och att bullerförordningen vare sig är relevant eller tvingande. Fast mer anser vi att 9 kap. 12 § miljöbalken inte ens ger stöd för föreskrifter som omreglerar att användningen av aktuella fastigheter.
- Vi framhåller att det är fråga om ingripande myndighetsutövning mot enskild.
- Vi anser att detaljplanen har betydande miljöpåverkan.
- Vi menar att granskningsunderlaget är missvisande, otillräckligt och i viktiga delar oförenligt med Trafikverkets vägplan.
- Vi konstaterar att vi inte har fått ta del av efterfrågade underlag.

1. Ändring av detaljplanen

Vi emotsätter oss att detaljplanen ändras i synnerhet under genomförandetiden. En ändring av planen rubbar äganderätten till våra fastigheter. En ändring under genomförandetiden strider mot kommunstyrelsens policy och likabehandlingsprincipen. Några synnerliga skäl har inte redovisats i ärendet.

Huddinge kommun – Riktlinjer för planbesked (KS-2016/1834.119)

”En redan aktuell plan

I de fall det finns en detaljplan som fortfarande anses aktuell, det vill säga att de avvägningar som gjorts i detaljplanen fortfarande är aktuella, trots att genomförandetiden har gått ut, är en ny planläggning inte lämplig. Undantag från nedanstående kan göras vid nya förhållanden av stor allmän vikt som inte kunde förutses vid planläggningen (i enlighet med gällande lagstiftning). Undantag kan också göras när fel har begåtts eller en planstridighet har uppkommit som inte orsakats av nuvarande eller tidigare fastighetsägare, eller vid problem som uppstått vid genomförandet av planen om syftet med den ursprungliga detaljplanen bibehålls.

Pågående genomförandetid

För område med detaljplan där genomförandetiden är kvar är det inte lämpligt att ändra detaljplanen under genomförandetiden. Kommunen bör inte ta risken att planarbetet måste avbrytas på grund av invändningar från berörda fastighetsägare. Undantag kan göras vid synnerliga skäl.”



2. Inlösen av fastigheter

Vi emotsätter oss inlösen av fastigheterna liksom att användningsområdet för våra fastigheter ändras.

Det är oklart vad kommunen egentligen föreslår. Med hänsyn till att det är fråga om synnerligen ingripande åtgärder mot enskild behövs förtydliganden.

Kommunen skriver på s. 5 att ” Det krävs att den småhusbebyggelsen löses in eftersom de får, i enlighet med trafikbullerförordningen (Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216), för höga bullervärden.” Det är ett långtgående åtagande som kommunen ger uttryck för. Fastigheter som regleras av en och samma detaljplan har i regel rätt att behandlas lika i bygglovssammanhang. Kretsen av fastigheter som kan komma att vara berättigade till inlösen kan således komma att utvidgas när bullerberäkningarna ses över. Därtill innebär den kommunalrättsliga likabehandlingsprincipen att det framledes kan komma att finns ett stort antal fastigheter som gör anspråk på att bli inlösta om riktvärdena i förordningen överskrids. Därtill kommer att fastigheterna som utsatt för buller som inte fullt når upp till riktvärdet kan komma att rikta skadeståndsanspråk.

Läser man vidare på s. 5 får man senare intrycket att det inte är bullerförordningen som är problemet utan att det är förslaget att reglera området med användningsbestämmelsen Natur som gör det olämpligt för bebyggelse. Under sådana förutsättningar är det naturligtvis olämpligt av kommunen att reglera området med användningsbestämmelse Natur.

Den nedan påtalade avsaknaden av uppgift om prognosår blir direkt bisarr när man betänker att det är beräkningsresultatet för prognosåret som läggs till grund för att lösa in fyra fastigheter genom fastighetsreglering. På s. 35 kan man läsa (min kursivering): ” Fyra av ovan nämnda fem fastigheter får högre än 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för prognosåret. Det innebär att dessa fastigheter inte klarar riktvärdena i trafikbullerförordningen. Detta handlar om fastigheterna Mercurius 10, Mercurius 11, Mercurius 12 och Mars 4.

3. Frågan om huruvida betydande miljöpåverkan uppstår

Det är uppenbart att detaljplanen har betydande miljöpåverkan och att det behövs ett förnyat samråd baserat på ett adekvat underlag.

Kommunen skriver på s. 44 att detaljplanen *inte kan förväntas medföra några försämringar eftersom ökade bullernivåer till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets anläggningar och inte av Huddinge kommuns vägar. Detaljplanen möjliggör för Trafikverkets vägplan och möjliggör för kommunens lokalgata Regulatorvägen att gå på bro över Tvärförbindelse Södertörn. Den främsta miljöpåverkan sker från Trafikverkets vägplan. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.*

Rent principiellt finns det anledning att ställa sig skeptisk till resonemangets applicerbarhet på föreliggande förutsättningar. Av kommunens underlag framgår att detaljplanen helt anpassas till en färdig vägplan. Kommunen är således den som ”tillåter” vägplanen avseende Solgård.



Det är oklart huruvida kommunen tillämpat kriteriet ”betydande del” eller ”kriteriet ”främst”. Tyvärr preciseras ingetdera. Likaså är det oklart vad det finns för rättsligt stöd för att tillämpa en huvudsaklighetsbedömning. Det största problemet är dock att oavsett kriterium är det en slutsats att något till ”betydande del” eller rentav ”främst” är att hänföra till Trafikverkets vägplan snarare än till kommunens övriga göranden. En sådan slutsats varken kan eller bör dras utan att göra en formell miljöbedömning.

En särskild svaghet med kommunens resonemang är att bedömningen blir relativ, dvs. desto mer ingripande vägplan desto mer miljöpåverkan kan påverkas innan detaljplanen anses medföra betydande miljöpåverkan. Eftersom en kommun ensamt bestämmer hur den vill avgränsa detaljplanen i ett enskilt fall kan den inom vida ramar manipulera huruvida det föreligger betydande miljöpåverkan. Följaktligen är den enda rimliga slutsatsen att en huvudsaklighetsbedömning, om en sådan är tillåten, att den måste vara väsentligt mer underbyggd och nyanserad än den som redovisats.

En konkret oklarhet med kommunens överväganden är att det inte framgår om ”sammanvägningen” bedömning – att trafikbullernivån från den kommande vägen vida överstiger andra bullerkällor – innebär att kommunen bortser från andra potentiella konsekvenser (t.ex. avseende bevarande livsmiljön för olika arter)?

Frågan om sammanvägning har även en geografisk dimension. I Trafikverkets MKB samt kommunens underlag är den ökade bullernivåerna geografiskt avgränsade men väsentliga för de geografiska områden som berörs.

4. Kommunens egna analyser är ofullständiga och försvårar förståelsen

Kommunens bullerberäkning redovisar inget prognosår. Det går således inte att jämföra med Trafikverkets beräkningar. Vi har under utställningstiden mejl-ledes efterfrågat vilket prognosår som använts men inte fått något svar. Det är naturligtvis anmärkningsvärt.

Det är inte seriöst att kommunen kommer fram till att det inte föreligger betydande miljöpåverkan med hänvisning till att ”bullernivåer till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets anläggningar och inte av Huddinge kommuns vägar” samtidigt som kommunen inte vet (eller vill) berätta vilket prognosår som har använts.

Det går inte ens att dra någon slutsats beträffande vilka beräkningsresultat som kommunen lagt till grund för sina slutsatser. Exempelvis har Trafikverket inte beaktat de ljudkällor som kommunen menar kommer att övertrumpas av trafikbullret från den nya vägen. Trafikverket skriver: ”I MKB:n beskrivs effekter och konsekvenser till följd av trafikbuller, någon annan typ av omgivningsbuller redovisas inte. Kommunens hänvisning till Trafikverkets MKB förvirrar och missleder således snarare än upplyser och utbildar.

5. Övrigt

Jag ansluter mig till Solgårds villaförenings invändningar och åsikter framförda tidigare och nu.



Kommentar:

Sammantaget:

Förvaltningen noterar att sakägaren emotsätter sig detaljplanen utifrån flera skäl.

1. Ändring av detaljplanen

Enligt plan- och bygglagen, 4 kapitlet 39 §, får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Gällande detaljplan för Södertörnsleden vann laga kraft 2009-03-26 och har femton (15) års genomförandetid. Det innebär att gällande detaljplan har genomförandetid kvar till 2024-03-26.

En ändring eller ett upphävande kan i vissa fall genomföras trots att berörda fastighetsägare motsätter sig det. Det gäller om ändringen eller upphävandet behövs på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den tidigare planläggningen. Förvaltningen och Trafikverket anser att i detta fall råder det en sådan situation.

2. Inlösen av fastigheter

På grund av gällande detaljplans bullerbestämmelse blir det kommunens ansvar att lämplighetspröva den befintliga bebyggelsen i planområdet, i enlighet med 2 kap PBL. Resterande bebyggelse längs med Tvärförbindelse Södertörn är det Trafikverket som ansvarar för att hantera utifrån väglagens regler.

Förvaltningen anser vidare att befintlig bostadsbebyggelse ska prövas efter Trafikbullerförordningen (2015:216) eftersom en kommun har ansvaret att förebygga olägenheter för människors hälsa vid planläggning, i enlighet med 2 kap 6a § PBL.

3. Frågan om huruvida betydande miljöpåverkan uppstår

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att planen inte ger upphov till betydande miljöpåverkan. Motivet till ställningstagandet är att detaljplanen inte förväntas innebära några försämringar på MKN vatten samt att de ökade bullernivåer som till följd av de nya vägarna i området sker till betydande del av Trafikverkets väg och inte Huddinge kommuns. Detaljplanen möjliggör för Trafikverkets nya väg (Tvärförbindelse Södertörn) och möjliggör för att kopplingar till de kommunala vägarna ska fungera. Den främsta miljöpåverkan sker från vägplanen då de kommunala vägarna redan finns. Dock innebär en ny dragning och breddning av den befintliga Regulatorvägen att en mer långtgående dagvattenrening kan utföras jämfört med idag, vilket i sin tur innebär att påverkan på MKN i recipient kan förväntas bli mindre gentemot dagsläget. Miljökonsekvenser från Tvärförbindelse Södertörn behandlas utförligt i Trafikverkets vägplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

4. Kommunens egna analyser är ofullständiga och försvårar förståelsen

Prognosår i bullerutredningen är 2045. Detta framgår ur planhandlingarna och i svar på denna synpunkt i samrådsredogörelsen.



5. Övrigt

Se förvaltningens bemötande av Solgård's Villaförenings invändningar i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet.

Sakägare 7

Allmänt

Att byggandet av Tvärförbindelse Södertörn behövs råder det ingen som helst tveksamhet kring. Tvärförbindelsens sträckning torde också inte råda några konstigheter kring. Valet som gjorts att bygga/utveckla Stockholm och dess grannkommuner medför tyvärr grova och för all framtid förstörelse av vårt en gång så fina välplanerade Södertörn. Att ständigt hänvisa till behov av bostäder i ett känsligt område försvarar inte alla nuvarande byggprojekt. Alltså blir konsekvenserna byggandet av Tvärförbindelse Södertörn nödvändig.

Måste lösas i samband med byggnationen och tas med i detaljplan Solgård 1:1

- 1) Under byggnationen måste Solgård'sborna ges möjlighet att kunna ta sig till och från sitt bostadsområde. I och med att byggnationen påverkar Regulatorvägen under en lång period måste den betraktas som mycket väsentlig för oss som bor i området. Vi vet också att Alfa Laval och Dramaten operans byggnationer i området kommer att begränsa utfarten. Regulatorbron känns redan nu som ett stort skämt, hur den då kommer att kännas framöver vågar nog ingen riktigt tänka på. Infrastruktur måste gå före övrigt byggande. Alltså ombyggnad av Regulatorbron ett måste.
- 2) I Huddinge finns det absolut inte för många återvinningscentraler vilket kan ses på den belastning som återvinningscentralen i Flemingsberg har. Att flytta denna är en för mig självklart. Att hänvisa folk att resa långa vägar för att lämna sitt avfall känns helt fel i miljöhänseende. Nedläggning får absolut inte ske.
- 3) Utfarten mot Storängsleden borde för de flesta planerare vara känd och är redan idag fullständigt oacceptabel både ur ett framkomlighetsperspektiv och ur ett säkerhetsperspektiv. Korsningen måste regleras snarast.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att den yttrande anser att Tvärförbindelse Södertörn behövs.

Förvaltningen instämmer i att trafiksituationen i Flemingsberg med omnejd är av vikt att lösa nu, under byggtiden och i framtiden. Huddinge kommun arbetar tillsammans med bland annat Trafikverket med flertalet projekt för att förbättra trafiksituationen i Flemingsberg. T.ex. pågår ett arbete att genomföra en ny koppling för trafik, cyklar och gående söder om befintliga Regulatorbron (projektet "Trafikplats Högsolan").

Återvinningscentralen planeras att ersättas. Det pågår ett arbete för att analysera var den nya anläggningen ska ligga och vad den ska innehålla.



Förvaltningen instämmer i att det finns trafiksäkerhetsproblem med trafiklösningen vid korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden. Kommunen för dialog med Trafikverket om detta.

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

Följande sakägare 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.

Björn Gyllensten

Planarkitekt