



Datum
2022-02-25

Diarienummer
Ks-2019/1423

Samrådsredogörelse – Detaljplan för Solgård 1:1 m.fl. inom kommundelarna Flemingsberg, Sjödalen och Fullersta, Huddinge kommun

Sammanfattning

Samråd genomfördes under tiden 22 februari – 31 mars 2021 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida samt receptionen i kommunhuset på Kommunalvägen 28.

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. Bland annat har planbeskrivningen justerats, dagvattenutredning reviderats, skrivningen om buller i planbeskrivningen reviderats samt dialog med SVOA och Trafikverket om dagvatten och skyfall har förts.

Förändringar i plankartan

- Bestämmelsen om att dagvattendammar ska ha ett för allmänheten inbjudande intryck har tagits bort.
- Ett u-område har införts i plankartan på fastigheterna Katoden 1 och 4
- u-område på bostadshus i Solgård har tagits bort.
- z-området vid fastighet Katoden 1 har tagits bort.
- Regleringen av intrånget på fastighet Katoden 1 har förändrats. Efter samrådet kommer cirka 150 kvm bli allmän platsmark för gata och väg, samt blir ca 120 kvm upphävd.
- Bestämmelsen om genomförandetid har förtydligats om att den gäller från den dag detaljplanen vinner laga kraft.
- Genomförandetiden har ändrats från 5 år till 10 år.
- Plankartans utformning har fått annan skala och delats upp för att plankartan ska bli tydligare.
- q-bestämmelsen för fastighet Andromeda 13 har förtydligats.
- Bredden på kommunens bro till Solgård har minskats eftersom detaljplanen inte längre möjliggör för ett uppförande av en sociodukt.
- Intrånget på fastigheterna Anoden 3 och 4 har tagits bort.
- Redaktionella förändringar har genomförts.

Samrådsredogörelsens innehåll

| | |
|-----------------------------------|---|
| Beskrivning av ärendet | 2 |
| Hur har samrådet gått till? | 2 |

HUDDINGE KOMMUN

Kommunstyrelsens förvaltning

Post 141 85 Huddinge
Besök Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



| | |
|--|----|
| Inkomna yttranden från remissinstanser | 2 |
| Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning | 30 |
| Inkomna yttranden från övriga | 36 |

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.

Hur har samrådet gått till?

Samråd har skett under tiden 22 februari – 31 mars 2021. Information om planförslaget har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Under samrådstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga på kommunens hemsida och i receptionen i kommunhuset på Kommunalvägen 28 i Huddinge. Kungörelse har införts i Mitti samt anslagits på kommunens digitala anslagstavla den 22 februari 2021.

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

Inkomna yttranden från remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har inga invändningar mot planförslaget utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL. Vi har dock synpunkter gällande formalia och genomförande utifrån vad som anges i planförslaget kopplat till buller och planläggandet av allmän platsmark NATUR.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL samt formalia

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen att bullerskyddsåtgärder för att minska störningar från vägen ska hanteras inom ramen för vägplanen, oavsett eventuella bullerbestämmelser i gällande detaljplaner. Det är Trafikverket som på vägplanekartan ska ta ställning till vilka bullerskyddsåtgärder som ska erbjudas

berörda fastighetsägare utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. Det gäller samtliga befintliga fastigheter oberoende av eventuella bullerbestämmelser i gällande detaljplaner. Bullerbestämmelser i en detaljplan kan endast tillämpas inom planområdet i syfte att göra planområdet lämpligt för ändamålet, med hänsyn till rådande planeringsförutsättningar utanför planområdet. Kommunen kan inte med planbestämmelser i detaljplan ställa krav på en verksamhetsutövare utanför planområdet.

Med hänsyn till detta anser Länsstyrelsen att kommunen behöver förtydliga varför mark regleras som allmän platsmark NATUR på några av de befintliga bostadsfastigheterna. Kommunen har visserligen rätt att besluta om ändrad markanvändning, men en fastighetsägare har samtidigt en principiell rätt till pågående markanvändning. Eftersom kommunen inte råder över bullerproblematiken på det statliga vägnätet, är vår bedömning att det idag saknas motiv för att planlägga marken för allmän platsmark NATUR och utifrån detta tvångsvis lösa in befintliga bostadsbyggnader.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att länsstyrelsen inte har några synpunkter utifrån ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL.

I vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn framgår vilka bullerskyddande åtgärder som Trafikverket avser att vidta. Dessa framgår även av planbeskrivningen till detaljplanen. Detaljplanen har utformats på sådant sätt att det inte möter några planmässiga hinder för att genomföra dessa åtgärder. Kommunen har träffat avtal med Trafikverket om hur dessa åtgärder ska finansieras. När det gäller buller från de kommunala gatorna avser kommunen att vidta de åtgärder som framgår av den reviderade planbeskrivningen. Om man inte klarar bullernivåerna bör även bebyggda tomter betecknas som Natur där byggrätten upphör. Det ger kommunen rätt och skyldighet att lösa in marken.

Lantmäterimyndigheten

Synpunkter på plankartan:

- Det är inte tillåtet att ha allmän platsmark och kvartersmark inom samma område eller utrymme. Bestämmelserna om allmän platsmark för väg som får överbyggas och underbyggas av järnväg (VÄG₁) och kvartersmark för järnväg som får överbyggas och underbyggas av väg (T₂) behöver regleras i höjdded.
- Vid bestämmelser om fastigheters storlek är det enligt PBL endast begreppet fastighet och inte tomt som är möjligt att reglera.
- Det saknas ett u-område för ledningsrätten på Katoden 1 och 4.
- Regleringen med både z-område och g-område inom samma område är sannolikt olämplig.
- u-områdena på bostadsfastigheter är olämpligt utformade.
- Det går inte att utforma lämpliga industrifastigheter med den remsa industrimark som planläggs vid Anoden 4.



- Servitutet 0126K-11978.3 gäller tryckbank för järnvägsanläggning. Om tryckbankarna ska vara kvar inom den allmänna platsmarken behöver användningen säkras med egenskapsbestämmelser. Servitutet blir planstridigt inom den allmänna platsmarken.
- Bestämmelsen om genomförandetid är ofullständig.

Synpunkter på planbeskrivningen:

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten/ga:n. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men planbeskrivningen har även brister på ett flertal punkter:

- Planerad 3D-fastighetsbildning behöver beskrivas för de fastigheter som kommer att beröras av detta.
- Skrivningen på sid. 46 ang. inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt och skyldighet att lösa in den allmänna platsen även utan överenskommelse med de berörda fastighetsägarna.
- Det är inte tillräckligt tydligt vem som initierar och bekostar den fastighetsbildning som behövs för genomförandet av detaljplanen.
- Utökade byggrätter är inte redovisade i planbeskrivningen.
- Det behöver redovisas i planbeskrivningen vilka typer av allmänna ledningar som u-områdena på bostadsfastigheterna är avsedda för och vilka ledningshavare som ska ansvara för u-områdena.
- Trafikverket har inte rätt att lösa in hela Katoden 4. Texten om detta behöver korrigeras.
- Texterna om gemensamhetsanläggningar behöver korrigeras till att gälla omprövning istället för upphävande.
- Det nämns inget i planbeskrivningen om ersättningsreglerna för när en gemensamhetsanläggning minskas i omfattning.
- Det framgår inte vilka möjligheter till fastighetsreglering detaljplanen ger.
- Planens konsekvenser för befintliga servitut är inte beskrivna i planbeskrivningen.

Synpunkter på grundkartan

- De avtalsservitut som påverkas bör om möjligt även redovisas i grundkartan.

Kommentar:

Synpunkter på plankartan

3D-bestämmelsen för väg och järnväg har förtydligats med att den sekundära användningen placerats inom parentes.

En illustration har lagts in i plankartan för att redovisa höjdförhållandena mellan vägarna och järnvägen.

Benämningen tomt ersätts med benämningen fastighet i bestämmelsen.



Ett u-område har införts i plankartan på fastigheterna Katoden 1 och 4.

z-bestämmelsen vid Katoden 1 och 4 har tagits bort.

u-området vid bostadsfastigheter och remsan industrimark vid Anoden 3 och 4 har tagits bort.

Bestämmelsen om genomförandetid har justerats.

Synpunkter på planbeskrivningen

3D-bestämmelsen har beskrivits i planbeskrivningen.

Skrivelser om inlösen har förtydligats.

Det har förtydligats vem som initierar och bekostar fastighetsbildningar.

Inga utökade byggrätter föreslås i plankartan.

u-område har tagits bort.

Texten om inlösen av Katoden 4 har korrigerats.

Gemensamhetsanläggning ska omprövas och ersättningsregler har förtydligats.

Föreslagen fastighetsreglering har förtydligats, samt detaljplanens konsekvenser på befintliga servitut har beskrivits.

Trafikverket

Regulatorvägens passage över Tvärförbindelse Södertörn

I Trafikverkets projekt ingår att anlägga en kommunal bro för Regulatorvägen över planerade Tvärförbindelse Södertörn. Enligt projektets handlingar är bredden på Regulatorvägen 11,2 meter. Det finns ingen överenskommelse eller avtal om anläggande av en bredare sociodukt. Trafikverket anser att om detaljplanen ska möjliggöra en sociodukt så behöver lämpligheten vad gäller utformning säkerställas och avtal om former och förutsättningar för genomförande med mera tecknas mellan Huddinge och Trafikverket innan detaljplanens antagande. Finansieringsansvar för en eventuell sociodukt anser Trafikverket ligga på Huddinge kommun. En ytterligare förutsättning för sociodukt bör enligt Trafikverket vara att den anläggs i samband med planerad produktion för Tvärförbindelse Södertörn.

Planbeskrivning

Syftet med detaljplanen tas upp på sidorna 4, 5, 12 och 14. Texterna bör justeras så de överensstämmer med varandra eller samlas till en text.

Beskrivning av bestämmelse Väg1 på sidan 40 bör justeras.

Meningen "Bestämmelsen är utformad med ett prefix som tydliggör att vägen både får överbyggas och underbyggas med järnväg" bör ändras så att det tydligare framgår att vägen får överbyggas och underbyggas.

Rekreation och friluftsliv, sida 28 sista stycket: Trafikverket vill framföra att det i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning inte framgår att bullerstörningar blir obetydliga på grund av landskapsvallen. Det blir minskad visuell dominans och tillsammans med bullerskyddsskärmar ökar störningarna obetydligt över de områden som används av fåglar och fladdermöss vid Flemingsbergsviken.

Genomförande sida 45, första stycket: Meningen ”Arbeten med att lägga om järnvägen på en temporär bro kommer att ske som ett förberedande arbete” stämmer inte och bör strykas.

Kommentar:

Anläggande av en sociodukt över Tvärförbindelse Södertörn är inte längre aktuellt i projektet. Vidare har Trafikverket och Huddinge kommun efter samrådet kommit överens om att bron ska följa Huddinges tekniska handbok och därmed ha en bredd om 12,7 meter.

Planbeskrivningen har reviderats efter Trafikverkets synpunkter avseende syfte samt rekreation och friluftsliv. Vidare har bestämmelsen VÅG1 i plankartan kompletterats med en illustration över hur vägarna och järnvägen förhåller sig till varandra.

Meningen om att järnvägen förläggs på temporär bro har tagits bort i planbeskrivningen.

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Dagens kollektivtrafik beskrivs allmänt i planbeskrivningen. Trafikförvaltningen saknar dock en beskrivning av vilka konsekvenser planförslaget har på busstrafiken. Den framtida busstrafikeringen bör förtydligas till kommande skede, både vad det gäller linjesträckning och hållplatslägen. Trafikförvaltningen vill fortsätta diskussionen kring busstrafikeringen av området.

I samband med planerad utformning är det viktigt att tydliggöra hur den lokala respektive regionala busstrafiken påverkas. När lokala vägar stängs finns det risk för att den lokala busstrafiken förflyttas till det regionala nätet och därmed påverkar den regionala framkomligheten. Detta bör undvikas i största möjliga utsträckning.

I utvecklingsplan för Flemingsberg anges en framtida busskoppling mellan Flemingsberg och Huddinge C via Solgård. I kommande arbete är det därmed viktigt att skapa utrymme för busstrafikering i båda riktningar längs sträckan, i korsningspunkter och för hållplatslägen. Det är även viktigt att skapa utrymme på den tillkommande bron över Tvärförbindelse Södertörn. För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik bör riktlinjerna RiBuss följas.

I kommande skede vill trafikförvaltningen även diskutera hållplatslägen i anslutning till tvärförbindelse Södertörn för att resenärer med start och målpunkt i Flemingsbergsdalen ska kunna kliva av och på.

Gällande Spårväg Syd finns det en uppdaterad lokaliseringsbild som bör användas i kommande skede.



Kommentar:

Planbeskrivningen har uppdaterats med att busslinjen 740 får en ny sträckning. Beskrivningen följer det Trafikverket redovisar i deras PM kollektivtrafik.

Planbeskrivningen har kompletterats med att körfältbredden är 3,5 meter på Regulatorbron. Den nya kommunala bron uppfyller RiGata Buss från 2021.

Hållplatslägen påverkas eller regleras inte i kommunens detaljplan. Detta är en fråga för Trafikverket.

Lokaliseringsbilden har uppdaterats i planbeskrivningen.

Södertörns brandförsvarsförbund

Det är noterat att Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen. Sbff har inget ytterligare att erinra i ärendet.

Kommentar:

Yttrandet noteras.

Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB är delaktigt i Trafikverkets projekt som innefattar Tvärförbindelse Södertörn och för dialog direkt i projektet. SFAB har ingen ytterligare erinran.

Kommentar:

Det noteras att Södertörns Fjärrvärme deltar i Trafikverkets projekt.

Skanova AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Trafikverket ansvarar för ledningssamordningen i projektet. Yttrandet sänds över till Trafikverket för kännedom.

Stockholm vatten och avfall

Befintliga VA-anläggningar

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 och SVOA vill se förslag på ersättningslösningar (se figur 5).

I och med förändringar kring våtmarkens inlopp och att befintliga VA-ledningar i Regulatorvägen läggs om i nytt läge, finns stor risk för komplicerad konflikt mellan nytt läge för inlopp och nytt läge för VA-ledningar. Det kan även här krävas avloppspumpstation för att möjliggöra passage av avloppsledningar under inlopp till våtmarken, vilket SVOA inte anser är en optimal lösning.

Synpunkter på planbeskrivningen

- Sidan 3 står det att detaljplaneförslaget inte bedöms påverka risk för översvämning. SVOA ifrågasätter detta resonemang och anser inte att det visas i underlagen till planen. I bland annat Figur 18 och 19 i planbeskrivning saknas resultat med Regulatorvägens förlängning inlagt.
- Under planbeskrivningens Figur 19 står ”Det förväntas inte uppstå något stående vatten på den planerade vägsträckan eftersom den i huvudsak ska byggas ovan nuvarande marknivå med genomledning av vatten under. De ytor som riskerar att översvämmas inom DP-området och dess närområde består till största del av grönytor, våtmark...”. Hänsyn har inte tagits till att ytterligare trummor under vägbank (förutom de under TSÖ) kan riskera dämna så att uppströms område (bl.a. Flemingsbergsdalens planområde) får problem att leda ut sitt vatten mot Orlången (via trummor och våtmarken). SVOA anser att kommunens planerade skyfallsanalys av Flemingsbergsdalens planprogramområde ska kopplas samman med modell för vägtrummor (under både TSÖ och Regulatorbrons förlängning). Även SVOA behöver ges tid att utreda vilka konsekvenserna blir för VA-systemen och hur det ska kunna anpassas. Hur trummor/passager utformas kommer att påverka framtida dagvattensystem inom hela Flemingsbergsdalen, något SVOA påtalade redan i remissyttrande till Flemingsbergsdalens planprogram (se remissvar Programsamråd Flemingsbergsdalen 2019-11-29, Dnr 19MB1956).
- Sidan 37 ”En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen.” Dagvattenutredningen visar en mindre del av hela planområdet och är ej heltäckande för planen. Då Trafikverkets dagvattenutredning för TSÖ ej ingått i planunderlaget blir DVU för bara Regulatorbrons förlängning som tagen ur sitt sammanhang. Detta gör att det blir otydligt hur dagvattensystemen hänger samman samt vilka delar som hanteras av TRV och av kommunen, vilket kommunen behöver förtydliga.
- Sidan 44 ”Påverkan på MKN vatten i recipient förväntas minska eller bli oförändrad gentemot nuläget”. Det är otydligt om påståendet omfattar hela



planen eller enbart Regulatorvägens förlängning? Om det ska motsvara helheten visas så inte i planunderlagen som bifogats planunderlagen.

- Sidan 32: "Denna detaljplan och de förändringar av Regulatorvägen den medför bedöms inte påverka risken för översvämningar i området". "Inga stora rinnstråk förväntas påverkas av den nya sträckningen av Regulatorvägen."

Flemingsbergsdiket kommer att behöva passera Regulatorvägen norr om den nya bron/sociodukten och detta är ett mycket viktigt flödesstråk där både dagvatten- och skyfallsflöden från ett mycket stort avrinningsområde behöver passera. Eventuellt kan avrinningsområdet bli ännu större än idag, då en ökad andel av dagvattenflöden från Glömstadalen (som planeras exploateras i samband med utbyggnaden av TSÖ på sträckan Solgård-Masmo) kan komma att behöva ledas denna väg, när Katrineberg-Albytunneln når sitt kapacitetstak. Det föreslås kulvert/trumma genom Regulatorvägen, som Flemingsbergsdiket ska passera genom, dimensionering av denna kulvert/trumma är kritisk, och vid skyfall bräddar flödet idag över Regulatorvägen. Det behöver säkerställas att denna bräddning även i fortsättningen kan ske, eller att flödet kan passera Regulatorvägen på annat sätt, när Regulatorvägens höjd förändras. Troligen kommer kulverten/trumman behöva dimensioneras för betydligt större flöde än 10-årsregn. Det kan handla om så stora flöden att en bro, istället för kulvert/trumma, blir nödvändig. Samma kritiska läge gäller passagen för dagvatten genom TSÖ. SVOA måste få ta del av systemhandlingen för att kunna göra utredningar kring denna.

- S. 46 "Drift av anläggningarna står huvudmannen för". Förtydliga i planbeskrivningen vem som anses med huvudman.
- S. 48 står vi omnämnda som Stockholm Vatten och Avfall AB. Ska ändras till Stockholm Vatten och Avfall.
- Parallellt med dagvattenstråket förbi Regulatorbrons förlängning har SVOA även ett ledningsstråk för spillvatten som försörjer ett stort område. Även söder om den planerade bron/sociodukten finns viktiga ledningsstråk som behöver passera. Vi noterar att den planerade vägbanken/sociodukten/bron över våtmarken, tar en del av oljeavskiljnings/försedimenteringsdelen av våtmarken i anspråk. Tidigare har kommunicerats att själva inloppet skulle tas i anspråk, förutsatt att man ersätter detta område med motsvarande yta på annan plats. I detta förslag tas inte bara inloppets yta i anspråk utan betydligt större delar (speciellt om en ekodukt anläggs) och i än högre grad gäller då ersättningskravet, eftersom vi i annat fall får sämre förutsättningar för drift och befintlig rening. Den föreslagna sociodukten/ekodukten kräver kompensationsåtgärder för dagens naturliga dagvattenflöde, en riskerad försämring av våtmarksfunktionen kan inte accepteras.
- Uppbyggnaden av planerade vallar/vägbankar måste anläggas med "rena" massor och inte anläggas med otvättade massor från urschaktning av tunneln.

Synpunkter på dagvattenutredningen Norconsult 2020-12-18:



- Dagvattenutredningen (DVU) till planen fokuserar endast på förlängning av Regulatorvägen. Vi anser att denna dagvattenutredning ska knytas samman med DVU för TSÖ. Så som planunderlaget redovisas nu behöver man läsa DVU tillsammans med hela TSÖ-DVU parallellt för att förstå hela sammanhanget. Planområdet omfattar enligt planbeskrivning (s. 6) 27 ha, dagvattenutredningen omfattar 1,7 ha (dvs ca 6 % av planområdet). Kommunen bör ta på sig att knyta samman utredningarna så att man får en helhetsbild som täcker planområdet, alternativt förtydliga vad som ingår i vägplan för TSÖ respektive kommunens tillkommande vägytor.
- I DVU kap 2.3 står att inga grundvattennivåer utretts. Vi anser att detta bör göras. Sannolikt kan grundvattnet stå högt i området (flackt och nära våtmarken) och kan möjligen påverka möjligheterna till infiltration av vägavvattningen som föreslås i slanter och vägdiken (gäller inte bara Regulatorvägen utan även TSÖ).
- I DVU (s. 36) står ”förändringarna av Regulatorvägen bedöms inte påverka risk för översvämningar i området” och baseras på urklipp ur den översvämning- och naturvattenPM som TRV tagit fram för hela TSÖ. Vi ifrågasätter resonemanget och anser istället att det finns en stor risk att förändringen kommer att påverka risken för översvämningar, bland annat då Regulatorvägens förlängning inte verkar ingå i TSÖs översvämning-utredningar.
- Dagvattenutredning 1.4.3 andra och tredje stycket (s.9)
"Utredningsområdet förutsätts kategoriseras till gles bostadsbebyggelse då området som planeras för vägbygge ligger utanför ett bostadsområde som består av villor som inte ligger särskilt tätt. I dialog med Huddinge kommun och Trafikverket har en återkomsttid om 10 år ansatts för utredningsområdet.". Det bör tydliggöras vilka ledningar som avses dimensioneras enligt detta kriterium. SVOA dimensionerar generellt inte ledningar för kategorin ”gles bostadsbebyggelse”. Normalt ”tät” eller ”citybebyggelse”, dvs. 20 resp. 30 års återkomsttid i marknivå. Är det Flemingsbergdikets kulvert/trumma som avses, behöver den dimensioneras för större flöden än för 10-årsregn, se tidigare kommentar. Klimatfaktor behöver appliceras på regnintensiteten som används för dimensioneringen.
- Inget nämns om katastrofskydd/skydd vid olycka eller spill på vägytorna. Detta behöver kompletteras för att inte riskera leda ut föroreningar/kontaminering okontrollerat till SVOAs system (inkl.våtmarken) eller i värsta fall vidare till Ornlången. Ska även Regulatorbrons avvattning ledas till TRVs dagvattendamm mellan vallarna? Dammen behöver förses med katastrofskydd.

Övergripande dagvattenhantering för TSÖ och DP Solgård 1:1

Följande synpunkter har SVOA lämnat i remissyttrandet till Trafikverkets vägplan för området kring Solgård. Dessa synpunkter kan därför, helt eller delvis, även gälla kommunens delar vid Solgård 1:1:



- Det berörda planområdet är en del av Tvärförbindelse Södertörn som är lokaliserad i en känslig del av det komplexa dagvattensystemet från Katrinebergsvägen till Ormlången samt att det påverkas starkt av det pågående planprogrammet för Flemingsbergsdalen (80 ha). Detta är ett mycket känsligt område med avseende på dagvatten, vilket särskilt kräver erforderlig tid för att utreda och projektera nödvändiga konfliktåtgärder. Trafikverket och även kommunen måste säkerställa en skälig tidplan för detta.
- Trafikverket tar upp åtgärder som påverkar ”Flemingsbergsdiken” och ”Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning” vilket även tas upp i samrådshandlingarna för Solgård 1:1. SVOA vill påtala att både ”Flemingsbergsdiken” och ”Flemingsbergsvikens våtmarksanläggning” är en del av den allmänna VA-anläggningen som är i drift. Åtgärder som utförs får ej störa den befintliga och planerade funktionen för den allmänna VA-anläggningen. SVOA har lämnat information till Trafikverket om att det finns mycket begränsande möjligheter att utföra åtgärder på de berörda anläggningarna, framförallt våtmarken, för att möjliggöra den nya väg- och detaljplanen.
- Flertalet framtida dagvattenanläggningar för både Flemingsbergsdalens planprogram, TSÖ, Solgård 1:1 samt Lokalt Åtgärdsprogram för Ormlången måste samordnas. Utformning, läge och utbredning av damm inom exploateringen är fortsatt under utredning men samordning kring förändringar och planer i detta område kommer att krävas mellan SVOA, Trafikverket och Huddinge kommun för att skapa robusta och fungerande dagvattensystem för samtliga parter.
- Viktigt att kvalitén på Trafikverkets vägdagvatten säkerställs innan detta ansluts mot SVOA:s dagvattenanläggningar.

Synpunkter på Trafikverkets systemhandling som kan påverka området inom Solgård 1:1:

I Trafikverkets systemhandlingsprojektering finns det föreslagna avloppspumpstationer. Behov och placering av eventuella pumpstationer är dock i dagsläget inte fastställt. En avloppspumpstation finns i området kring Annerstavägen och en vid planerad naturmark vid Jonvägen (se figur 6 och 7). Samordning krävs mellan SVOA, Huddinge kommun och Trafikverket innan beslut om behov och placering tas. Om behov av pumpstationer finns måste yta för dessa säkerställas i plankartan innan detaljplanen antas.

Upphävande av detaljplaner:

Inom område A och B (se figur 8) har SVOA idag inga ledningar som behöver säkras med ledningsrätt i och med upphävande av dessa detaljplaner.

Övrigt:

- Det är viktigt att systemhandlingen från Trafikverket samordnas med den ledningsomläggning som planeras av 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.
- Det är viktigt att detaljplanen inte vinner laga kraft innan samordning och kommande ledningsflyttar är säkerställda.

Kommentar:

Befintliga VA-anläggningar

Förvaltningen noterar att ledningsnätet vid Gamla Tullingevägen behöver flyttas och att delar av ledningsnätet på vissa fastigheter i Solgård eventuellt kan slopas.

Förvaltningen instämmer i vikten av reningsanläggningens funktion. Det pågår samordning i dessa frågor mellan Huddinge kommun, Trafikverket och SVOA.

Förvaltningen noterar SVOA:s synpunkt om konflikter mellan VA-ledningar och nytt inlopp för våtmarksområdet. Fortsatt projekterings- och ledningssamordning behöver föras i dessa frågor mellan Huddinge kommun, SVOA och Trafikverket.

Synpunkter på planbeskrivningen

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen har uppdaterats angående skyfall. Mängden hårdgjorda ytor, som kommunen ansvarar för, kommer endast att öka marginellt eftersom delar av den befintliga vägen kommer omvandlas till grönytor. Det pågår samordning i dessa frågor mellan Huddinge kommun, Trafikverket och SVOA.

Förvaltningen delar SVOA:s bild om vikten att hantera skyfall och trummornas kapacitet. Ytterligare utredning och projektering från både Trafikverket och Huddinge kommun har genomförts sedan samrådet. Fortsatt samordning i dessa frågor mellan Huddinge kommun, SVOA och Trafikverket behövs.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av Trafikverkets dagvattenhantering. Det bör dock noteras att krävs att granskande remissinstanser både läser Trafikverkets vägplan med tillhörande utredningar och kommunens detaljplan med tillhörande utredningar för att få förståelse för båda aktörernas olika anläggningar och ansvar.

Dagvattenutredningens bedömning om MKN avser endast förskjutningen av Regulatorvägen. De andra ytorna i detaljplanen regleras antingen till Trafikverkets vägplan eller reglerar marken på samma sätt som i gällande detaljplan. För dessa ytor sker alltså ingen förändring från nuläget.

Förvaltningen delar SVOA:s bild om vikten att säkerställa tillräcklig genomledning under Regulatorbron. Det pågår samordning i dessa frågor mellan Huddinge kommun, Trafikverket och SVOA.

Planbeskrivningen har förtydligats med vem som avses vara huvudman.

Planbeskrivningen har ändrats så att "AB" inte står med i SVOA:s namn.

Förslaget med en sociodukt är inte längre med i planhandlingarna, vilket innebär att intrånget på våtmarksanläggningen minskar.



Förvaltningen noterar att SVOA belyser att massor till vallar och vägbankar måste anläggas med "rena" massor. Detta ansvarar Trafikverket för.

Synpunkter på dagvattenutredningen Norconsult 2020-12-18

Det krävs att granskande remissinstanser både läser Trafikverkets vägplan med tillhörande utredningar och kommunens detaljplan med tillhörande utredningar för att få förståelse för båda aktörernas olika anläggningar och ansvar.

Trafikverket har genomfört mätningar av grundvattnet. Kommunens dagvattenutredning har kompletterats med en redovisning av grundvattennivåerna.

Förvaltningen delar SVOA:s bild om vikten av att hantera skyfall. Ytterligare utredning om trummors kapacitet under Tvärförbindelse Södertörn och projektering från både Trafikverket och Huddinge kommun har genomförts sedan samrådet. Fortsatt samordning i dessa frågor mellan Huddinge kommun, SVOA och Trafikverket behövs.

Flemingsbergdikets kulvert/trumma ingår inte i dagvattenutredningen. Detta ingår i Trafikverkets projekteringsarbete. I detaljplanen utreder kommunen endast lokala dagvattenåtgärder i Regulatorvägens förskjutning.

Anledningen till att kriteriet "Gles bostadsbebyggelse" används i utredningen är för att Trafikverket använder detta kriterium i sina handlingar. För att kunna använda sig av varandras resultat behövs samma ingångsvärden. För gles bostadsbebyggelse är rekommenderad återkomsttid för regn vid fylld ledning 2 år och återkomsttid för trycklinje i marknivå 10 år, vilka båda är VA-huvudmannens ansvar. Enligt P110 från Svenskt vatten definieras utredningsområdet som bebyggelse typ gles bostadsbebyggelse. Motiveringen till den valda återkomsttiden för dimensionering av dagvattenlösningar inom detaljplaneområdet är att ingen av delavrinningsområdena bedöms som känsliga för regn över det dimensionerande flödet och därmed dimensioneras det som gles bostadsbebyggelse.

Det krävs att granskande remissinstanser både läser Trafikverkets vägplan med tillhörande utredningar och kommunens detaljplan med tillhörande utredningar för att få förståelse för båda aktörernas olika anläggningar och ansvar. Därmed måste synpunkter på Trafikverkets anläggningar (dagvattendamm) och projekt lyftas till Trafikverket. Trafikverket planerar att ha katastrofskydd på sina anläggningar.

Dagvatten från Regulatorbron kommer ej avvattnas till Trafikverkets dagvattendamm. Kommunens dagvattenutredning har reviderats inför granskningen och ett avsnitt om katastrofskydd har uppförts.

Övergripande dagvattenhantering för TSÖ och DP Solgård 1:1

SVOA:s synpunkter över vägplanen noteras. Fortsatt dialog och samverkan mellan Trafikverket, Huddinge kommun och SVOA behövs.

Synpunkter på Trafikverkets systemhandling som kan påverka området inom Solgård 1:1



SVOA:s synpunkter över systemhandlingen noteras. Fortsatt dialog och samverkan mellan Trafikverket, Huddinge kommun och SVOA behövs.

Upphävande av detaljplaner

Det noteras att inga ledningsrätter behövs för de områden som upphävs.

Övrigt

Det noteras att SVOA betonar att detaljplanen inte kan antas eller vinna laga kraft innan vissa frågor är lösta och/eller säkerställda. Fortsatt dialog och samverkan mellan Trafikverket, Huddinge kommun och SVOA behövs.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom aktuellt område bestående av 77 kV luftledning, 77 kV markkabel, 24 kV markkabel, 0,4 kV markkabel, 0,4 kV luftledning, 77 kV transformatorstation, 24 kV nätstation och 0,4 kV kabelskåp samt en planerad ny 145 kV markkabel som kommer att förläggas inom en femårs period.

En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.

Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Vattenfall Eldistribution har ett pågående samarbete med Trafikverket avseende projekt "Tvärförbindelse Södertörn".

Vid förändring i kraftledningsnätet bör en bedömning kring lämpligt teknikval (bland annat vid val luftledning eller markkabel) genomföras. Det är särskilt angeläget i områden där väsentliga natur- eller kulturvärden kan påverkas.

En ny 130 kV regionnätstation kommer att behöva etableras i området kring Glömsta. Stationen behöver anslutas med nya 130 kV ledningar alternativt kablar från Vattenfall Eldistributions befintliga stationer i Masmo och Flemingsberg. Efter att de nya ledningarna alternativt kablarna är tagna i drift kan den befintliga 70 kV kabeln mellan Flemingsberg och Masmo raseras.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Trafikverket ansvarar för ledningssamordningen i projektet. Yttrandet sänds över till Trafikverket för kännedom.

Förpacknings- och Tidningsinsamlingen

Det vore oerhört tråkigt om den välanvända återvinningsstationen vid Huddinge Centrum försvinner utan ersättningsplats (som bör vara med i detaljplan om bygglov ska kunna erhållas).

Det samlas in många ton förpackningar och tidningar vid denna återvinningsstation. I nuvarande läge är det många som kan promenera för att



lämna sina förpackningar, de närmsta ÅVS:erna i dagsläget ligger så pass långt ifrån denna att många troligen slutar källsortera om den försvinner.

Kommentar:

Återvinningscentralen planeras att ersättas. Ett arbete inom Miljö- och bygglovsförvaltningen pågår. Yttrandet noteras.

Bygglovs- och tillsynsnämnden

Betydande miljöpåverkan

Förvaltningen ställer sig frågande om underlaget till planen är tillräckligt för att bedöma om planen kan antas utgöra betydande miljöpåverkan eller ej. Generellt saknas information gällande bland annat föroreningar, dagvattenhantering och buller. Vad som bör vägas in i undersökandet om en plan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan framgår av 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966). Förvaltningen anser att detta bör motiveras ytterligare.

Överlag hänvisar planbeskrivningen till Trafikverkets vägplan om mer uppgifter utan vidare precisering eller en tydlig sammanfattning av vad detta medför för detaljplanen. Det bör inte krävas att man ska gå igenom det omfattande material som vägplanen utgör för att förstå detaljplanen utan den bör kunna förstås självständigt.

Planbestämmelser

- Att planlägga för industriområde J (västra sidan av Huddingevägen) i direkt anslutning till bostäder kan innebära problem i form av störningar som buller, lukt och transporter. Förvaltningen ställer sig frågande till om det är en lämplig markanvändning att förlägga industriområdet så nära bostäder. För industrier gäller bullerriktvärden i Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller.
- Vissa områden i planen görs om till naturmark från exempelvis vägområde eller område för återvinningscentral vilket innebär en väsentligt ändrad markanvändning. Hur säkerställs att marken är lämplig i dessa områden? Finns det behov av planbestämmelse för att säkerställa att marken uppfyller krav för känslig markanvändning (KM)?

Dagvatten

Dagvattenutredning har gjorts för hantering av vatten för den planerade bron som är tänkt att gå över Tvärförbindelse Södertörn. I planbeskrivningen framställs dock detta som att utredning har gjorts för hela planområdet. För bron finns förslag på två olika brotyper som bedöms vara i linje med Huddinge kommuns dagvattenstrategi och inte leda till ökade flöden eller föroreningar och därmed inte påverka miljö kvalitetsnormer (MKN) negativt. Det framgår dock inte varför det enbart gjorts beräkningar för den planerade bron och inte för hela planområdet som helhet, eller om det kommer att utföras framöver. Det nämns att Trafikverket i sin vägplan redovisar de åtgärder som planeras för Tvärförbindelse Södertörn, bland andra kulvertering och dagvattendamm, men dessa beskrivs inte närmare. Det anges också att den gamla Regulatorvägen kommer att göras om till gräsytor men det är otydligt hur eller när omvandlingen av befintliga Regulatorvägen



kommer att ske. Sammanfattningsvis saknas en redogörelse för vilka flöden och föroreningsmängder som väntas uppstå för detaljplanen som helhet. Det är viktigt att säkerställa att det finns tillräcklig kapacitet och rening för dagvattnet för hela planområdet.

Förorenad mark

I planbeskrivningen framgår endast att inga kända markföroreningar finns inom området för omläggningen av Regulatorvägen. Den gamla vägsträckningen planeras att delvis utgöra plats för dagvattendamm och delvis utgöra naturmark. Detta innebär att markanvändningen ändras från mindre känslig markanvändning (MKM) till känslig markanvändning (KM) och kan behöva saneras. Det framgår inte om detta kommer undersökas vidare eller hur detta är tänkt att hanteras. Det nämns inget om föroreningar för övriga delar inom planområdet. Planen ska säkerställa att markanvändningen är lämplig och därmed anser förvaltningen att det behöver framgå hur man undersökt och bedömt detta innan planen antas. För området för Tvärförbindelsen nämns endast att järnvägsbanken kan innehålla föroreningar och att provtagningar kommer att göras innan. Det saknas även bedömning för de delar av området där återvinningscentral, vägar och vändplan planläggs för naturmark.

Enligt Länsstyrelsens karta för potentiellt förorenade områden (EBH-kartan) finns inom detaljplanens område bland annat ett avfallsupplag (Grantorp 5:1) samt industri med hantering av klorerade lösningsmedel (Regulatorn 1). Det saknas en bedömning om vilka risker som kan föreligga för planområdet från dessa potentiellt förorenade områden.

Masshantering

Plankartan medger att en vall uppförs mot Flemingsbergsvikens våtmarksområde. Det saknas utförlig information om vallen. Det bör dock framgå om vallen är ett krav för att klara bullernivåer och hur det säkerställs samt hur hög den behöver eller får vara. Återigen hänvisas allmänt till Trafikverkets vägplan utan vidare precisering eller uppgifter om vad detta innebär. Vid anläggandet av vallen bör miljötillsynsavdelningen kontaktas för samråd kring vilka massor som används, dess utformning samt eventuell miljöpåverkan. Om massorna utgör avfall kan vallen vara anmälnings- eller tillståndspliktig. Vallen kan också utgöra väsentlig ändring av naturmiljön vilket då omfattas av krav på samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken.

Buller och vibrationer

I samrådshandlingen står det att den totala bullernivån inom området är relativt hög till följd av den statliga infrastrukturen (Huddingevägen och västra stambanan). Detaljplanen leder till viss ökad trafik inom detaljplanelagt område på grund av trafiken förväntas öka generellt, men att det är framförallt Tvärförbindelsen Södertörn som leder till ökad trafik.

Den ökade trafiken från Tvärförbindelse Södertörn leder till högre bullervärden för delar av bebyggelsen i närområdet. Bostäder som får ett överskridande till



följd av Tvärförbindelsen Södertörn ska enligt samrådshandlingen få bullerskyddsåtgärder som bullerskärmar inom ramen för Trafikverkets vägplan.

Det saknas redovisning för de kvarstående husens bullernivåer förutom för de hus som ska lösas ut. En redovisning behövs gällande Regulatorvägens framtida planer när området kring Flemingsbergsdalen byggs ut samt hur bullernivån längst Regulatorvägen ska klara bullerkraven.

Det saknas resonemang och en bedömning kring hur olika slags bullerkällor kommer att samverka och påverka den totala störningsbilden, dels i byggskedet men även när vägen tas i drift. Enligt plan- och bygglagen (4 kap. 33 a §) ska beräknade värden för omgivningsbuller redovisas i planbeskrivningen. Med omgivningsbuller menas buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar.

Genomgående i bullerutredningen görs bedömningen utifrån ekvivalent ljudnivå baserat på årsmedeldata. Förvaltningen ställer sig frågande till ifall utredning av eventuella säsongsvariationer har gjorts, då detta kan motivera att beräkning på basis av andra tidsperioder än årsmedeldygntrafiken görs, exempelvis somarmedeldygnets flöden eller under vintersäsong då dubbdäck används.

Enligt redovisning består marken av lera, morän och berg. Lera innebär risk för uppkomst av störning från vibrationer från trafik. Vibrationer som störningskälla tas inte alls upp i bullerutredningen. Bedömningen kring störningar av vibrationer i driftskedet anses vara mycket översiktligt bedömda och undermåligt utredda. Det efterlyses en grundlig utredning och bedömning kring vibrationer för att utvärdera att riktvärden för vibrationer inte överskrider i bostäder.

Hållbarhetsperspektivet ur olika aspekter belyses delvis i planhandlingarna. Förvaltningen har ovan kompletterat belysningen genom att utifrån nämndens ansvarsområde lämna synpunkter på några hållbarhetsaspekter.

Detaljplanen är belyst utifrån ett barnperspektiv i och med att en barnkonsekvensanalys har genomförts.

Namnsättning

Enligt kommunens reglemente ansvarar bygglovs- och tillsynsnämnden för namngivning av kvarter, gator, bostadsområden, vägar, broar, allmänna platser och för övriga ortnamn inom kommunen.

Namnbilden inom planområdet är på flera sätt oklar, och det kommer att finnas ett behov av att revidera namnbilden i ett senare planskede.

Namn på tunnlar och trafikplatser längs Tvärförbindelse Södertörns sträckning är ännu inte klargjorda av Trafikverket. I samband med att Trafikverket tydliggör vad som gäller avseende namn på trafikplatser och tunnlar längs tvärförbindelsen bör hänvisningar till ortnamn längs tvärförbindelsens sträckning ses över i planhandlingarna.

Att hänvisa till Glömstastråket och Annerstastråket som namn på gång- och cykelvägar är för närvarande inte att rekommendera. Detsamma gäller för gång- och cykeltunneln som benämns "Vårdkasetunneln". Dessa namn är ännu inte



verkställda och ingår i ett befintligt namnbeslut som är under granskning hos lantmäterivdelningen. Namnen kommer till exempel i konflikt med andra namn längs tvärförbindelsen och även namn på ett regionalt cykelstråk. Det råder därför en viss osäkerhet runt vilka namn som slutligen kommer att verkställas alternativt upphävas i detta namnbeslut.

”Visättravallen” hänvisas till som ett rekreationsområde, men namnet är enbart ett kvartersnamn. Om hänvisningen i planhandlingarna avser idrottsplatsen vid Kvarnängsvägen gäller namnet ”Visättra idrottsplats” istället.

Kommentar:

Dagvattenutredningen och planbeskrivningen har kompletterats i vissa avseenden inför granskningen. Det är dock viktigt att notera att detaljplanen möjliggör för Trafikverkets vägplan men det är inom ramen för vägplanen som Tvärförbindelse Södertörn planeras, projekteras och byggs. Trafikverket har uppfört en miljökonsekvensbeskrivning för det projektet. Förvaltningen anser att det inte är behövligt att Trafikverket och Huddinge kommun uppför en miljökonsekvensbeskrivning för samma projekt och samma ytor. Ställningstagandet om att detaljplanen inte antas innebära betydande miljöpåverkan står kvar. Länsstyrelsen delar denna bedömning.

Det noteras att bygglovs- och tillsynsnämnden anser att planbeskrivningen bör innehålla mer uppgifter om Trafikverkets vägplan. Planbeskrivningen har kompletterats i vissa avseenden men generellt gäller samma ställningstagande, att Trafikverkets vägplan mer utförligt redovisar sina förslag, utmaningar och konsekvenser än vad som görs i detaljplanen.

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 behövs för dess syfte avseende markens beskaffenhet. Marken som omvandlas till naturmark ska inte uppmåna 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.

I dagvattenutredningen har beräkningar i programmet Stormtac avseende föroreningar utförts. I dessa beräkningar behöver man välja en kategori att räkna på och därför har gräs i detta fall valts.

Planområdet består främst av Trafikverkets anläggningar eller av samma markanvändning som finns på platsen idag. Föroreningssituationen har utretts inom detaljplanen för Regulatorn och där konstaterades det att det inte föreligger någon risk för ånginträngning från klorerade lösningsmedel i byggnader. I

området på fastighet Grantorp 5:1 ianspråkats av Trafikverket och deras vägplan, vilket innebär att det är Trafikverkets ansvar att undersöka.

I denna detaljplan ska inte några nya byggnader uppföras, utan detaljplanen möjliggör endast för befintlig användning eller för Tvärförbindelse Södertörn med tillhörande anläggningar. Kommunen uppför endast Regulatorvägen i ny sträckning.

Projektering av vallen pågår av Trafikverket. Vallen ska fungera som en skyddsåtgärd för visuella och rekreativa syften. Vallen kommer bestå av bergmassor från tunneln som har renats och provtagits innan de används.

Redovisning över de kvarstående husens bullernivåer framgår av planbeskrivningen.

Bebyggelse längs Regulatorvägen är inte en fråga för denna detaljplan. Detta hanteras, utreds och säkerställs i kommande detaljplaner för ny bebyggelse i Flemingsbergsdalen.

De bullerkällor som bedöms innebära omgivningsbuller i aktuell detaljplan har utretts i detaljplanens tillhörande bullerutredning.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn samt bygger om Huddinge kommuns väg Regulatorvägen. Frågor om buller i genomförandeskedet hanteras och ansvarar Trafikverket för.

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader sätter upp riktvärden på buller som baseras på årsmedeldygn. Vidare är det branschstandard att använda den nordiska beräkningsmodellen i bullerutredningar, vilket innebär att årsmedeldygn ska användas.

Trafikverket kommer inför byggskedet inventera och utreda de byggnader som ligger inom 150 meter från vibrationsalstrande verksamhet. De krav som ställs på vägens standard säkerställer att det inte blir några vibrationsstörningar på bebyggelsen i driftskedet.

Text och figurer i planbeskrivningen, som redogör för Trafikverkets anläggningar, har ändrats till att följa de av Trafikverket beslutade namn från 2018. Namnen Glömstråket, Annerstråket och Vårdkasetunneln har tagits bort och benämningen av Visättravallen har ändrats.

Förskolenämnden

Nämnden ställer sig positiv till att detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl., i kommundelarna Flemingsberg, Sjödalen och Fullersta i Huddinge kommun genomförs.

I ärendet har det beskrivits hur detaljplanen tar hänsyn till och vad förslaget får för påverkan för barn och unga samt hur man arbetar med barnperspektivet vilket är bra.

Nämnden förutsätter att barnkonventionen är en grund för fortsatt arbete i detaljplanen och att barnens bästa beaktas.



Nämnden framhåller även vikten av att barn och unga ska kunna röra sig mellan bostadsområdena och att detta säkerställs som det beskrivs i detaljplanen. För att möjliggöra detta är det viktigt att vägarna är säkra till och från förskolorna i områdena samt att säkra övergångsställen inrättas med bra belysning.

Nämnden betonar även vikten av att möjliggöra barnens lek och rörelse i området och att det är viktigt att barnen når grönområden som finns tillgängliga.

I det fortsatta arbetet med dagvattenlösningar inom detaljplanen är det viktigt att det i närheten av förskolor är säkra sådana lösningar.

Kommentar:

Det noteras att Förskolenämnden ställer sig positiv till detaljplanen. Förvaltningen tar med sig Förskolenämnden synpunkter om säkra skolvägar, belysning, dagvattenanläggningar samt barns lek och rörelse till kommande genomförandeskede.

Grundskolenämnden

Nämnden ställer sig positiv till att detaljplanen för Solgård 1:1 m.fl., i kommundelarna Flemingsberg, Sjödalen och Fullersta i Huddinge kommun genomförs.

I ärendet har det beskrivits hur detaljplanen tar hänsyn till och vad förslaget får för påverkan för barn och unga samt hur man arbetar med barnperspektivet vilket är bra.

Nämnden förutsätter att barnkonventionen är en grund för fortsatt arbete i detaljplanen och att barnens bästa beaktas.

Nämnden framhåller även vikten av att barn och unga ska kunna röra sig mellan bostadsområden och att detta säkerställs som det beskrivs i detaljplanen. För att möjliggöra detta är det viktigt att vägarna är säkra till och från skolorna i områdena samt att säkra övergångsställen inrättas med bra belysning.

Nämnden betonar även vikten av att möjliggöra barnens lek och rörelse i området och att det är viktigt att barnen når de grönområden som finns tillgängliga.

I det fortsatta arbetet med dagvattenlösningar inom detaljplanen är det viktigt att det i närheten av skolor är säkra sådana lösningar.

Kommentar:

Det noteras att Grundskolenämnden ställer sig positiv till detaljplanen. Förvaltningen tar med sig Grundskolenämnden synpunkter om säkra skolvägar, belysning, dagvattenanläggningar samt barns lek och rörelse till kommande genomförandeskede.

Kultur- och fritidsnämnden

Det är en långsträckt smal dalgång som löper från Masmoberget i väster till Flemingsbergsviken i öster. Den uppodlade ytan i dalgången utgör den sista resten av det odlingslandskap som funnits runt Glömsta och Flemingsbergs gårdar. Dalgången korsas också av de vägar som fram till 1600-talet var huvudvägarna till Stockholm.



Ett par, för förvaltningen väsentliga delar i planprogrammet, behöver i sammanhanget lyftas fram. Det gäller de kulturhistoriskt värdefulla delarna i området samt de fritids- och rekreationsområden som påverkas.

”På en höjd i Glömstadalen, väster om planområdet, ligger Flemingsbergs gård. Denna uppfördes på 1790-talet med huvudbyggnad, flyglar och omgivande park som bildar en liten rest av den tidigare herrgårdsmarken. Gården med närliggande kolonilotter utgör ett tätortsnära grönområde. I nordväst omfattar detaljplanen den så kallade Runda villan vid Annerstavägen. Byggnaden uppfördes år 1955 efter ritningar av arkitekten Valdemar Hagström. Byggnaden är unik med sin runda form och med ytskikt typiska för 1950-talet. Byggnaden bevaras och får samma skyddsbestämmelser som i gällande detaljplan.”
(Planbeskrivning sid. 19)

Förvaltningen menar att det är väsentligt att värna om de kulturhistoriska värden som finns och som kan bidra till identitetskapande i området. Dessa värden kan också bidra till att stärka kommunens varumärke.

Planområdet har närhet till flertalet rekreationsområdet, såsom bland annat Glömstadalen, Flemingsbergs gård, Visättravallen med mera. Planområdet angränsar till och tangerar Flemingsbergskogens naturreservat, vilket är ett viktigt och populärt besöksmål för rekreation. Det går även en vandringsled i östvästlig riktning i Flemingsbergskogens kant. Denna är utmärkt som övrig kulturhistorisk lämning eftersom det är en äldre landsväg som övergavs på 1850-talet. (Planbeskrivning Sid 28)

Vikten av goda möjligheter till rekreation och friluftsliv behöver lyftas fram. I takt med att kommunen i allmänhet och Flemingsbergsområdet i synnerhet växer så ökar behovet av lättillgängliga ytor för rekreation och friluftsliv. Befolkningen i Flemingsbergsområdet beräknas öka från 15 727 invånare 2019 till 20 255 invånare 2029. (Huddinge kommun Befolkningsprognos 2020 – 2029)

En befolkningsökning på 4 528 personer (28,8 %) under perioden kan komma att innebära en ökning av behovet av kommunal service i olika former, bland annat då i form av ytor för fritid och rekreation.

Kommentar:

Det noteras att Kultur- och fritidsnämndens betonar vikten av att skydda och värna kulturhistoriska värden samt fritids- och rekreationsområden. Eftersom det är Trafikverket, via deras vägplan, som kommer genomföra förändringarna i området skickas detta yttrande till Trafikverket för kännedom.

Hyresgästföreningen

Bullernivån inom området är sedan tidigare relativt hög. Biltrafiken kommer att öka väsentligt med den nya tvärförbindelsen.

Målen att minska utsläppen och nå uppsatta klimatmål tros bli svåra att uppnå.



Kommentar:

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Synpunkter på Tvärförbindelse Södertörns utformning och bullerpåverkan bör lämnas till Trafikverket.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen är starkt kritiska till både kommunens detaljplan och Trafikverkets vägplan. Tvärförbindelse Södertörn avstyrks.

Naturskyddsföreningen anser att Tvärförbindelse Södertörn kommer medföra negativ påverkan på naturvärden och att detaljplanen inte är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. Miljöbalken. Tvärförbindelse Södertörn kommer även försämra för rekreation och friluftsliv för boende i både Solgård, Flemingsberg och Visättra. Det kommer bli försämringar för det visuella, ljudmiljön, växter, djur och människors hälsa.

Huddinge kommun har tagit fram två olika förslag på framtida utformning av vall som ska dämpa buller och ta hand om dagvatten (vanlig vägbro och sociodukt). Naturskyddsföreningen efterfrågar tydligare redovisning av förslagen och illustrationer i olika perspektiv och utifrån olika trafikslag.

Naturskyddsföreningen invänder mot kommunens bedömning och motivering om att detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Naturskyddsföreningen anser ett upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen krävs eftersom påverkan sker på naturvärden, artskydd, rekreation och friluftsliv, förändrade dagvattenflöden, Orslångens miljö kvalitetsnormer för vatten, landskapsbilden, regionala och nationella klimatmål genom ökad trafik, risk för att PM10 inte klaras på gång- och cykelbanor, ökat buller,

Naturskyddsföreningen anser även att det blir missvisande att hänvisa till Trafikverkets vägplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Det krävs att kommunen tydligare redovisar vilka bedömningar som ligger till grund för bedömningen att detaljplanen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan. I detta avseende hänvisas även till artikel 9 Århuskonventionen.

De föreslagna åtgärderna för att omhänderta dagvatten inom planområdet innan avledning till befintligt dagvattensystem bedöms otillräckliga.

Naturskyddsföreningen hänvisar till ändringen av praxis gällande artskydd. Naturskyddsföreningen kräver att ansöknings-underlagets bedömningar, i det fall de vilar på den praxis som nu har upphävts av mark- och miljödomstolen (MÖD) och underkänts av EU- domstolen, ska göras om och ställas ut för granskning på nytt.

Kommentar

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



Förvaltningen delar uppfattningen att Tvärförbindelse Södertörn kommer medföra en negativ påverkan på bland annat naturvärden, rekreation och friluftsliv. Trafikverket kommer genomföra vissa anpassningar utifrån detta, bland annat en landskapsvall vid tunnelmynningen för att minska vägens visuella intryck. Tvärförbindelse Södertörn är vidare av riksintresse. Vägen pekas ut i både den regionala utvecklingsplanen och i kommunens översiktsplan. Utifrån det anser förvaltningen 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. Planläggning är en avvägning mellan olika allmänna intressen där natur- och kulturvärden kommer att skyddas i enlighet med Miljöbalken. Till exempel har dessa värden tagits hänsyn till genom att Tvärförbindelse Södertörn grävs ned i stället för att skära igenom Flemingsbergsskogens naturreservat.

Detaljplaneförslaget har inför granskningen förändrats och omfattar inte längre en sociodukt. Förläggningen av Regulatorvägen på bro över Tvärförbindelse Södertörn kommer utformas som en vägbro med separata gång- och cykelvägar. Trafikverket har tagit fram omfattande 3D-simuleringar av Tvärförbindelse Södertörns hela dragning. Förvaltningen bedömer att det materialet är tillräckligt som redovisning av projektets omfattning.

Förvaltningen bedömer att detaljplan inte antas innebära en betydande miljöpåverkan. Detta med bland annat hänvisning till att Trafikverket har uppfört en miljökonsekvensbeskrivning till sin vägplan. Projektets konsekvenser behandlas i det arbetet. Länsstyrelsen delar förvaltningens bedömning att detaljplanen inte antas innebära en betydande miljöpåverkan och Länsstyrelsen har godkänt Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

Den förändrade markanvändningen i och med Tvärförbindelse Södertörn kommer att påverka den befintliga dagvattenhanteringen. Trafikverket ansvarar för hanteringen av dagvatten för sina anläggningar och Huddinge kommun för sina anläggningar. De nya kommunala anläggningarna som föreslås i kommunens detaljplan är omläggningen av del av Regulatorvägen till en bro. Kommunen har upprättat och inför granskningen reviderat en dagvattenutredning som redovisar hur flöden, rening och skyfall hanteras för denna anläggning. Synpunkter på Trafikverkets hantering av dagvatten hänvisas till Trafikverkets vägplan och tillhörande dagvattenutredning.

Det noteras att gällande praxis för artskydd har ändrats i EU-domstol, synpunkten bör dock lämnas till Trafikverket då de är ansvariga för uppförda utredningar i frågan.

Solgård villaägarförening

1. Samrådstiden har varit för kort. Trots förlängd svarstid har det inte gått att få svar på ett antal väsentliga punkter

60 dBA är den nivå som detaljplanen tar upp som en tillåten nivå (felaktigt i och för sig) för att två befintliga byggnader skulle kunna undantas från tvångsinlösen. Trafikverket (och Huddinge kommun) påstår att det inte finns något kvar från en



rapport som påstås visa att 6 (alternativt 4 eller 5) fastigheter absolut måste tvångsinlösas utom just påståendet att de måste tvångsinlösas. Det är inte trovärdigt och styrker misstanken att målsättningen inte varit att förutsättningslöst undersöka möjligheten till ett fullgott bullerskydd utan att man i stället strävat efter ett resultat där man kunnat göra ett försök att övertyga berörda fastighetsägare att de är tvungna att frivilligt eller under tvång lösas in.

2. För de fastigheter som skall lösas in har det inte under någon period varit fråga om samråd utan det har genomgående varit en hänvisning till att om man motsätter sig detaljplanen kan man möjligen överklaga kommunens antagande av planen

Februari 2020 besökte Trafikverket de aktuella fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen och förklarade att bullret från Tvärförbindelse Södertörn skulle bli så högt att fastigheterna skulle bli oboeoliga och de som bodde där var tvungna att flytta och fastigheterna skulle lösas in till marknadsvärde + 25%.

Bullerkartor visades upp men de fick varken fotograferas eller kopieras förutom den som Trafikverket redan hade på sin hemsida. Inga kopior gick heller att få nu utan först långt fram i tiden. En snabb JO-anmälan med kopia till Trafikverket resulterade dock i kopior påföljande vecka.

April 2020 kom ett ”informationsbrev” plus ett ”frågor och svar – dokument”. Under rubriken ”Information och dialog framöver” talas det om ett möte där man kan ställa frågor men inget om att man kan framföra synpunkter (besluten är ju redan fattade). Inga bifogade dokument eller annan information. Januari 2021 kom i princip två likalydande brev igen där det står att fastigheterna skall lösas in.

Observera också att Huddinge kommun inte i något sammanhang talat om samråd med fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen och endast nämner två alternativ: överenskommelse om inlösen alternativt tvångsinlösen.

3. Vi hänvisar till Remissyttrande från Solgårds Villaförening över granskning vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Se bifogade fil ”Synpunkter från Solgårds Villaförening m fl. på vägplan väg 259.pdf”

En del av det som står där har även tagits upp här men det finns ytterligare synpunkter i remissyttrandet som vi anser är relevant vad gäller detaljplanen.

4. Länsstyrelsen ifrågasätter Huddinge kommuns agerande i sitt yttrande

Länsstyrelsens yttrande torde vara ett tillräckligt skäl för Huddinge kommun att ta tillbaka och göra om detaljplaneförslaget.

5. Bygglovs- och tillsynsnämndens förvaltningens tjänsteutlåtande är kritiska till detaljplaneförslaget och hur det tagits fram

Vi anser att planen medför betydande miljöpåverkan och att allt relevant material skall finnas med i underlaget för detaljplanen. Inga allmänna hänvisningar till andra källor. Vi instämmer och vill tillägga att ingen hänsyn tagits till att en del av bebyggelsen som berörs av aktiviteterna i detaljplanen i nuläget är ett tyst område med de starkare krav på ljudnivån som detta medför.

6–7. Kommentar till delegationsbeslutet och planbeskrivningen:



Hänvisning sker till ”Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216” men denna förordning är tillämpbar på nybyggnation och ombyggnad och inte befintliga bostäder. Den är definitivt inte tillämpbar för att kringgå kraven på 55 dBA vid ny- och ombyggnad av väg.

Ett viktigt skäl till att man inte anpassade utförandet av Södertörnsleden till verkliga förhållanden var att den ursprungliga vägplanen var utförd enligt bestämmelserna i äldre MB och ett omtag skulle betyda att nya MB skulle gälla. Detta betyder också att detta påstående inte gäller: ”Eftersom Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse och behöver klara en högre kapacitet än Södertörnsleden planerades för anser Huddinge kommun och Trafikverket att den vetorätt för fastighetsägare som gäller enligt 4 kap. 39 § första stycket PBL genombryts med tillämpning av nämnda paragrafs andra stycke.”

Om genomförandetiden är 5 år hur stämmer detta med byggtiden 10 år?

8. Kommentarer till bullerutredningen

Det framgår inte vilket år som syftas med begreppet prognosår.

Förordning 2015:216 kan användas för nybyggnation/ombyggnad men inte befintlig bebyggelse.

Maximal ljudnivå vid uteplatser har inte beräknats då läget för samtliga uteplatser inte har inventerats. Varför har man inte det?

Kommentar

Förvaltningen noterar att villaföreningen motsätter sig detaljplanen och Trafikverkets vägplan, samt att man anser att detaljplanen hanterats på ett felaktigt sätt. Förvaltningen anser att detaljplanen har hanterats i enlighet med plan- och bygglagens regler och att de lagtekniska omständigheterna är sådana att inlösen av flertalet privata byggrätter måste genomföras för att Trafikverkets vägplan ska kunna genomföras. Förvaltningen anser att den till detaljplanen tillhörande bullerutredningen är uppförd enligt branschstandard och uppfyller kraven för vad en bullerutredning till en detaljplan ska innehålla.

1. Samrådstiden varade mellan 22 februari 2021 och 31 mars 2021. Det uppfyller de krav om minst tre veckor som finns enligt 5 kap. 11 c § Plan- och bygglagen. Utöver det fick föreningen förlängd svarstid till den 20 april 2021.

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 upprätta en detaljplan som möjliggör för framtida Tvärförbindelse Södertörn.

2. Synpunkter på Trafikverkets hantering av sin kommunikation och bemötande av sakägare bör lämnas till Trafikverket. Från förvaltningen har information om inlösen getts via brev, telefon och fysiskt möte, möte där även Trafikverket närvarade. Denna kommunikation har skett innan detaljplanen gick ut på samråd. Förvaltningen beklagar att föreningen har upplevt kommunikationen som bristfällig.



3. Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Granskningsyttrande av Trafikverkets vägplan noteras. Förvaltningen anser att rätt lagstiftning har följts i planarbetet, samt bedömer att en inlösnings av fem fastigheter i Solgård krävs för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna byggas.

4. Länsstyrelsen har lämnat rådgivande synpunkter, i samrådet av detaljplanen, mot detaljplanens reglering med NATUR över fem befintliga bostadshus i Solgård. Förvaltningen har bitt juridisk sakkunnig att bedöma förvaltningens hantering. Denna bekräftar föreslagen reglering av detaljplanen. Det är ett stort ingrepp att tvångsvis reglera bort befintliga byggrätter och kommunen gör sällan sådant. Förvaltningen bedömer, för att Trafikverket ska kunna genomföra sin vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, krävs det att kommunen reglerar bort byggrätterna för fem bostadsfastigheter i Solgård.

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 §.

5. Förvaltningen gör bedömningen att det finns tillräckligt med underlag för att göra en bedömning om betydande miljöpåverkan. Planbeskrivningen har kompletterats i vissa avseenden inför granskningen. Det är dock viktigt att notera att detaljplanen möjliggör för Trafikverkets vägplan och det är inom ramen för vägplanen som Tvärförbindelse Södertörn planeras, projekteras och byggs. Trafikverket har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning för det projektet. Förvaltningen anser att det inte är behövligt att Trafikverket och Huddinge kommun upprättar en miljökonsekvensbeskrivning för samma projekt och samma ytor. Ställningstagandet om att detaljplanen inte antas innebära betydande miljöpåverkan står kvar. Länsstyrelsen delar denna bedömning. För ytterligare svar på Bygglövs- och tillsynsnämndens tjänsteutlåtande se förvaltningens kommentar under deras yttrande.

6–8. Förvaltningen anser att förordning 2015:216 ska användas för planläggning av befintlig bebyggelse. Vid planläggning görs en lämplighetsprövning enligt 2 kap PBL. En bedömning ska alltså göras såväl för tillkommande och befintlig bebyggelse utifrån gällande regelverk. Kommunen garanterar genom sin planläggning markens lämplighet för det ändamål planen anger enligt det regelverk som gäller när planen utarbetas.

Förutsättningarna har förändrats i och med att Tvärförbindelse Södertörn nu ska grävas ned till för att skydda för Flemingsbergskogens naturreservat. Det innebär att trafikapparaten kommer att behöva utformas på ett sådant sätt som inte tidigare kunde förutses.

Genomförandetiden i detaljplanen har ändrats inför granskningen till att vara 10 år.



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

Maximal ljudnivå i hela utredningsområdet har beräknats i bullerutredningen. Se kommunens bullerutredning och bilaga AK08 (Maximal ljudnivå prognosår).

Skopans samfällighetsförening

Tvärförbindelse Södertörn kommer få negativa konsekvenser på samhällsutvecklingen och samhörigheten mellan Huddinges kommundelar. Det finns en risk att allt söder om tvärförbindelsen kommer att bli en isolerad kommundel som upplevs ligga på "fel sida" om vägen. Vi anser att det är mer ansvarsfullt att de kommunala detaljplanerna tar avstamp i de egna kommuninvånarnas bästa och tar sikte på en hållbar samhällsutveckling för Huddinge. Det finns många barn och unga som behöver passera Tvärförbindelsen utifrån skola, förskola och fritidsaktiviteterna. För barnens och tonåringarnas upplevda samhörighet med jämnåriga i andra områden kommer tvärförbindelsen få negativa konsekvenser. Här tror vi att det kan komma att handla om att bo på "rätt" sida om vägen. Vi är medvetna om att det planeras för säkra gång- och cykelpassager som ska förbinda den norra och södra sidan av vägen, men en gång- och cykelbro och en tunnel kommer inte kunna minska upplevelsen av en barriär mellan norr och söder. Dessutom tror vi att den gång- och cykeltunnel som planeras öster om trafikplats Kästa med stor sannolikhet kommer att upplevas som otrygg vissa tider på dygnet. Fler alternativ för passager bör utredas för att lindra barriäreffekten. Ett bra alternativ vore breda passager med gång- och cykelbanor och med ett grönt stråk liknande de ekodukter som planeras som skyddsåtgärd för djur.

Vi motsätter oss att tvärförbindelsen dras genom Glömstadalen, i synnerhet som den är planerad att gå ovan mark stora delar av sträckan. Det kommer bli ett stort ingrepp i landskapsbilden och kulturmiljön. Utöver ängar och åkrar finns det flera sammanhängande grönytor söder om Glömstavägen som idag används av boende i närområdet för lek, promenader, motion och avkoppling. Förlusten av dessa grönytor kommer innebära en rejäl försämring av möjligheterna till spontan rekreation. Den nya stadsdelen Loviseberg kommer innebära ytterligare försämring i möjligheten till rekreation i område.

Vi ser mycket allvarligt på det faktum att bullernivåerna kommer öka markant bland annat i Kästa och Solgård. De beräknade bullerstörningarna måste tas på större allvar än att bara åtgärdas med bullerskydd av olika slag. Vi är mycket bekymrade över att nivåerna kommer överstiga gränsvärden för fastigheter i vägens omedelbara närhet, både på vår sida och på den norra sidan av vägen. Det är också oroande att trafikbullernivåerna beräknas öka även på längre avstånd från vägen. Vi är också bekymrade över den påverkan vägen får på Gömmarens naturreservat, framförallt genom ökat buller.

Vi ser en stor risk i att cykel- och gångvägens närhet till vägen kommer leda till en minskad användning mot idag, och därmed kommer vägplanens vision om ett ökat "grönt" resande att motverkas.



Vi är djupt oroade över de kort- och långsiktiga konsekvenserna som tvärförbindelsen kommer få för artrikedomen i naturen, miljön och klimatet. Flera andra aktörer har lämnat yttranden och synpunkter kring hur projektet förhåller sig till nationella miljö- och klimatmål, och vi väljer att bara uttrycka vår stora oro och frustration inför dessa risker.

Sammantaget anser vi att den framtagna vägplanen medför alltför stora negativa konsekvenser för såväl djurliv, natur- och kulturmiljöer som för Huddingebornas hälsa och levnadsmiljöer. Riskerna vägs inte upp av vinsterna med en markant ökad trafiksäkerhet och ett effektivare trafikflöde i regionen. Dessutom är vi tveksamma till att den beräknade effektiviteten i trafikflödet blir långvarig.

Kommentar:

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.

Förvaltningen anser att det finns ett stort behov av en ny kapacitets stark väg genom Huddinge kommun. Bland annat för att Glömstavägen är en olycksdrabbad väg, och bland annat för att den nya vägen och cykelstråket, som ingår i projektet, kommer ge bättre framkomlighet och säkerhet för såväl bilister, cyklister, gångtrafikanter och den stora mängd godstrafik som dagligen trafikerar Södertörn. Vidare är Tvärförbindelse Södertörn av riksintresse. Vägen pekas ut i både den regionala utvecklingsplanen och i kommunens översiktsplan. Utifrån ovan anser förvaltningen att Trafikverkets nya väg stämmer överens med de kommunala målen och intressena, samt överväger de negativa effekterna som bland annat ökade bullernivåer.



Följande remissinstanser har inte svarat eller avstått från att yttra sig:

Försvarsmakten
Region Stockholm, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
Stockholms läns museum
Strålsäkerhetsmyndigheten
SYVAB
AB Stokab
SRV återvinning AB
Svenska Kraftnät
Gymnasie- och arbetsmarknadsnämnden
Klimat- och stadsmiljönämnden
Socialnämnden och socialutskottet
Trygghets- och delaktighetsberedningen
Vård- och omsorgsnämnden
Pensionärsrådet
Råd för funktionshinderfrågor
Botkyrka kommun
Friluftsförbundet, Huddinge
Huddinge Hembygdsförening
Huddinge villaägarkrets
Fullersta Fastighetsägarförening
Stockholms Handelskammare, Huddinge
Företagarna i Huddinge
Cykelförbundet i Storstockholm
Svensk handel, Stockholm

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Skogsstyrelsen
Polisen, Södertörnspolisens



Inkomna yttranden från sakägare enligt fastighetsförteckning

Sakägare 1

Även jag är emot den planerade Tvärförbindelse Södertörn då jag bor så pass nära den och kommer att påverkas av allt buller ifrån bygget samt all den trafik som kommer uppstå under många år. Jag skulle inte ha något emot om den byggdes lite längre bort eller om min fastighet köptes upp.

Kommentar:

Det noteras att sakägaren motsätter sig kommunens detaljplan och Tvärförbindelse Södertörn. Eftersom bullernivåerna vid denna fastighet inte överskrider de nivåer som framgår i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader planerar inte Huddinge kommun eller Trafikverket att lösa in denna fastighet.

Sakägare 2

1. Jag önskar även få information och skriftliga underlag på hur vi i närområdet kommer att kompenseras då den nya planen inkluderar åverkan på fastigheter som ligger i närområdet. Min fastighet ligger som det verkar inte mindre än 60 meter från den planerade genomfarten. Detta kommer naturligtvis ha inverkan både på min boendemiljö och på mitt fastighetsvärde. Som sagt önskar jag skriftlig information om hur jag som fastighetsägare ska kompenseras för detta.
2. Först önskar jag påpeka att den anrika vårdkasen som ligger i anslutning till det planerade bygget – mellan gamla Tullingevägen och kolonilotterna – verkar vara borta i den nya detaljplanen. Det vore anmärkningsvärt om man inte tar hänsyn till Huddinges arv och historiska platser. Jag önskar understryka vikten av att inte förstöra miljön mer än nödvändigt vid ett så pass stort intrång i området.
3. Jag önskar även en förklaring till varför inte planeringen av väg 259 inte läggs i området där kolonilotterna ligger idag vilket som det ser ut nu borde ge en betydligt mindre åverkan på lokalområdet.

Till sist önskar jag påpeka vikten av att ni som beslutande myndigheter verkligen ser till att informera oss berörda i tid. Information från Trafikverket kom till oss efter slutdatum. Enligt den information som kommit mig tillhanda har jag adresserat frågorna till rätt person, om inte så vore fallet önskar jag skriftlig tillbaka om vart jag då ska vända mig.

Kommentar:

Buller vid denna fastighet kommer i huvudsak från vägar och järnväg som Trafikverket är huvudman för. Frågor om kompensation bör därför lämnas till Trafikverket. Däremot kan det noteras att i kommunens bullerutredning, vilken även redovisar buller från Trafikverkets vägar och järnvägar, konstaterar att bullernivåerna vid denna fastighet inte överskrider de nivåer som framgår i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Synpunkter på Tvärförbindelse Södertörns innehåll och utformning bör lämnas till Trafikverket.



Synpunkter över för sent inkommen information från Trafikverket behöver lämnas till Trafikverket.

Sakägare 3

Den bullerutredning som gjorts (utförd av Tyréns) har så stora brister att den ej kan anses vara tillräcklig som underlag vid kommande ändring av detaljplan.

Av samma anledning avser vi överklaga kommande förslag till ändring.

Kommentar:

Det noteras att sakägaren motsätter sig kommunens detaljplan och anser att uppförd bullerutredning innehåller stora brister. Bullerutredningen har i delar uppdaterats till granskningen. Det noteras att vederbörande avser att överklaga detaljplanen.

Sakägare 4

En stor farhåga är förstås buller för boende och naturreservatet. Finns det garantier för att det inte överstiger tillåtna nivåer och vem är ansvarig om så blir fallet?

Som jag förstår av planbeskrivningen anses min fastighet inte få högre dygshögstanivå och därmed inte påverkas. Jag vill opponera mot den bedömningen då det är ljud av väldigt olika karaktär och olika tider på dygnet.

Nästa fundering gäller cykelbanorna. Dessa verkar generellt nedprioriterade vid ritandet av leden, men för oss boende i Solgård blir det ju väldigt dåligt. Cykelbanan gör en stor omväg runt Solgård och det blir svårt att ta cykelvägen för oss boende. Det tycker jag är direkt fel. Vi närmast boende får "dras med" motorleden men får inte själva del i den lokala infrastrukturen som byggs ut!

Den starkaste synpunkten är dock den lokala trafiksituationen. Redan nu är det mycket trafik på Tellusvägen och Regulatorvägen mot vad de är anpassade för. Det är flera platser med dålig sikt i kurvorna och dessutom finns varken trottoarer eller cykelbanor. Den nya leden kommer sannolikt öka trafiken ytterligare på dessa vägar.

Det är redan nu en svår trafiksituation där barn korsar gator med dålig sikt utan övergångsställen. Detta måste förstås förbättras så snart som möjligt men absolut innan bygget startar och ytterligare försvårar sikt och navigering vid Regulatorvägen.

Kommentar:

Förvaltningen har tagit fram en bullerutredning till detaljplanen. Denna redovisar hur bullernivåerna är idag och i prognosåret när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd. Om man har synpunkter på bullernivåer vid sin fastighet kan man vända sig till kommunens Miljötillsyn. Om bullernivåer är högre än vad gällande riktvärden anger är det huvudmannen för den bullrande verksamheten som ansvarar för att uppföra åtgärder.

Förvaltningen anser att den till detaljplanen tillhörande bullerutredningen är framtagen enligt branschstandard och uppfyller kraven för vad en bullerutredning till en detaljplan ska innehålla.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Frågor rörande Tvärförbindelse Södertörns planering för gång- och cykel bör lämnas till Trafikverket.

Förvaltningen noterar att vederbörande belyser en problematisk trafiksituation på det lokala trafikinätet. Denna del av Regulatorvägen planeras få separerade gång- och cykelbanor vilket kommer förbättra trafiksäkerheten i det lokala vägnätet

Sakägare 5

Som boende i Solgård (Merkuriusvägen) har jag flera kraftiga förbehåll mot den planerade genomfartsleden och de förändringar det kommer innebära för området.

För det första verkar inga åtgärder vara inplanerade för att reducera de signifikanta ljudföroreningar som garanterat kommer med leden. Våtmarkens utformning bildar en vind- och ljudtunnel som fortplantar ljud till och med från pendeltågsstationen långt in i naturreservatet. Detta påverkar inte bara naturupplevelsen som Huddinge kommun säger sig värna, men dessutom påverkar det djur- och fågellivet som är unikt.

För det andra innebär utbyggnaden ökad luftförorening i ett område med många barn samt i anslutning till naturreservat dit många människor tar sig för att njuta av natur och frisk luft. Är väldigt bakåtsträvande att med dagens klimatmål bygga ut biltrafik istället för mer miljövänliga alternativ.

För det tredje innebär detaljplanen en, om möjligt, försämring av gång- och cykelmöjligheter i området. Brist på trottoarer och cykelbanor gör området direkt farligt för många, framför allt barnen, och detta verkar alltså inte åtgärdas trots de omfattande byggnationerna.

Sammanfattningsvis byggs Södertörnsleden på Solgårds bekostnad utan att på något sätt förbättra närområdet, vilket inte är rimligt.

Kommentar:

Förvaltningen noterar att vederbörande motsätter sig detaljplanen och anser att Tvärförbindelse Södertörn kommer påverka människor och natur negativt.

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Frågor rörande Tvärförbindelse Södertörns utformning, buller, luft med mera bör lämnas till Trafikverket.

Regulatorbron kommer förläggas på bro och denna kommer ha separerade gång- och cykelbanor. Trafiksäkerheten i detta område på Regulatorvägen bedöms därmed bli bättre.



Sakägare 6

1. Samrådstiden har varit för kort. Trots förlängd svarstid har det inte gått att få svar på ett antal väsentliga punkter

60 dBA är den nivå som detaljplanen tar upp som en tillåten nivå (felaktigt i och för sig) för att två befintliga byggnader skulle kunna undantas från tvångsinlösen. Trafikverket (och Huddinge kommun) påstår att det inte finns något kvar från en rapport som påstås visa att 6 (alternativt 4 eller 5) fastigheter absolut måste tvångsinlösas utom just påståendet att de måste tvångsinlösas. Det är inte trovärdigt och styrker misstanken att målsättningen inte varit att förutsättningslöst undersöka möjligheten till ett fullgott bullerskydd utan att man i stället strävat efter ett resultat där man kunnat göra ett försök att övertyga berörda fastighetsägare att de är tvungna att frivilligt eller under tvång lösas in.

2. För de fastigheter som skall lösas in har det inte under någon period varit fråga om samråd utan det har genomgående varit en hänvisning till att om man motsätter sig detaljplanen kan man möjligen överklaga kommunens antagande av planen

Februari 2020 besökte Trafikverket de aktuella fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen och förklarade att bullret från Tvärförbindelse Södertörn skulle bli så högt att fastigheterna skulle bli oboeoliga och de som bodde där var tvungna att flytta och fastigheterna skulle lösas in till marknadsvärde + 25%.

Bullerkartor visades upp men de fick varken fotograferas eller kopieras förutom den som Trafikverket redan hade på sin hemsida. Inga kopior gick heller att få nu utan först långt fram i tiden. En snabb JO-anmälan med kopia till Trafikverket resulterade dock i kopior påföljande vecka.

April 2020 kom ett ”informationsbrev” plus ett ”frågor och svar – dokument”. Under rubriken ”Information och dialog framöver” talas det om ett möte där man kan ställa frågor men inget om att man kan framföra synpunkter (besluten är ju redan fattade). Inga bifogade dokument eller annan information. Januari 2021 kom i princip två likalydande brev igen där det står att fastigheterna skall lösas in.

Observera också att Huddinge kommun inte i något sammanhang talat om samråd med fastigheterna utefter Marsvägen och Tellusvägen och endast nämner två alternativ: överenskommelse om inlösen alternativt tvångsinlösen.

3. Vi hänvisar till Remissyttrande från Solgård's Villaförening över granskning vägplan för Tvärförbindelse Södertörn. Se bifogade fil ” Synpunkter från Solgård's Villaförening m fl. på vägplan väg 259.pdf”

En del av det som står där har även tagits upp här men det finns ytterligare synpunkter i remissyttrandet som vi anser är relevant vad gäller detaljplanen.

4. Länsstyrelsen ifrågasätter Huddinge kommuns agerande i sitt yttrande

Länsstyrelsens yttrande torde vara ett tillräckligt skäl för Huddinge kommun att ta tillbaka och göra om detaljplaneförslaget.



5. Bygglovs- och tillsynsnämndens förvaltningens tjänsteutlåtande är kritiska till detaljplaneförslaget och hur det tagits fram

Vi anser att planen medför betydande miljöpåverkan och att allt relevant material skall finnas med i underlaget för detaljplanen. Inga allmänna hänvisningar till andra källor. Vi instämmer och vill tillägga att ingen hänsyn tagits till att en del av bebyggelsen som berörs av aktiviteterna i detaljplanen i nuläget är ett tyst område med de starkare krav på ljudnivån som detta medför.

6–7. Kommentar till delegationsbeslutet och planbeskrivningen:

Hänvisning sker till ”Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader 2015:216” men denna förordning är tillämplig på nybyggnation och ombyggnad och inte befintliga bostäder. Den är definitivt inte tillämplig för att kringgå kraven på 55 dBA vid ny- och ombyggnad av väg.

Ett viktigt skäl till att man inte anpassade utförandet av Södertörnsleden till verkliga förhållanden var att den ursprungliga vägplanen var utförd enligt bestämmelserna i äldre MB och ett omtag skulle betyda att nya MB skulle gälla. Detta betyder också att detta påstående inte gäller: ”Eftersom Tvärförbindelse Södertörn är av riksintresse och behöver klara en högre kapacitet än Södertörnsleden planerades för anser Huddinge kommun och Trafikverket att den vetorätt för fastighetsägare som gäller enligt 4 kap. 39 § första stycket PBL genombryts med tillämpning av nämnda paragrafs andra stycke.”

Om genomförandetiden är 5 år hur stämmer detta med byggtiden 10 år?

8. Kommentar till bullerutredningen

Det framgår inte vilket år som syftas med begreppet prognosår.

Förordning 2015:216 kan användas för nybyggnation/ombyggnad men inte befintlig bebyggelse.

Maximal ljudnivå vid uteplatser har inte beräknats då läget för samtliga uteplatser inte har inventerats. Varför har man inte det?

Kommentar:

Förvaltningen noterar att vederbörande motsätter sig detaljplanen och Trafikverkets vägplan, samt anser att detaljplanen hanterats på ett felaktigt sätt. Förvaltningen anser att detaljplanen har hanterats i enlighet med plan- och bygglagens regler och att de lagtekniska omständigheterna är sådana att inlösen av flertalet privata byggrätter måste genomföras för att Trafikverkets vägplan ska kunna genomföras. Förvaltningen anser att den till detaljplanen tillhörande bullerutredningen är uppförd enligt branschstandard och uppfyller kraven för vad en bullerutredning till en detaljplan ska innehålla.

1. Samrådstiden varade mellan 22 februari 2021 och 31 mars 2021. Det uppfyller de krav om minst tre veckor som finns enligt 5 kap. 11 c § Plan- och bygglagen. Utöver det fick vederbörande förlängd svarstid till den 20 april 2021.

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 upprätta en detaljplan som möjliggör för framtida Tvärförbindelse Södertörn.

2. Synpunkter på Trafikverkets hantering av sin kommunikation och bemötande av sakägare bör lämnas till Trafikverket. Från förvaltningen har information om inlösen getts via brev, telefon och fysiskt möte, möte där även Trafikverket närvarade. Denna kommunikation har skett innan detaljplanen gick ut på samråd. Förvaltningen beklagar att vederbörande har upplevt kommunikationen som bristfällig.

3. Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Granskningsyttrande av Trafikverkets vägplan noteras. Förvaltningen anser att rätt lagstiftning har följts i planarbetet, samt bedömer att en inlösning av fem fastigheter i Solgård krävs för att Tvärförbindelse Södertörn ska kunna byggas.

4. Länsstyrelsen har lämnat rådgivande synpunkter, i samrådet av detaljplanen, mot detaljplanens reglering med NATUR över fem befintliga bostadshus i Solgård. Förvaltningen har bitt juridisk sakkunnig att bedöma förvaltningens hantering. Denna bekräftar föreslagen reglering av detaljplanen. Det är ett stort ingrepp att tvångsvis reglera bort befintliga byggrätter och kommunen gör sällan sådant. Förvaltningen bedömer, för att Trafikverket ska kunna genomföra sin vägplan för Tvärförbindelse Södertörn, krävs det att kommunen reglerar bort byggrätterna för fem bostadsfastigheter i Solgård.

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 §.

5. Förvaltningen gör bedömningen att det finns tillräckligt med underlag för att göra en bedömning om betydande miljöpåverkan. Planbeskrivningen har kompletterats i vissa avseenden inför granskningen. Det är dock viktigt att notera att detaljplanen möjliggör för Trafikverkets vägplan och det är inom ramen för vägplanen som Tvärförbindelse Södertörn planeras, projekteras och byggs. Trafikverket har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning för det projektet. Förvaltningen anser att det inte är behövligt att Trafikverket och Huddinge kommun upprättar en miljökonsekvensbeskrivning för samma projekt och samma ytor. Ställningstagandet om att detaljplanen inte antas innebära betydande miljöpåverkan står kvar. Länsstyrelsen delar denna bedömning. För ytterligare svar på Bygglövs- och tillsynsnämndens tjänsteutlåtande se förvaltningens kommentar under deras yttrande.

6–8. Förvaltningen anser att förordning 2015:216 ska användas för planläggning av befintlig bebyggelse. Vid planläggning görs en lämplighetsprövning enligt 2 kap PBL. En bedömning ska alltså göras såväl för tillkommande och befintlig bebyggelse utifrån gällande regelverk. Kommunen garanterar genom sin



planläggning markens lämplighet för det ändamål planen anger enligt det regelverk som gäller när planen utarbetas.

Förutsättningarna har förändrats i och med att Tvärförbindelse Södertörn nu ska grävas ned till för att skydda för Flemingsbergskogens naturreservat. Det innebär att trafikapparaten kommer att behöva utformas på ett sådant sätt som inte tidigare kunde förutses.

Genomförandetiden i detaljplanen har ändrats inför granskningen till att vara 10 år.

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

Maximal ljudnivå i hela utredningsområdet har beräknats i bullerutredningen. Se kommunens bullerutredning och bilaga AK08 (Maximal ljudnivå prognosår).

Inkomna yttranden från övriga

Närboende 1

Jag skriver detta med anledning av den planerade och efterlängttade Södertörnsleden med frågor och synpunkter när det gäller trafikplats Solgård.

Vi som boende i Solgård har ett stort behov av att kunna ta oss till Flemingsbergsdalen även efter byggandet av den nya leden. Det är därför väldigt viktigt att vi får någon form av väg, både för bil, cykel och gående över/under den nya leden till all den service som finns i Flemingsbergsdalen. Enligt den reklamfilm som visas på Trafikverkets hemsida finns det en sådan väg, se nedan bild. Snälla se till att den inte förhandlas bort under budgetfasen av projektet.

Vidare har vi idag en trafiklösning som är väldigt farlig då vi ska ta oss ut från Solgård mot Huddinge Centrum via Storängsleden. Korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden är livsfarlig med alvarliga olyckor om inte månadsvis så åtminstone kvartalsvis. Det finns två anledningar till att jag tar upp detta problem i samband med Södertörnsleden.

1) Under byggnationen av leden är det viktigt att ni ser till att vi fortsättningsvis i så stor utsträckning det är möjligt kan ta oss ut direkt till Flemingsbergsdalen. Annars tvingar ni all utgående trafik i Solgård ut genom korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden. Den här korsningen är verkligen livsfarlig redan idag. Har under vintern bevittnat 2st alvarliga olyckor bara då jag haft anledning att passera platsen. Här har vi dessutom ett moment 22 där Trafikverket inte vill investera i en trafiklösning då Storängsleden ska övergå i kommunal regi så fort leden är klar (2030?) och en kommun som inte kan bestämma över en central trafiklösning i kommunen och därmed sina innevänares säkerhet. Om ni kommer ha längre perioder då ni stänger passagen till Flemingsbergsdalen måste ni investera i en trafiklösning i korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden.

2) Om ni under projektet pressas att förhandla bort en vägförbindelse under/över Södertörnsleden från Solgård till Flemingsbergsdalen måste ni även ta med kostnaden för en trafiklösning korsningen Mariedalsvägen/Storängsleden i



kalkylen. Allt annat kan omöjligt vara i enlighet med gällande lagstiftning kring trafiksäkerhet.

Stort tack för att ni tar hänsyn till oss boende i Solgård och vår säkerhet i ert arbete med Södertörnsleden.

Kommentar:

Regulatorvägen kommer förläggas på bro över Tvärförbindelse Södertörn och denna trafik-, gång- och cykelkoppling är en del av projektet. Förvaltningens inställning är att denna förbindelse ska genomföras.

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

Det är Trafikverket som kommer bygga om Regulatorvägen på bro. Förvaltningen noterar och instämmer i att kopplingen till Flemingsberg är viktig ur trafiksäkerhet.

Kommunen kommer ta över huvudmannskapet för Storängsleden när Tvärförbindelse Södertörn är färdigbyggd, vilket bedöms vara cirka 2033. Kommunen för dialog med Trafikverket om lämpliga åtgärder på vägen.

Närboende 2

Toppenbra förslag, ser fram emot den nya förbindelsen.

Det jag skulle önska är att det i samband med detta kommer en nedfart till perrongen på Huddinge C från andra hållet.

Kommentar:

Yttrandet noteras. Området vid perrongen i Huddinge Centrum är inte med i detta projekt.

Närboende 3

Varför kan man inte gå in i tunnel under järnvägen i stället för att lyfta upp trafiken till en bro över? Vilka åtgärder kommer ni att vidta för att minska bullret för oss boende längs med Mercuriusvägen? En fyrfilig hårt trafikerad väg samt en fyrspårig hårt trafikerad järnväg, allt inom 200 meter påverkar oss otroligt redan idag. Lägg där till den nya trafikplatsen som planeras. Snälla tänk er för ordentligt!

Kommentar:

Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn. Buller från befintliga och planerade statliga bil- och järnvägar ansvarar Trafikverket för att hantera. Frågor rörande Tvärförbindelse Södertörns utformning samt buller från statliga anläggningar bör lämnas till Trafikverket.



Närboende 4

Jag är orolig över hur Tvärförbindelse Södertörn och kommande förändring av Regulatorvägen och eventuella nya trafikflöden förbi min fastighet kommer att påverka min boendemiljö.

- Jag ser inte i detaljplan hur sträckningen av Södertörnsleden kommer se ut mer än var den planeras. Jag ser inte var tunnel slutar från naturreservat och var tunnel börjar igen vid trafikplats Solgård.
- Jag ser inte heller om leden kommer att vara nersänkt, eller vilka bulleråtgärder som planeras.
- Jag ser inte hur ny dragning av Regulatorvägen kommer att anslutas vid Solgård, vilken höjd och hur trafikflöden därifrån planeras.
- Kommer min fastighet på något sätt att påverkas negativt av ökat buller och ökad trafik?
- Hur ser åtgärderna ut som säkerställer att min fastighet inte påverkas negativt i något avseende med anledning av de nya vägbyggnationerna och den nya detaljplanen?

För formens skull bestrider jag härmed det detaljplaneförslag som nu är ute för samråd om det inte framgår tydligt att boendemiljön för min fastighet inte kommer påverkas negativt, samt om tillräckliga kompensationsåtgärder planerats och beslutats genomföras.

Kommentar:

Det noteras att vederbörande motsätter sig kommunens detaljplan och anser att det inte framgår tillräckligt tydligt i planbeskrivningen hur dennes fastighet påverkas av Tvärförbindelse Södertörn. Det är Trafikverket som planerar, projekterar och bygger Tvärförbindelse Södertörn och ytterligare redovisning avvägens utformning kan återfinnas i Trafikverkets vägplan.

Fastigheten bedöms få en ökad ekvivalent bullernivå. Bullernivåerna överstiger inte reglerna i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Se kommunens och Trafikverket bullerutredningar. Fastigheten bedöms inte få förändrade bullernivåer gällande maximal ljudnivå från trafikbuller.

Närboende 5

Jag tolkar plankartan som att den nya bron som ersätter nuvarande Regulatorvägen ansluter Tellusvägen i korsningen Tellusvägen / Mercuriusvägen. Jag är medveten om att Mercuriusvägen har stora problem med fortkörning och alltför stor trafikmängd för vägens dimensionering, därför ställer jag mig frågande till att den nya bron ansluter vid korsningen med Mercuriusvägen och inte vid Neptunusvägen. Vidare undrar jag ifall Ni undersökt möjligheten att den nya bron ansluter till Neptunusvägen i den övre delen av backen vid korsningen med Saturnusvägen? Detta skulle kunna möjliggöra framtida trafikering med buss och förenkla en kollektivtrafikförsörjning längs Regulatorvägen då det området ska utvecklas framöver.

Kommentar:



Olika dragningar av Regulatorbron har studerats. Det finns flertalet planeringsförutsättningar som behöver beaktas. En sådan är att minimera intrånget på våtmarksområdet. Den föreslagna dragningen av Regulatorbron bedöms efter avvägning mellan olika frågor vara den mest fördelaktiga.

Närboende 6

Vi tycker man kan överväga att ta bort motortrafik in och ut i Solgård på tvärförbindelsesidan, dvs inte bygga bron vid Regulatorvägen över Tvärförbindelsen med anslutning till Solgårds villaområde. Detta skulle minska genomfartstrafik och buller som redan idag är högt, trots genomfartsförbud. Genomfarten har ökat markant sedan exploateringen av området började. I planen står det att trafiken till och från Solgård inte beräknas öka men det skulle vara bra för de flesta och miljön om trafiken istället minskade denna väg tycker vi.

Kommentar:

Idag finns det en vägkoppling mellan Solgård och Flemingsberg/Visättra. Förvaltningen anser att denna koppling fortsatt behövs. Detta för att säkerställa kopplingar till och från Solgård till omkringliggande områden.

Björn Gyllensten

Planarkitekt