



Datum
2019-03-01
Rev datum. 2019-03-14*

Diarienummer
KS-2015/252

Samrådsredogörelse – Detaljplan för Rosenhill i Fullersta kommundel, Huddinge kommun

Sammanfattning

Under samrådet inkom många yttranden från fastighetsägare i Rosenhill. Bland remissinstanserna sammanfattas nedan deras huvudsakliga synpunkter.

Länsstyrelsen har haft synpunkter på att planförslaget måste visa att möjligheten av följa miljökvalitetsnormerna nedströms i Tyresåns avrinningsområde inte försämrats, att riskbilden för den planerade bebyggelsen måste förtydligas liksom att de geotekniska förutsättningarna måste utredas ytterligare.

Trafikverket har lämnat synpunkter på att diskussionen om korsningen Midsommarvägen/Glömstavägen om möjliga trimningar bör fortsätta, samt betydelsen av att Tvärförbindelsen eventuellt kan avlasta Glömstavägen från farligt gods i framtiden. Inom trafikverket pågår diskussion om att Glömstavägen då kan bli omledningsväg för Tvärförbindelsen och vad det i sådana fall skulle få för konsekvenser för kommunens planläggning.

SVOA önskar att ansvaret för de föreslagna dammarna förtydligas mellan kommunen och SVOA. Vidare så pågår det en kapacitetsutredning för ledningsnätet och därmed är kapacitetsbehovet ännu inte helt klarlagt vilket kommunen måste ha med sig i den fortsatta planeringen.

Lantmäteriet har haft synpunkter på vilka fastigheter som kan komma att bildas inom planområdet och att en del av dem skulle bli planstridiga då de inte skulle uppfylla bestämmelse om minsta planstorlek. Därutöver har de haft synpunkter på användningsbestämmelsen BS och andra egenskapsbestämmelser.

Trafikförvaltningen SLL har lämnat synpunkter på den genare kopplingen som samrådsförslaget hade för linje 714 och dess påverkan på befintlig linje och busshållplatser, liksom Rosenhillsgatans föreslagna bredd på 7 meter.

Förskolenämnden menar på att den kommande exploateringen tillskapar ett behov av 100-120 förskoleplatser. Vidare pekar de på vikten av att trafiksäkerheten utreds i det fortsatta planarbetet då många barn kommer röra sig i området.

Tillsynsnämnden har lämnat synpunkter på att friytan för förskolan i samrådsförslaget inte når upp till 40 kvadrat per barn i enlighet med Boverkets rekommendationer.

Bland *fastighetsägare, Fullersta Fastighetsägareförening och övriga* var det vissa frågor som utmärkte sig som särskilt viktiga som främst rörde genomfartstrafik, vägbredd och standard, vägdragnings och intrång på enskilda fastigheter,

*Revidering 2019-03-14, text som tidigare varit dold och överstruken har bytts ut mot formuleringen (*se akt*).

HUDDINGE KOMMUN

Kommunstyrelsens förvaltning

Post 141 85 Huddinge
Besök Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 301 95
Tfn vxl 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se
www.huddinge.se



byggrätter, inlösen och gatukostnader. Synpunkter som kom kring planförslaget rörde till stor del också byggrätters storlek samt utformning av flerbostadshusen.

Förändringar i plankartan

Följande ändringar görs bland annat med hänsyn till synpunkterna i samrådet.

- Kolonivägen har tagits bort från detaljplanen. En eventuell anslutning till centrum med bussgata behöver anpassas efter de framtida förändringarna för Glömstavägen och Huddingevägens sammankoppling. Kommunen bedömer att en koppling måste utredas vidare i samband med de stora trafikförändringarna. Eftersom trafiken längs Rosenhillsvägen, (huvudgatan i området) inte kommer att fortsätta till Kolonivägen kommer en vändplan att byggas i detaljplanens gräns. Den befintliga vändplanen i Vistabergs Allé tas bort och trafiken kan fortsätta till den planerade vändplanen. Cykelmöjlighet kommer att finnas kvar.
- Rosenhillsvägens bredd, ändras från 20,5 meter i samrådsförslaget till 18 meter. Det är det minimimått som krävs för att kunna behålla de funktioner som en huvudgata med busstrafik, dagvattenhantering, gång- och cykelbana.
- Antalet våningar längs Rosenhillsvägen ändras från 2 – 4 våningar till 3 – 5 våningar. Anpassningen gjordes utifrån det centrumnära läget, planens syfte med förtätning av bebyggelse samt en mer stadsmässig skala och karaktär till huvudgatan. Planen möjliggör kommersiella lokaler i bottenvåning.
- Björnmossevägens vändplans läge har justerats för att bättre anpassas till terrängen.
- På norra sidan vid Björnmossevägen föreslås att kvartersmarken omfördelas för att passa in i den nya planeringen av Björnmossevägen.
- Gatuutformningen i det nordöstra området har justerats efter den kuperade terrängen. Det medför att den tänkta bebyggelsen också justeras efter gatustrukturen.
- Gestaltning av flerbostadshusen i slutet av Rosenhillsvägen, har bearbetats och varierande höjd samt förhållandet mellan gavel och långsida ger kvarteret en egen identitet och bidrar till ett levande taklandskap. Samrådsförslagets 3-4 våningar har ändrats till 3-5 våningar.
- En del av södra Rosenhillsvägen (mellan Fågelsångsvägen och Annelundsvägen) har tagits bort från planområdet. Den norra delen av södra Rosenhillsvägen blir kvar inom planområdet men gatubredden minskar från 10,5 meter till 8,5 meter. Avvägningen gjordes utifrån trafiksiktlinjer på grund av terrängen samt intrångsbilden i de små fastigheterna längs södra Rosenhillsvägen.
- Plangränsen mot Kolonivägen har placerats så att den ligger i linje med befintliga gällande detaljplaner. Det underlättar hantering av genomförandetid i kommunens planering.



- Behovet av en förskola har tydliggjorts efter samrådet och anses nu vara en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras. Därför har den flexibla planbestämmelsen om bostäder eller skola bytts ut mot en tvingande bestämmelse om S, förskola på fastigheten Rosenhill 1:28. På fastigheten Rosenhill 1:29 gäller fortsatt den flexibla bestämmelsen. Del av den kommunala marken i anslutning till Rosenhill 1:28 som i samrådsförslaget markerades som naturmark tas i granskningsförslaget i anspråk som gårdsyta till förskolan för att uppnå kravet om 30 kvm gårdsyta per barn.
- En bestämmelse om E-område har lagts till på plankartan.
- En av tre parker har tagits bort, den vid Fågelsångsvägen. Planområdet blir trots att den lilla parken tas bort välförsörjt med ytor för rekreation (parken mellan Skapaskolan och bebyggelsen i norr, lekplatsen vid Mossvägen och rekreationsåtgärderna i mossen).
- Minsta tomtstorlek för egenskaperna e1 och e2 har ändrats från 800m² till 750 m².

Utöver detta har en rad småjusteringar gjorts i plankartan som ändrade gränser mellan privat kvartersmark och gatumark, förtydliganden med mera.

Beskrivning av ärendet

Plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning fick i december månad 2014 i uppdrag att upprätta en detaljplan för Rosenhill av kommunstyrelsen.

Syftet med planläggningen är att fortsätta utvecklingen av Vistaberg genom att ge möjligheter till förtätning och en nyexploatering med tätare bebyggelse i form av gruppbebyggda småhus och flerbostadshus i området. Planen innefattar även utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet samt ny och ombyggnad av huvudgata och det lokala gatunätet.

Detaljplanen för Rosenhill har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

Samråd skedde under 23 maj till 4 juli 2017. Inkomna yttranden från remissinstanser, sakägare och berörda har sammanställts och besvarats i separat redogörelse som i skrivande stund finns tillgänglig på kommunens hemsida samt fortsättningsvis i kommunens arkiv. Personnamn har tagits bort för att möjliggöra publicering på kommunens hemsida.

Hur har samrådet gått till?

Samråd genomfördes under tiden 23 maj till 4 juli 2017 genom att plankarta med bestämmelser och planbeskrivning sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen, myndigheter och berörda remissinstanser för yttrande.



Under samrådstiden inkom 69 yttranden, varav 16 från remissinstanser och 53 från sakägare och övriga. Yttrandena har sammanställts i denna samrådsredogörelse.

Annons om samrådsmöte i form av ett öppet hus publicerades i tidningarna "Mitt i" och "Södra sidan".

Öppet hus hölls den 12 juni 2017 på Folkes i Huddinge centrum dit drygt 100 personer kom och träffade representanter från Lantmäterimyndigheten, Samhällsbyggnadsavdelningen, bygglovsavdelningen och exploatörerna Bonava (fd. NCC) och Bovara (fd. Cohen fastigheter AB).

De flesta frågorna och synpunkterna handlade om trafik, byggrätter, inlösen och gatukostnader. Många hade detaljfrågor kring sina respektive fastigheter, framförallt kring fastighetsgränser, intrång och inlösen, samt bygglov. Trafikfrågor som var aktuella var genomfartstrafik, busstrafik, vägbredder samt vägdragning och med det intrång på enskilda fastigheter.

De synpunkter som kom kring planförslaget rörde till stor del byggrätters storlek, utformning av flerbostadshusen, önskan om vägdragning ovan Annelundsvägen för att nå tomter mellan Majgårdsvägen och Annelundsvägen. En illustrationsplan samt tydligare beskrivning av effekterna för de enskilda fastigheterna efterfrågades för att enklare förstå planförslagets konsekvenser.

Samrådsredogörelse – del 1 och del 2 – läsanvisning

I del 1 redovisas synpunkterna sammanfattade från remissinstanserna och övergripande synpunkter från sakägare och övriga med samhällsbyggnadsavdelningens kommentarer.

I del 2 är synpunkter från sakägare och övriga sammanställda i sin helhet med kommentarer för varje yttrande.

Innehåll

Del 1.....	5
Inkomna yttranden från remissinstanser	5
Sammanfattning av yttranden från sakägare och övriga.....	23
Del 2.....	28
Inkomna yttranden från sakägare.....	28
Inkomna yttranden angående detaljplanen från gatukostnadsutredningen	103
Inkomna yttranden från övriga	108



Del 1

Inkomna yttranden från remissinstanser

Inkomna remissvar har sammanfattats men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens planakt. Yttranden bemöts i kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Namn på personer och fastighetsbeteckningar är borttagna ur texterna för att redogörelsen ska kunna publiceras på Huddinge kommuns hemsida.

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att det finns risk för att föreslagen utformning av planen kan innebära att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs och att bebyggelse kan bli olämplig med hänsyn till människors säkerhet.

Till granskningsskedet behöver kommunen

- visa på att planförslaget inte innebär att möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna nedströms i Tyresåns avrinningsområde försämras
- tillföra ett resonemang runt riskbilden för planerad bebyggelse
- utreda de geotekniska förutsättningarna ytterligare.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §. I yttrandet lämnar även Länsstyrelsen råd om översvämning samt informerar om samråd gällande riksintresse för luftfarten.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, luftfart

Planförslaget innehåller byggnader som är över 20 meter. Höga byggnader kan påverka riksintresse för kommunikation (luftfart). Kommunen behöver samråda med flygplatser av riksintresse vid byggnation inom en 60 kilometers radie (MSA-ytan) från flygplatser. För denna detaljplan berörs Swedavia Bromma flygplats samt Swedavia Arlanda flygplats.

Även Luftfartsverket kan behöva höras vid planering av byggnader eller anordningar högre än 20 meter över marknivå och en flyghinderanalys kan behöva beställas vid behov. Se

<http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/flyghinderanalys>

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen beaktar ev. synpunkter från LFV och berörda flygplatser i den fortsatta planeringen.



Miljökvalitetsnormer för vatten

Recipienten för större andelen av planområdet är sjön Trehörningen, som ingår i Tyresåns avrinningsområde. En mindre del i sydvästra hörnet avvattnar idag mot sjön Orlången. Den senare har miljökvalitetsnormer och problem med övergödning och gifter. Kommunen föreslår att leda bort allt dagvatten till Trehörningen. Trehörningen har inga miljökvalitetsnormer eftersom den har för liten yta för att klassas som en ytvattenförekomst. Sjön har dock ett lokalt åtgärdsprogram (2015-2021) och det finns stora problem med övergödning som till stor del orsakas av dagvattenbelastning från urbana områden. Belastningen av fosfor för Trehörningen behöver minska med cirka 350 till 650 kg totalfosfor per år. Länsstyrelsen anser att om vattenkvaliteten i Trehörningen inte förbättras på kort sikt, kan det inverka negativt på möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna nedströms i Tyresåns avrinningsområde.

Dagvattenhantering

Området beskrivs som en sänka mellan höjder med berg i dagen. I nuläget finns inga dagvattenledningar i planområdet, men en anslutningspunkt till Stockholm Vatten- och Avfalls dagvattenledning finns i Mossvägen utanför planområdet. Den leder bort till Trehörningen.

Dagvattenutredningen (Ramböll 170207) beskriver halter och mängder förorenande ämnen före och efter exploateringen och konstaterar att rening av dagvatten behövs för att föroreningsbelastningen av Trehörningen inte ska öka.

De av dagvattenutredningen föreslagna åtgärder för fördröjning och rening av dagvattnet är avskärande diken, fördröjningsmagasin, makadamdiken och växtbäddar. Den samlade fördröjande och renande effekten av dessa åtgärder bedöms av kommunen vara tillräckligt för att inte äventyra att MKN kan följas i recipienterna. Ur tabellerna 7-11 i dagvattenutredningen kan avläsas att det krävs rening i våtmark för att komma ner i halter av förorenande ämnen som kan säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Länsstyrelsen bedömer att rening i våtmark eller dagvattendamm krävs för att säkerställa att planen inte kommer att äventyra möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna i nedströms recipienter.

Risk och säkerhet

Transporter av farligt gods

Avståndet är som närmast 120 meter till Glömstavägen, som utgör primär transportled för farligt gods. I planbeskrivningen konstateras att farligt godsvägar finns i närheten av planområdet, och bebyggelse längs Annelundsvägen utesluts ur förslaget. Dock saknas ett resonemang runt riskbilden för den bebyggelse som planeras. Hur trafiksituationen kommer att se ut i närområdet är oklart, men som nämns i Trafikverkets yttrande över detaljplanen pågår diskussion om Glömstavägen ska bli omledningsväg för Tvärförbindelse Södertörn. Länsstyrelsen instämmer i att det är viktigt att kommunen bevakar vilka



restriktioner omledningsvägen då kan ges i fråga om transporter med farligt gods, eftersom det kan få konsekvenser för kommunens planläggning.

Länsstyrelsens bedömning är att kommunen måste visa att risken blir godtagbar. Enligt Länsstyrelsen, förutsätter en sådan redovisning att kommunen måste redovisa riskbilden utifrån dagens vägsträckning och med utgångspunkt hur situationen kan se ut då Tvärförbindelse Södertörn har genomförts.

Geotekniska risker

Geotekniska förhållanden och avvattningsmöjligheter är beroende av varandra och Länsstyrelsen anser att geotekniken behöver utredas vidare inför granskningsskedet. Detta för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse och att erforderliga lösningar för omhändertagande av vatten säkerställs.

Råd om tillämpningen av 2 kap. PBL - Allmänna och enskilda intressen

Översvämningsrisk

Kommunen har identifierat problemområden inom planområdet i skyfallsmodell, främst exploatering närmast mossen som planeras för flerbostadshus, samt området söder om Fågelsångsvägen som planeras för radhusbebyggelse.

För att dessa områden ska kunna bebyggas behöver marken höjas och sekundära avrinningsstråk säkerställas. För områdena regleras höjden på färdigt golv på plankartan för att säkerställa att planerad bebyggelse inte riskerar att översvämmas vid 100-års regn. Kommunen anger även att detta ska detaljstuderas till granskning så att rätt nivå utifrån översvämningsrisker sätts. Länsstyrelsen betonar vikten av att sådan uppdatering görs av plankarta och planbeskrivning till granskning.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Fornlämningar

Länsstyrelsen har beslutat om två arkeologiska utredningar inom planområdet. De två fornlämningar som framkom vid dessa (två tjärdalar) är undantagna för bebyggelse, vilket innebär att Länsstyrelsen inte har någon erinran ur fornlämnings synpunkt.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentarer: Planförslaget skickades till LFV, Swedavia Bromma flygplats samt Swedavia Arlanda Flygplats. Sammanfattningsvis har de ingenting att erinra över planförslaget.

Rening av dagvattnet avses genomföras i samtliga steg som föreslås i dagvattenutredningen (Ramböll 2017-02-07). Kommunen har sedan tidigare säkerställt ett nyttjande av mossen med bestämmelser i plankartan och avser även att säkerställa en yta för våtmarken genom bestämmande i plankartan.



Dagvattendammar skrivs in i genomförandebeskrivningen och kostnaden tas med i gatukostnaden som fördelas på exploatörer, kommun och privata.

För att hantera risken för översvämning läggs en planbestämmelse till på plankartan om att fastigheternas grund ska vara vattentät, källare får ej uppföras samt att färdigt golv regleras till minst +28,5 i de berörda fastigheterna.

Planförslaget ca 120 meter mellan väg och ny bebyggelse följer Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och markanvändning för bostäder. Vi vet inte med 100 procents säkerhet att Tvärförbindelse Södertörn genomförs och att den kommer att avlasta Glömstavägen från farligt gods. Detaljplanen för Rosenhill bedöms att antas innan ett eventuellt kommunalt övertagande av Glömstavägen i och med ett genomförande av tvärförbindelse Södertörn. Ny bebyggelsen inom planområdet kommer att ligga högt ovan Glömstavägen på ca 10-15 meter och bakom en kulle med tät vegetation. De topografiska förhållandena, bevarande av vegetation samt beaktande av rekommenderad skyddsavstånd gör att detaljplaneförslaget anses som godtagbar ur risksynpunkt.

En geoteknisk utredning har tagits fram, Norconsult 2018-07-31 och 2018-08-30.

Höjdsättning för vägar och färdigt golv för bostäder anpassas så att ingen skada människor eller privat egendom skall ske pga översvämning. Grundkonstruktion måste utföras vattentät i områden som riskerar att översvämmas.

Planbestämmelse för färdigt golv har lagts till på plankartan samt förtydligas i planbeskrivningen. Byggnader i lågpunkter med risk för höga vattenflöden får ej förses med källare. Detta regleras i plankartan och förtydligas i planbeskrivningen. Vägar höjdsätts för att säkerställa "människors liv", men viss översvämning av vägar kan förekomma. Kommunen anser detta vara acceptabelt.

Trafikverket

Buller

Trafikverket vill se en reviderad bullerrapport med underlag från följande dokument som finns på Trafikverkets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Berakna-och-utreda-buller-och-vibrationer/>

Beräkning höghastighetståg

[Nordisk beräkningsmodell Nord 2000/2006, SP Report 2014:33 \(pdf-fil, 15, MB, öppnas i nytt fönster\)](#)

[PM 2017-02-07 Bulleremissioner från elmotorvagnar, typgodkända år 2015-2035, antagna data för beräkning av bullernivåer, dnr TRV 2016/81283 \(pdf-fil, 496 kB, öppnas i nytt fönster\)](#)

Trafikverket anser att riksdagens riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder och annan störningskänslig bebyggelse ska följas (infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53). Kommunen är planerande



myndighet och kan under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer. Kommunen tar därmed ansvar för bullerstörningen och gör en medveten avvägning. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket att, i egenskap av verksamhetsutövare, bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande.

Gator och trafik

Trafik från området kommer ytterligare att belasta den redan idag utsatta Glömstavägen. Korsningen med Midsommarvägen har tidigare diskuterats med Trafikverket inom ramen för möjliga trimningar, där en översyn av signaler har prioriterats. För närvarande har diskussionen avstannat eftersom inga medel finns. Diskussionen bör trots det fortsätta för att ha beredskap om åtgärderna kan komma att inrymmas i Trafikverkets eller kommunens budget.

På de platser där planering av gång- och cykelbanor ligger i närheten av Trafikverkets anläggningar, t.ex. vid Kolonivägen, bör gång- och cykelbanornas placering och utformning samrådas med Trafikverket.

Risk

Enligt planen kommer ytterligare planläggning av fastigheter att ske när Tvärförbindelse södertörn kan avlasta Glömstavägen från farligt gods. Diskussion pågår inom Trafikverket om Glömstavägen ska bli omledningsväg till Tvärförbindelse Södertörn. Det är viktigt att kommunen bevakar vilka restriktioner omledningsvägen ges i fråga om transporter med farligt gods, vilket kan få konsekvenser för kommunens planläggning.

Kommentarer: Planbeskrivningen redovisar att man tagit tillvara alla möjligheter att nå låga bullervärden och att man gjort vad som kan anses vara tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat med hänsyn till omständigheterna i Rosenhill. Avsteg från riktvärdena för buller bedöms vara acceptabla med tanken på det centralt läge med goda kollektivtrafikförbindelser. Bullerutredningen för planen har tagit höjd för något högre trafikmängder än den senaste trafikanalysen för området (PM 2019-01-24). Kommunen bedömer att utredningen inte behöver revideras. Vem som bekostar eventuella bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande är inte en planfråga.

Budget för bland annat översyn av signaler är inte en planfråga men kommunen, genom Trafik- och landskapssektionen, för gärna en dialog kring utformningen vid Midsommarvägen och eventuellt andra trimningsåtgärder längs med Glömstavägen. Kommunen informerar Trafikverket om de gång- och cykelplaner som finns i området, samt för en dialog kring utformning och placering av de gång- och cykelbanor som ansluter till Trafikverkets nät. Angående riskbedömning, se svaret i länsstyrelsens yttrande.



Stockholm vatten och avfall (SVOA)

Befintliga va-ledningar och va-anläggningar

Genomförandet av föreslagen detaljplan innebär utbyggnad av allmänna va-ledningar samt flytt av befintliga allmänna va-ledningar. Omfattningen av ledningsutbyggnad, omläggning samt behov av pumpstationer o. dylikt kommer att utredas av Stockholm Vatten. Eventuellt behövs därefter yta avsättas i detaljplanen för pumpstationer samt u-områden för va-ledningar.

Kostnaden för erforderliga omläggningar av va-ledningar skall byggherren/exploatören svara för och det regleras via genomförandeaftal mellan Stockholm Vatten och byggherren/ exploatören.

Angränsande till detaljplaneområdet har Stockholm Vatten en befintlig avloppspumpstation (Vistaberg Allé). Den är placerad precis väster om det lilla naturområdet i Rosenhillvägens norra del i planen. Enligt Stockholm Vattens föreskrifter bör inte bostadsbebyggelse placeras närmare än 50 meter från avloppspumpstationer på grund av risk för störning i form av lukt och ljud. Detaljplanen bör anpassas för att ta hänsyn till detta.

Befintliga huvudvattenledningar finns idag placerade i närheten av planerad våtmark och dess fördröjningsyta. Eventuellt behöver dessa ledningar bytas ut till ett annat material alternativt flyttas för att minska risken för påverkan från våtmarken. Detta ingår i utredningen som genomförs av Stockholm Vatten.

I planbeskrivningen gällande befintliga ledningar står det att nedströms ledningsnät har kapacitet att hantera dagens avrinning vid 10-årsregn inklusive klimatfaktor 1,2. Det pågår en kapacitetsutredning för nedströms ledningsnät, men något färdigt resultat finns ännu inte presenterat. Således är kapacitetshovet ännu inte helt klarlagt.

u-område

Stockholm Vatten har befintliga ledningar inom detaljplanområdet som kommer i konflikt med planerad bebyggelse och ytor avsatta för lek vid Fågelsångsvägen, se bifogad karta med ledningsinformation. U-område bör avsättas i detaljplanekartan för dessa ledningar alternativt bör dessa ledningar flyttas, vilket dock är svårt eftersom befintliga fastigheter redan är anslutna till detta läge.

I samma område, norr om Fågelsångsvägen, finns i detaljplanen ett område på fastigheterna markerad med "prickmark". Vad avses marken utnyttjas till? Stockholm Vatten har idag befintliga ledningar delvis i dessa prickmarkytor som kan komma att behöva u-område för va, enligt ovan.

Dagvatten

Avrinningsvägar vid 100-årsregn bör redovisas i kartunderlag och hänsyn bör vid behov tas i detaljplanen. Detta ligger utanför Stockholm Vattens ansvar, men bör beaktas för att minska risken för översvämning av fastigheter.

Hur ska man hantera de befintliga fastigheter som ligger i de områden som enligt dagvattenutredningen riskerar att översvämmas/område där marken bör höjas?



I korsningen Fågelsångsvägen - Rosenhillsvägen finns ett område som utgör en lokal lågpunkt enligt dagvattenplanen och som översvämmas enligt skyfallskarteringen. Trots detta planeras området bebyggas med bostäder (tätare bebyggelse) enligt detaljplanen. Hur är detta tänkt att hanteras? Bör inte den här ytan istället avsättas för hantering/fördröjning av dagvatten?

Enligt Dagvattenplanen i dagvattenutredningen avleds dagvatten i ett öppet stråk över fastigheterna på norra sidan om Fågelsångsvägen. Det är idag ett lågstråk över fastigheterna. Är det tänkt att bli ett öppet dike på fastighetsmark? Vem blir i så fall ansvarig för diket? Detta bör klarläggas och detaljplanen bör anpassas efter det.

Ansvarsrollen för båda föreslagna dammarna (våtmark + groddamm) som planeras i mossen i samband med genomförandet av detaljplanen bör klargöras. Om Stockholm Vatten avses ansvara för drift- och underhåll för någon av dammarna måste den anläggas enligt våra anvisningar och inkludera tillfartsvägar som uppfyller Stockholm Vattens krav.

Dammarna bör utformas och placeras på sådant vis att de blir mindre passande som bosättning för groddjur.

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten genom lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

Fördröjning av dagvattnet bör ske inom fastigheten innan avledning av överskottsvatten sker till det allmänna dagvattennätet. LOD inom den egna fastigheten förordas inom kommunen (dagvattenstrategin) och reducering av dagvattentaxan kan erhållas om LOD kan påvisas.

Övrigt

Vid eventuellt behov av större va-anläggning som exempelvis en allmän pumpstation har Stockholm Vatten krav på tillfartsvägens uppbyggnad, bland annat avseende bredd, vilket bör tas hänsyn till i detaljplanen.

Enligt teckenbeskrivningen i planbestämmelserna finns "plusmark" under rubriken "Begränsningar av markens bebyggande" upptagen 2 gånger. Ena gången står att "marken för med undantag av uthus och garage inte förses med byggnader". Andra gången står det att "Marken får endast bebyggas med uthus". Vad gäller?

En av fastigheterna i plankartan har fått begränsning i markens bebyggande i form av "Marken får byggas över med planterbart bjälklag. Balkonger och uteplats medges" Vad avses? Varför endast den här fastigheten? Hur kommer fastighetens LOD (infiltration/fördröjning av dagvattnet på fastigheten) att påverkas?

Kommentarer: Omlokaliseringen av vattenledningen från dess nuvarande läge till ett nytt läge företrädesvis i allmänplatsmark regleras via de avtal som



kommunen har med Stockholm vatten AB. Ett avtal mellan kommunen och exploatören reglerar sedan eventuella kostnader mellan kommunen och Exploatören för flytten av ledningen.

Enligt SVOA finns det filter som tar bort lukten från befintlig pumpstation vid gränsen till planområdet. Men man kan inte garantera att det alltid är luktfritt.

SVOA har tagit fram en förprojektering av VA med bland annat kontroll av ledningskapacitet. Det framkom inte något behov av pumpstation eller u-område inom planområdet.

I korsningen Fågelsångsvägen – Rosenhillsvägen läggs planbestämmelse in om att fastigheterna skall byggas vattentätt och källarlösa, samt att nivå för färdigt golv lägst skall vara +28,5 för att undvika översvämning. Yta för fördröjning och rening av dagvatten sker i mossen på motsatt sida av Rosenhillsvägen. Kommunen gör bedömningen att avsatt yta för fördröjning är tillräcklig. Dagvattendamm kommer att anläggas i mossområdet och utformas för det ändamålet samt även för rekreativa syften. En andra damm utformas för att hysa groddjur och dagvatten kommer ej ledas till denna damm. Dock kommer båda dammarna inklusive den omkringliggande naturliga sumpskogen fungera som översvämningssyta vid skyfall.

Fastighetsägare uppmanas ordna med LOD-lösningar inom sin fastighet enligt kommunens dagvattenstrategi. LOD-lösningar förordas även i mark- och exploateringsavtal.

Lantmäteriet

Fastigheterna Rosenhill (se akt) har fått användningen BS, bostäder/förskola. För området gäller både egenskapen e₁ och e₇. För egenskapen e₁ gäller bostäder och att minsta tomtstorlek är 800 m². För egenskapen e₇ gäller förskola, högst en femtedel av fastigheten får bebyggas. Eftersom det inte går att uppfylla båda dessa bestämmelser är det bättre att sätta en egen egenskapsbestämmelse som tar med att området antingen kan bebyggas med bostäder minsta tomtstorlek 800 m² eller förskola där högst en femtedel får bebyggas.

Utefter Kolonivägen och Rosenhillsvägen kommer ett antal fastigheter att beröras av inlösen. Endast den del av fastigheterna som ska inlösas ligger inom planområdet. Resterande del av fastigheterna ligger inom detaljplaner och inom dessa detaljplaner finns det bestämmelser som gör att fastigheterna kan bli planstridiga efter det att inlösen har skett.

En fastighet (se akt) kommer också bli tvungen att köpa till mark för att kunna uppfylla minsta tomtstorlek efter inlösen. Tre fastigheter (se akt) kommer inte uppfylla bestämmelsen om att högst 1/5 får bebyggas efter inlösen.

Tomtindelnigen kommer behöva tas bort för (se akt).

Lantmäteriet föreslår att berörda fastigheter tas med i sin helhet för att komma undan problemen ovan. Ny planbestämmelse för dessa fastigheter skulle kunna



vara minsta tomtstorlek 750 m² för (se akt) och att högst en tredjedel får bebyggas för (se akt).

Huddinge kommun har under våren 2017 ansökt om en sådan fastighetsbestämning som omnämns i planbeskrivningen sidan 73. Denna lantmäteriförrättning kommer att löpa parallellt med planprocessen.

Planförslaget innebär att den befintliga gatustrukturen kommer att förändras i området. Nya lokalgator behöver namnges och befintliga gator kommer att sammanbindas vilket innebär att gatunamn kan komma att ändras.

Kommentarer: Den flexibla bestämmelsen om bostäder och skola har ersatts av användningen skola på en av två fastigheter. Där den flexibla bestämmelsen är kvar har egenskapsbestämmelsen skrivits i enlighet med lantmäteriets yttrande. Nämda fastigheter som lantmäteriet menar skulle bli planstridiga berörs inte länge efter borttagningen av Kolonivägen och del av Södra Rosenhillsvägen. Lantmäteriet genomförde en kontroll av fastighetsgränser i samband med planarbetet.

Hembygdsföreningen i Huddinge

Hembygdsföreningen i Huddinge vill att exploatering ska ske med hänsyn till de arkeologiska lämningar som finns, bl.a. tjärdalar och fyndplatser som visar på äldre tids boplatser. (2017-06-15)

Kommentarer: Två arkeologiska utredningar har gjorts inom planområdet på Länsstyrelsens begäran och finns på kommunens hemsida. De två fornlämningar som framkom vid dessa (två tjärdalar) är undantagna för bebyggelse.

Södertörns Fjärrvärme

Föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet. Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området och (se akt) är ansluten till fjärrvärme. (2017-07-03)

Kommentarer: I samband med kommunens detaljprojektering för allmänplats förs dialog med Södertörns fjärrvärme gällande eventuell ny dragning av fjärrvärme och fjärrkyla till och förbi planområdet.

SRV återvinning AB

Anser att eftersom man i hela området tagit god hänsyn till säkerheten för gång- och cykeltrafikanter måste fastigheternas avfallshantering planeras i ett nära samarbete med SRV för att möjliggöra en hållbar långsiktig lösning. SRV informerar att det finns olika alternativ på hämtning av avfall som kräver olika förutsättningar. Beroende på bebyggelse kan det vara maskinell hämtning för enskilda kärl där bilens tömningsarm måste komma åt kärlet från bilvägen på ett säkert sätt, eller manuell hämtning från större gemensamma kärl där kärlet hämtas, efter att bilen ställts upp på en säker plats, och ska då rullas ut för att tömmas i bilen. Planeras det för gemensamma nedgrävda behållare behöver kranbilen en säker uppställningsplats där den står och lyfter behållarna. Kranbilen får inte lyfta över cykelväg och helst inte över gångväg. Där hämtning kräver



säker uppställningsplats behöver detta tas i beaktande i planeringen då det kan påverka utformning av vägar, gång- och cykelvägar.

Kommentarer: *Det är exploatörens ansvar att ordna en avfallslösning som godkänns av SRV. Sophämtning förekommer på allmänplats längs lokalgatorna. Vändplatslösningarna i detaljplanen har godkänts av SRV och följer kommunens tekniska handbok. Samrådsförslaget reserverar ingen mark för gemensamhetsanläggning för avfallshantering i form av gemensamma underjordiska behållare. SRVs synpunkter föranleder inte en ändring av planförslaget, däremot införs upplysningen/information i planbeskrivningen.*

Södertörns brandförsvarsförbund

Vill att det är tydligt att det blir både framkomlighet och brandvatten. De anser att brandvattenförsörjning via alternativsystemet är tillämpligt och att planen ska ange mer specifikt vem som ansvarar för att brandpostsystem byggs ut i området. De informerar att om räddningstjänstens utrustning används som alternativ utrymningsväg kan en förväntad insatstid på under 10 minuter användas i dimensioneringen. Framkomligheten till byggnaderna med räddningstjänstens fordon kan inom de kuperade områdena av planen vara begränsade. Ett alternativ som Södertörns brandförsvarsförbund vill lyfta fram är att planen ställer krav på att byggnaderna dimensioneras så att de kan utrymmas utan hjälp från räddningstjänstens höjdfordon. D.v.s. att behovet av räddningsvägar och uppställningsplatser för stegar och höjdfordon minskas. Detta genom att ställa krav på TR 2 trapphus i byggnaderna enligt Boverkets byggregler (BBR). (2017-07-05)

Kommentarer: *Gatorna är dimensionerade enligt standard för att uppfylla framkomlighetskrav av räddningstjänsten inklusive i den mer kuperad norra delen av planområdet. Förvaltningen förutsätter att krav på brandsäkerheter inom fastighetsmark (byggnader och tomtmark) kommer att följas upp av byggherrar och inom bygglovsprövning. Det är dock inget som kan regleras i detaljplanen. Planförslaget innebär en blandning av åldersgrupper vilket skapar olika trygghetsfaktorer i området under dygnets alla timmar. Planförslaget följer Huddinges handbok för tryggare stadsmiljöer. Stockholm Vatten och Avfall ansvarar för att brandpostsystemet byggs ut. Brandvattenförsörjning via alternativsystem är tillämpligt i området.*

Trafikförvaltning

Planområdet ligger i sin helhet inom en 1 kilometersradie från Huddinge Centrum och pendeltågstation och en nyexploatering och förtätning av bebyggelsen här är därför helt i enlighet med RUFS. Vidare är planen föredömlig i sin organisation av bebyggelsen då den tätare bebyggelsen i form av flerbostadshus hamnar närmast det tilltänkta kollektivtrafikstråket.

Den planerade ny- och ombyggnaden av Rosenhillsvägen samt Kolonivägen möjliggör en genare trafikering för linje 714, vilket trafikförvaltningen ser som positivt. En omläggning av linje 714 förutsätter dock att annan befintlig linje dras



via Glömstavägen så att Vistaskolan och bostäder där kollektivtrafik försörjs. Kontakt bör tas tidigt, helst innan granskningsskedet av planen, med trafikförvaltningen för att diskutera de linjeförändringar, nya hållplatslägen osv som möjliggörs av planen.

För att möjliggöra busstrafik längs med huvudgatan behöver denna utformas enligt RiBuss och vara 7 meter bred och inte 6,5 meter som handlingarna nu anger, och bredare där vägen svänger. Även svängradier och lutningar behöver vara enligt RiBuss. Om det planeras för verksamheter i bottenplan behöver det säkerställas att bilar inte felparkeras i körbanan och hindrar busstrafiken för "ska bara"-ärenden.

Utformning av tillkommande busshållplatser ska vara enligt Ribuss och påstigningspunkten får inte vara närmare än 10 m från korsning. Gång- och cykelvägar till kollektivtrafiken ska utformas säkra, trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Cykelväg ska gå bakom hållplatser.

Det är viktigt att eventuella störningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av byggnader ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

I frågor som eventuellt kan komma att påverka busstrafikens framkomlighet vill trafikförvaltningen ha en dialog i ett tidigt skede.

Kommentarer: Detaljplanen har arbetas om och. kolonivägen har uteslutits från detaljplaneområdet och den genare bussförbindelsen mellan Huddinge centrum och Vistabergs allé är inte längre aktuell. I granskningsförslaget föreslås istället att befintlig busslinje 714 förlängs på Rosenhillsvägen och sedan vänder i en ny vändplan vid Rosenhillsvägens slut, en bit ifrån befintlig vändplan för Kolonivägen. Ingen genomfart för vare sig busstrafik eller biltrafik tillåts mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen. I granskningsförslaget ändras körbanans bredd på Rosenhillsvägen till 7 meter för att tillgodose framkomligheten för busstrafiken i detta område. Kontakt har tagits med Trafikförvaltningen för att diskutera ny linjedragning och hållplatslägen som möjliggörs i planen. I granskningsförslaget föreslås även en hållplats vid vändplan på Rosenhillsvägen. Svängradier, lutningar och placering av hållplatsen följer RiBuss. Gång- och cykelbanan förläggs bakom busshållplatsen och är i möjligast mån utformade för att skapa ett gent och sammanhängande cykelnät som upplevs som tryggt och som är tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. För att underlätta framkomligheten för bussen längs Rosenhillsvägen föreslås ingen lastning/lossning vid planerade verksamheter och flerbostadshus. Planbeskrivningen redovisar att man tagit tillvara alla möjligheter att nå låga



bullervärden och att man gjort vad som kan anses vara tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat med hänsyn till omständigheterna i Rosenhill. Avsteg från riktvärdena för buller bedöms vara tillämpliga med tanken på det centralt läge med goda kollektivtrafikförbindelser som råder på platsen. De planerade bostäderna intill Rosenhillsvägen skall utformas så att de tillåter en tyst eller ljuddämpad sida.

Fullersta Fastighetsägareförening

Fullersta Fastighetsägareförening är en 90 år gammal ideell förening med cirka 50% av de boende i Rosenhill, Vistaberg samt Fullersta som medlemmar. Det innebär att föreningen representerar cirka 1300 fastighetsägare i denna del av Huddinge.

Fullersta Fastighetsägareförening (FFF) har tagit del av samrådsförslaget för Rosenhillsområdet och noterar att en stor andel av våra medlemmar blir i högsta grad påverkade av förslaget till ny infrastruktur och bebyggelse.

Området ska kompletteras med cirka 300 nya bostäder och med anledning av detta ses infrastrukturen över. Syftet att tillföra kommunen fler bostäder är förstås vällovligt men förslaget har ett antal allvarliga problem som måste lösas för att planerna ska kunna genomföras.

När kommunen nu tänker sig omfattande förändringar av nuvarande infrastruktur så vill FFF understryka att det är av yttersta vikt att så sker med varsamhet och med rimliga ingrepp i befintliga strukturer. Här måste man noga lyssna till de synpunkter som inkommer från berörda boende och fastighetsägare. Syftet att bereda plats för 300 nya bostäder kan inte, med bibehållen respekt för politiker och tjänstemän från väljarkåren, tillåtas att ödelägga och förstöra karaktären i ett av Huddinges äldsta och bäst bevarade villaområden

FFF listar här nedan synpunkter inom ett antal områden:

Kollektivtrafikförsörjning

Rosenhill har redan idag god kollektivtrafikförsörjning, vilket även framgår av samrådshandlingen. Detta kommer även att gälla för de nya bostäderna.

Av kontakter som FFF har tagit framgår att det är högst troligt att Glömstavägen även fortsättningsvis kommer att ha en påfart till Huddingevägen. FFF finner det därmed helt omotiverat att dra in buss i området med de långtgående konsekvenser detta innebär för områdets fastighetsägare i och med att erforderliga mått inte alls finns i befintliga gatusektioner.

Gatukostnad/VA-avgift

Vi kan från FFF:s sida inte anse att det är rimligt att fastighetsägare som inte får möjlighet att stycka av en ny tomt ska vara med och betala för infrastrukturförändringar som har initierats med anledning av en förtätning av området. Det framgår av förslaget att huvuddelen av föreslagen höjning av gatustandarden motiveras med den nya bebyggelsen och den ökade trafik som den innebär. I övrigt hänvisas till regionala ställningstaganden. Varför ska



Rosenhillsområdets befintliga fastighetsägare finansiera detta? Underhållet av vägarna inom Rosenhill har under många år varit starkt eftersatt. Att se till att vägarna håller en sådan nivå att de är farbara än rimligen något som man kan förvänta sig bekostas av skattemedel? Den lokaltrafik som genereras av befintlig bebyggelse är mycket måttlig och kräver inga höjningar av standarden. FFF anser att det endast är skäligt att gatukostnad ska falla ut i de fall där fastighetsägaren ansöker om och medges avstyckning av ny tomt.

Expropriering av tomter

FFF har talat med ett antal mycket upprörda, i vissa fall förtvivlade, medlemmar som berättat att upp till 5 meter av deras fastigheter enligt samrådsförslag ska exproprieras med fruktansvärda följder i form av att fastigheten blir omöjlig att angöra eller nyttja på ett fungerande sätt. Detta är helt oacceptabelt och FFF förutsätter att detta åtgärdas inför granskningen och kommer att följa utvecklingen i denna fråga noga. FFF:s uppfattning är att många av dessa problem kan avhjälpas genom att se till att de gatustrukturer/gatusektioner som föreslås (se den punkten) får rimliga mått där man med mer varsamhet och lyhördhet för befintliga stukturer och vägmått kan uppnå fullgoda lösningar ur alla aspekter. Att spränga in överbreda vägsnitt genom den gamla bebyggelsen tror vi skulle se mycket illa ut och helt förstöra området charm och kvalitéer.

Genomfartstrafik

På inga villkor får Rosenhillsområdet förvandlas till en genomfartsled! Vare sig Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen eller Fågelsångsvägen har några som helst förutsättningar att hantera någon större trafikökning på grund av genomfartstrafik. Många av fastigheterna är redan mycket bullerstörda av trafiken på Huddingevägen. Att man dessutom skulle behöva öka på det med buller och störning genererad av tät trafik och köbildning ända in på husknuten verkar inte rimligt. Samrådshandlingen anger att målsättningen är att området inte ska bli föremål för genomfartstrafik, det är upp till bevis i denna fråga! För att lyckas så får inte områdets gatunät kopplas ihop på ett sätt som uppmuntrar genomfart, varje del bör ha egen in- och utfart till omgivande större gator.

Gatustruktur och gatusektioner

FFF har mätt upp och konstaterat att de kombinerade gång- och cykelbanorna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras. Då kan vägsnittet bli mer harmoniska i det gamla villaområdet och dessutom är det logiskt att ha liknande gatustrukturer eftersom områdena angränsar till varandra. Stora breda vägområden uppmuntrar till höga farter och skulle verkligen inte se bra ut insprängda i den småskaliga strukturen. Hela förslaget för Rosenhillsområdet har förutsättningar att bli mycket bättre och få större genomförbarhet om större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.



Önskvärd vägsektion nya Rosenhillsvägen. 16,5 meter med 2,5 meters gång/cykelbana.

Naturvärden

FFF ifrågasätter huruvida miljöpåverkan från den nya bebyggelsen och vägutbyggnaden på våtmarken i skogen utretts tillräckligt och anser att en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) bör genomföras. Medlemmar rapporterar att fladdermöss rapporterats jaga i skymningen för ett par dagar sedan på det öppna område som ska bebyggas med flerbostadshus i område

1. Var fladdermössen har sin boplat och huruvida de är beroende av den öppna ytan respektive våtmarken bör utredas.

Tillkommande bebyggelse

Vid programsamrådet redovisades ca 145 nya bostäder, nu har det stigit till ca 305. Delvis för att område 2 nu tillkommit men också för att Bonavas område 1 utökats från 65 till 123 bostäder. FFF bedömer att utökningen av Bonavas område är olycklig på grund av områdets topografi. Flerbostadshuset och tre radhus har hamnat olämpligt nära den branta backen på Södra Rosenhillsvägen och bör utgå. Istället kan då den huvudsakliga dragningen för dagens mycket frekventerade och uppskattade grusväg genom skogen behållas.

De nya flerbostadshusen i område 1 ser också väldigt trista ut och är illa anpassade till befintlig bebyggelses skala och karaktär. En känsla av miljonprogram infinner sig som rimmar illa med Huddinges ambitioner. Kommunen kan ställa mycket högre krav, och bör göra det. Område 2 ser mycket bättre ut och radhusen är visserligen väldigt enkla men har i alla fall silvergrå träpanel och sedumtak som förhöjer intrycket (är detta utförande säkerställt att det blir så?).

Synpunkter på samrådsmötet samt bemötande från kommunens tjänstemän

FFF anser det väldigt olyckligt att inte samrådet inleddes med ett informationsmöte där samtliga berörda kunde fått en samlad presentation av planerna och dess konsekvenser. Många av våra medlemmar har haft svårt att tolka det material som skickats ut och vid det röriga mötet där man själv förväntades söka upp olika tjänstemän för olika frågor och hela tiden skickades vidare till någon annan var det svårt att få en helhetsbild av vad förslaget innebär.

Nästan samtliga medlemmar FFF talat med har tagit upp det väldigt otrevliga bemötandet man upplevt från kommunens (*se akt*). En otrolig brist på förståelse för fastighetsägarnas situation, mycket otrevlig ton och en förmedlad känsla av att (*se akt*) skulle kunna tänkas driva igenom saker bara för att visa att han kan göra som han vill, gör att FFF ifrågasätter hans lämplighet för uppdraget och önskar att han byts ut i projektet.

Kommentarer: Kommunen har i sin översiktsplan från år 2014, redovisat det aktuella området som ett utvecklingsområde genom förtätning. Kommunen har



visat att det finns ett tydligt allmänt intresse för att planlägga området på det sätt som föreslås ske.

Kollektivtrafikförsörjning - För att nå upp till Trafikförvaltningens rekommendationer om 500 respektive 700 meter till busshållplats vid planering av flerbostadshus och radhus krävs att buss trafikerar området och att ny busshållplats tillskapas. Bussen tar idag en omväg för att kunna trafikera i Vistaberg. Bussens gena koppling mellan Vistabergs allé och Huddinge centrum, via Kolonivägen har plockats bort ur detaljplanen efter samrådet. Bussgata planeras i detta skede på Rosenhillsvägen fram till mötet med Kolonivägen. Rosenhillsvägen planeras att avslutas med en vändplan för buss. På den delen av Rosenhillsvägen där bussen planeras att trafikera har bredden på körbanan ändrats till 7 meter.

Gatukostnad – Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan- och bygglagen. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna i fördelningsområdet efter skäligt och rättvis grund.

Genomfartstrafik - Genomfart mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen kommer inte vara möjlig då Kolonivägen har uteslutits ur detaljplanen. Fågelsångsvägen och Rosenhillsvägen kommer få en viss mängd ökad biltrafik. Detta framkommer av en kompletterande trafikutredning som tagits fram efter samrådet. Detaljplanen reglerar inte lokala trafikföreskrifter så som enkelriktning och genomfartsförbud, detta beslutas i ett senare separat skede.

Gatustruktur och gatusektioner - Nya gatusektioner har tagits fram till granskningsförslaget. Gatubredderna är framtagna i enlighet med de standarder som är framtagna i kommunens Trafikstrategi och Tekniska handbok. Rosenhillsvägen är i det nya förslaget totalt 18 meter bred med 4 meters gång- och cykelbana på ena sidan, gångbana om 2 meter på andra sidan samt trädtrader om 2 meter vardera på båda sidorna. Körbanan är 7 meter bred på Rosenhillsvägen för att möjliggöra bussförbindelse. Fågelsångsvägen är totalt 14 meter bred med en 4 meters gångbana på ena sidan, en trädtrad om 2 meter på andra sidan och en gångbana på andra sidan. Körbanan på Fågelsångsvägen är 5 meter bred. Lokalgatornas totalbredder är 7 respektive 8,5 meter. Dessa har även krävt anpassning till den befintliga kuperade terrängen.

Naturvärden - I normalfallet är villabebyggelse i eller i anslutning till tätorter med tomtmark med moderna hus omgivna av hårdgjorda eller klippta ytor är inget särskilt fladdermushabitat. En markant nedgång av fladdermössens aktivitet sker i villaområden, skötta parkmiljöer, hårdgjorda ytor och tätare bebyggelse. Detta kan bero på flera faktorer som exempelvis bristen på boplatser, begränsad produktion av insekter, frånvaro av naturliga strukturer och möjligtvis också graden av isolering från omgivande naturmark. Kommunen bedömer att de redovisade observationerna av fladdermus inte kräver en miljökonsekvensbeskrivning enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.



Kommunen använder numera alltid öppet hus som mötesform för dialog under samråd. Öppet hus och ger samtliga besökare möjlighet att ställa frågor direkt till involverade tjänstemän. Politiker deltar normalt sett inte i samrådsmöten.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall, lämnar följande yttrande avseende rubricerat ärende. Vattenfall har elnätanläggningar aktuellt planområde bestående av (se akt).

Vattenfall önskar att det läggs in ett E-område för befintlig nätstation, stolpstation, enligt bilagt förslag (se akt) med en yta på 10 x 10 meter.

I övrigt har Vattenfall inget att erinra i detta ärende.

Kommentarer: Ett E-område har lagts på plankartan i enlighet med Vattenfalls erinran.

Tillsynsmyndigheten

Förvaltningen har följande synpunkter på den föreslagna detaljplanen:

Släckvatten

Inom planområdet behöver det planeras för åtgärder för att förhindra att släckvatten vid eventuell brand lämnar fastigheten och förs vidare till Trehörningen och sedan vidare Orlången. Släckvatten är förorenat och ska inte släppas ut i dagvattenssystemet.

Förskola

Förvaltningen anser att Boverkets rekommendationer är att friytan ska vara 40 m². friyta per barn i förskolan ska följas. Boverket hänvisar till forskning som visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m².

Förvaltningen anser att förskolegården ska uppfylla Boverkets rekommendationer gällande buller att det är det önskvärt med högst 50 dBA ekvivalentnivå dagvärde på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogik.

Buller

I plankartan finns en planbestämmelse som anger att 50 dBA är önskvärt. I samrådshandlingen och bullerutredningen nämns bara 55 dBA. Förvaltningen anser att om det inte går att klara de 50dBA som planbestämmelse anger ska borde bestämmelsen ändras.

Övrigt

Länshållningsvatten

Länshållningsvatten får under byggskedet inte släppas ut utan föregående rening.



Dagvattenanläggningar

Tillsynsnämnden ska informeras om dagvattenanläggningar. Informationen görs via e-tjänst på kommunens hemsida. Det kommer ställas krav på att egenkontrollprogram finns upprättat med bland annat tydlig ansvarsfördelning och provtagning på utgående vatten. Reningsgraden från dagvattenanläggningen ska vara sådan att kommunens kommande riktlinjer för dagvattenutsläpp ska kunna följas, annars kan tillsynsnämnden förelägga verksamhetsutövaren att utföra ytterligare rening av utgående dagvatten.

Buller under byggskedet

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15 ska följas. Boende och verksamheter kring byggarbetsplatsen ska informeras om arbeten som kan orsaka störning. Vid eventuellt pålningsarbete ska extra skyddsåtgärder vidtas så att inte barnen vid intilliggande förskola utsätts för buller.

Kommentarer: *Frågan om släckvatten har vidare utretts av kommunstyrelsens förvaltning. Förvaltningen ser, efter dialog med SBFF, inget problem i att släckvatten avrinner till dagvattensystemet så länge möjlighet finns att bromsa upp vattnet, stänga av utlopp och omhänderta det vatten som samlats i dagvattensystemet. Förvaltningen ser däremot en problematik i förslaget att olika typer av vatten från samma källa ska ledas till olika uppsamlingsytor. Detaljerad teknisk utformning av dagvattensystem kan inte regleras i planen, men krav kan till viss del ställas i det exploateringsavtal som upprättas i samband med framtagande av detaljplanen. Förvaltningen instämmer i att detta är en viktig fråga i såväl planeringsskede som genomförandeskede och behandlar därför denna fråga i exploateringsavtalet. Generellt gäller också att för avledning av överskottsvatten från kvartermarken ut i ledningsnätet ansvarar Stockholm vatten och avfall AB. Stockholm vatten och avfall AB bör som huvudman för ledningsnätet följa upp hur ledningar ska kunna stängas av vid anslutningspunkt och senast nedströms planområdet för uppsamling av eventuellt släckvatten. Räddningstjänsten har i egenskap av verksamhetsutövare en skyldighet att anmäla till Stockholm vatten och avfall när det sker/riskerar att ske ett förorenat utsläpp till ledningsnätet.*

Genom att säkerställa att utformningen av förskolan blir bra kan mindre friytor än Boverkets rekommendationer accepteras. I detta fall anses 30 kvadrat per barn vara acceptabelt förutsatt att förskolegården utformas på ett genomtänkt och medvetet sätt. Att förskolan har direkt anslutning till naturmark anses också göra 30 kvadrat acceptabelt. Förskolan och dess utformning beskrivs i gestaltungsprogrammet för Rosenhill, vilket kommer läggas med som en bilaga till detaljplanen. Bullernivåerna för förskolan bedöms vara acceptabla.

Bullerbestämmelsen om 50 dB har tagits bort från plankartan.

I övrigt noterar förvaltningen inkomna kommentarer.



Förskolenämnden

Förvaltningen anser att nya förskoleplatser måste tillskapas i samband med exploateringen av nya bostäder och framtida möjliga bostäder eftersom trycket på förskoleplatser redan i dagsläget är stort inom området. Förvaltningen bedömer att en ny förskola med kapacitet för cirka 100-120 barn behöver tillskapas.

Detaljplanen möjliggör för en friyta för lek- och utevistelse om minst 30 kvadratmeter per barn vilket ger goda möjligheter att utforma förskolegården med varierande miljöer och lekmöjligheter.

Exploateringen av nya bostäder i Rosenhill kommer att öka biltrafiken i området vilket kommer att påverka trafiksäkerheten för befintlig- och planerad ny förskole- och skolverksamhet med cirka 500-550 fler barn- och elever. Förvaltningen anser att trafiksäkerheten behöver utredas vidare beroende på ökat trafikflöde och för att skapa en säker trafikmiljö för barn- och elever.

Kommentarer: Förvaltningen noterar förskolenämndens yttrande om behovet av förskoleplatser. Den flexibla bestämmelsen som medgav både bostäder och förskola på fastigheten (se akt) har efter samrådet ändrats till att bara tillåta förskola för att säkerställa att förskolebehovet kan tas om hand om i detaljplanen. I samband med exploateringen av Rosenhill kommer också gatorna att byggas ut för att bland annat få till säkra gångbanor för gångtrafikanter. I dagens situation i Rosenhill saknas separering för oskyddande trafikanter. Trafiksäkerheten för oskyddande trafikanter torde således bli bättre i samband med planens genomförande, trots att det kommer vara fler människor i rörelse.

Hyresgästsföreningen

Vi är mycket positiva till byggandet av bostäder och lägenheter inom Huddinge kommun och ser gärna att man ökar byggandet av hyresrätter.

Kommentarer: Äganderätt bostadsrätt/hyresrätt kan inte regleras i detaljplan.

Följande remissinstanser har ingen erinran

Polisen, Naturvårdsverket, Svenska kraftnät, Swedavia och LFV har ingen erinran mot planförslaget.

Följande remissinstanser har inte svarat

Skogsstyrelsen, Stockholms läns landsting, Stockholm läns museum, SYVAB, TeliaSonera Skanova Access AB, Terco I&S AB, AB Stokab (fibernät), Fortum, Pensionärsrådet, Råd för funktionshinderfrågor, Friluftsrämjandet i Huddinge, Naturskyddsföreningen i Huddinge och Huddinge villaägarkrets.



Sammanfattning av yttranden från sakägare och övriga

Då det inkommit ett stort antal yttranden från sakägare och övriga sammanfattas nedan de vanligast förekommande synpunkterna ämnesvis följt av en kommentar. Detta med syftet att tydliggöra och tillgängliggöra de inkomna synpunkterna på planförslaget. I del två av samrådsredogörelsen bemöts varje enskilt yttrande från sakägare och övriga för sig.

Kollektivtrafik

Flera sakägare menar på att Rosenhill är kollektivtrafikförsörjt idag och att de negativa konsekvenserna ett möjliggörande av buss i området skulle innebära väger mer än fördelarna. Bland annat har synpunkter mot att Kolonivägen ska breddas för att få plats med busstrafik framförts. En breddning av Kolonivägen skulle innebära stora intrång på fastigheter.

Kommentarer: *Detaljplanen har arbetas om och Kolonivägen har uteslutits från detaljplaneområdet och den genare bussförbindelsen mellan Huddinge centrum och Vistabergs allé är inte längre aktuell. Detta beror på att det finns osäkerheter kring Glömstaledens koppling till väg 226 vilket måste utredas vidare tillsammans med trafikverket och trafikförvaltningen. I granskningsförslaget föreslås istället att busstrafiken förlängs på Rosenhillsvägen och sedan vänder i en ny vändplan vid Rosenhillsvägens slut, en bit ifrån befintlig vändplan för Kolonivägen. Ingen genomfart för vare sig busstrafik eller biltrafik tillåts mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen. Kolonivägen är fortfarande utpekad som prioriterat stamnät för kollektivtrafik i kommunens översiktsplan 2030.*

Kommunen verkar för att så många elever som möjligt ska gå och/eller cykla till skolan. Gatorna i området planeras med separerade gång- och cykelbanor för att skapa bra förutsättningar för barn att gå och cykla till skolorna och förskolorna i området.

Gatukostnad/va

Många har under samrådet för detaljplanen yttrat sig över gatukostnaderna. De har varit ute på ett separat samråd och de yttrandena kommer att behandlas i en egen samrådsredogörelse.

Väg- och släntintrång av tomter

Flera fastighetsägare har lämnat synpunkter på att man bör undvika tvångsinlösen av tomtmark, särskilt utifrån skälet att det gäller för gång- och cykelbanans bredd som bedöms onödig. Sakägare framförallt längs med södra Rosenhillsvägen har påpekat att intrång på fastigheterna skulle kunna undvikas med mindre gatusektioner. Generellt har det inkommit många synpunkter om intrång på privata fastigheter, där flertalet påtalar att gamla fruktträd, murar, garage och annat kommer behöva rivas.



Kommentarer: Efter inkomna synpunkter har förslaget delvis arbetats om. Bland annat har bredden på södra Rosenhillsvägen minskats från 10,5 till 8,5 meter varför ett intrång där inte längre är aktuellt. Då inte heller Kolonivägen föreslås breddas och öppnas upp för busstrafik kommer ett intrång där inte vara aktuellt heller. Dock föreslås fortfarande visst väg- och släntintrång i området för att möjliggöra exploatering i Rosenhill.

Gator och trafik

Många har också haft synpunkter på den vägstandard som föreslås, både vad gäller bredd på gator, gång- och cykelbanor, men också strukturen som inte bedöms ta hänsyn till det gamla villaområdets förutsättningar. Behovet av att ha 4 meter breda gång- och cykelbanor i området ifrågasätts och flertalet jämför med Vistabergsområdet. Man ifrågasätter också hur lutningen på södra Rosenhillsvägen går ihop med kommunens tekniska handbok och anser att det idag råder dålig sikt och att det är ett trångt gatuområde vilket gör den mindre lämplig att tillåta genomfartstrafik på. Även behovet av stödremisor, på vad som anses redan vara breda sektioner, har ifrågasatts av flera.

Oro har också uttryckts för att Rosenhillsvägen, Fågelsångsvägen och Kolonivägen ska bli genomfartsleder. Det finns starka åsikter om att trafiken till Glömstaleden inte bör ske via Rosenhillsvägen/Annelundsvägen. Vidare så ser man stora problem med ökade trafikmängder om angöring till Vistaberg tillåts ske via Rosenhill. Den ökade biltrafiken till följd av de 300 nya bostäderna bör fördelas på Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen. Önskemål lyfts också på förbud för genomfart, hastighets- begränsningar och så vidare.

Kommentarer: En kompletterande trafikutredning har tagits fram sedan samrådet för att utreda konsekvenserna av olika alternativ till trafikföring. Efter samråd beslutades att plocka bort Kolonivägen ur detaljplanen varför de alternativen med öppet för bil- och busstrafik via Kolonivägen inte längre är aktuella. I granskningsförslaget medger detaljplanen biltrafik genom Rosenhill via en ny koppling från Fågelsångsvägen vidare mot Midsommarvägen och via södra Rosenhillsvägen. Lokala trafikföreskrifter så som genomfartsförbud och eventuell enkelriktning är frågor som inte hanteras i detaljplanen utan kan beslutas i ett senare skede. södra Rosenhillsvägen kommer att byggas om så att den blir som brantast 10 %, vilket överensstämmer med riktlinjerna i Huddinge kommuns Teknisk handbok.

Gatustrukturen har studerats med syfte att inför den nya bebyggelse skapa en struktur som kan möta områdets förutsättningar och framtida krav. Därav får Fågelsångsvägen och Rosenhillsvägen södra dela på tillkommande trafikökning i området. Med anledning av detta försvinner risken för genomfartstrafik mellan Glömstaleden och Storängsleden. Lokalgatorna planeras att ha hastighet 30km/h.

Gång- och cykel: Delar av södra Rosenhillsvägen har uteslutits ur detaljplanen sedan samrådet. Cykelbanan längs den delen har plockats bort med anledning av



att bilars backrörelser från tomterna inte är lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Cyklister längs denna gata hänvisas till att cykla i blandtrafik. Att ta bort cykelbanan minskar den totala gatubredden med 2 meter, vilket medför en totalbredd på gatusektionen enligt förslaget ovan landar på 8,5 meter. Inlösen av tomtmark är därav inte längre är aktuell. Även gatusektionen på huvudgatan Rosenhillsvägen har ändrats till en totalbredd på 18 meter. Fågelsångsvägens totala bredd har till granskningsförslaget ändrats till 14 meter. Bredderna på gång- och cykelbanorna följer Huddinge kommuns framtagna cykelplan och kommer på lämpligt sätt ansluta till befintliga cykelbanor.

Stödremors syfte i planområdet är att skapa utrymme för belysning och snöupplag vid vinterväghållning och har därför inte plockats bort.

Fortsatt föreslås dock att öppna upp Vistabergs Allé och Rosenhillsvägen för biltrafik då det skapar bäst flöden.

Buller

Fler sakägare som yttrat sig tar upp befintlig problematik med buller ifrån Huddingevägen och behovet av bullerplank. De anser också att konsekvenserna av den ökade trafiken inte beskrivs tillräckligt avseende bland annat buller och luftkvalitet. Effekten av att planens genomförande öppnar upp möjligheterna för genomfartstrafik menar man inte heller har redovisats tillräckligt.

Kommentarer: *Planbeskrivningen redovisar att man tagit tillvara alla möjligheter att nå låga bullervärden och att man gjort vad som kan anses vara tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat med hänsyn till omständigheterna i Rosenhill. Avsteg från riktvärdena för buller bedöms vara acceptabla med tanken på det centralt läge med goda kollektivtrafikförbindelser. Bullerutredningen för planen har tagit höjd för något högre trafikmängder än den senaste trafikanalysen för området (PM 2019-01-24). Kommunen bedömer att utredningen inte behöver revideras.*

Naturvärden

Många har haft synpunkter på att miljöpåverkan från den nya bebyggelsen inte har utretts tillräckligt och anser att en miljökonsekvensbeskrivning ska göras. Flera har också noterat fladdermöss i det föreslagna området och att kommunen bör utreda huruvida de är beroende av öppna obebyggda ytor. Det har även lyfts fram synpunkter om att planens genomförande riskerar att påverka de vattensalamandrar som idag lever i Rosenhillsmossen negativt.

Kommentarer: *I normalfallet är villabebyggelse i eller i anslutning till tätorter med tomtmark med moderna hus omgivna av hårdgjorda eller klippta ytor är inget särskilt fladdermushabitat. En markant nedgång av fladdermössens aktivitet sker i villaområden, skötta parkmiljöer, hårdgjorda ytor och tätare bebyggelse. Detta kan bero på flera faktorer som exempelvis bristen på boplatser, begränsad produktion av insekter, frånvaro av naturliga strukturer och möjligtvis också*



graden av isolering från omgivande naturmark. Kommunen bedömer att de redovisade observationerna av fladdermus inte kräver en miljökonsekvensbeskrivning enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan, ingen MKB krävs.

Mindre vattensalamander är det vanligaste groddjuret i Huddinge. Mindre vattensalamander bedöms kunna fortleva i Rosenhillsmossen främst då området marginellt berörs. Dessutom kommer förutsättningarna att förbättras något då åtgärder kommer att utföras för att förbättra salamandrarnas lekatten.

Tillkommande bebyggelse

En del har haft synpunkter på att antalet bostäder ökat från 145 i programmet till 300 i samrådet. Placering och anpassning i vissa områden bedöms mindre lämplig och man önskar särskilt att en frekvent använd och uppskattad grusväg genom skogen behålls. Man tycker inte heller att flerbostadshusbebyggelsen har tillräckligt hög arkitektonisk kvalitet att den inte anpassar sig inte till den befintliga miljön.

Kommentarer: *Inför granskningsskedet har antalet föreslagna bostäder ökat ytterligare till att maximalt tillåta cirka 420 bostäder. Dock har den stora ökningen framförallt tillkommit genom att huvudgatan (Rosenhillsvägen) har tillåtits få en mer stadslig karaktär. Vidare har ett gestaltungsprogram arbetats fram tillsammans med exploatörerna för att konkretisera utformningen av den nya bebyggelsen efter samrådskedet. Plankartan har också tydligare reglerat utformningen genom till exempel placering av entréer och våningsantal. Gestaltning av flerbostadshusen i slutet av Rosenhillsvägen har bearbetats noggrant inför granskningsskedet. Det nya planförslaget innebär varierande höjder samt att förhållandet mellan gavel och långsida ska ge kvarteret en egen identitet och bidra till ett levande taklandskap.*

Samrådsmötesform, kontakt med kommunen och sakägare

En del har uttryckt missnöje med det sätt som kommunen har genomfört samrådsmötet i form av öppet hus liksom vilka som betraktas som sakägare i planprocessen. Den kritik mot öppet hus som lyfts fram har framförallt berört möjligheten att skapa opinion och få möjlighet att få förslaget presenterat för sig.

Kommentarer: *Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.*

Samrådsförslaget har funnits tillgängliga i kommunens servicecenter och på kommunens hemsida. Vidare har annons om samråd och samrådsmöte/öppet hus publicerats i tidningarna "Mitt i" och "Södra sidan". Samrådsmötet hölls den 12 juni 2017. Vid mötet närvarade ca 100 personer. Sedan några år tillbaka är det



flera kommuner och Huddinge en av dem, som genomför sina samrådsmöten i form av öppet hus. Fördelarna med denna mötesform är att möjligheten att ställa frågor för allmänheten ökar vid indelning av kommunens tjänstemän på olika stationer. Innan kommunen började med öppet hus var det ofta enstaka individer som tog stor plats på bekostnad av flertalet som inte hade möjligheter att ställa frågor. Öppet hus är i regel en mycket uppskattat dialogform.



Del 2.

Inkomna yttranden från sakägare

Yttrandena nedan från sakägare och övriga bemöts i kommentarer som redovisas i kursiv stil efter varje ämne. I vissa fall där synpunkterna är snarlika hänvisas kommentaren till ett annat yttrande. Namn på personer är borttagna ur texterna för att redogörelsen ska kunna publiceras på Huddinge kommuns hemsida.

Yttrande 1

1. Inledning

Huddinge Kommun har i planerna att genomföra exploatering med tätare bebyggelse i Rosenhill området. I och med detta tillkommer ett antal faktorer som berör oss alla som bor i området och kommer att påverka oss negativt. Vissa mer andra mindre.

I ett av förslagen så funderar man på att leda biltrafiken ner till Glömstavägen via Rosenhillsvägen/Annelundsvägen. Man planerar att bygga gång- och cykelbana på Rosenhillsvägen ner till Annelundsvägen. För att genomföra detta i den utformningen så planerar kommunen på att tvångsinlösa delar av tomt hos ett antal fastighetsägare.

2. Trafikdelen

Kommunens förslag till omfördelning av trafiken är enligt följande:

Biltrafik

Rosenhillsvägen blir en förlängning av Vistabergs allé och kommer byggas ut till en huvudgata. I samband med genomförandet av planen kommer Rosenhillsvägen att öppnas upp för biltrafik i båda riktningarna. Området nås då antingen via Vistaberg allé eller från Glömstavägen, via Annelundsvägen eller Midsommarvägen och Fågelsångsvägen.

Det kommer även bli en ny koppling mellan Fågelsångsvägen och Rosenhillsvägen via det som är utmärkt som Lokalgata 3 och Lokalgata 4.

Enligt en åtgärdsvalsstudie som Trafikverket nu utför på väg 226 kan Glömstavägens anslutning till väg 226 stängas på sikt till förmån för ökad kapacitet på väg 226. Om och hur den lokala tillgängligheten ska säkerställas behöver i så fall utredas vidare innan en sådan stängning kan genomföras.

Swecos Analys: Biltrafikanalys inför detaljplan område Rosenhill

Sweco genomförde år 2015 en trafikanalys för biltrafik för ett större område där Rosenhill, Vistaberg, Glömsta och Fullersta ingick. Trafikanalysen bestod av att se över ett antal åtgärder i gatunätet för biltrafik. Åtgärder som analyserades i den tidigare trafikanalysen var olika varianter av att öppna upp eller stänga av hela eller delar av gator.

I den tidigare trafikanalysen studerades att öppna en gatukoppling mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen. En gatukoppling för biltrafik bedömdes få genomfartstrafik som belastar trafikplats Storängsleden, vilket inte var önskvärt.



Det föreslogs att anslutningen kan vara öppen för kollektiv-, gång- och cykeltrafik för att ha bra framkomlighet för dessa färdmedel utan att belasta trafikplatsen med extra biltrafik. De vägval som möjliggörs för bilisterna är att åka ut på Glömstavägen och vidare ut på Huddingevägen.

Ett annat alternativ som utreddes var att förlänga Fågelsångsvägen för biltrafik till Midsommarvägen, vilket möjliggör ytterligare en färdväg ut på Glömstavägen. Detta alternativ ingår numera i planen då det förbättrar anslutning till skola för biltrafik och skapar en bra förbindelse för gång- och cykeltrafik. I huvudsak är förlängningen av Fågelsångsvägen till för att underlätta för bilister som ska till någon av skolorna.

Ytterligare ett alternativ som studerades var att stänga av kopplingen mellan Rosenhillsvägen och Vistabergs allé för biltrafik, men att fortsatt tillåta kollektivtrafik. Detta för att möjligen öka kollektivtrafikens framkomlighet samt att det bedömdes minska genomfartstrafiken och tvinga ut bilister på Glömstavägen via Annelundsvägen och Fågelsångsvägen. Effekten av den stängda kopplingen bedömdes påverka biltrafiken som ska till omkringliggande bostadsområde alltför negativt, varför kopplingen föreslogs vara öppen.

Mina synpunkter:

Om man läser detta så förstår man att planen är att stänga påfarten mot Huddingevägen (226) från Glömstavägen. Detta i sig säger att leda trafiken från Rosenhill till Glömstavägen via Annelundsvägen är direkt olämplig. Det är direkt olämplig också för att påfarten till Glömstavägen från Annelundsvägen är allt annat än bra eller lämplig. Redan i dagens läge kan det ta upp till 3-5 minuter för en bil att komma ut på Glömstavägen från Annelundsvägen vid rusningstrafik. Vad händer om man lägger till trafik från Rosenhill? Det blir köbildning på Annelundsvägen/Rosenhillsvägen(Nedre) med allt vad detta innebär. Än värre är det om man skall in på Annelundsvägen från Glömstavägen, nämligen att U svängen som man måste göra är alldeles för snäv, skall en bil (att inte tala om en lastbil) svänga in, så får det inte finnas någon bil på andra sidan Annelundsvägen minst 3-5 meter innan svängen, annars går det inte.

Det mest logiska och framtidssäkra är att man leder trafiken via Rosenhillsvägen/Kolonovägen och vidare till Storängsleden, fast det inte är önskvärt för kommunens del i.o.m att det är krångligt (anledningen som man har hört) och några ivriga pådrivare från det området som fått gehör hos kommunen.

Mot det motsatta hållet så är Vistabergs Allé/Hageby Allé ner mot Glömstavägen det mest logiska valet. De är redan "Huvudgator" och har stort upptagningsområde.

På detta sätt så behöver man inte göra intrång av trafik i områden runt Fågelsångsvägen/Majgårdsvägen/Nedre Rosenhillsvägen/Annelundsvägen och man bevarar dessa områden som boende där vill ha de. De områdena runt dessa gator har inte mycket att göra med den förslagna exploateringen och då bör de beröras i så liten utsträckning som möjligt.

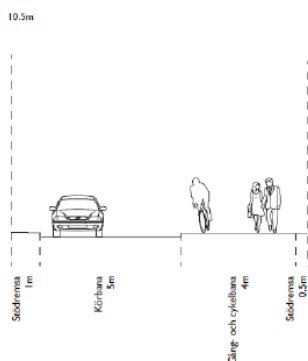


3. Buller

Det som är märkligt är att jag inte ser några Bullermätningar eller någonting i Detaljplanerna angående Annelundsvägen? Bullernivåerna på Annelundsvägen och nedre delen av Rosenhillsvägen är redan över de förskrivna Maxgränserna. Vi i området har mätt upp det till ca 85dB, vilket vida överstiger gällande normer, och då har man inte tagit med Chopper (motorcyklar som låter mer än vanliga) trafiken, Drag-stripp banan från korsningen Huddingevägen/Glömstavägen mot Flemmingsberg, eller den tunga trafiken tidigt på morgonen vintertid när de inte kan få fäste och gasar i uppforsbacken. Ibland vibrerar hela marken av den tunga trafiken i dessa lägen. I dessa fall så ligger bullernivåerna långt över det angivna (85 dB). Det finns heller inget bullerplank för att skydda oss från den konstanta buller som kommer från Huddingevägen. Det är allt annat än tillfredställande. Det är störande till så pass grad att det inte är precis trevligt att sitta ute, det är alldeles för störande. Man är tvungen att sova med fönsterna stängda, för annars kan man inte somna.

4. Tvångsinlösen av tomtmark

Den plan som man hänvisar till angående södra delen av Rosenhillsvägen, som går till Annelundsvägen är Följande:



Södra delen av nuvarande Rosenhillsvägen.

Södra delen av Rosenhillsvägen byggs ut till en lokalgata som sträcker sig ner till Annelundsvägen.

När jag har mätt gatan (från grannens tomt till min) så är det 9 meter brett. Detta betyder att man vill ta 1.5 meter i anspråk från min tomt. Som jag ser det så finns det plats för både körbana, cykelbana och gångbana, det som inte finns plats för är för "Stödremsa".

Jag ser inte problem att det inte finns stödremsa, sådan finns inte heller på Annelundsvägen i anslutning till min tomt, där möts gångbanan direkt med min tomt mur. Jag ser inte varför det inte skulle gå att göra på samma sätt eller någon annan konstellation på Rosenhillsvägen för att undvika intrång på min eller andras tomt.



Gångbana på Annelundsvägen

Problemet är inte bara att man vill ta en bit av min tomt i anspråk, min tomt mur är "Murad" och har järnstängsel ovanpå den (se bild).



Tomt mur på Rosenhillsvägen

Skulle man göra något så måste muren och stängsel återställas som den var tidigare. Det föreligger ett annat hinder också. Jag har två stycken "Fruktträd" 2.2 meter från muren, ett päronträd och ett äppelträd som har stått där i över 40 år!



Fruktträd, 40 + år gamla

För att göra saken ännu värre, så är min tomt bland de mista i området, om inte den minsta, 686 m². Det som är lite märkligt är att man vill ta en del av min lilla tomt när man sätter att minsta tomtstorleken i de nya områdena till 800 m². Man bör ha i åtanke att ta en del från en "Liten" tomt sätter större prägel på värdeminskningen än om man tar en del av en "Större" tomt.

Jag finner an annan sak märklig också, och det är att man vill bygga cykelbana på Rosenhillsvägen ner till Annelundsvägen, men det finns ingen cykelbana på Annelundsvägen?

Det som är mest slående i det fallet är att det förekommer väldigt lite cyklister på Rosenhillsvägen ner till Annelundsvägen, däremot så finns det en del cyklister på Annelundsvägen som åker tvärs över Annelundsvägen från Huddingevägen och



nertill Ivans grill (Rondellen vid Glömstavägen/Gamla Tullingevägen och vice versa). Man ställer sig den frågan också om den planerade Gång/Cykelbanan behöver vara 4 meter, med tanken på att det knappt förekommer cykeltrafik där?

5. Slutsats

Min slutsats är följande:

Generellt:

Jag anser inte att boende runt Majgårdsvägen, Rosenhillsvägen (södra delen) och Annelundsvägen har mycket att göra med den planerade exploateringen och bör således inte påverkas nämnvärt av dessa förändringar. Tvångsinlösen av Tomtmark är helt uteslutet därför att jag anser att man inte har tillräckligt starka skäl för detta.

Biltrafiken:

För biltrafikens del så bör man icke leda trafiken till Glömstavägen via Rosenhillsvägen/Annelundsvägen, det är direkt olämplig av många orsaker, vissa angivna här ovan. Skulle man mot all förmodan bestämma sig för den lösningen så kommer jag vara en av de som kommer att överklaga det beslutet.

Cykel/Gångbana:

Gångbana har jag inga invändningar mot, däremot har jag invändningar om man vill fullfölja den detaljplan som är förslagen, med Gång/Cykelbana plus stödremsor på båda sidorna av vägen. Det är i det fallet som man anser att man behöver göra Tvångsinlösen av tomtmark, vilket jag motsätter mig åt det starkaste. Kan man bygga Gång/Cykelbana utan stödremsor, vilket betyder att tomtmarken blir kvar som den är, då har jag inga invändningar. Det borde gå i och med att det är så man har gjort för gångbanan på Annelundsvägen.

Min uppfattning är att man inte har starka skäl nog med det angivna här ovan att tvångsinlösa tomtmark. För dessa förändringar bör man kunna hitta bättre lösning på för att undvika att tvångsinlösa tomtmark och med det en hel del missnöje från alla i de nämnda områdena. Jag anser att lösa in tomtmark mot ägarnas vilja (tvång), är det absolut det sista en kommun bör göra, Finns det något annat sätt att utföra kommunens planer (tekniska, ekonomiska, politiska) utan att ta till tvångsåtgärder, så bör kommunen ta dessa. Vi är ändå skattebetalare och väljare.

6. Yrkande:

Jag yrkar att Detaljplanen görs om så att Biltrafiken INTE leds ner till Glömstavägen via Rosenhillsvägen/Annelundsvägen, samt att göra om Detaljplanen beträffande Gång/Cykelbanan så att man undviker Tvångsinlösen av tomtmark.

Kommentarer: Biltrafiken - Området planeras att öppnas upp för biltrafik via både södra Rosenhillvägen och via en ny anslutning på Fågelsångsvägen. I enlighet med utredningsalternativ fyra i trafikutredning 2019-01-24. En enkelriktning av Rosenhillsvägen, med undantag för bussen är inte en fråga som måste lösas i detaljplanearbetet. Beslut om lokala trafikföreskrifter fattas separat och kan fattas i ett senare skede.



Gång- och cykel - Delar av Rosenhillvägen (södra) har uteslutits ur detaljplanen sedan samrådet. Cykelbanan längs Rosenhillvägen (södra) har plockats bort med anledning av att bilars backrörelser från tomterna inte är lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt samt att den kuperade gatan som inte blir ett attraktivt cykelstråk. Cyklister längs denna gata hänvisas till att cykla i blandtrafik, i körbanan. Att ta bort cykelbanan minskar den totala gatubredden med 2 meter, vilket medför att tvångsinlösen av tomtmark inte längre är aktuell. Stödremssornas syfte är att skapa utrymme för belysning och snöupplag vid vinterväghållning och har därför inte plockats bort. Total bredd på Rosenhillsvägen (södra) som inkluderas i granskningsförslaget är 8,5 meter.

Yttrande 2

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata med stora nivåskillnader (15% lutning!), dålig sikt och mycket trångt gatuområde i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Tekniska handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5 meter är helt orimliga. I och med att det nya gatuområdet dessutom lagts ut utan hänsyn till gatans faktiska utformning idag, där det redan funnits en förberedelse för en mindre breddning, så har all exproprierad yta hamnat på den norra sidan av gatan, upp till 5 meter in på tomterna, med resultatet att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra.

Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder, och kommer därför att på ett konstruktivt sätt, och utan att bara tänka på oss själva, försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill ändå klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på våra fastigheter så att de inte längre blir funktionsdugliga så som föreslagits i samrådet så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Helt avgörande för att några lösningar ska fungera är att det absolut måste vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Att det skulle vara på det sättet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen.

Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har gjorts med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillsplanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. Vi vill alltså återigen konstatera att alla



lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.

b) I planprogram och senare trafikbulerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Och detta trots att husen nära Glömstavägen redan idag är oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och snarast skulle behöva hjälp med ett bullerplank för att få en dragligare tillvaro. En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.

c) Vår bestämda uppfattning är att det rättvisa förfarandet (under förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd, nödvändig förutsättning) är att Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall *dela* på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillspanen. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området.

Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15% lutning är ju inte direkt i linje med Huddinges Tekniska handbok!) och tillhörande dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller lämpligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå.

Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken. Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att en enskild fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt.



Flera trafikplanerare som vi talat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

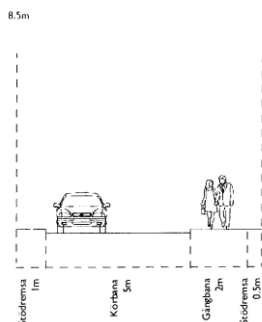
2. Södra Rosenhillsvägens utformning

Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här i och med att många hus ligger så nära vägen och i flera fall har garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av.

I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusektion om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. I flera fall skulle angöring till husen helt enkelt inte gå att lösa, i andra skulle inte ens ombyggnader för flera miljoner resultera i acceptabla lösningar. Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!

Södra Rosenhillsvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Bussen kommer att gå igenom området vilket kommer att bidra till att det inte blir fler gående än idag. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. Lokalgata 3 enligt planbeskrivningens benämningar.

Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,00 meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning avvägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelvägarna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillksområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis invid Fågelsångsvägen och den nya bussgatan. Då kan proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett.

Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt.

Förtydligande angående Rosenhillsvägens nålsöga

Avståndet mellan husfasader (*se akt*) med fastighetsbeteckning (*se akt*) med fastighetsbeteckning (*se akt*) är c:a 19 m. (18,5). Fastigheten (*se akt*) har garage i källaren. Idag är angöringsytan framför garaget 6 m. Enligt sid 54 i detaljplan ska angöringsytan framför garage vara minst 6 m och lutningen maximalt 5 %. Ny lutning med bibehållen höjd på befintlig väg 2 m närmare fasad blir 7-8 %. Om gångbanan utförs på Rosenhillsvägens norra sida blir lutningen ännu brantare

Fastigheten (*se akt*) har inget garage i själva byggnaden. Befintlig väg idag går 4,5 m ifrån husfasaden. Plats för parkering av fordon finns idag på gaveln av byggnad och framför fristående garagebyggnad som idag har 6 m till befintlig väg. Om vi räknar med det totala måttet 19 m tar bort angöring på (*se akt*) m samt måttet 4,5 m på fastigheten (*se akt*). Kvar blir för ny väg 8,5 m! En vägbredd på 8,5 m typ



sid 51 i detaljplan. Gärna med en stödremsa på 0,5m istället för 1 m på ena sidan för att få en vägbredd på 8 m som bättre harmonierar med befintliga väg samt fasta föremål såsom murar, brunnar garageinfaller etc.

Slutligen vill vi påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även de som bor på södra sidan av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att deras fastigheter ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även de att betrakta som sakägare.

Kommentarer: Södra Rosenhillsvägen kommer att byggas om så att den blir som brantast 10 %, vilket överensstämmer med riktlinjerna i Huddinge kommuns Teknisk handbok. En trafikutredning har tagits fram sedan samrådet för att utreda konsekvenserna av olika alternativ till trafikföring. Efter samråd beslutades att plocka bort Kolonivägen ur detaljplanen varför de alternativen med öppet för bil- och busstrafik via Kolonivägen inte är aktuella. Detaljplanen medger ett alternativ i enlighet med alternativ fyra i utredningen, det vill säga öppet för biltrafik genom Rosenhill via en ny koppling från Fågelsångsvägen vidare mot Midsommarvägen och via Rosenhillsvägen södra. Lokala trafikföreskrifter så som genomfartsförbud och eventuell enkelriktning är frågor som inte hanteras i detaljplanen utan kan beslutas i ett senare skede. Kolonivägen har uteslutits ur detaljplanen sedan samrådet. Därav får Fågelsångsvägen och Rosenhillsvägen södra dela på tillkommande trafikökning i området. Med anledning av detta försvinner risken för genomfartstrafik mellan Glömstaleden och Storängsleden. Lokalgatorna planeras att ha hastighet 30km/h. Delar av Rosenhillvägen (södra) har uteslutits ur detaljplanen sedan samrådet. Cykelbanan längs Rosenhillvägen (södra) har plockats bort med anledning av att bilars backrörelser från tomterna inte är lämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt samt att den kuperade gatan som inte blir ett attraktivt cykelstråk. Cyklister längs denna gata hänvisas till att cykla i blandtrafik, i körbanan. Att ta bort cykelbanan minskar den totala gatubreddens med 2 meter, vilket medför en totalbredd på gatusektionen enligt förslaget ovan landar på 8,5 meter. Inlösen av tomtmark är därav inte längre aktuell. Även gatusektionen på huvudgatan Rosenhill har ändrats till en totalbredd på 18 meter. Fågelsångsvägens totala bredd har till granskningsförslaget ändrats till 14 meter. Bredderna på gång- och cykelbanorna följer Huddinge kommuns framtagna cykelplan och kommer på lämpligt sätt ansluta till befintliga cykelbanor.

Yttrande 3

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata, med stora nivåskillnader (15 % lutning!), dålig sikt och mycket trångt gatuområde, i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Tekniska handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5 meter är också helt orimliga.



Vi förstår att det behövs bostäder, och vi vill därför att på ett konstruktivt sätt försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill ändå klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på en del av fastigheterna så att de inte längre blir funktionsdugliga, vilket föreslagits i samrådet, så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Det måste absolut vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Detta är helt avgörande för att några lösningar ska fungera och att detta skulle vara fallet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen, varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen. Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillsplanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. *Vi konstaterar således att alla lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.*

b) Konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen visas inte, vare sig i planprogram eller senare trafikbullerutredningar. Detta gäller såväl störning och buller som luftkvalitet, trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Husen nära Glömstavägen är redan idag oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och skulle snarast behöva hjälp med ett bullerplank för att få en drägligare tillvaro. *En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.*

c) Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall dela på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillsplanen. Det är vår bestämda uppfattning att detta är det enda rättvisa förfarandet (nödvändig förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd) Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En annan nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området. Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15 % lutning är ju inte direkt i linje med Huddinges Tekniska handbok!) och tillhörande



dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller möjligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå. *Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken.* Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att enskilda fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt. Vi kan försäkra att södra Rosenhillsvägen, om vi fortsatt planeras ta hand om all genomfartstrafik, kommer att överklaga detta till alla tillgängliga instanser. Flera trafikplanerare som vi talat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

2. Södra Rosenhillsvägens utformning

Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här. Många hus ligger nära vägen och i flera fall finns garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av. I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusnitt om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. *Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!*

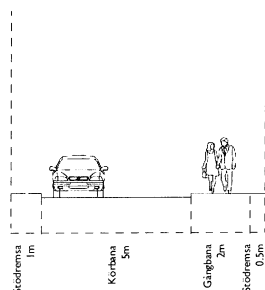
Södra Rosenhillsvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. "Lokalgata 3" enligt



planbeskrivningens benämningar. Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa

sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.

8.5m



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelbanorna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis invid Fågelsångsvägen och på den nya bussgatan. Då kan proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett.

Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt och flerbostadshusets lägenheter skulle dessutom få direkt insyn från vägen som skulle komma att ligga på högre nivå än färdigt golv. I den glänta i område 1 som ska bebyggas med flerbostadshus har vi dessutom just iakttagit ett fladdermuspar jaga nu i skymningen den 2 juli. Det kan vara viktigt att fastställa



var de har sina boplatser och huruvida de är beroende av de öppna obebyggda ytorna för att jaga. Det kan vara ytterligare något som talar för att detta hus ska utgå för att lämna dem lite plats kvar. Våtmarken har nog också stor betydelse för att de ska ha tillgång till jaktbyte. Vi föreslår därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för att utreda hur man kan säkerställa att de kan finnas kvar i området.

Till sist

Slutligen vill vi också påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även vi som bor på södra sidan av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att våra fastigheter också ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även vi att betrakta som sakägare.

Kommentarer: *Se kommentar till yttrande 2 och yttrande 20.*

Yttrande 4

När ni planerade Vistaberg gjorde ni några misstag: ni glömde att bygga skolor och förskolor samt att planera för busstrafiken. Skolorna är snart lösta så låt oss göra bästa möjliga lösning för buss och genomfartstrafik.

Jag har inte hittat någon i de aktuella områden som vill ha genomfartstrafik, möjligen JM som ska bygga i detta område, men de gör det bara i spekulativt syfte och har inga långsiktiga visioner.

Att dra en bussgata genom ett villaområde som byggdes på 40-talet, och sedan förtätats med bland annat flerfamiljshus och villor är en direkt katastrof för de som bor i området. Alla barn som idag cyklar och tar sig själva till skolan kommer inte att kunna göra det. Ni vill väl också verka för en bättre miljö där barnen går eller cyklar till skolan?

Åtminstone trodde vi att syftet med gå- och cykelveckoma var att få fler barn att gå och cykla?

Vårt förslag är att Vistaberg servas från Glömstavägen som i dag. Rosenhill servas med en ny väg från glömstavägen via Ivansgrill och Skapaskolan. Den bästa vägen hade varit att bygga där ni byggde ett äldreboende.

Kolonivägen och närliggande vägar har sin utfart via Storängsleden. Om SL vill köra buss på dessa vägar så låt de bestämma om det är lönsamt att köra buss där. Men bygg ingen genomfartstrafik genom ett befintligt område. Om ni bygger nya områden i dag så ser ni ju till att det inte blir någon genomfartstrafik och i äldre områden bygger man bort genomfartstrafik eller smitvägar.

Och vilken miljövinst när det tar lika lång tid att cykla till Huddinge centrum som att åka bil.

Kommentarer: *Kommunen verkar för att så många elever som möjligt ska gå och/eller cykla till skolan. Gatorna i området planeras med separerade gång- och cykelbanor för att skapa bra förutsättningar för barn att gå och cykla till skolorna*



och förskolorna i området. Kolonivägen har sedan samrådet uteslutits ur detaljplanen och bussen kommer att vända i en ny vändplan i slutet av huvudgatan Rosenhillsvägen. Biltrafiken planeras att släppas igenom via en ny anslutning på Fågelsångsvägen och via Rosenhillvägen södra.

Yttrande 5

Vi anser att det är en onödig kostnad att bygga om Kolonivägen till en bussgata. Busstrafiken skulle lika gärna kunna ledas via Rosenhillsvägen ut till Glömstavägen. Eftersom Rosenhillsvägen ändå kommer att byggas om borde det vara det mest kostnadseffektiva alternativet för bussgatan. Detta alternativ verkar inte ha utretts. Varför?

Det finns ett resonemang om att Trafikverket eventuellt kommer ta ett beslut i framtiden om att stänga av anslutningen Glömstavägen-Huddingevägen. Det finns ingen referens till något som styrker detta resonemang. Om Trafikverket skulle ta ett sådant beslut i framtiden så borde det då vara mer ekonomiskt att överväga ombyggnation av Kolonivägen vid den tidpunkten.

Dessutom bör det rimligen finnas ett större behov för boende vid Majgårdsvägen än vid nuvarande Kolonivägen för en bussanslutning. Boende vid Kolonivägen har så pass nära till pendeltåg och Huddinges busstorg att det inte finns ett behov för buss i området.

En dragning för bussen direkt via Rosenhillsvägen ut på Glömstavägen till Huddingevägen och sedan direkt till avfarten som leder rakt in till Huddinges busstorg bör vara en snabbare väg för bussen än nu förslagen dragning via Kolonivägen och korsningen på Storängsleden. Nuvarande korsning på Storängsleden har ej plats för bussar, varken in till eller ut från Kolonivägen.

Sammanfattningsvis saknas underlag varför denna till synes mer reseekonomiska och kostnadseffektiva dragning av bussen via Rosenhillsvägen inte verkar ha utretts.

Kommentarer: *Kolonivägen har sedan samrådet uteslutits från detaljplanen. Vare sig bussförbindelse eller förbindelse för biltrafik är aktuell via Kolonivägen. Då det finns osäkerheter kring Glömstaledens koppling till 226an skjuts denna fråga till framtida utredningar. Kolonivägen är fortfarande utpekad som prioriterat stamnät för kollektivtrafik i kommunens Översiktsplan 2030.*

Yttrande 6

Vi äger fastigheten (se akt) som berör av planerna om ny busslinje längs kolonivägen. Vi använder grönområdet där bussen ska gå till promenad, lek och återhämtning för mig och våran familj. Vi har även sett mindre vattensalamandrar och andra smådjur i grönområdet. Vi önskar att man drar busslinjen ut via Glömstavägen alt via Dammvägen.

Kommentarer: *Kolonivägen har sedan samrådet uteslutits från detaljplanen. Vare sig bussförbindelse eller förbindelse för biltrafik är aktuell via Kolonivägen. Bussen kommer att vända i en ny vändplan i slutet på huvudgatan*



Rosenhillsvägen. Mindre vattensalamander är det vanligaste groddjuret i Huddinge. Mindre vattensalamander bedöms kunna fortleva i Rosenhillsmossen främst då området marginellt berörs. Dessutom kommer förutsättningarna att förbättras något då åtgärder kommer att utföras för att förbättra salamandrarnas lekvattnen.

Yttrande 7

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata med stora nivåskillnader (15% lutning!), dålig sikt och mycket trångt gatuområde i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Tekniska handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5 meter är också fruktansvärda och helt orimliga. I och med att det nya gatuområdet dessutom lagts ut utan hänsyn till gatans faktiska utformning idag, där det redan funnits en förberedelse för en mindre breddning, så har all exproprierad yta hamnat på den norra sidan av gatan, upp till 5 meter in på tomterna, med resultatet att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra. Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder, och kommer därför att på ett konstruktivt sätt, och utan att bara tänka på oss själva, försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill ändå klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på våra fastigheter så att de inte längre blir funktionsdugliga så som föreslagits i samrådet så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt, Europadomstolen för kränkande av egendomsrätt om så krävs. Längs gatan finns goda kontakter med såväl advokater som journalister vilket ger förutsättningar för att kunna uppnå en bredare prövning av rimligheten i agerandet.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Helt avgörande för att några lösningar ska fungera är att det absolut måste vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Att det skulle vara på det sättet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen. Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillsplanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. Vi vill alltså återigen konstatera att alla lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.



b) I planprogram och senare trafikbulerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Och detta trots att husen nära Glömstavägen redan idag är oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och snarast skulle behöva hjälp med ett bullerplank för att få en dragligare tillvaro. En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.

c) Vår bestämda uppfattning är att det rättvisa förfarandet (under förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd, nödvändig förutsättning) är att Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall dela på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillsplanen. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området. Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15% lutning är ju inte direkt i linje med Huddinges Tekniska handbok!) och tillhörande dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller möjligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå. Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken. Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att enskilda fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt. Vi kan försäkra att södra Rosenhillsvägen, om vi fortsatt planeras ta hand om all genomfartstrafik, kommer att överklaga detta

till alla tillgängliga instanser. Vi är lika övertygade om att domstolen skulle ge oss rätt. Flera trafikplanerare som vitalat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att



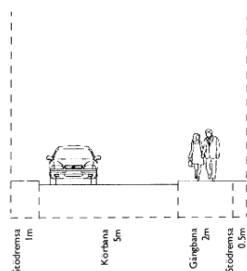
planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

2. Södra Rosenhillsvägens utformning

Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här i och med att många hus ligger så nära vägen och i flera fall har garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av. I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusektion om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. I flera fall skulle angöring till husen helt enkelt inte gå att lösa, i andra skulle inte ens ombyggnader för flera miljoner resultera i acceptabla lösningar. Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!

Södra Rosenhillsvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. Lokalgata 3 enligt planbeskrivningens benämningar. Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.

8.5m



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.



Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelbanorna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis invid Fågelsångsvägen och på den nya bussgatan. Då kan proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett. Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt och flerbostadshusets lägenheter skulle dessutom få direkt insyn från vägen som skulle komma att ligga på högre nivå än färdigt golv.

Vår fastighet

Slutligen vill vi påpeka att för vår specifika fastighet så skulle förslaget till gatudragning vara helt förödande. Som det nu är har gatusnittet passats in helt snett i förhållande till nuvarande vägbana och vägområde vilket medfört att 4-5 meter in på vår tomt skulle exproprieras. Detta skulle innebära att vår fastighet inte längre skulle gå att angöra då hela uppfarten försvinner samt anslutning till trappa. Då vår tomt är starkt kuperad så skulle man inte ens med flera miljoners investeringar kunna uppnå en acceptabel lösning. Dock tröstar vi oss med att två trevliga trafikingenjörer från kommunen varit ute och tittat och sagt att det blivit fel och att det inte ska vara på det sättet så vi ser fram emot en justerad granskningshandling i det avseendet. Med justerad gatusektion bör inte något utöver ytan utanför vår mur behöva avgå. (På gatan finns redan en mindre breddning förberedd på båda sidor, och murar, staket och häckar är anpassade till detta. Därför bör dessa mätas in för en så bra inpassning som möjligt)

Kommentarer: *Se kommentar till yttrande 2.*

Yttrande 8

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata med stora nivåskillnader (15% lutning!), dålig sikt och mycket trångt gatuområde i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Tekniska handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5



meter är också fruktansvärda och helt orimliga. I och med att det nya gatuområdet dessutom lagts ut utan hänsyn till gatans faktiska utformning idag, där det redan funnits en förberedelse för en mindre breddning, så har all exproprierad yta hamnat på den norra sidan av gatan, upp till 5 meter in på tomterna, med resultatet att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra. Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder, och kommer därför att på ett konstruktivt sätt, och utan att bara tänka på oss själva, försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill ändock klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på våra fastigheter så att de inte längre blir funktionsdugliga så som föreslagits i samrådet så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt, Europadomstolen för kränkande av egendomsrätt om så krävs. Längs gatan finns goda kontakter med såväl advokater som journalister vilket ger förutsättningar för att kunna uppnå en bredare prövning av rimligheten i agerandet.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Helt avgörande för att några lösningar ska fungera är att det absolut måste vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Att det skulle vara på det sättet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen. Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillsplanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. Vi vill alltså återigen konstatera att alla lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.

b) I planprogram och senare trafikbulerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Och detta trots att husen nära Glömstavägen redan idag är oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och snarast skulle behöva hjälp med ett bullerplank för att få en drägligare tillvaro. En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.

c) Vår bestämda uppfattning är att det rättvisa förfarandet (under förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd, nödvändig förutsättning) är att Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall dela på



biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillspanen. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området. Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15% lutning är ju inte direkt i linje med Huddinges Tekniska handbok!) och tillhörande dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller möjligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå.

Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken. Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att enskilda fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt. Vi kan försäkra att södra Rosenhillsvägen, om vi fortsatt planeras ta hand om all genomfartstrafik, kommer att överklaga detta till alla tillgängliga instanser. Vi är lika övertygade om att domstolen skulle ge oss rätt. Flera trafikplanerare som vi talat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

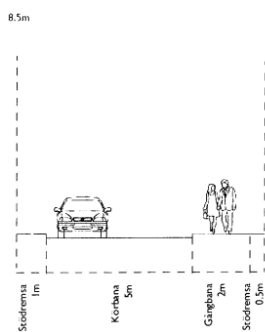
2. Södra Rosenhillsvägens utformning

Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här i och med att många hus ligger så nära vägen och i flera fall har garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av. I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusektion om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om



vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. I flera fall skulle angöring till husen helt enkelt inte gå att lösa, i andra skulle inte ens ombyggnader för flera miljoner resultera i acceptabla lösningar. Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!

Södra Rosenhillvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. Lokalgata 3 enligt planbeskrivningens benämningar. Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelbanorna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis invid Fågelsångsvägen och på den nya bussgatan. Då kan proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med



stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett. Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt och flerbostadshusets lägenheter skulle dessutom få direkt insyn från vägen som skulle komma att ligga på högre nivå än färdigt golv.

Till sist

Slutligen vill vi påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även de som bor på södra sidan av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att deras fastigheter ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även de att betrakta som sakägare.

Kommentarer: *Se kommentar till yttrande 2.*

Yttrande 9

Kommunen kallade till "Öppet hus" den 12 juni 2017

Möjligheten att inhämta kommunens information var knapp, eftersom mötet inte hölls, som förväntats, dvs med en föredragning med möjligheten att kunna ställa följdfrågor. Ingen bra dialog mellan kommunen och de närvarande fullerstaborna kunde komma till stånd eftersom tjänstemännen endast svarade på de enskilda frågor som ställdes. Huddingepolitikern Ingalill Söderberg, kommunalråd med ansvar för demokrati och tillika ordförande i demokratiberedningen, skrev i lokaltidningen "Södra sidan Huddinge / 1 juli-7 juli 2017" att "Nej, öppet hus ger inte en bra dialog med invånarna". Hur hon tänker ta sitt eget och kommunens ansvar för detta "öppet hus" nämnde hon inte.

Som ytterligare bevis på hur illa mötet hölls kan nämnas att ingen, som vi talat med och bevistat mötet, kan minnas, att någon ansvarig politiker fanns på plats att diskutera saken med. Att inte någon ansvarig politiker till synes var närvarande vid mötet vittnar om en nonchalans på gränsen till förakt mot de fullerstabor som mött upp och visar på ett fullkomligt ointresse och avsaknad av konsekvenstänkande hos samma politiker för ett ärende de ska känna till, vara insatta i för att kunna behandla och fatta beslut om.

Tiden för att kunna lämna skriftliga synpunkter har varit mycket knapp, dvs endast tre veckor. En period som upptas av midsommarhelg och, för en del, semesterresor. En tid som kanske inte i första hand ägnas åt att lusläsa kommunala planhandlingar! Möjligheter, att kunna delta i viktiga möten och en rimlig tid för att skriftligen kunna bemöta kommunens planer, får absolut inte ointetgöras genom att kommunen väljer en tveksam mötesform och kort tid!



Planeringen av infrastrukturen

Det är självklart och helt nödvändigt att man vid all exploatering och bebyggelse även planerar för tillfartsvägar och annan infrastruktur i ett så tidigt skede som möjligt. Samtidigt måste man vara förutseende och utreda vilka de framtida konsekvenserna blir - inte bara inom planområdet utan även för omgivande områden. Lika självklart som nödvändigt är, att konsekvenserna inte blir en belastning, som med betydande olägenheter inkräktar på intilliggande befintliga områden. Kommunen måste alltid i god tid informera inte bara s k sakägare utan alla som kraftigt berörs av planer av denna omfattning.

Kommunen hävdar att befintlig infrastruktur ska utnyttjas vid nybebyggelse. Det är därför svårt att inse varför så omfattande och nya vägbyggen planeras i Rosenhillsområdet och i intilliggande Fullersta syd.

I planeringen av Rosenhillsområdet förekommer inga fullständiga konsekvensutredningar för boende i angränsande bostadsområden. Vare sig tjänstemän eller politiker visar något intresse eller är märkbart mottagliga för synpunkter från dessa, utan menar tydligen att eftersom de inte ligger inom planens gränser kan de nonchaleras.

Sammanbindningen Rosenhillsvägen – Kolonivägen

Ett av skälen till en "sammanbindning", som kommunen uttrycker saken, mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen tycks vara en kraftigt utökad exploatering med flerbostadshus vid Rosenhillsvägen / Fågelsångsvägen och den gång- och cykelväg som löper mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen / Åkervägen.

I de nya planerna utökas antalet bostäder som Bonava ska få bygga från 65 till 123. Alltså en fördubbling! I programsamrådet för Rosenhillsområdet redovisades 145 nya bostäder. I de nya planerna tänker man klämma in 305 bostäder. Alltså mer än en fördubbling! Låt istället området för den planerade bebyggelsen med flerbostadshus få vara kvar som naturmark. Det är viktigt att grönområden finns inom gångavstånd inom våra bostadsområden!

En mycket bättre "sammanbindning" av Rosenhillsvägen med Kolonivägen vore att upprusta den nuvarande gång- och cykelvägen med belysning och eventuell asfaltering, en väg avsedd enbart för gång och cyklande. Vinterunderhåll i kommunal regi är naturligtvis nödvändig även här. De senaste vintrarna har snöröjningen skötts utmärkt, dock helt och hållet på eget initiativ av en person bosatt i området. Det vore bra om Huddinge kommun nu kunde visa sitt intresse för oss, som redan är bosatta i området och inte bara för de okända nytillkommande.

Möjliga vägar

Det finns redan en acceptabel lösning på trafiken till och från den nya bebyggelsen i Vistaberg ut mot Glömstavägen. Det behövs inte fler vägar för att områdena i Rosenhill eller Vistaberg ska kunna nå omvärlden. Återgå till den ursprungliga lägre förtätningen av området. Det är den dubblerade exploateringsgraden, som orsakar kommande trafikproblem samt mycket kostsamma, groteska och oacceptabla lösningar!



Ett flertal utfarter existerar redan mot Glömstavägen och den kommande Södertörnsleden. En är Vistabergs allé och Hageby allé en annan är Talldalsvägen och Gustav Adolfsvägen. En tredje utfart ur området är Vistavägen. Den mest logiska utfarten från Rosenhillsområdet är Rosenhillsvägen, i nuvarande sträckning och bredd. Denna väg kan enkelt förbättras genom att fylla ut dalgången vid Fågelsångsvägen och plana av backen strax söder därom. En cirkulationsplats vid anslutningen till Glömstavägen, som har en fartbegränsning på 40 km/t, skulle enkelt kunna byggas för att underlätta ut- och infarten där.

Konsekvenserna av planerad trafik Rosenhillsvägen – Kolonivägen och detaljplanen för Fullersta Syd

Ännu efter lång tid, flera möten och många kritiska synpunkter från de boende i området, framhårdar dock kommunens politiker tjänstemän med sina gamla och ogenomtänkta och kostsamma vägplaner med ytterligare utfarter t ex att bygga ihop Rosenhillsvägen med Kolonivägen, vilket blir en betydligt dyrare och miljömässigt förödande lösning - för att inte tala om de problem som redan nu kan förutses vid Kolonivägens anslutning till Storängsleden. Den platsen medger pga utrymmesbrist inga större möjligheter till förändringar för att ens lösa dagens trafikproblem där.

Följden av att leda busstrafik och kanske även tusentals bilar via en helt ny huvudgata med 40 km/t som tillåten hastighet rakt genom ett Q-märkt småhusområde vars nuvarande lokalgator är anpassade till befintlig bebyggelse, innebär en förödande skövling av enskilda fastigheters trädgårdar, biluppställningsplatser och infarter pga nya kraftigt ökade vägbredder.

Man har inte heller visat någon lösning på problemet med all tung trafik under byggtiden. Många av våra lokalgator är inte anpassade för detta ändamål utan kommer sannolikt som tidigare på andra håll att köras sönder.

Vägverket har i tidigare remissvar klart och tydligt informerat och avrått Huddinge kommun att exploatera Glömsta / Vistaberg i planerad takt innan Södertörnsleden är byggd, då Glömstavägen och angränsande lokalgator ej klarar ökad trafik. Vägverket har också i sina remissvar varnat för att förtäta biltrafiken på små smala lokalgator med ökad risk för olyckor. Det vore synnerligen märkligt om nuvarande Trafikverket inte skulle ha samma uppfattning.

Planeringen av Rosenhillsområdet innefattar alltså en tänkt sammanbyggnad av Rosenhillsvägen och Kolonivägen som en huvudgata med ökad vägbredd samt buss och biltrafik med höjd fartbegränsning från 30 km/t till 40 km/t.

Utbyggnaden utgörs av en blindarm, som slutar tvärt vid Bergholmsvägen. Resten av Kolonivägen mot Storängsleden har helt utelämnats vilket också medfört att inga som helst konsekvenser har utretts och tagits med i planerna. Hur har planerna tänkt? Har man kanske förutsett så stora svårigheter att man inte vill beröra dem i detta sammanhang för att inte försvåra planerna på den huvudgata man vill bygga? I framtiden får vi svaret, när problemen uppstår p g a den kaotiska trafiksituationen?



I den föreslagna detaljplanen för Fullersta syd minskades vägområdesbredden på Kolonivägen från planerade 11 m till 8,5 m. I den antagna detaljplanen fastställdes detta och Kolonivägen är nu klassad som lokalgata i ett Q-märkt och färdigbyggt småhusområde.

Genomförandetiden för den detaljplanen, 15 år, har passerat. Vi har nu en gällande detaljplan, som kommunen och vi fastighetsägare i samråd har kommit överens om. Dess föreskrifter har vi, såväl fastighetsägarna som kommunen, skyldighet att rätta oss efter. En detaljplan innebär, som vi hela tiden trott, ett slags avtal, som innebär en trygghet att veta hur vårt område i många hänseenden ska se ut nu och i framtiden. Kommunens planer på en exempellös utbyggnad med en helt ny huvudgata kan inte på något sätt anses vara i linje med den detaljplanens anda, som anger en hög grad av aktsamhet vid nybebyggelse för att inte störa områdets karaktär. Det kan inte bara gälla husbyggen utan måste även gälla vägbyggen. Den mycket omfattande trafiken, som blir följden av kommunens nya planer för Rosenhill, ja faktiskt hela Glömstaområdet, kommer bli att innebära mycket allvarliga störningar både på miljön och trafiksäkerheten i Fullersta syd. Slutsatsen är helt tydlig för oss fastighetsägare: En antagen detaljplan ställer tydliga föga krav på kommunen men den är helt bindande för fastighetsägarna.

Om endast busstrafik ska tillåtas innebär detta en buss passerar genom området var sjätte minut, allt enligt kommunens egna uppskattningar. Någon form av konsekvensbeskrivning av busstrafiken går ej att finna i kommunens dokument.

Busstrafiken innebär tung trafik med buller, avgaser, damm, skakningar, som kan skada husgrunder och ledningsnät. Denna trafik innebär inte minst en mycket stor olycksrisk. Övergångsställen, som ansvariga tjänstemän från Huddinge kommun föreslår, hjälper föga när Kalle, 6 år, ska springa över och leka med grannens Lisa, 5 år, på andra sidan gatan och bussen kommer farande i tillåtna 40 km/tim.

De planerade ny- och ombyggnaderna av vägarna kommer att grovt inkräkta på många fastigheter i området eftersom det nuvarande vägområdet inte tillåter breddning. Planerad trafik fordrar gång- och cykelbanor, som dock kommer att användas som snöupplag vintertid, vilket numera tyvärr sker regelmässigt i Huddinge. Plats för snön som röjs måste reserveras på kommunal mark vid sidan om väg och gång- och cykelbanorna.

Dagvatten, som idag tas hand om på billigaste sätt genom diken, måste även fortsättningsvis ledas bort, i framtiden kanske genom dyra dagvattenanläggningar för att spara markutrymme.

En av alla de frågor som uppkom på tidigare ett möte i Vistaskolan var, hur breddningen av Kolonivägen skulle gå till för att kunna hysa planerade trafikmängder. Tjänstemännen påstod att den obebyggda mark som finns mellan garage och gata, sk prickmark, skulle kunna lösas in och utnyttjas för vägbygget. En konkret fråga löd "Hur mycket mark kan kommunen ta av fastigheten?" Svaret som gavs från en tjänsteman var: "Ja kan ta hur mycket mark som helst!". På



frågan om hur fastighetsägaren då skulle kunna uppfylla kravet i detaljplanebestämmelserna om uppställningsplats för två bilar per fastighet gavs lösningen på den gordiska knuten: "Man får väl *flytta* på garaget!". De citerade exemplen på svar från tjänstemännen helt häpnadsväckande och i avsaknad av verklighetsanknytning och respekt för fastighetsägarna samt vittnar om en attityd som vi inte trodde att vi skulle få möta från tjänstemän i Huddinge kommun!

Föreslagen breddning av Kolonivägen upp till 12,5 meter, innebär grov skövling av enskild fastighetsmark. Möjlighet att ta sig in och ut från tomter då infarter förstörs, uppställningsplatser på tomtmark för fordon minskas kapitalt, trädgårdar asfalteras etc. Till detta kommer parkeringsförbud på vägbanan vid fastigheten. Detta är över huvud taget helt oacceptabelt och får inte ske!

Byggnation av en ny väg genom mossen mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen samt en breddning av Kolonivägen kommer att medföra stora insatser både ifråga om arbete och pengar. För att vägarna och va-ledningarna ska få tillfredsställande bärighet och stabilitet måste sannolikt ytterligare förberedande arbeten göras i form av kalkpelarstabilisering på samma sätt som när Koloni vägen i dess nuvarande bredd (4,5 m) förstärktes i början av 1990-talet. Insatser för ev framtida breddning och förlängning genom mossen gjordes inte då. Jobbet att förstärka Kolonivägen mellan Huddingevägen och Åkervägen p g a renovering av va-anläggningen, tog cirka två år att genomföra och kostade många gånger mer än vad som var beräknat.

Det påkostade bullerplanket, som idag skiljer Kolonivägsområdet från Huddingevägen och dämpar störningar från Huddingevägen och järnvägen, kommer efter uppskattade kraftigt ökande trafikvolymmer att effektivt reflektera trafikbuller, avgaser och andra störningar in mot bostadsområdet eftersom genomfartstrafiken planeras att gå på insidan av planket. Kommer man att bygga ytterligare ett bullerplank? Problemen blir fler och fler men svaren och lösningarna från kommunen uteblir.

Problem på angränsande gator och vägar

Kolonivägens anslutning till Storängsleden är redan idag ett problem med långa köer vid den signalreglerade korsningen. Starkt begränsat utrymme ger plats för max två personbilar i den svängande filen från Storängsleden / Huddinge C till Kolonivägen. Om fler bilar väntar för att få grönt ljus till Kolonivägen hindras effektivt bl a svängande bussar från terminalen vid Huddinge station som ska vidare till Huddinge sjukhus etc. Hur ska denna anslutning kunna ta hand om alla de bussar och tusentals bilar som blir följderna av kommunens planer?

Inte bara Kolonivägen kommer att beröras av ökad trafik. De angränsande vägarna, Åkervägen, Klippvägen, Bergholmsvägen och Mossvägen kommer att i hög grad få en avsevärt ökad trafik. Eftersom dubbelriktad trafik planeras kommer även boende längs Vistabergs allé att utsättas för liknande störningar. Det var säkerligen inget som fanns omnämnt i de försäljningsprospekt och de löften från Huddinge kommun som dessa Vistabergsbor fick ta del av innan de köpte sina hus.



Redan nu är de boende i området kring Kolonivägen starkt störda av trafiken på Huddingevägen, järnvägen etc. Att dessutom belasta området med genomfartstrafik till och från Vistaberg/Rosenhill kommer att göra södra delen av Fullersta till ytterligare ett i den långa raden av kraftigt miljöstörda bostadsområden som vi redan har i vår kommun.

Några exempel på trafiklösningar på andra håll

Innan Huddinge centrum byggdes om till nuvarande form gick Sjödalsvägen med bil och busstrafik genom centrumområdet. I samband med ombyggnaden flyttades denna trafik med sina passagerare upp till Storängsleden. Vi fick ett trevligt och trafikfritt centrumområde. Alla dessa trafikanter fick längre förd, räknat både i meter och tid, till Huddinge station och centrum. Det blev inga problem, ingen klagade.

Innan Fullersta Nord, som området norr om Fullerstavägen kallas, bebyggdes, så färdades både bil- och busstrafikanter längs Fullerstavägen från Huddinge station upp i Fullersta. Fullersta Nord byggdes och Fullerstavägen blev en trevlig gång- och cykelväg omgiven av gröna gräsmattor och annan vegetation, förbi Fullersta gård. Trafiken flyttades ned till dåvarande BP-macken (nuvarande Circle-K-macken) och Åvägen, där den fortfarande går. Hur många fullerstabor klagade på längre resvägar?

Kommunen presenterade för en tid sedan planer på att stänga Kommunalvägen förbi Huddinge centrum för att ytterligare förbättra området kring stationen och centrum med att bygga nya bostäder, butiker och arbetsplatser. För att ersätta genomfartsförbudet via Kommunalvägen vid Huddinge centrum och station flyttas buss- och biltrafiken upp mot Storängsleden för vidare färd ned på och längs Huddingevägen bort till Tingshuset och via en tunnel under järnvägen (till en kostnad på ca nittio miljoner skattekrönor) så dyker bilar och bussar upp igen på Kommunalvägssidan. Samma visa fast i omvänd ordning för att ta sig tillbaka. Genialt?! Inga reaktioner från framtida trafikanter???

Runt om i stockholmsområdet och i Sverige bygger man medvetet så, att trafiken leds förbi bostadsområdena. Detta för att minska trafikens olägenheter för de boende. Restider och färdvägar är av underordnad betydelse och på köpet får man bättre boendemiljö och säkrare trafikföring samt färre tvister mellan kommuner, myndigheter och innevånare.

Slutsatser

Det är helt obegripligt att kommunens politiker och tjänstemän numera med berätt mod tänker skövla vår boendemiljö i Fullersta så kapitalt. Varför skapar kommunens nuvarande politiker och tjänstemän problem istället för att försöka komma med acceptabla lösningar?

Om inte väg- och kommunikationsproblemen kan lösas utan att på så grovt sätt förstöra angränsande områden, så är det självklart att den planerade exploateringen i Rosenhill inte ska genomföras som planerat!



Vi kan tyvärr konstatera att många av Huddinges politiker och tjänstemän idag tar större hänsyn till byggbolagen och framtida hit flyttande människor än de som redan bor här och betalar skatt, fastighetsavgifter mm i vår kommun - en kommun som under många år varit en av de bästa att förse stockholmsregionen med nya bostäder. Därför är det nu nödvändigt att dessa, politiker och tjänstemän, nu besinnar sig, lyssnar på de boende och försöker uppfylla behoven på kommunal service för alla de människor som redan är bosatta i Huddinge.

Kommentarer:

Samrådsförfarandet

Samråd genomfördes under tiden 23 maj till 4 juli 2017 genom att plankarta med bestämmelser och planbeskrivning sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande. Samrådstiden var sex veckor, inte tre som anges i yttrandet.

Kommunen använder numera alltid öppet hus som mötesform för dialog under samråd. Då det till motsats av vad denne fastighetsägare upplevt av många uppskattas eftersom det ger samtliga besökare möjlighet att ställa frågor direkt till involverade tjänstemän. Politiker deltar normalt sett inte i samrådsmöten.

En kompletterande trafikutredning 2019-01-24 som visar konsekvenserna av olika utredningsalternativ har tagits fram. Utredningsalternativ fyra i är det alternativ som granskningsförslaget för detaljplanen medger. Detta medför att det blir en ny koppling mellan Midsommarvägen och Fågelsångsvägen och en befintlig koppling mellan Rosenhillsvägen och Vistabergs allé fortsätter att användas. Trafik från kringliggande områden är inkluderad i utredningen och visar på konsekvenser för även för dessa.

Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen. Vare sig bil- eller busstrafik kommer att släppas ut på Kolonivägen från Rosenhillvägen. Detta innebär att inte något intrång behövs göras på befintliga fastigheter längs Kolonivägen. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas.

Planerade utfarter från det detaljplaneområdet är södra Rosenhillsvägen, som breddas med en gångbana samt via en ny koppling mellan Fågelsångsvägen och Midsommarvägen.

Översiktsplanen 2030 och kommunens Trafikstrategi är två styrdokument som utgör utgångspunkter i kommunens planering. I Översiktsplanen 2030 är Kolonivägen utpekad stamnät för kollektivtrafiken. Utgångspunkten i Trafikstrategin är att gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska prioriteras.

Yttrande 10

Vi är inte direkt berörda av detaljplanen men vill ändå framföra några synpunkter.

Den planerade bussgatan är mycket emotsedd! Utöver att den, så som nämns i planbeskrivningen, innebär en 1 km kortare resväg för Rosenhillsområdet,



kommer den att få än större betydelse för hela Vistaberg och övriga områden längs busslinje 714. Den nya bussgatan skulle göra bussen till ett mycket attraktivare alternativ när den slipper vända vid slutet av Vistabergs allé (bara någon kilometer från Huddinge centrum) för att köra flertalet kilometer extra för att nå centrum. Detta är värt att poängtera.

Är parken (inom "område 2") med ramper, utegym och hinderbana avsedd att vara tillgänglig för allmänheten eller ska det vara en privat park för de närmst boende?

I planförslaget ligger parken utlagd som kvartersmark vilket per definition gör den till enskild (för deltagarna i den blivande gemensamhetsanläggningen, som också får stå för drift och underhåll). Är tanken att parken ska vara tillgänglig för fler än de närmst boende bör nog markområdet planläggas som allmän plats. Då klargörs att den är till för alla, och därmed logiskt och tydligt att det är kommunen som ska stå för anläggande, löpande drift och kommande underhåll av parken.

Avslutningsvis: Vår starkaste synpunkt är dock att det är viktigt och angeläget att bussgatan kommer till stånd.

Kommentarer: *Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen. Vare sig bil- eller busstrafik kommer att släppas ut på Kolonivägen från Rosenhillsvägen. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas. Bussen kommer i det nya förslaget att gå ner till en ny vändplan i nära anslutning till den vändplanen på Kolonivägen. Tidsvinsten för kollektivtrafikresenärer till/från Huddinge centrum uteblir därmed. Kommunen anlägger en park i planområdet sydvästra del mellan bostadsbebyggelsen och Skapaskolan samt en lekplats i planområdets norra del vid Mossvägen. Kommunen kommer även att göra rekreationsåtgärder i mossen för tillgängliggöra mossen och gynna områdets groddjur.*

Yttrande 11

Synpunkter 1- Från Rosenhillsvägen ner mot Majgårdsvägen är det i dag stopp för genomfart, detta gör att gatumiljön blir lugn, det blir ett promenadstråk genom fastigheten (obebyggd) (se akt) detta känns tryggt och bra. Vägen är dessutom inte så bred att man direkt kan mötas 2 bilar. Jag ser ingen anledning till att det skall öppnas upp en genomfart från Majgårdsvägen mot Fågelsångsvägen. I så fall BARA för att skapa trafik i området som stör och spiller på den redan idag bullriga miljön från Huddinge/Glömstavägen. Ska vi ha trafik och buller idag på båda sidor om vår fastighet? För att behålla den lugna miljö och småstadskänsla som finns i området idag, så ska detta inte genomföras.

Den lättaste vägen ut är alltid den närmaste så tänker vi när vi kör bil, så att åka runt via Vistaberg, det kommer ingen att göra. Låt bilisterna ta en väg ut och ge inga alternativ och så fler områden som Majgårdsvägen blir mer trafik belastande, för det är väl inte det som är syftet att skapa mer trafik? i vår närmiljö och öka bullret.

Vidare så framgår det inte hur man skall bygga! Räknar man med att bef. fastighetsägare i området skall släppa/stycka sina tomter för att detta skall kunna

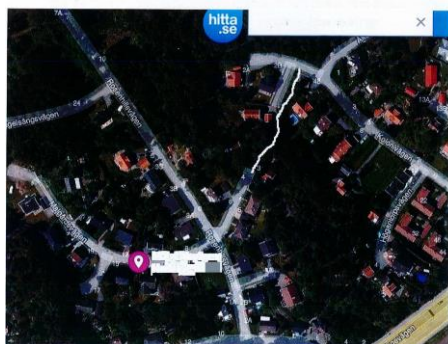
genomföras? Jag skulle vilja att man gör om detta och ser till att vi som bor i området blir kallade till ett möte där ni beskriver hur detta område skall bebyggas, för vi vet ju inte! vi kan bara läsa den plan som skrivits och som bara skapar en massa frågor.

Jag tycker förslaget inte lirar med hur man bör genomföra en eventuell utbyggnad i området, dessutom så lämpar sig inte korsningen Rosenhillsvägen/Annelundsvägen för någon vidare trafik belastning.

Synpunkter 2 -

1. Det finns ingen anledning att Majgårdsvägen ska bli en genomfartsgata då det finns huvudgata via Rosenhillsvägen. Genomfart skulle påverka boende på Majgårdsgatan negativt och ökad säkerhetsrisk. Majgårdsvägen ska därför förbli en återvändsgata men med koppling via gång- och cykelväg ner till Fågelsångsvägen.

2. På nedan karta finns markerat med vitt streck där gång och cykelbana kan anläggas för att öppna upp rörlighet/framkomsten mellan område och närhet till centrum och kollektivtrafiken. I dagsläget finns en liten stig som mellan husen som utnyttjas av boende från vårt område. Detta skulle bli mycket bra lösning.



Kommentarer: Majgårdsvägen är en återvändsgata med en begränsad vändplats. Enligt planförslaget kommer Majgårdsvägen att förlängas och byggas som lokalgatan där bil, cykel och gång delar på gatan (totalbredd 7 meter). Del av gatan följer inte kommunens riktlinjer för gatustandard inom nya detaljplaner i Huddinge kommun och måste därför anläggas om. Olika intressen har vägts mot varandra och utifrån platsens förutsättningar anser SBK att den bästa lösningen för bättre framkomlighet till befintliga och planerad ny byggnation är att koppla samma Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen genom en förlängning av Majgårdsvägen. En kompletterande trafikutredning har tagits fram för området. I framtagandet av trafikutredningen har bedömning gjorts att Majgårdsvägen inte beräknas få någon större genomfartstrafik. Större delen av biltrafiken från området kommer att fördelas mellan Rosenhillsvägen södra och Fågelsångsvägen. Det är främst boende på Majgårdsvägen som kommer att nyttja Majgårdsvägen. Föreslagen gång- och cykelkoppling är en åtgärd utanför detaljplanen men noteras för vidare arbete i genomförandeskedet.



Yttrande 12

En av vägarna in i området är från Glömstavägen till Annelundsvägen. Vid denna korsning finns en busshållplats som ni inte har tagit upp i planen alls. Det står att samtliga busshållplatser är tillgänglighetsanpassade. Busshållplatsen som heter Annelundsvägen är inte tillgänglighetsanpassad, den har ingen kur att ta skydd i vid regn, man får räkna med att bli nermejad av bilar som kör om andra bilar som ska svänga vänster från Glömstavägen. Att ta sig från hållplatsen till Annelundsvägen får man antingen ta sig via en mycket brant stig eller gå via infarten till Annelundsvägen som ofta innebär att skydda sig från stänk från bilarna som kör på Glömstavägen. Bilarna på Glömstavägen kör ofta en bra bit över hastighetsgränsen. I korsningen brukar det ofta vintertid vara höga snövallar och när den sedan smälter blir det stora polar och det blir till och med farligt att gå där om man inte vill gå genom polarna eftersom man riskerar att bli påkörd av bilar. En lösning att ta sig från busshållplatsen in till Annelundsvägen på ett säkert sätt bör tas med i planeringen.

Om man tar bilen till och från Annelundsvägen finns också problemet med att bilarna på Glömstavägen kör för fort och man kommer inte ut från Annelundsvägen eller in om man svänger vänster från Glömstavägen. Det verkar inte som att förändra korsningen ingår i planen, det är inte bra att öka trafiken i området utan att ändra korsningen eller att begränsa trafiken på annat sätt i området så att det inte är genomfartstrafik på alla vägar. Öppnar man dessutom upp Rosenhillsvägen för trafik kommer den att utnyttjas av boende i Vistaberg i en ännu större omfattning än idag.

Hur utbyggnaden av Majgårdsvägen mot Kolonivägen planeras hittar jag inte i planen, detta behövs beskrivas bättre.

Även gång och cykelbanorna som leder till området behöver ses över och förbättras. Utmed Huddingevägen och även från Kolonivägen till Huddinge centrum har problem med växtlighet som växer in från sidan och träd och buskar som hänger ner, framför allt vid regn. På flera ställen är det problem med avrinning vid regn så det bildas stora vattenpölar som tar upp hela cykelbanan. När Huddingevägen snöröjs plogas ofta mängder av snö upp på cykelbanan så att det blir jobbig modd och sedan vatten för gångtrafikanter att ta sig genom.

I planen finns utegym beskrivna men de verkar ligga precis bredvid bostadshus är det inte bättre att ha det en bit ifrån både för de som bor i husen och de som ska använda dem.

Kommentarer: Busshållplatsen Annelundsvägen ligger längs Glömstaleden och faller inom Trafikverkets ansvarsområde. Annelundsvägen är inte med i detaljplanen, dock kan åtgärder krävas för utanför detaljplanerat område. Kommunen tar med frågan till genomförandeskedet för att samråda med Trafikverket om möjliga lösningar. En kompletterande trafikutredning har tagits fram sedan samrådet där konsekvenserna av olika utredningsalternativ presenteras. Av utredningen framkommer att framkomlighetsproblemen för bilar



uppstår främst om köbildning från korsningen Glömstaleden/Huddingevägen byggs på väster ut, vilket det finns risk för. Ingen direktkoppling för fordonstrafik planeras mellan Majgårdsvägen och Kolonivägen. Gångförbindelse på allmän plats planeras mellan Södra Rosenhillvägen och mötet vid vändplanen för Kolonivägen och Huvudgata Rosenhillvägen. Synpunkter gällande drift och underhåll av gång- och cykelvägarna vidarebefordras till kommunens driftavdelning. Det utegym som beskrivs i yttrandet är illustrerat på kvartersmark och kommer att vara en del av den bostadsrättsföreningens gemensamma mark. Det är upp till den som bygger där att avgöra vilket innehåll som anläggs på den ytan. Kommunen kommer inte att anlägga och sköta denna anläggning. Kommunen anlägger en park i planområdet sydvästra del mellan bostadsbebyggelsen och Skapaskolan samt en lekplats i planområdets norra del vid Mossvägen.. Kommunen kommer även att göra rekreationsåtgärder i mossen för att tillgängliggöra mossen och gynna områdets groddjur. I övrig se kommentarer till yttrande 20.

Yttrande 13

Rosenhillsvägen är fullt fungerande idag och har varit det i väsentligt många år, breddning av vägen anser jag ej vara berättigad. Nybyggnation av lokalgatan, Rosenhillsvägen, Innebär att mark kommer att tas från min fastighet, (se akt). Det medför att tomten blir ännu mindre än vad den är idag och kommer understiga detaljplanens minimistorlek för villatomter. Det försvårar min möjlighet att göra en fullvärdig nybyggnation på tomten och medför en väsentlig ekonomisk förlust.

Jag önskar således att ingen el. minimal mark tas från min fastighet för en ev. nybyggnation av lokalgata samt att marknadsmässig ersättning vid sådan händelse utgår. Jag har även önskemål om generösare bygglov för nybyggnation, för att kunna utnyttja tomten på bästa sätt och få en fullvärdig fastighet för boende. Jag ser gärna att vi träffas för att gemensamt komma överens om hur det kan se ut för Granparken 5.

Den här delen av Rosenhillsvägen är kraftigt trafikerad och besvärad av trafikbuller från Huddingevägen och Glömstavägen. Jag ser det som helt avgörande att biltrafiken måste vara avstängd mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen samt att bullerskydd sätts upp vid Huddingevägen/Glömstavägen för att få ett mer rofyllt boende. Det kommer att vara fullt tillräckligt med den ökade trafiken som kommer i samband med nybyggnationen vid Rosenhillsvägen/Fågelsångsvägen.

Om mina önskemål ej kan emotes så motsäger jag mig en ev. gatukostnad för ny lokalgata, som jag då anser vara påtvingad och där kommunen borde ta sitt ansvar.

Kommentarer: Se kommentarer till yttrande 20.



Yttrande 14

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata med stora nivåskillnader (15% lutning), dålig sikt och mycket trångt gatuområde som i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Tekniska handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5 meter är helt orimliga. I och med att det nya gatuområdet dessutom lagts ut utan hänsyn till gatans faktiska utformning idag, där det redan funnits en förberedelse för en mindre breddning, så har all exproprierad yta hamnat på den norra sidan av gatan, upp till 5 meter in på tomterna, med resultatet att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra.

Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder, och kommer därför att på ett konstruktivt sätt, och utan att bara tänka på oss själva, försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill dock klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på våra fastigheter så att de inte längre blir funktionsdugliga så som föreslagits i samrådet så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Helt avgörande för att några lösningar ska fungera är att det absolut måste vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Att det skulle vara på det sättet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen.

Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har gjorts med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillsplanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. Vi vill alltså återigen konstatera att alla lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.

b) I planprogram och senare trafikbulerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Och detta trots att husen nära Glömstavägen redan idag är oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och snarast skulle behöva hjälp med ett



bullerplank för att få en drägligare tillvaro. En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.

c) Vår bestämda uppfattning är att det rättvisa förfarandet (under förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd vilket är en nödvändig förutsättning) är att Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall dela på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillsplanen. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området.

Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15 % lutning är inte i linje med Huddinges Tekniska handbok) och tillhörande dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller lämpligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå.

Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken. Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att en enskild fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt.

Flera trafikplanerare som vi talat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

2. Södra Rosenhillsvägens utformning

Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här i och med att många hus ligger så nära vägen och i flera fall har garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan



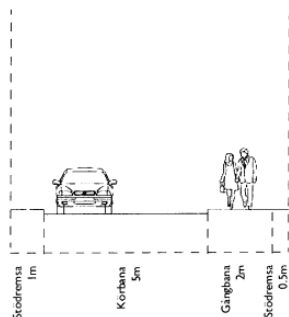
husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av.

I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusektion om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. I flera fall skulle angöring till husen helt enkelt inte gå att lösa, i andra skulle inte ens ombyggnader för flera miljoner resultera i acceptabla lösningar. Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!

Södra Rosenhillvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Bussen kommer att gå igenom området vilket kommer att bidra till att det inte blir fler gående än idag. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. Lokalgata 3 enligt planbeskrivningens benämningar.

Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25 meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra våra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.

8.5m



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelvägarna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis



invid Fågelsångsvägen och den nya bussgatan. Då kan proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett.

Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt.

Förtydligande angående Rosenhillsvägens nålsöga

Avståndet mellan husfasad, (*se akt*) med fastighetsbeteckning (*se akt*) och husfasad, (*se akt*) med fastighetsbeteckning (*se akt*) är ca 19 m. (18,75)

Fastigheten (*se akt*) har garage i källaren med en angöringsyta framför garaget om 6 m. Enligt sid 54 i detaljplan ska angöringsytan framför garage vara minst 6 m och lutningen maximalt 5 %. Ny lutning med bibehållen höjd på befintlig väg 2 m närmare fasad blir 7-8 % Om gångbanan utförs på Rosenhillsvägens norra sida blir lutningen ännu brantare

Fastigheten (*se akt*) har inget garage i själva byggnaden utan en fristående garagebyggnad.

Plats för parkering av fordon finns idag på gaveln av byggnad och framför fristående garagebyggnad som idag har angöringsyta om 6 m fram till befintlig väg. Befintlig väg idag går nästan exakt 4,5 m från husfasaden vilket innebär att det ej är möjligt för kommunen att exproprierar marken till det tänkta gaturummet.

Vår beräkning av gaturummet är följande:

Totalt mått mellan husfasader (*se akt*) och (*se akt*) = 19 m

Befintlig angörning fastigheten (*se akt*) = 6 m

Måttet mellan (*se akt*) husfasad och befintlig väg = 4,5 m

Kvar blir för ny väg 8.5 m!

Slutligen vill vi påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även de som bor på södra sidan av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att deras fastigheter ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även de att betrakta som sakägare.



Kommentarer: *Se kommentarer till yttrande 20.*

Yttrande 15

Vi anser att Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen är för breda. Vi tycker att det är stor risk att detta i framtiden leder till onödig genomfartstrafik vilket inte främjar området. Känslan av planens mål avseende "Trädgårdsstad med närheten till naturen" försvinner med all sannolikhet då.

Kommentarer: *Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen har anpassats till minst bredd som behövs för de funktioner och kvalitet som planeras.*

Yttrande 16

Rosenhillsvägen är idag den kortaste vägen till Huddinge centrum för en majoritet av de boende i Vistaberg (se karta). Trafiken begränsas dock idag av enkelriktningen och det faktum att vägen är väldigt smal. När vägen breddas och dubbelriktas riskerar trafiken att öka avsevärt. För att åstadkomma den önskade trafiklösning som beskrivs i KS-2015/252 behövs därför ett ytterligare bilhinder i höjd med nuvarande bussvändplan i slutet av Vistabergs allé.



Karta 1 Eftersom den prickade vägen är kortare än den heldragna kommer alla fastigheter inom rektangeln att ha Rosenhillsvägen som närmsta väg till Huddinge centrum

1 Planbeskrivning-Samrådshandling KS-2015/252, sid 10 står följande:

"Trafikutredningen visar att sträckan Rosenhillsvägen/Kolonivägen bör trafikeras endast av buss samt gång- och cykeltrafik. Befintlig och tillkommande bebyggelse i Rosenhill föreslås få sin utfart för biltrafik anslutna till Glömstavägen. **Biltrafiken till och från Vistabergs trädgårdsstad föreslås gå via Hageby allé** för anslutning till Glömstavägen."

Vi menar att det **behövs två hinder för biltrafik**, ett vid nuvarande bussvändplan, övergång Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, och ett vid Kolonivägen. Om genomförandet bara innefattar ett bilhinder, det planerade vid Kolonivägen, så kommer **biltrafik från större delen av Vistaberg att välja utfart via tillkommande bebyggelse**, istället för via Hageby allé. Avstånden kan utläsas ur kartan ovan, tagen från Google maps (med avstånd för gångtrafikanter pga enkelriktningen).

Kommentarer: *Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen. Vare sig bil- eller busstrafik kommer att släppas ut på Kolonivägen från*



Rosenhillvägen. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas. En kompletterande trafikutredning har tagits fram sedan samrådet som visar på konsekvenserna av olika utredningsalternativ. Utredningsalternativ fyra är det som detaljplanen kommer att medge. Lokala trafikföreskrifter så som enkelriktning och/eller genomfartsförbud kan hanteras i ett senare skede.

Yttrande 17

1. Enligt det presenterade förslaget (se sidan 72) kommer 3.5-4 meter av vår uppfart - som i dag är 7meter lång framför garage/carport - att inlösas för att användas till bussgata. Det innebär att vår uppfart kommer att minskas till mellan 3 och 3.5 meter. I samma dokument på sidan 54 hävdas att uppfarter tillhörande nybyggda fastigheter ska vara minst 6 meter långa framför garage/carport:

"Angöring till respektive fastighet ska utformas för att möta kommunens lutningskrav. Om fastigheterna ska ha garage så är det viktigt att det finns uppställningsyta mellan gata och garage med ett minsta djup på 6 meter och lutningen bör inte överstiga 5 procent"

Samma regler bör gälla även för boende i befintliga fastigheter längs med Kolonivägen.

Konsekvenserna av att inlösa marken enligt nuvarande förslag blir att kvarvarande sträcka framför carport/garage blir för kort. Därmed finns ingen yta för t.ex. räddningstjänst som ambulans, brandkår m.fl. att parkera. Parkeringsmöjligheter kommer att saknas även för sötare, rörmontörer, snickare dvs alla i villaområden vanligt förekommande former av service- och hantverksutövare.

Det blir också omöjligt respektive svårt att ha bilsläp samt exempelvis container på uppfarten. Bilsläp och container är vanligt att använda i villaområden och något som vi gör regelbundet.

2. Vår fastighet består till stor del av starkt sluttande mark. Hälften av den planaste delen av marken ska enligt förslaget inlösas. (Se sidan 72). Denna del utgör halva vår odlingsbara trädgård med fruktträd, köksträdgård, en stor gammal ligusterhäck, träd, syrenberså, bärbuskar samt allsköns perenner. Just denna trädgård är den del som ger vårt hem dess speciella karaktär av levande och livsbejakande småhusträdgård. Trädgårdarna på Kolonivägen bidrar alla till områdets speciella trivsamma atmosfär.

3. "Kulturhistoriska miljöer

En mindre del av planområdets sydöstra del tas upp i *Huddinge, reviderad kulturmiljöinventering*; (Stockholms läns museum rapport 2003:20 i samarbete med Huddinge kommun). För området längs Kolonivägen sägs: Villaområdets tidstypiska planering skyddas genom att gatusträckningar värnas och tomtavstyckningar undviks. Bebyggelsen från 1920-1930-talen, bör hanteras med eftertanke vid tillbyggnader och renovering". (Se sidan 22 för ovan citerad text). Även miljön bör hanteras med eftertanke. En bred modern bussgata i området rimmar mycket illa med att värna om den tidstypiska planeringen eftersom ett



genomförande av förslaget omintetgör ett bibehållande av den tidstypiska kvarterskänslan.

Vi protesterar mot förslaget.

Kommentarer: *Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen. Vare sig bil- eller busstrafik kommer att släppas ut på Kolonivägen från Rosenhillsvägen. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas. I det nya förslaget till detaljplan kommer inte något intrång på fastigheterna längs Kolonivägen vara aktuell. Förslaget omöjliggör inte en framtida hopkoppling.*

Yttrande 18

Den föreslagna gatustrukturen med en ihop koppling för buss mellan Kolonivägen - Rosenhillsvägen och att Kolonivägen utformas till huvudgata medför att inte bara ökad trafik i området då bilar redan idag kör in på Kolonivägen i tron att man kommer ut på Huddingevägen, att göra om Kolonivägen till en huvudgata kommer inte att minska biltrafiken utan snarare öka denna vilket medför negativa konsekvenser för oss boende i området, inte minst trafiksäkerhetsmässigt för barnen i området.

Detaljplanen visar inte heller på hur anslutningen Kolonivägen - Storängsleden ska lösas. I rusningstrafik på morgonen är det redan idag kö ut på Storängsleden vid den ljusreglerade korsningen, då hushållen vid Britas gränd, Claras gränd och Mossvägen använder Bergholmsvägen för genomfart till Kolonivägen för vidare färd ut på Storängsleden, att då fylla på med bussar längs Kolonivägen kommer att bidra till ytterligare köbildning morgontid.

Detaljplanen visar inte heller på hur trafiksituation vid avfart från Storängsleden in på Kolonivägen ska lösas, idag ryms det med nöd och näppe tre personbilar på rad i den avfartsficka som finns på Storängsleden, en buss med färdväg in till Kolonivägen skulle ta hela denna avfartsficka i anspråk vilket skulle leda till köbildning på Storängsleden oavsett vilken tid på dygnet. Ska man gå vidare med denna del i detaljplanen MÅSTE en hållbar lösning på detta trafikproblem presenteras som inte påverkar trafikflödet på både Storängsleden och Kolonivägen negativt. Ett enkelt förslag är att inte koppla ihop Kolonivägen - Rosenhillsvägen för busstrafik utan endast för cykeltrafik och gångtrafikanter och leda ut all biltrafik från Rosenhillsområdet via Glömstavägen. Enligt RIPLAN visas redan idag en god tillgänglighet med dagens linjesträckning och att istället endast koppla ihop Rosenhillsvägen med Kolonivägen genom en utbyggnad av cykelbana och gångbana skulle även vara ekonomiskt fördelaktigt för samtliga som omfattas av gatukostnaden inom detaljplanen.

En fråga som lämnas obesvarad i detaljplanbeskrivningen är hur dagvatten/regnvatten ska hanteras. Idag är 90 graders kurvan på Kolonivägen en trätt i uppsamlingen av regnvatten i området och som ständigt orsaker vattenansamling vid normala regn, snösmältning osv då dagens avloppssystem



inte klarar att hantera den mängd vatten som rinner nertill denna lägsta punkt. Ska Kolonivägen byggas ut till huvudgata måste detta problem tas i beaktande. Även det faktum att den del av Kolonivägen som går parallellt med Huddingevägen redan idag är kraftigt underminerad vilket gör att vägen väldigt frekvent har "nedsjunknen" asfalt med "hål" som behöver jämnas ut. Att leda busstrafik flera gånger dagligen på Kolonivägen behöver tas i beaktande vid anläggning av en ny huvudgata. Problem med den underminerade marken gäller hela Kolonivägen ända uppe från Storängsleden och Kolonivägen.

Vi önskar också tillägga våra synpunkter gällande att ha ett "samråd" i formen av ett Öppet hus är mycket negativa då vi anser att just samrådsformen sätts ur spel och möjligheten att få en saklig diskussion med alla berörda sakägare tillsammans med ansvariga tjänstemän på kommunen helt försvinner och vi hoppas att det i framtiden kommer att se annorlunda ut än öppna hus som samrådsforum. Vi vill också tillägga att det arroganta bemötandet vi fick av exploateringsingenjören (se akt) inte bidrog till att en positivare bild av denna form av samråd. Att bli uppmanad att vara lösningsinriktad istället för ifrågasättande hur man som kommunal tjänsteman tänkt vid framtagande av en detaljplan som för oss medför en kraftig försämring av vår boendemiljö skapar inte en bra grund för diskussion utan visar endast en brist på respekt och förståelse för oss befintliga kommuninvånare.

Kommentarer: Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen. Vare sig bil- eller busstrafik kommer att släppas ut på Kolonivägen från Rosenhillvägen. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas. I det nya förslaget till detaljplan kommer inte något intrång på fastigheterna längs Kolonivägen vara aktuell. Förslaget omöjliggör inte en framtida hopkoppling. Kommunen använder numera alltid öppet hus som mötesform för dialog under samråd och upplevt fungerar mycket bra och ger samtliga besökare möjlighet att ställa frågor direkt till involverade tjänstemän. Politiker deltar normalt sett inte i samrådsmöten.

Yttrande 19

Ombyggnad av Kolonivägen vid fastigheten (se akt)

1 Problem och belastningar på rubricerade fastighet:

1.1 Gräsmattan som används för lek och fotbollsspel minskar med ca 40 %

Någon möjlighet att komplettera med ny gräsmatta finns inte på fastigheten.

Marken bakom huset är mycket brant och består av berg.

1.2 Frukträd och lövträd kommer att utgå.

1.3 Vattentäkt i form av brunn kommer att ligga i gatan.

1.4 Bilplats framför garage kommer att vara bara 3,3m!

Samma mått gäller för extra bilplats på fastigheten!

1.5 Busstrafiken på Kolonivägen har beräknats till 160 bussar per dygn. Jag tänker mig att busstrafiken pågår under 16 timmar per dygn vilket ger 10 bussar per timme eller en buss var sjätte minut, kanske ännu tätare under



högbelastningstimmar.

1.6 Bullervärdena för rubricerad fastighet kommer därmed alltid ligga över godkända nivåer.

1.7 Besvärande insyn både i fastighet och trädgård vid busstrafik.

1.8 Allmänt gäller att miljön kring Kolonivägen är trivsamt med de äldre husen från 30-40 talet vilket en ändring av den typ som samhällsbyggnadsförvaltningen föreslagit skulle förstöra.

1.9 Gatan är i nuvarande plan klassad som lokalgata och bör förbli det.

2 Alternativa lösningar för kommunikation mot Rosenhillsområdet samt övriga

2.1 Kolonivägen används för nuvarande trafik samt cykelväg mot Rosenhill (cyklar får plats på nuvarande gata)

2.2 Busstrafiken leds för utfart mot Glömstavägen vid Ivans Grill. Ett flertal möjligheter finns att bygga bussgata mellan Rosenhillsvägen och Midsommarvägen. Fastigheter som dessutom är utan byggnader. Vilket även kan vara lämpligt för anslutning mot Flemingsberg med både järnväg och Glömstavägen kommer att avlastas när Södertörnsleden byggs.

3 Allmänna synpunkter:

3.1 Eftersom Kolonivägen ligger relativt nära Huddinge station och centrum finns inga starka krav på bussförbindelse från boende kring Kolonivägen.

3.2 Att inkräkta på våtmarksområdet vid norra ändan av Kolonivägen synes strida mot allmänna synpunkter på att våtmarker skall bevaras för att skydda grundvattennivåerna.

3.3 Storängsleden kommer sannolikt att blockeras vid vänstersväng mot Kolonivägen vid rött trafikljus för vänstersväng. (I vänsterfilen finns bara plats för några få bilar).

3.4 Hur hindras att lastbilar tar bussvägen med exempelvis byggtransporter?

3.5 Vid mötet angående Kolonivägen som hölls vid Vistaskolan för några år sedan sades att det skulle tas lika mycket på båda sidor av gatan vilket känns både som ett mindre intrång och rättvisare. Nu verkar bara min sida av vägen vara aktuell, denna sida nyttjas till lek och odling på tomt efter tomt, medan motsatt sida är stor del ogräs och sten, varför inte använda ledningsgatan till gata?

3.6 Löser kommunen in hela fastigheter som drabbas av gatuutbyggnader till det värde de hade före kommunens nya planer för området?

Kommentarer: Kolonivägen utgår ur detaljplanen. I dagsläget gör kommunen bedömningen att ytterligare alternativ för att möjliggöra busstrafikskoppling mellan Huddinge centrum och Vistaberg/Rosenhill behöver utredas innan beslut fattas. Behovet av att skapa en förbindelse mellan Vistaberg och Huddinge centrum kvarstår dock och blir än mer aktuellt då Trafikverket aviseras att Glömstavägens nuvarande koppling till Huddingevägen planeras tas bort i samband med att Tvärförbindelse Södertörn öppnas. En gång- och cykelförbindelse mellan Kolonivägen och Rosenhillsvägen ska säkerställas. Bussen planeras vända i en ny vändplan som avslutar huvudgatan Rosenhillsvägen och ligger i nära anslutning till Kolonivägens befintliga



vändplan. I det nya förslaget till detaljplan kommer inte något intrång på fastigheterna längs Kolonivägen vara aktuell. Förslaget omöjliggör inte en framtida hopkoppling.

Yttrande 20

Det är med stor bestörtning som vi villaägare på södra Rosenhillsvägen tagit emot det nya samrådsförslaget för Rosenhill. Att planera för att vår gata, med stora nivåskillnader (15% lutning!), dålig sikt och mycket trångt gatuområde, i praktiken skulle ta emot genomfartstrafik från hela Rosenhill och även Vistaberg går emot allt beprövat trafiksäkerhetstänkande och även Huddinges Teknisk handbok. Konsekvenserna för våra fastigheter av att lägga ut en ny gatubredd om hela 10,5 meter är också helt orimliga.

Vi förstår att det behövs bostäder, och vi vill därför att på ett konstruktivt sätt försöka bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill ändå klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på en del av fastigheterna så att de inte längre blir funktionsdugliga, vilket föreslagits i samrådet, så är vi beredda att driva denna fråga mycket långt.

1) Trafikföring nya Rosenhillsområdet.

a) Det måste absolut vara stängt för biltrafik mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen! Detta är helt avgörande för att några lösningar ska fungera och att detta skulle vara fallet slogs också fast i programsamrådsredogörelsen, varför det är helt obegripligt att där nu föreslås vara öppet med någon vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Utmärkt tillgänglighet finns för alla inblandade även med stängt vid vändplanen. Vistabergsområdet skall angöra Glömstavägen via Hageby allé, så har området planerats. De boende i Vistaberg önskar inte heller få mer genomfartstrafik. Noterbart är att inga befintliga utredningar har med siffror/konsekvenser på den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära, det är helt enkelt inte en lösning som Rosenhillspanen har varit tänkt att ha, utan måste vara något som utan eftertanke kastats in i sista stund. Vi konstaterar således att alla lösningar vi föreslår är helt beroende av att det är stängt mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen, annars fungerar inga av de lösningar vi presenterar på grund av för stora trafikmängder.

b) Konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen visas inte, vare sig i planprogram eller senare trafikbullerutredningar. Detta gäller såväl störning och buller som luftkvalitet, trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Husen nära Glömstavägen är redan idag oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och skulle snarast behöva hjälp med ett



bullerplank för att få en dragligare tillvaro. En sådan redovisning/analys måste självfallet ingå.

c) Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen skall dela på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen i Rosenhillsplanen.

Det är vår bestämda uppfattning att detta är det enda rättvisa förfarandet (nödvändig förutsättning att Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd) Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området. En annan nödvändig förutsättning är då också att samtliga tre vägar förses med skyltning om förbud för genomfart genom området för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska också maxhastighet vara 30 km/t. Lokalgatorna bör vara till för de boende i området. Värt att notera är att södra Rosenhillsvägen egentligen är den absolut minst lämpade gatan för ökad genomfartstrafik av de tre. Med mycket stora nivåskillnader (en backe med 15% lutning är ju inte direkt i linje med Huddinges Tekniska handbok!) och tillhörande dålig sikt kombinerat med täta utfarter och hus som ligger mycket nära vägen så har vi redan idag problem med trafiksäkerheten, i synnerhet i anslutning till backen och när det råder vinterväglag. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret så blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt. Befintliga cirka 40 hushåll har även redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. Det är inte heller möjligt att anlägga en rondell med anledning av läget nära Huddingevägsplanen, (dessutom finns inte utrymmet). Men det här fungerar ändå i dagsläget så länge trafiken håller sig på nuvarande nivå.

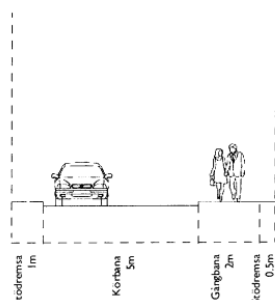
Vi vill vara solidariska, men helt klart är att en grundförutsättning för att detta ska fungera är att passagen Vistabergs allé/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den tillkommande biltrafiken. Finns tre vägar att dela sig på borde ökningen från 300 hushåll kunna hanteras. Kolonivägen är ändå en relativt plan väg, med ett redan idag bredare gatuområde där husen ligger väsentligt längre ifrån vägen än på södra Rosenhillsvägen. Att där skulle gå buss men inga bilar verkar inte rimligt. Att enskilda fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt. Vi kan försäkra att södra Rosenhillsvägen, om vi fortsatt planeras ta hand om all genomfartstrafik, kommer att överklaga detta till alla tillgängliga instanser. Flera trafikplanerare som vi talat med bekräftar vår uppfattning att södra Rosenhillsvägen, i och med de förutsättningar som råder, är helt olämplig att planlägga för genomfartstrafik och egentligen inte tål någon trafikökning. Det är garanterat den minst lämpade av alla inblandade vägar.

2. Södra Rosenhillsvägens utformning



Hur södra Rosenhillsvägen utformas med bredd på gatusnitt och liknande har naturligtvis mycket stor betydelse för oss som bor här. Många hus ligger nära vägen och i flera fall finns garage i husens bottenvåning eller källare och det behövs 6 meter för en bil på tvären framför huset. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen så säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av. I samrådsförslaget så har södra Rosenhillsvägen fått en gatusektion om 10,5 meter. Det är helt ogenomförbart på ett fungerande sätt! Som gatan nu är utlagd så skulle mark upp till 5 meter in på fastigheterna norr om vägen exproprieras och ett antal fastigheter skulle helt förlora möjligheten till angöring. Stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle också gå förlorade. *Större förändringar av infrastruktur inom befintlig bebyggelse måste ske med varsamhet och på områdets villkor!* Södra Rosenhillvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer några cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. "Lokalgata 3" enligt planbeskrivningens benämningar. Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ju ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.

8.5m



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Vi vill också passa på att påpeka att de kombinerade gång- och cykelbanorna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter. Det är ett mått som även bör gälla inom Rosenhillsområdet där gång- och cykelbana planeras, som exempelvis invid Fågelsångsvägen och på den nya bussgatan. Då kan



proportionerna på de nya vägarna i det gamla villaområdet bli bättre och större hänsyn och varsamhet visas gentemot befintliga fastigheter och boende i området.

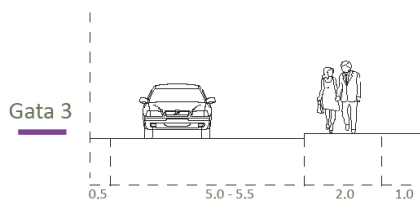
3) Utformning av den nya bebyggelsen

Den tilltänkta flerbostadshusbebyggelsen i område 1 saknar helt arkitektoniska kvalitéer eller någon form av detaljering och anpassar sig på intet sätt till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett. Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt och flerbostadshusets lägenheter skulle dessutom få direkt insyn från vägen som skulle komma att ligga på högre nivå än färdigt golv. I den glänta i område 1 som ska bebyggas med flerbostadshus har vi dessutom just iakttagit ett fladdermuspar jaga nu i skymningen den 2 juli. Det kan vara viktigt att fastställa var de har sina boplatser och huruvida de är beroende av de öppna obebyggda ytorna för att jaga. Det kan vara ytterligare något som talar för att detta hus ska utgå för att lämna dem lite plats kvar. Våtmarken har nog också stor betydelse för att de ska ha tillgång till jaktbyte. Vi föreslår därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för att utreda hur man kan säkerställa att de kan finnas kvar i området.

Till sist

Slutligen vill vi också påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även vi som bor på södra sidan av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att våra fastigheter också ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även vi att betrakta som sakägare.

Kommentarer: Bredden på Rosenhillsvägen södra har minskats till 8,5 meter efter samrådet och något intrång är därför inte aktuellt. Området tas bort från planförslagsområdet.





En kompletterande trafikutredning har tagits fram sedan samrådet för att utreda konsekvenserna av olika alternativ till trafikföring. Efter samråd beslutades att plocka bort Kolonivägen ur detaljplanen varför de alternativen med öppet för bil- och busstrafik via Kolonivägen inte är aktuella. Detaljplanen medger ett alternativ i enlighet med alternativ fyra i utredningen, det vill säga öppet för biltrafik genom Rosenhill via en ny koppling från Fågelsångsvägen vidare mot Midsommarvägen och via Rosenhillsvägen södra. Lokala trafikföreskrifter så som genomfartsförbud och eventuell enkelriktning är frågor som inte hanteras i detaljplanen utan kan beslutas i ett senare skede. Rosenhillsvägen södra kommer att byggas om så att den blir som brantast 10 %, vilket överensstämmer med riktlinjerna i Huddinge kommuns Teknisk handbok. Gestaltning av flerbostadshusen i slutet av Rosenhillsvägen, bearbetades och varierande höjd samt förhållandet mellan gavel och långsida ger kvarteret en egen identitet och bidrar till ett levande taklandskap. I normalfallet är villabebyggelse i eller i anslutning till tätorter med tomtmark **med** moderna hus omgivna av hårdgjorda eller klippta ytor är inget särskilt fladdermushabitat. En markant nedgång av fladdermössens aktivitet sker i villaområden, skötta parkmiljöer, hårdgjorda ytor och tätare bebyggelse. Detta kan bero på flera faktorer som exempelvis bristen på boplatser, begränsad produktion av insekter, frånvaro av naturliga strukturer och möjligtvis också graden av isolering från omgivande naturmark. Kommunen bedömer att de redovisade observationerna av fladdermus inte kräver en miljökonsekvensbeskrivning enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan, ingen MKB krävs. Gatustrukturen har studerats med syfte att inför den nya bebyggelse skapa en struktur som kan möta områdets förutsättningar och framtida krav. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget har funnits tillgängliga i kommunens servicecenter och på kommunens hemsida. Vidare har annons om samråd och samrådsmöte/öppet hus publicerades i tidningarna "mitt i" och "södra sidan". Samrådsmöte hållits den 12 juni 2017. Vid mötet närvarade ca 100 personer. Kommunen har vidtagit tillräckliga åtgärder för att informera de som berörs av planförslaget.

Yttrande 21

Huddinge kommuns plan för exploatering av Rosenhill innehåller flera allvarliga brister, framförallt vad gäller trafikflöde och utformning av vägar. Om dessa brister inte åtgärdas kommer det få mycket negativa konsekvenser i form av kraftigt försämrad trafiksäkerhet, trafikstockningar och köer samt kraftigt ökade buller- och avgasnivåer - i synnerhet längs södra Rosenhillsvägen.

Planen innebär att all biltrafik in i och ut ur det exploaterade området ska ske via södra Rosenhillsvägen, Fågelsångsvägen samt via Vistabergs allé. Trots att Kolonivägen ska kopplas ihop med Rosenhillsvägen säger planen att denna koppling endast ska användas för busstrafik. Planen säger också att



Rosenhillsvägen ska breddas till hela 10,5 meter. Planen saknar helt analys och förslag för hur vägen ska utformas vid den mycket trånga anslutningen mellan södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen/Glömstavägen.

Vår kritik kan sammanfattas i tre huvudpunkter.

1. För det första tar planen inte hänsyn till att södra Rosenhillsvägen är mycket olämplig för ökad genomfartstrafik av följande skäl:

a) Vägen har kraftig lutning (15 %!), vilket definitivt minskar lämpligheten för genomfartstrafik, i synnerhet vintertid. Detta står dessutom i direkt strid med riktlinjerna i Huddinges Tekniska handbok. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt.

b) Den föreslagna breddningen till 10,5 meter (med separat cykelbana) är såväl onödig som extremt negativ för de boende vid denna del av vägen. Cyklister förekommer idag i mycket liten utsträckning eftersom det finns få målpunkter ut från södra Rosenhillsvägen, och med tanke på den mycket branta backen är det sannolikt att framtida cyklister väljer andra vägar ut ur området, bland annat Kolonivägen.

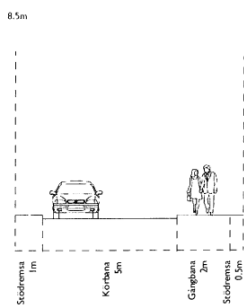
c) Breddning om 10,5 meter innebär att upp till 5 meter kommer exproprieras från vissa tomter. Detta innebär att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra med bil, då garageuppfarterna försvinner eller blir alldeles för korta. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av. Dessutom innebär en så stor breddning synnerligen stor värdeförlust för fastighetsägarna med minskad tomtyta, fruktträd samt stora vårdträd som ek och tall med en stamdiameter om 75 cm och stor betydelse för områdets karaktär skulle gå förlorade, murar, häckar och staket rivs.

d) Kopplingen mellan Rosenhillsvägen och Annelundsvägen/Glömstavägen ligger märkligt nog helt utanför planen samtidigt som detta vägavsnitt är synnerligen trångt med endast ca 3,5 meters vägbredd, dålig sikt samt mycket skarpa gatuhörn. Befintliga cirka 40 hushåll har redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. I planprogram och trafikbullerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda.

2. För det andra skulle ett förverkligande av planen som den nu ser ut innebära att biltrafiken fördelas synnerligen olämpligt och orättvist, med helt stopp för

biltrafik via Kolonivägen, trots att Kolonivägen redan idag har en bättre framkomlighet än Rosenhillsvägen, mindre lutning, betydligt

Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder, och kommer därför att på ett konstruktivt sätt bidra till att lösa frågorna om trafikföring och gatustruktur. Vi vill dock klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på våra fastigheter så att de inte längre blir funktionsdugliga så som föreslagits, samt om södra Rosenhillsvägen planeras ta hand om all genomfartstrafik, så är vi beredda att driva denna fråga i alla relevanta instanser. Längs gatan finns goda kontakter med såväl advokater som journalister vilket ger förutsättningar för att kunna uppnå en bredare prövning av rimligheten i agerandet.



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

P.S. Jag bör också räknas som sakägare då min fastighet gränsar till planområdet D.S.

Kommentarer: *Se kommentarer till yttrande 20.*

Yttrande 22

Kritik och förslag gällande exploateringsplanen för Rosenhill

Huddinge kommuns plan för exploatering av Rosenhill innehåller flera allvarliga brister, framförallt vad gäller trafikflöde och utformning av vägar. Om dessa brister inte åtgärdas uppstår mycket negativa konsekvenser i form av försämrad trafiksäkerhet, trafikstockningar och köer samt kraftigt ökade buller- och avgasnivåer - i synnerhet längs södra Rosenhillsvägen.

Planen innebär att all biltrafik in i och ut ur det exploaterade området ska ske via södra Rosenhillsvägen, Fågelsångsvägen samt via Vistabergs allé. Trots att Kolonivägen ska kopplas ihop med Rosenhillsvägen säger planen att denna koppling endast ska användas för busstrafik. Planen säger också att Rosenhillsvägen ska breddas till hela 10,5 meter. Planen är geografiskt begränsad till det inre av Rosenhill och saknar därför helt analys av trafikflöden och har ingen lösning för hur biltrafiken ska ledas ut till Huddingevägen respektive Glömstavägen.



Kritiska synpunkter

Vår kritik kan sammanfattas i tre huvudpunkter.

För det första tar planen inte hänsyn till att *södra Rosenhillsvägen är mycket olämplig för ökad genomfartstrafik* av följande skäl:

i) Vägen har kraftig lutning (15 %!), vilket definitivt minskar lämpligheten för genomfartstrafik, i synnerhet vintertid. Detta står dessutom i direkt strid med riktlinjerna i Huddinges Tekniska handbok. I backen har tidigare varit en dödsolycka och när en sopbil välte där häromåret blev den liggande i tre dagar innan man kunde komma åt att lyfta den på något bra sätt.

ii) Den föreslagna breddningen till 10,5 meter (med separat cykelbana) är såväl onödig som extremt negativ för de boende vid denna del av vägen. Cyklister förekommer idag i mycket liten utsträckning eftersom det finns få målpunkter ut från södra Rosenhillsvägen, och med tanke på den mycket branta backen är det sannolikt att framtida cyklister väljer andra vägar ut ur området, bland annat Kolonivägen.

iii) Breddning om 10,5 meter innebär att upp till 5 meter kommer exproprieras från vissa tomter. Detta innebär att ett antal fastigheter inte längre skulle gå att angöra med bil, då garageuppfarterna försvinner eller blir alldeles för korta. Med 18,5 meter mellan husen tvärs gatan i den smalaste delen säger det sig självt att det inte finns mycket att ta av.

Dessutom innebär en så stor breddning ett omfattande ingrepp på tomtmark och att murar, häckar och staket rivs.

iv) Kopplingen mellan Rosenhillsvägen och Annelundsvägen/Glömstavägen ligger märkligt nog helt utanför planen samtidigt som detta vägavsnitt är synnerligen trångt med endast ca 3,5 meters vägbredd, dålig sikt samt mycket skarpa gathörn. Befintliga cirka 40 hushåll har redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. I planprogram och trafikbulerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda.

För det andra skulle ett förverkligande av planen som den nu ser ut innebära att *biltrafiken fördelas synnerligen olämpligt och orättvist*, med helt stopp för biltrafik via Kolonivägen, trots att Kolonivägen redan idag har en bättre framkomlighet än Rosenhillsvägen, mindre lutning, betydligt längre avstånd från hus till tomtgräns och dessutom en klart bättre anslutning ut ur området (till Huddinge vägen). Att enskilda fastighetsägare trots det lyckats påverka kommunen till att stänga Kolonivägen för biltrafik av rädsla för överklaganden är inte rimligt.

För det tredje är vi kritiska till hur den nya flerbostadsbebyggelsen är planerad. Dels ifrågasätter vi om den nya bebyggelsen och vägutbyggnadens miljöpåverkan



på våtmarken i skogen utretts tillräckligt. Vi anser att en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) bör genomföras. Dels menar vi att de tilltänkta flerbostadshusen i område 1 inte är anpassade till den befintliga miljön med småskalig bebyggelse. Detta är inte ett centralt läge med stadskaraktär utan ett charmigt gammalt villaområde som ska få en viss komplettering. Huddinge kommun har stora möjligheter att ställa krav på utformning och placering av husen och vi förväntar oss att man gör det i större utsträckning än vad som nu har skett. Exploateringen i område 1 har ökat sedan programskedet från 65 till 123 bostäder med en del olämpliga husplaceringar som följd. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen bör utgå. Det är inte förenligt med trafiksäkerheten att öka på antalet utfarter precis intill en så brant backe med dålig sikt och flerbostadshuset skulle dessutom få direkt insyn i lägenheterna från vägen.

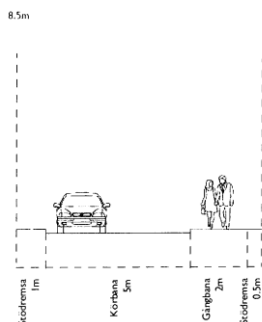
Förslag till lösning

För att motverka dessa negativa konsekvenser är det nödvändigt att:

- 1. Kopplingen mellan Vistabergs allé och Rosenhillsvägen stängs av helt för biltrafik.* Att denna koppling stängs av slogs fast i den ursprungliga programsamrådsredogörelsen, varför det är obegripligt att det nu föreslås vara öppet med en vag formulering om ökad tillgänglighet till olika områden. Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Många bilister valde att köra Rosenhillsvägen istället för Glömstavägen trots en gatubredd om 3,5 meter. Det är anmärkningsvärt att ingen konsekvensanalys har gjorts avseende den ökade genomfartstrafik som en öppning skulle innebära.
- 2. Södra Rosenhillsvägen breddas till maximalt 8,5 meter.* Separat cykelbana behövs ej (se lb ovan). Vägen bör utformas enligt riktlinjerna för "Lokalgata 3". Murar, staket och häckar mäts in för att inpassa vägen på bästa sätt. Det finns ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.
- 3. Kolonivägen öppnas för biltrafik från Rosenhillsvägen.* Kolonivägen, södra Rosenhillsvägen samt Fågelsångsvägen måste kunna dela på biltrafiken från de tillkommande ca 300 hushållen samt den nya skolan i Rosenhill. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördela sig över lokalgatorna i området.
- 4. Alla infartsvägar till området skyltas om förbud för genomfart* för att förhindra att det uppstår oönskad genomfart mellan Glömstavägen och Storängsleden. Självfallet ska maxhastighet vara 30 km/ht. Lokalgatorna är till för de boende i området.
- 5. Planen för flerfamiljshusen revideras* avseende utseende, placering och antal. Flerbostadshuset och radhusen i anslutning till backen på södra Rosenhillsvägen utgår. Dessutom måste en ordentlig *miljökonsekvensbeskrivning* genomföras. Vi vill klargöra att om planerna skulle kvarstå på att göra intrång på fastigheter så att



de inte längre blir funktionsdugliga, om södra Rosenhillsvägen breddas med mer än 8,5 meter, samt om denna väg riskerar att få merparten av den ökade biltrafiken, så är vi beredda att driva denna fråga i alla relevanta instanser.



Lokalgata 3. Lämplig utformning för södra Rosenhillsvägen.

Kommentarer: Se kommentarer till yttrande 20.

Yttrande 23

Vi som bor på Majgårdsvägen förstår inte varför vår återvändsgata enligt planen skall bli en genomfart med en starkt ökad trafik. De fastigheter som ev. uppförs på Majgårdsvägens förlängning västerut kan med fördel anslutas till Fågelsångsvägen. Det är sannolikt att Majgårdsvägen blir en genväg för ett stort antal bilar. Vägen är en lokalgata som inte lämpar sig för trafik i stor omfattning. Vi invänder därför mot förslaget och kräver att Majgårdsvägen även i fortsättningen blir en återvändsgata. Varför inte avlasta trafiken på Rosenhillsvägen genom att öppna Kolonivägen för allmän trafik? En inte obetydlig del av bilarna från Vistaberg skall till Huddinge centrum eller vidare söderut och kommer därför ändå att belasta trafikplats Storängsleden.

Kommentarer: Majgårdsvägen är en återvändsgata med en begränsad vändplats. Enligt planförslaget kommer Majgårdsvägen att förlängas och byggas som lokalgatan där bil, cykel och gång delar på gatan (totalbredd 7 meter). Del av gatan följer inte kommunens riktlinjer för gatustandard inom nya detaljplaner i Huddinge kommun och måste därför anläggas om. Olika intressen har vägts mot varandra och utifrån platsens förutsättningar anser kommunen att den bästa lösningen för bättre framkomlighet till befintliga och planerad ny byggnation är att koppla samman Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen genom en förlängning av Majgårdsvägen.

Yttrande 24

På Huddinge kommuns hemsida anges kommunens kärnvärden och hur kommunen vill uppfattas. När det gäller hur man vill uppfattas står att man vill lyfta fram Huddinge som en naturkommun som värnar naturresursen och uppmuntrar till aktivitet i skog och mark. Under kärnvärden står bland annat under rubrikerna omtänksamhet och mångfald att Huddinge bryr sig om människor och natur samt att man tar till vara variation och omväxling i miljöer.



Detta rimmar mycket dåligt med kommunens framhårdande att exploatera och bebygga grönytor som ligger nära Huddinge centrum, ytor som har unika naturvärden i både fågelliv och våtmarker med groddjur. Området som skall bebyggas är ett rekreatiomsområde för många invånare för promenader och naturupplevelser. Området är inte hårt bebyggt och karakteriseras av stora villatomter med unika grönytor och den mosse som ligger i området.

Vi anser att kommunens förslag på att exploatera området och öka bebyggelsen samt skapa ett nytt vägnät som kommer skapa ett stort ingrepp på områdets grönområden är fel och gåt helt i motsatt riktning mot både vision och hur kommunen vill uppfattas. Biltrafiken är redan idag ett problem och ytterligare exploatering kommer ytterligare negativt påverka naturlivet i området. I mossen har under flera år duvhök häckat som exempel. Efter kommunens avverkning i mossens utkanter har i år 2017 för första gången på 5 år ingen duvhök kunnat siktas. Att anlägga en "groddamm", artificiellt som kompensation, rimmar illa med Huddinges vision när området kring mossen är en plats där grodor och salamandrar leker och förökar sig i naturlig miljö idag.

Varför bygga bort denna unika miljö med promenadvägar och grönområden och exploatera ytterligare när ett stort ingrepp redan gjorts i skapandet av Vistaberg? Det är för oss oförklarligt och vi motsätter oss detta starkt.

Kommentarer: Kommunen håller med att området hyser en förhållandevis fin fågelfauna. Duvhök häckar i relativt gamla träd, oftast i gammal skog. Samma bo används flera gånger, men den har ofta flera alternativbon i reviret. Duvhök har för sitt närings sök ett aktivitetsområde från 20 km² upp till 60 km². Detta gör att, förutsatt att boträdet är kvar, förutsättningar kvarstår för att duvhök fortsättningsvis kan häcka i mossområdet. Har ni kännedom om boträd tar vi tacksamt emot uppgifterna så att kommunen kan ta erforderlig hänsyn vid framtida skötselinsatser. Då arten är skyddsklassad kommer kommunen vid anläggande inom mossen ta nödvändig hänsyn till förekomst av arten. Enligt detaljplanen kommer intrånget i mossområdet att minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Av de intrång som görs rörande ny vägsträckning och bostäder kommer kompensationsåtgärder att genomföras. Groddjur bedöms kunna fortleva i Rosenhillsmossen främst då området marginellt berörs, dessutom kommer förutsättningarna att förbättras något då kompensationsåtgärder kommer att utföras för att komplettera groddjurens lekvatten och livsmiljöer.

Yttrande 25

Här inkommer synpunkter från den fastighet som ligger lägst i höjd, i direkt anslutning till "mossen" som planeras i den östra delen av detaljplanen "Rosenhill".



Synpunkt 1

Just denna inledande lilla detalj ger upphov till den största synpunkten som vi har på detaljplanen och de risker som vi känner stor oro för. Vår fastighet, byggd 1939 och pålad, ligger lägst i höjd i området kring "mossen", sett till de mätningar som gjorda i dagvattenutredningen utförda av Ramböll Sverige AB. Info: I utredningen så påvisas att grundvattennivån är 0,2m under mark + mättad lera. Vår fastighet löper då störst risk att översvämmas vid tex ett 100 dagars regn. Vår källare i suterräng är fullt inredd viken då medför att en översvämning inte bara svämmas över hela vår trädgård utan förstör hela källarvåningen med sovrum, tvättstuga inkl värmepump, hobbyrum, två förråd samt badrum. Nivån på trädgården går inte att höja, då det skulle innebära att den hamnar över husets grundplattas nivå.

Det har varit och pågår just nu stora vattenledningsincidenter i området. En av de läckor som inträffade i våras, ca 1 meter från vår tomtgräns, höll på att översvämma hela vår tomt inklusive vår verktygsbod, som sjönk 10 centimeter till följd av detta. Detta visar på att vårt hus ligger lägst i hela området och är den fastighet som först kommer att svämmas över vid en större vattenincident.

I planen så beräknas att ännu mer vatten skall ledas mot mossen bredvid vår tomt samt att en stor damm skall byggas inte långt från tomten, vilket då generellt ökar risken för en översvämning.

Hur kommer kommunen att kunna garanterat förebygga och förhindra att en sådan incident händer vår tomt och fastighet?

Synpunkt 2

Grodor, mygg och huggormar..

Idag så är skogen där den planerade dammen skall byggas väldigt vattensjuk då det är en gammal sjö, Detta ser man i Rambölls utredning. Mycket vatten ger mycket myggor och mycket grodor, vilket lockar till sig huggormar. Så ser det ut redan idag: extremt mycket mygg i skogen från vår till höst på vår tomt, vilket även lockar fram massor med grodor på vår tomt som även hoppar in i vårt hus när vi glömmet att stänga dörrarna i källaren ut mot trädgården. Förra året blev grannens barn bitet av en huggorm som låg i en buske emellan våra tomter.

Nu planeras mer vatten, stor damm m.m vilket vi direkt inte ser ska minska mygg, grodor och huggormsbestånd.

Denna synpunkt är tänkt främst som en tankeställare inför den fortsatta planeringen då vi ser en risk för huggormsbett både får egen del, för grannar samt för framtida parkbesökare i "mossen".

Kommentarer: Att ha en naturnära tomt innebär ofta högre sannolikhet för besök av vilda djur i trädgården, även oönskade sådana. Huggormen är den reptil som har störst utbredning i Sverige då den finns från söder till norr och endast saknas i fjällkedjan längst i norr. Huggormar på tomten - Huggorm (Vipera berus) är fridlyst enligt 6 § (artskyddsförordningen 2007:845) i hela landet, dock



med ett undantag (10 §): Trots förbudet i 6 § får huggorm som påträffas på tomtmark 1. infångas och flyttas, eller 2. dödas, om det inte är möjligt att fånga ormen och det inte finns någon annan lämplig lösning.

Om du vill göra tomten ormfri är det bästa att se till att den inte är attraktiv för ormarna. Sommartid kan du undersöka alla tänkbara gömställen och övervintringsplatser. Enligt Naturhistoriska Riksmuseet kan du göra följande saker för att minska risken för ormar på tomten:

- avlägsna rishögar och stenrösen*
- täta stenmurar och husgrunder*
- kontrollera näten för källarventiler*
- håll gräset kortklippt*
- se till att komposter och lövhögar inte ligger tätt inpå huset*

Yttrande 26

Bakgrund

Vi som ger dessa synpunkter (*se akt*) äger sedan 13 år gemensamt (*se akt*). Fastigheten är en välfungerande och väldisponerad funkisvilla uppförd 1939-40 i vilken vi bor med våra respektive familjer och barn. Tomten är på 2633 kvm och byggytan är på 120 kvm i tre plan med två separata lägenheter och en gemensam källare i souterräng. Vi har ända sedan planprocessen drog igång för ett antal år sedan enskilt och tillsammans med de andra fastighetsägarna i området bidragit med synpunkter utifrån en grundsyn att Rosenhill är ett område med unika karaktärsdrag såväl som natur och kulturvärden som är värda att bevara när området förtätas.

Vad vi kan se är det hittills ingen som tagit notis om våra synpunkter trots upprepade löften senast av (*se akt*) som vid vårt gemensamma möte 23 februari flera gånger lovade att vi skulle få rätt att bygga ut vårt befintliga hus). Men i den färdiga förslaget till detaljplan finns nu ingenting som vittnar om att kommunen tagit hänsyn till våra intressen och önskemål. Löftet hade ingen täckning och allt som föreslås är till nackdel för oss. Är det OK att vi som kommuninnevånare och fastighetsägare körs över på detta sätt?

Våra synpunkter på förslaget till detaljplan

1. Rosenhillsdalen är inte ett "blankt ark". Vi anser att grundpremissen för det nya förslaget är felaktig och ser att detta kommer att skapa problem för stadsplaneringen och oss fastighetsägare. Det verkar som om Kommunen fastnat i en tanke att området måste byggas som en förlängning av Vistaberg med konform bebyggelse och alléstruktur, istället för att utgå från befintliga bostäder och därifrån skapa en sammanhållande vision för området som bejakar mångfald. I Vistabergs fall fanns den typen av permanentbostäder inte från början, och därför självklart större möjligheter att "tänka helt nytt".

2. Syftet med planen uppfylls inte: Syftet med detaljplanen sägs tydligt vara *att möjliggöra en förtätning av befintlig villabebyggelse* (s. 12). Detta sker inte,



eftersom kommunen aktivt bortser från att det finns befintlig villabebyggelse. Förslaget till förtätning och nyexploatering anpassas inte utifrån denna befintliga villabebyggelses mångfald, karaktär och fysiska placering. Vi önskar se en ny i grunden ombearbetad plan som utgår från att det finns befintlig villabebyggelse som ger ökad flexibilitet när det gäller tomtstorlek, fastighetsstorlek och bygglinje och på så sätt ger utrymme för en naturlig och mer varierad fastighetsbildning som skulle passa bättre utifrån Rosenhillsdalens karaktär av öppna ytor och mångfald av hustyper.

3. Utgångspunkten med planen uppfylls inte: *"Utgångspunkten för exploatering av planområdet är att befintliga träd och mark bevaras där det är möjligt" (s.12)* Men planeringen av den nya huvudgatan har inte skett utifrån denna utgångspunkt. Bara när det gäller vår fastighet innebär huvudgatans intrång att 6 fruktträd, ett antal andra träd och buskar, ett staken samt en halv fotbollsplan kommer att exproprieras. Vi anser att det ÄR möjligt att bevara våra och hela Rosenhillsvägens befintliga fruktträd (som har en sådan viktig karaktärsskapande roll för Rosenhillsdalen) och att kommunen inte gjort tillräckligt för att uppfylla detta mål.

4. Vi anser att det är oacceptabelt att hela 620 kvm av vår tomt ska tas för nya vägar. Nästan 25% (!) av vår nuvarande tomtyta planerar kommunen använda för huvudgata och lokalgata trots att vi varken efterfrågar och behöver dessa vägar. Vi anser, tillsammans med våra grannar (vilket samstämt framförs i vår gemensamma skrivelse), att huvudgatans bredd, omfattning och kostnad är oacceptabel, liksom att trafiksäkerheten kommer att försämrats. En mycket smalare och kostnadseffektiv väg utan dubbelsidig allé är det vi förordar.

5. Vi anser att detaljplaneförslaget begränsar äganderätten på ett orimligt sätt eftersom planbestämmelserna är för styrda. Därför önskar vi att en mycket mer flexibel byggrätt både för nybyggnation och tillbyggnation av befintliga hus tillämpas.

6. Vi vill att kommunen specifikt för (*se akt*) ska säkerställa rätt och möjlighet ges att bygga ut nuvarande befintlig fastighet, i enlighet med våra framförda önskemål och kommuntjänstemännens tidigare löften. Konkret innebär det att det i detaljplanens bestämmelser om markanvändning skrivs in möjlighet och rätt att:

a. Omvandla nuvarande 2-familjsfastighet till flerfamiljsfastighet

b. Bygga ut vår befintliga huvudbyggnad utan hänsyn till föreslagen nybyggnadslinje.

c. Uppföra 1-2 mindre fastigheter på tomten (helst med möjlighet till avstyckning, men annars som två mindre bostadsenheter inom fastigheten). Dessa två byggnader kan troligtvis kunna följa en gemensam bygglinje i relation Rosenhillsvägen.

Nästa steg:



- Vi anser att kommunen behöver gå tillbaka till ritbordet, göra om och göra rätt. För att detta omtag ska bli bra krävs en mycket större lyhördhet och öppenhet att inte bara lyssna, utan också konkret ta in och arbeta tillsammans med oss som permanentboende fastighetsägare. Vi är inte bakåtsträvare. Men vi vill förstås vara goda förvaltare av våra hus och tomter, och hela vårt område som vi och våra barn trivs så oerhört bra i.
- Vi anser att kommunen måste ta hänsyn till våra synpunkter i denna skrivelse men även de synpunkter som gemensamt framförs av en stor majoritet av fastighetsägarna särskilt med avseende på vägutbyggnaden. Vi anser att kommunen har ett ansvar att återupprätta förtroendet hos oss som permanentboende fastighetsägare och aktivt inbjuda till dialog om hur de många problemen med den föreslagna planen ska lösas för allas bästa.
- Vi är som ägare av (se akt) öppna för att diskutera och utarbeta specifika förslag tillsammans med de arkitekter som kommunen anlitar för att komma fram till en idé om hur just (se akt) kan gestaltas och utformas så att **både** våra och kommunens intressen i möjligaste mån kan tillgodoses. Inte bara kommunens, som är fallet i det förslag som nu presenterats.

Kommentarer: Granskningsförslaget har tagit hänsyn till många av de synpunkter som kommit under samrådet. Rosenhillsvägen planeras fortsatt som huvudgata för området men bredden ändras från samrådsförslagets 20,5 meter till 18 meter. Det är minsta mått för att kunna behålla de funktioner och kvaliteter som en huvudgata med busstrafik, dagvattenhantering, gång- och cykelbana kräver och för att skapa en trafiksäker miljö. Bedömningen är att närhet till Huddinge centrum och möjlighet till kollektivtrafik gör att exploateringsgraden kan öka. Detta gör att förslaget innehåller fler bostäder än vad planuppdrag och samrådsförslag angav. Byggrätt längs Rosenhillsvägen ökar från två till tre våningar samt det skapas möjlighet för mindre kommersiella lokaler i form av exempelvis butiker eller caféer i bottenvåningar. Bestämmelser om bygglinje och entréer mot gatan längst huvudgatan syftar till att skapa ett tydligt gaturum som upplevs som tryggt för bland annat dem som passerar till fots. Bebyggelsen med sitt centrumnära läge ska få en stadsmässig karaktär.

Yttrande 27

Vägen är alldeles för bred i förslaget. En oacceptabelt stor del av fastighetens bästa mark skulle tas i anspråk för väg. Vi tycker att det räcker med gång/cykelbana på en sida och planteringsytan kan tas bort eller minskas ner. Det kan inte behövas en så stor väg genom den här typen av område. Att körbanan ska vara tillräcklig för busstrafik förstår vi men inte varför det ska vara så breda ytor runt om när det innebär stora ingrepp i fastigheterna längs vägen.

Det är helt oacceptabelt att fastighetens övre del inte har en fullvärdig åtkomst. Som det ser ut i förslaget finns bara en s.k. gemensamhetsanläggning inritad. Det innebär i praktiken att vi inte kommer att kunna använda den övre halvan av



fastigheten. Vi vill antingen ha en gemensam in/utfart för hela fastigheten eller en riktig väg fram till fastighetsgräns för övre delen.

När man gör en sådan här plan så måste det göras möjligt att hela fastigheten ska kunna utnyttjas. Om det ska vara en stor byggnad längs vägen så måste det finnas en extra in/utfart planerad från början så att resten av marken på fastigheten går att utnyttja/bygga på.

Vi anser också att planbestämmelserna är för styrda. Varför ska minsta fastighetsstorlek för villa vara 800 kvm? Idag byggs på betydligt mindre ytor andra delar av kommunen. Vi vill att hela tomten skall kunna utnyttjas till attraktivt boende och borde kunna styckas av till minst 4 villatomter alternativt 2-3 flerbostadshus. Om det ska vara flerbostadshus på fastigheten så vill vi ha möjlighet att bygga 3 våningar som grannfastigheten och inte bara 2 som i nuvarande förslag.

Kommentarer: *Rosenhillsvägen planeras fortsatt som huvudgata för området men bredden ändras från samrådsförslagets 20,5 meter till 18 meter. Det är minsta mått för att kunna behålla de funktioner och kvaliteter som en huvudgata med busstrafik, dagvattenhantering, gång- och cykelbana kräver och för att skapa en trafiksäker miljö. Vid bygglov och tomtavstyckning hos Lantmäteriet prövas tomtens och byggnadernas möjligheter till angöring genom bl.a. gemensamhetsanläggning som fastighetsägare ansöka hos lantmäteriet. Kommunen har tagit hänsyn till synpunkter om ökat byggrätt och i reviderat förslag.*

Yttrande 28

NCC har ritat en fastighet på min mark, men vi har inget avtal / dom har inte gjort någon affär med mig om den marken . Så det vill jag påpeka.

Kommentarer: *Kommunen har informerat Bonava (fd. NCC) om synpunkten.*

Yttrande 29

Vi ser positivt på kommunens förslag till ny detaljplan med möjlighet till nyexploatering och förtätning av fastigheter. Med anledning av detta har vi tillsammans med fastigheterna (*se akt*) gjort en gemensam skrivelse och förslag om utveckling för området. Förutom det förslaget så behöver vi lämna in våra synpunkter på fastighet (*se akt*).

Det framkommer i detaljplanen att mark kommer tas för byggnation av ny lokalgata samt att s.k. "prickmark" har blivit inritad på (*se akt*), vilket inte fanns tidigare. Det här ger konsekvenser för oss fastighetsägare, som får en väsentligt mindre tomt och en stor ekonomisk förlust.

Vi önskar således att fastighetsgränserna ses över för (*se akt*) så att vi har möjlighet att utnyttja befintlig storlek till att stycka tomten till maximalt antal nya fastigheter som medges i ny detaljplan. Vi ser gärna att vi träffas för att gemensamt komma överens om hur det kan se ut för (*se akt*).



Om våra önskemål ej kan emotes så motsäger vi oss kostnaden för ny lokalgata, som vi då anses vara påtvingad. Vi emotsäger oss också den prickmark som ritats in samt att mark tas för ny lokalgata och förväntar oss vid en sådan ev. händelse att marknadsmässig ersättning utgår. Den högst belägna (västra) delen av (*se akt*) kan kommunen lika gärna ta för som kryssprickad mark så har vi ingen glädje av den. Ett förslag är istället att tillföra vår tomt den grönmark som i söder har föreslagits mellan vår tomt och (*se akt*) och låt resten av den förlorade tomtarean ersättas i norr med en breddning av vår tomt. Gränsändringarna bör ske i dialog och sker med fastighetsreglering.

Kommentarer: *Användningsgränserna har justerats. Prickmarken upp mot berget har tagits bort och ersatts av allmän plats naturmark. Möjlighet till bostadsbebyggelse finns istället längs med Björnmossevägen. Frågan om gatukostnad besvaras separat i samrådsredogörelsen för gatukostnadsutredningen.*

Yttrande 30

Det här yttrandet kommer från ägarna till (*se akt*) efter att vi varit på samrådsmötet och sedan samtalat med varandra. Vi vill att våra fastigheter ska ges ändrade gränser för att kunna exploateras bättre m.h.t. till terrängen och med fler bostäder. Så här var samrådsförslaget ritat:



Vi vill inte ha nuvarande olämpliga gränser och tomtformer kvar och vill att kommunen medger ex.vis radhustomter eller tomt för flerfamiljshus, med genomtänkt planering/placering, för framtida boende! Vi sneklar på radhusen som finns efter Mossvägen, precis innan Björnmossevägen går in. Drygt 40 radhus får plats! Vi uppfattar att Bonava måste vara en möjlig byggherre till hela eller delar av vår mark, då de äger (*se akt*).

Markutnyttjande som ger mest ekonomiskt utbyte, är vår gemensamma strävan, om nu området förändras! Det här ett av flera tänkbara förslag på en bättre kvartersavgränsning och bättre tomtmark. Önskvärt är att vi har en dialog kring tomtgränsändringarna, markplaneringen och lokalgatan.

Varför är lokalgatan ritad så smal, när den i verkligheten tar släntmark (z-område) inne på våra tomter? Det som vi tidigare framfört om prickmark och markkompensation för vägmark står fast.



Ett förslag från ägarna till (*se akt*) är att en kvartersavgränsning mot berget i väster följer nivåkurvorna och skulle passa bra ihop med den kvartersgräns som våra grannar får i väster.

Ägarna till (*se akt*) skriver att den högst belägna (västra) delen av (*se akt*) kan kommunen lika gärna ta för som kryssprickad mark så har vi ingen glädje av den. Ett förslag är istället att tillföra vår tomt den grönmark som i söder har föreslagits mellan vår tomt och (*se akt*) och låt resten av den förlorade tomtarean ersättas i norr med en breddning av vår tomt. Gränsändringarna bör ske i dialog och sker med fastighetsreglering.

Kommentarer: *Kvartersmarks gränser reviderades i granskningsförslaget och möjliggör en bättre användning av marken. Prickad mark ersätts med naturmark för att bättre sammanspela med natur och parkmark i Björnmossevägens område. En större förtätning med gruppbebyggda småhus vilket skulle orsaka större belastning av trafiken på Mossvägen, större behovet av skolplatser med mera är inte aktuell.*

Yttrande 31

1. Areabortfall fastigheten (*se akt*).

I detaljplaneprogrammet för Rosenhill reviderat sep 2012, framgår att Rosenhillsvägen är planerad för ett totalt vägområde på 10,5 - 11,0 m. Vid samtal med kommunen så sent som slutet av mars 2016 gavs besked att vägen skulle breddas från 5,6 till 11,0 m och förläggas centriskt den befintliga vägen. Med detta och ett antal övriga klarlägganden från kommunen förvärvade vi fastigheten under våren 2016.

När vi nu har läst igenom det rev. planförslaget konstaterar vi att det totala vägområdet ökat i princip till det dubbla - 20,5 m. Utöver detta har kommunen på vår fastighet ritat in ett stråk med 10,0 m bredd mellan Rosenhillvägen och bakomliggande naturområde. Detta innebär att kommunen har åsamkat vår fastighet (*se akt*) på 5339 m² ett areabortfall på ca 672 m² plus 233 m², totalt 905 m² vilket motsvarar ca 17 % av fastighetens nuvarande yta. En breddning från 5,6 m till 11,0 m gav/ger 243 m² och 4,6 % bortfall.

Enligt vårt förmenande har det ej skett en riktig avvägning mellan allmänintresset och det enskilda intresset i detta fall och är ej heller anpassat till den kulturmiljö som finns i dalgången där Rosenhillvägen ligger.



Att öka vägområdet från 11,0 m till 20,5 m känns helt fel då sträckan endast är ca 328 m då Vistabergs allés vägområde är 17,5 m och Kolonivägen blir 12,0 m.

Att dessutom lägga in ett stråk till naturområdet med en bredd på 10,0 m blir inte bra för fastighetens nyttjande.

Sammantaget innebär detta att det blir väldigt utmanande att på ett praktiskt och bra sätt kunna använda fastigheten på bästa sätt enligt planens intentioner. I detta fall möjligheten att nyttja $1400\text{m}^2 \times 2$ och $800\text{m}^2 \times 2$. Vi ifrågasätter därför stråket som ni ritat in på vår fastighet och förslaget till vägbredden för Rosenhillsvägen. Korrigeringar måste till för att kunna åstadkomma en bra lösning på fastigheten i dess helhet för bästa nyttjande i linje med planens intentioner. Egenskapsgränsen bör även anpassas efter gjorda justeringar.

2. Nyttjande av ytor ovan egenskapsgränsen (*se akt*), benämnda el, pl, v2.

Vi anser att det bör finnas möjligheter att använda denna yta även för Parhus förutom nuvarande text enligt benämning el i nuvarande förslag. Ett tillägg i texten enligt exempelvis Vistabergs gällande detaljplan, där Parhus finns som alternativ på olika platser. Samma kan vara tillämpligt i hela området där motsvarande förhållanden finns. Se texten i nuvarande Vistabergs Detaljplan som exempel: "Huvudbyggnad får alternativt utföras som parhus... Vid delning är minsta tomtstorlek 400m^2 .. etc". Vi anser att parhus som alternativ (valbart) till enfamiljshus på de bakomliggande tomtarna längs Rosenhillsvägen ligger i linje med planens intentioner utan att ändra känslan i området och bör kunna vara ett alternativ utifrån respektive fastighetsägares vilja att nyttja fastigheten.

Avseende nockhöjd är vår bild att tillåta en något högre höjd än nuvarande förslag om 8,5 m. Enligt vår arkitekts skisser kommer upp till 11 m inte att utgöra något problem.

3. Nyttjande av ytor mellan Rosenhillsvägen och egenskapsgräns (*se akt*), benämnda e2, p2.

Tanken om att endast tillåta större fastigheter $>1400\text{m}^2$ med flerbostadshus riskerar att skapa stora problem i hela utvecklingen av planen. I nuvarande förslag måste i praktiken en bostadsrättsförening bildas kopplat till antingen lägenheter, stadsvillor, radhus eller andra typer av flerfamiljshus på de flesta fastigheter längs Rosenhillsvägen.

Den senaste utvecklingen är att banker visar en tveksamhet till föreningar med mindre än - 15 andelar. Detta faktum i kombination med antalet fastighetsägare som var och en inte kommer kunna / alternativt väljer att inte utveckla sina fastigheter enligt planens intentioner ger stora risker för att låsningar uppstår inom området som omöjliggör utveckling enligt planens grundidé i hela eller delar av området.

Vi efterlyser därför en mer flexibel möjlighet till användning av fastigheterna, där respektive fastighetsägare är mer fri att välja indelning och tomtstorlek för att skapa olika ägarformer, upplåtelseformer och lösningar. En lösning skulle vara att även tillåta e4 inom detta område. En annan lösning är att skriva om e2 så att



intentionen om stora sammanhållna huskroppar om 1/5 del och max 300 m² under "samma tak" kan uppnås, men där fastigheten kan styckas i mindre delar som medger ägande av eget radhus/stadsvilla/motsvarande.

Avseende nockhöjd är vår bild att tillåta en något högre höjd än nuvarande förslag om 8,5 m. Enligt vår arkitekts skisser kommer upp till 11 m inte att utgöra något problem för bakomliggande tänkta fastigheter avseende sikt och ljusförhållanden/sollägen.

Genom att tillåta en något högre nockhöjd kan fastigheten utvecklas på ett ännu bättre sätt enligt planens intentioner.

Vi noterar att kommunens referenshus för Rosenhillsvägen inte får plats inom ytorna mellan bakre fastigheter och Rosenhillsvägen med nuvarande förslag på vägens bredd. Dessutom är nockhöjden c:a 11 m. För att kunna leva upp till planens grundtanke avseende storlek på hus och kapacitet bör därför vägbredd, stråk och nockhöjder korrigeras.

4. Sammanfattningsvis

Om våra förslag och kommentarer enligt ovan tas tillvara på ett konstruktivt sätt finns goda förutsättningar för att denna plan ska bli bra. Det bör ligga inom både vårt och kommunens intresse att hitta bättre lösningar på dessa områden.

Vi ser därför fram emot ett möte där vi kan förtydliga ovanstående kommentarer med hjälp av vår arkitekts skisser på hur bästa möjliga lösningar kan åstadkommas för vår fastighet (och förhoppningsvis även området i sin helhet).

5. Gemensamma synpunkter från fast boende och övriga fastighetsägare längs Rosenhillsvägen

Förutom ovan specifika synpunkter avseende vår fastighet så deltar vi gemensamt med ett stort antal fastighetsägare längs Rosenhillsvägen med gemensamma synpunkter som skickats in i särskild ordning avseende synpunkter på planen. Dessa bifogas också här som Bilaga 1.

Kommentarer: Totalbredden på huvudgatan, Rosenhillsvägen, minskade till 18 meter vilket är det minsta måttet för att kunna behålla de funktioner och kvaliteter som planeras. Byggrätten ökade. Natursläpp minskat till 8 meter bredd. Det är viktigt att behålla kopplingen till naturen på norra sidan från huvudgatan. Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan- och bygglagen. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna efter skäligt och rättvis grund. Fastighetsägare har lämnat förslag på hur fastigheten skulle kunna exploateras. Förslaget finns i kommunens arkiv. Kommunen anser att granskningsförslaget delvis uppfyller deras förslag.

Yttrande 32

Vägen som planeras mellan Vistaberg och den nya vägen genom kärret - sträckningen längs dalgången - är planerad till 20,5 meters bredd. Det är en orimligt bred väg i ett litet område. Det är också orimligt att ha denna vägbredd endast för en kort sträcka på 328 meter. Vi vill framföra att den bör vara smalare.



- ett sätt att göra den smalare är att skilja på gång- och cykelbana så att det på ena sidan av vägen är en gångbana och på andra sidan av vägen är en cykelbana. Detta ökar trafiksäkerheten då cyklister oftast kör på i hög fart och det är en risk att blanda dem med gångtrafikanter.

Kommentarer: *Rosenhillsvägen planeras fortsatt som huvudgata för området men bredden ändras från samrådsförslagets 20,5 meter till 18 meter. Det är minsta mått för att kunna behålla de funktioner och kvaliteter som en huvudgata med busstrafik, dagvattenhantering, gång- och cykelbana kräver och för att skapa en trafiksäker miljö.*

Yttrande 33

Vår fastighet (*se akt*) med en area på 2356 m² utgörs av trädgårdsmark närmast Rosenhillsvägen där det tidigare odlats köksväxter för vårt hushåll. Det har även funnits fruktträd och bärbuskar samt gräsyta. Ovanför trädgårdsmarken övergår tomten i slänt innan man kommer upp till bostadshuset där marken är planare. Det har varit en permanentbostad sedan 1930-talet till slutet av 80-talet. Därefter har huset varit obebott bl.a. i avvaktan på en kommande planläggning.

Vi ser positivt på den kommande planläggningen. Önskemålet från vår sida har varit att fastigheten skulle bli möjlig att dela i två villatomter, storleken skulle nästan medge 3 st bortsett från vägbreddning.

Enligt detaljplaneförslaget är hela 274 m² av tomtmarken avsett för vägområde. Kvar är då 2082 m² av ursprunglig tomtarea. Förslaget anger att tomten kan delas, med en del på 1400 m² för flerbostadshus, resterande för enbostadshus. För den resterande delen återstår därmed endast 682 m² vilket understiger kravet på 800m² för enbostadshus. Detta innebär att det bara blir en tomt för flerbostadshus, resten outnyttjat.

Förslagets inritade gräns mellan utnyttjande el och e² ligger i befintliga bostadshusets yttervägg. Det ska enligt planbestämmelserna vara minst 4,0 m från fastighetsgräns.

Kommunen tar 274 m² av vår tomt för en liten kostnadsersättning, vilket motsvarar ett värde lika med 1/3-dels tomtyta som vi tappar. Därefter skall ägaren betala en stor summa pengar för att vägen byggs. Inte nog med detta, vi tappar möjligheten att göra något med den övre tomtbiten som blir kvar. Om den skall nyttjas måste man köpa till en triangelyta av kommunen för fullt pris. Alltså är vi dubbelt förlorare på grund av den stora gränsflytten som man föreslår.

Vi anser därför att den föreslagna utnyttjandegrad/fastighetsindelningen för fastighet (*se akt*) studeras med hänsyn till tomtens förutsättningar. Det ska finnas möjlighet att skapa två tomter av 1:30. Vi tror också att detta kan skapa möjligheter för mer variation av bebyggelsen. Fastighetens del närmast Rosenhillsvägen borde få bebyggas med enbostadshus alternativt flerbostadshus – valfritt för fastighetsägaren själv. Vi anser det kan gälla likaväl som valfritt flerbostadshus/förskola.



Utan att kritisera utformning av "vägrummet" med stadsliknande utseende kan man undra om det verkligen behövs dubbla GC-vägar på en begränsad sträcka av huvudvägen?

Kommentarer: *Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan- och bygglagen. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna efter skäligt och rättvis grund.*

Yttrande 34

Bonava ser positivt på kommunens övergripande ställningstaganden och utgångspunkter i förslaget att förnya och förtäta befintlig bebyggelse samt ge möjlighet till nyexploatering inom Rosenhill. Dock ser vi på vår fastighet (*se akt*) samt tillsammans med fastighetsägarna till (*se akt*) att det finns utrymme att öka exploateringen på dessa fastigheter och få in en tätare småhusbebyggelse med radhus istället för fristående småhus. Det skulle bli naturligare i detta centrumnära läge och där fastigheterna blir omgärdade av flerbostadshus och bef radhus. I övrigt är vi tillsammans positiva till förslaget om en tätare exploatering i Rosenhill.

Kommentarer: *En större förtätning med gruppbebyggda småhus skulle orsaka större belastning av trafiken på Mossvägen, större behov av skolplatser med mera och är därför inte aktuell.*

Yttrande 35

Enligt rådande detaljplan planerar kommunen att bredda Björnmossevägen. Björnmossevägen är en liten gata med 5 hushåll. Det är en återvändsgata, tillika en väldigt lite trafikerad gata. Vi anser att det inte finns någon som helst anledning att bredda gatan, utan ber om att ni i detta fall gör ett undantag och låter gatan förbli enligt dess nuvarande bredd. Enligt er medarbetare som medverkade på mötet på Folkes den 12:e 2017 juni var ett undantag helt rimligt. Vi hoppas därför att vägen förblir oförändrad.

Kommentarer: *Även om det är förståeligt att enskilda boende i Björnmossevägen har ett intresse av att den planerade bebyggelsen inte kommer till stånd och att belastningen av människor och trafik i området inte ökar bedömer kommunen att detta intresse inte väger lika tungt som det allmänna intressen av att Björnmossevägen ska planeras och utvecklas. Kommunen har också gjort avvägning mot hur stor exploatering som är lämplig.*

Yttrande 36

Halva min fastighet (*se akt*) har delats av i en grön del (Naturmark). Den vill jag ha som byggbar mark så att det går att bygga på den. Då kan syftet med planen uppnås mer, att möjliggöra en förtätning av befintlig villabebyggelse. Om kommunen vill ha naturmark där är jag villig att sälja den delen till kommunen så att den blir allmänt tillgänglig.

Kommentarer: *Naturmarken på fastigheten har minskat. Det finns olika ersättningsregler och värderingsmetoder beroende på situationen.*



Yttrande 37

Jag accepterar inte den föreslagna lokalgatan 3 del 2 över tomte (*se akt*). Den gör tomten obrukbar. Vid framtagning av en detaljplan skall hänsyn tas till enskilda intressen enligt 2 kapitlet 1§ PBL. Jag anser inte att mitt enskilda intresse beaktats i tillräcklig utsträckning i den föreslagna detaljplanen.

Tillfarter till eventuella framtida avstyckningar på (*se akt*) och (*se akt*). (*se akt*) föreslås ske enligt följande alternativa lösningar vilka innebär ett mindre intrång:

- skaftväg för respektive avstyckad tomt på (*se akt*) (om båda tomterna styckas)
- gemensamhetsanläggning i gränsen mellan (*se akt*) för tillfart till de båda avstyckade tomterna (om båda tomterna styckas)
- om endast en tomt styckas (*se akt*) planeras tillfart ske jaga skaftväg till den avstyckade tomten

Kommentarer: *Det finns olika ersättningsregler och värderingsmetoder beroende på situationen. Den allmänna vägen som belastar fastigheten (*se akt*) skapar en tillfartsväg till ca sju nya fastigheter enligt planförslaget. Olika intressen har vägts mot varandra och utifrån platsens förutsättningar anser kommunen att den bästa lösningen för bättre framkomlighet till planerad ny byggnation är att uppföra en allmän väg på (*se akt*).*

Yttrande 38

Inledningsvis vill jag påtala brister i förarbetet.

Fastigheterna (*se akt*) ägs till 50 % vardera av (*se akt*) och (*se akt*). I december 2016 inbjöd kommunen fastighetsägare till en träff den 20 december. Inbjudan gick inte till båda hälftenägarna av (*se akt*) inbjöds inte, vilket strider mot 1 kap. 9 § Regeringsformen. Som den yngst a av fyra syskon tillika delägare, kände jag mig väldigt illa behandlad av kommunen då de uppenbarligen inte ansåg att jag var lika i värde som de övriga sakägarna .

2017-05-19 föreslår Samhällsbyggnadsavdelningen inom Huddinge kommun att (*se akt*) är lämplig att skapa gemensamhetsanläggning för de angränsande fastigheterna (*se akt*), för en gemensam infartsväg och VA-ledningar. Enligt plan med beteckning lokalgata 3 del 2. Denna tillfartsväg ligger mitt i tomtmarken Rosenhill.

En rättvis total lösning bör vara målet.

Som markägare till (*se akt*) ställer vi oss avvisande till inlösen av (*se akt*). Om så skulle bli fallet innebär det att resterande mark på (*se akt*) blir omöjlig att göras till en bebyggbar tomt och dessutom att det befintliga grundlagsskyddet av egendomsrätten i 2 kap 18 § regeringsformen (RF 1974:152) frångås . Det allmänna intresset att få en tillfartsväg till ett fåtal bostäder står inte i rimlig proportion till hur planförslaget drabbar den aktuella tomten (*se akt*). Hela tomten (*se akt*) blir obrukbar, vilket innebär en betydande värdeminskning för sakägarna



och omöjliggör planer på avstyckningar och bygglov, vilket visar på en tydlig snedfördelning i liggande förslag gentemot övriga sakägare i närområdet. Vid framtagning av en detaljplan skall hänsyn också tas till enskilda intressen enligt 2 kap. 1 § PBL. Vi anser inte att vårt intresse beaktats i tillräcklig utsträckning i den föreslagna detaljplanen.

I 2 kap. 18 § regeringsformen RF (1974:152) står:

18 § Varje medborgare:s egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Den som genom expropriation eller annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom skall vara tillförsäkrad ersättning för förlusten. Sådan ersättning skall också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen skall bestämmas enligt grunder som anges i lag. Alla skall ha tillgång till naturen enligt allemansrätten oberoende av vad som föreskrivits ovan. Lag (1994:1468).

I 4 kap. 36 § PBL (Plan och byggnadslagen) står:

36 § Detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2014:900).

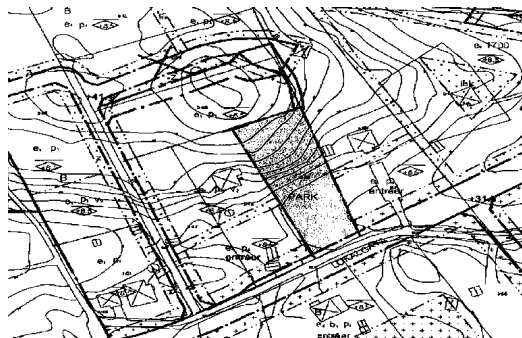
Tillfarter till eventuella framtida avstyckningar på (*se akt*) och (*se akt*) föreslås ske enligt följande förslag vilka innebär ett mindre intrång.

Förslag 1 - tre möjligheter:

- Skaftväg för respektive avstyckad tomt på (*se akt*) (om båda tomterna styckas).
- Gemensamhetsanläggning i gränsen mellan (*se akt*) för gemensam tillfart till de båda avstyckade tomterna (om båda tomterna styckas)
- Om endast en tomt styckas (*se akt*) planeras tillfart ske via skaftväg till den avstyckade tomten

Tidigare förslag från kommunen som kan utvecklas för en rättvisare fördelning. I programhandlingen i maj 2011 föreslogs på sid 15 att en lokalgata skall placeras i gränsen mellan (*se akt*).

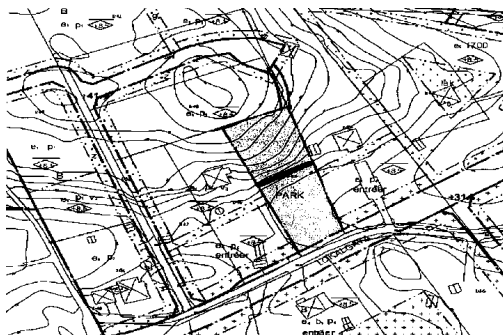
Förslag 2: innebär att tillfart går i gräns (*se akt*) med lika delar mark från båda tomterna för att skapa en tillfartsväg till (*se akt*). Korrigering sker av gräns uppåt och nedåt för bibehållen yta (*se akt*) och (*se akt*).



Kartbild över förslag 2

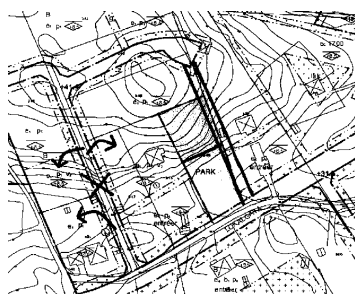
I det fall inga andra möjligheter står till buds anser undertecknad att ett byte av tomt (*se akt*) som är kommunens egen mark, kan vara ett alternativ till försök att kompensera förlusten, förutsatt att tomterna är ekvivalenta värderingsmässigt.

Förslag 3. Markbyte sker där (*se akt*) byts ut mot (*se akt*) som är kommunens mark och planeras att bli park.



Kartbild över förslag 3

Förslag 4 se karta:



Kartbild över förslag 4

Förslag 4 har två delar som innebär att det skapas en lokalgata från Fågelsångsvägen precis till höger om (*se akt*) som avstyckas och bebyggs enligt markbytet, förslag 3. Lokalgatan med benämning 3 del 1, blir inte genomfart för att undvika en gata som är för brant och därmed blir negativt för gående och cyklister.

Till hjälp och stöd i att formulera dessa förslag och lösningar har arkitekt (*se akt*) bidragit med ovärderlig kunskap och givit synpunkter på detta yttrande. Som enskild markägare anser jag att det är av yttersta vikt att man bör undvika att



behandla fastigheter på olika sätt, och i överrensstämmelse med vad kommunallagen förespråkar ska likhetsprincipen följas, samtidigt som syftet med detaljplanen bör vidmakthållas, vilket är att ge byggrätt till villor och skapa en förtätning av området.

Det ingrepp på bebyggbar mark som Lokalgata 3 del 2 innebär bör rimligen inte anses uppfylla kraven på synnerligen angeläget allmänt intresse och motivera att två enskilda fastighetsägare belastas med denna tillfartsväg om 75 meter lång och 8-10 meter bred mitt på tomtmarken för att tillfredsställa tillfartsväg till ett fåtal av angränsande markägare.

Kommentarer: När en detaljplan vinner laga kraft uppstår ofta markägande frågor och att rättigheter som servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar behöver **bildas**. Det finns olika ersättningsregler och värderingsmetoder beroende på situationen. Den allmänna vägen som belastar fastigheten (se akt) skapar en tillfartsväg till ca sju nya fastigheter enligt planförslaget.

Yttrande 39

Fastighetsägare har i sitt yttrande tagit fram tre olika förslag på hur deras fastigheter skulle kunna exploateras. Förslaget finns i kommunens arkiv.

Kommentarer: Kommunen anser att granskningsförslaget delvis uppfyller deras förslag.

Yttrande 40

Kommunen har gjort ett genomarbetat och bra förslag till Detaljplan, men vi har några synpunkter som vi vill framhålla. När det gäller våra synpunkter på gatukostnader skickar vi ett separat svar till Mark- och exploateringssektionen.

Vid samrådsmötet framhöll kommunen att tomtgränser inte är kontrollmätta och att förändringar av detaljplanen kan bli aktuella. Vi ser det som självklart att vi blir informerade om mätresultatet och får möjlighet att yttra oss om detta förändrar planen, innan granskning av detaljplanen beslutas - ett förfarande som Lantmäteriet bekräftat i både tal och skrift.

1. När man granskar den föreslagna detaljplanen verkar bilvägarna överdimensionerade, vilket inbjuder till genomfart (smitvägar) genom Rosenhill. Trafik till och ifrån tror vi inte behöver dessa breda bilvägar. Kommunen värnar om "säker skolväg" och Fågelsångsvägen kommer att passera två skolor, Skapaskolan och Rosenhillsskolan, vilket måste anses direkt olämpligt trots planerad cykel- och gångväg. Vårt förslag är att en annan vägstandard för biltrafik väljs, och att vägen i stället breddas där markförhållandena tillåter plats för mötande trafik. Detsamma gäller för början av Rosenhillsvägen vid Annelundsvägen.

2. Förslaget till genomfart med biltrafik mellan Fågelsångsvägen och Rosenhillsvägen via vår fastighet (se akt) behöver ses över, eftersom marken här är mycket kuperad med branta berg.



Vi föreslår en förkortad väg utan genomfart. Från Fågelsångsvägen till södra delen av Fastighet (se akt) m.fl. Den kan avslutas med en mindre vändplan utan större höjdskillnad, så som på många andra platser i Huddinge.

I stället kan man satsa på säker skolväg med genomfart för cykel- och gångtrafikanter, förslagsvis via parkmarken på fastigheten (se akt) och kombinera denna väg med entréer till parken. Backen ner från parken söderut är inte lika kuperad och kan enkelt planas ut vid behov.

3. Den mycket breda Rosenhillsvägen inbjuder till att senare öppnas upp för genomfart även av bilar, inte endast bussar. Detta kommer att helt förändra trafikflödet. Fordonshinder som möjliggör framförande av bussar släpper även fram lastbilar. I detaljplan finns ingen vändplan inritad från Rosenhillsvägen mot Kolonivägen, vilket kommunen framhållit som en förutsättning i andra sammanhang när det gäller denna detaljplan.

4. I planen finns inga gästparkeringar inritade. När nu området blir kraftigt förtätat kommer sådana att behövs för att de parkeringsproblem som idag finns i t.ex. Vistaberg ska undvikas.

Kommentarer: Körbanans bredder i området följer Huddinge kommuns Teknisk handbok och behöver vara tillräckligt breda för att sopbilar och andra mindre lastbilar ska kunna mötas utan att behöva köra upp på de separerade gång- och cykelbanorna. Lokala trafikföreskrifter så som enkelriktningar och genomfartsförbud beslutas separat i ett senare skede. Anslutningen mellan Fågelsångsvägen och Midsommarvägen motiveras med att belastningen på Midsommarvägen minskar då möjlighet finns att köra till skolan via Fågelsångsvägen samt att trafiken ut från Rosenhillsområdet kan fördelas mellan två olika gator, södra Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen. De separerade gång- och cykelbanorna säkerställer trafiksäkerheten för de som går och cyklar till skolorna. Sedan samrådet har Kolonivägen uteslutits ur detaljplanen och huvudgatan Rosenhillsvägen kommer att avslutas med en vändplan för bussen i nära anslutning till befintlig vändplan på Kolonivägen. Ingen genomfartstrafik för bil eller buss kommer att vara möjlig mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen. Ett gång- och cykelstråk ska dock säkerställas. Gästparkeringar till den tillkommande bebyggelsen ska ske på kvartersmark och exploatören är ansvarig att se till att erforderligt antal parkeringsplatser iordningställs.

Yttrande 41

Har synpunkter på att gång- och cykelbana behöver inte vara så bredd. Gatukostnader borde fördelas på de som använder mest gatan, föräldrar på väg till och från skolan, och inte fastighetsägare. Hen vill inte ha en förtätning av bebyggelse, vill avvakta med försäljning av fastigheten och att föreslagen prickmark tas bort.

Kommentarer: Bredderna på gång- och cykelbanorna följer Huddinge kommuns riktlinjer och tekniska handbok. Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan-



och bygglagen. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna i fördelningsområdet efter skäligt och rättvis grund.

Yttrande 42

Att Majgårdsvägen förlängs ungefär som det reviderade detaljplaneprogrammet från 2012.

Vår fastighet har nu i 93 år (!) saknat vägförbindelse, så vi har mycket sett fram emot att detta planarbete ska bli klart. Därför blev vi mycket besvikna på att vår fastighet nu plötsligt, efter många års planarbete, lämnats utanför föreslagen plan.

Den huvudsakliga motiveringen, efter vad som sades på informationsmötet, är att några av de fastigheter (dock inte vår!) som skulle komma att ligga längs den förlängda Majgårdsvägen, också skulle beröras av en 75 meter bred skyddszon längs Glömstavägen.

Motivering 1:

Enligt Trafikverket räknar man med en byggstart för Tvärförbindelse Södertörn år 2020 och en byggtid på 6 år, alltså klart 2026, då kan farligt gods ledas bort från Glömstavägen.

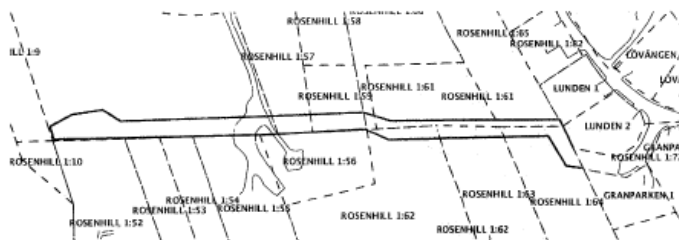
Enligt er senaste planbeskrivning för Rosenhill, räknar ni med att detaljplanens genomförandetid sträcker sig fram till 2029 (sid. 67), dvs. flera år efter att Tvärförbindelse Södertörn är klar.

Detta att skyddsbehovet från farligt gods på Glömstavägen försvinner innan genomförandetiden för Rosenhillprojektet är till ända, gör att man borde kunna planlägga även området mellan Annelundsvägen och den förlängda Majgårdsvägen i detta sammanhang, på sätt som gjorts tidigare i planarbetet för Rosenhill.

Motivering 2:

Om man ändå vill hävda säkerhetszonen för farligt gods, så finner man att det trots en skyddszon om 75 meter, blir gott om plats för *avstyckade* rad- eller parhustomter även på den södra sidan av den förlängda Majgårdsvägen, utan att dessa berörs av skyddszonen. De resterande södra delarna av tomterna (*se akt*) och (*se akt*) längs Annelundsvägen kan då lämnas utanför den nya detaljplanen för Rosenhill.

Förslag till ny sträckning av den förlängda Majgårdsvägen. Vi föreslår att Majgårdsvägen får en sträckning ungefär som denna skiss:





Vårt förslag till dragning skiljer sig lite från de förslag som förekommit i tidigare detaljplaneprogram, främst genom ett några meter sydligare läge i början av förlängningen. Detta för att vägen ska ta ungefär lika stor procentuell del i anspråk av tomterna (*se akt*).

Slutet av Majgårdsvägen och vänplan därstädes, får justeras om man vill undvika att söka tillstånd för att ta bort de två fornämningarna i form av tjärdalar.

Kommentarer: *Kommunen har inte för avsikt att planera marken. Den dag tvärförbindelsen kommer så kan området möjligen exploateras då riskavståndet krymper och trafiken på Glömstavägen minskar när den förmodligen blir en lokalgata.*

Yttrande 43

Fastighetsägarna till (*se akt*) och (*se akt*) har genom arkitektkontoret (*se akt*) lämnat in några skissförslag till marken som ligger utanför planområdet. Förslaget finns i kommunens arkiv.

Kommentarer: Del av fastigheten (se akt) och hela (se akt) ligger utanför aktuell planområde. Fastigheterna fanns med i programförslaget men tagits bort inför samrådet pga riskfrågan, 75 meter till Glömstavägen med sin transport av farligt gods. Kommunen har inte för avsikt att planera marken. Den dag tvärförbindelsen kommer så kan området möjligen exploateras då riskavståndet krymper och trafiken på Glömstavägen minskar när den förmodligen blir en lokalgata.

Yttrande 44

Enligt det detaljplaneförslag som framlagts har kommunen valt att belägga en stor del av våra tomter med kryssmark/prickmark. Avsikten är att dessa ytor skall vara gemensamhetsytor för de rad- och kedjehus som skall byggas utefter Fågelsångsvägen och Majgårdsvägen.

Om detta förslag vinner laga kraft anser vi att det kraftigt förändrar våra fastigheters förutsättningar att göra avstyckningar och därmed erhålla byggrätter för dessa tomter.

Vi föreslår för att lösa detta på ett konstruktivt sätt, är att vi får ersättningsmark som motsvarar dessa ytor. Vi skulle t ex kunna erhålla Huddinge kommuns tomter utefter Fågelsångsvägen, (*se akt*) samt (*se akt*).

Kommentarer: *Kryssmark/prickmark har omarbetats och minskat. När en detaljplan vinner laga kraft uppstår ofta markägande frågor, även att rättigheter som servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar behöver bildas. Det finns olika ersättningsregler och värderingsmetoder beroende på situationen.*

Rosenhill 1:68

ÖVERGRIPANDE KOMMENTARER

- Rimligt att förtäta och bygga nya bostäder i attraktivt, stationsnära läge.
- Bra att bygga lägenheter i område som domineras av villabebyggelse.



- Bra att bygga tätare och högre längs huvudgata och mer småskaligt längre in i området samt uppe på höjderna.
- Mycket positivt med bussgata som möjliggör bättre kollektivtrafik till Rosenhill och vidare till Vistaberg.
- Gatunätet känns dock som en kompromiss: man tillskapar en tydlig gatuhierarki med en huvudgata som leder in mot centrum, men bilarna ska inte köra på huvudgatan utan snirkla sig fram på smågatorna bakom med många svängar.

TRAFIK OCH GATUNÄT

Som konsekvens av att kopplingen Rosenhillsvägen - Kolonivägen ej blir tillgänglig för biltrafik blir istället Södra Rosenhillsvägen/Annelundsvägen samt Fågelsångsvägen/Midsommarvägen de två huvudstråken för trafik söderut och österut från området och även från Vistaberg. Denna lösning har många problem:

- Det blir svårt att orientera sig i området då det är många svängar innan man kommer ut på Glömstavägen. De många svängarna medför också många accelerationer och inbromsningar.
- Utfarten till Glömstavägen från Annelundsvägen blir hårt belastad.
- Utifrån vad vi kan förstå så finns inga planer på att tillskapa någon trottoar längs Annelundsvägen. Här passerar en hel del fotgängare som klivit av bussen vid hållplats Kyrkhagsvägen och ska vidare in i Rosenhill (och om vi förstått rätt ska buss 740 fortsatt stanna vid denna hållplats). Men ökad trafik på Annelundsvägen blir trafiksäkerheten försämrade för dessa fotgängare.

Sammantaget så tycker vi att det vore mycket bättre om man öppnade upp för biltrafik från Rosenhill till Kolonivägen.

UTFORMNING GATOR - ROSENHILLSVÄGENS SÖDRA DEL

- Vi förstår att breddning av Södra delen av Rosenhillsvägen är nödvändig för att hantera ökad trafik. Topografin i området gör dock att intrången på omgivande fastigheter får konsekvenser i form av svårighet till angöring, mm. Därför viktigt att studera vilken bredd som är praktiskt möjlig.
- Den branta backen på Rosenhillsvägen utanför vår fastighet skapar dålig sikt och på vintern även dålig framkomlighet (det är inte ovanligt att bilar ej kommer upp för backen vintertid utan att backa flera gånger och ta sats). Om möjligt skulle det vara bra om backen kunde flackas ut något.
- Vi är oroliga för trafiksäkerheten utanför vår fastighet. Idag har vi utfart mot Fågelsångsvägen, med begränsad trafik. I och med planförslaget får vi utfart mot Rosenhillsvägen som väntas bli hårdare trafikerad. Sikten vid vår fastighet är också begränsad pga den branta backen (se ovan). Vi skulle önska att trottoar placeras på västra sidan för att öka trafiksäkerheten.
- I planförslaget redovisas gång- och cykelbana med 4m bredd. Vi undrar om detta verkligen är motiverat med tanke på omfattning av gång- och



cykeltrafiken. (Fågelsångsvägen respektive Kolonivägen kommer att bli mer naturliga stråk i det regionala nätet för dem som ska vidare på Glömstavägen respektive Huddingevägen, särskilt för cyklister då dessa är betydligt flackare).

UTFORMNING GATOR – ÖVRIGT

- I planbeskrivning och gatukostnadsutredning antyds dubbla vändplaner i anslutning till avstängningen mellan Rosenhillsvägen och Kolonivägen. Detta känns som en klumpig lösning, det vore bättre om vändmöjlighet kunde tillskapas mer naturligt på kvartersmarken (i princip all trafik här kan väl väntas vara på väg till eller från någon av fastigheterna?).

BEBYGGELSE

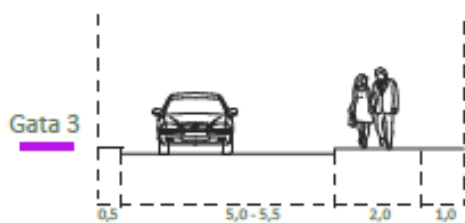
- Bra att möjliggöra kommersiell lokal i hörnet Fågelsångsvägen - Rosenhillsvägen.
- Vi är tveksamma till om parkeringsgaraget i sockelvåningen mot Rosenhillsvägen kommer bidra till den stadslika karaktär som eftersträvas. I stället skärs entréerna från bostadshuset av från gatan.
- Flerbostadshusen med fyra våningar (*se akt*) är storskaliga i förhållande till omgivningarna. För att möta omkringliggande skala bättre hade det varit önskvärt med en mer omsorgsfull detaljering.
- För oss vore det mycket värt om det skapas möjlighet att passera mellan de nya fyravåningshusen (*se akt*) och berget/naturmarken söder om dessa. (Det nya gatunätet medför annars att vi och andra boende längs södra delen av Rosenhillsvägen får längre gångväg till Huddinge centrum än vi har idag.)
- Vi önskar ha möjlighet att bygga uthus mot gata på vår fastighet (plusprickmark), på samma sätt som fastigheterna med radhus (pga att det kan vara ett bra sätt att skärma av buller som den ökade trafiken medför). Vid samtal med planarkitekt framfördes att det är standard att villafastigheter har prickmark mot gata. Detta uppfattar vi som rimligt i renodlade villaområden om man vill behålla en lummig karaktär där bebyggelsen håller avstånd mot gata. I och med den mer stadsmässiga karaktär som Rosenhill nu får med blandat flerbostadshus, radhus och villor, har vi svårt att se varför det är viktigt att just villatomterna ej har uthus mot gata.
- Eftersom Rosenhill ligger inom det primära förtätningsområdet kring Huddinge centrum anser vi att det vore rimligt att tillåta mindre villatomter än 800m², och därmed möjliggöra fler bostäder.

NATUR

- Det vore positivt om det skulle gå att skapa ett gångstråk/stig mellan mossen och höjden nordväst om mossen (*se akt*) så att dessa grönområden kopplas samman.



Kommentarer: Kolonivägen har efter samrådet uteslutits ur detaljplanen och vare sig buss eller biltrafik kommer kunna ansluta mellan huvudgatan Rosenhillvägen och Kolonivägen. En passage för gång- och cykeltrafikanter ska dock säkerställas. Detta får som konsekvens att området får en del krokiga vägar som kan försvåra orienterbarheten men som också kan bidra till en begränsning av genomfartstrafik då vägnätet inte är gent. Annelundsvägen är inte med i detaljplanens område och därav har det inte planerats några åtgärder för vägen. Trafiken kommer att belasta korsningen Annelundsvägen/Glömstavägen i högre utsträckning än idag. Södra Rosenhillvägen har minskats i bredd efter samrådet. I det nya förslaget är gatusektionen för Södra Rosenhillsvägen totalt 8,5 meter bred i enlighet med gatusektionen nedan. Gångbanan kommer ligga på den östra sidan för att kunna ansluta till den gångbana som löper längs huvudgatan Rosenhillsvägen via Fågelsångsvägen. Delar av Södra Rosenhillsvägen har uteslutits ur detaljplanen.



För att möjliggöra för bussen att vända på allmän platsmark krävs en vändplan i slutet av huvudgatan Rosenhillvägen. Södra Rosenhillsvägen kommer byggas om så den blir flackare, från dagens ca 15 % till som mest 10 % lutning. I genomförandeskedet säkerställs att befintliga infarter får en trafiksäker anslutning till ombyggda gator. Utflackning och breddning av södra Rosenhillsvägen, samt att korsningen med Fågelsångsvägen flyttas bör ge goda förutsättningar till en säker infart.

Yttrande 46

1) Vi som bor i området vet vilken genomfartstrafik det blev när det var öppet ett tag under utbyggnadsskedet med stora trafikmängder och långa köer för att komma ut på Glömstavägen som följd. Dessutom vill vi tillägga att vid rådande vinterväglag måste och tar bilister "sats" för att komma upp för backen (lutning 15%). Vi som bor vid backens övre del (se akt) hör rusande motorer och ser bilar i hög fart komma körande uppför och som långt ifrån direkt efter krönet lyckas minska på farten. Denna trafikfar blev mångdubbelt större när vägen var öppen från Vistaberg.

2) Kopplingen mellan Rosenhillsvägen och Annelundsvägen/Glömstavägen ligger märkligt nog helt utanför planen samtidigt som detta vägavsnitt är synnerligen trångt med endast ca 3,5 meters vägbredd, dålig sikt samt mycket skarpa gatuhörn. Befintliga cirka 40 hushåll har redan idag svårigheter att köra ut på Glömstavägen när där är tät trafik och köslutet till Huddingevägen ofta sträcker sig förbi utfarten. I planprogram och trafikbullerutredningar visas inte



konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen.

Infarten från Glömstavägen samt korsningen Rosenhillsvägen/Annelundsvägen med mycket skarpt gatuhörn innebär en stor säkerhetsrisk vid olycka/brand eller liknande. Detta skulle vid eventuellt tillbud förhindra snabb framkomlighet för utryckningsfordon såsom ambulans och framförallt stora tunga brandbilar. Detta försvårar en snabb och smidig insats för räddningspersonal.

Vi instämmer för övrigt med synpunkter från brev: "Synpunkter samråd Rosenhill från boende södra Rosenhillsvägen" samt "Kritik och förslag gällande expoloateringsplanen för Rosenhill"

Kommentarer: *En kompletterande trafikutredning har tagits fram efter samrådet som visar på konsekvenser för olika utredningsalternativ. Korsningen Annelundsvägen/Glömstavägen kommer belastas i högre utsträckning än idag. Åtgärder på Annelundsvägen blir åtgärder utanför detaljplan. Södra Rosenhillsvägen kommer att byggas om så att den blir som brantast 10 %, vilket överensstämmer med riktlinjerna i Huddinge kommuns Teknisk handbok.*

Yttrande 47

Överlag tycker vi det är bra att Rosenhillsområdet upprustas och förtätas om det sker på rätt sätt, i begränsad omfattning och om hänsyn tas till synpunkter från befintliga fastighetsägare.

Det som är bra är:

- Att en bussträckning byggs längs Rosenhillsvägen/Kolonivägen. Vi ser gärna tätare avgångar eller fler linjer än idag.
- Att det planeras för parker men där är det viktigt att det finns en bra och påkostad lekpark för barn i området som blir en naturlig samlingsplats för de boende så att inte alla tre riskerar att bli obetydliga. Det kommer också att bli en naturlig mötesplats och träffpunkt för människor som bor i området och det tror jag skulle vara positivt.
- En plats för möjlig förskola planeras men det står att det inte är ett krav. Platsbristen och köerna i Huddinge är så stora att det är orimligt att anta att befintliga förskolor klarar av detta. Jag vill gärna se krav på att en förskola byggs på anvisad plats.

Det som vi är emot:

- Att Rosenhillsvägen/Kolonivägen föreslås tillåta genomfart av biltrafik vilket skulle leda till kraftigt ökade trafikströmningar, köer och ökad olycksrisk, särskilt för barn i området. Det räcker med busslinjen.
- Förtätningen i området bör ej ske med flerbostadshus utan följa den småskaliga bebyggelsen i området med enbostadshus, radhus, kedjehus eller parhus.



- Det är bara två fastigheter längs Majgårdsvägen som ingår i fördelningsområdet för gatukostnadsersättning trots att en förlängning av vägen kommer alla till del längs gatan. Det verkar orimligt. Gränsdragningen för fördelningsområdet följer nu exakt detaljplansgränserna vilket blir väldigt fel i detta fall. Det rimliga vore att antingen ge de två sista bebyggda fastigheterna längs Majgårdsvägen undantag från fördelningsområdet eller utöka fördelningsområdet att omfatta alla fastigheter längs Majgårdsvägen.

Kommentarer: Efter samrådet har Kolonivägen utesluts ur detaljplanen. Biltrafik och busstrafik kommer att vända i en ny vändplan i slutet på huvudgatan Rosenhillsvägen. En gång- och cykelpassage ska säkerställas mellan Kolonivägen och huvudgatan Rosenhillsvägen. Det nya förslaget omöjliggör inte en framtida hopkoppling. Detaljplanen styr inte hur gatorna ska regleras med lokala trafikföreskrifter så som enkelriktning och genomfartsförbud. Dessa beslutas separat i ett senare skede. Detaljplanen möjliggör för alternativ fyra i den kompletterande trafikutredningen 2019-01-24. Låga hastigheter och separerade gång- och cykelbanor bidrar till att öka trafiksäkerheten. Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan- och bygglagen. Kostnaderna fördelas mellan fastigheterna i fördelningsområdet efter skäligt och rättvis grund.

Inkomna yttranden angående detaljplanen från gatukostnadsutredningen

Yttrande 48

Synpunkter från boende vid södra Rosenhillsvägen, fastighet Annelund 6.

Stockholm med kranskommuner växer och trycket efter bostäder är väldigt stort. Vi ser därför generellt sett positivt på att förtätningen av området nu kommer igång och vägarna efter många års bristande underhåll nu äntligen skall rustas upp. Så som samrådsförslaget ligger idag blir dock konsekvenserna för området orimliga och vi begär att kommunen tänker till och planerar om på ett antal viktiga punkter.

1: Trafiklösningen generellt för nya Rosenhillsområdet

A/ Rosenhillsvägens södra del (där fastigheten ligger) är en gata med stora nivåskillnader, bland annat med en backe ned mot Annelundsvägen som har kraftig lutning (ca 15%). Anslutningen mot Glömstavägen är redan idag hårt belastad och flertalet dagar i veckan är det svårt och riskfyllt att svänga vänster ut på Glömstavägen för vidare färd mot Huddingevägen med anledning av trafiken. Det är inte ovanligt idag med köer på Glömstavägen som sträcker sig förbi utfarten från Annelundsvägen. Hastigheten på de fordon som kommer från Huddingevägen är också tyvärr återkommande betydligt över de tillåtna 40km/h. Ökad belastning på utfarten mot Glömstavägen kommer att förvärra situationen.

Idag är trafiken från nya vistabergsområdet begränsad med enkelriktning, dvs trafik tillåten endast till vistaberg, inte från vistaberg. Under den tid trafik var



öppen i båda riktningarna ökade trafiken markant. Vi anser därför att det helt avgörande för att trafiksituationen skall fungera att anslutningen mellan vistaberg mot Rosenhillsvägen stängs av helt. Rosenhillsvägen trafikmättes innan utbyggnaden av Vistaberg startades, denna bör följas upp med en ny mätning innan den nya byggnationen.

B/ Planprogram och senare trafikbullerutredningar visas inte konsekvenser av kraftigt ökad trafik från planområdet på södra Rosenhillsvägen och Annelundsvägen vare sig avseende störning, buller eller luftkvalitet trots att fastigheterna är i högsta grad berörda. Och detta trots att husen nära Glömstavägen redan idag är oerhört belastade av trafiken på Huddingevägen/Glömstavägen och snarast skulle behöva hjälp med ett bullerplank för att få en drägligare tillvaro. En sådan redovisning/analys behöver ingå.

C/ Förutsatt enligt ovan att anslutningen från vistaberg till området är stängd är det mest rättvisa förfarandet att trafiken från nya området (ca 300 hushåll) fördelas på Kolonivägen, Södra Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen. Beroende på målpunkt kan biltrafiken då fördelas över lokalgatorna i området. Vi förutsätter dessutom att max tillåten hastighet är 30km/h och att det skyltas om förbjuden genomfart för att förhindra oönskad trafik mellan Glömstavägen och Storängsleden.

Med 300 nya hushåll i området kommer trafiken att öka. Vi vill vara solidariska när det gäller den ökade trafiken, men vår uppfattning är att en förutsättning för att detta skall fungera är att passagen vistaberg/Rosenhillsvägen är stängd samt att även Kolonivägen är med och delar på den ökade trafiken. Finns det 3 vägar bör den ökade trafiken kunna hanteras på ett rimligt sätt.

2: Södra Rosenhillsvägens utformning

Rosenhillsvägens södra del föreslås i handlingen bli en lokalgata med totalt 10,5 m bredd, inklusive cykelbana, trottoar, bilväg och stödremsa. Problemet är att det idag är 18,5 m mellan husen på smalaste delen av vägen, och konsekvensen av att lägga in en väg om 10,5 meter blir helt orimlig som förslaget ligger idag. Förslaget tar heller inte hänsyn till gatans faktiska utformning idag samt tar all exproprierad mark norr om nuvarande väg med konsekvens att flertalet fastigheter får problem med angöring. Detta trots att det finns en tidigare förberedelse för en mindre breddning av Rosenhillsvägen.

Fastigheten (*se akt*) har idag garage vänt mot Rosenhillsvägen och uppställningsplats för bilar framför garaget. Kommunen anger själva i samrådshandlingen (KS-2015/252 s54 angöring) att det är viktigt att det finns en uppställningsyta mellan gata och garage på minst 6 meter. Det är det utrymme som finns idag från garageport till staket/tomtgräns. Här finns med andra ord minimalt med utrymme att bredda vägen.

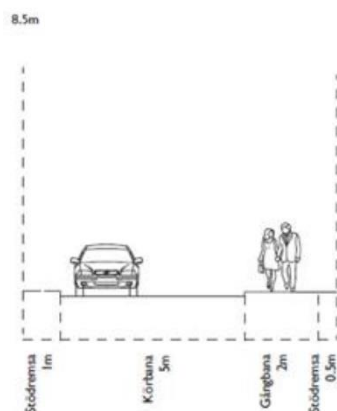
Som referens: En ”normal” familjebil har en längd som kräver ett utrymme av ca 6meter för att kunna ha bilen stående utan att den sticker ut i



vägbana/cykelbana/trottoar (Volvo v70 – 4814mm, v60 4628mm + plats att gå framför/öppna i alla fall delvis garageport)

Södra Rosenhillvägens stora nivåskillnader samt bristen på målpunkter gör att här idag i princip inte förekommer någon genomfartstrafik av cyklister och endast en begränsad mängd gående. Detta är inte något som vi bedömer är troligt att det skulle ändras i någon större utsträckning med den nya planen. Det finns genare och bättre vägar till de flesta målpunkter för de nya hushållen nere i dalen. Lämpligt för den här typen av lokalgata är att eventuella cyklar tar sig fram på gatan och att vägbanan på 5 meter kombineras med en gångbana om 2 meter. Lokalgata 3 enligt planbeskrivningens benämningar.

Med ett absolut maximum om 8,5 meters bredd (helst 8,25meter) så kan gatan passas in så att ett minsta avstånd om 6 meter till garageportar klaras, att alla utfarter fungerar samt att det finns ett någorlunda rimligt avstånd till husfasader. Viktigt är att gatan inpassas på ett bra sätt. Redan idag finns ett vägområde som är förberett för en mindre breddning av vägsnittet. Detta framgår inte av kartmaterial, utan murar, staket och häckar bör mätas in för att vägen ska kunna inpassas på bästa sätt. Det finns ingen anledning att förstöra trädgårdar och uppfarter i onödan när tillgänglig yta redan finns i nuvarande vägområde.



Som referens vill vi påpeka att de kombinerade gång- och cykelvägarna inom hela Vistabergsområdet samt på Vistavägen, vid såväl enkelsidig lösning utan träd som dubbelsidig med trädrad, är 2,5 meter.

3: Samrådsförfarandet

Vi uppskattade det sätt som samrådets presentation genomfördes (Folkets hus, 12e juni) då det fanns möjlighet att diskutera med företrädare för kommunen och planen under relativt lugna former. Nackdelen är ju att det är svårt att få en uppfattning om andra sakägares inställning, kanske hade det varit bra med en gemensam dialog och sammanfattning.

Vi vill dock påpeka att det är formellt felaktigt att inte alla boende vid södra Rosenhillsvägen fått information om samrådet. Även de som bor på södra sidan



av gatan kommer att vara i högsta grad berörda av förändringarna och i och med att deras fastigheter ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet så är även de att betrakta som sakägare

Avslutningsvis:

Vi begär att kommunen ser över och justerar planen på de punkter vi tar upp i detta inlägg. I dess nuvarande form skulle planen innebära en allvarlig inskränkning i nyttjandet av vår fastighet. I praktiken omöjliggörs angöring till fastigheten, och den ändrade trafiksituationen kommer att göra det mycket svårt med transporter till och från området.

Vi vill inte vara omöjliga, vi förstår att det behövs bostäder och att vårt område är lämpligt för förtätning. Vi vill därför på ett konstruktivt sätt, och utan att enbart se till vår situation, bidra till att lösa de frågor som förtätningen för med sig avseende trafik och gatustruktur. Kvarstår planerna i sin nuvarande form utan att adressera de problem och förslag vi rest i detta inlägg, och fastigheternas funktion och utnyttjande inskränks, kommer vi att känna oss tvingade att driva ärendet vidare.

Kommentarer: *Se kommentar till yttrande 2 och yttrande 20.*

Yttrande 49

På grund av omfattande framtida förändringar i området vill jag framföra följande:

Jag bor på fastigheten (*se akt*) och blir berörd av att Majgårdsv. blir förlängd och breddad.

När området styckades för många år sedan blev det en smal bit mark (*se akt*) över ("tårtbiten" som jag kallar det). Den vill jag förvärva eller **ha** i utbyte nu när Kommunen tar en bit av min tomt för den nya "lokalgatan"- jag vet inte om hur många m2 det rör sig om.

Jag bor nu i en lugn återvändsgata och efter möte med "samråd" den 12 juni känner jag djup oro hur det skall bli här- trafik-gatukostnad m.m.

Kommentarer: *Detaljplanen reglerar markanvändning. Andra markfrågor om kommunens mark hänvisas till mark- och exploateringssektionen. Gatukostnadsfrågor svaras i gatukostnadsutredning.*

Yttrande 50

Tomtmark till väg

Enligt samtal med (*se akt*) har vi fått information om att ni vill ta ca 2 meter av vår uppfart för att bredda vägen. Vi vill med detta yttrande bestrida detta på grund av det arbete vi lagt ner på vår tomt. Vårt garage ligger idag 6 meter från tomtgräns enligt krav från er på kommunen vid erhållande av bygglov - detta medförde stora merkostnader i bygget då stor del av vår tomt består av berg. På grund av samma berg finns därför inte heller alternativ placering för garaget i det fall vägen blir bredare och därmed att garaget ligger för nära vägen - detta är den enda plana ytan som finns. Breddning av vägen innebär också att vi inte kan



parkera framför vårt garage - vilket är en förutsättning för att vi ska kunna parkera i vardagen. På grund av att detta är viktigt för oss har vi lagt ner mycket arbete och stora kostnader på vår uppfart - då marken i detta område är mycket sank.

Ett förslag skulle vara att just delen utanför vår uppfart är smalare än övrig väg - detta för att hålla ner hastigheten innan korsningen. Detta är något vi har sett på andra ställen i kommunen och borde därför vara möjligt även här. Alternativt om vi kan komma överens om att ni enbart tar 1 meter av vår tomt - då kan vi fortfarande ställa våra bilar på uppfarten. Dock tappar vi fortfarande 2 parkeringsplatser närmast (*se akt*) - men det skulle gå att få till om kommunen kan finansiera sprängning som inte borde bli en stor kostnad.

Andra alternativ till lösning:

1. Att vi kompenseras med att få möjlighet att köpa till mark enligt bilaga 1 så att det finns möjlighet att stycka till en tomt. Vår beräkning är att ca 400 kvm behövs och vi kan få tillfart till vår huvudfastighet genom vår grannes nya styckning om det krävs alternativt behålla befintlig väg upp (båda alternativen utmärkta bilväg på bilaga 1). Om detta förslag skulle gå att genomföra så det gynnar båda parter så kan vi gå med på de önskade 2 meterna.
2. Att vi kompenseras med mark samt sprängning av mark för att kunna ha en parkering som är lika stor som den som finns idag innan ni tagit 2 meter. Bilaga 2 har föreslagen tomtgräns markerad och det blå området måste sprängas.
3. Vi vill också väcka frågan att dra vägen från andra hållet istället, dvs. från Rosenhillområdet till övriga hus på Björnmossevägen och göra området mellan vår tomt och övriga tomter på Björnmossevägen till skogsområde. Detta skulle innebära att vår uppfart blir från Mossvägen istället för väg - se bilaga 3. Vi tänker att oavsett hur ni gör så kommer vägen hamna ca 1 meter från gaveln på radhuset och i linje med deras tomtgräns. Det kommer kosta mycket pengar att få till, speciellt i och med det betongfundament som redan idag är svagt och bygget av vägen är därför långt från optimalt. Då kan möjligheten att ta bort denna trånga vägstump vara ett bättre alternativ.
4. Vi vill också avslutningsvis även föreslå att ett alternativ borde vara att lösa in radhuset på gaveln. Det hamnade 5 meter fel när det byggdes men kommunen lät det passera då, och nu stöter man på problem på grund av detta. Detta innebär egentligen inte en jättekostnad - ca 5 miljoner, och det är ungefär samma pengar som vi investerat i garaget plus uppfarten i material och tid.

Bifogad bild (*se akt*).

Kommentarer: *Gatukostnader ska tas ut enligt reglerna i plan- och bygglagen och fördelas mellan fastigheterna efter skäligt och rättvis grund. Kommunen har sett fastighetsägares förslag och anser att granskningsförslaget delvis uppfyller fastighetsägarnas önskemål.*



Inkomna yttranden från övriga

Boende på Klockarvägen

Av detaljplan eller planbeskrivningen framgår inte hur bussgatan kommer att utformas så att inte smittrafik passerar. Visserligen redovisas en normalsektion men den visar en körbanebredd som möjliggör att alla kan åka där. Jag utgår från att bussgatan utformas med ett fysiskt busspjäll som bara gör att busstrafik kan passera.

Kommentarer: Efter samrådet har Kolonivägen uteslutits ur detaljplanen. Biltrafik och busstrafik kommer att vända i en ny vändplan i slutet på huvudgatan Rosenhillsvägen. Ett gång- och cykelstråk mellan huvudgatan Rosenhillsvägen och Kolonivägen ska säkerställas. Vändplanerna på huvudgatan Rosenhillsvägen respektive den befintliga på Kolonivägen kommer inte ligga i direkt anslutning till varandra vilket kommer försvåra smittrafik.

Boende på Kyrkängsbacken

Undertecknad har fåglar och fågelskådning som stort intresse och är medlem i Stockholms Ornitologiska Förening. Jag bor nära planområdet och under vårvintern 2015 började jag ana att Rosenhillsområdet kunde vara ovanligt fågellikt, (då kände jag inte till pågående planarbete). Sedan dess har jag, främst under perioden mars-juni/juli, besökt området flera gånger i veckan och antecknat fågelobservationer efterhand. Misstanken visade stämna. Här påträffas inte bara många arter utan även många individer av vissa av arterna. Första året från mars/april t.o.m. en bit in i juli noterades 49 arter, varav ett 30-tal efterhand visat sig häcka här. Under 2016 och -17 har listan utökats med ytterligare nio arter, totalt 58 hittills således.

Inom planområdet väster om Rosenhillsvägen har ca 40 arter, varav ca 25 häckande, påträffats. Som exempel på observationer kan nämnas Kungsfågel(ses/hörs ofta), Gärdsmyg, Spillkråka, Gröngöling, Göktyta, fem mesarter, fyra trastarter, Järnsparv, flera sångarter, Svartvit- och Grå flugsnappare, Stare, Större hackspett, Mindre hackspett(-15 och -16). Därutöver besöks området mer tillfälligt av ett 10-tal andra arter. Kattuggla häckade här -15.

I den naturvärdesinventering som gjordes här i maj -15 av kommunens naturvårdsavdelning nämns fyra arter- Kungsfågel, Gärdsmyg, Spillkråka, Nötskrika. När man(som exempel väl?) nämner ett så specificerat och lågt antal får nog många(kanske även beslutsfattare?) intrycket att området hyser en torftig fågelfauna. Min erfarenhet är tvärtom att fågelförekomsten här är ovanligt riklig. Till detta bidrar troligen områdets nuvarande karaktär med gamla och döda träd, barr- och lövskogsdungar, busksnår, trädgårdar och närhet till våtmarker. Naturvärdet som fågelbiotop borde betraktas som stort!

Planområdet öster om Rosenhillsvägen nya sträckning, inklusive resterande del av Mossen, ska ju enligt planbeskrivningen bevaras orört och inga bostäder ska byggas här. Endast två dammar kommer att anläggas. I Swecos naturvärdesinventering från 2010 sägs "att området visade sig ha ett förvånansvärt



rikt fågelliv". Detta är också min uppfattning. I planbeskrivningen kommenteras inte alls fågelfaunan här! För att öka kännedomen om denna och därigenom om möjligt bidra till att områdets natur- och bevarandevärde höjs, vill jag nu redovisa de erfarenheter och fakta jag inhämtat under många timmars vistelse här.

Området består av en till ytan liten blandskog med mest Gran, Tall och Björk, till stor del omgiven av våtmarker med gransumpskog i väst/nordväst och ett kärrigt lövskogsområde längs södra/sydöstra sidan. En öppen yta finns nära Rosenhillsvägen. I nord/nordost begränsas området av befintlig bebyggelse.

Blandskogen på Mossen är lite som en "storskog i miniformat". Här finns många, >100, gamla, grova och höga, >20m, granar. Många-även stora-björkar. Rätt högvuxen tallskog i nordost samt en del stora aspar. Gläntor, buskar, snår. Under "jättegranarna" finns på några ställen helt kala ytor, intrycket blir närmast en form av pelarsalar. Bitvis mycket och frodigt blåbärsris samt några stora myrstackar. En hel del död ved finns i form av gamla stubbar och vindfällan samt högstubbar, många med bohål. Det höga naturvärdet i sådan "stor tillgång på död ved" framhålls av Sweco och poängteras även av planförfattarna. En av många människor utnyttjad bred stig går i en slinga i utkanten av området.

I gransumpskogen finns öppna kärr, diken, många kullfallna träd samt stående döda granar och björkar. En del alar i nordväst. Rätt mycket ormbuskar täcker marken.

Lövskogen mellan gång/cykelvägen består av bl.a. Björk, Hägg, Säl, Hassel och Rönn i form av träd och bitvis tät buskvegetation. Här finns ett antal riktigt stora aspar med många hackspetthål. Diken och öppna kärr. I år finns fyra rätt stora grodlekare här. Arten är Vanlig groda.

Ovan beskrivna kombination av olika biotoper och även närheten till bebyggelse med trädgårdar och parkmark skapar sannolikt näst intill optimala förutsättningar för en varierad och individrik fågelförekomst. Insekter kläcks bl.a. i kärr och död ved. De stora granarna är uppenbarligen mycket värdefulla för födosök. Här ses barrskogsfåglar som kungsfåglar, tofs- och svartmesar men även grönsiskor, bofinkar, järnsparvar, grå flugsnappare och trastar leta i grenverken. Stenknäck och hackspett äter ur kottarna. Nötväckor och trädkryp kilar på stammarna. Granarna bidrar också med skyddade boplatser för många småfåglar, men även för ringduvor och nötskrikor. Större hackspett är vanlig här och lämnar använda bohål vidare till andra hålbyggare. Randzoner och gräsmattor besöks frekvent av trastar och sädesärlor. Fågelmatning sker på flera platser under vinterhalvåret.

Hittills har 56 av 58 arter påträffats här. För mig överraskande stora populationer finns av Kungsfågel, Gärdsmyg, Tal- och Rödvingetrast, Rödhake, Järnsparv, Stenknäck, Större hackspett, Trädkryp, Nötväcka, Svarthätta, Trädgårdssångare och Lövsångare. Det förefaller som om många av fåglarna här är ovanligt orädda och därmed lätta att se. Hit hör Kungsfågel och Gärdsmyg. Kanske har de vant sig vid människor av alla som rör sig här. Mycket spektakulärt var det när duvhökarna häckade här -15 och -16. Ungarnas tiggäten hördes över



hela området och senare fick man ibland nästan huka sig under deras flygövningar i skogen.

Nedan följer en redovisning av de fågelarter jag påträffat. Samtliga är sedda utom Näktergal och Härmsångare som endast hörts sjunga.

Häckande(många obsar)

Trastfåglar: Kol-, Tal- Rödvinge- och Björktrast. Rödhake.

Mesar: Blå-, Tofs-, Svart- och Stjärtmes. Talgoxe.

Sångare: Löv-, Grön- och Trädgårdssångare. Svarthätta.

Finkfåglar: Bo- och Grönfink. Grönsiska, Stenknäck, Steglits, Domherre.

Flugsnappare: Svartvit- och Grå flugsnappare.

Hackspettar: Större hackspett, Gröngöling.

Kråkfåglar: Nötskrika, Skata

Kungsfågel, Gärdsmyg, Järnsparv, Nötväcka, Trädkrypare, Pilfink, Sadesärla, Ringduva, Duvhök(två ungar -15, tre -16).

Övriga(1-10 obsar)

Mindre hackspett(flera obs hane -15, hane och hona -16). Gransångare,

Ärtsångare, Spillkråka, Korp, Kråka, Gräsand(årligen). Näktergal, Härmsångare, Rödstjört, Göktyta, Ormvråk, Gul- och Gråsparv, Dubbeltrast, Korsnäbb(troligen Mindre), Gråhäger, Skogssnäppa, Morkulla.

Vintergäster: Gråsiska, Sidenssvans och Bergfink.

Mossen har givetvis andra värden än hittills beskrivna. Här finns mycket att se och uppleva. En runda bland de stora träden kan bli en rofylld paus. Titta upp mot grantopparna eller ner mot deras jätterötter. Se hur ljuset skiftar mellan gläntor och skuggade partier. Plocka blåbär. En vinterpromenad, kanske med snö i träden, ger en speciell upplevelse. Med lite tur kan man få se Älg, Rådjur, Räv och Hare. Ekorrar ser man ofta. En del kojbyggen visar att detta också är ett område för lek och fantasi.

På gångavstånd finns många förskolor som då och då ordnar utflykter hit. Det är lätt att föreställa sig hur spännande det måste vara med den här "stora skogen". Med myrstackarna och grodynglen. Det är bra tillfällen att upptäcka, förstå och kanske intressera sig vidare för allt det som sker i naturen. Även lågstadiebarnen skulle nog uppskatta ett besök här.

Naturvårdsavdelningen skulle kanske kunna ordna fågelguidningar i området - en tur i början på april(trastar, gärdsmygar, rödhakar, bofinkar, mesar) och/eller i mitten på maj när sångarna anlant.

Slutligen - min önskan är att detaljplanen, med hänsyn till planområdets stora naturvärden och lättillgänglighet, inte genomförs. Om ett utförandebeslut ändå fattas är det viktigt att den, för mångfalden i Mossen och angränsande lövskog, så värdefulla gransumpskogen får förbli så intakt som möjligt, när den nya vägsträckningen och dammarna anläggs.

Kommentarer: Kommunen håller med att området hyser en förhållandevis fin



fågelfauna. Enligt detaljplanen kommer intrånget i mossområdet att minimeras och kompenseras med dammar på de torra delarna för att delvis återställa den utdikade mossen till sin ursprungliga karaktär med öppna vattenspeglar. Detta är förenligt med önskemålet om att behålla den värdefulla gransumpskogen så intakt som möjligt.

Boende på Mossevägen – (a)

Boende för seniorer

I rubricerade detaljplan står på sida 45 följande, "olika behov i *olika tidsperioder i livet* (min kursivering). De planerade bostäderna i området svarar mot detta".

Min fråga är följande, gäller detta även seniorer? I detaljplanen för Rosenhill har jag inte funnit omnämnt eller exemplifierat att så skulle vara fallet.

Kommunen bjöd in medlemmar i SPF och PRO till ett möte 24 mars i år om mellanboendeformer. Vid mötet bildades tillfälliga arbetsgrupper, uppgiften var att få fram vilka olika behov och önskemål som föreligger hos Huddinge kommuns seniorer beträffande boende rent generellt, inte enbart mellanboendeformer. Vad som senare hänt i detta avseende är inte känt.

Min förhoppning väcktes om att i detaljplanen för Rosenhill skulle ingå något om boende för seniorer, men det fann jag inte. I Fullersta kommun del finns förmodligen många seniorer som i likhet med mig bor kvar i sina villor/radhus etc. Med tiden har dock boendeytan kommit att kännas "onödigt" stor. En möjlighet till ett mindre och något enklare boende i kommundelen Fullersta, gärna i Rosenhill skulle troligen uppskattas av många. Rosenhill har fördelen att ligga nära Huddinge centrum, vilket också innebär bra kommunikationer med pendeltåg och bussar.

Lekplats bredvid parkeringen på Mossvägen

Den avsedda ytan är ett stycke naturmark med små bergknallar, på våren blommar blåsippor (fridlysta), på sommaren mognar blåbären i blåbärsriset, dessutom växer där träd av allehanda olika slag, det är ett litet stycke Sörmlandsnatur. Behandla den befintliga naturen varsamt! Låt den i möjligaste mån vara kvar, barn behöver möjlighet till äventyrslekplatser, inte enbart sandlåda, gungor, rutschkanor o.s.v.

Kommentarer: *Planerade bebyggelsen möjliggör att seniorer kan bosätta sig inom området men det är ingenting som direkt regleras i detaljplanen.*

Kommunens sakkunniga har gjort ett platsbesök vid den planerade lekytan vid Mossvägen utan att påträffa blåsippor på platsen. Skogsbacken anses hålla naturpedagogiska och rekreativa värden och noterades vara relativt välanvänd. Lekparken kommer att utformas varsamt med skogen och terrängen som platsförutsättningar och syftar till att utgöra en brygga mellan bebyggelsen och naturen.



Boende på Mossevägen (b)

Folk älskar att vandra Rosenhillsvägen och Fågelsångsvägen. De som flyttat hit och de som bor inom ett stort område här omkring går mycket där "det är en lisa för själen" Bullerbyn kallas det.

Skogen mellan Mossevägen och Rosenhillsvägen och även skogen bakom Vistaskolan som börjar där Fågelsångsvägen tar slut används flitigt. De är de enda vi har i närmiljön. Det byggs alldeles för mycket och för tätt inom ett och samma område i Fullersta och Glömsta. Det har pågått så många år. Tyvärr byggs det inte heller så vackert utan med enormt många av samma sorts hus eller flerfamiljshus i flera våningar, vilket absolut inte passar in i miljön. Vi har varit provade länge med bygget av Vistaberg och mastbygget Djuren i skogarna får inte plats längre. De kommer ut lite överallt bl.a. vid Vistaskolan där de irrar omkring och har svårt att hitta tillbaka eftersom skogar minimeras till inget.

Ni bygger överallt i alla skogsområden och tar inte någon som helst hänsyn till kreation för oss människor i områdena. Ni behöver ju inte bo här själva. Det känns som inget är heligt för kommunledningen.

Jag har hört så mycket missnöje, många som tycker som jag, både unga, barnfamiljer och äldre. De tycker att nu borde det väl ändå vara stopp inom Fullersta-Glömsta området.

Att bredda Rosenhillsvägen med bebyggelse innebär mycket mer trafik i Vistaberg. Vi på Mossevägen har känt av mer trafik eftersom en del som bor i Vistaberg släpper av eller hämtar folk här och beställer även taxi på min adress o kliver av vid min dörr.

Alla är ju inte så tysta när de kommer hem på natten. Det spelar ingen roll vad man tycker säger folk, man blir överkörd av kommunen ändå.

Papper angående byggplaner skickas alltid ut sommartider och har inte så lång tid för att lämna synpunkter. De tidigare angående mastbygget o Vistabergsbygget skickades ut under sommaren och semestertider och till väldigt få t.ex. på Mossevägen var det bara jag som fick papper och 2-3 villor vid Skiftesvägen inte ens min närmaste granne fick.

Det känns väldigt planerat så att inte så många ska hinna lämna synpunkter för att de är på semester och då lagrat posten.

Angående parkeringen vid slutet av Mossevägen, så finns det ett otroligt behov av den för gäster. Vi är ca 250 radhus och parkeringen är oftast full. Det jag har hört sedan jag flyttade hit mars-80 är att Samfälligheten fick parkeringen av kommunen i utbyte mot en annan tomtbit till vänster i backen på Skiftesvägen. För kännedom så finns det redan 5 lekplatser i området här längs Mossevägen.

Kommentarer: Samråd genomfördes under tiden 23 maj till 4 juli 2017 genom att plankarta med bestämmelser och planbeskrivning sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande. Samrådstiden var sex veckor. Samfällighetens parkering kommer även



fortsättningsvis att finnas kvar. Det finns ett behov av lekplatser inom Vistaberg och en lekplats behöver tillkomma i detta planprojekt. Lekplatsen kommer att utformas varsamt med skogen och terrängen som platsförutsättningar och syftar till att utgöra en brygga mellan bebyggelsen och naturen. Enligt kommunens parkprogram kommer parken öster om mossen att rustas upp på sikt samtidigt som befintlig kommunal lekplats vid Ågostigen nära Mossvägen kommer enligt kommunens lekplatsprogram att avvecklas på sikt. Inga övriga kommunala lekplatser finns vid eller intill Mossvägen.

Boende på Vistabergs allé

Vi är boende på Vistebergs allé ner mot Rosenhillsvägen och vi vill komma med förslag om buss-stolpe vid Vistabergs allé/Rosenhillsvägen.

Innan Rosenhillsvägen gjordes enkelriktad trafikerades Vistabergs allé tidvis kraftigt av tung trafik på genomfart. Trafiken körde in på Gamla Stockholmsvägen från Glömstavägen och körde genom Vistaberg för att slippa köer. Sedan Rosenhillsvägen blivit enkelriktad, har tunga trafiken minskat betydligt, även om det då och då förekommer trafik som kör mot enkelriktat.

Om detaljplanen går igenom, kommer trafiken genom Vistaberg att öka markant. Alla Vistabergsbor + fordonen på Glömstavägen (vid mycket trafik, som det är vid vissa tider varje dag) kommer att välja att köra Vistabergs allé-Rosenhillsvägen-Fågelsångsvägen. Det innebär tung och tät trafik (transport med farligt gods) förbi skolor.

För att förhindra detta krävs att ni lägger in sk buss-stolpar där Vistabergs allé går över i Rosenhillsvägen. Alltså inte bara ett farthinder, utan ett hinder som gör att endast bussar och boende på Rosenhillsvägen kan köra ut åt det hållet.

Vi vill gärna att Vistabergs trädgårdsstad ska förbli ett lugnt område där barnen kan leka på gångvägar, utan att vi föräldrar ska leva med hjärtat i halsgropen. Om detaljplanen går igenom, kommer det inte att vara verklighet länge till.

Kommentarer: *Detaljplanen reglerar inte den typ av buss-stolpar och/eller lokala trafikföreskrifter så som genomfartsförbud eller enkelriktning. Beslut om denna typ av åtgärder fattas i genomförandeskedet.*

Boende på Åkervägen

För det första är det väldigt märkligt att man skall göra om den lilla Rosenhillsvägen till Huvudgata?? Samtidigt gör man den befintliga Vista vägen till lokalgata? Borde man inte sprida trafiken lite bättre?

Det är känsliga områden vi pratat om både kulturellt och ekologiskt

Huddinges största problem är att man inte från början gjort en förbindelse över järnvägen via bro eller tunnel så att trafiken från Glömsta o Vista sluppit köra igenom villa områden som ex.vis Bergholmsvägen

Det naturliga vore att bussvägen löper utmed Vistavägen och att man sen skapar en förbindelse upp till Huddingevägen



Nu tänker man i stället skapa en bussförbindelse Rosenhillsvägen Kolonivägen upp till Huddinge centrum?

Jag har inget emot en bussförbindelse i sig men ifrågasätter starkt hur det skall fungera vid de två rödljus som finns

Dels det som går från Kolonivägen upp på bron över järnvägen. Där är det kö redan idag för att komma till centrum

Tre bilar max fyra brukar hinna över sen är det stopp och fullt till nästa trafikljus. Hur tror man att en buss skall ta sig fram den vägen????? Det kommer att bli tvärstopp varje gång en buss ska fram. Har man tänkt bredda bron eller?

Tacksam ändå att man inte tänker tillåta biltrafik nämnda väg för då hade kaoset varit totalt.

Glöm inte att de flesta föredrar bil framför buss och i det flesta familjer idag finns två bilar. Gör gärna lite studiebesök i områdena innan ni fattar era beslut

Kommentarer: I dagsläget gör kommunen bedömningen att ytterligare alternativ för att möjliggöra busstrafikskoppling mellan Huddinge centrum och Vistaberg/Rosenhill behöver utredas innan beslut fattas. Behovet av att skapa en förbindelse mellan Vistaberg och Huddinge centrum kvarstår dock och blir än mer aktuellt då Trafikverket aviserat att Glömstavägens nuvarande koppling till Huddingevägen planeras tas bort i samband med att Tvärförbindelse Södertörn öppnar. Fram till dess att en möjlig koppling till Huddinge centrum förverkligas kan Rosenhill förses med busstrafik fram till den vändplats som planeras vid Rosenhillsvägens slut. En gång- och cykelpassage ska säkerställas mellan Kolonivägen och huvudgatan Rosenhillsvägen. Det nya förslaget omöjliggör inte en framtida hopkoppling för bil och/eller busstrafik mellan Kolonivägen och huvudgatan Rosenhillsvägen.

Fastighetsägare på Rosenhillsvägen

Vi som undertecknar dessa synpunkter är 13 fastighetsägare på Rosenhillsvägen, varav 8 är permanentboende. Vi framför här gemensamt tre huvudsakliga synpunkter som vi förväntar oss att Huddinge kommun beaktar från oss som grupp. Förutom dessa gemensamma synpunkter kommer specifika synpunkter i förekommande fall att inlämnas för respektive fastighet.

Förslaget avseende vägutformning i området är helt oacceptabelt:

- I kommunens tidigare handlingar och i kommunikation med fastighetsägare så sent som mars 2016 har 11,0 m angetts som tänkt bredd på vägområdet längs nuvarande Rosenhillsvägen (inklusive behov av cykel, gångbanor och planteringar). Helt plötsligt har samma vägområde i detta förslag ökat till ofattbara 20,5 m under en sträcka av 328 m.
- Vägområdet på Vistabergs allé är totalt 17,5 m. Kommunens förslag skulle innebära en ytterligare tre meter BREDARE sträckning längs 328 m fram till mossen, där vägområdet sedan skulle minskas till 18,0 m. Efter ytterligare 180 m Kolonivägen, skulle bredden minskas till 12,0 m.



- Ur trafiksäkerhetssynpunkt är förslaget ogenomtänkt såväl ur sträckning som bredd på vägområden. Vi är övertygade om att en mycket stor genomfartstrafik kommer att ske genom området via små lokalgator till och från Glömstavägen (via Annelundsvägen) och Vistabergsområdet. Det breda vägområdet enligt ovan inbjuder dessutom till högre hastigheter längs vägen, vilket bekräftats av oberoende trafiksäkerhetsexperter.
- Förutom ovan trafiksäkerhetsaspekter så kommer vägen i detta förslag bli väsentligt dyrare avseende inlösen av mark, anläggningskostnader och driftskostnader. Detta påverkar hela projektet och oss direkt såväl som indirekt i vägkostnader och på skattsedeln.
- Vi noterar att vägkostnaderna i området från föregående förslag mer än fördubblats från tidigare 46 MSEK till 115 MSEK.
- För oss är det dessutom tydligt att det saknas en rimlig avvägning mellan allmänintresset och det enskilda intresset med nuvarande förslag på vägbredder. I alla fastigheter bortgår en mycket stor del yta till vägar vilket starkt begränsar användande av tomtmark och möjligheter framåt.
- Sammantaget måste förslaget omarbetas avseende vägutformningen. Vi anser att vägområdet i sin helhet måste vara betydligt smalare än nuvarande förslag och att alternativa sätt för att möjliggöra möten för trafik ska övervägas. Det ligger i alla parterers intresse med en säker trafikmiljö till rimliga kostnader som balanserar allmänt och enskildas intresse i området och samtidigt anpassas till den kulturmiljö som finns i dalgången där Rosenhillsvägen går.

Detaljplanen måste ta hänsyn till existerande permanentboendes hus på Rosenhillsvägen och tillåta mer flexibel **markanvändning** som tar sin utgångspunkt i de behov som boende i området har:

- Detaljplaneförslaget begränsar äganderätten på ett orimligt sätt eftersom planbestämmelserna är för styrda. Vår rätt att bygga ut befintliga fastigheter hindras om nybyggnation inte följer bygglinjen, vilket i flera fall inte är möjligt som verkligheten ser ut. Därför önskar vi att en mycket mer flexibel byggrätt både för nybyggnation och tillbyggnation av befintliga hus tillämpas.
- En ökad flexibilitet när det gäller tomtstorlek, markanvändning och bygglinje skulle ge möjlighet till naturlig och mer varierad fastighetsbildning som skulle passa bättre utifrån Rosenhillsdalens karaktär av öppna ytor och mångfald av hustyper.

Detaljplanen tar för lite hänsyn till Rosenhillsdalens¹ unika karaktär, kultur och identitet samt områdets behov av grönområden/gemensamhetsytor.

- Vi anser att det finns för lite utrymme för orörda grönområden och anser att kommunägd mark, exempelvis den yta i områdets västra del som nu benämns park skulle bevaras som naturskog. Andra gemensamhetsytor,



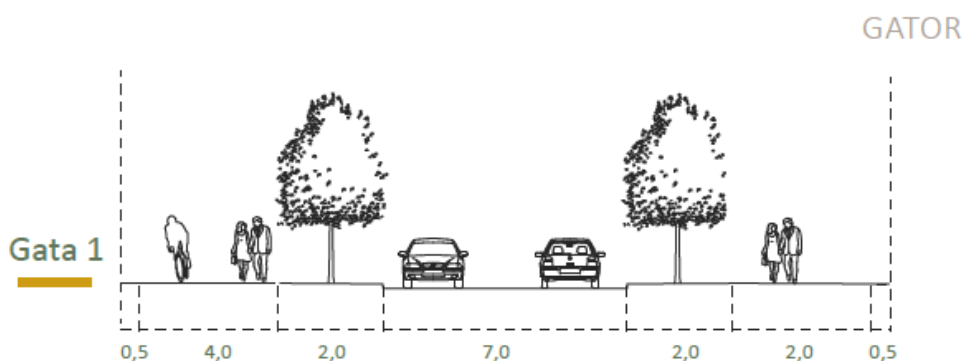
lekplatser, fotbollsplan mm som också behövs kan med fördel planeras in i det som kallas mossen tillsammans med parker och grönområdet.

Vi förväntar oss att ni tar till er ovan synpunkter och ser fram mot en inbjudan till möte där vi kan diskutera dessa frågor konstruktivt tillsammans.

¹ Rosenhillsvägen mellan Fågelsångsvägen och bussrondellen i Vistabergsområdet där berörda 13 fastighetsägare har sina fastigheter.

Fastigheter: (se akt)

Kommentarer: Vägutformningen har arbetats om efter samrådet. Huvudgatan Rosenhillvägen har minskat totalbredden från 20,5 meter till 18 meter, längs hela sträckan. Detta innebär att intrånget på privata fastigheter kommer att minska. 18 meter är minsta mått för att kunna behålla de funktioner och kvaliteter som en huvudgata med busstrafik, dagvattenhantering, gång- och cykelbana kräver och för att skapa en trafiksäker miljö enligt Huddinges Teknisk handbok. Följande gatusektion har tagits fram.



Den 7 meter breda körbanan krävs för att skapa god framkomlighet för bussen. De mindre lokalgatorna i området har smalare körbanor. Separerade gång- och cykelbanor bidrar till ökad trafiksäkerhet i området. Detaljplanen reglerar inte lokala trafikföreskrifter så som genomfartsförbud eller enkelriktning. Beslut om detta fattas separat i ett senare skede. Kommunen har i sin översiktsplan från år 2014 redovisat det aktuella området som ett utvecklingsområde för förtätning där det är lämpligt att pröva utvecklingen i detaljplan och anser ha visat att det finns ett tydligt allmänt intresse för att planlägga området på sätt som föreslås ske. Bestämmelser om bygglinje och entréer mot gatan längst huvudgatan syftar till att skapa ett tydligt gaturum som upplevs som tryggt för bland annat dem som passerar till fots. I området planeras två parker. Hur dessa kommer att utformas och vad de kommer att innehålla avgörs inte i detaljplanen. Detaljplanen avgör bara var de kommer att ligga. När vi bygger nya parker brukar vi föra en dialog med boende, förskolor, skolor och andra i området för att fånga upp önskemål och förslag. Tanken om att placera lekplatser och fotbollsplan på mossen är god men tyvärr är det inte lämpligt eftersom det är ett mycket sankt område och det



krävs tillstånd för vattenverksamhet från länsstyrelsen för att göra någon form anläggning i området. Mossen kommer dock att pekas ut som ett rekreationsområde och ett tillstånd hos länsstyrelsen har ansökts om för att anlägga två dammar på mossen, en rekreationsdamm med gångförbindelse och sittplatser samt en groddamm.

Roseana De Almeida

Planarkitekt