



Datum  
2017-12-19

Diarienummer  
KS 2015-1707

Avsändare  
Björn Gyllensten  
08-535 364 10  
Bjorn.gyllensten@huddinge.se  
Kommunstyrelsens förvaltning

## Granskningsutlåtande – Detaljplan för Trafikplats Högskolan inom Flemingsberg, Huddinge kommun

### Sammanfattning

Granskningen genomfördes under tiden 2 juni till 30 juni 2017 genom att plankarta med bestämmelser och planbeskrivning sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Handlingarna har funnits tillgängliga på Servicecenter, kommunens hemsida samt biblioteket i Flemingsberg.

Under granskningstiden inkom 18 yttranden, varav 12 från remissinstanser, 4 från sakägare och 2 från kommunala nämnder. Yttrandena har sammanställts i detta granskningsutlåtande. Huddinge pensionärsråd, Socialnämnden, Äldreomsorgsnämnden samt Natur- och byggnadsnämnden inkom med sina yttranden efter granskningstidens utgång.

*Länsstyrelsen, Stockholm vatten och avfall AB, och Tillsynsnämnden har synpunkter om översvämningrisker. Avsnittet om intrång samt ledningsrätter och servitut behöver förtydligas i planbeskrivningen enligt Lantmäteriet. Trafikverket och Tillsynsnämnden ställer frågan om buller. Trafikverket önskar ha höjdbestämmelser på bro och cirkulationsplats och Stockholm vatten och avfall AB vill ha förtydliganden om tidplan. Övriga frågor som ställts av remissinstanser handlar bland annat om risk, dagvatten, släckvatten, länshållningsvatten och MKN för vatten. Fastighetsägarna till Stallet 3 samt Grantorp 2:32 och Blicka 3 avstyrker detaljplanen bland annat på grund av intrång på deras fastigheter. Fastighetsägaren till Embryot 1 anser att förslaget bör studeras vidare så att det värnar om ett växande och levande campusområde och fastighetsägare till Embryot 3 anser bland annat att förslaget inte tillräckligt tar hänsyn till framtida exploatering på fastighet Grantorp 2:32 m.fl.*

### Förändringar i plankartan

- Bestämmelserna ”Genomfart som får överbyggas med trafikplats” och ”Lokaltrafik på bro över järnvägsområde” förtydligas med höjdangivelser på en fri höjd, i enlighet med Trafikverkets yttrande.
- E-området för teknisk anläggning i östra delen av planområdet har minskats från cirka 20x22 meter till 15x15 meter efter dialog med nätägaren Vattenfall AB.
- En n1 bestämmelse med egenskapslinje har placerats i östra planområdet efter dialog med Länsstyrelsen med hänvisning till deras

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



granskningsyttrande. n1 bestämmelsen förtydligar genomförandet av dagvattenhantering.

- Planområdesgränsen i norra delen av planområdet mot fastigheterna Blicka 3 och Grantorp 2:32 har flyttats så att planområdet har minskats med cirka 1000 kvadratmeter. Detta p.g.a. att kommunens gång- och cykelramp har projekterats om med resultatet att borttagna ytor ej behöver ianspråkta.
- Planområdet har minskats med ca 8000 kvadratmeter vid Kromosomen 1, mot järnvägen i sydväster och i norr, samt mot Visättra 1:5. Minskningen beror på reviderade projekteringar och för att inte göra ett större intrång än behövt.
- En upplysning om att hantering av 100-årsregn ska lösas i enlighet med dagvattenutredningen har placerats i plankartan.

## Bakgrund

Plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning fick i januari 2014 i uppdrag att upprätta en detaljplan för Trafikplats Högsolan av kommunfullmäktige.

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för byggandet av en överliggande trafikplats i Flemingsberg över Huddingevägen och dess anslutningsvägar mot Alfred Nobels allé och Björnkullavägen. Planen möjliggör också att Trafikverkets vägplan för *Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge* kan fastställas. Det görs genom att ersätta de delar av gällande detaljplaner längs med sträckan som står i strid med vägplanen och genom att ytor som tidigare varit utan detaljplan planläggs för det nya ändamålet. Genom trafikplatsen skapas en ny möjlighet för gående och cyklister att korsa väg 226 mellan Högscoleområdet och Björnkulla. Anslutningsvägarna till den nya trafikplatsen blir tvåfiliga med separata gång- och cykelbanor samt trädplanteringar.

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

## Hur har samrådet och granskningen gått till?

Samråd har skett under tiden 13 oktober – 25 november 2015. Planhandlingar har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Under samrådstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga i kommunens servicecenter, på kommunens hemsida och på biblioteket i Flemingsberg.

Planförslaget har redovisats vid ett offentligt annonserat samrådsmöte som hölls i Moas båge, Södertörns Högskola tillsammans med Trafikverket som under samma tidsperiod hade vägplanen för Väg 226/52 Pålamalmsvägen – Hälsovägen, ny väg- del av Förbifart Tullinge på samråd. Vid samrådsmötet närvarande ett 40-tal personer.

Granskning har skett under tiden 2 juni till 30 juni 2017. Kungörelse har införts i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet samt anslagits på kommunens anslagstavla och Huddinge Servicecenter den 2 juni 2017. Underrättelse om granskning med planhandlingar har sänts till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera.



Handlingarna har funnits tillgängliga på Servicecenter, kommunens hemsida samt biblioteket i Flemingsberg.

Under granskningstiden inkom 18 yttranden, varav 12 från remissinstanser, 4 från sakägare och 2 från kommunala nämnder. Yttrandena har sammanställts i detta granskningsutlåtande. Huddinge pensionärsråd, Socialnämnden, Äldreomsorgsnämnden samt Natur- och byggnadsnämnden inkom med sina yttranden efter granskningstidens utgång.

### **Inkomna yttranden från remissinstanser**

Följande remissinstanser har inte svarat:

Botkyrka kommun  
Polisen  
SYVAB  
Södertörns fjärrvärme AB  
Skanova Access AB  
AB STOKAB  
SRV Återvinning AB  
Stockholms läns museum  
Förpacknings- och tidningsinsamlingen  
Företagarna i Huddinge  
Hyresgästföreningen i Huddinge  
Huddinge handikappråd  
Gymnasienämnden  
Grundskolenämnden  
Förskolenämnden

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Trafikförvaltningen SLL  
Naturvårdsverket  
Södertörns brandförsvarsförbund  
Fortum  
Svenska kraftnät  
Vattenfall Eldistribution AB  
Luftfartsverket  
Huddinge Hembygdsförening  
Natur- och byggnadsnämnden  
Kultur- och fritidsnämnden

Inkomna remissvar har sammanfattats men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens planakt. Yttranden bemöts i kommentarer nedan.



Länsstyrelsen

## Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer, utifrån kända förutsättningar, att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens antagandebeslut och upphäva detaljplanen, med stöd av 11 kap. 11 § PBL, under förutsättning att efterföljande synpunkter avseende översvämningsrisk beaktas.

## Översvämningsrisk

Av planbeskrivningen och dagvattenutredningen framgår att området öster och väster om väg 226 kan komma att översvämmas vid stora regnmängder. Det planeras en dagvattendamm öster om väg 226 men denna riskerar att översvämmas vid extrem nederbörd. Det finns risk att dagvattenet avrinner mot Landstingsarkivet då denna yta utgör en lågpunkt i området. Även lågpunkten väster om vägen riskerar att svämma över och kan så leda till att Huddingevägen svämmas över.

Dagvattendammen som anläggs öster om vägen bör dimensioneras för att omhänderta ett 100-årsregn och därmed minska översvämningsrisken både för planområdet men även för Landstingsarkivet. Kommunen behöver beakta översvämningsrisken i planförslaget och i förekommande fall ange åtgärder för att hantera stora nederbördsmängder i det aktuella området.

För lågpunkten väster om vägen föreslår kommunen i planbeskrivningen att slänterna ner till lågpunkten görs flacka för att minska översvämningsrisken för Huddingevägen. Länsstyrelsen anser att detta behöver avspeglas på plankartan genom att exempelvis reglera höjdsättning/lutning på marken.

### *Kommentar:*

*Dagvattenutredningen (Norconsult, 2017-09-29) har efter granskningen kompletterats med en beräkning av erforderliga fördröjningsvolymen vid ett 100-årsregn för de planerade anslutningsvägarna från den överliggande cirkulationsplatsen. Utredningen har även kommit med förslag till hantering.*

*Skulle den tidigare föreslagna torrdammen längst Björnkullavägen (sydöst om Huddingevägen) dimensioneras för ett 100-årsregn finns inte längre utrymme i slänten för en lämplig lösning. Utifrån beräkningarna är den erforderliga fördröjningsvolymen vid ett 100-årsregn ca 25 m<sup>3</sup>, denna volym beräknas istället kunna magasineras i ca 83 m<sup>3</sup> makadamkross. Om ett makadamdike/magasin utformas med längd 70 m, bredd 1 m och djup 1,2 m ryms hela den erforderliga fördröjningsvolymen. Med hjälp av ovanstående dagvattenhantering förebyggs eventuella översvämningsrisker av Landstingsarkivet som följd av den tillkommande anslutningsvägen till Björnkullavägen. Åtgärden säkerhetsställs med en egenskapsbestämmelse i plankartan.*



*Trafikverket har uppgivit att det finns utrymme att ta emot framtida dagvattenvolymer från anslutningsvägen till Alfred Nobels Allé. Vid 100-årsregn bedöms dagvatten från det planerade makadamdiket längst anslutningsvägen kunna komma att bräddas till intilliggande naturmark. Vattnet avrinner då ytligt ner mot ett framtida dike längs gång-och cykelbanan i Huddingevägens framtida dragning. Detta hanteras inom Trafikverkets vägplan. Trafikverket avser att anlägga ett flertal trummor för att avvattna det framtida diket från norra sidan av Huddingevägen mot en torr dagvattendamm på den södra sidan. Den trumma i diket som ska kunna avvattna anslutningsvägen vid en breddning föreslås dimensioneras för att kunna avleda ett 100-årsregn. På detta sätt kan eventuella översvämningar över Huddingevägens norra sida förebyggas vid skyfall. Utöver ovanstående åtgärder föreslås makadamdiket höjdsättas till samma nivå längs hela diket, på detta sätt kan naturmarken fungera som en översilningsyta vid eventuell bräddning av den samma. En upplysning läggs in i plankartan om att höjdsättning av ovan nämnt dike ska ske i enlighet med detaljplanens tillhörande dagvattenutredning. Detta förtydligas även i planbeskrivningen. Efter dialog med tjänstemän på Länsstyrelsen, mailkonversation daterat 2017-10-18, ansågs denna reglering vara tillräcklig utifrån Länsstyrelsens granskningsyttrande. Anledningen till att specifika höjder för diket inte regleras på plankartan är att det riskerar att höjderna regleras till fel höjder i förhållande till omkringliggande vägar och dagvattendam. Det viktiga är, i enligheten med dagvattenutredningen, att dikets funktion säkerställs, dvs. att diket har en plan nivå, och inte att diket regleras till specifika höjder.*

## Lantmäterimyndigheten

I fastighetsförteckningen har Medicinaren 5 samt Embryot 1 och 3 bedömts ingå i planområdet men de finns inte med som berörda fastigheter under plandata.

I planbeskrivningens genomförandedel under fastighetsrättsliga frågor kommer även Embryot 1 och Medicinaren 5 att beröras av inlösen av mark för allmän plats.

I planbeskrivningen står det att det finns en ledningsrätt för Stockholm Vatten VA AB. Enligt fastighetsförteckningen finns det fem ledningsrätter för Stockholm Vatten VA AB. Dessutom finns det ledningsrätter för Vattenfall Eldistribution AB och Södertörns fjärrvärme AB. Det finns även ett antal servitut som inte nämnts.

## Kommentar:

*Planbeskrivningen förtydligas kring intrång och markinlösen. Något intrång på fastighet Embryot 3 planeras inte. Planområdesgränsen har för syfte att gå längs med fastighetsgränsen med en felmarginal på mindre än en millimeter.*

*Avsnittet i genomförandebeskrivningen om servitut och ledningsrätter förtydligas.*

Trafikverket

### **Planfrågor**

Trafikverket vidhåller att cirkulationsplatsen som betecknas som ”genomfart som får överbyggas med trafikplats” ska kompletteras med en bestämmelse om fri höjd 4, 7 m. Även ytan över järnvägen bör ha bestämmelse om fri höjd på 6,7 m.

Detaljplanens gränser bör stämma överens med vägplanens, vilka de inte gör i granskningshandlingen. Om gränserna är olika kan vägplanen få problem med detta i fastställelseprövningen.

Trafikverket vill påminna om att gränserna för de nya spåren är översiktligt ritade och att deras slutliga läge kan komma att justeras. Det är viktigt att kommunen och Trafikverket har en fortsatt dialog om gränser för kommande detaljplaner i angränsning till spårområdet.

### **Buller**

I planbeskrivningen står helt riktigt att buller från det kommunala vägnätet är marginellt i förhållande till buller från Trafikverkets väg 226 och järnvägen, utom vid fastigheten Mangården 1. För att förtydliga texten bör det framgå att de totala bullernivåerna i området, från den statliga infrastrukturen och helikopter, är relativt höga och att även vägplanen erbjuder bullerskyddsåtgärder för vissa fastigheter.

### **Risk**

Riskavsnittet bör uppdateras enligt Trafikverkets senaste riskutredning, daterad 2017-03-10.

En förklaring kan behövas av texten om skyddsavstånd 30 meter. I vägplanen fastställs inget skyddsavstånd, utan det är kommunens ansvar att i framtida planering hålla ett tillräckligt långt bebyggelsefritt avstånd till väg och järnväg, i överensstämmelse med länsstyrelsens riktlinjer.

### **Avtal**

Arbete med genomförandavtal pågår och avtalet bör kunna vara färdigställt när detaljplanen antas.

*Kommentar:*

#### *Planfrågor*

*Ett förtydligande av bestämmelserna ”Genomfart som får överbyggas med trafikplats” och ”Lokaltrafik på bro över järnvägsområde” förtydligas med höjdangivelse i enlighet med Trafikverkets yttrande.*

*Enligt mailkonversation med Elisabeth Lloyd, Samhällsplanerare på Trafikverket, daterat 2017-08-28, ändrar de sitt yttrande till att vägplanens planområdesgränser behöver inrymmas i detaljplanen istället för gränserna ”bör stämma överens”. Detaljplanen reglerar allmän plats på alla ytor som vägplanen behöver ta i anspråk och som i gällande detaljplan regleras med annan användning.*



*Kommunen har för avsikt att ha en fortsatt dialog med Trafikverket kring detaljplanearbeten som angränsar till spårområdet.*

**Buller**

*Avsnittet om buller har förtydligats i planbeskrivningen utifrån framförda önskemål.*

**Risk**

*Avsnittet "Risker" har uppdaterats med hänvisning till riskbedömningen daterad 2017-03-10, och förtydligats med att kommunen i framtiden behöver i detaljplaneringsarbeten planera för ett skyddsavstånd till 30 meter.*

**Trafikförvaltningen, SLL**

Trafikförvaltningen har inga invändningar mot granskningshandlingarna.

*Kommentar:*

Noteras.

**Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket avstår att yttra sig i rubricerat ärende.

*Kommentar:*

Noteras.

**Södertörns brandförsvarsförbund**

Brandförsvaret har inga nya synpunkter i detta skede.

*Kommentar:*

Noteras.

**Fortum**

Fortum Värme har inget att erinra angående denna remiss.



*Kommentar:*

*Noteras.*

Svenska kraftnät

Inget att erinra.

*Kommentar:*

*Noteras.*

## Stockholm vatten och avfall

Stockholm Vatten och Avfall har en omfattande, befintlig VA-anläggning, bestående av VA-ledningar och tunnlar som kommer i direkt eller indirekt konflikt med planerad byggnation enligt den nya detaljplanen. Dessa konflikter måste hanteras och kräver ett omfattande arbete med stora kostnads- och tidskrävande insatser. Den planerade tidplanen för genomförandet av trafikplatsen verkar inte sannolik bland annat med hänvisning till att Stockholm Vattens arbeten med flytt/omläggning av ledningar och bergtunnlar måste ske före arbetena med trafikplatsen kan påbörjas, vilket troligtvis tar ca 3-4 år.

Kostnaderna för hanteringen av konflikterna som uppstår på grund av denna detaljplan kommer att bli stora. De skall bekostas av den som orsakar konflikterna och kostnaderna regleras med ett genomförandeavtal med Stockholm Vatten AB som motpart. För en kostnads- och tidseffektiv hantering krävs noggrann samordning från ett tidigt skede.

Vad som detaljplanen anges under rubriken "Användning av mark och vatten, allmänna platser" som "Genomfart1" = Genomfart som får överbyggas med trafikplats samt "Genomfart" = Genomfartstrafik är otydligt. Vad är skillnaden mot vad som i plankartan i samrådsskedet benämndes "Väg"?

## Övrigt

I planbeskrivningen sid 16 under rubriken "Risk för skred/höga vattenstånd nämns att den västra sidan av väg 226 utgörs av en naturlig sänka där dagvatten kan bli stående. Om lågpunkten svämjar över finns risk för översvämning av Huddingevägen. Även den föreslagna dammen öster om väg 226 riskerar att översvämma Landstingsarkivet vid extrema regn. Hur säkerställs att denna översvämning inte sker?





I övrigt har Stockholm Vatten inga övriga synpunkter utöver vad som har meddelats i tidigare samrådsskede.

*Kommentar:*

*Huddinge kommun tillsammans med aktörer i Flemingsberg har stora visioner för Flemingsbergs utveckling. Mycket av den planerade utvecklingen är beroende av nya vägkopplingar där Trafikplats Högsolan är den mest brådskande väganläggningen. Bland annat planerar Södertörns sjukhus att flytta ambulansinfarten till södra sidan av sin verksamhet vilket gör att Trafikplats Högsolan behövs för att skapa lämpligare tillfartsvägar. Den tidplan som kommunen och Trafikverket har satt upp är viktig att hålla med hänvisning till befintliga och planerade verksamheter i Flemingsberg. Flertalaet möten mellan Stockholm Vatten och Avfall, Trafikverket och Huddinge kommun har genomförts efter granskningen av detaljplanen. Kommunen ser positivt på samtalen och att samtliga aktörer arbetar för att projektet ska bli färdigställd tidigast möjligt.*

*Planbestämmelser är olika beroende på vilken tidsperiod som detaljplanen påbörjades. Bestämmelsen "VÄG" finns inte i Boverkets riktlinjer för planbestämmelser för perioden 2012-11-03 – 2015-01-01. I och med att planarbetet påbörjades under 2014 ska bestämmelsekatalogen för ovan nämnda period användas och då lämpar det sig med bestämmelsen "Genomfart". Den bestämmelsen bör användas för vägar som ingår i det sammanhängande huvudvägnätet med hög framkomlighet, stort korsningsavstånd och stort trafikflöde.*

*Övriga*

*Se svar till Länsstyrelsen på sida 4 och 5 gällande hur risk för översvämning ska förhindras.*

## Vattenfall Eldistribution AB

Utöver de synpunkter Vattenfall framfört i samrådsskedet har Vattenfall inget ytterligare att tillägga. Vattenfall har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter Vattenfall framförde i samrådsskedet.

*Kommentar:*

*Noteras.*

## Luftfartsverket

Inget att erinra.



*Kommentar:*

*Noteras.*

## Huddinge pensionärsråd

Huddinges pensionärsråd yttrar sig om att det finns trafiksäkerhets- och kapacitetsproblem vid flaggplan i Tullinge och vid Hälsovägen. Pensionärsrådet betonar vikten av det regionala cykelstråket längs med väg 226 för oskyddade trafikanter och en mer lämplig regional gång- och cykelväg.

Pensionärsrådet yttrar sig om att avrinning av dagvatten från planområdet kommer att öka då anslutningsvägarna till trafikplatsen tar naturmark i anspråk. Det är viktigt att de tillkommande hårdgjorda ytorna minimeras så långt som möjligt och att förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten tas tillvara. En ekologisk kompensation skulle kunna bli aktuell för den naturmark som ianspråk tas.

Pensionärsrådet belyser positiva effekter som ny koppling över väg- och järnvägsområdet. Pensionärsrådet konstaterar även frågor som belysts i arbetet med detaljplanen om risk för farligt gods, natur och ekologisk kompensation samt buller och vibrationer.

*Kommentar:*

*Trafiksimuleringar och ÅVS-arbeten ligger till grund för dimensionering av väg 226 utformning. Bedömningen utifrån dessa arbeten är att de nya kommunala och statliga anläggningarna skapar en god trafiksäkerhet och tillräcklig kapacitet.*

*Enligt vägplanen och detaljplanen föreslås en breddad väg 226 med en förlängning av det regionala cykelstråket längs med väg 226 från korsningen Hälsovägen till Tullinge.*

*Kommunen och Trafikverket har genomfört dagvattenutredningar där förslag på hantering av dagvattenflöden presenteras. Ytor är reserverade i både plankartan för detaljplanen samt i plankartan för vägplanen för hantering av dagvatten.*

*Övriga synpunkter innebär inga förändringar av detaljplanens utformning eller innehåll.*



## Huddinge Hembygdsförening

Har inget att invända emot kommunens förslag.

*Kommentar:*

*Noteras.*

## Äldreomsorgsnämnden

Förvaltningen är positiv till den fortsatta utvecklingen av centrala Flemingsberg. Väg 226 är en av de största fysiska barriärerna i kommunen och förvaltningen anser att det är mycket viktigt att tryggheten och tillgängligheten står i fokus när högskoleområdet knyts ihop med Björnkullasidan. Alla ska kunna korsa vägen utan svårigheter oavsett ålder eller funktionshinder. Trygghetsperspektivet är mycket viktigt och den passage som byggs bör vara ljus och ha god genomsyn. Om möjligheten finns till fler och nya busslinjer i området bör man tidigt i processen planera för att koppla ihop dessa med den planerade gång- och cykelpassagen. Det är även viktigt att det i ett tidigt skede tas hänsyn till och planeras för att uttryckningsfordon med blåljus kommer att behöva passera området.

*Kommentar:*

*Det planeras för en god tillgänglighet, trygghet och tillräckliga ytor för uttryckningsfordon.*

*Kommunen har för avsikt att de nya vägarna ska utformas på sådant sätt att de i framtiden ska kunna vara föremål för nya busslinjer/dragningar.*

## Socialnämnden

Förvaltningen är positiv till den fortsatta utvecklingen av centrala Flemingsberg. Väg 226 är en av de största fysiska barriärerna i kommunen och förvaltningen anser att det är mycket viktigt att tryggheten och tillgängligheten står i fokus när högskoleområdet knyts ihop med Björnkullasidan. Alla ska kunna korsa vägen utan svårigheter oavsett ålder eller funktionshinder. Trygghetsperspektivet är mycket viktigt och den passage som byggs bör vara ljus och ha god genomsyn. Om möjligheten finns till fler och nya busslinjer i området bör man tidigt i processen planera för att koppla ihop dessa med den planerade gång- och cykelpassagen. Det är även viktigt att det i ett tidigt skede tas hänsyn till och planeras för att uttryckningsfordon med blåljus kommer att behöva passera området.



*Kommentar:*

*Det planeras för en god tillgänglighet, trygghet och tillräckliga ytor för uttryckningsfordon.*

*Kommunen har för avsikt att de nya vägarna ska utformas på sådant sätt att de i framtiden ska kunna vara föremål för nya busslinjer/dragningar.*

## Natur- och byggnadsnämnden

Förvaltningen har inga synpunkter på det utskickade planförslaget. De synpunkter som framförts vid samrådet har tillgodosetts.

*Kommentar:*

*Noteras.*

## Tillsynsnämnden

*Buller*

Eftersom arbetet med planen har påbörjats före januari 2015 ska Boverkets allmänna råd 2008:1 om buller i planeringen följas.

*Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Förvaltningen vill upplysa om att Ormlången ingår Tyresöåns sjösystem. Det naturliga utflödet från Ormlången är den uppdamda Söderån men det mesta vattnet rinner nuförtiden genom ett dike ut till Ågestasjön och Magelungen.

Vattenkvaliteten i sjön påverkar vattenförekomsterna nedströms, det vill säga Magelungen och Drevviken som precis som Ormlången omfattas av miljö kvalitetsnormer.

*Dagvatten*

Dagvattnet på fastigheten ska tas omhand enligt Huddinge kommuns dagvattenstrategi. Det betyder att det bland annat ska utjämnas/fördröjas och renas innan det går till recipient. Dagvattensystemet bör utformas så att utsläpp vid eventuella olyckor lätt kan tas om hand.

Dagvattenutredningens beräkningar om föroreningskoncentrationer är baserade på riktvärdesgruppens riktvärden. Förvaltningen vill poängtera att inte riktvärdesgruppens riktvärden är antagna i kommunen och att kommunen håller på att arbeta fram egna riktvärden för dagvatten. I dagsläget vet vi inte hur kommunens riktvärden kommer att se ut. Beroende på dessa kan andra krav komma att ställas på dagvattenreningen inom området.



### *Släckvatten*

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

### *Förorenad mark*

De markföroreningar som finns på fastigheten som överstiger Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM) måste efterbehandlas. Påträffade markföroreningar ska anmälas till miljötillsynsavdelningen. Efterbehandlingsåtgärder avseende markföroreningar inom planområdet ska anmälas till tillsynsnämnden innan efterbehandlingsåtgärderna vidtas.

### *Länshållningsvatten*

Länshållningsvatten får under byggskedet inte släppas ut utan föregående rening. Information från SVOA:

<http://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf1/blanketter/tips-och-riktlinjer/lanshallningsvatten-ver-12-januari-2017.pdf>

### *Kommentar:*

#### *Buller*

*Eftersom detaljplanen avser byggandet av väg är det infrastrukturproposition 1996/97:53 som är vägledande både före och efter januari 2015. Boverkets allmänna råd 2008:1 samt förordning 2015:216 avser trafikbuller vid bostadsbyggande.*

#### *Dagvatten*

*Dagvattenutredningens beräkningar är baserade både på en jämförelse av föroreningsnivåer före och efter exploatering inklusive åtgärder och därtill riktvärdesgruppens förslag till riktvärden. Eftersom området omvandlas från skogsmark till högratifierat vägområde har kravet på rening varit långtgående.*

### *Släckvatten*

*Dagvatten från de nya tillfartsvägarna föreslås ledas i täta makadamdiken och Trafikverkets damm utrustas med haveriskydd som minskar risken för utsläpp till recipient i händelse av olycka med farligt gods.*

## Kultur- och fritidsnämnden

Kultur och fritidsnämnden framför inga ytterligare synpunkter i ärendet.

### *Kommentar:*

*Noteras.*



## **Inkomna yttranden från sakägare**

### **Fastighetsägare till Stallet 3**

D.Carnegie & Co äger genom vårt dotterbolag Provinsfastigheter i Stallet 3 AB fastighet Stallet 3. Vi ser en stor potential med fastigheten Stallet 3 och önskar tillföra flerbostadshus till tomten se bilaga 1. Förtättningsförslaget har under lång tid diskuterats med Huddinge kommun vilket bl.a. framgår av kommunens projektbeskrivning daterad 2013-12-20, bilaga 2. Rubricerat planförslag innebär ett nytt utökat läge för Björnkullavägen vilket får negativa konsekvenser för Stallet 3.

### *Minskning av tomtyta*

Förslaget medför kommunal inlösen av möjlig byggbar del av Stallet 3 då yta förordas tas i anspråk för vägändamål vilket reducerar potentialen att göra en ändamålsenlig förtätning för bostäder se bilaga 1, läge 3.

### *Störningar*

Förskjutningen och utökningen av Björnkullavägen samt utbyggnad av det statliga vägnätet innebär ökad bullernivå vilket av Trafikverkets utredare bedöms överskrida riktvärdena för trafikbuller vid bostäder. Detta kommer att påverka våra befintliga bostäder samt även framtida flerbostadshus negativt. Av Trafikverkets Miljökonsekvensbeskrivning till Vägplan Väg 226/571 Del av Förbifart Tullinge-Granskningshandling rev 2017-05-19, nedan kallad MKB:n konstateras det särskilt att utbyggnad av både det statliga vägnätet samt utökningen av Björnkullavägen genererar utökat buller. Varken skärmar vid väg 226 eller skärmar i direkt anslutning till Stallet 3 bedöms enligt MKB:n räcka till vilket innebär att omfattande åtgärder behöver göras bl.a. på byggnadernas fasader. Omfattningen är enligt MKB:n inte till fullo utredd.

Av MKB:n framgår således att ytterligare mätningar och utredningar måste genomföras för att utröna vilka fysiska åtgärder på byggnaderna som är nödvändiga och vilka som är tekniskt genomförbara.

MKB:n har dessutom inte undersökt och beaktat förutsättningarna för den av oss nya planerade byggnation på Stallet 3.

Nämnda utökning av det statliga vägnätet samt av Björnkullavägen innebär också högre halter av luftföroreningar såsom kvävedioxid, svaveldioxid, bly, bensen partiklar (PM10 och PM2,5) etc.

En fördjupad bullerutredning inklusive nödvändiga skyddsåtgärder samt en utförlig analys av framtida bedömda luftföroreningar är därför ofrånkomliga för Stallet 3.

### *Utökning av planområdet Trafikplats Högskolan*

Huddinge kommun har över tid varit positiva till en förtätning av flerbostadshus på Stallet 3. Dialog förs just nu med kommunen i positiv anda om intentionsavtal och planavtal. Rubricerat planförslag påverkar som nämnts framtida

utvecklingsmöjligheter på Stallet 3. Ett helhetsgrepp är därför essentiellt innebärande att Huddinge kommuns detaljplaneområde för Trafikplats Högskolan bör utökas och även innefatta hela fastigheten Stallet 3.

#### *Konklusion*

Föreslagen utökning av Björnkullavägen påverkar således våra framtida möjligheter till en förtätning av Stallet 3. Vi avstyrker därför detaljplanen i den del som berör Stallet 3 för utökning av lokalgatan innebärande inlösen av densamma.

Fördjupade mätningar och utredningar behöver göras vilket även den av Trafikverket framtagna MKB:n anger.

Vi anser vidare att detaljplanen ånyo bör ställas ut på granskning då ovanstående utretts samt att planområdet ska utökas och även innefatta hela Stallet 3 med förtättningsförslaget för flerbostadshus.

#### *Kommentar:*

##### *Minskning av tomtyta*

*Kommunen har påbörjat detaljplanearbetet för Stallet 3 tillsammans med fastighetsägaren med syftet att förtäta fastigheten med nya bostadshus. Det ärendet har påbörjats men den tillkommande exploaterings omfattning och placering har inte studerats. Vidare är intrånget på fastighet Stallet 3 cirka 130 kvm stort och berör inte de ytor som fastighetsägaren redovisar i bilaga 1. Kommunens intrång på fastighet Stallet 3 anses inte äventyra det kommande detaljplanearbetet för densamma.*

##### *Störningar*

*Bullerstöringen som de kommunala vägarna orsakar fastigheten Stallet 3 blir marginell då statlig väg och järnväg är de dominerande ljudkällorna. Vid behov av fördjupade bullerutredningar ska dessa göras inom Trafikverkets vägplan och inte inom detaljplanen för trafikplatsen.*

*Miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte komma att överskridas till följd av utökning av det statliga vägnätet och Björnkullavägen. Halterna av till exempel svaveldioxid och bly är numera så pass låga att normerna klaras överallt med god marginal. Även för bensen, kolmonoxid och kväveoxider uppfylls normerna på de flesta platser. Svårast att klara är normerna för PM10 (partiklar) och kvävedioxid. Östra Sveriges Luftvårdsförbund som samordnar regionens miljöövervakning av luft har låtit SLB-analys utföra översiktliga beräkningar i området år 2015. Enligt den översiktliga karteringen ligger PM10 halterna i intervallet 20-25 µg/m<sup>3</sup> vid fastigheten Stallet 3. Dygnsmedelvärdet som inte får överskridas är 50 µg/m<sup>3</sup>. För kvävedioxid ligger halterna i intervallet 18-24 µg/m<sup>3</sup>. Dygnsmedelvärdet som inte får överskridas är 60 µg/m<sup>3</sup>. Det är vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter som halterna ligger i närheten av eller över normvärdena. Exempelvis vid infartsleder på och vid E4/E20.*



## *Utökning av planområdet Trafikplats Höskolan*

*I och med detaljplanens tidplan och syfte, samt detaljplanens samordning med Trafikverkets vägplan är det inte ändamålsenligt för kommunen att utvidga planområdet som yttranden önskar. Vidare anser kommunen att rubricerad detaljplan inte äventyrar kommande detaljplanearbete för Stallet 3, se tidigare motivering under rubrik minskning av tomtyta.*

## **Fastighetsägare till Gröntorp 2:32 och Blicka 3**

Stiftelsen Clara, som är lagfaren ägare till den berörda marken, har tidigare i brev daterade 2014-03-10 samt 2015-11-23 lämnat synpunkter på vägplaneförslagen. I dessa kommuniceringar redovisades de huvudsakliga skälen till varför väg- och trafikplanerna skadar Stiftelsen Claras och Södertörns högskolas framtida möjligheter till utbyggnad och användning av den berörda marken. Några kommentarer till de inlämnade synpunkterna har vi inte fått.

Södertörns högskola bildades som ett riksintresse för att befrämja de högre utbildningarna i Stockholms södra delar. Som ett led bildades Stiftelsen Clara genom att Stockholms Läns Landsting tillhandahöll mark för att på så vis säkerställa att högskolan får tillgång till prisvärda lokaler nu och i framtiden. Stiftelsens roll är att ska äga och förvalta byggander och mark för detta ändamål.

Omfattningen av vägområdet har allteftersom utökats och vi konstaterar att dragningen av väg 226 nu gör ett avsevärt större intrång på stiftelsens mark i den södra delen av högskoleområdet. Förutom det markområde som berörs för själva tillfartsvägen till rondellen och överfarten, markområdet söder om ByggVestas studentbostäder, kommer även i den östra delen av högskoleområdet vägen och inte minst redovisade slänter innebära att nuvarande parkering och bygggrätter i lagakraftvunna detaljplaner att påverkas/begränsas vilket i sin tur omöjliggör utbyggnader för högskolans framtida verksamhet. Vägbreddningen och spårområdets läge kommer väsentligt påverka stiftelsens och högskolans verksamhetsplanering, vilket innebär att den södra delen av Grantorp 2:32 blir näst intill obrukbar för högskolans framtida behov.

Vad gäller den västra delen, del av Grantorp 2:32, som berörs av vägprojektet har stiftelsen och Huddinge kommun flera år förhandlat för att nå en frivillig överenskommelse om markintrång för vägen. Stiftelsen och kommunen är i dagsläget överens om hur detta skall lösas men politiska beslut saknas ännu i kommunen.

Beträffande den östra delen fastigheten Blicka 3 kan Stiftelsen konstatera att det här inte finns eller hittills har diskuterats någon frivillig överenskommelse. Tvärtom har vägområdet inklusive slänter i denna del mer och mer ätit sig in i högskoleområdet och berör nu i bygggrätter i lagakraftvunna detaljplaner. Stiftelsen ser detta intrång som helt oacceptabelt där en lösning med stödmurar skulle minska intrånget men i sig innebära en klart sämre lösning för högskolans





expansion på dessa byggrätter. De förslag som tidigare förelegat med intunnning av vägen förbi högskolan i denna del skulle klart minska de olägenheter intrånget innebär. Stiftelsen och högskolan har inte speciellt informerats om konsekvenserna av vägens utbyggnad i denna del med hänsyn tagen till buller, vibrationer, luftföroreningar mm.

Av granskningshandlingen kan även konstateras att Trafikverket ritat in både etablering och byggväg på högskoleområdet tvärs över befintliga parkeringar och infartsväg, vilket inte är möjligt eller lämpligt med hänsyn till högskolans verksamhet.

För att belysa Stiftelsens åtagande och verksamheten inom Södertörns Högskola som berörs av vägen och dess redovisade föreslagna utbredning ges här en kort redogörelse av verksamheten inom området. Stiftelsens destinatär och ende hyresgäst har f.n. ca 12 000 studenter och ca 860 lärare och administrativ personal. I tillägg till detta har högskolan iklätt sig ytterligare ett stort åtagande i och med att polisaspirantutbildningen sedan en tid är förlagd till Södertörns högskola. Utbildningen kommer fullt ut omfatta ca 875 studenter och ca 100 lärare. Tanken med stiftelsens ägande av Grantorp 2:32 samt Blicka 3 var att säkerställa högskolans utveckling just för denna typ av behov., som följer av dessa utbildningar som t.ex. ytor för fysisk träning, byggnader för olika verksamheter mm.

Universitetsområdet i Flemingsberg har de senaste åren växt. Detta skapar grogrund för etablering av groddföretag, forskningsanknutna företag, restauranger, butiker m.fl. verksamheter och dessa företag ska också ges förutsättningar att kunna växa sig starka. Därtill byggs och planeras att byggas ett stort antal student- och forskarbostäder inom campus. Ett levande Campus som befolkas innebär också att motorvägsliknande anläggningar för snabb in- och utfart måste behandlas med extra känslighet och mer inriktas mot en stad, som ger karaktär och uppmanar till att stanna upp.

Det är stiftelsens uppfattning att de tankar som tidigare fanns att knyta samman Flemingsbergdalen med universitetsområdet blir alltmer avlägsna genom de föreslagna trafikplanerna.

Södertörns högskola har i tidigare skrivelse *Planprogram Flemingsbergsdalen* (SBN PL 2008/14.310) från 2009-03-12, samt skrivelsen *Ett hållbart Huddinge* från 2011-03-19 redovisat dessa tankar och hur viktiga de är för ett levande Campus.

Mot bakgrund av vad som tidigare redovisats i yttranden och vad som redovisats ovan kan stiftelsen så länge inte överenskommelsen om del av Grantorp 2:32 hanterats fullt ut av kommunen och en acceptabel lösning för intrånget på fastigheten Blicka 3 kunnat påvisas inte göra något annat än att helt avstyrka de föreslagna trafikplanerna och dess påverkan på Grantorp 2:32, Blicka 3, Stiftelsen Clara och Södertörns högskola.



Stiftelsen Clara ser dock fram mot diskussioner med kommunen och Trafikverket för att få fram en för Stiftelsen och högskolan acceptabel väglösning.

*Kommentar:*

*Det i planprocessen inlämnade yttrandet i samrådet, till kommunen inkommen 2015-11-25 och daterat 2015-11-23, tillsammans med kommunens kommentarer har redovisats i kommunens samrådsredogörelse daterat 2017-05-29.*

*Varje detaljplaneprojekt står inför målkonflikter och olika intressen. Kommunen behöver göra avvägningar i dessa. Detaljplanens antagandeförslag innebär ett minskat intrång på Stiftelsens Claras fastigheter med cirka 1000 kvadratmeter genom ändrad utformning av kommunens gång- och cykelramp. Kommunen anser att det förslag som detaljplanen nu redovisar tar mer hänsyn till Stiftelsens Claras fastigheter samtidigt som kvarvarande intrång inte kan minskas utan att äventyra de kommande väganläggningarnas funktion.*

*Intrånget på fastighet Blicka 3 görs främst på grund av utbyggnationen av väg 226. Dialog om detta intrång ska främst ske med Trafikverket men även Huddinge kommun. Synpunkter kring tillfälligt nyttjande på Stiftelsen Claras fastigheter ska vändas mot Trafikverket och dess vägplan eftersom dessa ytor ej finns medtagna i detaljplanen eller hanteras inom ramen för detaljplaneprojektet.*

*Kommunfullmäktige fattade 2017-09-11 beslutet att godta överenskommelsen av markintrång på fastighet Grantorp 2:32 mellan Huddinge kommun och Stiftelsen Clara.*

*Huddinge kommun har ambitionen att Flemingsberg ska växa och kommunen är positiva till Stiftelsen Claras redogörelse för hur universitetsområdet har växt och ambitionen och planeringen för framtida utveckling. Kommunen instämmer i Stiftelsen Claras synpunkt och har för avsikt att de kommunala vägrummen ska vara stadslika med separata gång- och cykelvägar, trädrader med mera.*

*Kommunen har som mål att skapa flera kopplingar över väg- och järnvägsbarriären mellan Flemingsbergsdalen och universitetsområdet. Detaljplanen för Trafikpalts Högskolan är en av dessa.*

*Huddinge kommun har haft möten med Stiftelsen Clara och Trafikverket efter granskningen. Kommunen ser positivt på den dialog som nu sker mellan aktörerna. Som resultat av denna dialog har kommunen, som ovan redovisat, efter granskningen minskat detaljplanens intrång med cirka 1000 kvadratmeter på fastighet Blicka 3 och Grantorp 2:32 genom ändrad utformning på kommunens gc-ramp. Vidare kommer kommunen även pröva lämpligheten i kommande detaljplanearbete för Grantorp 2:32 m.fl. med ökade byggrätter på Blicka 3. Kvarvarande intrång på Blicka 3 har diskuterats men Huddinge kommun och Trafikverket kan inte minska det intrånget utan att påverka vägens ändamålsenlighet. Kommunen och Trafikverket finner det svårmotiverat att ändra utformningen av dessa delar eftersom vägen behöver det utrymme som*



*detaljplanen och vägplanen presenterar för att klara tillräcklig kapacitet för vägen med bl.a. en regional cykelbana.*

## **Fastighetsägare till Embryot 1**

Alfred Nobels gata har i detaljplaneförslaget en skrymmande utformning som bör ses över för att uppnå en mindre ytkrävande lösning. Förslaget tar mycket yta i anspråk och pressar framtida bebyggelse bort från Huddingevägen, och motverkar därmed ambitionerna med en förtätad och tillgängliggjord stadsmiljö.

I planförslaget definieras Alfred Nobels gata som Lokalgata medan den i Trafikverkets handling illustreras som en landsväg/motorleds på- och avfart. Det är viktigt att detaljplanen och samordnas med Trafikverkets handling vad gäller utformning och gestaltning.

Akademiska Hus anser att trafiklösningen, så som den är presenterad, är överstor. Det breda fältet av spårområde och motorled bildar en bred barriär, trots ökad tillgänglighet för cykel- och gångtrafikanter. Dimensionen försvårar möjligheten att knyta samman Flemingsbergsdalen och universitetsområdet, och ett framtida utökat campus.

I gestaltningsprogrammet illustreras Huddingevägen som en motorled som uppmanar till hög hastighet. Gestaltningen upplevs, trots bearbetning och detaljrikedom, som generell snarare än platsspecifik för Flemingsberg.

Detaljplaneförslaget visar en hög framtida bullernivå i området mellan Alfred Nobels Allé och Huddingevägen, vilket påverkar framtida utvecklingsmöjligheter av campus, till exempel för studentbostäder och rekreativa grönytor. Akademiska Hus uppmanar att i det fortsatta arbetet planera in ytterligare bullerreducerande åtgärder, exempelvis överdäckning eller intunnling av delar av trafiklösningen.

Akademiska Hus anser att detaljplaneförslaget ska studeras vidare, så att det värnar vikten av ett växande och levande campusområde, där det finns plats för bostäder, service, lärmöjligheter och grönytor.

### *Kommentar:*

#### ***Utformning Alfred Nobels gata***

*Alfred Nobels gatas vägrum är studerat och kommunen har reglerat den bredd som är nödvändig med hänsyn till bl.a. trafikslag, trafikmängd samt framkomlighet för ambulanser och bussar.*

*Lokalgatan är kommunens väg och det är kommunen som ansvarar för dess utformning och innehåll.*

#### ***Utformning och gestaltning***

*Huddingevägen och järnvägsområdets utformning och gestaltning ligger inom projektet för Trafikverkets vägplan.*



## *Buller*

*De dominerande bullerkällorna i området är statlig väg och järnväg. Den kommunala anslutningsvägen mellan Huddingevägen och Alfred Nobels Allé medför fortsatt ett ökat buller lokalt. Huddinge kommun gör dock bedömningen att det kommunala bullret inte ska förhindra möjligheten till framtida bostäder (utifrån förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) om dessa byggnader uppförs med en ljuddämpad sida.*

## *Fortsatt arbete*

*Detaljplaneförslaget anses studerat och väl avvägt. Huddinge kommun har för avsikt att gå vidare med detaljplaneförslaget och ett antagande under kvartal 1 2018.*

## Fastighetsägare till Embryot 3

Vi saknar en helhetsbild och relation mellan detaljplanen för vägområdet och möjligheten för exploatering inom övrig del av fastighet Grantorp 2:32. Det finns en relation dem emellan som måste beaktas i detta skede för att undvika problem i kommande planprocess för fastigheten.

Den storskaliga föreslagna nya dragningen av väg 226 inkräktar mer och mer på campus och att skapa ett tyst och lugnt campusområde har avsevärt försämrats. Vägområdet med dess konsekvenser såsom buller och luftföroreningar bör minskas med hjälp av en intunnling, ljudskärm och vackra stödmurar.

Vi ser med glädje att kommunen vill förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken och förslår en möjlighet till gång- och cykelförbindelse mellan högskoleområdet och Björnkulla i anslutning till den nya trafikplatsen. Däremot saknar vi ett förtydligande såsom inritat gång- cykelstråk i planbestämmelserna som idag endast utgörs av en lokalgata.

## *Lokalgata*

Markanspråkstagandet för avfartsvägen från trafikplatsen till Alfred Nobels allé borde kunna minimeras genom en annan utformning/placering. Avfartsvägen har idag en S-utformning som vi anser kan anläggas med en rakare och mindre ytkrävande utformning, samt med stödmurar istället för slänt för att på så sätt inte försvåra möjligheterna för planering av kommande bebyggelse.

Utformningen kanske kan göras med en tydligare prägel av lokalgata, en väg för lägre hastigheter. En stadsgata där man exempelvis bejaktar gångentréer mot denna gata samt infart och medsvängande utfart. Är lokalgata rätt bestämmelse? Antalet bilar och digniteten på föreslagen väg behöver förtydligas.

De bedömda trafikflöden för den nya trafikplatsen år 2030 baseras på att korsningen med Hälsovägen/Huddingevägen är kvar i dagens skick vilket inte är avsikten. Studier saknas idag för hur trafikflöden beräknas förändras när korsningen Huddingevägen/Hälsovägen blir en lokalgata för kollektivtrafik. Vi

önskar se förslag på bullerreducerande åtgärder för att på så sätt hålla ned bullernivån för den kommande bebyggelsen intill den nya trafikplatsen.

#### *Dagvatten och ledningsflytt*

Efter den fördjupande översiktsplanen lades VA-ledningar i enlighet med dess intentioner. Nuvarande förslag innebär att man måste lägga om dess huvudledning i lokalgatan, vilket måste tas hänsyn i denna plan genom att u-område i lokalgatans södra periferi ritas in i detaljplanen.

#### *Kommentar:*

##### *Framtida exploatering på fastighet Grantorp 2:32*

*Relationen mellan Alfred Nobels gata och den framtida planeringen för del av Grantorp 2:32 är väl avvägd. Vägen har anpassats till detta genom vägens bredd och gång- och cykelväg på båda sidor. Vidare har en yta för dagvattenhantering reserverats med syftet att tjäna framtida exploateringsområdet i Flemingsberg.*

##### *Buller*

*De dominerande bullerkällorna i området är statlig väg och järnväg. Den kommunala anslutningsvägen mellan Huddingevägen och Alfred Nobels Allé medför fortsatt ett ökat buller lokalt. Huddinge kommun gör dock bedömningen att det kommunala bullret inte ska förhindra möjligheten till framtida bostäder (utifrån förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) om dessa byggnader uppförs med en ljuddämpad sida.*

##### *Gång- och cykelväg*

*I bestämmelsen "Lokalgata" ingår alla trafikslag. Detaljplanen påbörjades under 2014 och därför ska PBL 2010:900 innan övergångsbestämmelserna 2015-01-02 tillämpas. Detaljplanen föreslår att de kommunala lokalgatorna uppförs med separerade gång- och cykelvägar.*

##### *Lokalgata*

*En förändrad utformning av Alfred Nobels gata, s-kurvan, till en mer rak utformning har studerats i planförslaget med utgångspunkt för den framtida exploateringen på Grantorp 3:32. Sådan förändring är inte aktuell eftersom det försämrar vägens funktionalitet samt behöver området för NATUR och dagvattenhantering reserveras i plankartan för framtida detaljplanarbeten i närområdet.*

*Detaljplaneförslaget innebär att lokalgatorna ska utformas som gator med lägre hastigheter och separerade gång- och cykelvägar. Bestämmelsen "Lokalgata" innehåller samtliga trafikslag och används bland annat för gator med lägre hastigheter och stadsliknande karaktärer.*

##### *Nedsänkning av Hälsovägen/Huddingevägen*

*Flemingsberg planeras att växa mycket och ambitionen är att Huddingevägen vid korsningen med Hälsovägen i framtiden ska sänkas till nivå med järnvägsområdet. Beslut eller avtal för en nedsänkning är dock ej tagna eller*



*tecknade. Således ska kommunens bedömningar utgå från rådande omständigheter.*

***Dagvatten och ledningsflytt***

*U-område ritas endast in på kvartersmark. I användningen allmän plats, bl.a. lokalgata, ingår underjordiska ledningar och en precisering av ett u-område på allmän plats är varken nödvändigt eller är en lagenlig bestämmelse.*



**Från följande fastigheter har skriftliga synpunkter lämnats som inte har tillgodosetts:**

Samråd

Grantorp 5:5 och Visättra 1:3

Grantorp 2:32 och Blicka 3

Granskning

Grantorp 5:5 och Visättra 1:3

Embryot 1

Embryot 3

Grantorp 2:32 och Blicka 3

Stallet 3

Björn Gyllensten

Planarkitekt