

HANDLÄGGARE
Björn Gyllensten
08-535 364 10
Bjorn.gyllensten@huddinge.se

Samrådsredogörelse för detaljplan Trafikplats Högskolan, del av Grantorp 2:32 m.fl.

Bakgrund

Samrådsredogörelsen innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt kommunens ställningstagande till dessa.

Hur har samrådet gått till?

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

Planförslaget ställdes ut på ett offentlig annonserat samrådsmöte som hölls i Moas båge, Södertörns högskola tillsammans med trafikverket som under samma tidsperiod hade vägplanen för Väg 226/572 Pålmalmsvägen - Hälsövägen, ny väg- del av Förbifart Tullinge. Mellan kl. 16-20 fanns det tillfälle att samtala om förslaget och lämna synpunkter till kommunen och trafikverket. Ett 40-tal personer besökte mötet.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Under samrådstiden inkom 22 yttranden, varav 20 från remissinstanser och 2 från sakägare och övriga. Yttrandena har sammanställts i denna samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen bedömer att förutsättningarna för buller, dagvatten, geoteknik, risk och arkeologi måste utredas vidare samt påpekar att det är mycket viktigt att Trafikverkets vägplan samordnas med detaljplanen.

Lantmäteriet och *Natur- och byggnadsnämnden* har framförallt synpunkter på detaljplanens utfartsförbud och plangränser.

Kultur- och fritidsnämnden och *Socialnämnden* är positiva till förslaget. Socialnämnden poängterar att det är viktigt att tryggheten och tillgängligheten måste prioriteras när högskoleområdet och Björnkullasidan knyts ihop.

Tillsynsnämnden lämnar synpunkter på att dagvattenförhållandena måste utredas vidare och särskilt utifrån områdets föroreningsituation.

Trafikförvaltningen är mycket positiv till förslaget då planens syfte om att avlasta korsningen mellan Hälsovägen och Huddingevägen kommer att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter.

Trafikverkets yttrande innehåller förslag på förändringar av plankartan samt förtydliganden av hur buller- och riskaspekter påverkas av planens genomförande.

Stockholm Vatten efterlyser en mycket tydligare redovisning av det vatten som kommer generas av planens genomförande utifrån bland annat uppskattade volymer, vilka föroreningar och risker som är förknippade med dessa vatten samt förslag och åtgärder av dagvattnet.

Södertörns Brandförsvaret är positiva till planförslaget men understryker vikten av att säkerhet för oskyddade trafikanter tillgodoses.

Stiftelsen Clara avstyrker detaljplanen eftersom det bland annat avlägsnar möjligheten att knyta samman Flemingsbergsdalen och universitetsområdet, samt att universitetsområden generellt växer och dessa möjligheter begränsas utifrån redovisade trafikplaner. Stiftelsen Clara ser dock fram emot diskussioner för att komma överens.

Snickarboden 1 vill att möjligheten att korsa Björnkullavägen för cyklister & gående utreds och belyses, då de som arbetar i landtingsarkivet kommer från pendeltåget.

Följande instanser har inga invändningar mot förslaget:

Företagarna i Huddinge
Luftfartsverket
SYVAB
Svenska Kraftnät
SRV Återvinning AB
Södertörns Fjärrvärme
Trafikförvaltningen
Vattenfall

Inkomna yttranden från remissinstanser

Länsstyrelsen

Förslag till detaljplan med ovanstående rubricering har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap. 1 1 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanens syfte är att möjliggöra ny cirkulationsplats, samt två väganslutningar mot Björnkulla och Alfred Nobels allé. En annan del av detaljplanens syfte är att möjliggöra fastställelse av Trafikverkets vägplan för Väg 226/ 571 Pålmalmsvägen - Högsolan, ny väg - del av Förbifart Tullinge.

Länsstyrelsen tog beslut den 4 juni 2014 att projektet Bana Väg Flemingsberg kan antas medföra betydande miljöpåverkan, med diarienummer 3431-101 51-2014. Skäl för Länsstyrelsens beslut var att projektet, i konkurrens med andra projekt, gör anspråk på värdefull natur- och jordbruksmark, kan bidra till ytterligare miljöstörning inom tätbefolkat område, samt ge en varaktig förändring av landskapsbilden.

Detaljplaneförslaget är upprättat i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Av 5 kap. 14 § PBL följer att Länsstyrelsen under samråd särskilt ska ta tillvara och samordna statens intressen, ge råd om tillämpningen av 2 kap., verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser, verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har tagit del av yttranden från Trafikverket, daterat 2015-11-04, Försvarsmakten, daterat 2015-11-05, samt Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, daterat 2015-11-25.

Länsstyrelsens synpunkter

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att förslaget, under nu kända förhållanden, inte tillgodosett de i intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Huvudsakligen behöver kommunens arbete med detaljplanen avvaka och samordnas med Trafikverkets fortsatta arbete med vägplanen för Väg 226/571 Pålamalmsvägen - Högskolan, ny väg - del av Förbifart Tullinge. Bakgrunden är att Länsstyrelsen under vägplanens samrådsprocess ännu inte fått möjlighet att bedöma projektets lokalisering och omgivningspåverkan, samt utredningsmaterial gällande risk förknippad med transporter av farligt gods, dagvattenhantering, geoteknik, trafikbuller, fornlämningar osv. Länsstyrelsen och Trafikverket har planerat samrådsmöten under början av 2016. Trafikverket har också inkommit med begäran till Länsstyrelsen om kompletterad arkeologisk utredning, daterad 11 december 2015.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Transporter med farligt gods

Väg 226 är sekundär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen har inte fått ta del av och bedömt Trafikverkets riskutredning, som anger att risknivåerna från vägprojektet är inom acceptabla nivåer givet ett skyddsavstånd på 30 meter från vägbanan. Därför har Länsstyrelsen och Trafikverket planerat ett samrådsmöte om riskhanteringsfrågan i början av 2016.

Kommunen behöver göra en riskbedömning för att belysa riskbilden för planområdet, vilka konsekvenser som olyckor kan generera för människors hälsa och säkerhet, samt för miljön längs den aktuella vägsträckningen. I de fall värdering gentemot uppsatta värderingskriterier visar på icke acceptabla risknivåer ska målsättningen vara att redovisa och utföra riskreducerande åtgärder.

Åtgärder kan behövas både utifrån vägens påverkan på omgivningen, såväl som omgivningens (järnvägens) påverkan på planområdet. Det är i samrådshandlingen svårt att utläsa vilka avstånd som finns.

Dagvattenhantering

Det finns inom detaljplanen stora lågpunktsområden. Därför måste dagvattenhanteringen och risken förknippad med ett förändrat klimat, med ökad och intensivare nederbörd, hanteras i fortsatt planering. I detaljplanen finns ett naturområde som delvis avsatts för dagvattenhantering. Länsstyrelsen kan inte utan en dagvattenutredning ta ställning till och bedöma om detta område är tillräckligt för en ändamålsenlig dagvattenhantering.

Geoteknik

Områdets skiftande geotekniska förutsättningar kan ställa olika krav på grundläggning och förstärkningsåtgärder av väganläggningen. Länsstyrelsen saknar ett geotekniskt underlag. Bedömningen av de geotekniska förutsättningarna och eventuella åtgärdskrav behöver hanteras i fortsatt planering.

Trafikbuller

Den nya väganläggningen kommer att ge upphov till ökad bullernivå. Trafikverket anser att kommunen behöver ta fram en bullerutredning över kommunens vägdelar, för att senare underlätta diskussionen om skyddsåtgärder. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning.

Länsstyrelsen har inte ännu fått ta del av Trafikverkets bullerutredning för vägplanen. Ett samråd om bullerhanteringen är beräknat till början av 2016.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den del som detaljplanen avser är inom befintligt vägområde, med relativt begränsat markanspråk. Länsstyrelsens tidigare beslut om miljöpåverkan, dnr. 3431-101 51-2014, gällde hela väg- och järnvägssträckan, inom projektet Bana Väg Flemingsberg. De frågor som kommunen behöver hantera inom ramen för detaljplane-processen är samordning med vägplanen, transporter med farligt gods, dagvattenhantering, geoteknik, trafikbuller, samt fornlämningar, enligt detta yttrande.

Frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Trafikverket har den 11 december 2015 till Länsstyrelsen inkommit med begäran om kompletterad arkeologisk utredning för del av vägområdet. Denna utredning behöver vara genomförd innan Länsstyrelsen kan godkänna en miljökonsekvensbeskrivning och tillstyrka att vägplanen fastställs. Länsstyrelsen anser att kommunen bör avvakta den arkeologiska utredningen innan fortsatt arbete med detaljplanen.

Kommentarer: Planhandlingen har kompletterats med en riskbedömning för att belysa riskbilden för planområdet.

En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. Dagvatten från de nya tillfartsvägarna föreslås ledas i täta makadamdiken till två dagvattendammar. Lämplig lokalisering, erforderliga fördröjningsvolymmer och förslag på utformning redovisas för en ändamålsenlig dagvattenhantering.

De geotekniska förhållandena har kompletterats i planhandlingen.

Planhandlingen har kompletterats med en redovisning av trafikbuller från kommunens vägdelar. Trafikverket har tagit fram en fullständig trafikbullerutredning för vägplanen som inkluderar både kommunala och statliga vägar.

Kommunen noterar att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunen har tagit del av resultatet från den kompletterade arkeologiska utredningen som visar att det inte finns några fornlämningar inom utredningsområdet. I etapp 1 påträffades ett möjligt läge för en stenåldersboplats, vid etapp 2 kunde inga indikationer på fornlämning påvisas. Länsstyrelsen bedömer att inga ytterligare arkeologiska åtgärder krävs inom utredningsområdet och att det inte finns några hinder ur fornlämningssynpunkt för den planerade exploateringen. Plankartan har uppdaterats genom att Fornminne Huddinge 377:1 har markerats med en illustrationslinje och upplysning om att tillstånd för undersökning och borttagande behöver sökas till länsstyrelsens enhet för kulturmiljö.

Lantmäterimyndigheten

Utfartsförbudet i planen bör ses över så att det stämmer överens med utfartsförbud i angränsande gällande detaljplaner för del av Embryot 1(0126K-15893), detaljplan för universitetsområdet II (0126K-14042) samt detaljplan för Grantorp 2 :17 (0126K-14808) . Utfartsförbudet stänger dessutom av befintlig väg åt två olika håll på Alfred Nobels allé. Enligt Boverkets allmänna råd är det olämpligt att lägga ett utfartsförbud i plangränsen men om detta ändå görs så måste det stämma överens med bestämmelserna i omkringliggande detaljplaner.

Plangränserna vid Alfred Nobels allé följer varken nuvarande plan-, användnings- eller fastighetsgräns. Samma sak gäller mitt emot Mangården 1. Det blir därmed kvar små remsor av nuvarande detaljplan.

Det är lämpligt att planlägga så att inte små delar av fastigheter ligger kvar med gamla planbestämmelser som inte längre är aktuella för den användningen. Det gäller det område söder om järnvägen där del av Björnkullavägen ska flyttas. Denna del bör planläggas som något annat, t.ex. natur? Även marken norr om järnvägen mellan Huddingevägen och den nya lokalgatan samt mark mellan kvarteret Embryot och den nya lokalgatan bör planläggas i denna detaljplan.

Texten på naturmarken är i fel storlek och färg.

Kommentarer: Utfartsförbud har tagits bort, plangränserna har justerat och storlek och färg för naturmark i plankartan har justerats. Vägområdet har justerats för att förbättra planmosaikerna, dock har ytan mellan Björnkullaägen och järnvägsområdet inte medtagits i plankartan i och med framtida eventuella höghastighetsbana som kommer placeras i det läget. Detsamma gäller ytan mellan järnvägen och Huddingevägen.

Kultur- och fritidsnämnden

Förvaltningen menar att det är glädjande att en ny anslutning skapas mellan Flemingsberg och Flemingsbergsskogen.

Den aktuella planen utgör en mindre del i ett stort utvecklingsarbete som pågår i Flemingsbergsskogens område. Dessa delar kommer sammantaget att ställa stora krav på kommunens samtliga förvaltningar framöver.

Den befolkningsutveckling som Flemingsbergs står inför kommer att ställa krav på flexibilitet och förmåga att erbjuda ett brett utbud av aktiviteter med god tillgång till lokaler och anläggningar i närområdet.

Förvaltningen har inga övriga synpunkter i ärendet.

Kommentarer: Remissvaret innebär inga invändningar mot planförslaget.

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 korska 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.

Kommentar: Remissvaret innebär inga invändningar mot planförslaget. Framförda synpunkter har noterats.

Tillsynsnämnden

En dagvattenutredning behöver göras i det fortsatta arbetet för att ta reda på vilka reningsåtgärder som behövs av dagvattnet samt vilka mängder som generas på vägarna. Huddinge kommuns dagvattenstrategi ska följas. Områdets markföroreningsituation behöver utredas, innan projektet påbörjas.

Kommentarer: En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. Marken inom området för anslutningsvägarna till Alfred Nobels allé och Björnkullavägen är skogsmark idag och inga kända markföroreningar finns. Kända föroreningar berör Trafikverkets vägar och deras vägplan.

Naturbyggnadsnämnden

Förvaltningen ser positivt på att Huddingevägen byggs om och att nya väganlutningar till sjukhusområdet och Björnkullaområdet byggs för att avlasta korsningen Huddingevägen - Hälsovägen.

De nya lokalgatorna som ska byggas behöver namnges och förslag till namn kommer att skrivas upp för beslutsfattande av natur- och byggnadsnämnden efter detaljplanens antagande. Namnsättning av den nya trafikplatsen görs av Trafikverket i samråd med namnhandläggaren på lantmäteriafdelningen. Utfartsförbudet i planen bör ses över så att det stämmer överens med utfartsförbud i angränsande gällande detaljplaner för del av Embryot 1 (0126K-15893), detaljplan för universitetsområdet II (0126K-14042) samt detaljplan

för Grantorp 2:17 (0126K-14808). Enligt Boverkets allmänna råd är det olämpligt att lägga ett utfartsförbud i plangränsen men om detta ändå görs så måste det stämma överens med bestämmelserna i omkringliggande detaljplaner.

Förvaltningen anser att kommunen vid planläggning bör ta ett helhetsgrepp så att inte små delar av fastigheter ligger kvar med gamla planbestämmelser som inte längre är aktuella för den användningen. Det gäller det område söder om järnvägen där del av Björnkullavägen ska flyttas. Denna del bör planläggas som något annat, t.ex. natur? Även marken norr om järnvägen mellan Huddingevägen och den nya lokalgatan samt mark mellan kvarteret Embryot och den nya lokalgatan bör planläggas i denna detaljplan.

Förvaltningen undrar också varför del av Huddingevägen ingår i denna detaljplan? Trafikverket planlägger denna del av Huddingevägen i sin vägplan som nu är ute på samråd.

Kommentarer: Utfartsförbud har tagits bort och plangränser har justerats. Området söder om järnvägen där del av Björnkullavägen ska flyttas har ej tagits med i detaljplanen eftersom en eventuell framtida spår 8 för höghastighetsbana behöver dessa ytor. Höghastighetsbanans osäkerhet om var exakt spåren ska gå och om den blir av eller inte gör att dessa områden ej tas med i detaljplanen. Norr om järnvägen mellan Huddingevägen och den nya lokalgatan har planområdet utökats. Området mellan lokalgatan och kvarteret Embryot har ej tagits med eftersom detta område planeras att planläggas i en annan detaljplan.

Botkyrka Kommun

Kommunen anser att det är bra att vägplanen för väg 226 blir slutförd, då dess brister hindrar bostadsbyggandet i Botkyrka, och har inga invändningar mot att planförslaget går vidare till granskning. De ser dock en problematik i att den regionala cykelvägen mellan Tullinge och Flemingsberg ännu inte fått en lösning. De accepterar att den regionala cykelvägen endast nämns i planen, men ser det som önskvärt att denna utformas vidare och löses i det fortsatta planarbetet.

Kommentarer: Vägplanen och detaljplanen har förändrats något efter samrådet och i granskningsförslaget finns det regionala cykelstråket med och går längs med väg 226.

Företagarna i Huddinge

Företagarna i Huddinge tycker förslaget är bra och har inga övriga synpunkter på förslaget.

Kommentar: Remissvaret innebär inga invändningar mot planförslaget.

Huge

Huge Fastigheter ser mycket positivt på planen för trafikplats som innebär förbättrad tillgänglighet till Björnkulla samt förbättrade möjligheter för gående och cyklister att korsa väg 226 mellan högskoleområdet och Björnkulla.

De poängterar vikten av att utformningen tar hänsyn till fortsatt behov av tillgänglighet till Flemingsbergs Centrum. Huge Fastigheter bedömer att de kollektiva trafikslagen som föreslås är gynnsamma för kundunderlaget i Flemingsbergs Centrum, men det finns ett fortsatt behov att kunna nå Flemingsbergs Centrum via Hälsovägen även med bil.

Kommentarer: Synpunkter noteras. Remissvaret innebär inga invändningar mot planförslaget.

Luftfartsverket

LFY har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen.

Kommentarer: Remissvaret innebär inte någon invändning mot planförslaget. Framförda synpunkter har noterats och vidarebefordras till trafikverket.

SYVAB

Syvab (Sydvästra stockholmsregionens va-verksaktiebolag - SYVAB) har motagit förslag till detaljplan för trafikplats högskolan, Banaväg Etapp 2, Flemingsberg (Grantorp 2:32 m.fl), i Huddinge kommun. I området passerar en regional avloppstunnel. Särskild försiktighet vid anläggningsarbetets genomförande påbjödes.

Kommentarer: Remissvaret innebär inte någon invändning mot planförslaget. Framförda synpunkter har noterats och vidarebefordras till trafikverket.

Svenska Kraftnät

Har inget att erinra mot planförslaget.

SRV återvinning AB

Har inget att erinra mot planförslaget

Stockholm Vatten AB

Befintliga va-ledningar och tunnlar

Stockholm Vatten har befintliga va-ledningar och en va-tunnel som kommer i konflikt med planerad bebyggelse inom detaljplaneområdet för trafikplats högskolan och därför måste hanteras. De ytligt markförlagda huvudsystemen går normalt att bygga om, men då till stora kostnader, tunnelsystem eller i tunnelinhängda ledningar är dock svårare att flytta på. Stor hänsyn måste tas till dessa huvudsystem inom aktuellt detaljplaneområde.

Skyddsror/kulvertar måste anläggas där Stockholm Vattens huvudledningar passerar (korsar) väg-/spår område eller där ledningarna hamnar på ett djup som frångår Stockholm Vattens standard.

Inom det planerade vägområdet ligger utöver en va-tunnel(ingång) även viktiga huvudledningar som bland annat försörjer Huddinge sjukhus och Botkyrka kommun med vatten och avlopp.

Vid den planerade överfarten över spårområdet och Väg 226 har Stockholm Vatten en huvudvattenledning placerad som med stor sannolikhet måste flyttas för att möjliggöra drift, underhåll och framtida förnyelse.

Det nya vägområdet inskränker på Stockholm Vattens va-tunnel, vilket kan komma att kräva att en ny tunneldel anläggs med stora kostnader som följd.

För befintliga va-ledningar bör u-område avsättas i detaljplanen.

Kostnaden för eventuell flytt och omläggning av va-ledningar/tunnlar skall exploatören svara för och det ska regleras via genomförandeavtal mellan exploatören och Stockholm Vatten VA AB.

Dagvatten och dränvatten

Det är viktigt att man vid planering och genomförande av nya planområden följer intensionen i Huddinge kommuns dagvattenstrategi avseende rening, fördröjning och lokalt omhändertagande av dagvatten.

Generellt för rening av dagvatten från vägytor ska följande gälla:

Dagvatten från vägytor ovan mark avleds och renas via täta diken utformade så att de blir en aktiv del av reningssystemet med efterföljande dagvattendamm och oljefälla. För att förhindra spridning av utsläpp vid olyckor förses damm med haveri-/katastrofskydd. Haveri-/katastrofskydd utformas att klara utsläpp vid olycka inklusive släck- och rengöringsvatten.

Dagvattnet från planområdet avleds idag via dagvattenledningar till Flemingsbergsvikens våtmark för rening och sedan vidare ut i sjön Orlången. Flemingsbergsvikens våtmark är idag hårt belastad och precis som det står i planbeskrivningen, har Orlången otillfredsställande ekologisk status och vid all samhällsplanering behöver åtgärder vidtas för att minska påverkan på sjön.

Ökad exploatering av bostäder, arbetsplatser och trafikleder/gator leder till ökad flödes- och föroreningsbelastning på nedströms liggande dagvattensystem om inte omfattande åtgärder för hållbar dagvattenhantering, däribland fördröjningsåtgärder (LOD) och/eller reningsåtgärder, utförs. Även framtida förändrat klimat kan leda till ökade dagvattenflöden. Ytor (lågpunkter) för detta måste avsättas i samband med Huddinge kommuns detaljplanarbete.

Den framtida omfattningen av tunga transporter och farliga transporter framgår inte av planbeskrivningen. Vilken effekt får en olycka med farlig transport på omgivande mark respektive dagvattenrecipient?

En översiktlig bild, i form av kartor och/eller principskisser, över de olika vattensom kommer genereras av utbyggnaden av trafikplats högskolan efterfrågas. Somdet redovisas i handlingarna är det i dagsläget svårt att få en samlad bild av vad det kan komma att påverka. Det efterfrågade underlaget skall redovisa:

- Vilka typer av vatten som uppstår/kan uppstå

- Uppskattade volymer
- Från vilka ytor dessa vatten uppstår
- Vilka föroreningar/risker som är förknippade med dessa vatten
- Totala mängder av föroreningar och koncentrationer i vatten skall redovisas. Hur dessa vatten är föreslagna att avledas och vart
- Effekter av eventuella åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna innan avledning

Dränvatten

Dränvatten kan under byggtiden ibland innehålla höga halter av kväveföroreningar på grund av användning av sprängmedel. Dränvatten som innehåller dessa höga halter ska avledas till spillvattenförande ledning och vidare till kommunalt reningsverk, se Stockholm Vattens "allmänna bestämmelser och anvisningar":

- riktlinjer för länshållningsvatten från byggarbetsplatser

<http://www.stockholm.vatten.se/globalassets/pdf/blanketter/tips-och-riktlinjer/lanshallningsvatten-ver-10-april-2014.pdf>

och "Råd och riktlinjer":

Riktlinjer för avloppsvatten från industrier och andra verksamheter

<http://www.stockholm.vatten.se/globalassets/pdf/informationsmaterial/vatten/tips-och-riktlinjer/p95/broschyrp95.pdf>

Övrigt

Stockholm Vatten ska kontinuerligt kontaktas under planering och byggande avseende:

- *Markarbeten inom eller intill jord (förlagda anläggningar*. Se Stockholm Vattens "Allmänna bestämmelser och anvisningar":
- http://www.stockholm.vatten.se/globalassets/pdf/blanketter/tips-och-riktlinjer/allm_best_jord2012.pdf
- *Ny- och omläggning av huvudledning*: De utformas så att Stockholm Vatten även i framtiden kan drifta, åtgärda, dimensionera upp eller dubblera dessa va-system. Stockholm Vattens projekterings- och anläggningsanvisningar ska följas.
- *Avstängningar och samordning*: Ett antal större exploateringar och infrastrukturprojekt pågår respektive planeras att starta de närmaste åren. För att kunna säkerställa leveranssäkerheten av dricksvatten kan vissa delar av huvudvattensystemet inte samtidigt vara avstängda. Stockholm Vatten måste kontaktas angående tidplan för behov av avstängningar av huvudsystemet för vatten på grund av ombyggnad inom detaljplaneområdet för trafikplats högskolan.

- *Anslutningar till VA-systemet:* Planering och utformning av anslutningspunkter.
- *Dagvattenhantering:* Planering och utformning av åtgärder för rening och avledning av dagvatten.

Kommentarer:

Framförda synpunkter har noterats. På allmän plats behövs inget u-område. En dagvattenutredning har tagits fram efter samrådet. Dagvatten från de nya tillfartsvägarna föreslås ledas i täta makadamdiken till två dagvattendammar. Lämplig lokalisering, erforderliga fördröjningsvolymmer och förslag på utformning redovisas för en ändamålsenlig dagvattenhantering.

Trafikförvaltningen

Planen syftar till att avlasta korsningen mellan Hälsovägen och Huddingevägen och därmed förbättra förutsättningarna för kollektivtrafikens och oskyddade trafikanters rörelse i de centrala delarna av Flemingsberg, vilket trafikförvaltningen ser som mycket positivt.

Trafikförvaltningen har inga invändningar mot förslaget.

Kommentarer: Remissvaret innebär inte någon invändning mot planförslaget.

Trafikverket

Planfrågor

Trafikverket har följande förslag till förändringar av plankartan: På planen betecknas väg 226 som "väg", en bättre beteckning är "genomfart". Cirkulationsplatsen, som på planen betecknas "genomfart" skulle kunna nämnas "genomfart*" som får överbyggas med cirkulationsplats med fri höjd 4,7 meter".

Gång- och cykelbron, som saknas på planen, kan nämnas som "genomfart**" som får överbyggas med gång- och cykelbro med fri höjd 4,7 meter. Ytan för dagvattendamm bör benämnas som något annat än "natur". I planen bildas en yta av äldre detaljplaner mellan den nya detaljplanen och den befintliga stadsplanens (Forskarbyn 1) specialområde förjärnväg. Om

detaljplanen istället sträcker sig fram till området för järnväg i stadsplanen Forskarbyn 1 kan de äldre detaljplanerna släckas, vilket ger en tydligare planmosaik.

Översiktsbilderna på sidorna 12 och 13 stämmer inte överens med vägplanens samrådsförslag avseende gång- och cykeltrafiken. I vägplanens förslag är gång- och cykelvägen placerad på Alfred Nobels allé i stället för parallellt med väg 226 som den visas i detaljplanen. Trafikverket vill påminna om att en nedsänkning av Huddingevägen vid Hälsovägen inte är beslutad.

Bullerfrågor

Den nya väganläggningen kommer att ge ökade bullernivåer, något som beskrivs både i detaljplanen och i den parallella vägplanen. Trafikverket vill se en mer utförlig bullerutredning för kommunens delar för att underlätta diskussionen om skyddsåtgärder. Det bör tydligt framgå hur höga bullernivåer de ingående delarna bidrar med.

Även om bullernivåer och även skyddsåtgärder går att särskilja är det viktigt att dessa frågor diskuteras gemensamt mellan kommunen och Trafikverket i den fortsatta processen.

Riskfrågor

Väg 226 är en sekundärled för farligt gods. Enligt den aktuella vägplanen har det gjorts en riskbedömning som visar att risknivåerna från vägprojektet ligger inom acceptabla nivåer givet att ett skyddsavstånd upprättas på 30 meter från vägbanan. I vägplanens samrådshandling finns en utförlig beskrivning av risk och säkerhet. Detaljplanen bör innehålla minst motsvarande beskrivning med slutsatser som är giltiga för detaljplanen.

Avtal

Innan detaljplanen antas bör det pågående genomförandeavtalet vara färdigställt.

Kommentarer:

Plan:

Trafikverket och kommunen planerar att uppföra en gemensam dagvattendam i Trafikverkets vägområde. Ett område mellan väg 226 och Alfred Nobels allé placeras som natur och dagvatten för att uppföra en reservyta för dagvattenhantering i framtida exploateringar. Bestämmelse för väg 226 cirkulationsplats ändras efter Trafikverkets synpunkter. Området mellan väg 226 och järnvägen tas inte med i detaljplanen eftersom oklarhet i hur ytan ska regleras. Ett eventuellt framtida spår 1 för höghastighetsbana kan behöva dessa

ytor. Planbeskrivningen uppdateras i sin helhet inför granskningen i och med förändringar i utformning av Trafikverkets vägar och gång- och cykelvägar.

Buller:

Planhandlingen har kompletterats med en redovisning av trafikbuller från kommunens vägdelar. Trafikverket har tagit fram en fullständig trafikbullerutredning för vägplanen som inkluderar både kommunala och statliga vägar.

Risk:

Planbeskrivningen har uppdaterats efter Trafikverkets synpunkt.

Avtal:

Genomförandeavtal kommer vara överenskommet mellan kommunen och Trafikverket och antas av Kommunfullmäktige innan eller samtidigt som detaljplanen antas.

Södertörns Brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvaret (Sbff) är positiva till den ökade framkomlighet som ett genomförande av planen innebär. Sbff vill understryka vikten av att säkerheten för oskyddade trafikanter, gång och cykel, tillgodoses i samband med trafikplanering och gestaltning.

Kommentar: Remissvaret innebär inte någon invändning mot planförslaget. Framförda synpunkter om säkerheten för oskyddade gång- och cykeltrafikanter har noterats.

Södertörns Fjärrvärme AB

Om kommunalmark överförs till kvartersmark, ska befintliga fjärrvärmeledningar skyddas genom införande av u-område på detaljplanen, samt att kommunen medverkar till upprättande av servituts- eller ledningsrättsavtal, med ny fastighetsägare. Eventuell flytt av fjärrvärmeledning bekostas av beställaren.

Södertörns Fjärrvärme AB har ingen erinran.

Teknisk försörjning

Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området efter Alfred Nobels Alle och en ledning som korsar Huddingevägen 180 meter från Flemingsbergs station. De finns även fjärrkyla i området

Kommentarer: Remissvaret innebär inte någon invändning mot planförslaget. Framförda synpunkter har noterats.

TeliaSonera, Skanova Access AB

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

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

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

Kommentarer: Kommunen tar kontakt med Skanova för fortsatt hantering av Skanovas markförlagda teleanläggningar i detaljplanen och i genomförandefasen. Informationen förs även vidare till Trafikverket. Framförda synpunkter har noterats och i enlighet med Skanovas yttrande har planbeskrivningen förtydligats.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallad Vattenfall har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende och lämnar följande yttrande. Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning, I i la linje = 0,1 kV signalkabel. Hieldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blixtförsedd kvadrat.

Vid behov av ledningsflytt, vänligen kontakta Vattenfall i god tid för en offertförfrågan.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören. Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabel utsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se. Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst på telefon: 020-82 10 00, kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

Vattenfalls markförlagda kablar får inte byggas över och Vattenfalls anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter

Kommentarer: Kommunen tar kontakt med Vattenfall för fortsatt hantering av Vattenfalls markförlagda kablar i detaljplanen och i genomförandefasen. Informationen förs även vidare till trafikverket. Framförda synpunkter har noterats.

Inkomna yttranden från sakägare och övriga

Stiftelsen Clara

Synpunkter detalj- och vägplan 226 I Trafikplats högskolan I ny väg

Stiftelsen Clara har tidigare i brev daterat 2014-03 -10 lämnat synpunkter på det aktuella vägplaneförslaget. I den kommuniceringen redovisades de huvudsakliga skälen till varför väg- och trafikplatsplanerna skadar Stiftelsen Claras och Södertörns högskolas framtida möjligheter till utbyggnad och användning av marken i de dagliga verksamheterna.

Lokalgatans dragning över stiftelsens mark (Grantorp 2:32) har i det nu aktuella förslaget modifierats något. Trots detta kommer den fortsätta att inverka menligt enligt tidigare redovisade synpunkter från stiftelsen. För trafikplatsens placering och vägens breddning har Trafikverket inte redovisat några justeringar i planerna. Cirkulationsplatsens placering, breddningen av väg 226 och tågbanor kommer väsentligen påverka stiftelsens och högskolans framtida planering, vilket innebär att den södra delen av Grantorp 2:32 blir näst intill obrukbar för högskolans framtida behov.

Konstateras att Trafikverket i illustrationsplanen (daterad 2015-10-12) ritat in sin etablering på stiftelsens parkeringsyta, vilket givetvis inte alls är lämpligt.

Stiftelsens destinatar och ende hyresgäst har iklätt sig ett stort åtagande i och med att polisaspitantutbildning är förlagd till Södertörns högskola. Utbildningen kommer fullt ut omfatta 875 studenter och ca 100 lärare. Tanken med stiftelsens förvärv av Grantorp 2:32 var att säkerställa högskolans utveckling just för denna typ av behov, som kommer med dessa utbildningar som t.ex. ytor för fysisk träning, byggande av fastigheter för olika ändamål mm.

Universitetsområden både nationellt och internationellt växer genom åren. Detta skapar bra grogrund för etablering av groddföretag, forskningsanknutna företag, restauranger, butiker m.fl. verksamheter och dessa företag ska också ges förutsättningar att kunna växa sig starka.

Universitetsområdet innehåller förutom Södertörns högskola även KI och KTH, varav KTH är lysande exempel på en verksamhet som och etablerat sig allt fastare i området. Ett levande Campus som befolkas av studenter, forskare, företagare och allmänheten är alltså en nödvändighet. Men ett levande Campus innebär också in- och utfarter inte bara blir inriktade på motorvägsliknande anläggningar för snabb in- och utfart utan 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 Flemingsbergsdalen 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 2011-03-019 redovisat dessa tankar och hur viktiga de är för ett levande Campus.

Mot tidigare och ovan redovisat kan stiftelsen inte göra något annat än att helt avstyrka de föreslagna trafikplanerna och dess påverkan på Grantorp 2:32, Stiftelsen Clara och Södertörns högskola.

Stiftelsen Clara ser dock fram mot diskussioner för att de redovisade knutarna ska kunna lösas.

Kommentarer: Det är viktigt att kommunen och Stiftelsen Clara har dialog kring berörda delar på Stiftelsen Claras fastighet, Grantorp 2:32. Parterna har inlett samtal om hur en fortsatt utveckling av campusområdet kan ske trots att ”detalj- och vägplan 226 I Trafikplats högskolan” genomförs och hur Stiftelsen Clara ska kompenseras för markintrånget.

Snickarboden 1

Hej, inkommer med synpunkt gällande ny planerad trafikplats Högskolan, Banaväg etapp 2, Flemingsberg. Vi är ägare av fastigheten Snickarboden 1, Björnkullavägen 14, Landstingsarkivet. Inom fastigheten arbetar ca 70 personer inom Landstingsarkivet. Vi vill att Ni beaktar möjligheten att korsa Björnkullavägen för cyklister & gående. Många kommer från pendeltåget och trafikbelastningen kommer säkerligen öka inom detta område med den nya trafiklösningen.

Kommentarer: Synpunkterna noterats och avsnittet om korsningen över Björnkullavägen för cyklister och gående belyses ytterligare i planhandlingen.

Björn Gyllensten

Planarkitekt