

ANTAGANDEHANDLING

Planbeskrivning



Detaljplan för

**Del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1
m.fl.**

Inom Trångsunds kommundel, Huddinge kommun

Kommunstyrelsens förvaltning, april 2015

Projektledare och handläggare för detaljplanen är Raad Alwajid, samhällsbyggnadsavdelningen/
plansektionen.

För övriga faser i projektet ansvarar huvudprojektledare Mattias Carlswärd,
samhällsbyggnadsavdelningen/mark- och exploateringssektionen.

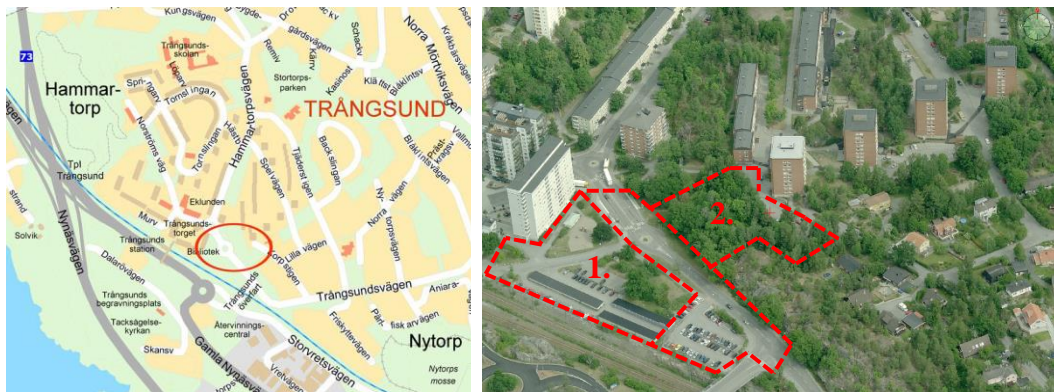
Övriga projektgruppsdeltagare är; Britt Inger Sjökvist, samhällsbyggnadsavdelningen/
plansektionen; Annika Blomquist, samhällsbyggnadsavdelningen/plansektionen; Annika
Löfmark, samhällsbyggnadsavdelningen/gatu- och trafiksektionen; Rickard Castillo-Bengtsson,
NBF/bygglovsavdelning; Karin Almgren, NBF/lantmäteriaavdelningen.

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Behov av miljöbedömning.....	5
Genomförande	5
PLANBESKRIVNING	6
Planens syfte och huvuddrag	6
Plandata.....	7
Lägesbestämning, areal och markägförhållanden.....	7
Tidigare ställningstaganden.....	7
Regionplan.....	7
Översiktsplan.....	8
Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden	8
Planuppdrag och program för detaljplanen.....	9
Planens förenlighet med miljöbalken.....	10
Behovsbedömning	10
Planen	10
Platsen	10
Påverkan	11
Sammanfattning och motiverat ställningstagande	11
Ekologisk kompensation.....	11
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser.....	12
Mark- och vegetation.....	12
Naturvärden	13
Geologiska förhållanden.....	14
Hydrologiska förhållanden	15
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	15
Bebyggelse	16
Bostäder.....	16
Ny bebyggelse	16
Ljustförhållanden och lokalklimat	19
Arbetsplatser, kommersiell service, övrig bebyggelse.....	20
Offentlig service	20
Tillgänglighet	20
Kulturhistoriska miljöer.....	20
Gestaltning.....	20
Lek och rekreation	21
Fornlämningar	21
Gator och trafik.....	21
Gatustruktur	21
Gång- och cykeltrafik	22
Kollektivtrafik	22
Parkering.....	22
Störningar och risker	22
Förorenad mark	22
Buller, vibrationer.....	22
Riskhänsyn	26
Farligt gods.....	26
Luft	28
Elektromagnetiska fält.....	29

Teknisk försörjning.....	29
Vattenförsörjning, spillvatten	29
Dagvatten.....	29
Värme	30
Elförsörjning	30
Energiförsörjning	30
Avfallshantering	31
Räddningstjänst	31
GENOMFÖRANDE	32
Organisatoriska frågor.....	32
Planförfarande	32
Tidplan.....	32
Genomförandetid	32
Ansvarsfördelning, huvudmannaskap.....	33
Avtal	33
Fastighetsrättsliga frågor	34
Markägoförhållanden.....	34
Fastighetsbildning.....	34
Gemensamhetsanläggningar	35
Ledningsrätt.....	35
Servitut	35
Ekonomiska frågor	35
Kommunalekonomiska konsekvenser	35
Drift- och gatuunderhåll	36
Kostnader för fastighetsägarna	36
Vatten och avlopp.....	36
Gatukostnader.....	36
Bygglovavgift	37
Planavgift.....	37
Fastighetsbildning.....	37
El och tele m.m.	37
Tekniska frågor	37
Tekniska utredningar	37
Administrativa frågor	37

Sammanfattning



Planområdet markerat med röd gräns på bilden till vänster samt flygbild över planområdets omfattning, område 1 och 2 m.fl., markerade på bilden till höger

Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse inom del av fastigheterna Bonden 1 och Hammartorp 1:1 m.fl. Vidare syftar planen till att ange en ny gatustruktur för del av Trångsundsvägen och att tillgängliggöra marken för en framtida reglering av parkering.

Planförslaget innebär två nya flerbostadshus. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i 5 -7 våningar och i område 2 uppförs ett 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter avsedda för ungdomar.

Det innebär också att en del av planområdet som idag används för infartsparkering, regleras som parkering. Vidare ska en befintlig cirkulationsplats tas bort i samband med exploateringen i område 1, och korsningen Trångsundsvägen/Trångsunds överfart kommer att få en bättre trafiksäkerhetslösning. I slutet av Korpstigen byggs en vändplan och parkeringen utmed gatan och befintlig grusyta ersätts med en ny p-yta.

Området är bullerutsatt både från tåg och omgivande vägar och det medför krav på utredningar för buller, vibrationer samt hur bebyggelsen kan utformas för att uppnå gällande riktvärden. Även en riskanalys och en dagvattenutredning har blivit aktuellt.

Trångsund består i huvudsak av bebyggelse från 1960- och 1970-talet. Närheten till den tidstypiska centrumbebyggelsen ställer även krav på gestaltning och volym på nytillkomna byggnader. Det innebär ett ingrepp i befintlig miljö och kräver omsorg vid anpassning till terrängen och naturen.

Behov av miljöbedömning

Genomförande av planen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte upprättas.

Genomförande

Detaljplanen föreslås få en genomförandetid på 5 år. Kommunen kan få intäkter från försäljning av mark för bostäder i framförallt område 2.

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Det finns behov och efterfrågan på bostäder i kommunen och en ambition att tillgodose detta i centrala lägen.

Inriktningen för den här planen är att pröva om planbestämmelserna i gällande detaljplaner kan ändras och ersättas med nya så att nya bostäder kan uppföras samt att infartsparkeringen kan användas som parkering på kvartersmark.

Planhandlingen omfattas, förutom en del av Trångsundsvägen, infartsparkeringen, av två områden; dels ett område som idag används till parkering och garage, dels ett mindre grönområde. Områdena kommer i denna planhandling benämnas område 1 och 2, se bilden nedan.



Område 1 del av Bonden 1 och område 2 del av Hammartorp 1:1

Planeringens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse inom del av fastigheterna Bonden 1 och Hammartorp 1:1 m.fl. Vidare syftar planen till att ange en ny gatustruktur för del av Trångsundsvägen och att tillgängliggöra marken för en framtida reglering av parkering.

Planförslaget innebär två nya flerbostadshus. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i 5 -7 våningar och i område 2 uppförs ett 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter avsedda för ungdomar.

En del av planområdet används idag för infartsparkering även om den gällande planen anger området som kontor. Planförslaget innebär även att tillgängliggöra marken för en framtida reglering av parkering.

Stockholms Lokaltrafik och kommunen har ett gemensamt avtal för parkeringen där kommunen upplåter parkeringen till SL, i syfte att nyttjas som infartsparkering. Nyttjanderättsavtalet tecknades 2006 och gäller i minst 25 år men kan förlängas med 25 år i taget om det inte sägs upp.

Genomförande av planen innebär att den befintliga cirkulationsplatsen tas bort i samband med exploateringen i område 1, och korsningen Trångsundsvägen/Trångsunds överfart kommer att få en bättre trafiksäkerhetslösning.

I slutet av Korpstigen byggs en vändplan och parkeringen utmed gatan och befintlig grusyta ersätts med en ny p-yta.

Plandata

Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Planområdet ligger cirka 150 meter öster om Trångsunds torg och omfattar cirka två hektar.

Planområdet innefattar del av fastigheterna Bonden 1, del av Prinsen 3, 4 som ägs av Huga Fastigheter AB, och del av Hammartorp 1:1, Bonden 5, Nytorp 2:7, del av Nytorp 2:1, 2:3, del av Västra Skogås 1:2, del av Sjöängen s:1 och del av Östra Skogås 1:2 som ägs av Huddinge kommun.



Planområdets läge öster om Trångsunds centrum, norr om järnvägen

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Gällande regionplan, *RUFS 2010* som antogs i maj 2010 av landstingsfullmäktige, anger området som Regional stadsbygd med

utbyggnadspotential. Där anges följande förhållningssätt till denna typ av områden:

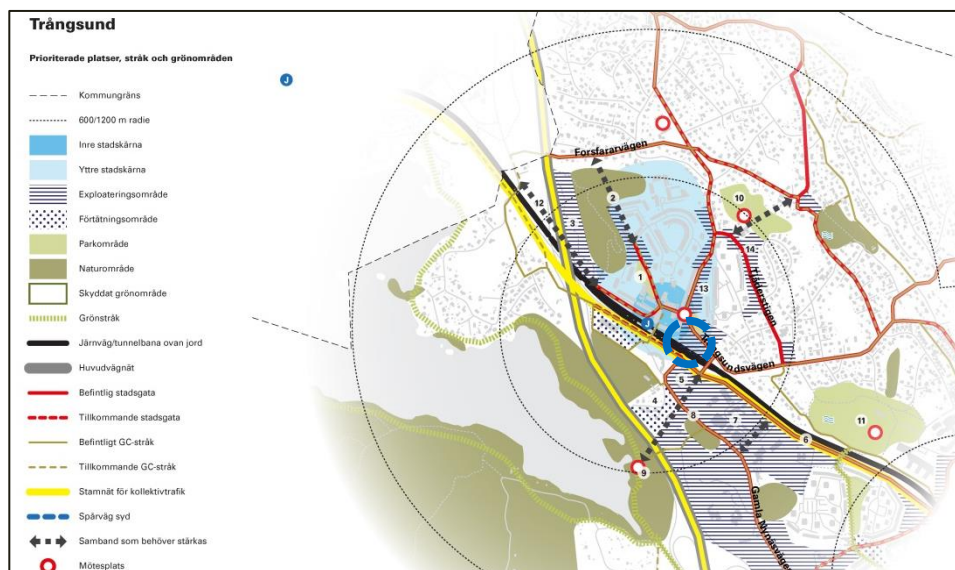
”Huvuddelen av regionens nya bostäder och lokaler bör tillkomma i dessa områden. Stadsutvecklingen bör här stimuleras så att stadsbygden blir sammanhängande och tät, med blandade funktioner och varierande urbana kvaliteter för olika grupper. Det bör finnas goda kollektiva förbindelser till de regionala stadskärnorna. Det bör också finnas god tillgång till grönstruktur och stränder. Förutsättningar för att utnyttja och utveckla effektiva tekniska försörjningssystem bör tas tillvara.”

Föreslagen inriktning bedöms förenlig med regionplanen.

Översiktsplan

Framtida nyttjande av de aktuella markområdena redovisas i den tidigare *Översiktsplan 2000*, antagen i december 2001, som handel och närservice för område 1 och pågående markanvändning för område 2 och parkeringsområde.

Översiktsplanen anger att bostadsbyggandet i första hand ska ske genom förtätning och komplettering av befintlig bebyggelse där infrastrukturen och den kommunala servicen är utbyggd. Föreslagen inriktning bedöms förenlig med översiktsplanen.



I *Översiktsplan 2030* redovisas de aktuella områdena som exploateringsområde

I *Översiktsplan 2030*, antagen juni 2014, anges exploateringsområde för område 1 och 2 samt parkområde för en liten del av område 2 mot Trångsundsvägen. Förslagen bedöms förenligt med översiktsplanen.

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Området är planlagt med följande detaljplaner:

18-H-3 Detaljplan för Trångsunds centrum, fastställd 1991-09-20, med officiell akt-beteckning 0126k-11905. Detaljplanen medger för område 1 *parkering i högst en våning, marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning*. Ett mindre område omfattas av bestämmelse som

anger att *vegetation ska bevaras*. Planen medger för område 2 *natur med gångväg*.

18-H-6 Detaljplanen Trångsunds station och överfart mm, fastställd 1993-12-22, med officiell akt-beteckning 0126k-12216. Planen medger för parkeringsområdet *kontor och småföretagsändamål*, för fastigheten *Bonden 5 centrum mm*. och för del av Trångsundsvägen *Huvudgata* samt för två små områden *park* och *transformatorstation*.

18-H-1 Detaljplanen Trångsunds överfart mm, fastställd 1979-09-28, med officiell akt-beteckning 0126k-10325. Planen medger för fastigheten *Nytorp 2:7 park*.

18-H-5 Detaljplanen Trångsunds centrum, fastställd 2003-05-30, med officiell akt-beteckning 0126k-13660. Planen medger för en del av Trångsundsvägen *Huvudgata*.

Detaljplaners genomförandetid har gått ut undantaget ett mindre område (del av Trångsundsvägen) som är *Huvudgata*.



Gällande detaljplaner 18-H-3, 18-H-6, 18-H-1 och 18-H-5

Planuppdrag och program för detaljplanen

Detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1 m.fl. finns med i kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt med programstart maj 2010.

Kommunstyrelsen beslöt 2013-01-28 § 12 att godkänna detaljplaneprogram för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1 i Huddinge kommun.

Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1, i enlighet med detaljplaneprogrammet.

Detaljplaneprogramförslaget innebär två flerbostadshus. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i cirka 5-6 våningar. Exploateringen kan möjligen ökas under förutsättning att parkeringsnormen kan uppfyllas, bullerriktvärdena ska klaras och att utformning och volym för ny bebyggelse på tomten ska väljas med stor omsorg. I område 2 uppförs ett cirka 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter avsedda för ungdomar.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 27 mars 2014, § 33 att plansamråd får ske av detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1 m.fl. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 23 oktober 2014, § 10 att utställning får ske av detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1 m.fl.

Planens förenlighet med miljöbalken

Markanvändningen i planen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. MB.

Vid planering ska kommuner och myndigheter iaktta miljökvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § MB. Miljökvalitetsnormer meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Det finns i dag miljökvalitetsnormer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormerna bedöms inte överskridas i planområdet.

Behovsbedömning

Enligt 5 kap.18 § Plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan upprättas om den kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Med beaktande av kriterierna i bilaga 2 och 4 i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) ska kommunen göra en behovsbedömning och ta ställning till om ett genomförande medför en betydande miljöpåverkan eller inte.

Planen

Planens betydelse för en hållbar utveckling hänför sig i huvudsak till lokaliseringen av nya bostäder med närhet till service och kollektivtrafik. Genom att utveckla ett befintligt område med relativt väl utbyggd kollektivtrafik intill området ökar möjligheterna till ett hållbart resande. Detta är en viktig del med tanke på sociala värden och miljöhänsyn.

Platsen

Planen prövar att möjliggöra byggande för bostäder i område med närhet till service och kollektivtrafik. Föreslagen exploatering sker främst på redan hårdgjord mark (område 1) samt i anslutning till befintliga

bebyggelseområden (område 2) som kan innebära ett ingrepp i befintlig miljö.

Påverkan

Omgivande områden bedöms inte påverkas negativt av föreslagen markanvändning. Intelligande bostadsområden kan påverkas av genomförandet av planen då trafiken till och från området kommer att öka.

Den ekvivalenta ljudnivån inom planområdet kommer att bli högre än 55 dB(A). Avsteg från riksdagens riktvärden bedöms kunna ske på grund av planområdets centrala läge.

Med föreslagen placering och utformning kan avstegsfallet innehållas för område 1, där minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska ligga mot ljuddämpad sida högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Uteplats med högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå kan anordnas på mot ljuddämpad sida (innegård). I område 2 kan ljuddämpad sida om högst 50 dB(A) och 70 dB(A) maximal ljudnivå åstadkommas utanför samtliga sovrum om balkongernas kortsidor och tre fjärdedelar av långsidorna förses med tät inglasning samt specialfönster för några av lägenheterna. En ljuddämpad gemensam uteplats ska också tillkomma.

Detaljplaneförslaget i område 1 bedöms innebära en positiv påverkan för ljudnivåerna vid bakomliggande, befintlig bebyggelse, då nya byggnader får en skärmande effekt.

Riskerna för människors hälsa eller för miljön kommer att beaktas och hanteras genom att riktvärden och rekommendationer följs.

Detaljplaneförslaget ska inte medföra någon försämring av kvaliteten på det dagvatten som avrinner från området.

De viktigaste miljöfrågorna att belysa och beakta i planarbetet bedöms vara väg- och tågtrafikbuller, den naturminnesmärkta eken och övriga utpekade gammelekar inom planområdet.

Sammanfattning och motiverat ställningstagande

Med hänvisning till ovanstående behovsbedömning och beskrivningen av miljöfrågor under rubriken ”Förutsättningar, förändringar och konsekvenser”, bedöms detta planförslag till planläggning av planområdet inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Ekologisk kompensation

Huddinge kommunfullmäktige beslutade den 16 april 2012 om ”Metod för ekologisk kompensation i den fysiska planeringsprocessen”. Ekologisk kompensation bygger på balanseringsprincipen och innebär i stort att ekologiska kompensationsåtgärder tillämpas när olika typer av grönmark tas i anspråk i den kommunala fysiska planeringen. Kompensationsåtgärderna innebär att funktioner och värden som går förlorade vid en exploatering åtgärdas inom planområdet eller i nära anslutning till det.

Ingen ekologisk kompensation har bedömts nödvändig, med undantag av att plantering i form av fruktträd och blommor ska finnas i område 1 vid naturminne, som betecknats med (n2) på plankartan. I planen har skyddsåtgärder vidtagits för att skydda naturminne. Natur har också sparats för närrecreation.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Mark- och vegetation

Område 1 sluttar uppför från järnvägens höjd på +34 m. Huvudsakligen ligger marknivån cirka 3 meter över järnvägen, närmare Trångsundsvägen är det ytterligare ett par meter högre. Området används idag till parkering. Övrig mark inom området utgörs av vegetationsklädd mark där vegetationen består av uppvuxna lövträd bl.a. lönn, sälg, asp, ek, björk. Markskiktet består av olika gräsarter. Ett naturminne (stor gammal ek) finns centralt i området.



Ek nr.70 naturminne i område 1, ekar nr. 67, 68, 69 i område 2

Det finns ytterligare en ek i norra delen av område 1, som på grund av den planerade bebyggelsen måste tas bort. Denna ek är inte utpekad i ekinventeringen.

Område 2 på andra sidan Trångsundsvägen ligger betydligt högre – cirka 12 – 14 meter över järnvägens nivå. En översiktlig inventering och bedömning av områdets natur- och rekreationsvärden har gjorts (mars



2013). Området är ungefär 1800 m² stort, med berg i dagen och ett plant parti. På hållmarken växer tall och på den plana ytan finns en blandskog med stort lövinslag av exempelvis ek, lönn och björk. Träden är av olika ålder och här finns ett flertal äldre träd, som tall, björk, ek och lönn men även uppväxande sly på grund av utebliven skötsel.

Planförslaget innebär att befintlig rondell i Trångsundsvägen kommer att ersättas med en ny trafiksäkerhetslösning söderut. Den nya lösningen ska inte medföra att gammelekar, som ligger utanför planområdet, påverkas. Gammelekar nr 72 och 73 är inventerade och utpekade i rapporten ”Gammelekar i Stortorp, Trångsund, Skogås, Länna”.

Naturvärden

Gamla ekar är livsmiljö för ett stort antal växter, djur och svampar. De berättar också om hur marken användes långt tillbaka i tiden.

I område 1 finns inventeringsområdets grövsta ek. Den är förklarad som naturminne av Länsstyrelsen (objekt nr: 0126-04-003).

Naturminnen är en skyddsform enligt miljöbalken och är till för att skydda enskilda föremål med biologiska eller geologiska värden. Till naturminnet finns även regler och föreskrifter vilka förbjuder åtgärder som kan orsaka skada på naturminnet.

Samråd har skett med länsstyrelsen angående eventuell påverkan på den skyddade eken med anledning av den planerade bebyggelsen. Länsstyrelsen bedömer att närheten till den planerade bebyggelsen i sig inte utgör någon risk att skada eken. Däremot är det viktigt att marken där eken växer, inte dräneras. Ett cirkelrunt område, med en radie som motsvarar trädkronans största utbredning, får därför inte hårdgöras eller grusas. Det är också viktigt att ett säkerhetsavstånd upprätthålls till eken under anläggningskedet för att eken inte ska ta skada.

Ett säkerhetsavstånd på ytterligare 5 meter rekommenderas starkt, utanför kronans projektion på marken. Detta skydds – och säkerhetsområde undantas från schaktning och körning med tunga fordon för att minimera risken för påverkan på ekens rötter. Detta skyddsområde bör avskärmas under anläggningstiden. Detaljplanen har tagit hänsyn till en skyddszon på 5 meter i planbestämmelserna.

Den yngre ek som måste tas bort i område 1 kan med fördel placeras ut i lämpligt naturområde i kommunen. Trädrester av detta slag gynnar den biologiska mångfalden. De bryts ner i långsam takt och bildar multnad ved. Många organismer, som t ex insekter och svampar, är helt beroende av denna för sin livsmiljö.

Ekarna nr. 67, 68 och 69 som är inventerade i rapporten ” Gammelekar i Stortorp, Trångsund, Skogås, Länna” är belägna inom område 2. Dessa kommer inte att påverkas av planens genomförande. I övrigt har område 2

inga särskilda naturvärden utan är mer ordinär ”vardagsnatur”. Enstaka äldre träd, tre tallar, en ek, två lönnar samt två döende björkar, är bevarandevärda och bör sparas om bebyggelsen möjliggör detta.

Trots att området är relativt litet bedöms det ha viss betydelse för närrecreation och lek. Det används troligen flitigt av närboende, framför allt barn, då det erbjuder en ”vildare” upplevelse än lekplatsen i flerbostadsområdet intill. Området används även för rastning av husdjur.

Gammelekar nummer 72 och 73 ligger utanför planområdet och kommer inte påverkas av genomförandet av denna detaljplan.



Planområdet västerifrån

Föreslagna utbyggnader av område 1 och 2 innebär att tidigare orörd naturmark tas i anspråk, att tillgänglig yta för rekreation minskar (gäller främst område 2) samt att motsvarande minskning sker av ytan för den biologiska mångfalden. Område 2 kommer till viss del att skära av den gröna korridor som ligger längs med Hammartorpsvägen/Trångsundsvägen. Inga höga naturvärden berörs. Natur har också sparats för närrecreation i område 2 och betecknats som *Natur* på plankartan.

Geologiska förhållanden

Enligt Översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun (Miljöteknik Sven Tyrén AB, 1975) består kvartersmarken i område 1 huvudsakligen av fast jord (morän, sten, grus, sand och lerjord med genomgående torrskorpa på berg eller morän).

I område 2 uppges marken bestå av berg (berg i dagen eller berg på ringa djup).

En översiktlig geoteknisk¹ undersökning har utförts av Grontmij konsult i januari 2015. Undersökningen visar att bebyggelseområdet ligger så långt

¹ Geoteknisk undersökning januari 2015

från spåren att med aktuella grundförhållanden bedöms spåren inte bli påverkade.

Undersökningen, som utgör underlag för byggnadsprojekteringen, ska kompletteras vid genomförandeskedet med bl.a. avvägning i sektioner som dras ut över spårområdet, mätning av grundvattennivåer i området och viktsondering för bedömning av friktionsjordens lagringstäthet. Denna ska presenteras för Trafikverket så att eventuella restriktioner för åtgärder som kan påverka järnvägen anges.

Markradon

Sveriges Geologiska AB har utfört en markradonkartering 1984. Området har vid dessa mätningar bedömts som normalriskområde.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet avrinner till sjön Magelungen som ingår i Tyresåns sjösystem. Magelungen får sitt huvudsakliga tillflöde via Norrån, vid Mellansjö, som tar emot vatten från bland annat Orlången, Trehörningen och Ågestasjön. Magelungens vatten är näringsrikt med höga halter av fosfor. Efter överledningen av Huddinges avloppsutsläpp från Trehörningen till Stockholms avloppsnet minskade näringsbelastningen drastiskt. Trots det har sjön fortfarande problem med algblooming och igenväxning med vass och flytbladsvegetation.

Många av Tyresåns sjöar är övergödda, främst sjöarna Orlången och Trehörningen och nedströms ut till Östersjön. Dagvatten bedöms vara den största fosforkällan, närmast följt av utsläpp från enskilda avlopp. Lokalt kan näringstillförsel från odlingsmark vara en stor källa.

Detaljplanens målsättning är att föroreningsbelastningen till recipienterna inte ska öka. En dagvattenutredning har genomförts som redovisar förslag på hur dagvattnet ska omhändertas inom detaljplaneområdet. Se under rubriken dagvatten.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

EU:s vattendirektiv syftar bland annat till ett långsiktigt skydd för alla typer av vatten. Målet är en god vattenstatus, bevarad och förbättrad vattenkvalitet samt ingen försämring, senast år 2015. Alla vatten omfattas, men av praktiska skäl finns en nedre storleksgräns för vilka vatten som beskrivs och får fastställda miljö kvalitetsnormer inom ramen för vattenförvaltningen. Den minsta enheten benämns vattenförekomst.

Magelungen är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv och ska uppnå en god ekologisk status till år 2021. Magelungens nuvarande status är "Måttlig". Magelungen är en av de sjöar i Huddinge kommun som är prioriterade för åtgärder för att minska övergödning. Det är viktigt att allt görs för att minska påverkan på sjön.

Målsättningen är, enligt Huddinge kommuns dagvattenstrategi, att flödes- och föroreningsbelastningen från dagvatten inte ska öka jämfört med i dag.

En dagvattenutredning har genomförts som redovisar förslag på dagvattenhantering från detaljplaneområdet. Med de föreslagna åtgärderna för att fördröja och rena dagvattnet kommer föroreningsbelastningen inte att öka jämfört med nuläge. Se vidare under avsnittet dagvatten.

Risk för skred

Huddinge kommun har tagit fram en översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys för Huddinge (IVL 2012). Syftet är att undersöka hur klimatförändringarna kommer att påverka Huddinge kommuns geografiska område, hur man bör planera för att undvika ökad sårbarhet samt föreslå anpassningsåtgärder.

Klimat- och sårbarhetsanalysen pekar översiktligt ut områden med risk för ras och skred, erosion och översvämning. Planområdet är inte utpekade som särskilt riskområde i denna utredning.

Bebyggelse

Bostäder

Centrumbebyggelsen vid närbelägna Trångsunds torg omges av glest placerad men relativt storskalig flerbostadsbebyggelse huvudsakligen uppförd på 1960-talet, se bilden nedan. Ytterligare norrut sträcker villaområdena ut sig ner mot Drevvikens stränder. Närheten till den tidstypiska centrumbebyggelsen ställer krav på gestaltning och volym på nytillkomna byggnader. Det innebär ett ingrepp i befintlig miljö och kräver omsorg vid anpassning till terrängen och naturen.



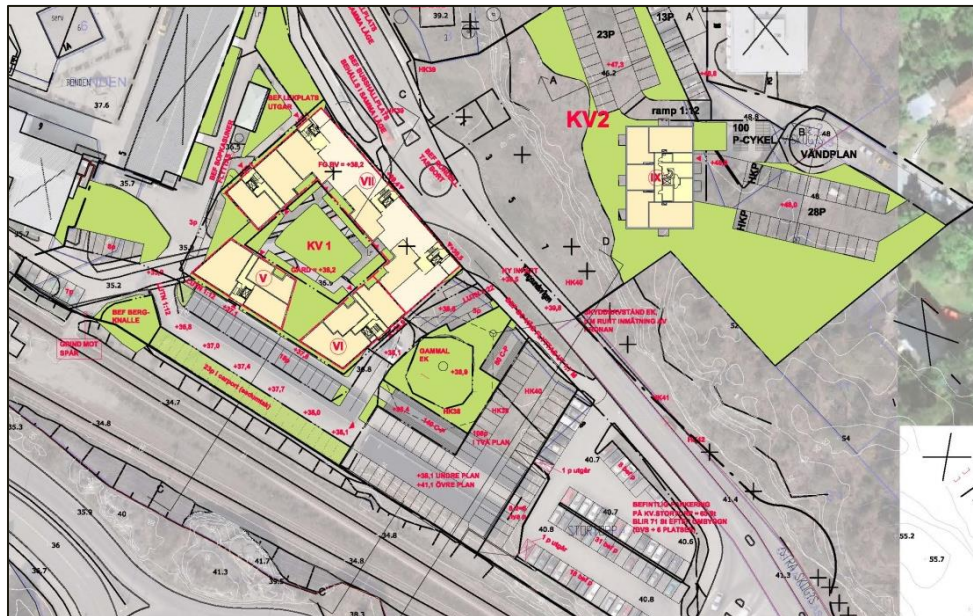
Vy från söder över Trångsund med Trångsunds torg i centrum

Planområdet saknar bostadsbebyggelse. Inom område 1 finns garagebyggnader i en våning till förmån för de boende runt Trångsunds torg. Natur samt parkeringsplatser kopplat till bostäder i närhet finns i område 2.

Ny bebyggelse

Detaljplaneförslaget anger en bebyggelse med flerbostadshus i område 1. För att kunna bebygga detta område med bostäder är det nödvändigt att uppnå en godtagbar bullernivå. Bebyggelsen bör utformas som en

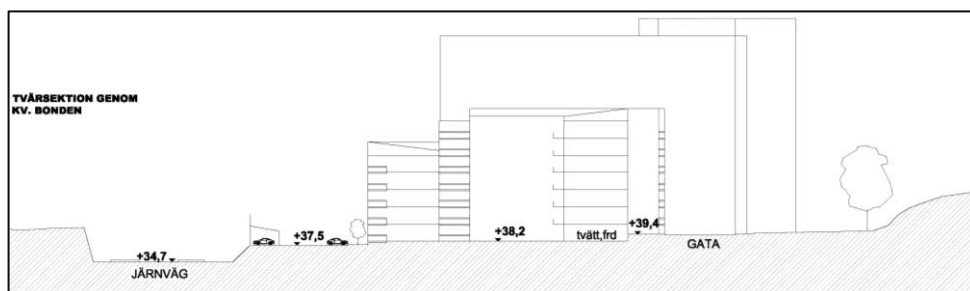
sammanhängande kropp dels för att skärma buller från järnvägen och Trångsundsvägen och dels för att skapa en tyst sida som även kan vara en gård. Förslaget anger också komplettering till befintliga punkthus med ytterligare ett punkthus i område 2.



Planskissförslag för område 1 och 2, ritat av HMXW Arkitekter AB.

Huge Fastigheter AB har lämnat en planskiss för område 1 med bebyggelse inom parkeringsområdet samt på en gata mot en fastighet västerut. Flerbostadshus planeras i detta område. Kvarteret kommer att ha 5-7 våningar och bulleravskärmning som kommer att finnas mellan huskropparna. Förslaget innehåller cirka 90 lägenheter om 1-2-4 rum och kök.

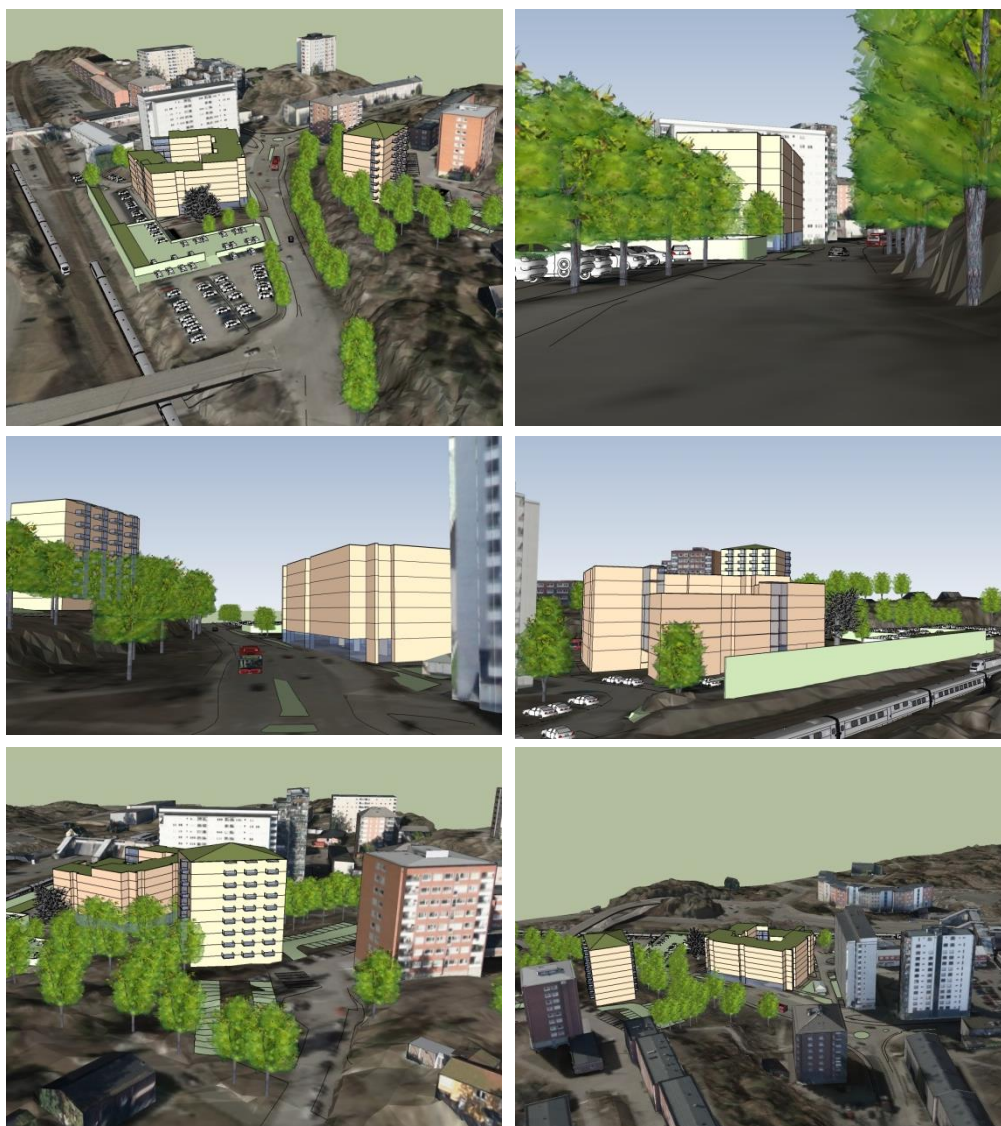
Parkering ordnas mot järnvägen och illustreras på en del av befintlig parkering som markparkering och carport, och på vissa delar av fastigheten som markparkering. I den östra delen av fastigheten byggs ett parkeringsdäck i två plan. Infarten för övre delen av den parkeringen ska ske genom infartsparkeringen.



Sektion förslag för område 1, ritat av HMXW Arkitekter AB.

Skissen visar också ett punkthus i område 2. Huset är 9 våningar högt och innehåller cirka 75 lägenheter avsedda för ungdomar om 1-2-3 rum och kök. Parkeringen utformas som markparkering som ansluter till den befintliga parkeringen. En anpassning till naturen och terrängen ska ske så att inverkan

på naturen blir så liten som möjligt. Ett släpp för naturen ska anläggas mellan p-platser och fastigheterna Prinsen 10,11.



Idéförslag för planområdet

Ungdomslägenheter² innebär lägenheter som vid uthyrning erbjuds till sökande under 35 år. Åldersgränsen är satt utifrån hur boendekarriär för olika ålderskategorier i stora drag utvecklar sig. I dagens samhälle utbildar sig många unga och bildar familj senare i livet. Samtidigt är kötiden lång och detta kategoriboende är till för de yngre som inte kan visa kötiderna som krävs för att bli tilldelad en lägenhet i normala kön. I ett hus för unga är lägenheterna små, anpassade för boende för enpersons- eller tvåpersonshushåll. Det finns inget krav på att en hyresgäst ska flytta efter 35 års ålder eftersom Huce inte önskar onödig omflyttning”.

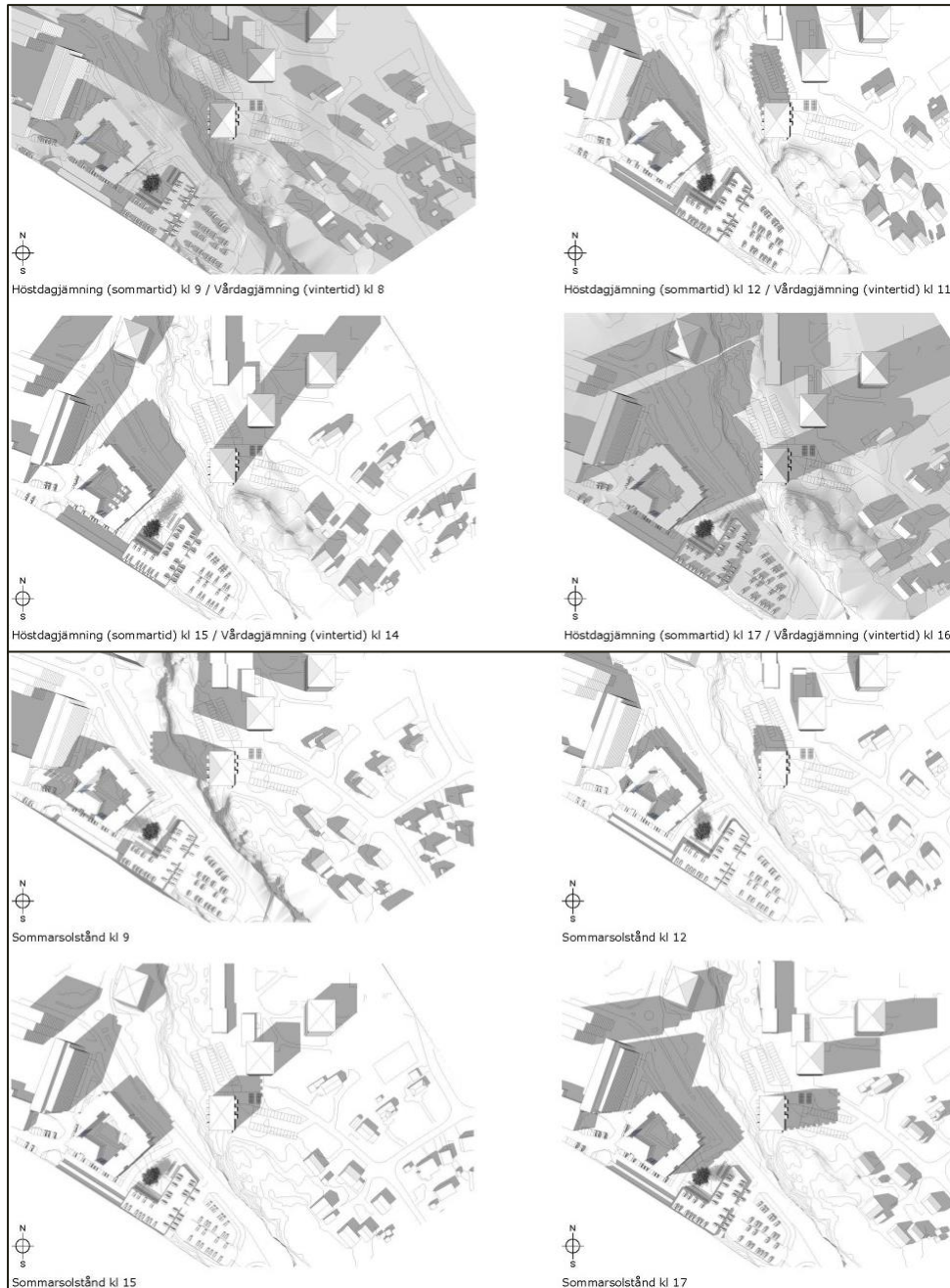
Planförslaget innebär också att en del av planområdet som idag används för infartsparkering ska regleras som parkering max i två plan. Inga

² Enligt Huce 2013-06-03

parkeringsplatser placeras närmare än 15 meter från närmaste spårmitt, vilket har redovisats på plankartan som (n3). Den västra delen av parkeringen har betecknats med (g) en gemensamhetsanläggning så att infarten för övre delen av parkeringsdäck kan ske genom infartsparkeringen.

Ljusförhållanden och lokalklimat

En solstudie har gjorts för området. I princip kommer den nya bebyggelsen inte att skugga den befintliga bebyggelsen. Området kan ha en genomsnittlig soltid vid vår och höstdagjämningen under året på minst 5 timmars sol mellan 9.00–17.00 eller 8.00–16.00.



En solstudie (under höstdagjämning, vårdagjämning och sommar) för bostadsbebyggelse, ritat av HMXW Arkitekter AB.

Arbetsplatser, kommersiell service, övrig bebyggelse

Vid Trångsunds torg alldeles intill planområdet och i anslutning till pendeltåg och bussar finns ett centrum med ett flertal butiker, restauranger, vårdcentral, bibliotek etc.

Söder om Trångsunds centrum i riktning mot Skogås ligger Trångsunds industriområde.

Offentlig service

I Trångsund och Skogås finns ett gymnasium, fyra högstadieskolor och två grundskolor; Östra gymnasiet, Edsboskolan, Trångsundsskolan, Skogåsskolan, Vretskolan, Sjötorpsskolan, Mörtviksskolan och Beatebergsskolan. Sammanlagt sexton förskolor finns i området Trångsund/Skogås. KI-Syd, KTH och Södertörns högskola finns i Flemingsberg.

Närmaste vårdcentral och barnvårdscentral ligger centralt vid Trångsunds torg.

Närmaste sim- och idrotthall, Skogåshallen, finns i Skogås. Idrottshallar finns även på ett antal av skolorna.

Närmaste ishall är Stortorpshallen ca 800 meter från planområdet.

Tillgänglighet

Ny bebyggelse ska utformas med god tillgänglighet gällande såväl utomhus- som inomhusmiljön.

Kulturhistoriska miljöer

Område 2 ligger i anslutning till ett område som finns avgränsat i *Huddinge, reviderad kulturmiljöinventering*; (Stockholms läns museum rapport 2003:20 i samarbete med Huddinge kommun).

Punkt- och trevåningshusen längs Spelvägen är ritade av arkitekterna Ancker, Gate och Lindegren. Kännetecknande är omsorgen om detaljer och material som tegelfasader, skifferbeklädda entréer och utformningen av balkongerna. Området utgör ett gott exempel på det formspråk som dominerade byggandet på 60-talet. De är i huvudsak ursprungliga förutom några plåtpåklädda fasader.

Gestaltning

Planområdet är väl synligt för trafikkanter på järnvägen och Trångsundsvägen. Utformning, skala, färgsättning och materialval för ny bebyggelse på planområdet måste väljas med stor omsorg och bör anpassas efter omgivningen. Nya byggnader ska komplettera befintlig stadsmiljö och påverka stadsbilden positivt. Byggnaderna ska utformas i estetiskt tilltalande, inte minst de takytor som ovanliggande bostäder kan få utblick mot.

Lek och rekreation

Närmaste grönområde finns i lövskogen i bergsslutningen nedanför område 2. Grönområdet är dock bitvis svårtillgängligt på grund av tät vegetation och brant sluttning. Lekplats finns strax norr om område 1 på andra sidan av Trångsundsvägen samt inom bostadsområdet intill område 2. På längre avstånd finns områden för rekreation inom Hammartorp med elljusspår ca 500 m, Nytorps mosse ca 500 m, Trångsundsskogens naturreservat 1,4 km samt Ågesta friluftsområde på andra sidan Nynäsvägen och järnvägen.

Inom område 1 bör möjligheter för lek och rekreation samt uteplats anordnas på en skyddad gemensam innegård.

I Drevviken finns fem badplatser; Stortorpsbadet, Sjöängsbadet, Mörtviksbadet, Badudden och Drevviksbadet. Vid Magelungen finns ett naturistbad, Ågestabadet.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända och registrerade fornlämningar.

Gator och trafik

Gatustruktur

Område 1 planeras få infart från Trångsundsvägen som ingår i kommunens huvudvägnät, område 2 kommer att nås från lokalgatan Korpstigen som ansluter till Trångsundsvägen. Trafikmängden på Trångsundsvägen är idag ca 4000 f/d och hastigheten är 40 km/h.



Gatustruktur kring planområdet

En befintlig cirkulationsplats tas bort i samband med exploateringen i område 1, och korsningen Trångsundsvägen/Trångsunds överfart kommer att få en bättre trafiksäkerhetslösning.

I slutet av Korpstigen byggs en vändplan och parkeringen utmed gatan och befintlig grusyta ersätts med en ny p-yta.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Trångsundsvägen finns en separerad gång- och cykelbana som ingår i kommunens huvudcykelstråk och som kommer att finnas kvar även efter exploateringen. Detta stråk ansluter till det regionala cykelstråket mellan Stockholm och Nynäshamn.

Område 2 nås via Korpstigen eller via en trappa ner till centrum. Denna trappa ska tillgänglighets anpassas.

Kollektivtrafik

Områdena ligger mycket kollektivtrafikhärla med Trångsunds station med pendeltåg mellan Bålsta och Nynäshamn via Stockholms central på 150 till 400 meters gångavstånd. Det finns också ett antal busslinjer till bland annat Farsta, Huddinge och Haninge inom ett avstånd på 50 till 400 meter från områdena.

Parkering

Närheten till kollektivtrafik gör att kommunens gällande planeringsparkeringstal kan reduceras, som i denna plan föreslås vara:

8-9 platser/1000 m² BTA för boende och besökande i område 1.

6 platser/1000 m² BTA för boende och besökande i område 2, om det byggs för ungdomsboende.

Inom planområdet gör följande cykelparkeringsnorm tillämpas, 25 cpl/1000 m² BTA.

All parkering ska anordnas på kvartersmark. Cykelparkering ska anordnas på kvartersmark, i närhet av entré. Parkeringarna ska vara väderskyddade, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Enligt förslaget till utformning av områdena planeras ytparkering för bil för område 2 och ytparkering samt parkering i form av parkeringsdäck för område 1.

Störningar och risker

Förorenad mark

I anslutning till planområdet, i närheten av planområdets nordvästra hörn, finns en kemtvätt. Ingen kemtvätt sker dock på plats, utan kemtvätten skickas iväg. Enligt uppgifter har det inte heller förekommit kemtvätt tidigare på platsen.

Buller, vibrationer

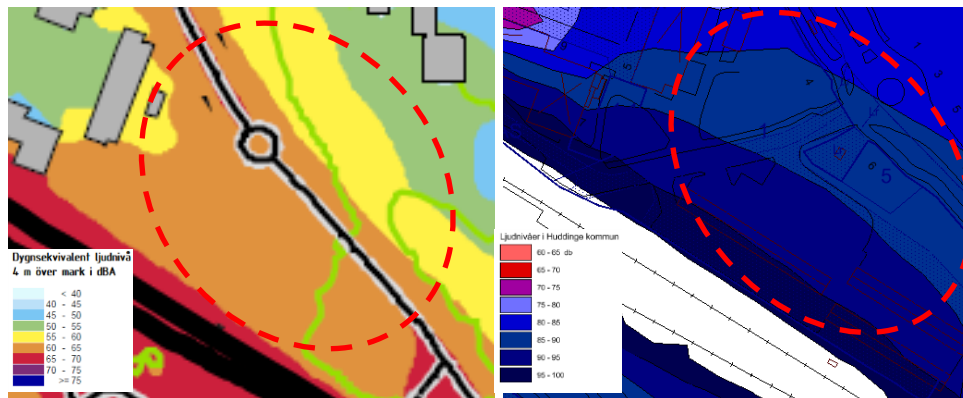
Planområdet utsätts främst för buller från järnvägen och Trångsundsvägen. Buller från järnväg och väg vid järnvägen beräknas uppgå till som mest 65-70 dB(A) ekvivalent dygnsnivå enligt översiktlig bullerkartläggning för

Huddinge kommun (Tyréns 2012). Vid Trångsundsvägen uppgår bullernivåerna till som mest 61-65 dB(A). De maximala ljudnivåerna uppgår som mest till 90-95 dBA närmast järnvägen. I område 2 ligger de maximala ljudnivåerna i intervallet 80-85 dB(A).

Gällande riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad (för flyg avses FBN 55 dB(A))
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, prop. 1996/97:53, som Riksdagen antog i mars 1997.



Dygnsekvivalent ljudnivå väg och spår 4 m över mark, bilden till vänster och maximala ljudnivåer järnväg 4 m över mark (Tyréns 2012), bilden till höger.

Tillämpning av avsteg

Då riksdagens riktvärden inte uppfylls vid lokalisering av tillkommande bostäder kan enligt Boverket i vissa fall avsteg från riktvärdena accepteras, t.ex. i centrala och kollektivtrafiknära lägen. Planområdet ligger i ett kollektivtrafikläge i direkt närhet till flera typer av kollektivtrafik och har god tillgång till service.

Avsteg innebär att en tyst sida (högst 45 dB(A) vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45-50 dB(A) vid fasad) ska åstadkommas. Minst hälften av bostadsrummen, i första hand sovrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida.

Tillämpning av avsteg ställer krav på hur den planerade bebyggelsen utformas, så att en godtagbar ljudmiljö kan uppnås. Både område 1 och 2, utsätts för höga ljudnivåer från flera håll och från flera trafikslag. Vid bullerstörning från flera bullerkällor bör hänsyn tas till den samlade bullersituationen. Det bör då ställas särskilt höga krav på hänsyn och åtgärder för att skapa en godtagbar ljudmiljö enligt Boverkets allmänna råd. Boverket anger också, när det gäller bullerstörning från järnväg, att den

maximala ljudnivån utomhus bör tillmätas större betydelse än den ekvivalenta ljudnivån utomhus. Om den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dB(A) ska man eftersträva ljudklass B enligt svensk standard inomhus. Vidare bör byggnader utformas så att vibrationerna inte överstiger 0,4 mm/sek.

När det gäller små lägenheter kan det vara svårt att åstadkomma en godtagbar ljudmiljö, i lägen där riktvärdena överskrids. Om det är möjligt att begränsa ljudnivån utanför fönster genom tekniska lösningar som delvis inglasad balkong, kan detta vara en lämplig lösning, enligt Boverkets allmänna råd 2008.1.

En trafikbullerutredning har genomförts för byggnadsförslagen (Bjerking 2014-09-02). Den redovisar trafikbuller från väg och spårtrafik var för sig, samt det sammanvägda bullret från bägge bullerkällor.

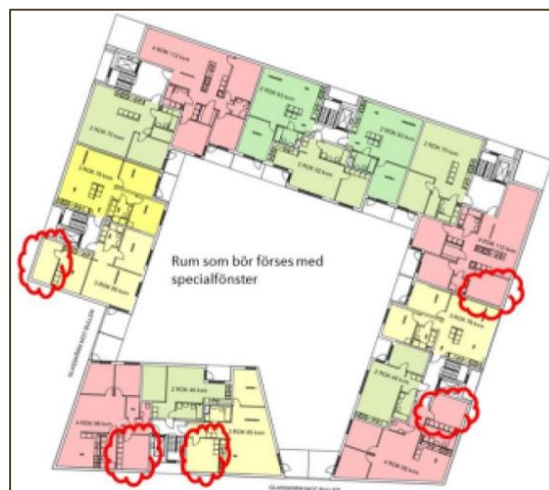
De bedömningsgrunder som bullerutredningen har utgått ifrån är:

1. Möjligheten att uppfylla målet om högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför ett öppningsbart fönster i minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet, i första hand sovrum (bullerdämpad sida) där ljudnivån utanför övriga fönster överstiger 55 dB(A).
2. Möjligheten att för enkelsidiga lägenheter där avsteg görs med avseende på enkelsidiga lägenheter mot bullerutsatt läge >55 dB(A) uppfylla målet om högst 50 dB(A) utanför ett öppningsbart fönster i minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet (bullerdämpad sida) där ljudnivån utanför övriga fönster överstiger 55 dB(A).
3. Möjligheten att erhålla en uteplats med högst 50 dB(A) och 70 dB(A) maximal ljudnivå.

Område 1

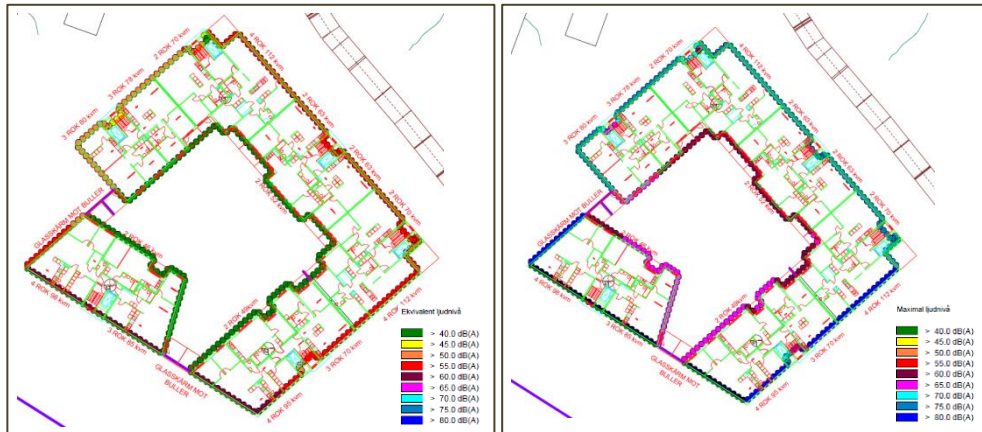
I område 1 klarar man att uppfylla kraven för ljuddämpad sida genom bebyggelsens utformning, tekniska lösningar i form av delvis inglasning av balkonger samt

specialfönster. Hälften av bostadsrummen samt uteplats/balkonger är vända mot ljuddämpad sida högst 50 dB(A). För att alla sovrum ska klara högst 50 dBA utanför ett fönster krävs specialfönster utanför ett av sovrummen. Ett exempel på specialfönster kan vara en glasruta monterad utanför det befintliga fönstret.



I markerade lägenheter bör specialfönster tillkomma

Det går också att åstadkomma balkong/uteplats som underskrider 55 dB(A) ekvivalent samt 70 dB(A) maximal ljudnivå.

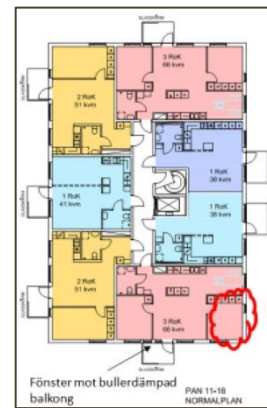


Trafikbuller väg – och spårtrafik enligt prognos år 2030, för plan 5; ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå.

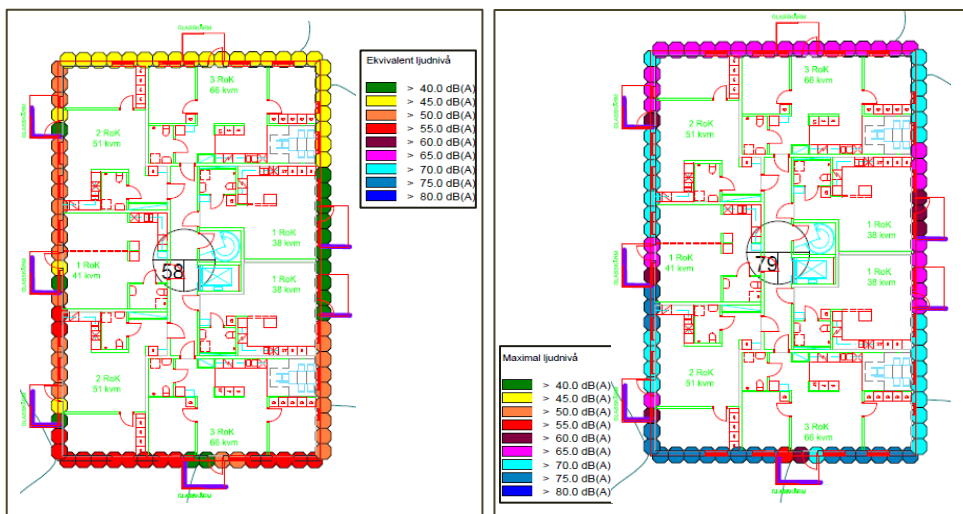
Föreslagen bebyggelse påverkar befintlig, bakomliggande bebyggelse positivt där ljudnivån kan sjunka med 3-5 dB(A) för de mest skärmade lägenheterna.

Område 2

I område 2 har man frångått att tillämpa ljuddämpad sida, eftersom den bebyggelse som föreslås är ett punkthus med nio våningar. Huset består av enkelsidiga lägenheter. För att begränsa ljudnivån utanför lägenheterna har därför delvis inglasning av balkonger föreslagits för att skapa en godtagbar ljudmiljö. För att uppfylla målet om högst 50 dB(A) utanför ett öppningsbart fönster i minst hälften av boningsrummen, behövs specialfönster för lägenheter med tre rum och kök som är placerade i det sydöstra hörnet av byggnaden.



I markerade lägenheter bör specialfönster tillkomma



Trafikbuller väg – och spårtrafik enligt prognos år 2030, för plan 9; ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå.

I område 2 har man frångått tyst sida. Här behöver man då kompensera för den bullriga miljön med trafikbuller från flera källor, genom att tillskapa en ljuddämpad uteplats vid bostaden, trots att man med bullerskydd klarar 50 dB(A) ekvivalent, samt 70 dB(A) maximal nivå på balkonger. Planen har reseverat en plats vid högra sidan av bostaden som kan tillgodese denna uteplats.

Bullerutredningens bedömning är att vibrationsnivåer inte kommer att överskrida riktvärdet 0,4 mm/s RMS i planområdet (område 1 och 2).

Planbestämmelser kommer att reglera ljudnivåerna för föreslagen bebyggelse. Byggnaderna ska utformas så att ekvivalent ljudnivå inte överstiger 50 dB(A) utanför ett öppningsbart fönster i minst hälften av boningsrummen för de bostäder som överskrider 55 dB(A) utanför övriga fönster. I första hand ska sovrum eftersträvas. Enrumslägenheter ska utformas så att de får högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför minst ett öppningsbart fönster. Varje lägenhet ska ha tillgång till en balkong/uteplats eller en gemensam uteplats i anslutning till bostaden med högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå.

Inomhusbuller regleras inte bara genom ovan angivna riktvärden utan också med Boverkets byggregler, BBR. I denna detaljplan ska Ljudklass B enligt BBR tillämpas. En ljuddämpad uteplats ska också tillkomma. Inomhusnivåer enligt Ljudklass B, samt ljuddämpad uteplats kommer att regleras via avtal.

Riskhänsyn

Den föreslagna bebyggelsen innebär inte risker för omgivningen.

Farligt gods

Nynäsvägen (väg 73), 300 meter från planområdet, är rekommenderad väg för primära transporter med farligt gods. Tågtransporter av farligt gods sker på stambanan genom Trångsund - Skogås.

Länsstyrelsen rekommenderar att inom 150 meter från transportled för farligt gods ska risksituationen bedömas vid exploatering. Länsstyrelsen anger följande rekommendationer för den fysiska utformningen kring järnvägen:³

- Inom 100 meter från järnväg ska risksituationen bedömas vid exploatering.
- 25 meter närmast järnvägen bör lämnas byggnadsfritt. Detta för att klara risker förknippade med urspårning av ett tåg och olyckor med petroleumprodukter, vilket är det dominerande transportslaget av farligt gods.
- Längs järnvägar tillåts tät och stabil kontorsbebyggelse ända fram till 25 meter från järnvägen och sammanhållen bostadsbebyggelse medges fram till

³ Länsstyrelsens rapport 2000:01

50 meter från den. Även om avstånden hålls kan särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning.

– Personintensiva verksamheter bör inte lokaliseras närmare än 50 meter från järnvägen om de kommer att inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning eller sätta sig i säkerhet. Även om avstånden hålls kan särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning.

”I centrala och mer tätbebyggda områden i Stockholmsregionen kan det finnas ett starkt intresse av att uppföra ny bebyggelse i områden nära järnvägen. När denna situation uppkommer krävs att en fördjupad riskanalys görs som visar om den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser. Tillämpning av avstegsfall från rekommendationerna ska alltid motiveras och skälen ska alltid framgå.”

Förslaget utgår från att inga bostadsdelar ligger närmare än 30 meter och inga parkeringsplatser i infartsparkeringen placeras närmare än 15 meter från närmaste spårmitt. Nivåskillnaden fastigheten del av Bonden 1, järnvägen emellan spelar in för bedömningen av risk med transporter av farligt gods relaterat den föreslagna bebyggelsen på den fastigheten.

En riskanalys⁴ har genomförts av konsult. Analysen visar att det är ett begränsat antal olycksrisker som bedöms påverka risknivån inom planområdet. Planområdet ligger ca tre meter högre än järnvägen, vilket medför ett naturligt skydd mot urspårning på järnvägen. Olycksrisker förknippade med majoriteten av farligt godsklasserna bedöms inte heller medföra oacceptabel risk inom planområdet, antingen p.g.a. mycket begränsade transportmängder (t.ex. explosivämnen och giftiga gaser) eller mycket små skadeområden (t.ex. giftiga respektive frätande ämnen).

För att hantera identifierade risker anger analysen nedanstående förslag på åtgärder för att minska konsekvenserna av en eventuell olycka förenliga med Plan- och bygglagen (2010:900);

”– Avståndet mellan Nynäsbanan och ny bostadsbebyggelse ska inte understiga 30 meter. Inom 50 meter från Nynäsbanan ska bostadshus utan framförliggande bebyggelse utföras med:

- friskluftsintag placerade bort från Nynäsbanan mot skyddad sida.
- utrymningsvägar placerade och utformade så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Nynäsbanan.
- fasader (inkl. fönster) som förhindrar brandspridning in i byggnad vid brand på järnvägen.*

– Obebyggda områden mellan Nynäsbanan och ny bebyggelse ska utföras så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

– Plank utmed järnvägen utförs i obrännbart material.

– Avståndet mellan Nynäsbanan och nytt parkeringsgarage samt carport ska inte understiga 10 meter. Inom 20 meter från Nynäsbanan ska fasader som

⁴ Riskanalys Bonden Trångsund september 2014 rev december 2014

vetter mot järnvägen på parkeringsgarage och carport utföras i obrännbart material för att begränsa risken för brandspridning vid brand på järnvägen.

** Denna åtgärd kan exempelvis uppfyllas genom att fasader som vetter direkt mot järnvägen inom område 1 utförs med obrännbart material. Fönster i dessa fasader utförs i lägst brandteknisk klass EW 30. Observera att kan finnas alternativa utformningar som ger motsvarande riskreducerande effekt som detta exempel åtgärder. ”*

En planbestämmelse b_1 om de nödvändiga åtgärderna för farligt gods som rekommenderats i riskanalysen har redovisats på plankartan. Dessutom har också två bestämmelser b_2 och $plank$ införts inom fastigheten Bonden 1 för byggnader respektive parkeringsdäck och garage/carport mm. Detta innebär att *bostadsfasaden närmast järnvägen ska utföras med obrännbart material och glas/fönster i fasaden ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30, som kan vara öppningsbara fönster åt PBLs perspektiv. Det innebär också att skyddsplank ska anordnas till en höjd av minst +42,0 och högst +44,0 meter över nollplanet, fasaden samt taket i minst sex meter mot järnvägen ska utföras i obrännbart material.*

Inga parkeringsplatser på infartsparkeringen placeras närmare än 15 meter från närmaste spårmitt. Detta har redovisats på plankartan som n_3 , en planbestämmelse som betyder att *parkeringsplats ska inte finnas. Skyddsplank kan uppföras, fasaden mot järnvägen utförs i obrännbart material.*

Lägenheterna i område 1 utryms via brandsäkra trapphus. De trapphus som vetter mot spårområdet har också en alternativ utrymningsväg mot sida som är vänd från järnvägen.

Lägenheterna i område 2 utryms också via brandsäkra trapphus som ansluter till parkering och är även vända från järnvägen.

Luft

Någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer för utomhusluft bedöms inte finnas i planområdet.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft gäller för olika föroreningar i utomhusluften. Normerna är gränsvärden som inte får överskridas. Svårast att klara är normerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid. Vid starkt trafikerade gator i stadskärnor och utmed större infarter ligger halterna i närheten av eller över normvärdena.

Kvävedioxidhalterna i planområdet ligger i intervallet 24-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Normen för dygnsmedelvärdet är 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och avser 98-percentil, vilket innebär att värdet får överskridas högst 7 gånger per år.

PM 10 halterna i planområdet ligger i intervallet 22-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Normen för dygnsmedelvärdet är 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och avser 90-percentil, vilket innebär att

värdet får överskridas högst 35 gånger per år. Den översiktliga kartläggningen görs av Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund och är senast uppdaterad 2010 (<http://slb.nu/lvf/>).

Elektromagnetiska fält

Vid planeringen av nya byggnader bör enligt myndigheters försiktighetsprincip eftersträvas att exponeringen av elektromagnetiska fält begränsas. Magnetfälts nivåer bör inte överstiga 0,4 µT vid nyplanering av bostäder.

Om ny bebyggelse lokaliseras mer än 30 meter från järnvägen är risken för störningar på grund av elektromagnetiska fält normalt försumbar.⁵ Normalutformade transformatorstationer ska förläggas minst 5 meter från byggnad där människor vistas om avskärmning inte ordnas på annat sätt.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Området VA-försörjs genom anslutning till allmänt ledningsnät, byggnaderna bedöms kunna anslutas med självfallsledningar.

Befintlig spillvattentunnel parallellt med järnvägen markeras i detaljplanekartan (*t*) och lägsta schaktdjup över tunneln begränsas till + 22,0 m över nollplanet.

Dagvatten

Område 1 består i nuläget delvis av hårdgjorda ytor som används till parkering och garage. Övrig mark inom området utgörs av vegetationsklädd mark där vegetationen består av uppvuxna lövträd och gräsbevuxen mark.

Område 2 består mestadels av naturmark med hållmark bevuxen med tall och på den plana ytan blandskog. Inom området finns en hårdgjord parkeringsyta.

En dagvattenutredning har gjorts (Grontmij AB 2014-01-10). Dagvattenflödet har beräknats för 2- och 10-års regn med klimatfaktor 1,15⁶. Utredningen redovisar att dagvattenflödet i område 1, kommer att öka med 10- 30 % beroende på i vilken utsträckning man väljer sedumtak.

För område 2 beräknas ökningen bli 120-170 % beroende på vilken typ av markbeläggning som väljs för parkeringsytorna.

En översiktlig beräkning av föroreningsbelastningen har också genomförts. Den redovisar att dagvattnet behöver genomgå någon slags rening innan det

⁵ Banverkets rapport Järnvägen i samhällsplaneringen 2009

⁶ Enligt Svenskt vatten P 104 bör statistiskt fastställda regnintensiteter ökas med 10 – 20 % för att ta höjd för framtida klimatförändringar.

avleds till recipienten. De fördröjnings – och reningsmetoder som föreslås är följande:

Område 1

Fördröjnings- och/eller perkolationsmagasin föreslås, som ev. kan förläggas under den asfalterade ytan i söder, mellan carport och den öppna parkeringsytan. Magasinet kan då ta emot dagvatten från den östra delen av området medan den västra delen, efter fördröjning i grönytor, avleds till befintliga dagvattenbrunnar. För att minimera dagvattenflödet och behovet av fördröjning samt öka reningseffekten kan sedum väljas för takytorna. Gröna ytor bör i så stor utsträckning som möjligt utnyttjas. Takdagvatten, samt vatten från gång- samt cykelvägar kan ledas till öppna avvattnings- och/eller dräneringsstråk. Genomsläpplig beläggning kan väljas i stället för asfalt.

Område 2

De nya parkeringsytorna beläggs med genomsläpplig markbeläggning och ansluts till dräneringsstråk som förläggs utmed parkeringsytorna och mynnar i slänten ner mot Trångsundsvägen. Takflödet avleds via stuprör och skålade betongrännor direkt till slänten där det tillåts infiltrera. Eventuellt kan ett dike förläggas i grönytan mellan bergsslänten och Trångsundsvägen, om grönytan i sig visar sig vara otillräcklig för att omhänderta det dagvatten som inte infiltreras i området.

En översiktlig beräkning av föroreningsbelastningen och reningseffekten med de olika dagvattenlösningarna har gjorts. En grov uppskattning av föroreningsreduktion har gjorts där man utgått från Trafikverkets schablonvärden för reningsgrader i vägdiken (Trafikverket, 2011). Utredningen redovisar genomsnittliga föroreningshalter före åtgärd samt beräknade min- medel och maxvärden efter åtgärd. Generellt kan sägas att både filtrering - genom naturliga jordlager, anlagda magasin eller artificiella filter – och sedimentation har god reningseffekt vad gäller suspenderat material och partikelbundna föroreningar. Beräkningarna redovisar en minskning av föroreningshalterna mellan som minst 10 % och som mest 90 % beroende på ämne.

Värme

Södertörns fjärrvärme AB har en befintlig fjärrvärmeledning inom planområdet på fastigheten Hammartorp 1:1.

Elförsörjning

Genomförande av planen innebär att den befintliga transformatorstationen, som ligger intill fastigheten Bonden 5, ska flyttas. Närmaste transformatorstation ligger vid Trångsundsvägen.

Energiförsörjning

En utbyggnad bör följa de riktlinjer som anges i kommunens Klimat- och energiplan.

Avfallshantering

Närmaste återvinningsstation, som finns inom planområdet på fastigheten Bonden 1 närmast järnvägen, ska flyttas. Det finns en återvinningsstation på Hammartorpsvägen vid korsningen Spelvägen, ca 300 meter från planområdet. Avfall ska förvaras och hämtas i tillämplig typ av avfallsbehållare i enlighet med vad som föreskrivs i den av kommunfullmäktige fastställda renhållningstaxan. Avfallshantering ska ske enligt avfallsplanen och anpassas till långtgående källsortering och återvinning.

Räddningstjänst

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Inför detaljplanearbetet har ett planprogram upprättats och programsamråd genomförts.

Detaljplanearbetet genomförs med normalt planförfarande. Arbetet med att ta fram en detaljplan regleras i plan- och bygglagen ÄPBL (1987:10) som ersattes i maj 2011 av Plan- och bygglagen (2010:900). Arbetet med föreliggande detaljplan inleddes före maj 2011 och planen har därför utformats och handlagts med stöd av den äldre lagen och kan delas in i olika skeden.

Detaljplanen ska ge en samlad bild av markanvändningen och hur miljön är tänkt att förändras eller bevaras. Under samrådsskedet tas ett förslag till detaljplan fram och berörda ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Därefter sker en bearbetning av planförslaget som sedan ställs ut för utställning för allmänheten, vilket sker under utställningsskedet. I antagandeskedet antas detaljplanen av kommunfullmäktige. Efter antagandet vinner detaljplanen laga kraft under förutsättning att den inte överklagas. Endast skriftliga synpunkter kan ligga till grund för rätten att överklaga efter det att planen är antagen, om synpunkterna inte har blivit tillgodosedda.



Tidplan

Samråd kring planförslaget har skett under tiden 7 april – 23 maj 2014 och utställning under tiden 30 oktober – 28 november 2014.

Kommunfullmäktige bedöms kunna anta detaljplanen under andra kvartalet 2016.

Genomförandetid

Detaljplanen föreslås få en genomförandetid på 5 år från den dag då beslutet att anta detaljplanen har vunnit laga kraft. När detaljplanens genomförandetid börjar kan bygglov enligt detaljplanen lämnas.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 5:11), men planen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver planen.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Huddinge kommun ska vara huvudman för allmänna platser (gatumark och naturmark). Kommunen ansvarar för att gatorna och andra allmänna anläggningar byggs ut till kommunal standard. Kommunen ansvarar för drift och underhåll.

Fastighetsägaren ansvarar för anläggande och drift av byggnation, anläggningar och vatten- och avloppsledningar inom kvartersmark.

Enligt detaljplanens bestämmelser har intilliggande fastigheter rätt till genomfart genom området till sin fastighet genom ett område betecknat med y på detaljplanen

Befintlig återvinningsstation belägen inom fastigheten Bonden 1 måste flyttas till ny lokalisering i närområdet. Huga Fastigheter AB och kommunen ansvarar gemensamt för att finna ny placering och FTI AB ansvarar för att en ny återvinningsstation byggs ut och de ansvarar också för drift och underhåll.

Stockholm Vatten AB ansvarar för VA-ledningar och dagvattenledningar/-anläggningar på allmän platsmark. Stockholm Vatten AB ansvarar därmed för att ovanstående anläggningar byggs ut och de ansvarar också för drift och underhåll.

På allmän plats och vid kommunalt huvudmannaskap ansvarar Huddinge kommun för dagvattenbrunnar och servisledningar från brunnarna till Stockholm Vattens huvudledning för dagvatten.

Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till proppskåp i byggnad.

Teliasonera AB ansvarar för teleledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till första telefonjacket.

Södertörns fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmanläggningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till undercentral i byggnad.

Avtal

Ett mark- och exploateringsavtal ska tecknas med exploatören innan planen vinner laga kraft. Avtalet reglerar åtaganden som krävs för att genomföra exploatering av kvartersmark för bostäder så som marköverlåtelse, standard och kostnader för utbyggnad av allmän plats mark mm.

Mark- och exploateringsavtalet reglerar även överlåtelse av mark utlagd som kvartersmark för parkeringsändamål inom del av fastigheten Bonden 1. Avtalet reglerar även anläggande samt drift och underhåll av infart till parkeringen för Bonden 1. Avtalet öppnar för att möjliggöra en framtida gemensamhetsanläggning, markerad med g på detaljplanen.

Ett avtal som reglerar upplåtelse för transformatorstation ska tecknas mellan Huddinge kommun och Vattenfall Eldistribution AB. Upplåtelsen kan regleras genom ett markupplåtelseavtal, ledningsrätt eller marköverlåtelse.

Tre avtal inom Bonden 1 ska upprättas. Två rörande anläggande av drift och underhåll av skydd/plank i tomtgräns mot järnvägen, ett avtal mellan kommunen och Trafikverket och ett mellan fastighetsägaren/exploatören och kommunen, samt ett avtal rörande tillfart till järnvägsområdet mellan Trafikverket och fastighetsägaren/exploatören.

Mark- och exploateringsavtalet reglerar att ljudklass B inomhus tillämpas för bostäderna och att uteplats i anslutning till bostaden (Hammartorp) ordnas som uppfyller bullerutredningens riktlinjer. Avtalet reglerar även att plantering i form av fruktträd och blommor mm ska finnas i kvarter 1 vid den naturminnesmärkta eken och har betecknats med n_2 på plankartan. Avtalet reglerar också ett utökat skydd för den naturminnesmärkta eken under byggskedet.

Den befintliga återvinningsstationen inom planområdet måste flyttas och placeras i närområdet. Placeringen är ännu inte bestämd. Vid en ny lokalisering ska ett avtal som reglerar upplåtelsen av återvinningsstationen tecknas mellan FTI AB och berörd fastighetsägare.

Avtalet för infartsparkeringen kommer att ses över och uppdateras eller kompletteras med ett tilläggsavtal vid behov.

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

I detaljplanen är gatu- och naturmark utlagd som allmän platsmark (allmänt tillgänglig mark) med kommunalt huvudmannaskap. Huddinge kommun äger all mark som är utlagd som allmän plats inom området, del av fastigheterna Nytorp 2:1, Nytorp 2:7, Östra Skogås 1:2, Västra Skogås 1:2, Hammartorp 1:1 och Sjöängen s:1.

Inom detaljplaneområdet äger Huddinge kommun mark som är utlagd som kvartersmark för bostäder och parkering inom delar av fastigheterna Hammartorp 1:1, Bonden 5 och Nytorp 2:7. Övrig kvartersmark för bostäder och parkering är i privat ägo inom del av fastigheterna Bonden 1, Bonden 2 Prinsen 3 och Prinsen 4.

Huddinge kommun äger mark som är utlagd som kvartersmark för teknisk anläggning (transformatorstation) inom del av fastigheten Hammartorp 1:1.

Fastighetsbildning

En eller flera fastigheter för bostadsändamål ska bildas genom att mark utlagd som kvartersmark för bostäder överförs genom fastighetsreglering mellan exploatören och Huddinge kommun för att få lämplig fastighetsindelning. Kvartersmarken för bostäder kan delas in i flera fastigheter. Ett mark- och exploateringsavtal ska tecknas mellan Huddinge kommun och aktuell fastighetsägare som reglerar marköverlåtelser.

En egen fastighet ska bildas med ändamålet parkering genom avstyckning från del av Huddinge kommuns fastighet Hammartorp 1:1 och överföring av mark från del av fastigheten Bonden 1. Ett avtal måste tecknas mellan Huddinge kommun och aktuell fastighetsägare till Bonden 1 som reglerar marköverlåtelsen.

En egen fastighet kan bildas för ändamålet teknisk anläggning (transformatorstation) genom avstyckning från del av Huddinge kommuns fastighet Hammartorp 1:1. Alternativt kan ledningsrätt upplåtas eller ett markupplåtelseavtal tecknas.

Gemensamhetsanläggningar

Beroende av hur kvartersmarken för bostäder indelas i fastigheter kan en eller flera gemensamhetsanläggningar behöva bildas.

En gemensamhetsanläggning för tillträde från Korpstigen ska bildas i kvarter 2 där fastigheter som nyttjar infarten deltar. Området är markerat med g på plankartan.

En eller flera gemensamhetsanläggningar inom område 1 kan behöva bildas som reglerar infart till parkeringsdäck, ny infart från Trångsundsvägen, gemensamma ytor, anläggningar och innergård där fastigheter som nyttjar anläggningarna deltar i gemensamhetsanläggningen. Områdena är markerade med g på plankartan.

Ledningsrätt

Ledningsrätt kan upplåtas för teknisk anläggning (transformatorstation) i de fall upplåtelsen inte hanteras genom markupplåtelseavtal eller fastighetsbildning.

Servitut

Ett servitut ska bildas vilket ger Trafikverket rätt att använda väg och grind på Bonden 1 för att nå järnvägsanläggningen till förmån för Trafikverket. Området är markerat med y på plankartan mellan fastigheterna Bonden 1 och Västra Skogås 1:1.

Ett servitut ska bildas för dagvattentunneln inom fastigheterna Bonden 1 och Hammartorp 1:1 till förmån för Stockholm Vatten ABs fastighet. Området är markerat med t på plankartan.

Beroende på hur kvartersmarken för bostäder indelas i fastigheter kan ytterligare servitut behöva tillskapas.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Den föreslagna bebyggelsen kan delvis använda sig av befintlig infrastruktur. Vissa kostnader för nya trafiklösningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder m.m. kommer dock att uppstå för kommunen. De lösningar som krävs för att möjliggöra exploatering av

bostäder bekostas av exploatören vilket regleras via mark- och exploateringsavtal.

Kommunen får intäkter från försäljning av mark för bostadsbyggnation vilket ska regleras i avtal.

Drift- och gatuunderhåll

Huddinge kommun har huvudmannaskapet för omkringliggande gator och så kommer det även fortsättningsvis att vara. Tillkommande gångbanor förändrar kommunens driftförutsättningar något.

Kostnader för fastighetsägarna

Kostnader för trafiklösningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som krävs för att möjliggöra bostadsbebyggelsen kommer delvis att bekostas av exploatör. Kostnaderna regleras via mark- och exploateringsavtal.

Fastighetsägaren till fastigheten Bonden 1 bekostar skyddsåtgärder som kan behövas för att skydda den kulturminnesmärkta eken inom fastigheten.

Fastighetsägaren till fastigheten Bonden 1 bekostar uppförande och underhåll av skyddsplank mot järnvägen.

För anslutning till det allmänna VA-ledningsnätet ska avgift betalas enligt Stockholm Vatten ABs VA-taxa. Avgiften utgörs av anläggningsavgift (engångsavgift) och brukningsavgift (periodisk avgift).

Anläggningsavgiftens storlek är bland annat beroende av fastighetens storlek, antal lägenheter och om fastigheten ansluts till vatten, spillvatten (avlopp) och dagvatten.

Anläggningsavgift kan enligt VA-lagen debiteras när Stockholm Vatten AB har upprättat och anvisat förbindelsepunkten där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna.

Vatten och avlopp

För anslutning till det allmänna VA-ledningsnätet ska avgift betalas enligt Stockholm Vatten ABs VA-taxa. Avgiften utgörs av anläggningsavgift (engångsavgift) och brukningsavgift (periodisk avgift).

Anläggningsavgiftens storlek är bland annat beroende av fastighetens storlek, antal lägenheter och om fastigheten ansluts till vatten, spillvatten (avlopp) och dagvatten.

Anläggningsavgift kan enligt VA-lagen debiteras när Stockholm Vatten AB har upprättat och anvisat förbindelsepunkten där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna.

Gatukostnader

Inga gatukostnader kommer att tas ut i området då kostnaderna för utbyggnad av trafiklösningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder regleras via avtal.

Bygglovavgift

När detaljplanen har vunnit laga kraft och genomförandetiden börjat har fastighetsägarna rätt att få bygglov enligt planen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens bygglovtaxa.

Planavgift

Plankostnadsavtal som täcker kostnaderna för planläggningen har tecknats mellan fastighetsägaren och kommunen. Ingen planavgift ska tas ut i bygglovsskedet.

Fastighetsbildning

Kostnad för fastighetsbildning beror på tidsåtgången. Kontakta lantmäterimyndigheten för mer information, telefon 08-535 300 00.

Kommunen betalar fastighetsbildningskostnaden vid inlösen av allmän platsmark. Fastighetsägare betalar i normalfallet fastighetsbildningskostnaden för att bilda fastigheter eller gemensamhetsanläggningar inom kvartermark. Bildande av ledningsrätt betalas i normalfallet av ledningsägaren.

El och tele m.m.

För uppgift om kostnad för anslutning till respektive ledningsnät, kontakta Vattenfall Eldistribution AB samt Telia Sonera AB.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Följande analyser och utredningar har utförts:

- Bullerutredning och vibrationsutredning
- En riskanalys
- En solstudie och siktanalys
- En trädinventering
- Dagvatten
- Geoteknisk, undersökningen ska kompletteras och översändas till Trafikverket inför genomförandeskedet
- Trafikanalys

Administrativa frågor

Ansvaret för arbetet med denna detaljplan ligger på kommunstyrelsens förvaltning/samhällsbyggnadsavdelningen/plansektionen i samarbete med medverkande från kommunens förvaltningar.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Samhällsbyggnadsavdelningen, plansektionen

Raad Alwajid

Planarkitekt