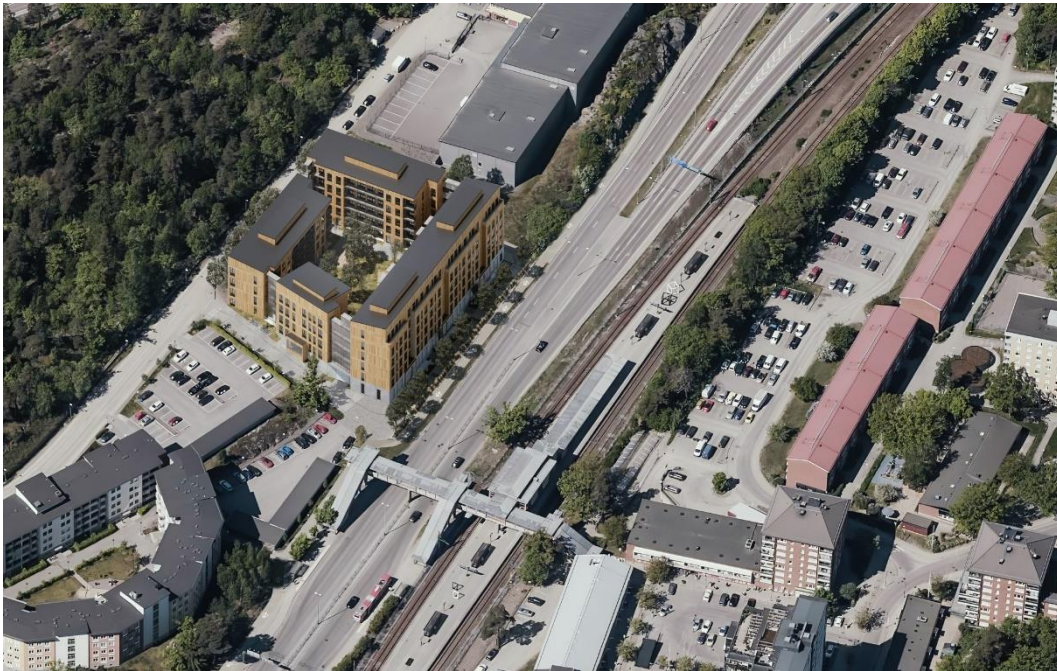


Planbeskrivning

Detaljplan för Sändaren 2 m.fl. i kommundelen Trångsund



Figur 01. Vision över kvarteret utbyggt enligt plan. Bild: Semrén+Månsson.

Samrådshandling

Kommunstyrelsens förvaltning, oktober 2019

Samhällsbyggnadsavdelningen

KS-2018/1711

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete med Landskapslaget AB - HSB.

Projektgrupp

Raad Alwajid, planarkitekt, plansektionen

Anton Sjöblom, exploateringsingenjör, mark- och exploateringssektionen

Robin Hansson, miljöplanerare, plansektionen

Isabelle Stöckel, gatuprojektledare, gatuprojektsektionen

Helena Ma, trafikplanerare, trafik och landskapssektionen

Ludvig Netré, arkitekt, Landskapslaget AB åt HSB

Innehåll

Sammanfattning	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Behov av strategisk miljöbedömning	4
Genomförande	4
Detaljplan	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Planens förenlighet med miljöbalken	9
Förutsättningar, förändringar och konsekvenser	10
Genomförande	31
Organisatoriska frågor	31
Fastighetsrättsliga frågor	32
Ekonomiska frågor	33
Tekniska frågor	34
Administrativa frågor	34

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett nytt bostadskvarter i södra Trångsund samt att säkerställa det regionala cykelstråket mellan Nynäshamn och Stockholm. Planområdet är beläget strax väster om pendeltågstationen och utgörs av naturmark som tidigare delvis använts som villatomter. Detaljplanen möjliggör en bebyggelse till en höjd motsvarande sex våningar mot Magelungsvägen och fyra våningar mot Dalarövägen. Den nya bebyggelsen kommer utgöra ett nytt entrémotiv för stadsdelen vilket ställer krav på god arkitektur och ett väl avvägt uttryck. Planområdet är mycket stört av trafikbuller och en sluten bostadsgård krävs. Gården bör vara rikligt planterad och ha plats för småbarnslek, uteplatser och ytor för dagvattenhantering. Det finns en lågpunkt och en befintlig översvänningsrisk nordost om planområdet i höjd med pendeltågstationen. En separat utförd dagvattenutredning visar att en utbyggd detaljplan inte förvärrar situationen.

Behov av strategisk miljöbedömning

Enligt plan och bygglagen (4 kap) och miljöbalken (6 kap) ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program undersöka om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Aktuell plan bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Kommunen har samrått med länsstyrelsen i frågan genom ett undersökningssamråd under september - oktober 2019. Kommunen kommer inför granskning att fatta ett särskilt beslut kring frågan om betydande miljöpåverkan i enlighet med miljöbalken 6 kap, § 7.

Genomförande

Planarbetet genomförs med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Beräknad tidplan för planprocessen är:

Samråd	kvartal 1 2020
Granskning	kvartal 2-3 2020
Antagande	kvartal 4 2020

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft.

I samband med framtagande av detaljplanen upprättas ett mark- och genomförandeavtal i vilket marköverlåtelse, kostnads- och genomförandeansvar regleras. Fastighetsreglering kommer att behöva ske inför byggnation.

Detaljplan

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett nytt bostadskvarter i södra Trångsund samt att säkerställa det regionala cykelstråket mellan Nynäshamn och Stockholm. Detaljplanen utgör en viktig del i kommunens långsiktiga ambition för Trångsund och överensstämmer med översiktsplanens inriktning.

Planområdet är beläget strax väster om pendeltågstationen och utgörs av naturmark som tidigare delvis använts som villatomter. I norra delen finns en rest av Gamla Nynäsvägen samt ett tomställt gulmålat trähus ("gula villan"). Åt söder avgränsas planområdet av Dalarövägen och Trångsunds begravningsplats.

Detaljplanen möjliggör en bebyggelse till en höjd motsvarande sex våningar mot Magelungsvägen och fyra våningar mot Dalarövägen. Den nya bebyggelsen kommer utgöra ett nytt entrémotiv för stadsdelen vilket ställer krav på god arkitektur och ett väl avvägt uttryck. Längs Magelungsvägen ska fasaden ges en vertikal indelning och den översta våningen vara något indragen. Vidare ska bottenvåningen mot Magelungsvägen ha ett avvikande material relativt övrig fasad och en invändig höjd som möjliggör verksamheter såsom café, butik eller kontor. Kvarterets fasad mot Dalarövägen ska vara två meter indragen från vägen och bör utföras med ett nedtonat uttryck för att samspela med begravningsplatsen. Planområdet är mycket stört av trafikbuller och en sluten bostadsgård krävs. Gården bör vara rikligt planterad och ha plats för småbarnslek, uteplatser och ytor för dagvattenhantering. Högst hälften av gårdsytan får vara underbyggd och om möjligt ska dagens marknivåer tas tillvara. Marklov krävs för nedtagande av befintliga träd. All boendeparkering hanteras i garage. Angöring till entréer kan ske längs omgivande kommunala gator samt längs en gåfartsgata på kvartersmark. Det regionala cykelstråket flyttas i sidled och breddas till kommunens standard. Längs cykelstråket ska en grässlänt med gatuträd anläggas för att skapa en trevligare miljö längs Magelungsvägen.

Det finns en lågpunkt och en befintlig översvämningsrisk nordost om planområdet i höjd med pendeltågstationen. En separat utförd dagvattenutredning visar att en utbyggd detaljplan inte förvärrar situationen. Genom föreslagna åtgärder kan ett 10-årsregn (med klimatfaktor 1,25) hanteras utan att vare sig vattnets föroreningshalt eller flöde från planområdet ökar. Marknivån på vändplanen ska förbli lika som idag (+34,0). En del av cykelstråket regleras för att vattnet ska ledas norrut (+33,9). Höjderna ska studeras i en mer noggrann projektering inför granskning. Av säkerhetsskäl ska entréer mot Magelungsvägen ska ha lägsta nivå +35,0 och byggnaden tekniskt sett ska klara en översvämnning till den nivån. Vidare ska trapphus som försörjer bostäder kunna nås från både bostadsgård och gata.

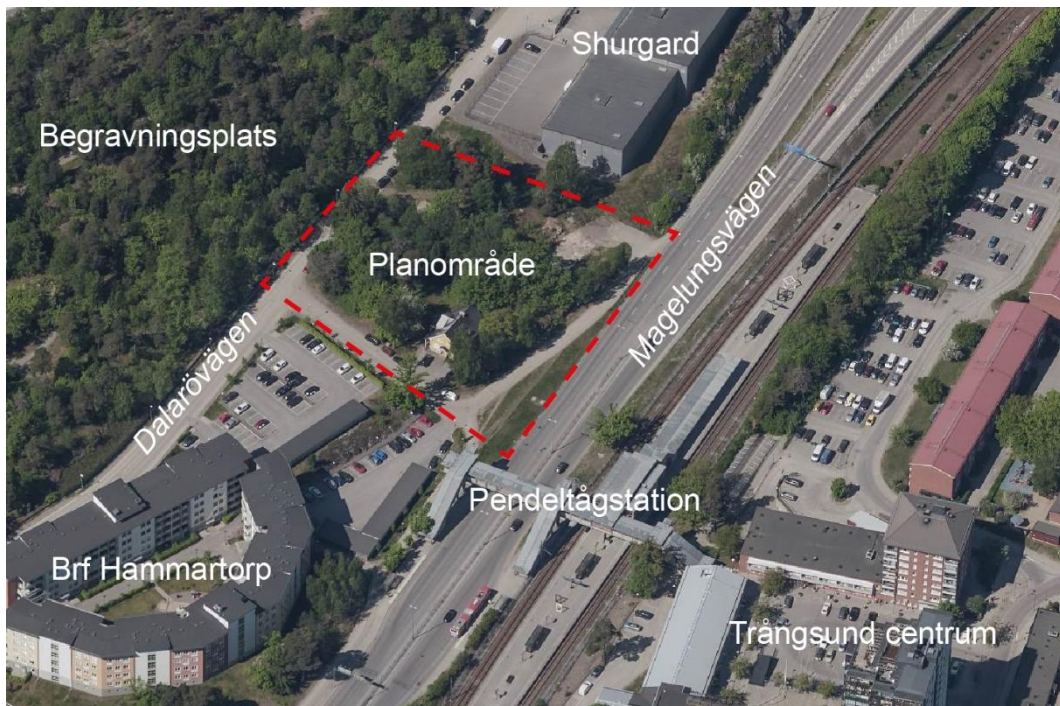
Plandata

Lägesbestämning, areal och markägförhållanden

Planområdet är beläget cirka 150 meter sydväst om Trångsunds centrum. Planområdets totala areal är cirka 0,75 hektar (7500 kvm) och omfattar fastigheterna Sändaren 2, Hammartorp 2:16 och Hammartorp 2:17 samt del av Hammartorp 1:1, del av samfälligheten Fållan S:1 och del av samfälligheten Hammartorp S:1. Sändaren 2 och Hammartorp 2:17 ägs av HSB Bostad AB. Hammartorp 2:16 och Hammartorp 1:1 ägs av Huddinge kommun. Fållan S:1 är delägd av kommunägda Hammartorp 1:1 och 3:1 och 3:21 samt privatägda Fållan 3:16. Hammartorp S:1 är delägd av kommunägda Nytorp 2:3, Västra Skogås 1:2 och Östra Skogås 1:2.



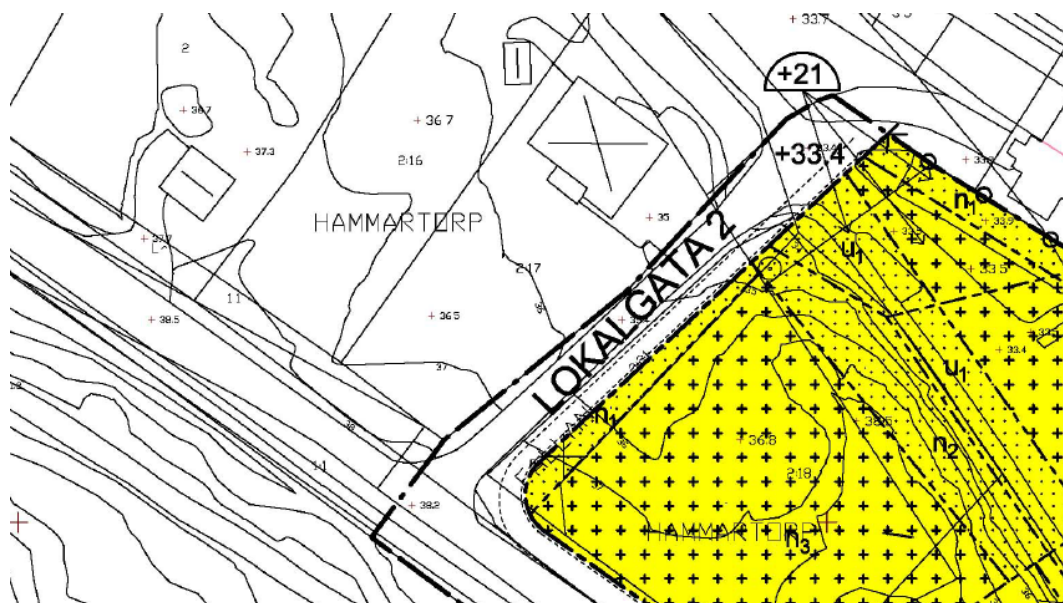
Figur 02. Flygfoto med plangränsen ungefärligt markerad med röd linje. Bild: Huddinge kommun



Figur 03. Flygfoto med plangränsen ungefärligt markerad med röd linje. Jämför med figur 1. Bild: Huddinge kommun

12-22 och innebar bland annat att ”Detaljplan för Trångsunds överfart m.m” upphävs för fastigheterna Hammartorp 2:16 och 2:17.

Fastigheterna Mikrofonen 1 och 2, Dalarövägen och återvändsgatan förbi ”gula villan” är planlagd med ”Detaljplan för del av Fållan 3:21 m.fl.” med aktbeteckning SBN PL 2005/52 313 (alternativ aktbeteckning 18-H-7). Planen vann laga kraft 2008-03-07. Genomförandetiden har gått ut. Dalarövägen och återvändsgatan är planlagd med LOKALGATA 2 och en höjdregering, +33,4. Del av planen (gatumark) ersätts med likvärdig reglering i och med aktuell detaljplan.



Figur 05. Utsnitt från Detaljplan för del av Fållan 3:21 m.fl. Observera att höjdsystemet då var RH 00 vilket ersatts av nuvarande RH2000. Bild: Huddinge kommun.

Planuppdrag och program för detaljplanen

Projektet finns med i kommunstyrelsens plan för samhällsbyggnad och lokalförsörjning 2018–2020. Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 2019-01-19, § 18 att uppdra åt kommunstyrelsens förvaltning att upprätta detaljplan för Sändaren 2 m.fl. genom ett standardförfarande.



Figur 06. Vision över hur bebyggelsen kan utformas enligt plan. Fyra huskroppar sammanlänkade med hushöga glasväggar som kombineras med balkonger. Gården utformad med grönska och plats för lek och dagvattenhantering. Vägslingan på kvarterets två norra sidor är på kvartersmark. Bild: ÅWL Arkitekter/Huddinge kommun.

Planens förenlighet med miljöbalken

Behov av strategisk miljöbedömning

Enligt plan och bygglagen (4 kap) och miljöbalken (6 kap) ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program undersöka om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra *en betydande miljöpåverkan*. Om så är fallet ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Nedan följer en kort motivering utifrån mallen Planen, Platsen och Påverkan.

Planen

Detaljplanen möjliggör ett nytt bostadskvarter med tillhörande infrastruktur.

Platsen

Planområdet utgörs av naturmark som tidigare delvis använts som villatomter. I norra delen finns en rest av Gamla Nynäsvägen samt ett tomställt gulmålat trähus ("gula villan"). I söder angränsar planområdet till ett kulturhistoriskt intressant sammanhang bestående av Dalarövägen och Trångsunds begravningsplats. Geologin inom planområdet utgörs av berg i dagen och morän. Växtligheten präglas av en blandning av vilda arter och trädgårdsarter. Nordlig del av fastigheten Sändaren 2 är påverkad av sprängning med anledning av tidigare enbostadshus. Planområdet är stort av omgivande storskalig infrastruktur. Nynäsbanan och Nynäsvägen/väg 73 utgör primära transportleder för farligt gods.

Påverkan

Planen medför en ändrad markanvändning och ger en större andel hårdgjorda ytor. Under framtagandet av detaljplanen har ett flertal utredningar genomförts och dess resultat inarbetats i detaljplanen. Naturvärden inom planområdet är framför allt kopplade till ett antal ekar på Hammartorp 2:17 varav en är bevuxen med en rödlistad ekticka. Förlust av vegetation minimeras genom att högst hälften av bostadsgården får vara underbyggd, att träd ska planteras längs Magelungsvägen och att marklov krävs för nedtagande av träd inom gårdsytan. Vidare ska det undersökas om nedtagna ekar kan läggas upp som faunadepå i närområdet. Dagvattenflöden och föroreningshalter ska hanteras genom att rekommendationer i utförd dagvattenutredning följs. Planen bedöms inte innebära att befintlig översvämningssrisk kring Magelungsvägen ökar. Befintlig byggnad ("gula villa") på Hammartorp 2:17 bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde men är inte utpekad i kommunen kulturmiljöinventering. Riktvärden för buller kan uppfyllas med slutet kvarter och med en god disposition av planlösningar och uteplatser. Intilliggande bostadskvarter kan antas påverkas av genomförandet av planen då trafiken till och från området kommer att öka. Ökningen är marginell.

Sammanfattning och motiverat ställningstagande

Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Planen främjar en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Kommunen har samrátt i frågan med länsstyrelsen genom ett undersökningssamrád under september - oktober 2019. Kommunen kommer inför granskning att fatta ett särskilt beslut kring frågan i enlighet med miljöbalken 6 kap, § 7.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Natur

Mark och vegetation

Området är småkuperat och består i huvudsak av ett skogsbevuxet fastmarksområde av morän och berg. Marknivån varierar mellan ca +34 och +39 över angivet nollplan. Växtligheten präglas av en blandning av vilda arter såsom blåbär, vitsippa, smultron och stensöta samt trädgårdsarter såsom vintergröna, bergenia, krokus, snödroppar och skuggnäva. Ett flertal stora träd finns inom

området varav ett antal ekar. Detaljplanen ställer krav på att nya träd ska planteras längs Magelungsvägen. Längs Dalarövägen och på bostadsgården bör träd planteras. Marklov krävs för nedtagande av träd inom område för tänkt bostadsgård. Ett antal av de ekar som tas ned bör läggas upp i närområdet som faunadepå för insekter. Högst hälften av bostadsgården får vara underbyggd med garage, dels med anledning av hantering av dagvatten, dels för att så mycket som möjligt av dagens mark och vegetation ska kunna tas tillvara.

Naturvärden

Planområdet har inte getts något naturvärde (Bedömning: Naturvärdering, Conec, 2019-08-26) men en ek med en rödlistad art har hittats, ekticka NT (nära hotad), se röd prick på karta nedan. Detta träd har ett visst naturvärde (lägsta kategorin av naturvärden). Ytterligare några av träden (tallar, ekar och hästkastanj) är bevarandevärda på grund av sin storlek.



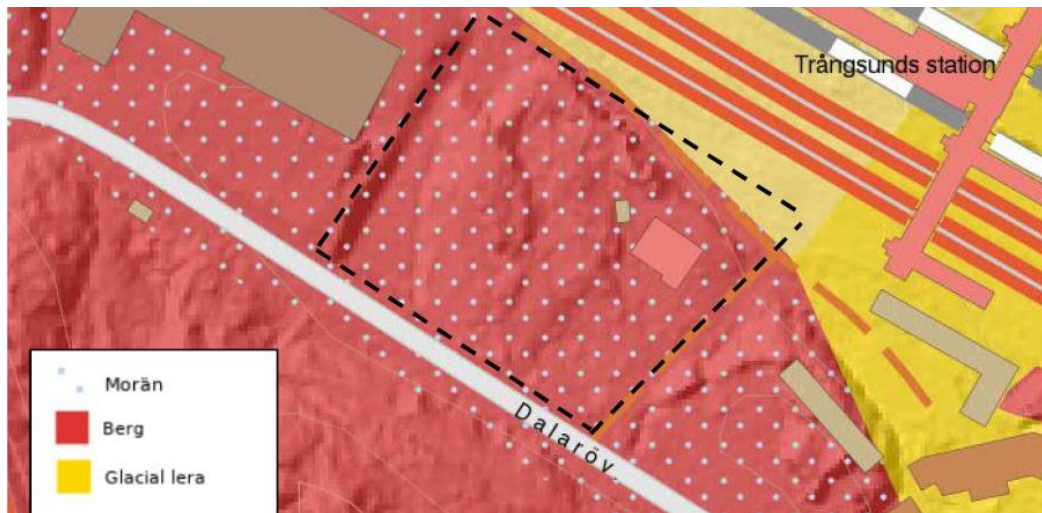
Figur 07. Karta över träd och deras ungefärliga stamdiameter. Eken med ekticka är markerad med röd prick. Bild: Conec

Geologiska förhållanden

Markförhållandena på platsen har små variationer och jorddjupen är små, upp till cirka tre meter i de punkter som undersökts (Geoteknisk utredning, Iterio, 2019-04-30, rev 19-08-22). I den östra och västra delen består marken överst av fyllning som underlagras av lera med i huvudsak torrskorpekaraktär. Under leran följer friktionsjord på berg. I övrigt består marken av berg i dagen eller morän på berg. Byggnader, inklusive garage, kan till största delen grundläggas på packad sprängbotten eller på packad fyllning efter att förekommande lösa jordar schaktats bort. I gränzonen mellan dessa grundläggningssätt blir sannolikt grundläggning på fast lagrad friktionsjord aktuell.

Sulfidhaltigt berg

En majoritet av bergen i Huddinge innehåller sulfid. Vid sprängning ska halten bedömas och om sulfid påträffas ska en efterbehandlingsplan upprättas. Även fyllning som används för grundläggning ska vara kontrollerad avseende på sulfidhalt (PM-Geoteknik, Iterio, 2019-04-30, rev 19-08-22).



Figur 08. Jordartskarta för planområdet enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU). Området består av lera (gult) och berg (rött) med tunt osammanhängande moränlager (ljusblå prickar). Bild: Tyréns/SGU

Markradon

Området betecknas som normalriskområde för radon. I bygglovsskedet ska det redovisas hur riktvärden klaras. Fyllning som används vid grundläggning ska vara kontrollerad avseende radonhalt.

Risk för ras och skred

Planområdet består av berg i dagen eller ytligt berg och därför finns liten risk för sättningar, ras eller skred. Planområdet har inte pekats ut som aktsamhetsområde med förutsättningar för skred av kartläggning av Sveriges geologiska undersökning (SGU).

Klimatanpassning

Framtidens förändrade klimat väntas både bli torrare och ge fler kraftiga regn. Vegetation ger skugga och minskad värmebelastning. I detaljplanen säkerställs att tillräckliga ytor finns för dagvattenhantering och grönska.

Hydrologiska förhållanden

Området är kuperat och har förhållandevis goda avrinningsförhållanden. Planområdet avvattnas till sjön Magelungen som ingår i Tyresåns sjösystem. Tyresån är ett stort sammanhängande system av sjöar och vattendrag och Magelungen är den största sjön inom avrinningsområdet. Området ligger på en höjd med ytligt berg vilket innebär att grundvattenförekomst inte bedöms bli påverkat av planerad byggnation. Grundvatten har därför inte undersökts.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

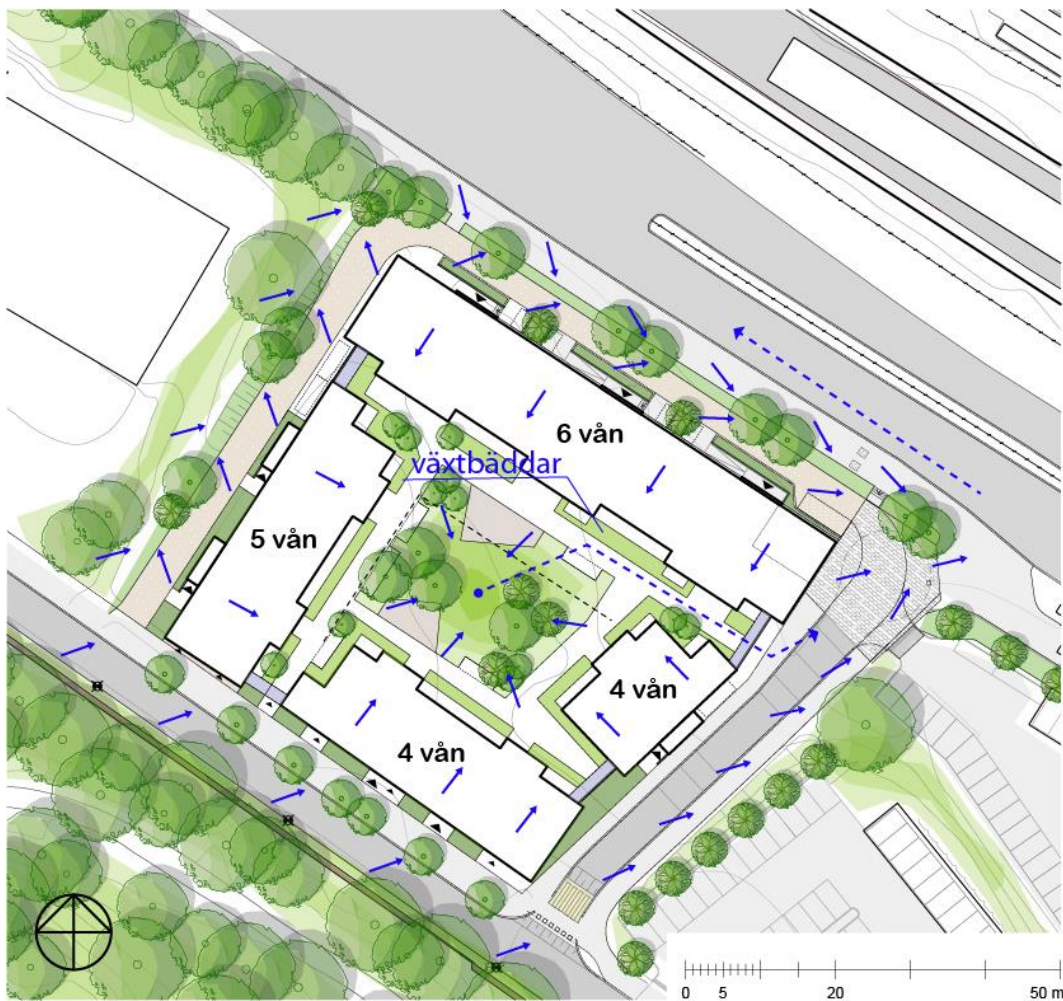
För varje vattenförekomst i landet har miljökvalitetsnormer fastställts och det övergripande målet är god ekologisk och kemisk status för alla sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten. Att följa miljökvalitetsnormer för vatten innebär att planläggningen inte får leda till en försämrad status för någon av de kvalitetsfaktorer som finns angivna för respektive vattenförekomst. Planen får heller inte på annat sätt äventyra möjligheten att uppnå god status eller god potential hos någon av vattenförekomsterna. Magelungen ska enligt vattendirektivet uppnå god kemisk status år 2025 och en god ekologisk status till år 2021. Miljökvalitetsnormer för sjön innehåller dock undantag vilket innebär att god ekologisk status ska vara uppnådd först år 2027.

Dagvatten

Planområdet ligger inom VA-huvudmannen Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) verksamhetsområde för dagvatten. För att dagvattenlösningar ska klara framtidens klimat krävs åtgärder och åtaganden både från fastighetsägare, VA-huvudman och kommunen i övrigt. Enligt uppgifter från SVOA leds dagvatten från området via dagvattenbrunn ner ledning längs Magelungsvägen med flödesriktning åt nordväst. Ledningen övergår därefter till ett dike som sedan ansluter till ytterligare en ledning innan dagvattnet slutligen når Magelungen. Det finns en lågpunkt och en befintlig översvämningsrisk nordost om planområdet i höjd med pendeltågstationen, se figur 10. Vid utbyggnad ska ett lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) eftersträvas för att inte öka risken. Syftet ska vara att fördröja samt rena dagvatten innan det når dagvattenledning. Huvudprincipen är att varken flöde eller föroreningshalt ska öka med anledning av exploateringen.

Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD)

I samband med omdaning förordas att maximera gröna inslag på gatu- och gårdsmarken. Då marken inom planområdet utgörs av morän med underliggande berg bedöms viss infiltration vara möjlig för dagvatten på den del av gården som inte är underbyggd med garage. Den centrala delen av gården ska ha en höjd om högst +38,0 vilket är nära dagens situation. Regnväxtbäddar ska anläggas på bostadsgården för att hantera takvatten. Det rekommenderas med anledning av klimatförändringar att en så kallad klimatfaktor används vid beräkning av 10-årsregn. En klimatfaktor på 1,25 har lagts på beräkningarna vilket ungefär motsvarar dagens (2019) 20-årsregn. Genom att anlägga flödesutjämning i enlighet med utförd dagvattenutredning (Dagvattenutredning, Tyréns, 19-10-11) ökar inte avrinningen från planområdet relativt dagens situation. Avrinning som uppstår runt om kvarteret, på lokalgator och gångbanor, kan ledas till anlagda gröna ytor för infiltrering. Längs det regionala cykelstråket ska ett cirka 2,5 bred planteringszon anläggas.



Figur 09. Princip för dagvatten och LOD. Pilar utritade för att visa den ungefärliga flödesriktningen vid normal nederbörd. Bild: Tyréns

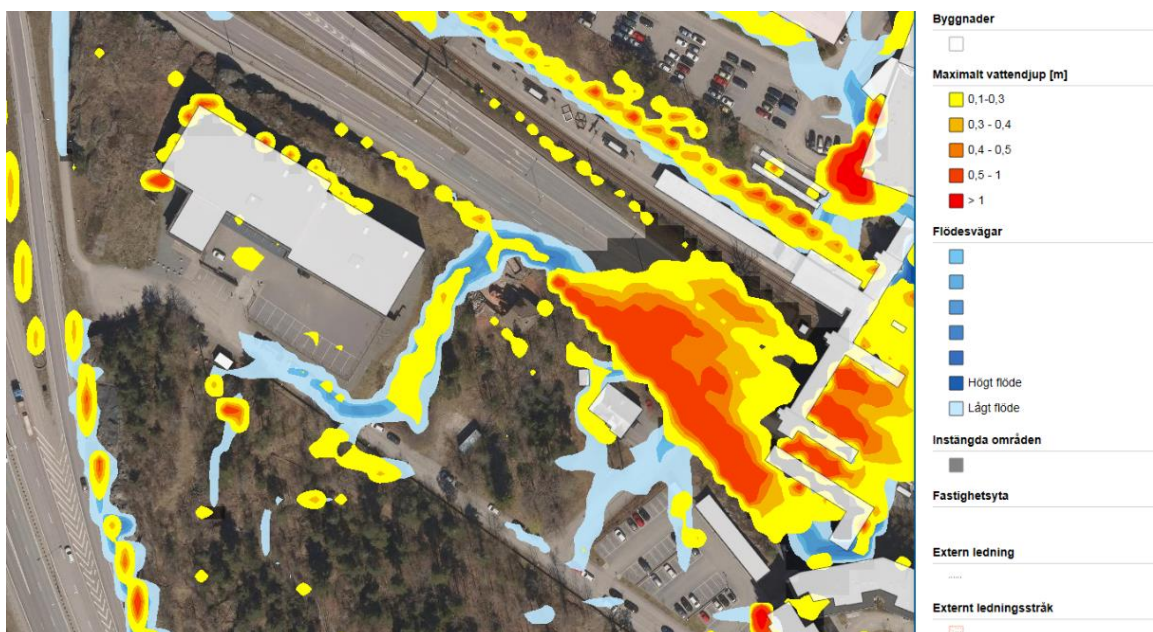
Föroreningar i dagvatten

Föroreningsbelastning har beräknats (mängd/år samt halt, microgram/liter) för samtliga ämnen i en beräkningsmodell. Modellen visar att föroreningshalterna, undantagen fosfor och krom, minskar efter exploatering om åtgärder vidtas. Ökningen av fosfor och krom i modellen härrör från de procentuella värden för reningseffekt som angivits för växtbäddar. Anledningen är att växtbäddar generellt sett bedöms ha lite lägre reningskapacitet jämfört med infiltrationstråk. Detta gör att reningsförmågan inte överskattas i modellen. Dagvatten från samtliga gator ska avrinna mot infiltrerbara gräsytor. Dessa ytor har på motsvarande sätt en högre reningskapacitet. Den samlade bedömningen är därmed att föroreningsbelastningen förblir oförändrad för ämnena fosfor och krom vid jämförelse innan och efter omdaning. Utbyggnaden av planen bedöms därmed inte påverka möjligheten att uppnå MKN för mottagande recipient Magelungen (Dagvattenutredning, Tyréns, 2019-10-11)

Risk för höga vattenstånd

Enligt modellering finns det en befintlig översvämningsrisk vid ett 100-årsregn (regn som bedöms inträffa en gång per 100 år) på Magelungsvägen, i höjd med pendeltågstationen. Dagvattensystemet i området har inte dimensionerats för 100-årsregn och att hantera fullständig flödesutjämning vid sådant regn bedöms inte vara praktiskt möjligt. Exploateringen ska utgå från att flödesutjämna ett klimatanpassat 10-årsregn. Marknivån på vändplanen ska förbli lika som idag (+34,0). En del av cykelstråket regleras för att vattnet ska ledas norrut (+33,9). Höjderna ska studeras i en mer noggrann projektering inför granskning. Även modellen (figur 10) ska kontrolleras då den kan innehålla osäkerheter.

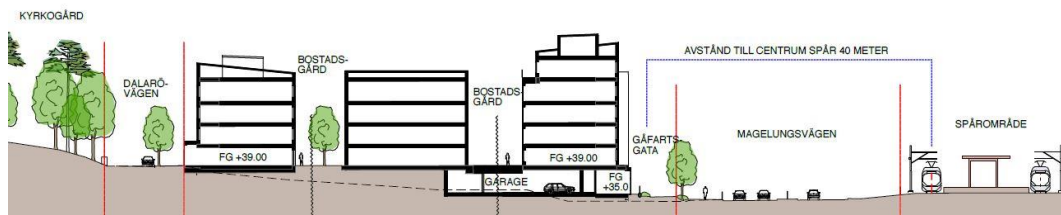
Om översvämning med anledning av 100-årsregn sker får det inte medföra väsentliga problem avseende byggnaden, vare sig för installationer eller människors hälsa och säkerhet. För att åstadkomma detta regleras det att entréer mot Magelungsvägen ha lägsta höjd om +35,0 och byggnaden klara en översvämning till denna nivå. Trapphus ska kunna nås både från gård och gata.



Figur 10. Det bedöms i värsta scenario (100-årsregn) kunna uppstå en översvämning med upp till en meters vattendjup kring Magelungsvägen i höjd med pendeltågstationen. Notera att modellen kan innehålla stora osäkerheter och att en mer noggrann utredning krävs inför projektering. Exempelvis tas sannolikt ingen hänsyn till befintlig mur längs begravningsplatsen. Bild: SVOA

Elektromagnetiska fält

Detaljplanens byggrätt är placerad cirka 40 meter från järnvägen. Vid detta avstånd är magnetfältet från järnvägen normalt svagare än de som i medeltal förekommer i svenska bostäder (Trafikverket, "Elektromagnetiska fält kring järnvägen" 2003).



Figur 11. Landskapssektion som visar kvarteret i genomskärning och dess relation till omgivningen. Avstånd till Nynäsbanan är cirka 40 meter. Bild: ÅWL Arkitekter

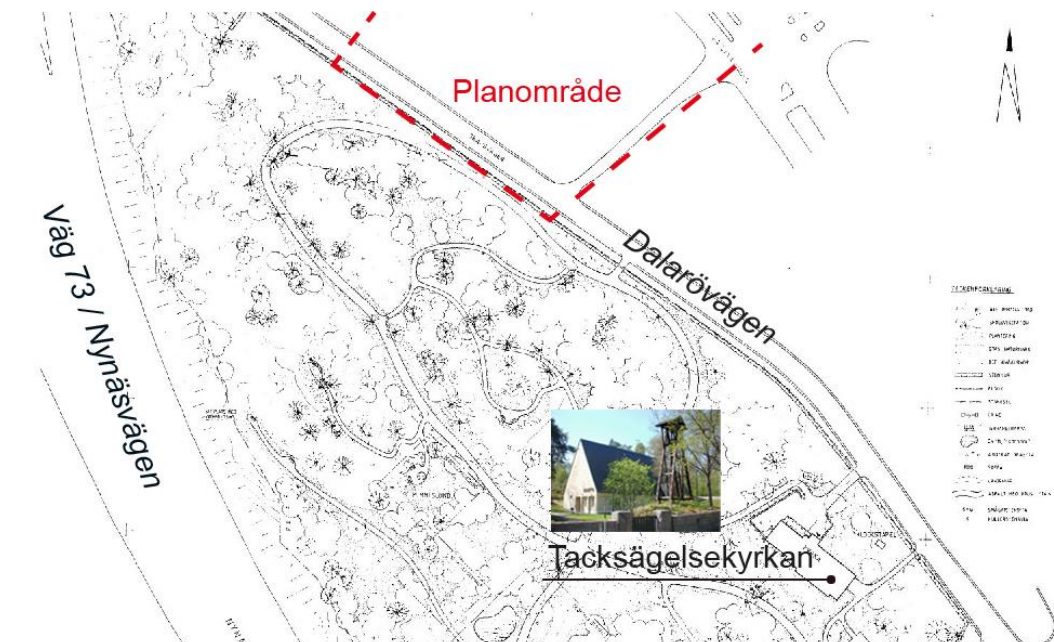
Bebyggelse

Landskaps- och stadsbild

Planområdet utgörs av rest från tiden då Trångsund var ett småhusområde kring en mindre järnvägsstation. Under 1900-talet har södra Trångsund påverkats kraftigt i och med utbyggnad av storskalig infrastruktur. Flerbostadsområdet norr om centrum är välbevarat och endast ett fåtal nya hus har tillkommit. Bebyggelsen söder om Magelungsvägen är brokig och en tydlig helhetsverkan saknas.

Dalarövägen och Tacksägelsekyrkan

Dalarövägen är den gamla landsvägen mellan Dalarö och Stockholm med anor från 1600-talet. Tacksägelsekyrkan ritades av arkitekt Sture Frölén år 1957. Kyrkan är placerad i en fridfull och vacker begravningsplats (urnkyrkogård) där känslan av natur och skogsbacke tagits tillvara. Begravningsområdet avgränsas med en låg rubbelmur längs Dalarövägen. Kyrkoområdet är utpekad i kommunens översyn (Översyn av kulturmiljöinventering i Huddinge, Rapport 2013:11). Begravningsområdet är inte fullt utbyggt i höjd med planområdet (2019).



Figur 12. Utbyggnadsplan för begravningsområdet framtagen av landskapsarkitekt Lennart Lundqvists 1989. Bild: Kulturmiljöanalys, Arkitekt Althoff AB och Huddinge kommun

Gula villan

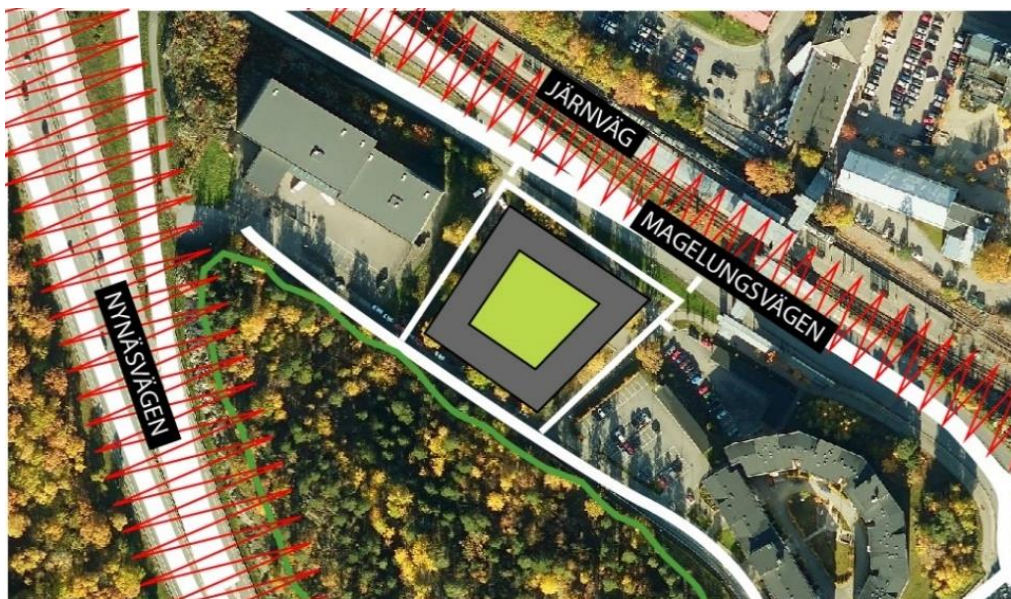
För området har en kulturmiljöanalys utförts (Kulturmiljöanalys, Arkitekt Athoff AB, 2019-10-09). Utöver Dalarövägen, begravningsplatsen och Tacksägelsekyrkan lyfts ”gula villan” fram som kulturhistoriskt intressant. Bygganden är dock inte utpekad ut i kommunens översyn som görs i samband med översiktsplaneringen (Översyn av kulturmiljöinventering i Huddinge, Rapport 2013:11). Byggnaden, som troligen uppfördes på 1920-talet, inrymde under 1900-talet en specier- och diversehandel i kombination med bostad. På senare år har byggnaden nyttjats som frikyrkolokal (Filadelfiakyrkan). Ett effektivt markutnyttjande i enlighet med detaljplanen, form av ett kvarter med en sluten bostadsgård, innebär att byggnaden måste tas bort. Byggnaden ska dokumenteras innan rivning. Bilder och text kring byggnaden och Trångsunds historia kan exempelvis visas upp i de nya byggnadernas foajéer utöver att arkiveras inom kommunen.



Figur 13. Planområdet och ”gula villan” sett från bron över Magelungsvägen (2019). Bild: Huddinge kommun

Strukturplan

Nynäsvägen, Magelungsvägen och järnvägen innebär att planområdet är både väl integrerat i staden och samtidigt utsatt för störningar. Strukturen tar höjd för en eventuell omvandling av Magelungsvägen till stadsgata genom sin form och genom att tvärgatorna på sikt kan kopplas samman med stadsgatan. Hela eller delar av den punktprickade kvartersmarken längs Magelungsvägen skulle då kunna övergå till kommunen.



Figur 14. Konceptuell plan som visar platsens utmaningar samt övergripande lösning med ett helt slutet kvarter i tydlig relation till både Dalarö-och Magelungsvägen. Bild: Huddinge kommun

Volymer

Omgivande bebyggelse är relativt fritt placerat i relation till gator och vägar. Aktuell detaljplan medger volymer som har en tydlig relation till gatumiljön. Hushöjderna är anpassade till omgivningen genom att medge högre bebyggelse mot Magelungsvägen och lägre mot söder.

Gestaltning

Den nya bebyggelsen kommer utgöra ett nytt entrémotiv för stadsdelen vilket ställer krav på god arkitektur och ett väl avvägt uttryck. Längs Magelungsvägen ska fasaden ges en vertikal indelning och den översta våningen vara något indragen. Vidare ska bottenvåningen mot Magelungsvägen ha ett avvikande material relativt övrig fasad och en invändig höjd som möjliggör lokaler för verksamheter och bostadskomplement. Tanken är att säkerställa en gatumiljö som kan passa även på sikt då Magelungsvägen eventuellt omvandlas till stadsgata. Kvarterets fasad mot Dalarövägen ska vara två meter indragen från vägen och bör utföras med ett nedtonat uttryck för att samspela med begravningsplatsen. Detta kan innebära att ett lugn och en stramhet eftersträvas liknande den som återfinns hos Tacksägelsekyrkan. Allmän plats ska utformas med omsorg. Höjddreglering har satts med avsikt att medge en trästomme. På bostadsgården medges en mindre byggnad om högst 20 kvm byggnadsyta att användas för bostadskomplement.



Figur 15. Dalarövägen (2019). Rubbelmuren längs begravningsplatsen till vänster i bild. Bild Semrén+Månsson



Figur 16. Vision över hur kvarteret kan se ut från ungefär samma vinkel som ovan. Bild: Semrén+Månsson.



Figur 17. Magelungsvägen och planområdet sett från perrongen (2019). Bild: Semrén+Månsson



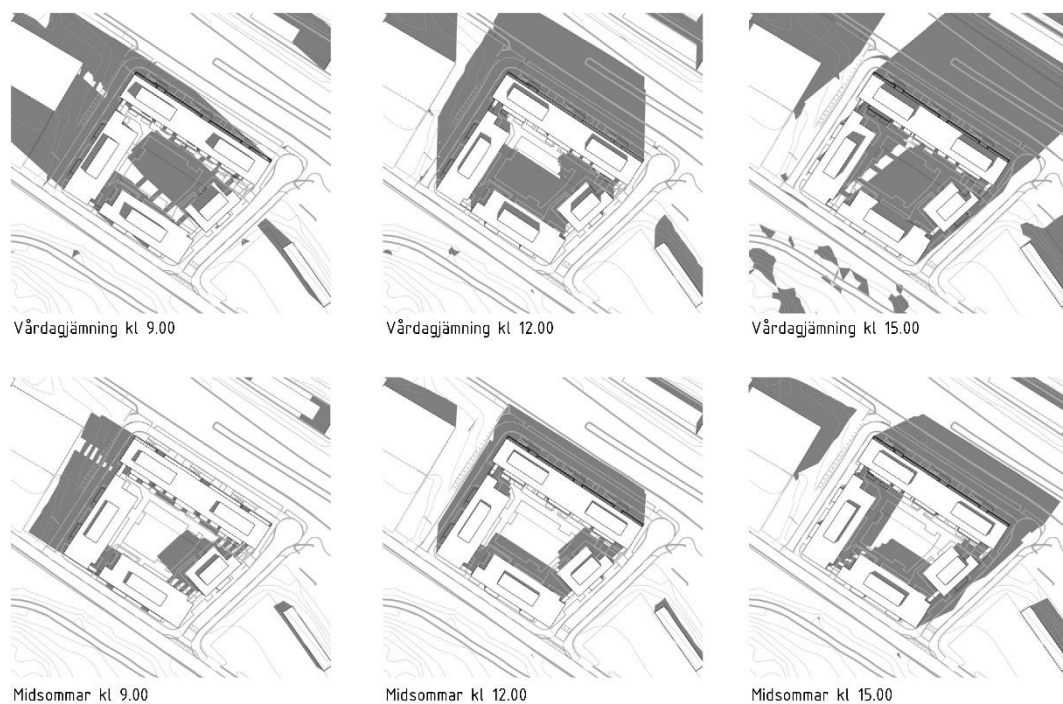
Figur 18. Vision över hur kvarteret kan se ut från ungefär samma vinkel som ovan. Bild: Semrén+Månsson.



Figur 19. Fasadkoncept som visar de fyra sammanlänkade huskropparna. Bild: Semrén+Månsson.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Bostadsgården är cirka 900 kvadratmeter stor (cirka 30 x 30 meter) och kan tillsammans med hushöjden mot söder ge goda ljusförhållanden. I samband med bygglov ska dags- och solljusförhållanden på gård och i lägenheter säkerställas ytterligare.



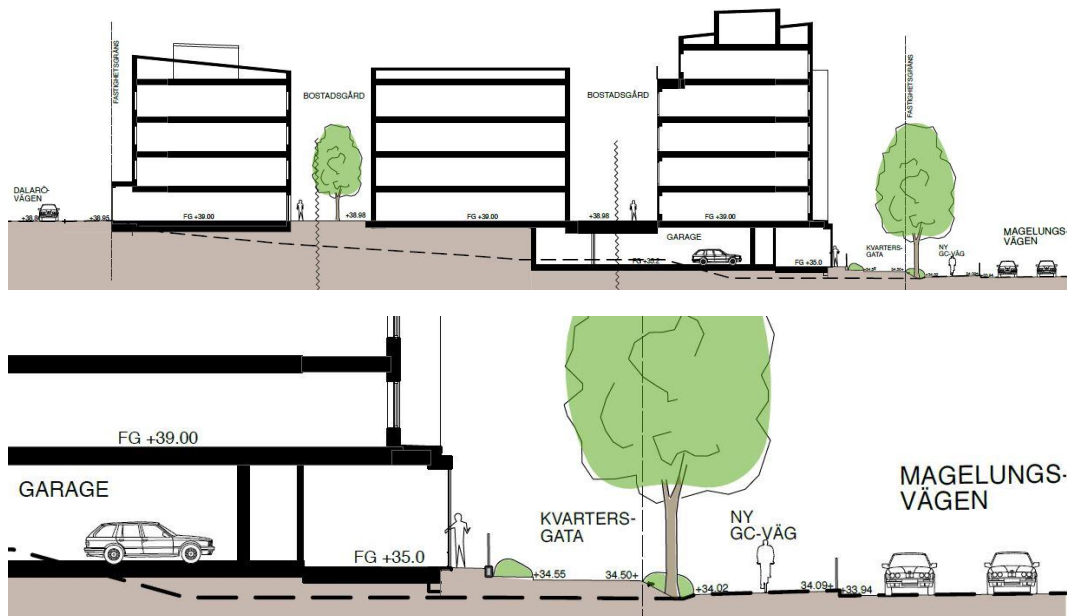
Figur 20. Studie som visar hur solstrålning och skuggning uppskattas påverka kvarteret över året. Bild: Semrén+Månsson

Bostäder

Idag utgörs bostadsutbudet i södra Trångsund i stort sett endast av intilliggande Brf Hammartorp. Illustrerat förslag redovisar 133 lägenheter; 67 mindre (än 45 kvm), 36 mellanstora (45–70 kvm) och 30 större (över 70 kvadrat). Exakt mängd och storlek på bostäderna kommer att bestämmas i bygglovsskedet.

Tillgänglighet till bostadshus

Återvändsgatan förbi ”gula villan” utgörs av en backe med en lutning kring 10%. Huddinge kommuns egna standard är att lutningar ska vara högst 5% vid nyproduktion. En sänkning av Dalarövägen eller höjning av vändplanen är inte önskvärd och det godtas att vägen kvarstår. Vid projektering ska hänsyn tas till bostadsentréer så att lutningen utanför entréerna blir så liten som möjligt. All angöring (taxi, färdtjänst etc) föreslås ske längs alla fyra sidor om kvarteret. All parkering för boende, inklusive parkering för rörelsehindrade, kan lösas i garage under kvarteret.



Figur 21. Principsektioner genom kvarteret. Nedre bild visar principen för relationen mellan gåfartsgata på kvartersmark, trädzon, gc-väg och Magelungsvägen.

Trygghet och säkerhet

Idag kan Dalarövägen och planområdet upplevas otryggt, inte minst kvälls- och nattetid, med anledning av få rörelser av människor. Begravningsplatsen och byggnader i området är påverkade av nedskräpning och skadegörelse. Detaljplanen möjliggör mer uppsikt från boende vilket kan öka tryggheten i hela området.

Offentlig service

De närmaste skolorna är Trångsundsskolan respektive Edboskolan, Vretskolan och Skogåsskolan. Flera förskolor finns i närheten av Trångsunds centrum. Det ökade behovet av service som planen ger upphov till bedöms kunna hanteras inom nuvarande kapacitet i Trångsund.

Kommersiell service

Kommersiell service är koncentrerat till Trångsund centrum och, i viss mån, Storvreten verksamhetsområde. Detaljplanen ställer krav på att centrumverksamhet (såsom café, butiker eller kontor) ska kunna förläggas i bottenvåning mot Magelungsvägen. Detta ger möjligheter på sikt att bredda

serviceutbudet i Trångsund. Antal möjliga anställda i bottenvåningen uppskattas till tio personer.

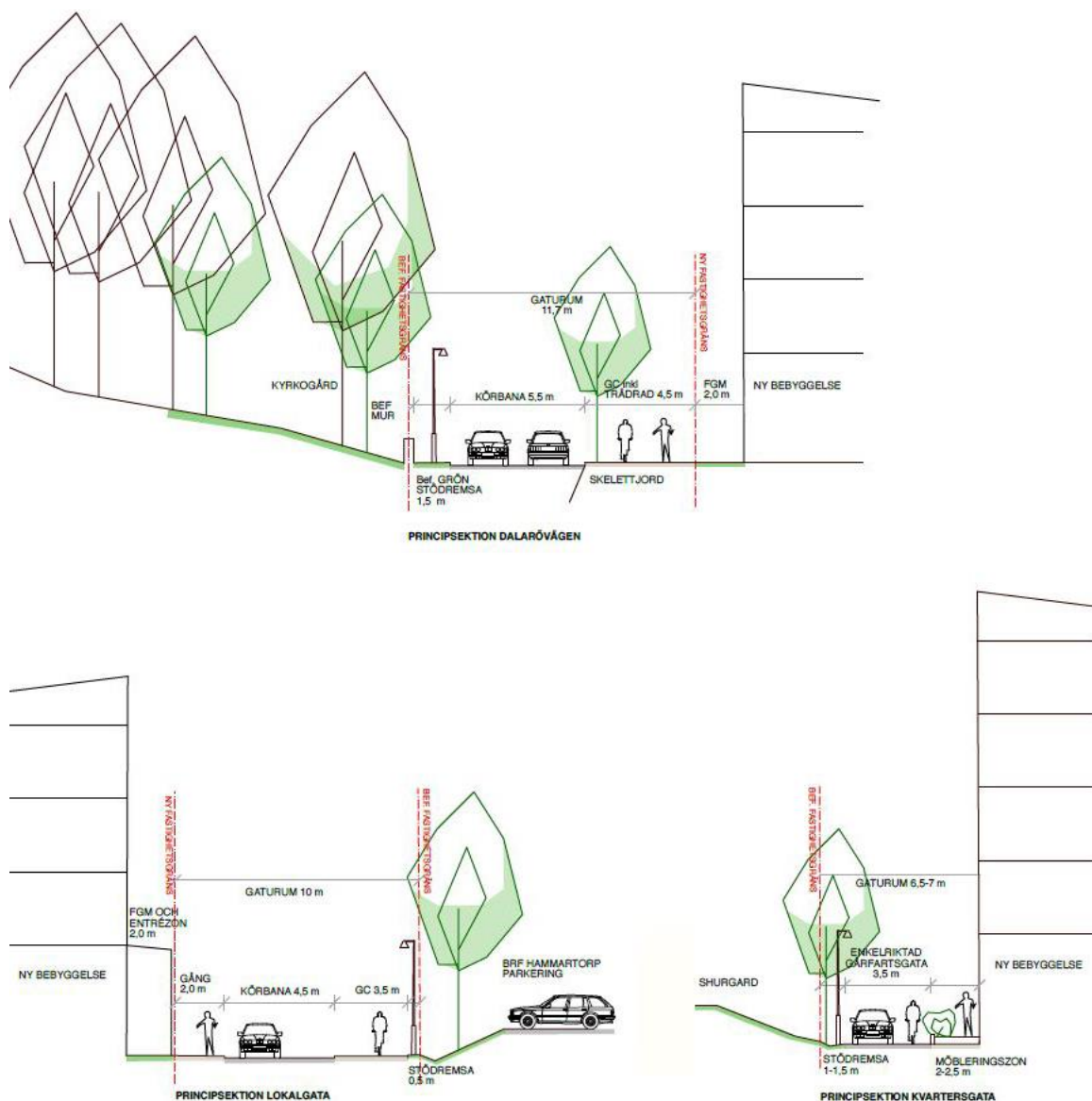
Lek och rekreation

Områden för rekreation utgörs av Ågesta friluftsområde, Hammartorps elljusspår, Stortorpsparken och Magelungens strand. Begravningsplatsen kan fungera för kortare promenader. Möjlighet för lek och rekreation bör anordnas för boende på bostadsgården.

Gator och trafik, övergripande

Detaljplaneområdet ligger i kollektivtrafikzon A, cirka 50 meter fågelvägen från pendeltågstationen. Med bil nås planområdet från söder via Dalarövägen och vidare ner på en återvändsgata varifrån intilliggande bostadsrättsförening (Brf Hammartorp) angör sin parkeringsplats. Mot norr avgränsas planområdet av Magelungsvägens (Väg 271). Vägen har två filer i vardera riktningen och kopplar i väster mot Väg 73/Nynäsvägen. Tillgänglighet för cykel är idag god, framförallt via det regionala cykelstråket som går norrut mot Stockholm via Farsta eller söderut mot Nynäshamn via Skogås. Östra Dalarövägen liksom återvändsgatan är försedd med en kombinerad gång- och cykelbana.

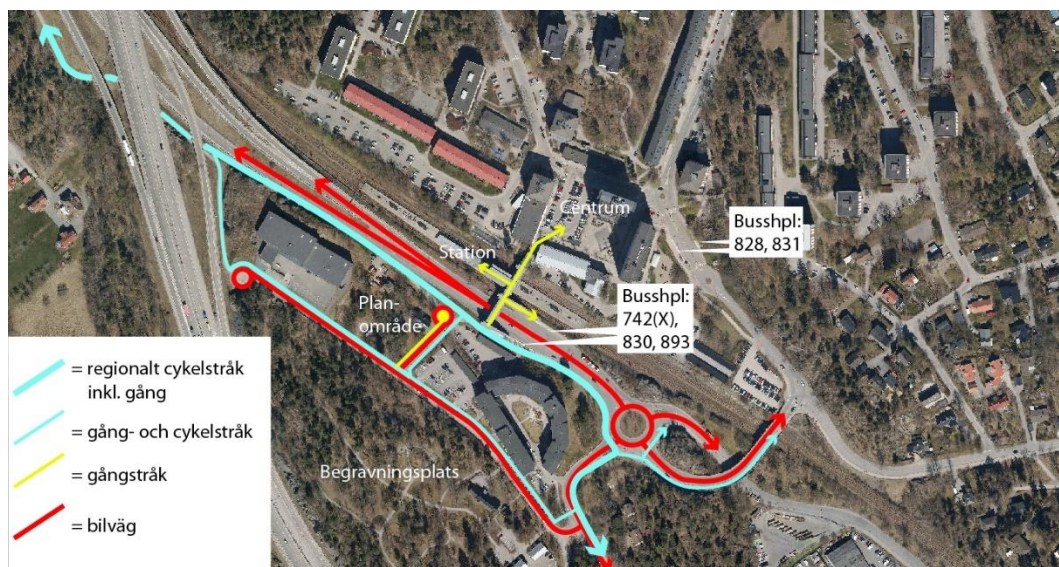
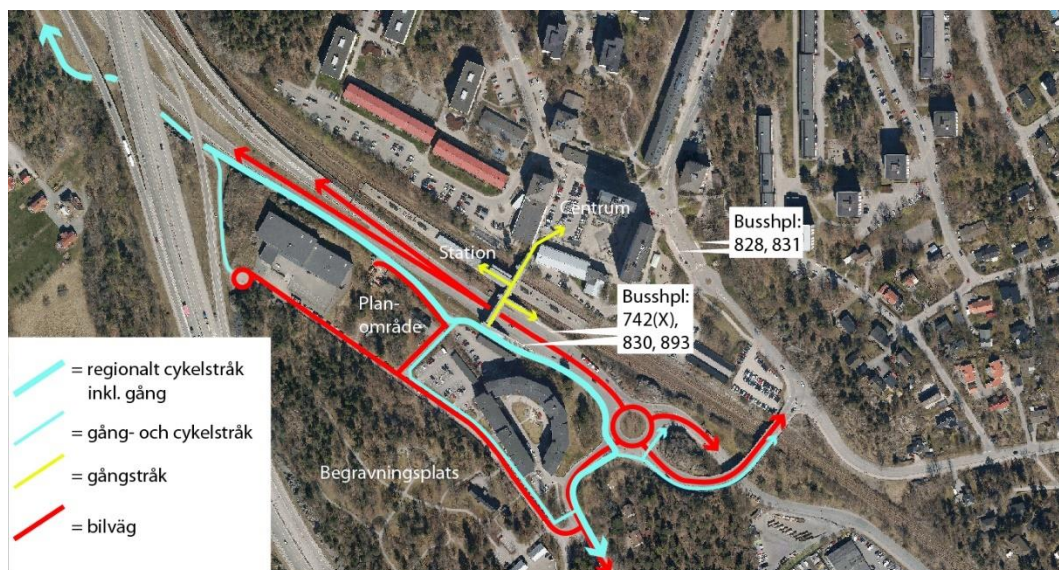
Planen stärker och förbättrar framkomlighet för cyklister främst genom att säkerställa det regionala cykelstråket. Stråket flyttas i sidled och breddas till kommunens standard. I och med omläggningen krävs att två nedstigningsluckor till en befintlig fjärrvärmeledning anpassas (tex. luckor i nivå med asfalten) för att inte hindra cykeltrafiken. Vidare bör Dalarövägen kompletteras med gång- och cykelbana mellan planområdet och vägens vändplan i väster. Mot Sändaren 1 (Shurgard) kommer en gåfartsgata att kräva grundläggning vilket i sin tur innebär att ett dike anläggs där botten av diket sammanfaller med fastighetsgränsen.



Figur 22. Principer för gatusektioner. Överst visar Dalarövägen, nedan till vänster visar återvändsgatan och mötet med Mikrofonen 1 och 2 (Brf Hammartorp). Nedan till höger visar en gåfartsgata på kvartersmark mot gränsen till Sändaren 1. Bild: ÅWL Arkitekter

Gångtrafik

Gångtrafikanter i närområdet rör sig på gångbanan längs Dalarövägen och Magelungsvägen och vidare upp på den gångbro som förbinder södra och norra Trångsund. Målpunkter för gående är i första hand pendeltågstationen och busshållplatser och Trångsund centrum. I andra hand Tacksägelsekyrkan och övriga delar av Trångsund. Övergångsställen finns inte på Magelungsvägen förutom vid cirkulationsplatsen i öster. Ett stängsel finns i mittremsan för att hindra att människor rör sig på vägbanorna.



Figur 23. Trafiksituationen innan och efter utbyggnad. Det regionala cykelstråket är utträtat och hela Dalarövägen är försedd med gång- och cykelbana. En gåfartsgata på kvartersmark anläggs i norra delen av planområdet (ej utritad). Bild: Huddinge kommun

Pendeltågstrafik

Trångsund pendeltågstation trafikeras av linje 43 (Bålsta – Nynäshamn) med 15-minuters intervall i rusningstid.

Busstrafik

Ett antal busslinjer trafikerar Magelungsvägen i båda färdriktningar: Buss 742 (Drevviksstrand - Huddinge sjukhus), Buss 742X (Vallstigen - Huddinge sjukhus), Buss 830 (Farsta centrum – Handenterminalen) och Nattbuss 893 (Stockholm C – Tungelsta). Nordost om Trångsund centrum finnishållplatser för Buss 828/831 (Farsta centrum - Länna handelsplats).

Biltrafik

Magelungsvägens två körfält i vardera riktningen har en tillåten maxhastighet om 50 km/h förbi planområdet. Enligt trafikmätningar genomförda av Huddinge kommun (2019) trafikeras gatan av cirka 915 fordon i maxtimmen (em.). På Dalarövägen är den tillåtna maxhastigheten 30 km/h. Vägen trafikeras av 19 fordon i maxtimmen (fm). Målpunkter är Länna handelsområde, Farsta, Skogås och övriga Trångsund.

En vändplan utformad som en yta där biltrafik anpassas sig till gående föreslås vid i slutet av återvändsgatan öster om kvarteret, ett så kallat *Shared space*. Ett shared space är en yta där trafikanter delar på en gemensam yta utan indelning i exempelvis trottoar och körbana. Ytan ska förmedla att detta är en annan typ av miljö än den man kört på tidigare. Ytan ska vara beklädd med ett avvikande material samt något upphöjd. En kvartersgata föreslås längs kvarterets två norra sidor. Kvartersgatan utformas som en gåfartsgata där alla trafikslag samsas på gåendes villkor. Trafiksäkerhet kan uppnås med lämplig utformning som signalerar låg fart.

Säkra skolvägar

Barn boende i kvarteret kommer huvudsakligen att röra sig mot bron över till norra Trångsund vilket innebär att ingen bilväg behöver passeras. Möjlighet att röra sig på ett trafiksäkert sätt längs Dalarövägen kommer att öka i och med planen.

Parkering, varumottagning, utfarter

All parkering, inklusive platser för funktionsnedsatta och platser för besökare, är tänkt att lösas i garage under hus och gård. Parkering för verksamheter i bottenvåning är tänkt att ske längs föreslagen gåfartsgata på kvartersmark eller i garage. Magelungsvägen kan på sikt omvandlats till stadsgata med möjligt längs parkering. För att minska bilanvändning och behov av garage uppmuntras exploatör att använda sig av olika så kallade mobilitetsåtgärder (Mobility Management) vilket reducerar krav på antal platser. Det garage som redovisas nedan har utgått från en sådan reduktion och har plats för cirka 45–50 bilar inklusive platser för bilpool. En in- och utfart till garaget är illustrerad mot söder. Garaget kan utökas under kvarteret men notera att högst hälften av gårdsytan får vara underbyggd. Det är möjligt att utöka garaget utan att ta mer i anspråk av gårdsytan.



Figur 24. Exempel som visar hur garage kan lösas. Notera att redovisade cykelrum och teknikrum mot Magelungsvägen kan ersättas av verksamheter såsom café, butik och kontor.

Störningar och risker

Planområdet utsätts för risker från Nynäsbanan samt Nynäsvägen/väg 73 vilka är primära transportleder för farligt gods. En separat riskutredning har genomförts (Riskutredning, Brandskyddslaget, 2019-03-06). Avståndet mellan Nynäsvägen och planområdet, tillsammans med nivåskillnader, innebär ett betryggande skydd mot en farlig godsolycka. Det är därför en olycka på Nynäsbanan som beaktats i planarbetet. Med anledning av risknivån föreslås att säkerhetshöjande åtgärder vidtas:

- Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Nynäsbanan.
- Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från Nynäsbanan alternativt på byggnadernas tak.
- Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster i fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Buller

Bullerberäkningar (Bullerutredning, ACAD, 2019-06-13) har utförts för två olika trafikscenarier: nuläget (2018) och prognosåret 2040. Utredningen har tagit hänsyn till pågående (2019) utbyggnad av hamnen i Norvik. Enligt förordning SFS 2015:216 med ändring SFS 2017:359 anges att:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Ekvivalenta ljudnivåer

Den högsta beräknade ekvivalenta ljudnivån på fasad mot Magelungsvägen är 69 dBA år 2018 och 70 dBA år 2040. Den högsta beräknade ljudnivån på fasad mot bostadsgården är 55 dBA både år 2018 och år 2040. Kravet avseende ekvivalenta ljudnivåer kan klaras genom att kvarteret byggs med slutet bostadsgård.

Maximala ljudnivåer

Den högsta beräknade maximala ljudnivån nattetid på fasad mot Magelungsvägen är 78 dBA år 2018 och 88 dBA år 2040. Den högsta maximala ljudnivån på fasad mot bostadsgården beräknas till 72 dBA för år 2040, dvs 2 dBA över riktvärdet. Överskridandet kan ske fler än fem gånger per natt beroende på schema för godstransporter till och från hamnen i Norvik. De lägenheter som drabbas är högst upp i kvarteret. Kravet kan dock klaras med ett slutet kvarter och genom att tak placeras över de översta balkongerna.

Uteplats

Avseende uteplats på gården visar utredningen att riktvärdet klaras både nu och 2040. Det finns platser på gården som har ekvivalenta ljudnivåer under 50 dBA och maximala värdet om högst 59 dBA.



Figur 25. Förslag på planlösningar som innebär att riktvärden för ljudnivåer klaras. Grönt och lila markerade lägenheter uppfyller ljudkraven helt. Gult markerade lägenheter måste ha hälften av bostadsrummen mot en ekvivalent ljudnivå under 55 dBA.

Vibrationer

Vibrationsmätningar visar att inga särskilda åtgärder behövs för planerade byggnader avseende kännbara vibrationer och stömljud från pendeltåg som stannar vid stationen. Bedömningen att inga åtgärder behövs för tåg som stannar vid stationen utgår från att husen byggs med tung stomme och grundläggs på berg. Därtill förutsätts att det inte finns kontakt mellan stommen och eventuella lerlager som löper mellan spåren och byggnaderna. Lerlagren behöver brytas mellan spåret och huset, alternativt grävas bort. Ifall lätt stomme (ex trä) ska användas behöver en analys utföras av stömljudets utbredning i byggnaderna för att se vilka åtgärder är nödvändiga (Vibrationsutredning, ACAD, 2019-08-28).

I och med att mätvärden från förbipasserande tåg och andra tågtyper än pendeltåg saknas kommer ytterligare vibrationsmätningar att utföras inför granskning.

Luftkvalitet

En utredning (Luftkvalitetsbedömning, SLB Analys, 2019-03-22) har bedömt om risk för överskridande av gällande miljökvalitetsnorm för PM10 och NO2 föreligger på grund av förändringen i bebyggelsen som detaljplanen innebär. Även risken för överskridande av miljömålet för dygn av PM10 har bedömts.

Bedömningen baseras på tidigare genomförda kartläggningar av luftföroreningar i området för nuläget (år 2015) samt på beräkningar för utbyggnadsalternativet år 2035. Analys av luftföroreningskartor visar att luftföroreningshalterna i planområdet beräknas ligga under miljökvalitetsnormen för både PM10 och NO2 för nuläget år 2015 samt för utbyggnadsalternativet år 2035, vilket bedöms vara representativt även för år 2040. Även motsvarande miljökvalitetsmål för PM10 klaras. För NO2 finns inget miljömål för dygn definierat. Närheten till Magelungsvägen gör att halterna är förhöjda i förhållande till omgivningen eftersom den planerade bebyggelsen kan påverka utvädringen av luftföroreningar från trafiken. Modellberäkningar av luftföroreningar är förknippade med relativt stora osäkerheter relaterade till trafikflöden, emissionsfaktorer, bakgrundshalter, etc men bedömningen är att miljökvalitetsnormen för både PM10 och NO2 klaras inom planområdet i nuläget (år 2015) samt år 2040.

Även om miljökvalitetsnormerna klaras i planområdet är det viktigt med så låg exponering av luftföroreningar som möjligt för människor som bor och vistas i kvarteret. Med anledning av risksituationen på Nynäsbanan ska friskluftsintag placeras bort från Magelungsvägen alternativt på byggnadernas tak. Detta verkar positivt även avseende luftkvalitet.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Ledningar för vatten och avlopp finns framdraget till planområdet.

Dagvattenledning

Huvudman för dagvatten är Stockholm Vatten och Avfall AB. Dagvatten kan, efter fördröjning och rening beskrivet ovan, ledas till befintlig dagvattenledning i Magelungsvägen. Detta ska dock säkerställas med huvudmannen vid projektering.

Elförsörjning

Projektet bedöms kunna anslutas till befintligt elnät.

Energiförsörjning

Möjlighet att ansluta till fjärrvärme finns via ledning längs Magelungsvägen.

Räddningstjänst

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

Genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planarbetet sker med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Tidplan

Samråd	kvartal 1 2020
Granskning	kvartal 2-3 2020
Antagande	kvartal 4 2020

Standardförfarande



Figur 26. Planprocessen för standardförfarande enligt Plan- och bygglagen. Bild: Boverket.

Genomförandetid

Genomförandetid är en administrativ bestämmelse som anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Efter genomförandetiden är byggrätten mer osäker eftersom planen då får ersättas, ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas och utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna om en byggrätt som inte är utnyttjad minskas. Men om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ger byggrätt som tidigare.

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Huddinge kommun är huvudman för gatumark betecknat GATA respektive GÅNG, CYKEL på plankartan. Stockholm Vatten och avfall AB är huvudman för VA-ledningar och dagvattenledningar samt dagvattenanläggningar på allmän platsmark. Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar inom allmän platsmark och på kvartersmark fram till mätarskåp i byggnad. Vattenfall ansvarar också för samtliga nätstationer. Södertörns fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärme. Ansvaret för anläggande och drift inom kvartersmark ligger på fastighetsägaren.

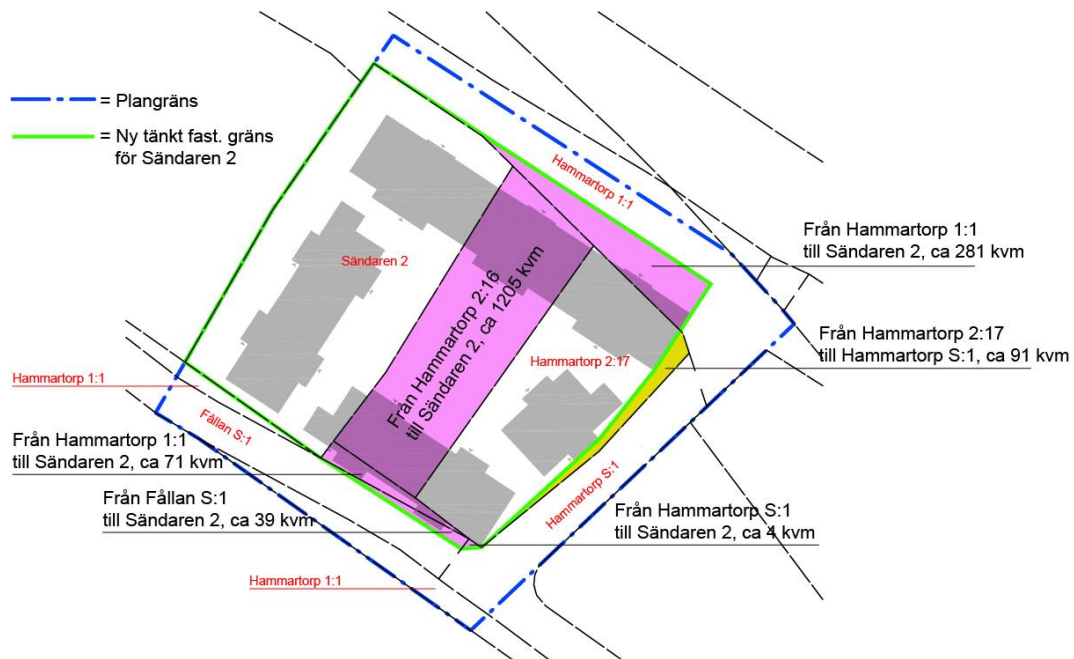
Avtal

I samband med antagande av detaljplanen kommer ett mark- och genomförandeavtal upprättas i vilket marköverlåtelse, kostnads- och genomförandeansvar regleras.

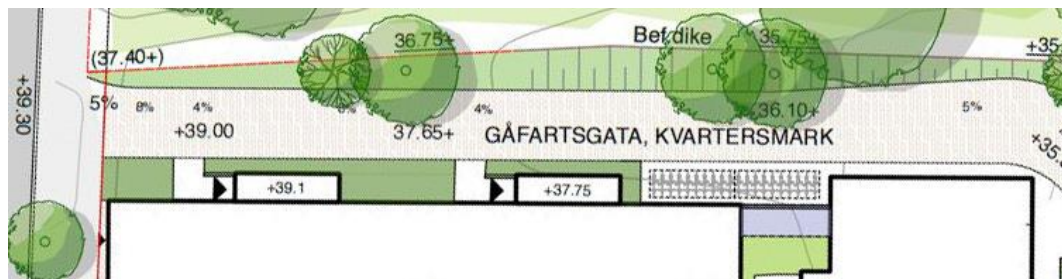
Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Notera att grundkartan (plankartan) och vissa av dess gränser behöver utredas och uppdateras inför granskningsskedet. Innan genomförandet (byggnation) måste fastighetsreglering ske. Förslagsvis utökas Sändaren 2 med Hammartorp 2:16 och Hammartorp 2:17 liksom delar av Hammartorp 1:1 (se grön linje i karta nedan). En mindre del (gult) av Hammartorp 2:17 övergår till kommunägda Hammartorp S:1.



Figur 27. Karta över möjliga marköverföringar. Plangränsen markerat med blå prick-streckad linje. Rosa ytor är mark som ska övergå från kommun till privat. Gul yta är mark som övergår från Hammartorp 2:17 (privat) till kommunen. Alla siffror är ungefärliga.



Figur 28. Skiss som visar hur en gåfartsgata i gränsen till Sändaren 1 är tänkt att utformas. Röda linjer är befintlig gräns mellan fastigheterna. Dalarövägen till vänster i bild. Bild: ÅWL

Ledningsrätt

Längs fastigheten Sändaren 2 södra gräns mot Dalarövägen finns en ledningsrätt (0126K-12581) till förmån för Stockholm vatten AB. Ledningsrätten utnyttjas inte föreslås upphävas. På plankartan regleras en lägsta schaktningshöjd som säkerhet för den djupt liggande Fagerjö-Sicklatunneln (spillvatten). Ett avtalsservitut (59/335) belastar Sändaren 2 och avser tunneln. Ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) omfattar prickad kvartersmark mot Magelungsvägen och säkerställer en eventuell ledningsdragning inom området.

Gemensamhetsanläggningar

Planen hindrar inte inrättande av gemensamhetsanläggningar.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Kommunen får intäkter från försäljning av Hammartorp 2:16 samt del av Hammartorp 1:1, Fällan S:1 och Hammartorp S:1. Genomförandet av planen medför ett positivt nettotillskott till kommunen i och med de markförsäljningar som genomförs.

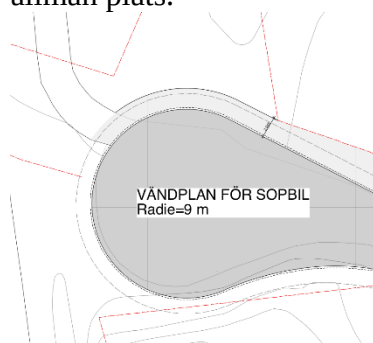
Kostnader för fastighetsägarna

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten och Avfall AB är huvudman för VA inom planområdet och tar ut anslutningsavgifter enligt gällande taxa. Vid flytt av befintliga ledningar står exploatören för kostnaden.

Gatukostnader

Exploatören bekostar områdesspecifika åtgärder som ska göras i området på allmän plats.



Figur 29. Skiss som visar hur vändplanen i slutet av Dalarövägen kan breddas till modern standard. Vändplanen och Dalarövägens utformning ska utredas vidare inför granskning.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Försäljning av kommunal mark sker enligt i mark- och genomförandeavtal överenskommen köpeskilling.

Bygglovavgift

Bygglovsavgift tas ut efter gällande bygglovstaxa i samband med att bygglov erhålls.

Planavgift

Exploatören står för plankostnaden genom undertecknat plankostnadsavtal.

Fastighetsbildning

Kommunen ansöker om och bekostar förrättningen för att genomföra markanvisningen liksom överföring av markområde till kommunal fastighet. Exploatören ska ansöka om och bekosta eventuella övriga fastighetsbildningsåtgärder (avstyckningar, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar mm) som kan erfordras för genomförande av detaljplanen.

El och tele m.m.

Anslutningsavgifter för el, tele och fjärrvärme m.m. bekostas av exploatören. Vid flytt av befintliga ledningar står exploatören för kostnaden.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Eventuell flytt av nedtagna ekar till anvisad plats i närområdet bekostas av exploatör.

Tekniska frågor

Utredningar

Arkitekt: Semrén+Månsson genom Martha Skoog Giertz

Naturvärdering: Conec genom Sonia Wallentinus

Trafikbulerutredning: ACAD genom Patrick Andersson

Vibrationsutredning: ACAD genom Patrick Andersson

Dagvattenutredning: Tyréns genom Sandra Jonsson

Geoteknik-PM och MUR: Iterio genom Johan Wagenius

Kulturmiljöanalys och bedömning: Arkitekt Althoff AB genom Calle Althoff

Luftkvalitetsbedömning: SLB Analys genom Beatrice Säll

Risikanalys: Brandskyddslaget genom Erik Hall Midholm

Trafik-PM: Ramböll genom Sandra Sasu. Påbörjad, färdigställs inför granskning

Administrativa frågor

Detaljplanen har tagits fram av en projektgrupp på samhällsbyggnadsavdelningen bestående av

Raad Alwajid, planarkitekt,

Anton Sjöblom, exploateringsingenjör

Robin Hansson, miljöplanerare

Isabelle Stöckel, projektledare gatu- och trafik

Helena Ma, trafikplanerare

Extern konsult: Ludvig Netré och Lii Tiemda, Landskapslaget AB

Ark. SAR/MSA
Raad Alwajid
Planarkitekt

Ludvig Netré
Arkitekt SAR/MSA