

Tillhör byggnadsnämndens beslut
1984-08-01, § 277 betygar:

Ann-Louise Kallberg

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
1984-08-27 § 208 betygar:

Per Erik Johansson

HANDLINGAR

Planförslaget utgöres av följande handlingar avsedda att fastställas:

- o Stadsplanekarta i skala 1:1000
- o Stadsplanebestämmelser

Till planförslaget hör dessutom:

- o Denna beskrivning
- o Illustrationsplan i skala 1:1000
- o Bullerutredning S-2245-B utförd av Ingemanssons Ingenjörskontor AB
- o Redovisning av samråd och tidigare handläggning, stadsbyggnadskontorets PM 1984-02-29 samt tjänsteutlåtande 1984-04-24.

PLANDATA

Planområdets läge och area

Planområdet ligger inom kommundelarna Stuvsta och Fullersta. Området omfattar, förutom järnvägsområde för södra stambanan, kvarteren Snickaren, Skräddaren och Sågaren samt delar av kvarteren Oxen, Sågen, Snidaren och Bryggaren.

Planområdets area är 5,2 hektar.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga planer

Generalplan

I beskrivning till generalplan för Huddinge kommun 1978 redovisas att "Södra stambanan avses byggas ut till fyra spår mellan Älvsjö och Flemingsberg så att en uppdelning sker mellan fjärrtrafik och lokaltrafik."

Områdesplan

Arbete med områdesplan pågår för närvarande. Planen har i ett tidigare skede varit föremål för samråd.

Detaljplaner

Planförslaget berör följande stadsplaner:

Litt 3-D	Lanthemsområdet	fastställd 1947-10-03
Litt 3-D-1	Polisen m fl	fastställd 1954-10-29
Litt 3-D-3	Snidaren	fastställd 1958-11-28
Litt 3-E-5	bestämmelseändring	fastställd 1956-06-12
Litt 4-B-1	Tomtberga 1:9	fastställd 1948-09-03
Litt 4-B-8	Rådsbacken m m	fastställd 1955-11-18

SÖDRA STAMBANAN IV
KV SKRÄDDAREN M FL
inom kommundelarna
Stuvsta och Fullersta
i Huddinge kommun

Förslag till ändrad stadsplan
upprättat i april 1984

BESKRIVNING

Huddinge Kommun 1984-09-10 137/84

Litt 4-B-9 Rådsbacken fastställd 1956-07-11
 Litt 8-A-14 Centrumförbifarten fastställd 1981-02-03
 Litt 8-D-2 Fridhemsområdet fastställd 1978-12-28

samt byggnadsplan:

Litt 4-A-2 Tomtberga 1:4 fastställd 1943-07-26

Byggnadsförbud

För kvarteren Oxen, Sågen, Snickaren, Skraddaren och Sågaren råder förbud mot nybyggnad jämlikt 35 § byggnadslagen till 1985-03-19.

Statliga och kommunala beslut

Mellan Svenska staten, Statens järnvägar och Stockholms läns landsting träffades 1983-09-19 en överenskommelse om utbyggnad av spårkapaciteten i Stockholmsregionen. Överenskommelsen innebär bl a utbyggnad av två nya spår på sträckan Älvsjö-Flemingsberg, ombyggnad av befintliga stationer på sträckan och uppförande av ny lokaltågsstation i Flemingsberg.

Överenskommelsen förutsätter ändring av gällande stadsplaner för stora delar av bansträckningen genom Huddinge kommun. Sträckan har i en första omgång uppdelats i sex delplaner I-IV samt VII och VIII, vilka handläggs gemensamt.

Byggnadsnämnden beslöt 1983-12-14 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att genom samråd med berörda myndigheter och sakägare inhämta deras synpunkter inför det fortsatta planarbetet. Nämnden har därefter informerats om det pågående planarbetet vid sammanträden 1984-02-24 och 1984-03-21.

Befintliga förhållanden, markens användbarhet

Terräng och vegetation

Området består till större delen av måttligt kuperade villatomter med uppvoxen tuktad trädgårdsväxtlighet.

Geoteknik

Enligt översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun består undergrunden av berg i dagen eller på ringa djup eller av fast jord. Sägbäcksvägen och del av Stambanvägen ligger inom område med lera utan genomgående torrskorpa.

Fornminnen

Inga forminnen är registrerade inom planområdet.

Bebyggelse

Inom planområdet finns 24 friliggande enbostadshus.

Vägar och trafik

Gatorna inom planområdet har körbanebredder mellan 3,0-5,0 meter. Med undantag för en mindre del av Bryggarvägen saknas gångbanor inom hela området.

PLANFÖRSLAGET

Syfte

Det huvudsakliga syftet med planförslaget är att möjliggöra spårutbyggnaden. Järnvägens s k barriäreffekt är emellertid mycket påtaglig och antalet punkter där gång- och cykeltrafik kan korsas järnvägen är mycket få, varför planförslaget även

syftar till att förbättra situationen för dessa trafikantgrupper genom att möjliggöra utbyggnad av nya gångtunnlar genom järnvägsbanken.

Ett betydande inslag i planarbetet har varit att belysa konsekvenserna av spårutbyggnaden ur miljösynpunkt. Exempel på faktorer som här har behandlats är intrång på bostadsfastigheter, vibrationer och buller från järnvägstrafiken.

Buller

Som grund för bedömningen av tågtrafikbullret längs stambanan utförde Ingemanssons Ingenjörbyrå på byggnadsnämndens uppdrag en utredning år 1975, då frågan om spårutbyggnaden först aktualiserades av SJ. I denna utredning redovisades dels det av tågtrafiken alstrade bullret år 1975, dels efter den föreslagna spårutbyggnaden. Dessutom redovisades effekten av bullerskyddsskärmar längs vissa delar av spårområdet. De av SJ lämnade uppgifterna om tågtäthet, hastighet m m låg till grund för utredningen.

I samband med att planarbetet för spårutbyggnaden påbörjades år 1983, uppdrog byggnadsnämnden åt Ingemanssons Ingenjörbyrå att göra en ny utredning utifrån de då kända förutsättningarna beträffande tågtrafiken. I denna utredning redovisas effekten av en 2 meter hög bullerskyddsskärm längs hela spårsträckan. Dessutom redovisas samtliga punkter där den momentana ljudnivån utan skärmning överstiger 100 dB(A) vid husfasad. I samband med behandlingen av utredningen presenterade SJ nya uppgifter beträffande tågtrafikens omfattning, varför utredningen reviderades med hänsyn till detta. Den reviderade bullerutredningen (S-2245-B) har sedan lagts till grund för den slutliga utformningen av planförslaget.

Avsaknaden av riktlinjer för tågtrafikbuller har inneburit stora svårigheter att tillämpa de uppgifter som redovisas i bullerutredningen. Skillnaden i karaktär mellan tåg- respektive vägtrafikbuller gör det svårt att tillämpa de gränsvärden för buller som anges för vägtrafik när det gäller tågtrafik. Den grundläggande målsättningen för planarbetet är därför att inga bostadsfastigheter skall erhålla högre bullervärden efter spårutbyggnaden än de hittills haft. Planområdet har avgränsats så att de fastigheter som erhåller mer än 70 dB(A) vid husfasad utan skärmning ingår i planområdet. Bullerskyddsskärm föreskrivs i planförslaget längs de sträckor där bostadsfastigheter inom planområdet annars skulle erhålla en förhöjd bullernivå. Detta innebär att de flesta fastigheterna erhåller en lägre bullernivå än de hittills haft. I planförslaget har också berörda fastigheter givits en särskild bestämmelse, innebärande att ingående byggnader vid ny- och/eller ombyggnad skall utformas med särskild hänsyn till tågtrafikbullret. Detta betyder dels att fasaderna och framför allt fönsterkonstruktionerna bör väljas så att största möjliga ljudavskärmning erhålles, dels att planlösningen bör utformas så att särskilt bullerkänsliga utrymmen ej placeras mot järnvägen. Vidare bör uteplatser o d lokaliserar i så skyddat läge som möjligt med hänsyn till bullret.

Planförslaget syftar således till att inte försämra bullersituationen för de boende längs järnvägen på grund av spårutbyggnaden.

den. Dock måste det konstateras att många bostadsfastigheter längs järnvägen redan idag har mycket höga bullervärden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Huddinge kommun har därför begärt att Statens naturvårdsverk skall behandla frågan. Parallellt med planarbetet pågår därför ytterligare utredningar i bullerfrågan i syfte att med stöd av miljöskyddslagen meddela ev föreskrifter angående förbättring av bullermiljön utöver de åtgärder som anges i planförslaget.

Vibrationer

Vid tågpassager känns i vissa bostadshus längs järnvägen redan idag skakningar. Spårutbyggnaden innebär att järnvägen flyttas närmare bebyggelsen, huvudsakligen på den östra sidan. Detta, tillsammans med den ökade hastigheten efter utbyggnaden, innebär en klar risk för ökade vibrationer för vissa fastigheter. För att förhindra vibrationer i bostadshusen kommer marken att stabiliseras med kalkpelare på de sträckor längs järnvägen där markens beskaffenhet är sådan att vibrationer kan befaras. Denna bankpålning innebär också att intrånget på bostadsfastigheterna blir mindre än om järnvägsbanken skulle stabiliseras genom uppbyggnad av s k tryckbankar.

Som en uppföljning av de vidtagna åtgärderna avser SJ att, i samråd med Huddinge kommun, ställa upp apparatur för mätning av vibrationer såväl före som efter spårutbyggnaden.

Utöver de här nämnda åtgärderna har miljö- och hälsoskyddsnämnden, i den ovan nämnda skrivelsen till naturvårdsverket angående tågtrafikbuller, även begärt att frågan om vibrationer från tågtrafiken behandlas med avseende på miljöskyddslagen.

Bebyggelse

De två nya spåren byggs öster om befintliga spår vilket innebär att spårområdet utökas åt öster. För att undvika intrång på kvartersmark redovisas två stödmurar, en vid kv Sågaren och en vid kv Skräddaren.

Det föreslagna gång- och cykelsystemet medför smärre intrång på tomterna Oxen 19, Sågen 14 och Snickaren 3.

Planbestämmelserna föreskriver en minsta tomtstorlek på 800 m² men ger byggnadsnämnden rätt att när särskilda förhållanden föreligger medge mindre tomter, dock ej mindre än 700 m². I det senare fallet kan alltså gränsen 800 m² underskridas utan dispensförfarande och med relativt enkel handläggning. Sådana särskilda förhållanden som kan åberopas är intrång av gata i befintlig fastighet och speciella terrängförhållanden.

Byggnadsrätten begränsas till en femtedel (1/5) av tomtytan, dock ej över 200 m². Utöver angivet våningstal får vind inte inredas. Den maximala byggnadsytan inkluderar även ev friliggande garage-förrådsbyggnad.

Genom planerade bullerskyddsåtgärder kommer flertalet fastigheter att få förbättringar på mellan 1-11 dB(A) ekvivalentnivå jämfört med nuvarande förhållande.

Tre fastigheter, kv Snickaren 3, Sågaren 6 och Sågaren 7, får bullervärden mellan 73 och 76 dB(A) ekvivalentnivå och bedöms med hänsyn till buller och närheten till spårområdet som olämpliga för bostadsändamål. Fastigheterna föreslås användas för kontorsändamål.

Vägar och trafik

Gatunät

Spårutbyggnaden medför intrång på Sågbäcksvägen i norra delen av planområdet. Gatan redovisas, liksom Oxvägen, avslutad med vändplan.

Vändplanet på Bryggervägen kan inte bestå i nuvarande läge utan föreslås flyttas ca 15 meter norrut. Ombyggnaden av "Döda bron" medför ändring av Stambanvägens profil på en sträcka av ca 100 meter.

Gång- och cykeltrafik

Ny tunnel för gång- och cykeltrafik redovisas under järnvägen mellan Sågbäcksvägen och Stambanvägen. Tunneln ansluter till en ny gång- och cykelväg parallellt med spårområdet och söderut till Skiffervägen. Norrut ansluts till gång- och cykelsystemet i delplan III.

Teknisk försörjning

Genom utökningen av spårområdet påverkas vissa befintliga VSD-, el- och teleledningar längs spårsträckan. En särskild förteckning över dessa ledningar har upprättats och enligt avtal mellan Huddinge kommun och SJ skall kommunen ombesörja projektering, omläggning och nyanläggning av de kommunala ledningar som måste förändras på grund av spårutbyggnaden.

PLANGENOMFÖRANDE

Huvudmannaskap

Huvudman för spårutbyggnaden är SJ. 1984-05-07 undertecknades ett avtal gällande ansvars- och kostnadsfördelning mellan SJ och Huddinge kommun.

Tidplan -
Etappindelning

Enligt SJ:s tidplan skall byggnadsarbetet påbörjas 1984-08-01 och vara avslutat hösten 1987. Arbetet kommer att utföras etappvis med början i norr enligt följande förteckning:

ETAPP	SPÅRSTRÄCKA	BYGGSTART	FÄRDIGT
1	Kommungränsen - Skeppsmyreparken	augusti 1984	sommaren 1986
2	Skeppsmyreparken - Solgård	december 1984	hösten 1987
3	Solgård - Flemingsberg	feb/mars 1985	hösten 1986

Expropriation

Markfrågor avses lösas genom expropriation. SJ har hos regeringen begärt tillstånd till expropriation av mark för spårutbyggnaden och expropriationstillstånd har beviljats genom regeringsbeslut 1984-03-22.

SAMRÅD

Under planarbetet har samråd ägt rum med berörda fastighetsägare, länsstyrelsen, Statens järnvägar, vägförvaltningen och berörda regionala och kommunala förvaltningar. Inkomna synpunkter har sammanfattats i planavdelningens PM, upprättat 1984-02-29.

STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen


Sören Torstendahl
planchef


Bert Persson
planingenjör

REVIDERING/
REDAKTIONELL ÄNDRING

Med anledning av yttrande under utställningstiden har planförslaget reviderats i juli 1984.

Järnvägsområdet har utökats åt öster vid Sågbäcksvägen mellan kv Sågen och kv Snickaren, varvid hela järnvägsslätten förläggs inom järnvägsområdet. Utökningen berör endast kommunens mark. Pga den föreslagna gång- och cykelvägen som härvid blir förlagd inom Tj-området införs i planförslaget en bestämmelse angående mark tillgänglig för allmän gångtrafik.

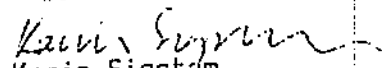
Åtgärden har vidtagits som redaktionell ändring.

STADSARKITEKTKONTORET
Planavdelningen


Sören Torstendahl
planchef


Bert Persson
planingenjör

Tillhör regeringens beslut
den 12 februari 1987
Ang. ändring se regeringens beslut
Bostadsdepartementet


Karin Sigstam