

HANDLÄGGARE
Maud Enquist
Samhällsplanerare
Tel 08-53531374

Planprogram för Österhagen i Länna

Sammanfattning

Samråd har skett kring planprogram för Österhagen i Länna. Planprogrammet syftar till att skapa förutsättningar för ca 140 bostäder och att tillföra nya mötesplatser och rekreationsstråk som kan knyta samman Skogås och Länna. Vidare ger planen möjlighet att hantera saneringen av Österhagsdeponin.

Synpunkter som framkommit har främst handlat om saneringen av deponin och oro för grundvattentäkter, trafik på Österhagsvägen och önskemål om en ytterligare koppling av området till Gamla Nynäsvägen samt bullerfrågor.

Länsstyrelsen har även påtalat behov av riskbedömningar avseende översvämning, ras/skred och farligt gods på nynäsbanan. Miljökvalitetsnormerna för dagvatten och påverkan på Drevviken har också påtalats.

I fortsatt planarbete kommer riskbedömningar att tas fram rörande närheten till Nynäsbanan samt risker för ras/skred och översvämningar. Miljökvalitetsnormerna för Drevviken får inte överskridas, vilket ska belysas. Bullerutredning för både väg och järnväg ska tas fram för nuvarande trafik och framtida till 2030.

Miljövärde- och naturinventering genomförs. Barnkonsekvensanalys tas fram.

Ytterligare anslutning till området utreds.

En förutsättning för start av plangenomförandet är att saneringsplan har godkänts av kommunens miljötillsynsavdelning

Bakgrund

Tidigare samhällsbyggnadsnämnden fick i juni 2008 av kommunstyrelsen uppdrag att upprätta en detaljplan för Österhagen. Ett planprogram togs fram men slutfördes aldrig då en tillfredställande lösning att sluttäcka deponin inte fanns. Det tidigare förslaget till bostadsbebyggelse har därefter bearbetats och markägaren har presenterat förslag till hantering av föroreningarna.

Det nya planprogrammet syftar till att skapa förutsättningar för ca 140 bostäder och att tillföra nya mötesplatser och rekreationsstråk som kan knyta samman Skogås och Länna. Vidare ger planen möjlighet att hantera Österhagsdeponin. Planen ger även möjlighet till ett äldreboende och eventuellt behov av förskola utreds vidare i fortsatt planarbete.

Planprogrammet för Österhagen har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

Hur har programsamrådet/samrådet/granskningen gått till?

Samråd har skett under tiden 9 juni – 7 september 2015. Planhandlingar har sänts enligt remisslista till myndigheter, kommunala nämnder och organisationer samt till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Ett informations- och dialogmöte hölls den 15 juni 2015. Handlingarna har även funnits tillgängliga i kommunens servicecenter samt på Huddinge kommuns hemsida.

Yttranden

Följande remissinstanser har inte svarat

Förskolenämnden
Grundskolenämnden
Miljönämnden
Hembygdsföreningen i Huddinge
Friluftsförbundet
Huddinge handikappråd

Följande remissinstanser har ingen erinran

Huge Fastigheter AB

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen yttrade sig över planprogram för samma område 4 maj 2011 (dnr:4021-2011-836). Då ansåg Länsstyrelsen att förutsättningarna i och med deponin i området var så pass komplicerade att kommunen inte kunde säkerställa att den föreslagna bebyggelsen i planprogrammet var lämplig på så sätt som avsågs i plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statliga intressen mottagit yttranden från Trafikverket daterat 14 augusti 2015.

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintressen

Planområdet ligger intill riksintresse för kommunikationsanläggningar Nynäsbanan. Länsstyrelsen anser att riksintresset och planförslagets eventuella påverkan på detta ska framgå i det fortsatta planarbetet. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn ska också tas till riksintressets influensområden.

Miljö kvalitetsnormer - dagvatten

Miljö kvalitetsnormerna är bindande för kommuner och myndigheter och innebär ett skarp icke-försämringskrav. För att miljö kvalitetsnormerna för Drevviken ska kunna uppnås måste utsläppen av förorenade ämnen inom dess avrinningsområde

minska betydligt. Länsstyrelsen anser att kommunen ska visa att planförslaget inte bidrar till en försämring av miljökvalitetsnormerna för Drevviken.

Inför det kommande planarbetet bör kommunen även observera att det kommer beslutas om nya miljökvalitetsnormer och klassningar i december 2015.

Förorenade områden

Inom planområdet finns en nedlagd deponi som är klassad som potentiellt förorenad. Deponin blev översiktligt undersökt 2005 men för att säkerställa markens lämplighet anser Länsstyrelsen att kommunen i det kommande planarbetet ska undersöka förekomsten av föroreningar som riskerar att avge flyktiga ämnen.

Kommunen föreslår att de uppgrävda massorna ska behandlas med jordtvätt. Av genomförda undersökningar framgår att deponin kan innehålla avfall som inte går att behandla med jordtvätt och dessa föroreningar behöver därför behandlas på annat sätt.

Strandskydd

Delar av planområdet ligger inom strandskyddat område och dispens från strandskyddet krävs. Kommunen vill därför upphäva strandskyddet inom hela planområdet och åberopar som särskilt skäl 7 kap. 18 c punkt 1: platsen har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, och 2: platsen är genom väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet utsätts från buller från både väg och järnväg. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta fram en bullerutredning som visar nuvarande och framtida (prognosår 2030) bullersituation.

Risk för översvämning

Intill planområdet ligger sjön Drevviken som ingår i Tyresåns sjösystem och som ingår i översvänningsförordningen (SFS 2009:956). Länsstyrelsen anser att kommunen bör lyfta fram risken för översvämning i planbeskrivningen. Länsstyrelsen har tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap tagit fram riskkartor för flera av vattendragen som ingår i översvänningsförordningen och som går att hitta på Länsstyrelsens hemsida (<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/manniska-och-samhalle/krisberedskap/oversvamningar/Pages/default.aspx>).

Risk för ras och skred

Länsstyrelsen anser att kommunen ska undersöka de geotekniska förhållandena innan nästa planskede för att se om risk förekommer för markstabiliteten. Kommunen bör även beakta att ett förändrat klimat med ökad nederbörd kan påverka markstabiliteten.

Farligt gods på järnväg

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen ska ta fram en riskanalys gällande programrådets närhet till Nynäsbanan där transport av farligt gods förekommer. Bebyggelsens närhet till Nynäsbanan kan innebära att höga krav på utformning av fasad och fönster behöver komma att ställas på grund av säkerhetsaspekten. Kommunen bör i riskbedömning även beakta en eventuell ökad mängd farligt gods i och med utbyggnaden av Norviks hamn, Nynäshamns kommun.

Länsstyrelsen anser att bebyggelse inte ska finnas närmre än 25 meter från närmaste spårmitte om skyddsåtgärder inte vidtas.

Rödlistade arter

Inom planområdet har två rödlistade fjärilar påträffats, liten och bredbrämad bastardsvärmare som dock inte är fridlysta. Den föreslagna exploateringen kommer medföra negativ påverkan på arterna varför Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen gett Ekologigruppen AB i uppdrag att skapa förutsättningar för arten att häcka i anslutning till planområdet genom etablering av lämpliga växter.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommentar:

Riksintresset för Nynäsbanan ska beskrivas i fortsatt planarbete.

Åtgärder för dagvattenhanteringen ska utredas. Drevviken får inte tillföras ytterligare föroreningar pga exploateringen och saneringsåtgärderna.

Tidigare provtagningar har inte påvisat flyktiga ämnen. Önskemålet om att i kommande planarbete undersöka förekomsten av föroreningar som avger flyktiga ämnen är svårt att möta då deponins uppfyllning och mäktighet gör det svårt att provta utan att göra mycket omfattande markarbeten, detta p g a att deponin innehåller grova schaktmassor, vilka i sin tur gör det omöjligt att provborra. Provtagning skulle i så fall behöva ske med grävare i storleken +35 ton, och för att då kunna hantera rasvinklar skulle det krävas provgro-par om ca 20 meter i diameter, detta skulle i sin tur öppna upp deponin för ökade dagvattenflöden.

I det fall jordtvätt/våtsiktning kommer att användas, vilket ännu inte är fastställt, så kommer de massor som inte går att behandla med jordtvätt/våtsiktning att omhändertas på annat sätt. Mycket talar för att man initialt kommer att arbeta med torr siktning.

Bullerutredning genomförs i planarbetet.

Risk för översvämning, ras och skred beskrivs i kommande planhandling. Då naturmarken efter utförd sanering är frilagd kommer geoteknisk undersökning att genomföras. Därefter kommer återfyllning att ske enligt anvisningar från Geokonsult och Bredenbergs Teknik. Massorna kompakteras pallvis efter återläggning.

I riskanalys för närheten till Nynäsbanan ska hänsyn tas till ökad trafik med farligt gods från Norvik.

Äldreomsorgsnämnden

Nämnden ser positivt på utvecklingen av kommunens östra delar. Som planprogrammet anger, är det absolut nödvändigt att saneringssituationen löses innan några vidare steg i planeringen tas.

Av programmet framgår att en framtida kollektivtrafikförsörjning inte är sannolik, då underlaget är för litet. Nämnden vill betona vikten av att planera för ett tillräckligt boendeunderlag, samt en tillräcklig kommersiell och offentlig service i området. Att området knyts ihop med kollektivtrafiknätet är en viktig del av arbetet med att låta kommunen växa utan att skapa segregeringar och avstånd.

Äldreomsorgsnämndens beslut

Äldreomsorgsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och antar yttrandet som sitt eget.

Sammanfattning

En remiss har inkommit till äldreomsorgsnämnden för yttrande. Remissen gäller planprogrammet för Österhagen, mellan Skogås och Länna, där förutsättningar för upp till 140 lägenheter ska skapas. Planområdet är idag obebyggt och kontaminerat av dess tidigare användning som deponi för schaktmassor och byggavfall. Området måste därför saneras innan bostäder kan byggas. Det saknas offentlig och kommersiell service och området trafikeras inte heller av buss eller tåg.

Förvaltningen ser positivt på utvecklingen av området, men vill betona vikten av att man i planeringen förbereder för framtida kollektivtrafikförsörjning och tillräcklig offentlig och kommersiell service.

Överläggning

På grund av jäv deltar inte Erik Wiker (FP) i handläggning och beslut i detta ärende.

I ärendet yttrar sig Eva Carlsson-Paulsén (M), Nurcan Gültekin (S), Björn Karlsson (M), Lasse Alm (V), Barbro Lind (MP), Ann Clewett (SD), Charlott Björkman (HP). Efter detta förklaras överläggningen avslutad.

Protokollsanteckningar

Protokollsanteckning anmäls dels av Nurcan Gültekin (S), dels av Barbro Lind (MP) och Lasse Alm(V). Se bilaga till detta protokoll, daterat 2015-09-01.

Suppleantyttrande

Suppleantyttrande anmäls av Charlotte Björkman (HP). Se bilaga till detta protokoll, daterat 2015-09-01.

Protokollsanteckning

Vi socialdemokrater ser positivt på bostadsbyggandet och främst byggandet av hyresrätter till rimlig boendekostnad.

När kommunfullmäktige lade in projektet Österhagen i planen för samhällsbyggnadsprojekt reserverade sig den socialdemokratiska fullmäktigegruppen. Vi är i dagsläget inte övertygade om att projektet går att genomföra på ett sätt som värnar miljön. När vi bedömer programmet utifrån vad äldreomsorgsnämnden ansvarar för gör vi ingen annan bedömning än förvaltningen.

För Socialdemokraterna (S)

Nurcan Gültekin

För Miljöpartiet(MP)

Barbro Lind

För Vänsterpartiet (V)

Lasse Alm

Suppleantyttrande

till Äldreomsorgsnämndens sammanträde tisdagen den 1 september 2015

Ärende 5: Program för Österhagen, programsamråd – remissvar

Avseende projektet Österhagen.

Huddingepartiet har tidigare haft synpunkter på att detta område skulle exploateras. Vi har tidigare bland annat yrkat på att Österhagen skall tas ur ut projektplanen.

Vi anser att området är direkt olämpligt för exploatering av bostadshus, då det ligger i ett gammalt deponiområde. Riskerna med att sanera marken överväger nyttan med byggandet av bostäder. Vi vet inte heller idag om denna sanering kan skötas och bekostas av exploatören till fullo.

I övrigt så ligger området i ett mycket bullerutsatt område med att det ligger alldeles för nära järnvägen med dess negativa miljöpåverkan.

Skulle det dock visa sig att en sanering är genomförbar, och att bullerfrågan kan lösas, så har vi inga synpunkter på att området kan bebyggas.



Charlotte Björkman
Huddingepartiet

Kommentar:

I fortsatt planarbete kommer möjliga kopplingar till Skogås att utredas närmare vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik och service i någon mån. Befintlig kollektivtrafik i närområdet finns på Gamla Nynäsvägen.

Stockholm Vatten

Befintliga va-ledningar

För att försörja planerad bebyggelse inom planområdet krävs utbyggnad av det allmänna va-ledningsnätet. Omfattningen av denna utbyggnad kommer att utredas under planarbetet.

Vattentryck

Normalt vattentryck i närområdet ligger på 85-90 m vp över stadens nollplan. Eventuellt behov av tryckstegring bekostas av byggherren.

Dagvatten

I enighet med Huddinge kommuns dagvattenstrategi är det viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till det allmänna dagvattenledningsnätet.

Synpunkter avseende planbeskrivningen:

- Sida 7(25): "störningar uppkommer under byggtiden": Lämpliga åtgärder för dagvattenavledning bör tas för att förhindra ökade föroreningsmängder till recipienten under byggtiden.
- Sida 10(25): "Ett kulverterat dike leder en del av vattnet under järnvägsbanken i östlig riktning": är järnvägen en barriär för dagvattenavledning och i så fall, förekommer det översvämningssområden vid stora regntillfällen?
- Sida 11(25): "planförslaget – en idéskiss på exploateringar": hänsyn bör tas till dessa eventuella översvämningssområden.
- Sida 11(25): "minst en dagvattenlösning": en dagvattenutredning bör reda ut om EN dagvattenlösning räcker för att uppnå Huddinge kommuns dagvattenstrategi som beskriver att "vid exploatering ska flödes- och

föroreningsbelastningen på vattenområden nedströms inte öka jämfört med före exploateringen".

- Sida 17(25): En mobil jordtvätt: vad händer med spolvattnet?
- Sida 20(25): "Under saneringsarbetet": Vi anser att dagvattenhantering (rening) behövs under sanering. När man schaktar en deponi och ett extremt regn förekommer riskerar man att orenat dagvatten avleds till recipienten (lakvatten)? Vad händer med spolvattnet från saneringsarbetet? Detta vatten ska renas innan utsläpp med lämplig reningsmetod. En damm kanske inte räcker till för dessa föroreningar. Bör utredas/beskrivas mer detaljerat.

Kommentar:

Åtgärder för dagvattenhanteringen ska utredas. Drevviken får inte tillföras ytterligare föroreningar pga exploateringen och saneringsåtgärderna. I detta ingår att föreslå åtgärder mot läckage under saneringen. Översvämningsrisker och dagvattenhantering efter områdets utbyggnad beskrivs i fortsatt planarbete.

Huddinge Kommuns dagvattenstrategi ska följas. Dagvatten kommer att hanteras under byggtiden.

I det fall projektet kommer att nyttja jordtvätt/våtsiktning så sker detta i slutna system. Spolvattnet kommer att renas i anläggningen och det överblivna och förorenade vattnet kommer att transporteras bort med ADR-bil till godkänd mottagningsanläggning, troligtvis SRV Återvinning.

Dagvatten kommer att omhändertas och renas med mobilt reningsverk under saneringsarbetet. Det initiala förslaget var också att bygga en buffert-/sedimenteringsdamm. Detta kommer att justeras till två stycken. Deponin kommer att öppnas stegvis vilket begränsar lakvatteneffekten. Hela dagvattenhanteringen kommer att beskrivas i detalj och mängdberäknas tillsammans med expertis på dagvatten. Mobila reningsverk och deras funktion och kapacitet kommer att hanteras i §28-anmälan (saneringsanmälan) där allt verifieras av Huddinge kommuns miljötillsynsavdelning.

Södertörns Fjärrvärme AB

Södertörns Fjärrvärme AB har ingen erinran.

Teknisk försörjning

Föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet.

Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området efter Rapsodivägen, Rapsodivägen och kv. Bänken 1, Symfonin, del av kv Finalen, Mässan 125-171, och Porten är ansluten till fjärrvärme.

Kartskiss över området på sidan 2 och Z-höjder inom området är i höjdsystem RH2000 sidan 3.

För kartskisser se akten.

Trafikverket

Riksintresse för kommunikationsanläggningar

Nynäsbanan som löper längs med planområdet är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset och eventuell påverkan bör framgå av planbeskrivningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

Trafikverket anser att ny bebyggelse inte kan tillåtas inom 30 meter från järnvägen (spårmitt närmaste befintligt alternativt blivande spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen samt en komplettering av riskreducerande åtgärder vid en förändrad risksituation.

Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, t.ex. parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn ska då tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och planerad bebyggelse samt till elsäkerheten.

Nynäsbanan trafikeras av farligt gods vilket innebär att en riskutredning behöver tas fram. Bebyggelsens närhet till Nynäsbanan kan innebära att höga krav på utformning av fasad och fönster kommer att ställas på grund av säkerhetsaspekter. Programkartan för Österhagen är otydlig och saknar skala vilket gör det svårt att avgöra de planerade byggnadernas exakta placering. Trafikverket önskar att en tydligare karta tas fram till plansamråd.

Buller

Trafikverket anser att riksdagens riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder och annan störningskänslig bebyggelse såsom skolor, förskolor, äldreboende, hotell och kontor, ska följas (Infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53). Följande riktvärden gäller:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vad gäller vibrationer anser Trafikverket att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stomljud bör beaktas.

Kommunen är planerande myndighet och kan under vissa förutsättningar acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer. Kommunen tar därmed ansvar för bullerstörningen och gör en medveten avvägning. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, i egenskap av verksamhetsutövare, att bekosta bullerdämpande åtgärder efter planens genomförande.

Till plansamrådet bör en bullerutredning vara framtagen som redovisar nuvarande och framtida (prognosår 2030) bullersituation.

När det kommer till eventuella bullerskyddsåtgärder längs järnvägen behöver en dialog mellan Trafikverket och kommunen ske. Trafikverket har genomfört tester med spårnära bullerskydd, men har en mycket restriktiv inställning till åtgärden då spårnära skärmar inkräktar på det fria utrymmet i anslutning till spåret, försvårar drift och underhåll och bl.a. kräver särskilda lösningar för snöröjning.

Väg 605

Enligt planbeskrivningen (s.15) kommer de planerade 140 bostäderna ge upphov till en trafikmängd på ca 700 fordon/dygn på närbelägna Österhagsvägen. Det är lämpligt att det tas fram en trafikutredning som redovisar påverkan på de statliga vägarna 605 och 73.

Risk

Kommunen är ansvarig för att tillräcklig riskhänsyn tas i fysisk planering. Länsstyrelsen har i uppdrag att bistå med planeringsunderlag och stöd till kommunerna. Länsstyrelsen föreskriver att risksituationen ska bedömas inom 100 meter från järnvägen vid exploatering.

Kommentar:

Riksintresset för Nynäsbanan ska beskrivas i fortsatt planarbete.

Bullerutredning genomförs i planarbetet med utgångspunkt i ny förordning.

I riskanalys för närheten till Nynäsbanan ska hänsyn tas till ökad trafik med farligt gods från Norvik.

Trafikutredning om påverkan på väg 605 och 73 bör inte behövas men en beräkning av hur mycket trafik den nya bebyggelsen alstrar ska göras.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen rekommenderar ett gångavstånd på som längst 500 m (motsvarar 400 m fågelvägen) till busshållplats från flerfamiljshus och som längst 700 m (motsvarar 550 m fågelvägen) från radhusområden. Det planerade området ligger på längre gångavstånd (mellan 600-800 m fågelvägen) till samtliga hållplatser. Det är trafikförvaltningens erfarenhet att långa gångavstånd har, förutom att de bidrar till en bristande komfort, stor påverkan på den totala restiden, vilket kan vara avgörande vid valet mellan kollektivtrafik och bil. En grov kalkylering visar på att ca 20% av områdets befolkningen utnyttjar busstrafiken¹ längs Gamla Nynäsvägen idag. Trafikförvaltningen kan inte se att planen skulle möjliggöra ett ökat kollektivtrafikresande i området. De

¹ Antalet påstigande per vintervardag vid de närliggande hållplatserna har dividerats med SCB data över total befolkning i området, alla åldersgrupper. Siffran räknar därför in små barn vilka borde räknas bort för en mer rättvisande siffra. Siffran ger dock en indikation på andelen bussresenärer i området.

gena gång- och cykelstråk till kollektivtrafiken som planen strävar efter att åstadkomma, kan vara ett sätt att motverka bilberoende i området.

Med rådande vägstruktur går det nya bostadsområdet inte att trafikera med ny busslinjesträckning. Bra gång- och cykelvägar, liksom cykel- och infartsparkering vid Skogås station i enlighet med kommunens nyligen samradda gång-, parkerings- och cykelprograms riktlinjer är därför önskvärda.

Det äldreboende som tillkommer bedöms inte vara tillräckligt stort till omfattning för att inrätta en närtrafiklinje. Vid upprättandet av en sådan linje **ska det** finnas ett boendeunderlag inom målgruppen äldre och färdtjänstresenärer som minst uppgår till 1.500 personer inom upptagningsområdet. Vid beräkning av målgruppens storlek **ska även** hänsyn tas till de som bor inom 200 meter till ordinarie linjetrafik och därmed kan utnyttja denna. Ovan enligt trafikförvaltningens *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* (RiPlan, 2014). Äldreboendet blir därmed beroende av färdtjänst vilket är en betydligt dyrare trafik att bedriva, och trafikförvaltningen ser därför boendet som olämpligt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

De bullerutredningar som genomförs ska ta hänsyn till pendeltågstrafiken. Trafikförvaltningen förutsätter att planeringen beaktar åtgärder så att gällande riktvärden (*FoHMFs 2014:13*) vad gäller buller, vibrationer och stomljud erhålls inomhus så väl som utomhus för den bebyggelsen som planeras närmast järnvägen.

Kommentar:

Bullerutredningen kommer att ta hänsyn till samtliga bullerkällor från trafiken samt vibrationer och stomljud.

Behovet av äldreboende inom området kommer att övervägas ytterligare i fortsatt planarbete.

Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyxtförsedd kvadrat.

För att klara den lastökning som en utbyggnad av området kommer att innebära behöver Vattenfall förstärka nätet med två tillkommande transformatorstationer.

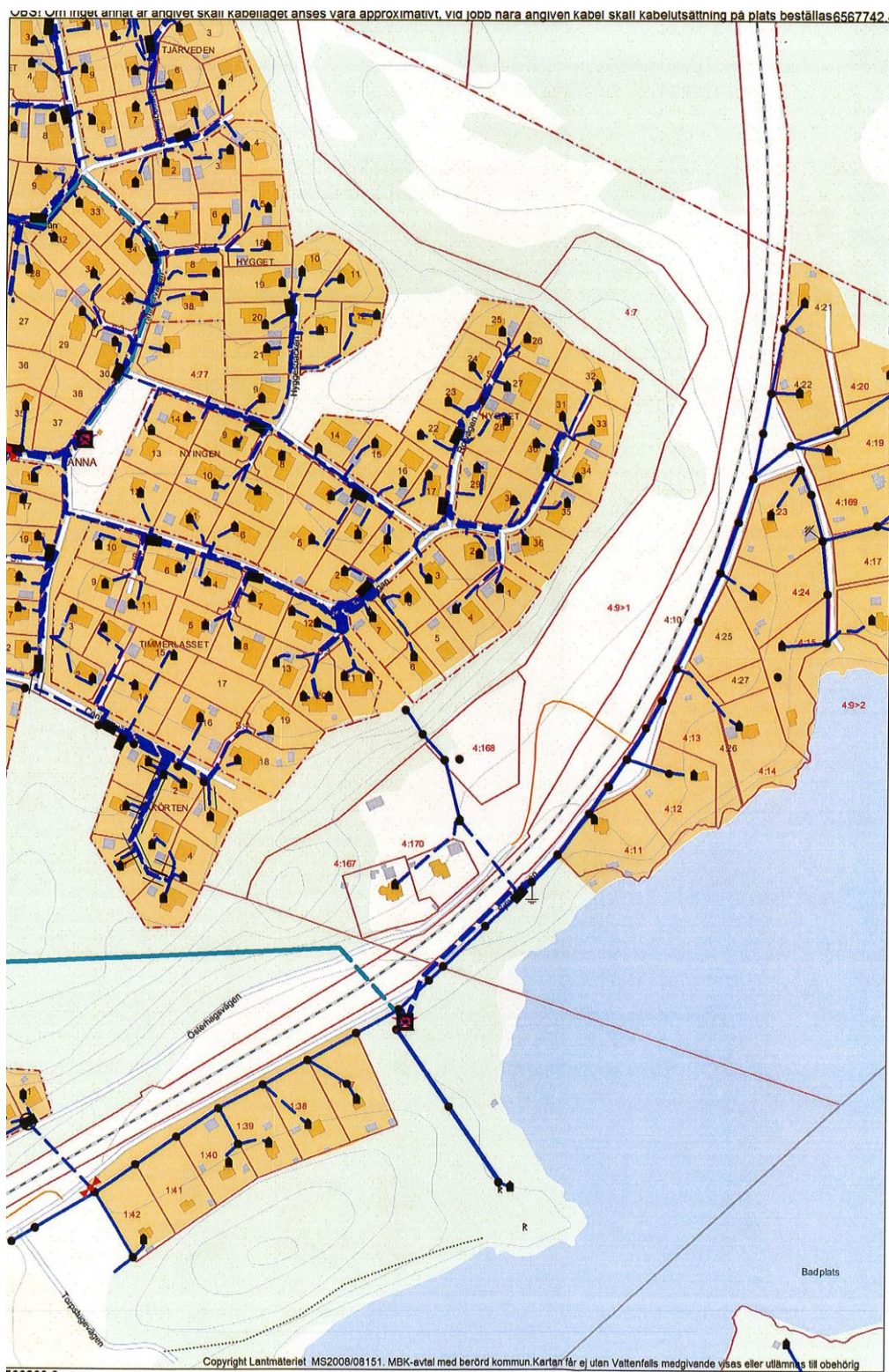
Se bifogad skiss.

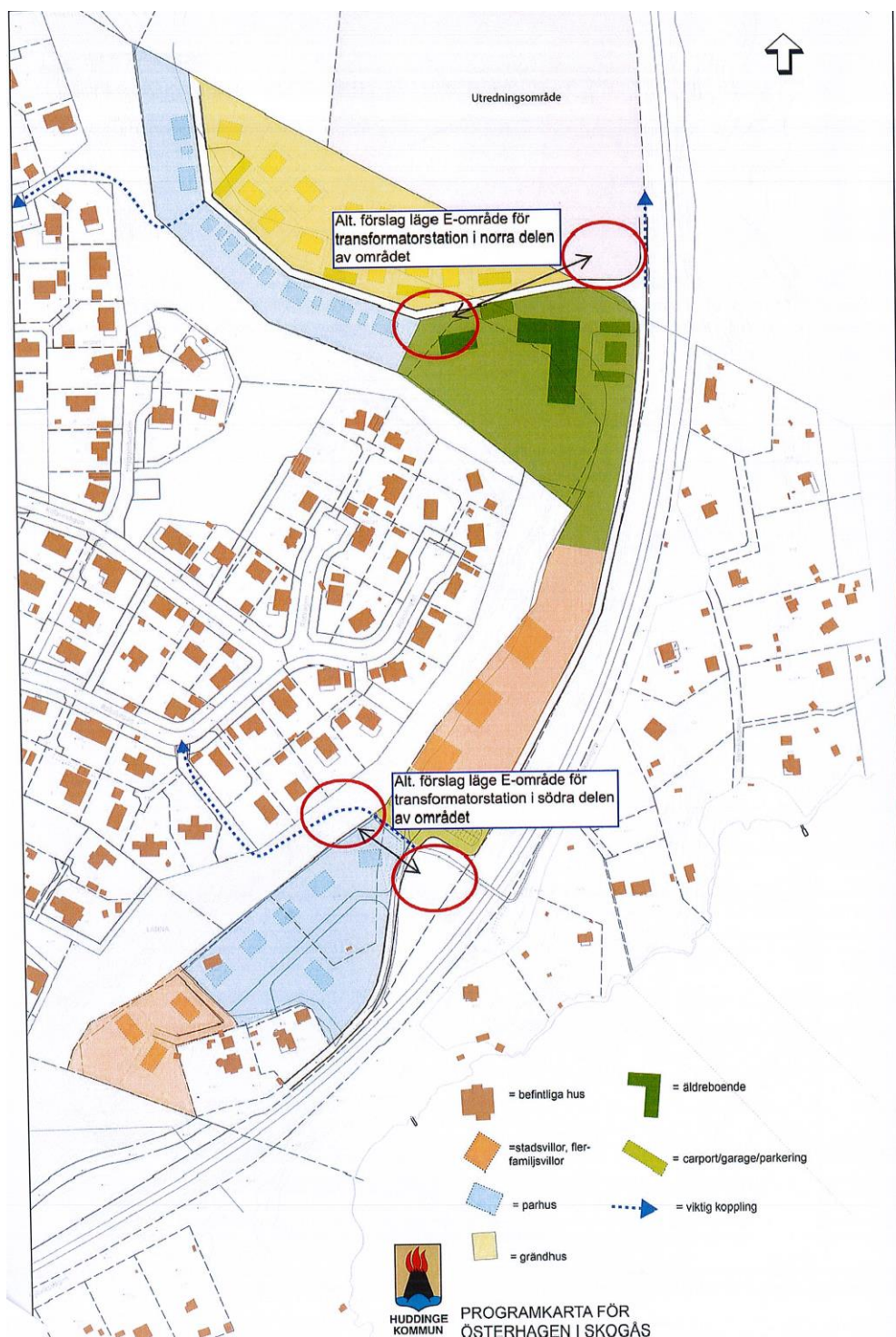
Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Vid eventuella schaktningsarbeten ska kabelutsättning begäras.

Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

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





Kommentar:

Synpunkterna beaktas i kommande plan- och genomförandearbete.

SRV återvinning AB

SRV förutsätter samråd i bygglovsförfarande med avseende på utformning och dimensionering av transportvägar och utrymmen för avfallshanteringen.

Kommentar:

Synpunkterna beaktas i kommande plan- och bygglovsprocess.

FTI AB

Positivt om yta avsätts för återvinningsstation/källsortering eftersom detta och intilliggande område saknar källsorteringsmöjligheter idag. Närmast återvinningsstationer är i höjd med Skogås station eller på andra sidan väg 73, invid Willys.

Genom att avsätta yta i detaljplanen säkras möjligheterna att etablera källsortering vid senare tillfälle.

Kommentar:

Yta för återvinningsstation föreslås till planförslaget.

Naturskyddsföreningen Huddinge

Trycket på ytterligare bostadsbyggande i kommunen, liksom i hela Storstockholm, är stort. Kommunen har ambitionen att bygga i centrala lägen där det finns goda möjligheter till kollektiva kommunikationer. Från Österhagen är avståndet till närmaste pendeltågsstation i Skogås 1 - 2 kilometer. Något närmare finns en busslinje utmed Gamla Nynäsvägen. Området är därmed i praktiken tämligen bilberoende, vilket från klimatsynpunkt är negativt.

I detta fall tillkommer behovet av att sanera en gammal deponi, som idag innebär betydande miljörisker. Den natur, som får vika för bebyggelse, är alltså till stor del i grunden förorenad, även om den idag bidrar till biologisk mångfald och samtidigt tjänar som strövområde. Det är naturligtvis av största vikt att saneringen utförs på ett fullständigt sätt och att resultatet fortlöpande kontrolleras. Kommunens ambition att spara all bevaransvärd vegetation är också

betydelsefull och måste säkras i planarbetet. Förslaget redovisar att området hyser två rödlistade fjärilsarter, liten och allmän bastardsvärmare. Om föreslagen flyttning av denna population kan genomföras är det mycket värdefullt.

Mot denna bakgrund kan Naturskyddsföreningen i Huddinge tillstyrka att Österhagen saneras och därefter bebyggs i princip enligt förslaget.

Södertörns brandförsvarsförbund

Vattennätet i det nya/ändrade planområdet bör klara att försörja sprinkler i de byggnader där det kan bli aktuellt. Södertörns brandförsvarsförbund förespråkar sprinkler som en del i brandskyddet. Både som alternativ lösning när man gör avvikelser i det byggnadstekniska brandskyddet och som en del i brandskyddet i de fall där inga avvikelser förekommer. Både så kallade bostadssprinkler (t ex enligt SBF-reglerna) i en- eller flerbostadshus och konventionella sprinkleranläggningar i andra byggnader utgör ett bra och kostnadseffektivt skydd mot brand och brandskador. I de fall kommande exploatörer är kända bör en diskussion ske mellan kommunen och dessa redan i detaljplanskedet för att underlätta en sprinklerinstallation samt minimera kostnaderna.

Vi betonar vikten av att en riskanalys tas fram för transporter av farligt gods på järnvägen samt risker till följd av järnvägsnära bostadsetablering. Utöver risker med farligt gods bör risker med urspårning, spårspring och suicid beaktas. Vid utförande av riskanalys i samband med miljökonsekvensbeskrivningen ska utföraren ha lämplig kompetens och vana av att utföra sådana analyser.

Kommentar:

Riskanalys kommer att genomföras i planarbetet.

Lantmäteriavdelningen

Inga synpunkter i det här läget. Avdelningen vill gärna ha med en projektmedlem i plan- och genomförandeskedet (Mimmi Schmidt).

En fråga om avgränsningen: Varför är Länna 4:167 och 4:170 undantagna?

Kommentar:

Fastigheterna, Österhagens gård mm, är undantagna då de redan är bebyggda och inte är aktuella för någon förändring.

Huddinge pensionärsråd

Bra att man tänkt bygga ett äldreboende. Rådet instämmer i övrigt i äldreomsorgsnämndens yttrande i ärendet.

Kommentar:

I fortsatt planarbete kommer möjliga kopplingar till Skogås att utredas närmare vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafik och service i någon mån. Befintlig kollektivtrafik i närområdet finns på Gamla Nynäsvägen.

Länna-Drevvikens fastighetsägarförening

Föreningen ställer sig försiktigt positiv till en utbyggnad av Österhagen om:

- Det görs en sanering av tippen
- Det byggs en helt ny infartsväg till Österhagen från Gamla Nynäsvägen
- Bebyggelsen utformas som friliggande villor, par eller radhus i högst 2 plan som harmonierar med övrig bebyggelse i Länna bostadsområde.
- Bullerdämpningar görs som minskar bullret på Österhagen från järnvägen utan att det ökar för dem mitt emot.

Efter vad som framkommit vid samtal med företrädare för Huddinge kommun och miljökonsulten Peder Feinberg på Momentux & co AB så föreligger det föga förvånande ett behov av sanering av Österhagens tippområde. Hur brådskande det behovet är eller exakt vilka följder en utebliven sanering skulle medföra är emellertid svårt att avgöra men saneringsbehovet där är långt ifrån något unikt eller akut, varför åtgärder rörande området inte bör hastas fram. Hos många boende finns en oro över en eventuell bebyggelse av tippen och vad det kan medföra.

En eventuell bebyggelse kommer emellertid inverka på de närboende som i dagsläget använder området som ett rekreationsområde sedan flera år bakåt.

Det kommer sannolikt också att påverka grundvattnet för en del omkringboende när man river upp de i dagsläget tämligen sedan decennier väl packade tippmassorna. Möjligen borde man även överväga att dra fram kommunalt va till de boende längst ner på Österhagsvägen samt längs Sjöviksvägen innan man börjar gräva i deponin, eftersom dessa riskerar att få sitt grundvatten extra förorenat när man rör om 10 meter ner i tippområdet.

Under renings och byggtiden kommer det även ha en stor påverkan på buller och trafiksituationen för de omkringboende. Även efter planerade byggnationer kommer det att innebära en påtagligt ökad trafik i området. Därför är det av stor vikt att kommunen lyssnar till de omkringboendes tankar, behov och önskemål och inte bara till de bolag som vill bebygga området för att tjäna pengar.

Väl avvägt och planerat med beaktande av dessa i skrivelsen framförda önskemål skulle en byggnation på Österhagen det kunna bli en positiv kompletterande del av det befintliga bostadsområdet omkring. Annars blir det mest ett övergrepp på de boendes närmiljö. Samrådsmöten från miljö och samhällsbyggnadsnämnden har emellertid gett ett klart positivt intryck av att politiker och tjänstemän vill samverka och tillmötesgå de boendes önskemål om möjligt, vilket vi finner mycket positivt och glädjande.

Eftersom ansvar enligt miljöbalken åvilar markägaren och dessa också är de som gör de ekonomiska vinsterna efter en eventuell markförsäljning för bebyggelse är det rimligt att kostnaderna företrädesvis stannar på dessa. Det är angeläget att inga merkostnader åläggs andra boende eller fastighetsägare för exempelvis utbyggnad av anslutningsvägar.

Österhagen är beläget i östra Länna långt från alla kollektiva färdmedel. Det ligger bullerstört från järnvägen. Länna bostadsområde är ett område med enbart 1-2 våningshus de flesta som friliggande villor och några som radhus eller parhus. En byggnation på Österhagen bör harmoniera med övriga området och därför bör bebyggelsen inte avvika från den befintliga i höjd eller täthet. Friliggande villor, par och radhus i högst 2 våningar är lämpligt.

Någon form av bullerskydd bör utformas mot Österhagen. Samtidigt att det viktigt att det utformas på så sätt att bullret inte ökar på andra sidan järnvägen till följd av att bullret studsar mot bullerskärmen.

En del av de rena överskottsmassor som kan uppstå skulle kunna läggas väster om järnvägen utmed Österhagsvägen kring korsningen med Drevviksvägen för att på så vis skapa en bullvall där.

Österhagen kan idag enbart nås med fordon från Österhagsvägen. Den vägen är så smal att det bitvis inte går att mötas med två personbilar och är inte lämpad som tillfart vid en utbyggnad av tippområdet. Även om den skulle byggas ut skulle sannolikt trafiken öka markant på Drevviksvägen och Smedjevägen bl a då många genar till och från daghem och skola. Ingen av dessa vägar är anpassad för den mängden av trafik som planeras till Österhagen. Österhagsvägen kantas också av ett gravfält ifrån vikingatiden som skulle kräva en arkeologisk utgrävning och särskilt tillstånd för att göra väg på, vilket kan försena en vägutbyggnad.

Ett betydligt bättre alternativ vore att dra en helt ny tillfartsväg till området från infarten till Sjötorpsvägen från Gamla Nynäsvägen. Den vägen skulle kunna gå söder om Sjötorpsvägen upp till Österhagen. Sjötorpsvägen skulle sedan kunna grenas ut från den vägen efter gångvägen som går upp till Timmervägen. På så vis skulle Sjötorpsskolan behålla sin egen väg men dela infarten från Gamla Nynäsvägen med vägen till Österhagsområdet. En sådan väg skulle skapa trygghet i ett mörkt och ödsligt parti som skiljer Länna från Skogås. (Det enda område där det skett en överfallsvåldtäkt utomhus i Länna.) Därigenom skulle det binda samman Länna och Skogås samt underlätta för fler att gå, cykla och köra bil däremellan. Vid den infarten vid Gamla Nynäsvägen finns också redan busshållsplatser. Dessa är närmare Österhagen än de andra i Länna och också tre hållplatser närmare Stockholm, vilket sannolikt är målet för merparten av resenärerna. Utan en ny väg mot Sjötorps infarten skulle många få över 1 km till busshållplatsen från Österhagen.

Kommentar.

Avsikten med VA-utbyggnad i området är att ansluta tillkommande fastigheter, dvs inte det redan befintliga området intill. Provtagningsprogram kommer att ske för de brunnar som finns i närområdet.

Ytterligare möjlighet till tillfart till området studeras i fortsatt planarbete.

Fastighetsägare Österhagsvägen 2

Under 80- och 90-talet deponerades illegalt miljöfarligt avfall i området. År 2001 fastslog regeringsrätten att området skulle saneras på ägarens bekostnad, men ägaren avled och ingen sanering har utförts. På informationsmötet den 15 juni framkom att kostnaden för saneringen uppskattas bli mellan 30-60 MSEK.

Projektet som beskrivs av kommunen går i korthet ut på att markägarna sanerar deponin mot att de har garanti på att kunna använda marken till utbyggnad av bostäder. Detta ger dem ett ekonomiskt incitament. Vi ifrågasätter kopplingen mellan saneringen och byggnationen då vi anser att dessa två rimligtvis inte har med varandra att göra.

Att miljöfarliga områden bör saneras råder naturligtvis inget tvivel om. Det råder heller inte några tvivel om att det juridiskt borde ha gjorts av den dåvarande ägaren, då fallet var uppe och beslutades om i Regeringsrätten (Högsta Förvaltningsdomstolen).

Vi känner inte till detaljerna kring hur marken kom i de nuvarande ägarnas besittning och förstår att juridiken kring detta kan vara svårgenomtränglig för en lekman. Kommunens jurister borde rimligen kunna redogöra för vilka skyldigheter de nuvarande markägarna har att sanera marken. Efter en kort undersökning i ämnet verkar det finnas gott om stöd att ålägga nuvarande markägare att sanera marken. Till exempel skriver Naturvårdsverket i <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5242-X.pdf>:

Ett troligt scenario är att de nuvarande ägarna köpte marken på spekulation för ett pris anpassat till de risker det innebär med en förorenad mark. Om detta är fallet håller deras spekulation i och med detta förslag på att bli en vinstaffär.

Vi ifrågasätter också om *typen* av bebyggelse påverkas av att markägarna ska tjäna pengar på projektet. Det är rimligtvis så att vissa typer av bostäder ger högre avkastning för markägaren. Är det dessa bostäder kommunen hade valt att ta med i detaljplanen om ekonomin i saneringen inte hade varit en fråga?

När vi på mötet den 15 juni ställde frågan om alternativa lösningar för att sanera deponin så fick vi svaret att detta inte hade undersökts och att kommunen inte heller *anser* sig behöva undersöka detta eftersom det nu finns en framkomlig väg framåt. Vi tycker att detta är en oacceptabel inställning.

När vi på samma möte ställde frågan om kommunen skulle ha planerat en byggnation i detta område om deponin inte legat där fick vi ett tydligt svar att så *inte* skulle varit fallet. Då finns det mer lämpliga områden enligt kommunrepresentanten. Man konstaterar också i programsamrådshandlingen området "ligger strax utanför det primära förtättnings och utbyggnadsområdet för Skogås", vilket tyder på att det inte i första hand är ett lämpligt område för bostäder.

Man säger också att "järnvägen som går i området är led för transporter med farligt gods". Om det finns alternativa platser att bygga bostäder måste detta rimligtvis vara mycket bättre även ur detta hänseende.

Även om man kan komma runt bullernivåerna från järnvägen genom kreativa mätningar och planlösningar ifrågasätter vi lämpligheten att exploatera mark för bostäder så nära en kraftig bullerkälla.

Vi känner heller inte till framtiden för järnvägen. Kommer typen av gods förändras? Kommer trafiken gå tätare? Vi anser att man bör applicera en försiktighetsprincip kring dessa områden för att inte hamna i ett oönskat läge i framtiden.

Kollektiva förbindelser till det tänkta bostadsområdet är mycket begränsade. Man tror inte att det kommer att bli någon bussförbindelse och avståndet till pendeltågstationen i Skogås uppskattas som *närmast* till ungefär en kilometer. Som längst är det troligtvis nära det dubbla. I kommunens trafikstrategi konstateras att "inom ett radiellt avstånd av ungefär 600 meter är effekterna som störst" på minskad biltrafik. Man säger att "ett radiellt avstånd på ungefär 1 200 meter kan dock anses som stationsnära för bostäder" och konstaterar att "de stationsnära lägena behöver stödjas av busstrafikering". I det nuvarande förslaget verkar alltså vikten av närhet till kollektivtrafik vara av underordnad betydelse, vilket också pekar på att området inte är lämpligt för bostäder.

Sammanfattningsvis anser vi att sanering av deponin är ett temporärt bekymmer och borde ha en tidsbegränsad lösning. Att bygga bostäder på detta område för att finansiera saneringen innebär ett åtagande för överskådlig framtid där nya kommuninvånare kommer att leva i ett bullertätt område. Vi anser att det inte är rimligt att kommunens invånare år efter år ska betala för historiskt olagliga handlingar bara för att den juridiska processen att ställa ansvariga till svars är snårig och tidskrävande.

Kommentar:

Att hantera gamla miljösynder som annars inte kan saneras p g a kostnaden genom att skapa bostäder är det idag mest tillämpade tillvägagångssättet. Finansiering av saneringar genom att skapa byggrätter sker i ex vis Västra Hamnen i Malmö, Hammarby Sjöstad, Hjorthagen, Norra Älvstranden i Göteborg, Dalenum på Lidingö och kommande sanering av Loudden. Att driva krav mot den s k första kretsen, under tiden som deponin blir stående utan åtgärd kommer rimligtvis inte att leda någonstans, och är dessutom tidskrävande. Regeringsrätten fastslog domen 2001 och det är snart 15 år sedan.

Fastighetsägare Österhagsvägen

Som boende i fastigheten Länna 4:170 är vi antagligen det hushåll som kommer att påverkas mest under hela projektet. Lastbilar med farligt avfall på tomtgränsen, störningar under både sanering och utbyggnad under flera års tid. Och när det är klart får vi en miljö som inte är den som gjorde att vi flyttade hit.

Trots detta är projektet positivt som helhet, viktigt att Österhagen saneras och det är bra att det byggs bostäder.

Invändningar finns dock till områdets planering och det finns frågor kring ansvarsfördelning och projektets ekonomi.

Österhagsvägen kan inte vara den primära vägen in till det nya Österhagen. Det blir en lång omväg. Bättre med en ny väg från Österhagen till Gamla Nynäsvägen via Skogåsavfarten. Det blir ca 4,5 km kortare. Med en beräknad trafikmängd på ca 700 bilar/dygn för det nya området blir det 225 mils extra bilkörning om dagen om ca 500 av bilarna ska norrut/kommer norrifrån. En ny väg ligger också i linje med att knyta samman Skogås och Länna.

Ur säkerhetssynpunkt är det inte heller en bra lösning att ha Österhagsvägen som enda trafikförsörjning. 140 nya bostäder, äldreboende och förskola/skola behöver kunna nås på ett enkelt sätt även för t ex ambulans och brandkår. Vägen går genom skog, ett nedfallet träd kan skära av all trafik.

För boende på Österhagsvägen och Drevviksvägen blir förändringen enorm med 700 bilar inom 30-området. Redan idag finns problem med fortkörning. Vägen löper precis längs våra tomtgränser och är väg till dagis och tilltänkt skola.

Att Österhagsvägen blir infarten till det nya området innebär också att rondellen vid Bauhaus ska bära trafiken. Redan idag är det inte ovanligt med köbildning i rondellen. Ska den klara av ytterligare 700 bilar plus den ökande trafiken från utbyggnaden av Vega?

Det bästa här är närheten till Drevviken och dess omgivande natur. För att nå Drevviken är alla boende i området tvungna att korsa järnvägen via någon av de två gång- och cykelbroarna. Att öka tillgängligheten till dess genom trygga, vackra gång- och cykelvägar skulle lyfta hela området. Likaså skulle hela området påverkas negativt av nuvarande plan, som skär av dessa två broar med en 8,5 meter bred och hårt trafikerad väg. Precis invid brofästet på dessa viktiga övergångar.

I planprogrammet uppges att Österhagsvägen ska breddas till 8,5 m och att det vid våra fastigheterna (4:167 och 4:170) saknas 1,5 m för denna breddning. Detta är felaktigt, passagen nedaför oss är ca 6 m bred. Det saknas således 2,5 m.

I programmet står att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft och omgivningsbuller inte kommer att överskridas med föreslaget ändamål. Garanterar kommunen att ingen av dess nivåer kommer att överskridas längs Österhagsvägen och Drevviksvägen?

Österhagsvägen har knappt 45 m ner till Drevviken. Bullerproblem skulle också drabba ett betydande område runt Drevviken genom vattnets ljudreflektion.

I nuvarande planbeskrivning föreslår man 255 500 bilar per år körandes endast 15 m från naturreservatet. Ingenstans i planbeskrivningen nämns naturreservatet.

Runt vår tomt finns ett fantastiskt djurliv, utter i viken, älgar och ett nästan överkligt fågelliv.

I planen framhålls att naturen på området inte är naturlig, men byggplanerna sträcker sig långt utanför den onaturliga miljö som behöver saneras.

Skogen som börjar på höjden bakom Länna 4:167 är en naturlig och vacker bit urskog. Här ska man inte bygga. Markägare vill utnyttja marken maximalt men ifrån kommunens sida bör man titta på de tillgångar som finns.

Vi anser även att vårt hus Österhagens gård (Länna 4:170) med tillhörande tidigare tjänstbostad Länna 4:167 har ett kulturellt värde för området. Vi tycker att man bör ta tillvara naturen och de kulturella värden som finns här genom att inte bebygga skogen och den gamla fruktträdgården som finns bakom oss. Det skulle vara en stor tillgång också för det nya Österhagen.

Hela upplägget för nuvarande plan för Österhagen är ju att få en sanering utan att belasta kommunens ekonomi. Att markägarna genomför saneringen och byggnationen av Österhagen för att i bästa fall gå plus minus noll är inte sant. Detta har framhållits både på samrådsmötet i juni (Imprestors representant) och på Fastighetsägarföreningens möte i augusti (kommunens representanter). Detta urholkar förtroendet för projektet och kommunen, det är inte kommunens detaljplan utan markägarnas blir känslan.

Om de miljöaspekter som ska följas upp under arbetet står inget om områdets brunnsvatten. Prover är inte gjorda på 10 år. Att lakvattnet från deponin förorenar grundvattnet är ju själva kärnan i detta. Hur kan det komma sig att man från kommunens sida inte skaffat sig en uppdaterad bild ens av huvudproblemet? Även här bli det svårt med förtroendet. Vem garanterar och kontrollerar att dricksvattnet inte påverkas av saneringen?

Märkligt att informationen till de boende i området varit så otroligt bristfällig.

Vi tror att en byggnation av Österhagen skulle kunna bli något riktigt bra för hela Länna och Skogås. Det blir det inte med nuvarande planprogram. Ta tillvara på detta fina läge och den fantastiska natur som finns här utanför våra knutar.

Kommentar:

Provtagningsprogram kommer att ske för de brunnar som finns i närområdet. Dagvatten kommer att omhändertas och renas med mobilt reningsverk under saneringsarbetet. Deponin kommer att öppnas stegvis vilket begränsar lakvatteneffekten. Hela dagvattenhanteringen kommer att beskrivas i detalj och mängdberäknas. Mobila reningsverk och deras funktion och kapacitet kommer att hanteras i §28-anmälan (saneringsanmälan) där allt verifieras av Huddinge kommuns miljötillsynsavdelning.

Ytterligare möjlighet till tillfart till området studeras i fortsatt planarbete.

Bullerutredningen kommer att ta hänsyn till samtliga bullerkällor från trafiken.

Knäroten 1, Österhagsvägen 19

Vi är boende på Österhagsvägen 19 och anser oss vara ytterst berörda av sanerings och byggplanerna på gamla tippen. Vi anser att vägen till det nya området inte ska gå via Österhagsvägen utan via en ny väg. Österhagsvägen vill vi förbinda med Skogås via en gångväg genom nya området. Det känns oroväckande att tanken är att transportera avfall på en väg genom ett bostadsområde samt via förskola och lekpark. Vi hoppas därför att kommunen tänker om och tar hänsyn till oss boende i området. Vi anser att det finns ett bättre alternativ att knyta an till det planerade området via Sjötorpsvägen. Skolvägen för barnen i Sjötorpskolan behöver förbättras med en gångväg för barnen då man ej idag får åka fram till skolan utan barnen måste samsas på samma väg som biltrafiken.

Tryggheten och charmen med området är just blandtrafiken att bilister och gångtrafikanter samsas inom samma vägområde. Alla anpassar sin hastighet och tar hänsyn till att barn vistas i området. Österhagsvägen kommer för det nya området endast att bli en transportsträcka. Detta kommer för oss boende leda till betydande olägenheter i form av ökat buller och en försämrad boendemiljö. Vi har valt att leva vid Nynäsbanan på grund av den lätta trafiken på Österhagsvägen som mer påminner om en promenad väg som nyttjas av många.

Angående er genomförande beskrivning § 3.11 anser vi att jämförelsen 300 resor/dygn jämfört med dagsläget ca 10 bilar/dygn är en väldigt anmärkningsvärd omfattning och betydande olägenhet som påverkar oss alla till en väsentlig försämrad boendemiljö.

Vi vill även göra er uppmärksamma på att det redan är svårt att i rusningstrafik ta sig ut från området via rondellen Gamla Nynäsvägen och till Nynäsvägen.

Vår förhoppning är att Kommunen tar hänsyn och lyssnar på våra åsikter att bevara Österhagsvägen samt lösa saneringen av tippen via en ny väg och ej genom trafik i Länna.

Kommentar:

Österhagsvägen är i sin konstruktion anpassad för BK1-trafik (bärighetsklass 1). Alla massor på Österhagen har gått in på Österhagsvägen vilket gör den bäst lämpad för trafiken vid saneringen.

Ytterligare möjlighet till tillfart till området studeras i fortsatt planarbete.

Länna Drevvikens Fastighetsägarförening

Sammanfattning

Föreningen ställer sig försiktigt positiv till en utbyggnad av Österhagen om:

- Det görs en sanering av tippet
- Det byggs en helt ny infartsväg till Österhagen från Gamla Nynäsvägen
- Bebyggelsen utformas som friliggande villor, par eller radhus i högst 2 plan som harmonierar med övrig bebyggelse i Länna bostadsområde.
- Bullerdämpningar görs som minskar bullret på Österhagen från järnvägen utan att det ökar för dem mitt emot.

Miljöhänsyn

Efter vad som framkommit vid samtal med företrädare för Huddinge kommun och miljökonsulten Peder Feinberg på Momentux & co AB så föreligger det föga förvånande ett behov av sanering av Österhagens tippområde. Hur brådskande det behovet är eller exakt vilka följder en utebliven sanering skulle medföra är emellertid svårt att avgöra men saneringsbehovet där är långt ifrån något unikt eller akut, varför åtgärder rörande området inte bör hastas fram. Hos många boende finns en oro över en eventuell bebyggelse av tippet och vad det kan medföra.

Syfte och samverkan med berörda parter.

Uppenbart är att nuvarande ägare köpt markområdet i vinstsyfte väl medveta om att det föreligger ett saneringsbehov av området. Således vilar huvudansvaret för saneringen på dem även om ursprungsskulden ligger på tidigare markägare. För att finansiera saneringen och sedan gå med ekonomisk vinst vill de nuvarande gärna kunna bebygga området.

En eventuell bebyggelse kommer emellertid inverka på de närboende som i dagsläget använder området som ett rekreationsområde sedan flera år bakåt.

Det kommer sannolikt också att påverka grundvattnet för en del omkringboende när man river upp de i dagsläget tämligen sedan decennier väl packade tippmassorna. Möjligen borde man även överväga att dra fram kommunalt va till de boende längst ner på Österhagsvägen samt längs Sjöviksvägen innan man börjar gräva i deponin, eftersom dessa riskerar att få sitt grundvatten extra förorenat när man rör om 10 meter ner i tippområdet.

Under renings och byggtiden kommer det även ha en stor påverkan på buller och trafiksituationen för de omkringboende. Även efter planerade byggnationer kommer det att innebära en påtagligt ökad trafik i området. Därför är det av stor vikt att kommunen lyssnar till de omkringboendes tankar, behov och önskemål och inte bara till de bolag som vill bebygga området för att tjäna pengar.

Väl avvägt och planerat med beaktande av dessa i skrivelsen framförda önskemål skulle en byggnation på Österhagen det kunna bli en positiv kompletterande del av det befintliga bostadsområdet omkring. Annars blir det mest ett övergrepp på de boendes närmiljö. Samrådsmöten från miljö och samhällsbyggnadsnämnden har emellertid gett ett klart positivt intryck av att politiker och tjänstemän vill samverka och tillmötesgå de boendes önskemål om möjligt, vilket vi finner mycket positivt och glädjande.

Finansiering

Eftersom ansvar enligt miljöbalken åvilar markägaren och dessa också är de som gör de ekonomiska vinsterna efter en eventuell markförsäljning för bebyggelse är det rimligt att kostnaderna företrädesvis stannar på dessa. Det är angeläget att inga merkostnader åläggs andra boende eller fastighetsägare för exempelvis utbyggnad av anslutningsvägar.

Typ av bebyggelse

Österhagen är beläget i östra Länna långt från alla kollektiva färdmedel. Det ligger bullerstört från järnvägen. Länna bostadsområde är ett område med enbart 1-2 våningshus de flesta som friliggande villor och några som radhus eller parhus. En byggnation på Österhagen bör harmoniera med övriga området och därför bör bebyggelsen inte avvika från den befintliga i höjd eller täthet. Friliggande villor, par och radhus i högst 2 våningar är lämpligt.

Buller

Någon form av bullerskydd bör utformas mot Österhagen. Samtidigt att det viktigt att det utformas på så sätt att bullret inte ökar på andra sidan järnvägen till följd av att bullret studsar mot bullerskärmen.

En del av de rena överskottsmassor som kan uppstå skulle kunna läggas väster om järnvägen utmed Österhagsvägen kring korsningen med Drevviksvägen för att på så vis skapa en bullvall där.

Kommunikation

Österhagen kan idag enbart nås med fordon från Österhagsvägen. Den vägen är så smal att det bitvis inte går att mötas med två personbilar och är inte lämpad som tillfart vid en utbyggnad av tippområdet. Även om den skulle byggas ut skulle sannolikt trafiken öka markant på Drevviksvägen och Smedjevägen bl a då många genar till och från daghem och skola. Ingen av dessa vägar är anpassad för den mängden av trafik som planeras till Österhagen. Österhagsvägen kantas också av ett gravfält ifrån vikingatiden som skulle kräva en arkeologisk utgrävning och särskilt tillstånd för att göra väg på, vilket kan försena en vägutbyggnad.

Ett betydligt bättre alternativ vore att dra en helt ny tillfartsväg till området från infarten till Sjötorpsvägen från Gamla Nynäsvägen. Den vägen skulle kunna gå söder om Sjötorpsvägen upp till Österhagen. Sjötorpsvägen skulle sedan kunna grenas ut från den vägen efter gångvägen som går upp till Timmervägen. På så vis skulle Sjötorpsskolan behålla sin egen väg men dela infarten från Gamla Nynäsvägen med vägen till Österhagsområdet. En sådan väg skulle skapa trygghet i ett mörkt och ödsligt parti som skiljer Länna från Skogås. (Det enda område där det skett en överfallsvåldtäkt utomhus i Länna.) Därigenom skulle det binda samman Länna och Skogås samt underlätta för fler att gå, cykla och köra bil däremellan. Vid den infarten vid Gamla Nynäsvägen finns också redan busshållsplatser. Dessa är närmare Österhagen än de andra i Länna och också tre hållplatser närmare Stockholm, vilket sannolikt är målet för merparten av resenärerna. Utan en ny väg mot Sjötorps infarten skulle många få över 1 km till busshållplatsen från Österhagen.

Kommentar:

Effekten på grundvatten är en långsamt pågående miljöskada, lakvatten däremot är en snabbare pågående miljöskada. Lakvattenflödena påverkas av nederbörd och av tjäle som orsakar förändringar. Vintrar utan tjäle gör också att deponin vattnas igenom. Sjunkningarna på deponin ökar också ge-

nomströmning och skapar syresättning av deponins innehåll. Det organiska materialets förruttelse skapar tomrum och utsöndrar då deponigas. Detta talar för att saneringen av deponin är en process som inte bör skjutas för långt i tid.

Området är inte lämpligt som rekreationsområde i dag p g a uppstickande avfall, sjunkningar och mindre ras.

Massorna i dag är inte väl packade. Det kommer att finnas omfattande säkerhetsåtgärder kring grundvattnet vid avtäckning av deponin, ligger deponin däremot orörd kommer det att finnas fortsatt skadligt lakvatten från deponin som troligen skadar grundvattnet.

Ytterligare möjlighet till tillfart till området studeras i fortsatt planarbete.

Bullerutredning kommer att genomföras i planarbetet.

Det pågår även ett arbete inom kommunen att ta fram ett nytt VA-försörjningsprogram och området öster om järnvägen bedöms i samband med detta.

Österhagens tomt- och vägförening

Österhagens tomt och vägförening har funnits i ca 80 år och är en förening där fastighetsägare öster om järnvägen är medlemmar. Verksamheten är främst att hantera vägfrågor och att hålla snyggt vid fritomterna vilka är tomter som varit avsedda för de boende sedan tomterna styckades för ca 80 år sedan.

Den bebyggda delen av Österhagen har nu permanent boende i nästan alla fastigheter och alla dessa fastigheter har egna anläggningar för hushållsvatten och avlopp. Den bebyggda delen visas i Programkarta och är området som gränsar mot Drevviken och utgör i princip den sista halvan av Sjöviksvägen. Människorna i detta område skall ha åtgärder för att skydda sin hälsa och detta är mer berättigat än som i en programhandling ovan ha åtgärder för att skydda bastardsvärmare (fjärilar).

Vad vi förstår av den utredningen som vi tagit del av och den bakgrund som vi känner till utgör detta tippområde ett miljömässigt högriskområde då det under en 25-30 års period har utgjort en så kallad "svart tipp" utan kontroll av något slag. Vad vi läser om är att det finns mycket miljöfarligt som har tippats där. Därför välkomnar vi en sanering av tippområdet innan eller i anslutning till att det börjar byggas bostäder där. Utredningen tar främst upp saker som berör miljöskäl, vilket naturligtvis är viktigt. Men det allra viktigaste är hälsoskäl för människor. Vårt dricksvatten direkt tas från grundvatten från en nedlagd svarttipp där det tippats mycket miljöfarligt avfall enligt en mängd utredningar och fotografier. Vid deponier av förorenad jord och avfall bildas

lakvatten som innehåller skadliga ämnen. Lakvatten från deponier är en potentiell miljöfara långt efter att deponin lagts ned

Därför är vi inte nöjda med att man inte tar på allvar den hälsorisk som finns för alla som bor i området och tar sitt hushållsvatten från det grundvatten som finns i marken. Ingen kan i dag säga att det är riskfritt att dricka det grundvatten som finns under tippmassorna. Även efter en sanering och utgrävning av tippet kan det finnas "hotspots" med koncentration av gift som utgör ett väldigt litet område som saneringen inte kommer åt. Därför vet inte när något giftigt som finns där sprids till grundvattnet. Alla vi som har egna brunnar vet att kvalite och tillgången på vatten förändras under året. Vi har inte den kontinuerliga kontrollen som ett vattenverk har innan de skickar iväg vatten till konsumenterna.

Vår bestämda uppfattning är att Planen för Österhagen främst skall kompletteras med en beskrivning av hur man ser till att de boende i Österhagen får tillgång till rent vatten på samma sätt som de som flyttar in i de bostäder som byggs på tippet (se lagen om vattentjänster). Naturligtvis vill vi också att de andra miljöskyddsåtgärderna också skall göras i vår del av Österhagen så att hela Österhagen får samma miljöskyddsåtgärder och inte bara den del av Österhagen där det skall byggas bostäder. Mera specifikt är att vi vill ha bullerplank mot järnvägen som även skulle lösa transportstyrelsens kritik mot att tex en sopbil skulle kunna få en sladd och ställa sig på spåret. Alla fastighetsägare har infiltrationsanläggningar på sina fastigheter vilket utgör belastning på miljön och Drevviken.

De som läser kommunens förslag och sedan våra argument ovan inser redan här att kravet på rent dricks och hushållsvatten är ett berättigat krav och det finns ingen anledning att motsätta sig detta på något sätt. Speciellt när området inte är en avfolkningsbygd. Genom att gräva i massorna så kommer både det ena och det andra att läcka ut och man kan inte hitta alla miljögifter. Speciellt som järnvägen har gjorts tvåspårig efter och under den här tiden tippverksamheten varit aktiv och den tänkta utgrävningen kan inte ske väldigt nära spårområdet då det finns ett skyddsavstånd om hur nära ett järnvägsspår man får gräva. Kan det finnas någon som anser att en del av ett område inte skall få allmänt vatten från ett vattenverk när den andra delen får det.

Emellertid så har lagstiftaren ansett att man skall lagstifta om vatten därför att tillgång till vattentjänster är ett primärbehov och en förutsättning för en tillfredsställande levnadsstandard, och har också pekat på den som är ansvarig för detta och det är kommunen.

Vi anser också att kommunen har en skyldighet att anordna hushållsvatten till de som bor i ett sådant område där dricksvatten tas från ett område som betecknas som ett högriskområde. Denna skyldighet har kommunen då grundvattnet kan vara hälsofarligt oavsett om det byggs på tippet eller ej. Här hänvisar vi också till lagen om vattentjänster.

Behövs det en speciell detaljplan för att genomföra alla miljöskyddsåtgärder för vårt område som skall genomföras i den nya delen av Österhagen så anser vi att kommunen får skapa en sådan. Vi vill ha en personlig kontakt från kommunen/projektet för en bra fortsatt lösning på detta problem.

I och med denna utredning skall allt ansvar som fastighetsägare har för sin brunn övertas av kommunen därför att ingen fastighetsägare i Österhagen har medverkat till att den tidigare tippverksamheten håller på att göra vattnet odrickbart även efter enskild rening av vattnet. Vi anser också att det i fortsättningen skall göras förstärkt och utökade provtagningar där i princip alla ämnen och dess gränsvärden undersöks på samma sätt som livsmedelsverket kräver undersökningar av kommunalt dricksvatten.

Vi anser att kommunen nu skall ge alla hushåll, utan kostnad eftersom vi inte är orsak till problemen, möjlighet till rent vatten snarast så att alla hushåll har rent kommunalt hushållsvatten i god tid innan arbetet med tippen börjar. Anledningen till detta är att vi behöver det för att ej utsättas för skadliga gifter från grundvatten från tippen och därför att lagstiftningen kräver det. I nuläget framgår det inte på ett tydligt sätt att det finns människor som är drabbade genom att de tar grundvatten från tippen som hushållsvatten. Därför är vi i fortsättningen väldigt intresserade av vad Länsstyrelsen anser när de får veta att människor kan drabbas på detta sätt. Se paragraf 51 nedan.

Kommentar:

Provtagningar efterfrågas, vilket kommer att göras inom kort, men endast för de fastigheter som tidigare provtagits. Detta kan justeras till att gälla samtliga fastigheter.

Vattnet kan aldrig vara dödligt från en djupborrad brunn p g a intelligande deponi. Egna djupborrade brunnar har generellt sett problem med bakterier från stående vatten i pumpar/filterlösningar, radon m.m.

Österhagens tomt- och vägförening, fler synpunkter

Kompletterande remissvar från flera av tomtägarna i Österhagens tomtägare och Vägförening.

Anledning till tillägg är att vi inte delar ordförande Nils-Ivar Tjenbergs översända remissvar

Österhagens Tomtagare och Vägförening har funnits i över 80 år och består av fastighets ägare utmed Sjöviksvägen 20-46.

Föreningens verksamhet är främst att handlägga gemensamma frågor som berör tomtägarna.

I den föreliggande utredningen som ingår i ” Program för Österhagen ”framgår förslag om sanering av ett gammalt tippområde väster om järnvägen för bostads ändamål.

Vi som känner till den sk. ”tippen” vet att det har förekommit all slags ”svart tippning”

Därav välkomnar vi om sanering av området under förutsättning att det sker utifrån beprövade metoder.

Samt att provtagning av grundvatten sker före, under och efter hela sanerings processen .

Det finns flera tillflöde av vatten till sjön Drevviken som berörs.

Vi utgår även från att kommunens miljöförvaltning har kompetensen att processen sker utifrån gällande lagar och föreskrifter.

Utöver sanering anser vi att programmet måste beskriva bullerdämpande åtgärder på båda sidor av järnvägen.

Dessutom delar vi inte förslaget om anslutningstrafiken för det tänkta bostadsområdet med in och utfart via Österhagsvägen mot det gamla stationsområdet.

Flertalet av våra tomtägare har godkänt dricksvatten genom djupborrade brunnar samt avlopps frågan är löst med filtrerings brunnar och bäddar, samt fasta tankar för vc- avlopp.

Kommentar:

Viss sammanblandning sker mellan grundvatten, lakvatten och ytvatten. Kontaminering av Drevviken får antas ske genom ytvatten. Detta bör förtydligas. Lakvattnet tar troligtvis två vägar, ner i sprickor i berggrund och når där brunnarna. Ytvattnet som når Drevviken är det vatten som går i diken, kulvertar och ovanpå hälleberg och lera.