



Detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl., trygghetsboende

Sammanfattning

Remissinstanser

De flesta remissinstanser som inkommit med yttranden är positiva till förslaget och har inte några större invändningar mot förslaget.

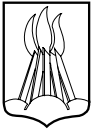
Nedan är det huvudsakligen synpunkter som tas upp i yttrandena och kommenteras några av de vanligast förekommande synpunkterna. Dessa har rört:

– Tåg- och vägtrafikbuller, vibrationer och risker med hänsyn till farligt gods är några av de viktigaste frågorna i detta projekt och lyfts i remissvaren av Länsstyrelsen, Miljönämnden, Trafikverket, Stuvsta Gårds Villaägareföreningen, Stockholms lokaltrafik, Huddinge pensionärsråd och Södertörns Brandförsvarsförbund.

Bullret/vibrationen samt risken och utformning med tanke på detta kommer att utredas och studeras i det fortsatta planarbetet. Utgångspunkt är att den tillkommande bebyggelsen minst ska få gällande normer.

– Exploateringsekonomi i projektet är en annan fråga som Kommunstyrelsen tar upp i sitt yttrande, vilket är av stor vikt för möjligheten att ersätta parkeringsplatserna. Antalvåningar för husen borde ligga mellan 6-7 istället för föreslagna 3-5 har lyfts av Huddinge pensionärsråd.

Förvaltningen har studerat frågan och har kommit fram till att en ökning av projektets exploatering kan bli en lösning så att infartsparkeringen förläggs i parkeringsanläggning. En tredimensionell studie för ett förslag till kommande byggande på programområdet i låg och hög exploateringsgrad har gjorts av förvaltningen. Studien visar att med hänsyn till bebyggelse i omgivningen kan programområdet exploateras i relativt hög grad. I kommande skede behöver vi utveckla hur planen förhåller sig till stadsmiljö, omgivande bebyggelse och de miljöspekter som påverkas.



Anbudstävlingen för programområdet är avgjord. Huddinge kommun har utsett Seniorgården som vinnare i anbudstävlingen. Förslaget tar hänsyn till omgivande bebyggelse, infrastruktur och bullerkällor, skapar god tillgänglighet kring kvarteret och har en kvartersstruktur som möjliggör ljusinsläpp söderifrån till innergården. Infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar. Förslaget har även visat på en tillfredställande planlösning för trygghetsbostäder och har ett genomtänkt koncept för service kopplad till dessa. Ett bra anbud på marken har projektet fått också.

– Behov av ytterligare spår på sträckan förbi programområdet Stockholm-Järna, tas upp av Trafikverket samt Länsstyrelsen.

Kommande bebyggelse kommer att utformas på ett sätt att den ska kunna samexistera med järnvägen utan att försvåra användandet av anläggningen.

– Föreningar, i programområdet har det tidigare legat en brädgård vilket innebär att det finns en risk att området är förorenat, vilket lyfts i remissvaren av Länsstyrelsen och Miljönämnden.

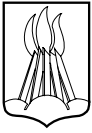
En markmiljöteknisk undersökning har genomförts av WSP 12-08-14. Undersökningen visar att programområdet inte är påverkat av den tidigare verksamheten.

Halter av metaller över de generella riktvärdena för förorenad mark har påträffats i ett fåtal punkter. Påträffade ämnen ligger i de flesta fall mellan riktvärdena för känslig och mindre känslig markanvändning (KM respektive MKM). Endast barium och zink har påträffats i halter över MKM.

Påträffade ämnen har ingen tydlig koppling till verksamheten vid den tidigare brädgården utan bedöms lika gärna kunna härröra från tillförda fyllnadsmassor. Övriga analyserade ämnen understiger de generella riktvärdena för känslig markanvändning.

Sammantaget bedöms hälsorisen vid nuvarande och en kommande eventuellt mer känslig markanvändning som mycket liten p.g.a. att föreningar endast påträffats i ett fåtal punkter. Mängden förorenad fyllning och mängden förening bedöms också vara begränsad.

Utifrån resultaten rekommenderar WSP att inga ytterligare åtgärder behövs. I samband med schaktningsarbeten bör dock överskottsmassor kontrolleras och klassificeras med avseende på eventuell förekomst av föreningar så att en korrekt hantering sker.



– En blandning av vanliga bostäder och trygghetsbostäder samt en blandning med handel och service har tagits upp av Äldreomsorgsnämnden, Stockholms Lokaltrafik och Stuvsta Gårds Villaägareförening.

Det bör noggrant prövas hur många trygghetsbostäder som ska inrymmas, har lyfts av Kommunstyrelsen.

Som angivits i detaljplaneprogrammet om planens syfte och huvuddrag är bl.a. att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende och att även service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder. När det gäller "hur många trygghetsbostäder", ska det ingå under planarbetet att studeras närmare den frågan som sedan ligger till grund för det slutliga planförslaget. Av vikt i denna process är bl.a. de synpunkter som kommit in i samband med att detaljplaneprogrammet varit ute för samråd.

– Tillgänglighet, att nå Stuvsta centrum och annan samhällsservice från trygghetsboendet på ett säkert och bekvämt sätt måste beaktas, tas upp av Kommunstyrelsen, Huddinge pensionärsråd och Stuvsta Gårds Villaägareförening.

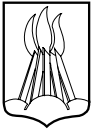
Förvaltningen kommer att följa upp så att aktören anlägger planområdet med hög tillgänglighet. Planprogrammet har angett att ny bebyggelse på fastigheten ska utformas så att den uppfyller gällande krav för god tillgänglighet gällande såväl utomhus- som inomhusmiljön. Tillgängligheten till pendeltågsstationen och Stuvsta centrum är begränsad längs den genaste vägen; idag finns endast trappa och sedan rulltrappa/hiss upp till stationen. Det samma gäller om man ska ta sig från programområdet till Stuvsta centrum på andra sidan järnvägen. Det går redan idag att nå centrum samt pendeltågsstation om man brukar Stationsvägen. Tillägg av hiss och/eller rulltrappa i samband med projektet och projekten i närheten kommer att undersökas i det fortsatte planarbetet.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Fyra yttranden har inkommit från ägare/boende i fyra olika fastigheter. Nedan sammanfattas och besvaras de vanligast förekommande synpunkterna.

– Placering av trygghetsboende; En lämpligare placering av trygghetsboende är i anslutning till Stuvsta Centrum med överdäckning av nuvarande parkering.

Projektet finns med i kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt för åren 2012-2014 samt 2011-2013 med programstart 2:a kvartalet 2011. Planens syfte och huvuddrag för programområdet som omfattar fastigheterna: Mjölner 4, Mjölner 5 samt del av Mjölner 13 och Skogsäng 1:29 är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande



trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Det utsatta läget invid järnväg och väg gör att även service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder.

Arbetet med detaljplaneprogrammet för Mjölner 4 m.fl. har skett i nära kontakt med arbetet med den nya översiktsplanen och ett internt arbete med visioner för utveckling av Stuvsta centrum. Samtidigt har programmet, som ska leda fram till en detaljplan, utformats så att kommande bebyggelse inte hindrar eller begränsar handlingsalternativen i ovan nämnd fråga. Inte heller förutsätter programmet att vissa åtgärder i infrastrukturen utanför programområdet krävs för att starta utbyggnaden i Mjölner.

– Anpassning till befintlig bebyggelse; stor hänsyn måste tas till befintlig villabebyggelse och stora krav ska sällas på utformning av ny bebyggelse.

Av programhandlingen framgår att hänsynstagande till omgivande bebyggelse (småhus) ställer krav på utformning av kommande bebyggelse. Detta kommer att studeras vidare under planprocessen.

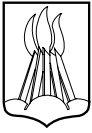
– Skugga; det är olämpligt att uppföra så hög bebyggelse som föreslås då.

Kommande bebyggelse ska få en bra anpassning till omgivande bebyggelse. Närmaste villabebyggelse ligger ca 20 m från planområdets gräns. En solstudie ska tas fram under planarbetet.

– Infartsparkering; trafiksituationen med infart till parkering från Byalagsvägen bör omprövas.

De parkeringstal som finns framtagna i Huddinge kommun ska tillämpas i detaljplanen. Befintlig infartsparkering ska även fortsättningsvis inrymmas inom området med minst samma antal parkeringsplatser som dagens 165 stycken. All parkering ska ordnas på kvartersmark enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm. Byggherren ska vid utbyggnaden redovisa hur tillräcklig parkering ordnas enligt riktvärdena. En (1) procent av platserna ska utformas för handikapptillgänglighet samt reserveras för detta ändamål. Boverkets byggregler, 3:122, anger att en angorings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 m gångavstånd från en sådan entré som ska vara tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Lokalatorna bedöms klara av den ökade trafikbelastningen i området. En kapacitetsstudie kommer att göras för planområdets infart i och med planförslag om tillkommande bebyggelse i det fortsatt planarbetet.



Förändringar i detaljplaneprogrammet

Det finns goda förutsättningar för en etablering av området ur en social, ekonomisk och miljömässig hållbarhetsaspekt. Förvaltningen föreslår att detaljplaneprogrammet går vidare till godkännande med bl.a. följande ändring och kompletteringar:

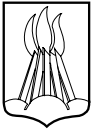
Det finns goda förutsättningar för en etablering av området ur en social, ekonomisk och miljömässig hållbarhetsaspekt. Förvaltningen föreslår att detaljplaneprogrammet går vidare till godkännande med bl.a. följande ändringar och kompletteringar:

- En tredimensionell studie för ett förslag till kommande bebyggelse på programområdet i låg och hög exploateringsgrad har gjorts av förvaltningen. Studien visar att med hänsyn till bebyggelse i omgivningen kan programområdet exploateras i relativt hög grad.
- Antal bostadsvåningar innehållande trygghetsbostäder har höjts från ca 3-5 till 3-7. Den nya bebyggelsen ska planeras och utföras med högt ställda krav på bebyggelsens utformning, placering, höjd, och skala samt förhållande till omgivande bebyggelse.
- Detaljplaneprogramhandlingen har kompletterats med det förslag som vunnit på anbudstävlingen.
- Efter programsamrådet har en markmiljöteknisk undersökning utförts av konsult. Undersökningen visade att programområdet inte är påverkat av den tidigare verksamheten. Detaljplaneprogramhandlingen har kompletterats med denna information.
- Detaljplaneprogramhandlingen har kompletterats med att befintligt va-ledningar som är förlagda inom programområdet måste beaktas och till vissa delar flyttas.
- Detaljplaneprogramhandlingen har förtydligat när gäller parkeringsnormen som föreskrivs i detta kollektivnära läge; 8 p-platser/1 000 kvm BTA bostäder i flerbostadshus och 6 p-platser/1 000 kvm BTA för trygghetsbostäder.

Bakgrund

Planprojektet finns med i Projektplanen 2012-2014 med programstart augusti 2011. Planprojektet fanns även med i föregående projektplan 2011-2013. Beslut om planuppdrag tas av Kommunstyrelsen efter det att programsamråd genomförts och program tillstyrks av Samhällsbyggnadsnämnden.

Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Det utsatta läget invid järnväg och väg gör att även service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder.



Läget är centralt med närhet till kollektivtrafik och service. Både närheten till järnväg och väg kommer att ställa krav på fördjupade utredningar av buller, vibrationer och risker. Risker är i första hand transporter av farligt gods på järnvägen. Hänsynstagande till omgivande bebyggelse (småhus) ställer också krav på utformning. Ett mål ska också vara att antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen ska behållas.

Detaljplaneprogram för Mjölner 4 m fl., trygghetsboende har tagits fram av en projektgrupp under ledning av planavdelningen på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Hur har programsamrådet gått till?

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 8 december 2011, § 317 att programsamråd av detaljplan för Mjölner 4 m fl., trygghetsboende får ske. Samråd har skett under tiden 13 december 2011 – 9 februari 2012.

Materialet har sänts enligt remisslista till myndigheter, kommunala nämnder och organisationer samt till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Handlingarna har funnits tillgängliga i Tekniska nämndhuset samt på Huddinge kommuns hemsida.

Ett informationsmöte hölls den 12 januari 2012 i Tekniska nämndhuset. Under och efter samrådstiden har 21 yttranden inkommit. En programsamarådsredogörelse efter har upprättats.

Yttranden

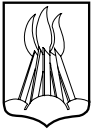
Under och efter samrådstiden har 20 yttranden inkommit. Dessa yttranden återges, i sin helhet eller i väsentliga delar, och kommenteras om nödvändigt nedan. Samtliga yttranden finns i sin helhet tillgängliga hos planenheten för granskning.

Följande remissinstanser har inte svarat

Lantmäterimyndigheten, Hembygdsföreningen i Huddinge, Rådet för funktionshinderfrågor, Huddinge villaägarkrets, Svensk Handel, region Stockholm, Förpacknings- och tidningsinsamlingen, Södertörns Fjärrvärme AB.

Följande remissinstanser har ingen erinran

- Svenska Kraftnät
- TeliaSonera Skanova Access AB



Remissinstanser

1. Länsstyrelsen

Det föreligger ett antal frågor som behöver undersökas närmare och hanteras inför fortsatt planarbete. Det gäller t.ex. tåg- och vägtrafikbuller, vibrationer och risker med hänsyn till farligt gods. Möjligheterna att bebygga området med bostäder är beroende av att dessa frågor kan lösas på ett lämpligt sätt.

Spår

Planområdet gränsar till Västra stambanan i öster. Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets yttrande, daterat 2012-02-09. Västra stambanan är av riksintresse för kommunikationer/järnväg, och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada detta intresse. Tillkommande bebyggelse måste utformas på ett sådant sätt att den ska kunna samexistera med järnvägen utan att försvåra användandet av anläggningen.

Trafikverket arbetar för närvarande med en förstudie, där möjligheterna att skapa högre kapacitet på sträckan Stockholm - Järna utreds. I förstudien redovisas ett antal varianter på dragningar av nya spår, såväl via befintliga spår som i ny terräng. Förutom nya spår på sträckan Järna - Flemingsberg, har en förlängning av de nya spåren från Flemingsberg till Älvsjö eller Årstaberget diskuterats för att möjliggöra en framtida regionalstågsstation. Länsstyrelsen ser det som angeläget att kommunen inför fortsatt planarbete för diskussioner med Trafikverket om hur behovet av ytterligare spår ska beaktas.

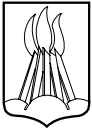
Riskhänsyn

Enligt programmet kommer risker avseende närheten till järnvägen att studeras närmare i det fortsatta planarbetet, vilket är bra. Länsstyrelsen vill framhålla att trygghetsboende anses vara känslig bebyggelse där extra hänsyn måste tas till de boendes möjlighet att exempelvis sätta sig i säkerhet vid en olycka med farligt gods. Analysen bör redogöra för hur järnvägen påverkar riskbilden för planområdet samt ge förslag på eventuella riskreducerande åtgärder som kan behöva vidtas. Länsstyrelsen anser att ett minsta avstånd av 25 meter från järnvägen (närmaste spårmittpunkt) bör lämnas bebyggelsefritt, men ett större avstånd bör eftersträvas.

Trafikbuller/vibrationer

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer från både järnvägen och Stuvstaleden/Häradsvägen. När bebyggelse planeras på lerområden behöver också risk för vibrationer uppmärksammas, då de kan öka den upplevda bullerstörningen.

Eftersom äldre människor vistas stor del av sin tid i hemmet utgör de en särskilt känslig grupp med avseende på buller. Planlösningen för varje lägenhet bör studeras noga så att störningar från trafikbuller minimeras. Det



är viktigt att boningsrum och uteplatser kan förläggas mot bullerskyddad sida av huset. Länsstyrelsen hänvisar till rapporterna *Trafikbuller och planering I, II och III* som kan ge råd och riktlinjer till hur bullerproblem ska hanteras.

Markföroreningar

Enligt uppgift har det tidigare funnits en brädgård på platsen. Denna typ av verksamhet borde inte ha gett upphov till några större föroreningar, dock bör man vara observant på eventuella föroreningar som kan upptäckas vid markarbeten.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra en sådan miljöpåverkan att en miljöbedömning behöver göras. De miljö- och hälsoförhållanden som kan antas påverkas av genomförandet av planförslaget, får behandlas och bedömas inom ramen för planarbetet.

Kommentar

Dialog förs med Trafikverket efter samrådet angående ytterligare spår kopplade till detta detaljplaneprogram och området. Det markbehov som nämnts av Trafikverket kommer att beaktas inom planområdet i det fortsatta planarbetet.

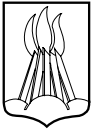
Den nya bebyggelsen kommer att utformas och lokaliseras så att den inte berörs av de risker som transportererna av farligt gods på järnvägen kan medföra. Utformning och lokalisering av bostäder med hänsyn till de risker som transportererna av farligt gods på järnvägen kan medföra kommer att studeras närmare under det fortsatta planarbetet då en riskutredning kommer att utföras.

Bullerfrågorna kommer att studeras närmare i fortsatt detaljplanearbete. En buller- och vibrationsutredning kommer att göras under det fortsatta planarbetet vilken får visa på vilka åtgärder och/eller restriktioner som behöver göras för bebyggelse i planområdet.

När det gäller markföroreningar har en markmiljöteknisk undersökning genomförts av WSP 12-08-14. Undersökningen visar att programområdet inte är påverkat av den tidigare verksamheten.

Sammantaget bedöms hälsoriskerna vid nuvarande och en kommande eventuellt mer känslig markanvändning som mycket liten p.g.a. att föroreningar endast påträffats i ett fåtal punkter. Mängden förorenad fyllning och mängden förorening bedöms också vara begränsad.

Utifrån resultaten rekommenderar WSP att inga ytterligare åtgärder behövs. I samband med schaktningsarbeten bör dock överskottsmassor kontrolleras



och klassificeras med avseende på eventuell förekomst av föroreningar så att en korrekt hantering sker.

2. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens förvaltning anser att om en blandning av vanliga bostäder och trygghetsbostäder ska göras i projektet bör det noggrant prövas hur många trygghetsbostäder som ska inrymmas, både utifrån de ekonomiska förutsättningarna att bära kostnaden för gemensamhetsutrymmen men även utifrån efterfrågesituationen.

Exploateringsekonomi i projektet bör vara väl utredd innan planuppdrag ges, vilket är av stor vikt för möjligheten att ersätta parkeringsplatserna.

Tillgänglighetsperspektivet för funktionshindrades möjlighet att nå Stuvsta centrum från trygghetsboendet på ett säkert och bekvämt sätt måste beaktas.

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

3. Miljönämnden

Förslag till beslut

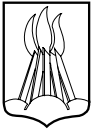
Remiss tillstyrks under förutsättning att synpunkter i detta tjänsteutlåtande beaktas.

Beskrivning av ärendet

Syftet med planen är att ge förutsättningar för att uppföra bostadsbebyggelse innehållande så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Det utsatta läget invid järnväg och väg innebär att även service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder.

Läget är centralt med närhet till kollektivtrafik och service. Närheten till järnväg och väg kommer att ställa krav på fördjupade utredningar av buller, vibrationer och risker. Risker är i första hand transporter av farligt gods på järnvägen. Hänsynstagande till omgivande bebyggelse ställer också krav på utformning.

Infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta 3-5 våningar. Andelen trygghetsbostäder i detta projekt ska bestå av minst 20 lägenheter om 1-3 rök och gemensamma utrymmen. Antalet lägenheter som rymms i programområdet är beroende av hur parkering och utemiljö föreslås disponeras. Den nya bebyggelsens densitet, höjd, skala och utformning samt hur den förhåller sig till omgivande bebyggelse kommer att studeras vidare under planprocessen. Bebyggelsen avses uppföras som



lägenheter i flerbostadshus och bostäderna föreslås uppföras i en sluten kvartersstruktur.

Det har tidigare funnits en brädgård på fastigheten. Brädgården brann ned 1972.

Miljötillsynsavdelningens synpunkter

Mark

Eftersom det tidigare har funnits en brädgård på den aktuella fastigheten så finns det stor risk för att marken är förorenad av arsenik och kreosot. Kreosot och arsenik användes tidigare ofta för att tryckimpregnera virke. I programhandlingen så står det att det enligt Miljötillsynsavdelningen inte finns några kända markföroreningar inom området. Det är dock ingen garanti för att området är fritt från föroreningar. Miljötillsynsavdelningen har ingen uppgift på att det överhuvudtaget har genomförts någon undersökning av marken i området. Det är därför av stor vikt att marken undersöks noggrant för att försäkra sig om att marken är fri från föroreningar. Eventuella markföroreningar kan påverka markens användningsmöjligheter och behöver kartläggas så tidigt som möjligt.

Dagvatten

Parkeringsanläggningar under tak ska utformas avloppslösa i den mån det är möjligt. Är den typen av lösning inte möjlig så ska avloppet från parkeringsytorna under tak, efter rening, kopplas till spillvattennätet. Dagvatten från vägar, parkeringar utan tak och andra ytor som kan tillföra föroreningar bör i första hand infiltreras och omhändertas inom fastigheten.

Buller, vibrationer och risker

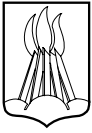
Miljötillsynsavdelningen håller med om att det är viktigt att det tillkommer en utförlig utredning av buller och vibrationer i området samt att det görs en analys av de risker som tågtrafikens transport av farligt avfall innebär.

Kommentar

Angående dagvatten har synpunkterna noterats och kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

4. Äldreomsorgsnämnden

Äldreomsorgsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande *Detaljplan för Mjölner 4 m.fl. Trygghetsboende inom kommundelen Stuvsta, Huddinge kommun – remissvar* och överlämnar det till samhällsbyggnadsnämnden som sitt yttrande i ärendet. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.



Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att skapa möjlighet för trygghetsbostäder i Stuvsta.

Trygghetsbostäder är en ny form av boende med möjlighet till utökad service och social gemenskap. Att boendet fungerar bra på äldre dagar är avgörande för att äldre ska kunna leva ett fortsatt självständigt liv.

Social- och äldreomsorgsförvaltningen ställer sig bakom detaljplanen och anser att service och handel går att kombinera med trygghetsbostäder för äldre.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen fick 2009 i uppdrag att utveckla attraktiva boendeformer för äldre. Kommunen har därför tagit fram en modell för trygghetsboende i kommunen.

Sammanfattande kan trygghetsboende beskrivas som ett boende för personer som fyllt 70 år och som vill förändra sitt boende för att man till exempel känner sig otrygg i sin bostad. Trygghetsbostäderna ska vara planerade så att det är möjligt att bo kvar om man får en funktionsnedsättning.

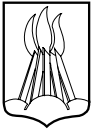
Äldreomsorgsnämnden med flera har inbjudits att lämna synpunkter på detaljplan för Mjölner 4, Mjölner 5 samt del av Mjölner 13 och Skogsängen 1:29 inom kommundelen Stuvsta.

I öster gränsar området mot järnvägen och i väster mot Stambanevägen med i huvudsak småhusbebyggelse. Söderut gränsar området till Stuvstaleden. I norr gränsar området mot Byalagsvägen. På berörda fastigheter, som ägs av Huddinge kommun, finns en infartsparkering.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att skapa möjlighet för uppförande av bostadsbebyggelse innehållande ett så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i en parkeringsanläggning. Även service, handel och kontor ska prövas som ett alternativ till bostäder.

Läget är centralt med närhet till kollektivtrafik och service, till exempel finns vårdcentral, apotek och matvaruaffär på andra sidan järnvägen. Närhet till järnväg och väg kommer att ställa krav på fördjupade utredningar av buller, vibrationer och risker. Risker är i första hand transporter av farligt gods på järnvägen. Hänsyn till omgivande bebyggelse ställer också krav på utformningen. Antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen ska helst utökas och inrymmas i en parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering. Bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta tre till fem våningar. Andelen trygghetsbostäder i detta projekt ska bestå av minst 20 lägenheter om 1 till 3 rum och kök med gemensamma utrymmen. Antalet lägenheter som ryms är beroende av hur parkering och utemiljö disponeras.



Bebyggelsen ska uppföras som lägenheter i flerbostadshus och bostäderna föreslås uppföras i en sluten kvartersstruktur.

Detaljplanens betydelse för en hållbar utveckling är påtaglig med avseende på ett effektivt utnyttjande av tätortens markresurser. Området som samutnyttjas till boende och infartsparkeringen, ligger nära kollektivtrafik och service vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

De viktigaste miljöfrågorna att belysa och ta hänsyn till i det fortsatta planarbetet bedöms vara väg- och trafikbuller samt de geotekniska förutsättningarna och dagvattenshanteringen.

Planarbetet sker med normalt förfarande enligt Plan- och Bygglagen. I detta ingår momenten programsamråd, plansamråd, utställning och antagande. Programsamråd sker årsskiftet 2011/2012. Samtidigt kommer lämplig exploatör för uppförande av flerbostadshus för trygghetsbostäder att eftersökas. Samråd kan ske under tredje kvartalet 2012. Kommunfullmäktige bedöms kunna anta detaljplanen andra kvartalet 2013.

Förvaltningens synpunkter

Att boendet fungerar bra på äldre dagar är avgörande för att äldre ska kunna leva ett fortsatt självständigt liv i vanliga bostäder. Trygghetsbostäder är en ny form av boende med möjlighet till utökad service och social gemenskap. Boendeformen kan ses som en förebyggande insats som kan skjuta upp behov av att flytta till ett särskilt boende.

Social- och äldreomsorgsförvaltningen ställer sig bakom detaljplanen och anser att service och handel går att kombinera med trygghetsbostäder för äldre.

Kommentar

Se kommentarerna på sidan 1-3.

5. Företagarna i Huddinge

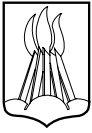
Det är positivt att öka parkeringsplatserna runt Stuvsta C. Det är positivt att byggnaden blir en bullervall mot bakomliggande bebyggelse. I övrigt har vi inga synpunkter.

Kommentar

Förvaltningen delar synen att den kommande byggnaden blir en bullervall mot bakomliggande bebyggelse. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-4.

6. Huddinge pensionärsråd

Pensionärsrådets AU har uppmärksammat ett ärende som i högsta grad berör pensionärerna men som inte tagits upp i Huddinges pensionärsråd trots



remissutskick den 13 dec 2011. Det står "berörda parter bör ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta". Pensionärsrådet är ett remissorgan. Det gäller detaljplan för trygghetsboende i Stuvsta, Mjölner 4.

Det utsatta läget förutsätter att en ordentlig utredning görs, vilket står i planen. Häradsvägen har blivit en genomfartsväg till E-4:an vilket är beklagligt. Eftersom, man enligt planen, tror att trafiken i området ska öka så borde man tillsammans med det nya projektet "Trafik-strategi" försöka minska trafiken istället. Det kommer att bli stor efterfrågan på lägenheter som ligger centralt. Vid enkät bland pensionärer svarar 2 av 3 att man vill bo i trygghetsboende. Därför borde antalet våningar ligga mellan 6-7 istället för föreslagna 3-5.

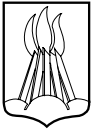
Flera förutsättningar måste tillgodoses för att det ska bli ett attraktivt boende för äldre. De problem Pensionärsrådet finner och som måste lösas är t ex tillgänglighet till affärer och kommunikationer och annan samhällservice, buller som ligger under angivna gränsvärden även på altaner och uteplatser, bra luftkvalitet och naturligtvis parkeringsplatser för de boende samt bra angräning för handikapptransporter. Boende i trygghetsboende är med de extralokaler som krävs samt med bemanning förhållandevis dyrt och därför måste det vara av högsta kvalitet för att vara attraktivt.

När det gäller tillgänglighet så vore det en ganska enkel sak att göra en bro över järnvägen med hiss på båda sidor. Det skulle förenkla för en pensionär med rullator att ta sig till centrum. Rulltrappor och hissar till allmänna kommunikationsmedel har en benägenhet att vara avstängda för reparation långa tider. Den bro som omtalas i projektet och som leder till Stuvsta stationshus är en smal bro. Om man breddar trottoaren kommer det att bli störningar i buss- och biltrafiken då man endast får 1 körbana kvar.

Behovet av en god miljö kan bli svår att tillgodose, då kvarteret på tre sidor är omgivet av järnväg och vägar. Pensionärsrådet kommer i fortsättningen att noga bevaka att det blir bra lösning på de olika problemen som anges.

Kommentar

Angående antalvåningar har förvaltningen gjort en tredimensionellstudie för ett förslag till kommande bebyggelse på programområdet i låg och hög exploateringsgrad. Studien visar att med hänsyn till bebyggelse i omgivningen kan programområdet exploateras i relativt hög grad. Det innebär att planområdets antalvåningar som föreslås för bostäder kan höjas vidare i det fortsatta arbetet, både utifrån de ekonomiska förutsättningarna att täcka kostnaden för infartsparkeringen i parkeringsanläggning men även utifrån den stora efterfrågan att bo i trygghetsboende som ligger centralt.



Den föreslagna bebyggelsen inom planområdet stämmer överens med vad trafikstrategin pekar mot gällande förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Vidare hindrar eller begränsar inte den föreslagna bebyggelsen strategins handlingsalternativ gällande Häradsvägen. Inte heller förutsätter programmet att vissa åtgärder i infrastrukturen utanför programområdet krävs för att starta utbyggnaden i Mjölner.

Övriga synpunkter noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

7. Hyresgästföreningen Huddinge

Hyresgästföreningens styrelse i Huddinge har tagit del av detaljplanen och har inget att erinra mot dess genomförande. Vi ser positivt på planerna gällande trygghetsboende och ser gärna att dessa disponeras som hyresrätter.

Kommentar

Kommunstyrelsen fick 2009 i uppdrag att utveckla attraktiva boendeformer för äldre. Kommunen har därför tagit fram en modell för trygghetsboende i kommunen. Kortfattat kan trygghetsboende beskrivas som ett boende för personer som fyllt 70 år och ska planeras så att den kan bo kvar vid eventuell funktionsnedsättning. Detaljplanen kan inte styra upplåtelseformen, kommunen vidarebefordrar önskemålet till exploitören.

8. AB Storstockholms Lokaltrafik

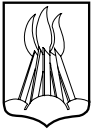
Syftet med planen är att ge förutsättningar för uppförande av bostadsbebyggelse innehållande så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder.

SL ser generellt sett positivt på bebyggelse nära stationer eftersom det ofta medför en hög kollektivtrafikandel.

En förutsättning är dock att riktvärden för både buller och vibrationer beaktas. Vad gäller buller är det inte enbart spårtrafikbuller som bör utredas och beskrivas utan även stationsrelaterat buller. Det handlar om högtalarutrop, bromsljud och ljud från dörröppning och stängning från tåg som stannar.

SL ser positivt på att kommunen har som mål att behålla helst öka antalet infartsparkeringsplatser vid berörd parkering. Dagens 165 platser är fullbelagda sedan lång tid tillbaka.

Det är även positivt att tankar finns på handel och service eftersom ca 50 % av dem som infartsparkerar handlar på hemvägen (enligt SL:s marknadsundersökningar). En handelsetablering kan även hjälpa till att bära kostnader för projektet. Det blir även lite liv och rörelse i



parkeringsanläggningen vilket motverkar otrygghet. Det är viktigt att anläggningen utformas så att den känns trygg och tilltalande

SL anser att kostnaden för den nya infartsparkeringen måste bäras av projektet.

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-4.

9. SRV Återvinning AB

SRV återvinning AB som beretts tillfälle att yttra sig beträffande rubricerad plan vill härmed meddela att vi förutsätter samråd i bygglovsförfarande med avseende på utformning och dimensionering av transportvägar och utrymmen för avfallshantering.

I övrigt har vi inget att erinra mot planen

Kommentar

Samråd i bygglovsförfarande med avseende på utformning och dimensionering av transportvägar och utrymmen för avfallshantering kommer att ske.

10. Stockholm Vatten AB

Befintliga va-ledningar som är förlagda inom planområdet kommer med all sannolikhet att komma i konflikt med planerad bebyggelse. Vilken omfattning som krävs för att flytta och lägga om dessa ledningar kan inte anges i detta skede utan behöver bestämmas först under samrådsskedet.

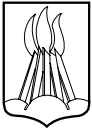
Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet.

11. Stuvsta Gårds Villaägareförening

Till yttrandet bifogas bilder som inte visas här.

Vi är i princip inte emot uppförande av bostadsbebyggelse innehållande så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i en parkeringsanläggning, vid Stuvsta C. Det är också bra att även service, handel och kontor ska prövas som alternativ till bostäder vid det utsatta läget invid järnvägen och vägar. Läget är centralt med närhet till kollektivtrafik och service.



Dock kommer både närheten till järnväg och vägar (Stambanenvägen, Häradsvägen och Stuvstaleden) att ställa stora krav på fördjupade utredningar av buller, vibrationer och risker.

Hänsynstagande till omgivande bebyggelse (småhus) ställer också krav på utformning. Ett tydligt mål skall också vara att antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen skall utökas.

Flera förutsättningar måste tillgodoses för att det ska bli ett attraktivt boende för äldre på Mjölner 4 m.fl. Det som måste lösas är t ex tillgänglighet till affärer och annan samhällsservice. Hur har man tänkt sig att förenkla för en pensionär med t.ex. rullator att ta sig till centrum samt kommunikationer?

Enligt Huddinge Kommuns trafikstrategi för Huddinge kommun, Vägen mot ett hållbart och attraktivt samhälle, november 2011/GK-2007/175 441 råder det en konkurrens om marken och tillgängliga resurser, vilket ställer krav på en effektivare markanvändning och resurshantering. För att möjliggöra en utveckling som bygger på visionen om ett hållbart transportsystem måste transportplaneringen på ett tydligare sätt integreras med bland annat bebyggelse- och energiplaneringen.

Projektet, Detaljplan för Mjölner 4 m fl., måste ses i relation till hela problematiken kring Stuvsta Centrum där syftet är att göra centrumet mer levande.

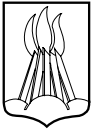
SGVF har tidigare lämnat förslag till ett nytt Stuvsta Centrum, där bl.a. Stuvsta station och stambanan däckas över med ett P-hus samt att affärer, äldreboende, aktivitetslokaler, bussterminal m.m. byggs utmed järnvägsspåren. Se bifogade skisser. Vi menar att detta helhetsförslag också ska beaktas i samband med Mjölner 4 m fl. frågan. Ett helhetsgrepp måste tas innan ett antal del lösningar genomförs. Då den planerade utbyggnaden i kvarteret Mjölner 4 m fl. låser en överdäckning, enligt SGVF:s förslag.

En överdäckning av Stuvsta station är självklart att förorda dels av utrymmesskäl av ev. planerade byggnader, då nuvarande mark- och husytor är begränsade. Det ger dessutom behagligare förhållanden på perrongen vintertid för tågresenärer inkl. en samtida upprustning av stationen (man får det "gratis" på en å samma gång) samt en tystare miljö utomhus, både för kringliggande bostäder och människor.

Vi förbehåller oss rätten inkomma med ytterligare synpunkter.

Kommentar

Arbetet med planprogrammet för Mjölner 4 m.fl. har skett i nära kontakt med arbetet med den nya översiktsplanen och ett internt arbete med visioner för utveckling av Stuvsta centrum. Samtidigt har programmet, som ska leda fram



till en detaljplan, utformats så att kommande bebyggelse inte hindrar eller inskränker handlingsalternativen i ovan nämnd fråga. Inte heller förutsätter programmet att vissa åtgärder i infrastrukturen utanför programområdet krävs för att starta utbyggnaden i Mjölner. Överdäckningar kan vara en lämplig lösning för att överbrygga barriäreffekter men att bebyggelse på överdäckningar över transportleder för farligt gods innebära komplexa problem som kräver omfattande riskutredningar samt tekniskt komplicerade och ekonomiskt kostsamma lösningar.

Övriga synpunkter noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

12. Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska Kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska Kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Kommentar

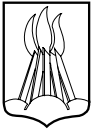
Det noteras.

13. Polismyndigheten i Stockholms län, Södertörns polismästardistrikt

Polismyndigheten i Stockholms län, Södertörns polismästardistrikt, har av Huddinge kommun, Samhällsbyggnadsnämnden, beretts tillfälle att yttra sig avseende detaljplan för Mjölner 4, vid Stuvsta station inom Huddinge kommun. Södertörns polismästardistrikt yttrar sig därför över förslaget enligt följande.

Polismyndigheten uttrycker sin uppskattning över Huddinge kommun utser även Södertörns polismästardistrikt som remissinstans. Det är givande att få följa planerna över de förändringar som sker inom Huddinge kommun. Det ger en extra dimension av kunskap gällande kommunen och vad som är tänkt att hända i en framtid. Kunskap om det egna distriktet är alltid värdefull.

Södertörns polismästardistrikt har inga invändningar i sak på detaljplanen. Det är nödvändigt med en utbyggnad av trygghetsboenden. I sammanhanget uppskattar vi att grönområdet vid Storskiftesvägen bevaras. Södertörns polismästardistrikt har i tidigare remissvar uttryckt sin ledsnad över hur obebyggda men alltjämt bestående gröna ytor eller lundar inom befintlig bebyggelse tas i anspråk för nya fastigheter. Distriktet har också uttryckt en förhoppning att Huddinge kommun vid utvecklandet av nya detaljplaner i så



stor utsträckning som möjligt tar hänsyn till de genuina miljöer kommunen är sammansatt av. Området i gamla Stuvsta är en sådan genuin miljö. I detaljplanen står att läsa att området i Stuvsta har miljömässiga och arkitektoniska värden som i många andra områden försvunnit på grund av avstyckningar och okänsliga tillbyggnader. Lokaliseringen av trygghetsboendet är på dessa grunder enligt vår uppfattning optimal. Med dessa ord avslutas remissvaret från Södertörns polismästardistrikt.

Kommentar

Förvaltningen delar er åsikt om att lokaliseringen av trygghetsboendet är optimal.

14. Södertörns Brandförsvarsförbund

Södertörns brandförsvarsförbund lämnar följande synpunkter på begäran av miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttrandet grundar sig på följande handlingar:

- Programhandling, daterad december 2011
- Länsstyrelsens rapport 2000:01 - Riskhänsyn vid ny bebyggelse

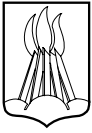
Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risker

1. Planområdets läge, intill järnväg där farligt gods transporteras, innebär att en utförlig riskanalys måste genomföras. Syftet med riskanalysen är att tydliggöra:

Vilken typ av bebyggelse är lämplig att uppföra i planområdet? Vilka delar av planområdet är inte lämpliga för någon typ av bebyggelse? Vilka skyddsåtgärder måste vidtas för att riskbilden i planområdet ska hamna på en acceptabel nivå kopplat till föreslagen bebyggelse?

Riskanalysen bör utföras utifrån mer långsiktiga prognoser kring typer och mängder av farligt gods som beräknas trafikera järnvägsavsnittet brevid planområdet. Detta innebär att analysen blir mer tidsbeständig då mängden farligt gods som transporteras på järnväg med stor sannolikhet kommer att öka i framtiden.

Generellt sett är det aktuella planområdet bättre lämpat för kontor/handel/service än för trygghetsboende. Detta beror på bättre möjligheter att varna människor om en olycka på järnvägen inträffar, det vistas normalt inte sovande människor i dessa typer av byggnader samt att möjligheterna att utrymma dessa typer av byggnader normalt är bättre än för ett trygghetsboende.



Vid utförande av riskanalys ska utföraren ha lämplig kompetens och vana av att utföra sådana analyser. Det är också viktigt att utföraren får en tydlig uppdragsbeskrivning, detta kan Södertörns brandförsvarsförbund vara behjälpliga med.

Södertörns brandförsvarsförbund har tagit fram ett nytt PM - Brandskydd i praktiken. De punkter som tas upp i detta PM är framför allt aktuella i byggprojekteringen, men vissa punkter kan vara värda att beakta redan i planprocessen. PM:et bifogas detta dokument.

Södertörns brandförsvarsförbund önskar bli kallad till byggsamråd och även i övrigt delta i kommande byggprocess som byggnadsnämndens sakkunnige inom brand. Det gäller i detta fall då bebyggelsen kommer att klassas som Brl-byggnader samt att riskbilden i området sannolikt leder till speciella åtgärder i projekteringen. Vid frågor angående detta vänligen kontakta nedanstående.

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

15. Trafikverket

Västra stambanan

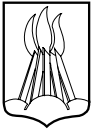
Trafikverket fattade 2011-11-23 beslut 0111 vilka anläggning som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Västra stambanan genom Huddinge kommun är utpekad som en bana av riksintresse. Banan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet.

Enligt Förstudie Stockholm - Järna (förslagshandling maj 2011) kan en ny regionalstågsstation söder 0111 Stockholm (i förstudien i Älvsjö eller Årstaberget) innebära att det, förutom nya spår på sträckan Järna - Flemingsberg, även behövs nya spår från Flemingsberg till den nya stationen. Trafikverket föreslår att Huddinge kommun och Trafikverket under det fortsatta arbetet med detaljplanen för en diskussion 0111 hur behovet av framtida spår ska beaktas.

Trafikverket avser att redovisa behovet av flera spår längs Västra stambanan i kommande revideringar av Trafikverkets utpekande av riksintressen.

Risker

Trafikverket anser att 25 meter närmast järnvägen (närmaste spårmitt) bör lämnas bebyggelsefritt för att klara risker med urspärning och olyckor med farligt gods. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast vistas tillfälligt, t ex parkering, garage och förråd kan finnas inom detta område. En riskanalys bör tas fram för området. Analysen bör visa vilka



risker som påverkar planområdet och vilka åtgärder som kan vidtas för att reducera riskerna.

Buller och vibrationer

Trafikverket anser att Boverkets allmänna råd bör följas i de fall då det är motiverat att göra avsteg från riktvärdena. Den bullerutredning som tas fram i det fortsatta planarbetet bör beakta de trafikökningar som förväntas i framtiden.

Enligt programmet är den ekvivalenta ljudnivån 65 dB(A) - 70 dB(A). Vid så höga bullernivåer bedömer Trafikverket att det är olämpligt att lokalisera bostadsbebyggelse. För att det, ur bullersynpunkt, ska vara lämpligt att uppföra bostadsbebyggelse, så krävs det att bullerskyddsåtgärder vidtas.

För vibrationer är riktvärdet för miljö kvalitet 0,4 mm/s (Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning. Banverket och Naturvårdsverket. 1997.) Riktvärdet bör klaras när ny bebyggelse uppförs intill järnvägen.

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. I övrigt se kommentarerna på sidan 1-3.

16. Vattenfall Eldistribution AB

Till yttrandet bifogas en bild som inte visas här.

Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallad Vattenfall har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande.

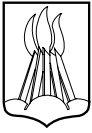
Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, röd linje = 24 kV högspänningsledning och blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning. Samtliga ledningar är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt då de ej är inmätta. Nätstationer visas som svart blyxförsedd kvadrat och kabelskåp visas som helsvart rektangel.

Vattenfalls befintliga nätstation vid Häradsvägen 2A måste bytas ut mot en större nya markförlagda el-ledningar kommer att förläggas mellan befintlig station fram till Mjölner 4 m fl.

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

Kommentar

Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.



Sakägare

1. Tor 1

Planen att anlägga trygghetsboende för 70 + är inte lämpligt med tanke på att det blir svårt att ta sig till Stuvsta Centrum där apotek, vårdcentral, bank och övriga butiker redan finns idag. En lämpligare placering av trygghetsboende är i anslutning till Stuvsta Centrum med överdäckning av nuvarande parkering. Ett annat alternativ till uppförande av trygghetsboende där överdäckning kan göras är den nuvarande infartsparkeringen som ligger på centrumsidan.

Tillgängligheten och närheten till Stuvsta Centrum blir avsevärt mycket enklare än från programområdet.

För att uppföra annan typ av bebyggelse i programområdet måste man ta stor hänsyn till befintlig villabebyggelse (Stockholms läns museum rapport 2003:20 i samarbete med Huddinge Kommun).

Det är också ytterst olämpligt att uppföra så hög bebyggelse som föreslås då det kommer att negativt påverka ljusförhållande och lokalklimat i befintlig villabebyggelse.

Nuvarande anslutning till infartsparkeringen, via Byalagsvägen, tål inte nuvarande trafikmängd och definitivt inte den utökning som planen medför. Lämpligare infart till infartsparkeringen är från cirkulationsplatsen Stuvstaleden/Häradsvägen.

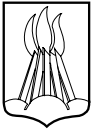
Kommentar

Synpunkterna noteras. I övrigt se kommentarerna på sidan 3-4

2. Balder 13, Balder 14

Efter att studerat programförslag och närvarit vid informationsmötet den 12;e jan 2012 vill vi ge följande synpunkter.

1. Anpassning till befintlig bebyggelse är viktig och ”ställer stora krav på utformning”. Därför anser vi att på den yta som idag kallas Mjölner 4 ska en framtida byggnad inte överstiga en höjd motsvarande 2 våningar, ca 7m., från nuvarande gatunivå(Stambanevägen).
2. Området inom ett avstånd från Stambanevägen på minst 12 meter, avsätts som ”prickad” mark(byggnadsförbud) för att nyttjas som(idag) grönområde. Detta ger ljus och rymd och därmed en bra närmiljö för alla.
3. Den idag mycket besvärliga trafiksituationen med infart till parkering från Byalagsvägen bör omprövas. Mellan 7-9 och 16-17.30 är trafiken



till och från parkeringen mycket intensiv vilket gör att utfart från Balder 13 är problematisk. Det är därför även mycket viktigt att antal parkeringsplatser för pendlare inte utökas från det antal platser dagens parkering har.

4. I ett kommande planförslag anser vi att det tydligt ska framgå hur stor del av fastighetens(eller fastigheternas) bebyggelse som ska nyttjas som boende. Antalet trygghetsboende skall enligt programmet bestå av minst 20 lägenheter. Viktigt att detta uttrycks som en %-sats av kommande byggrätt. Ett nyttjande som kontor och/eller butik anser vi skall hållas på lägsta möjliga nivå. Att minst 80 % av en framtida byggnation skall vara bostäder ser vi därför som ett minimum.

Kommentar

Synpunkterna noteras. I övrigt se kommentarerna på sidan 3-4

3. Balder 15

Huge Fastigheter AB har inget att erinra gällande detaljplanen.

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Planavdelningen

Raad Alwajid

Planhandläggare