



Detaljplan för Mjölner 4 m.fl.

Sammanfattning

Remissinstanser

Svenska Kraftnät, Försvarmakten, Luftfartsverket LFV/ANS och Huddinges pensionärsråd har ingen erinran mot planförslaget.

Länsstyrelsen anser att Västra stambanan utgör ett riksintresse och dess funktion i dag och i framtiden får inte begränsas av planens utformning. Vidare behöver riskerna avseende närheten till järnvägen beaktas. Det bör förtydligas de geotekniska förhållandena samt att buller- och vibrationsutredningarna utgår från en utbyggnad från fyra till sex spår.

Socialnämnden ser mycket positivt på den planerade bebyggelsen i Stuvsta. Den förväntade trafikökningen bör hållas på en låg nivå och området ska vara lättillgängligt för gång- och cykeltrafikanter.

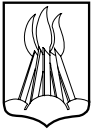
Miljönämnden tillstyrker detaljplanen under förutsättning att man måste vara extra uppmärksam på vibrationer och lågfrekvent ljud på grund av att många äldre kommer att bo i husen.

Kultur- och fritidsnämnden lyfter fram behovet av lättillgängliga grönytor i närområdet då området förtätas och befolkningen växer.

Lantmäterimyndigheten har vissa redaktionella ändringar som bör göras i genomförandebeskrivningen.

Storstockholms Lokaltrafik ser positivt på att infartsparkeringen kvarstår i en parkeringsanläggning under bostadshuset efter ombyggnaden.

Stuvsta Gårds Villaägareförening anser att ett helhetsgrepp måste tas innan ett antal dellösningar genomförs då den planerade utbyggnaden i kvarteret Mjölner 4 m fl. Vidare bör antalet våningsplan minskas, solstudien kompletteras, infart/utfart omplaceras, handel inte tillåtas och gc-trafiken säkras samt att hinna bygga förskolor och skolor som motsvarar efterfrågan.



TeliaSonera Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Trafikverket anser att buller- vibration och riskutredningen bör kompletteras. Trafikverket trygghet i att föreslagen byggnation inte kommer att utgöra hinder för viktiga nationella intressen kring utbyggnad av Västra stambanan.

Vattenfall önskar att i god tid kontaktas för en utbyggnad av befintlig nätstation vid Häradsvägen. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar bekostas av exploatören.

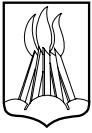
Sakägare enligt fastighetsförteckning m m

Fyra yttranden har lämnats från ägare/boende. De vanligast förekommande synpunkterna har rört: höga hus i ett villaområde, ökad trafik i området, ökat buller, skugga, bekymmer av markarbete, tillåter handel och service och behov av förskola.

Förändringar i detaljplanen

Det finns goda förutsättningar för en etablering av området ur en social, ekonomisk och miljömässig hållbarhetsaspekt. Med anledning av de inkomna synpunkterna, har vissa ändringar och justeringar gjorts i detaljplanhandlingen. Förvaltningen föreslår att detaljplanen går vidare till utställning med bl.a. de följande ändringarna:

- Förslaget utgår från att inga bostadsdelar ligger närmare än 30 meter från det nyplanerade spårets spårmittpunkt samt att inga parkeringsplatser placeras närmare än 15 meter.
- Körförbud mot lokalgatan har begränsats så att in- och utfart inte placeras framför husens infart på andra sidan av Byalagsvägen.
- Användningsgränserna har ändrats i söder och öster. Justeringarna innebär att gång- och cykelväg och/eller natur ska vara mot kvarteretsmarken. I och med detta ska hissen ingå i kommunens 3D-fastighet där kommunen ansvarar för driften.
- Högsta taknockshöjd har betecknats på plankartan för byggnad, förråd och källsortering mot Byalagsvägen samt för hissbyggnad i syfte att begränsa höjden mot villabebyggelse och Stuvstaleden.
- Planbestämmelserna (b_1, b_2) har införts inom planområdet för bebyggande mot järnvägen, för att säkerställa området mot eventuella risker av farligt gods i enlighet med riskanalysen.
- Planbestämmelsen (v_3) har införts vid den glasade väggen mellan huskropparna mot söder, vilket innebär att marken får byggas över med balkonger, uteplatser och terrasser samt får länkas ihop och inglasas.



- Planbestämmelsen (p_2), om marken ska vara tillgänglig för ventilationsanläggningar, har införts på plankartan.
- Läsbarheten av plankartan har förbättrats genom bl.a. anpassning av vissa linjers tjocklek och färg mm på plankartan.
- Vissa planbestämmelser på plankartan har förtydligats såsom *plank*, *bilramp* och *högsta taknockshöjd*.
- Solstudien har förtydligats och kompletterats med vintersolstånd.
- Bullerutredningen har uppdaterats, revideringarna har inte påverkat utredningens slutsats och åtgärdsförslag.
- Planbeskrivningen har uppdaterats och förtydligats med text angående buller, trafik, ljusförhållanden och farligt gods samt genomförande.
- En geoteknisk undersökning har påbörjats inför utställningen.

Bakgrund

Detaljplan för Mjölner 4 m.fl. finns med i kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt med programstart 2:a kvartalet 2011.

Kommunstyrelsen beslöt 2013-05-27 § 8 att godkänna detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl. i Huddinge kommun. Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för Mjölner 4 m.fl.

Detaljplaneprogramförslaget innebär att infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell bostadsparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar.

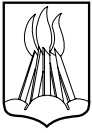
Hur har plansamrådet gått till?

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 23 oktober 2014, § 11 att plansamråd får ske av detaljplan för Mjölner 4 m fl. upprättad i september 2014, samt uppdras till förvaltningen att parallellt med planprocessen undersöka förutsättningarna för att tillskapa en större yta för cykelparkering, åtminstone under byggnationstiden. Samråd har skett under tiden 3 november – 8 december 2014. En redogörelse efter samrådet upprättades.

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.

En 3D modell fanns på hemsidan i samband med plansamrådets början.

Ett informationsmöte hölls den 20 november 2014 i, där ca 50 personer deltog, förutom tre tjänstemän från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen.



Yttranden

Under och efter samrådstiden har 20 yttranden lämnats. Länsstyrelsen och Trafikverket har lämnat två yttrande var. Dessa yttranden återges, i sin helhet eller i väsentliga delar, och kommenteras om nödvändigt nedan. Samtliga yttranden finns i sin helhet tillgängliga hos plansektionen för granskning

Följande remissinstanser har inte svarat

Hembygdsföreningen i Huddinge, Rådet för funktionshinderfrågor, Södertörns Fjärrvärme AB, Södertörns Brandförsvarsförbund, Stockholm Vatten AB, SRV återvinning AB, Polisen, Södertörns polismästartrikt, Hyresgästföreningen i Huddinge, Äldreomsorgsnämnden Förskolenämnden Grundskolenämnden Gymnasienämnden och Kommunstyrelsen.

Följande remissinstanser har ingen erinran

- Svenska Kraftnät
- Försvarsmakten
- Luftfartsverket Lfv/ANS
- Huddinges pensionärsråd

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen

Två yttrande har lämnats.

Handlingar daterade september 2014 har översänts för samråd enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (ÄPBL 1987:10).

Planen syftar till att möjliggöra uppförande av bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga befintlig infartsparkering i parkeringsanläggning under bostadshuset.

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på tidigare programförslag i yttrande daterat den 9 februari 2012.

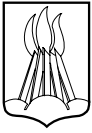
Sammanfattande bedömning

Kommunen behöver redovisa att någon skada på riksintresset Västra stambanan inte kommer att uppstå till följd av planförslaget. Om detta inte kan klargöras under planprocessen kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 12 kap. 1 § ÄPBL.

Vidare behöver riskerna avseende närheten till järnvägen beaktas.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Av 12 kap. 3 § ÄPBL följer att Länsstyrelsen ska upphäva en kommuns beslut att anta en detaljplan i vissa fall, t.ex. om beslutet innebär att ett riksintresse inte tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer inte följs eller att bebyggelse blir olämplig med avseende på människors hälsa och säkerhet.



Nedan redovisas Länsstyrelsens syn på hur planförslaget förhåller sig till de statliga ingripandegrunderna.

Hälsa och säkerhet/Farligt gods och urspårning

Planområdet ligger intill Västra stambanan. Risker som kan påverka planområdet är en olycka med transport av farligt gods på järnvägen samt urspårning av tåg.

Länsstyrelsen anser att det ska finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter intill järnvägen. Planförslaget behöver ta höjd för en eventuell framtida spårutbyggnad.

Länsstyrelsen ser positivt på att friskluftsintag och utrymningsmöjligheter regleras i plankartan så att de är vända bort från järnvägen. För att minska risken för att ett urspårat tåg påverkar planerad bebyggelse kan kommunen med fördel undersöka möjligheterna att uppföra ett avåkningsskydd, exempelvis i form av en vall längs med aktuell järnvägssträcka. Om nödvändigt bör detta regleras i avtal med Trafikverket.

Riksintresse

Västra stambanan är av riksintresse för kommunikationer, och i intresset ligger också en framtida möjlig utbyggnad av ytterligare spår.

I detta yttrande tar Länsstyrelsen inte ställning till huruvida någon skada på riksintresset Västra stambanan kommer att uppstå till följd av planförslaget, då vi inte haft möjlighet att invänta Trafikverkets yttrande.

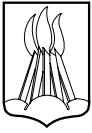
Länsstyrelsen avser inkomma med ett kompletterande samrådsyttrande avseende synpunkter på planförslaget i frågor som rör riksintresset och säkerställande av störningsskydd för att begränsa buller och vibrationer.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförande

Geotekniska förhållanden

Planområdet är inte utpekad som särskilt riskområde i kommunens översiktliga Klimat - och sårbarhetsanalys. I planhandlingarna beskrivs att en äldre karta visar att området består av lermark och en geoteknisk utredning föreslås. För att fastställa att marken är lämplig för ny bebyggelse med hänsyn till risken för ras och skred bör kommunen förtydliga de geotekniska förhållandena. Länsstyrelsen anser att om det finns osäkerheter för markstabiliteten så bör detta utredas innan antagande av planen och vid behov bör skyddsåtgärder som exempelvis pålning regleras.

Länsstyrelsen har 2014-12-18 lämnat ett samrådsyttrande med synpunkter på förslaget till detaljplan för Mjölner 4 m fl. Länsstyrelsen vill komplettera tidigare insända yttrande med följande:



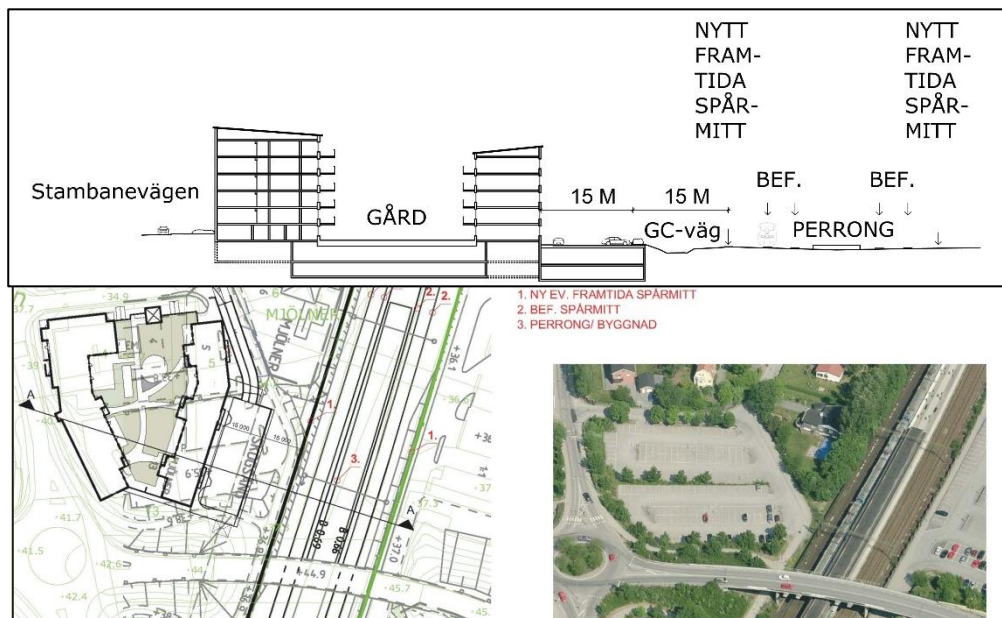
Västra stambanan utgör ett riksintresse och dess funktion i dag och i framtiden får inte begränsas av planens utformning. Under de senaste åren har Trafikverket genomfört en omfattande revidering och precisering av landets riksintresseområden ur kommunikationshänseende. Trafikverket arbetar för närvarande med en precisering av riksintresset för Västra stambanan som omfattar ett 6-spårssystem in mot centrala Stockholm.

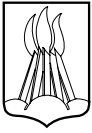
Trafikverket har framfört synpunkter avseende behov av utrymme för framtida spår. För att säkerställa att järnvägen kan kompletteras med ytterligare ett spår på den västra sidan bör kommunen reservera mark i detaljplanen för detta ändamål. Länsstyrelsen ställer sig bakom de synpunkter Trafikverket framför om att utrymme för ytterligare ett spår på järnvägens västra sida behöver beaktas. Länsstyrelsen rekommenderar likt Trafikverket att fortsatt planarbete bör invänta resultatet av riksintressepreciseringen.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning att det är viktigt att buller- och vibrationsutredningarna utgår från en utbyggnad från fyra till sex spår. Vidare behöver bullerberäkningarna bli tydligare och fylligare med avseende på redovisningen av bullervärden så att alla våningsplan redovisas beträffande bullernivån. Länsstyrelsen förutsätter att planförslaget utformas och anpassas så att buller- och vibrationsstörningar kan uppnå acceptabla nivåer för att inte framtida restriktioner för järnvägsverksamheten ska behöva uppstå. För mer information se Trafikverkets yttranden daterade 2014-12-19 och 2014-12-23.

Kommentar

Dialog förs med Trafikverket efter samrådet angående ytterligare spår, Västra stambanan som utgör ett riksintresse, kopplat till planområdet. Det markbehov som nämnts av Länsstyrelsen/Trafikverket har beaktats inom planområdet. Den nya bebyggelsen har placerats och utformats så att den inte påverkar det sjätte spåret eller berörs av de risker som transporter av farligt gods på järnvägen kan medföra. Förslaget utgår från att inga bostadsdelar ligger närmare än 30 meter från det planerade nya spårets spårmitt samt att ingen parkering placeras närmare än 15 meter, se nedan.





När det gäller geoteknik har en geoteknisk utredning påbörjats inför utställningen i syfte att fastställa vilken grundläggningsteknik som krävs för att kunna bebygga platsen.

Vad gäller buller från järnvägen har Trafikverket tidigare (2014-01-14) uppgett att det inte finns någon formell prognos för ett 6- spårssystem än. Det som är känt är att trafiken på befintlig järnväg kommer att öka kraftigt. Tillsvidare har kommunen fått rådet att använda prognos för 2030, 680 tåg/dygn som underlag om framtida trafik i planärenden. Med utgångspunkt från de uppgifter som erhållits från Trafikverket klarar man med bullerskyddsåtgärder att bygga bostäder som uppfyller avstegsreglerna i Boverkets allmänna råd 2008:1.

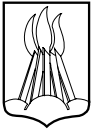
Trafikverket kommer vid en utbyggnad att behöva hantera trafikbullret från järnvägstrafiken i enlighet med de riktvärden som framgår av Infrastrukturpropositionen (prop 1996/97:53). Propositionen anger riktvärden för trafikbuller som inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Bullervärden vid befintliga bostäder i området i dag är betydligt högre än riktvärdena i propositionen. Kommunen gör bedömningen att Trafikverket vid en utbyggnad kommer att behöva vidta åtgärder som åtminstone innebär att dagens mycket höga bullernivåer inte förvärras, för idag befintlig bebyggelse.

Förutom åtgärder som nytt och modernt absorberande bullerplank som ersättning för dagens plank så är ett rimligt antagande att även tågen moderniserats vid tidpunkten för en utbyggnad där exempelvis de mest bullriga tågen bytts ut. Andra troliga åtgärder, som också beskrivs i Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller (2014), är anpassning av bankroppens uppbyggnad, spårnära bullerskärmar, tekniska åtgärder på fordonen, förbättrat underhåll etc. I åtgärdsprogrammet framgår också att för att nå de långsiktiga målen krävs att åtgärder genomförs för att minska bullret vid källan samt att åtgärder för att minska bullret vid källan bedöms även ofta vara positiva ur kostnadseffektivitetssynpunkt.

Med utgångspunkten att bulleremissionerna inte kommer tillåtas öka vid en utbyggnad, kommer den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen därmed innehålla planbestämmelserna vid ett utbyggt sjätte spår. I planförslaget har genom kompensationsprincipen (avstegsfall) en ljuddämpad sida med högst 50 dBA (dvs. lägre än propositionens riktvärde på 55 dBA) skapats för en större del av bebyggelsen. Bullerutredningen uppdateras med trafikering enligt Trafikverkets prognos för år 2030.

Ljudklass B (inomhus) förordas.



Avseende vibrationer beror vibrationernas storlek på byggnadernas utformning och konstruktion, varför detta måste beaktas vid den fortsatta projekteringen. Planen kompletteras med en bestämmelse om att bebyggelsen ska grundläggas för att klara vibrationer om 0,4 mm/s från bil- buss- och tågtrafik.

2. Socialnämnden

Förslag till beslut

Socialnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande Detaljplan för Mjölner 4 m fl. Plansamråd remissvar, och antar yttrandet som sitt eget.

Sammanfattning

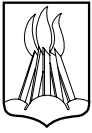
En remiss har inkommit till socialnämnden för yttrande. I detaljplanen presenteras förslag till bebyggelse av kvarteret Mjölner 4 i Stuvsta. Den nya bebyggelsen ska innehålla såväl trygghetsboende för personer som fyllt 70 år, som seniorboende och vanliga lägenheter. Fokus kommer att ligga på att göra området och byggnaderna tillgängliga för alla. I planen ingår också parkeringsmöjligheter för både bil och cykel.

Förvaltningen ser mycket positivt på den planerade bebyggelsen, som rimmar väl med ambitionerna i kommunens översiktsplan. Den förväntade trafikökningen bör hållas på en låg nivå och området ska vara lättillgängligt för gång- och cykeltrafikanter.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse med hyreslägenheter innehållande trygghetsboende samt infartsparkering i särskild parkeringsanläggning. Fastigheten är belägen i ett kollektivtrafik- och servicenära läge, vilket medför att även ytterligare service och handel kan komma att prövas inom kvarteret. Antalet trygghetsbostäder ska vara minst 20 lägenheter om 1-3 rum och kök och gemensamma utrymmen. Den modell för trygghetsbostäder som Huddinge använder sig av innebär ett boende för personer som fyllt 70 år, och som planeras så att hyresgästen kan bo kvar vid eventuell funktionsnedsättning. Utöver trygghetsboendet innehåller förslaget cirka 34 lägenheter i seniorboende och 47 lägenheter för barnfamiljer och andra personer mitt i livet. Det totala antalet lägenheter är cirka 100.

Den kuperade marken vid Stuvsta pendeltågsstation ställer krav på tillgänglighetsanpassning. En allmän hiss till parkeringsanläggningen kommer att finnas, liksom en rulltrappa ned till pendeltågsstationen. Befintlig gång- och cykelväg ska fortsatt kunna ge en säker väg genom området och längs Stambanvägen ska en ny väg för cyklister och fotgängare byggas. Vid stationen ska en inomhusparkering med låsmöjligheter för cykel byggas. Bilparkering ska konstrueras så att färdtjänst med lätthet kan köra fram till



entréer i det nya bostadskvarteret. För den övriga parkeringen gäller den vanliga normen om minst en procent handikapptillgängliga platser.

Detaljplanen är förenlig med den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010), där området betecknas som *regional stadsbygd med utvecklingspotential*. Översiktplan 2030 anger området som *förtättningsområde*, lämpligt för flerbostadshus eller verksamheter med butiker i bottenplan.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser mycket positivt på den planerade bebyggelsen i Stuvsta. Förutom att bidra till mer blandade upplåtelseformer i Stuvsta kommer kvarteret också att erbjuda en unik blandning av lägenhetstyper och därmed också en viktig blandning av boende, en tydlig ambition i Översiktplan 2030.

Tillgängligheten är en utmaning men förvaltningen ser positivt på att hiss, rulltrappa och tillgängliga entréer skapas för att knyta kvarteret till pendeltågsstationen och Stuvsta centrum på ett tydligt sätt. Ur ett trygghetsperspektiv är det viktigt att de upphöjda grönytor som ska fördröja dagvatten inte blir för höga och därigenom försvårar sikten för rullstolsburna personer.

För att motverka en alltför stor trafikillströmning med bilar bör cykelgaraget utformas för att på bästa sätt attrahera cykelpendlare. Förvaltningen ser gärna att man studerar Stockholms cykelgarage i Älvsjö, för att kunna dra lärdom av eventuella för- och nackdelar.

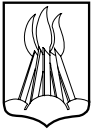
Sophanteringen inom kvarteret måste vara tillgänglig för samtliga boende oavsett ålder eller funktionshinder. Detta gäller såväl uppfarter och dörrar som tillgång till själva återvinningskärnen. Idag finns en återvinningsstation på järnvägsspårens östra sida, vilket inte uppfyller kraven på tillgänglighet för de boende i det nya kvarteret.

Det är viktigt att leverantör av teleledningar (Teliasonera) kan garantera att optiska ledningar installeras, för att trygghetslarm ska kunna fungera i framtiden.

Kommentar

Förvaltningen har sett att det måste utredas vidare hur tillgängligheten till stationen lämpligast ska lösas. Alternativen hiss, rulltrappa eller breddning av gångbana på bron ska ses över. Detta ska utredas fram till genomförande.

Ett cykelgarage är inte planerat i samband med exploateringen av kvarteret Mjölner, men förvaltningen arbetar ständigt med att hitta nya platser att anlägga cykelparkeringar. Ett cykelgarage, likt det i Älvsjö, har många



fördelar, och förvaltningen ställer sig positiva till att i framtiden anlägga sådana på lämpliga platser.

Tillgänglighet för de boende till sophantering sörjer exploitören för, och att soporna kan hämtas är en fråga som kontrolleras av SRV. Någon ny kommunal återvinningsstation är inte planerad i samband med detta projekt, utan utökning av antalet stationer är ett kontinuerligt arbete på förvaltningen.

I samband med projekteringen av gatan tar kommunen med sig önskemålet om optiska ledningar till ledningsägaren.

3. Miljönämnden

Miljönämndens beslut

Miljönämnden tillstyrker detaljplanen under förutsättning att Miljötillsynsavdelningens synpunkter beaktas.

Som skäl för beslutet hänvisas till tjänsteutlåtande daterat 2014-11-13.

Arbetsutskottets beslut

Ärendet överlämnas till nämnden utan eget ställningstagande.

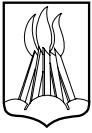
Sammanfattning

Planområdet, som är beläget i Stuvsta, omfattar ca 1 ha och innefattar fastigheterna: Mjölner 4, Mjölner 5 samt del av Mjölner 13 och Skogsäng 1:29. På berörda fastigheter, som ägs av Huddinge kommun, finns i dag en infartsparkering. Planeringens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga infartsparkering i parkeringsanläggning. Det centrala läget invid järnväg, väg och Stuvsta centrum gör att även service och handel kan prövas inom kvarteret.

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 krav på utformningen. Ett mål ska också vara att antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen ska behållas.

Sammanfattning - forts.

Infartsparkeringen föreslås inrymmas i en parkeringsanläggning i två våningar samt eventuellt markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta 3-7 våningar. Andelen bostäder i detta projekt ska bestå av minst 20 lägenheter om 1 - 3 rok och gemensamma utrymmen. Utöver trygghetsboende innehåller förslaget ytterligare 34



lägenheter i seniorboende och 47 lägenheter som vänder sig till barnfamiljer och människor mitt i livet. Totalt är det drygt 100 lägenheter i planområdet.

Förslaget tar hänsyn till omgivande bebyggelse, infrastruktur och bullerkällor, skapar god tillgänglighet kring kvarteret och har en kvartersstruktur som möjliggör ljusinsläpp söderifrån till innergården. Vidare ger förslaget uttryck för en stadskänsla med bebyggelse som har variation i höjd, form och fasad och entréer riktade utåt medför att passerande upplever en aktiv miljö i gatuplanet.

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

Buller

Den ekvivalenta ljudnivån inom planområdet kommer att bli högre än 55 dB(A). Avsteg från riksdagens riktvärden bedöms kunna ske på grund av områdets centrala läge. En bullerutredning är genomförd i maj 2014.

Byggnaderna och bostadslägenheterna samt eventuella bullerskydd ska utformas så att:

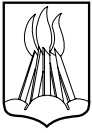
- Den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrider 55 dBA (frifältsvärde), för ca 20 % av bostäderna accepteras ljudnivåer på högst 55 dBA (frifältsvärde).
- Gemensam eller enskild uteplats med högst 70 dBA maxljudnivå och 50 dBA ekvivalentnivå (frifältsvärde) ska anordnas i anslutning till bostäderna.
- Byggnaderna ska uppföras så att vibrationsnivån inte överstiger 0,4 mm/s.

Dagvatten

En dagvattenutredning har genomförts av WSP i maj 2014. Utredningen visar att planen med föreslagen dagvattenhantering inte medför någon försämring av kvalitén på det dagvatten som rinner från området.

Miljötillsynsavdelningens synpunkter

Med hänsyn tagen till områdets läge kan de redovisade bullervärdena accepteras om man bygger med minst ljudklass B enligt Svensk standard inomhus. På grund av att många äldre kommer att bo i husen måste man dessutom vara extra uppmärksam på vibrationer och lågfrekvent ljud. Den lågfrekventa bullernivån bör understiga riktvärdet 25 dBA. Det beror på att många äldre med hörselnedsättningar överkompenserar den sämre förmågan att uppfatta diskanttoner. Det gör att de uppfattar lågfrekvent ljud som kraftigare och obehagligare än vad normalhörande gör. Många äldre är även känsligare för vibrationer.



Kommentar

Ljudnivåerna inomhus i en byggnad måste alltid klara kraven i Boverkets Byggregler, BBR. Det gäller oavsett var byggnaden är placerad, och oavsett ljudnivån utomhus. Lågfrekvent buller är enligt Folkhälsomyndigheten sannolikt inget problem om den A-vägda nivån är klart under riktvärdet, under 25 eller 30 dBA (Ljudklass C). För planen förordas ljudklass B med anledning av de höga ljudnivåerna från bil- och tågtrafik. Ljudklass B är 50 % bättre än ljudklass C som är kravet för nybyggnation av bostäder.

4. Kultur och fritidsnämnden

Förslag till beslut

Kultur- och fritidsnämnden godkänner förvaltningens remissvar enligt tjänsteutlåtande daterat den 27 november 2014 och skickar det till samhällsbyggnadsnämnden som sitt eget.

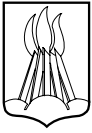
Beskrivning av ärendet

Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Det centrala läget invid järnväg, väg och Stuvsta centrum gör att även service och handel kan prövas inom kvarteret.

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 även vara att antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen ska behållas.

Infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar. Andelen trygghetsbostäder i detta projekt ska bestå av minst 20 lägenheter om 1-3 rok och gemensamma utrymmen. Antalet lägenheter som ryms i planområdet är beroende av hur parkering och utemiljö föreslås disponeras. Bebyggelsen avses uppföras som lägenheter i flerbostadshus och bostäderna föreslås uppföras i delvis sluten kvartersstruktur.

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 med småhusbebyggelse. Planområdet omfattar ca 1 ha och innefattar fastigheterna: Mjölner 4, Mjölner 5 samt del av Mjölner 13 och Skogsäng 1:29. På berörda fastigheter, som ägs av Huddinge kommun, finns idag en infartsparkering



Förvaltningens synpunkter

Den yta som berörs av detaljplanen är idag en infartsparkering i anslutning till Stuvsta station.

Då inga ytor för rekreation eller friluftsliv samt kulturhistoriska ytor tas i anspråk har inte kultur- och fritidsförvaltningen några synpunkter på den delen.

Dock vill förvaltningen lyfta fram behovet av lättillgängliga grönytor i närområdet då området förtätas och befolkningen växer. Trots att exploateringen inte tar områden med betydelse för natur, rekreation eller friluftsliv i anspråk är det av betydelse att de naturområden som finns i närheten tillvaratas och utvecklas på ett sätt som möjliggör rekreation och friluftsliv när fler invånare ökar belastningen på befintliga naturområden.

Kommentar

Kommunen är medveten om betydelsen och vikten av att ha kvalitativa naturområden och parker intill där man bor. Det är också delvis därför exploatering i första hand sker i anslutning till befintliga områden i goda infrastruktur- och kollektivtrafiklägen och där marken redan är i anspråktagen på något vis. Kommunen arbetar på olika sätt med att höja kvaliteten i den tätortsnära grönstrukturen. I det arbetet ingår t ex framtagandet av ett parkprogram, som ger en helhetsbild av kommunens rekreations- och landskapsvärden och ger riktlinjer för parkernas utveckling samt synliggör entréer till utpekade naturområden i tätorten. Det arbetet som sträcker sig fram till och med 2023 ligger dock utanför detta planarbete.

5. Lantmäterimyndigheten

Genomförandebeskrivningen

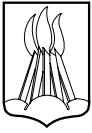
Ta bort allt som är utom plan - stycket om konsekvenser för fastigheter utanför planområdet samt det om slänt på tomtmark (eller är det inom plan - i så fall byt rubrik)

Hur ska detta med infartsparkeringen lösas? Det står att kommunen ska drifva men det är ej allmän plats. Ska en parkeringsfastighet i 3D bildas? Hyresavtal, GA (går ej)? Detta bör framgå av konsekvensbeskrivning.

Kommentar

Det delar som berör mark utanför detaljplan stryks ur genomförandebeskrivningen.

När det gäller parkeringen är tanken att detaljplanen möjliggör för att en parkeringsfastighet bildas som en 3D-fastighet under jord. Texten har kompletterats i genomförandebeskrivningen för att tydliggöra detta.



6. AB Storstockholms Lokaltrafik

Huddinge kommun har översänt rubricerat ärende för yttrande. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning inom fastigheten Mjölner 4 m.fl. Detaljplanen syftar även till att pröva möjligheterna för service och handel i plan området.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Stuvsta station och inom en 300 meters radie finns tillgång buss 705, 703 och 710. De två sistnämnda möjliggör bland annat direktförbindelse med Skärholmen/Kungens Kurva.

Trafikförvaltningen ser positivt på att infartsparkeringen kvarstår i en parkeringsanläggning under bostadshusen efter ombyggnaden. Att samutnyttja bostäder och infartsparkering är något som blir mer viktigt när markvärdena stiger i kollektivtrafiknära lägen. Kommunen bör kontakta Trafikförvaltningen i god tid för att omförhandla/säga upp avtalet för befintlig infartsparkering.

Som konstaterats i Trafikförvaltningens programsamräs yttrande, samt i detaljplanen ställer det ypperliga kollektivtrafik läget även höga krav på buller- och vibrationsåtgärder. Trafikförvaltningen förutsätter att relevanta åtgärder vidtas så att gällande riktvärden (FoHMFS 2014:13) vad gäller buller, vibrationer och stomljud erhålls för den bebyggelsen som planeras närmast järnvägen. Trafikförvaltningen vill också påpeka att vid hantering av planen bör hänsyn tas till störning från högtalarutrop på plattform.

Kommentar

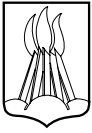
Kommunen har varit i kontakt med Trafikförvaltningen gällande de nya förutsättningarna på infartsparkeringen, och kommer att ha fortsatt samarbete med dem.

När det gäller buller och vibrationer se kommentar för länsstyrelsen ovan, sid 7-8.

7. Stuvsta Gårds Villaägareförening

Till yttrandet bifogas skisser som inte visas här.

Stuvsta, mitt Stuvsta, vart tar du vägen, så inleder Hans Björkman/Hans Wångberg sin bok Stuvsta - från forntid tid förort (2007). Från att ha varit Huddinges en gång största municipalsamhälle vill nu styrande inom Huddinge Kommun samt landstingsfullmäktige förvandla Stuvsta till en "regional stadsbygd" med utvecklingspotential enligt gällande regionsplan, RUF 2010. Det verkar som om man helt bortser från Stuvstas historia. Huddinge Kommun är ett samhälle som ständigt förändrar sig och vill vara



modernt, men det är också mycket viktigt att ta hänsyn till lokalmiljöernas historiska och kulturella värden.

Vi är i princip inte emot uppförande av bostadsbebyggelse innehållande så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i en parkeringsanläggning, vid Stuvsta Centrum. 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, vilket vi också påpekade i vårt yttrande 120207. Hela Stuvsta Centrum måste ingå i en total detaljplan för vilket SGVF presenterade ett förslag redan 2009, och som till del visas i skiss 1.

I det förslaget däckas bl.a. del av Stuvsta station och stambanan över med ett P-hus (däck) samt att affärer, äldreboende, aktivitetslokaler, bussterminal m.m. byggs utmed järnvägsspåren. Se skiss 2

SGVF menar att detta helhetsförslag också ska beaktas i samband med Mjölner 4 m fl. frågan. Ett helhetsgrepp måste tas innan ett antal dellösningar genomförs då den planerade utbyggnaden i kvarteret Mjölner 4 m fl. låser en framtida överdäckning av Stuvsta station samt utveckling av Stuvsta Centrum.

SGVF:s förslag skulle vara positivt för affärerna samt främja tillgängligheten till annan samhällsservice,

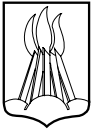
Planbeskrivning, Detaljplan för Mjölner 4 m fl., måste ses i relation till hela problematiken kring Stuvsta Centrum där syftet är att göra centrumet mer levande.

Vad gäller det förslag, skiss 3, (*planförslaget*) som presenteras i rubricerade Planförslag, tycker SGVF att det blir en mycket stor "skrymmande tung koloss" på en liten koncentrerad yta som på ett oskönt sätt avviker från omgivningen.

SGVF frågar även vad Skönhetsrådet i Huddinge Kommun, tycker om förslaget. Det har hittills inte framkommit i någon skrivelse. Det som förefaller viktigast för Huddinge Kommun är förtätning av bostäder i kollektivnära områden - utan att hänsyn tas till omgivningen.

"Det kommunala planmonopolet gör att kommunen har en stor inverkan på den lokala miljön. Genom medveten fysisk planering kan den negativa påverkan av ny exploatering och ombyggnationer minimeras" (källa: www.huddinge.se/sv/bygga-bo-och-miljo/miljo-och-halsa/).

SGVF anser att antalet våningsplan bör minskas till 4-5 för att komplexet bättre skall smälta in i omgivningen och inte störa de omkringliggande äldre fastigheternas utsikt, ljusförhållande och lokalklimatet.



MSB har inte mätt ljusförhållandena på vintern utan bara under sommarhalvåret. SGVF tror att det blir mycket mörkt på sina håll under vintern. Genom att sänka byggnadernas höjder, utökar man ljusinflödet

I tidigare planer, som presenterats, har det inte varit tal om så höga hus som nu presenteras. Varför denna förändring?

Flera förutsättningar måste uppfyllas för att det ska bli ett attraktivt boende för äldre på Mjölner 4 m fl. Det som måste lösas är t ex.

Tillgänglighet

Hur har man tänkt sig att förenkla för äldre personer med t.ex. rullator att ta sig till centrum samt till kommunikationer? Den tänkta lösningen som presenterades vid informationsmötet den 20 november 2014 med en hiss från gångvägen söder om fastigheten samt en hiss och/eller rulltrappa mot Stuvsta Centrum, var alltför undermålig.

En välfungerande lösning måste till innan projektet påbörjas. Hur många minns inte hur lång tid det tog att reparera hissen vid Stuvsta Stations östra sida eller den fiaskoartade hissen vid stationens västra sida. Ett annat problem med kommunens lösning, är hur hissar idag användes till andra ting än vad de är till för.

I SGVF:s förslag, skiss 2, är det tänkt att gångtrafikanterna skall kunna gå mellan de olika byggnaderna på båda sidorna om järnvägsspåren.

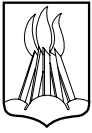
I skiss 4, som visades på informationsmötet den 20 november 2014, finns det under nuvarande vägbro inritat något som vi inte förstår vad det är, se blå pil. Är det en cykelväg/gångväg som korsar järnvägsspåren, eller?

Närheten till både till järnväg och vägar (Stambanvägen, Häradsvägen och Stuvstaleden) innebär att man bör ställa stora krav på fördjupade utredningar av buller, vibrationer och risker.

Huddinge Kommun har under flera år haft problem med att hinna bygga förskolor och skolor i en takt som motsvarar efterfrågan.

Lagtexten säger att avståndet mellan hem och förskola inte bör vara allt för långt. Likväl är det precis vad en del familjer kan råka ut för i Huddinge Kommun.

Detta innebär att redan idag, och även i framtiden, fler barnfamiljer är tvingade till att använda sina privata bilar för att kunna lämna sina barn i förskolor/skolor och därefter kunna ta sig själva till sina arbeten med kollektivtrafiken från Stuvsta station. Detta gäller naturligtvis omvänt på eftermiddagen/kvällen. De måste då kunna parkera sin bil. Alla, snart 130 000 innevånare i Huddinge kan inte bo kollektivnära, enligt Översiktsplan 2000.



Ett tydligt mål måste vara att antalet parkeringsplatser på infartsparkeringen skall utökas, Se skiss 2, det får absolut inte minskas! I dag är infartsparkeringarna på respektive sida om Stuvsta Station fulla redan vid 07.15-tiden på morgonen!

I den presenterade planlösningen, skiss 5, anser SGVF att utfart/infart till infartsparkeringen samt boendeparkeringen är felaktigt placerade samt konstruerade.

Den idag mycket besvärliga trafiksituationen på Bylagsvägen till och från infartsparkeringen kommer att förvärras ytterligare med det parkeringshus, med 2 st. in- och utfarter, som nu planeras.

Det kan inte vara rätt att infart/utfart ligger mitt i Bylagsvägsbacken. Dessutom bör det bara vara en infart respektive en utfart till/från infartsparkeringen. Hur har man annars tänkt lösa trafikströmningen inne i samt utanför respektive infartsparkeringen?

SGVF:s förslag, se skiss 6, är att flytta boendeparkeringen (3) till in/utfartsparkering 1. Och flytta infartsparkering 1 och 2 till nuvarande boendeparkering (3). Motiveringen är att man slipper köproblem i Bylagsvägsbacken, eftersom infartsparkeringen blir större och får lättare tillgänglighet. Dessutom finns möjlighet till fler p-platserer under hela komplexet med bara en in- och utfart utmed järnvägen Se skiss 6.

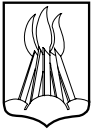
Vi är även oroliga för att de tänkta planerna med lokaler för handel och service kommer att medföra en hel del tung trafik/transporter in i området via Bylagsvägen.

En annan fråga som SGVF undrar över är de nya gång och cykelstråken, vilka är inplanerade i projektet.

Vi är för att Huddinge Kommun satsar på säkrare GC-trafik. Vi föreslår att GC- trafiken istället leds ner på Bylagsvägen och via Lillskogsvägen når ut på Stambanvägens norra sida. Istället för som i planförslaget där Stambanvägen planeras att kompletteras med en gång- och cykelbana längs dess västra sida, ner till Storskogsvägen, där en säker passage ska anordnas. Hur skall denna säkra passage anordnas?

Med detta förslag får även GC-trafiken en säkrare väg att nå Stuvsta station och pendeltåg.

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.

En överdäckning av Stuvsta station är självklart att förorda dels av utrymmeskäl för 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 och samma gång) samt en tystare miljö utomhus, både för kringliggande bostäder och människor. Dessutom kan då Stuvsta Centrum utvecklas till ett trevligt centrum för både affärsidkare, besökare och allmänhet.

Vi förbehåller oss rätten inkomma med ytterligare synpunkter

Kommentar

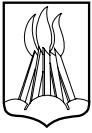
Kommunstyrelsen beslöt 2013-05-27 § 8 att godkänna detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl. i Huddinge kommun. Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för, Mjölner 4 m.fl. i enlighet med detaljplaneprogrammet. Avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen prövas därför i den fortsatta planeringen inom ramen för det antagna programmet. Det är den process som nu pågår med utställning av planförslaget.

Detaljplaneprogramförslaget innebär att infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar. Bebyggelsen avses uppföras som lägenheter i flerbostadshus och bostäderna föreslås uppföras i delvis sluten kvartersstruktur.

Fördelen med att exploatera det aktuella området är det centrala läget i Stuvsta med närhet till både god service och kollektivtrafik. Detta är en viktig del med tanke på sociala värden och miljöhänsyn.

Behovet av att förtäta i befintliga bostadsområden i Huddinge med utbyggd infrastruktur uttrycks bl.a. i gällande översiktsplan och projektplan för samhällsbyggnadsprojekt. Den föreslagna bebyggelsen har utformats för att uppnå balans mellan intresset av hög exploatering och hänsyn till omgivningen.

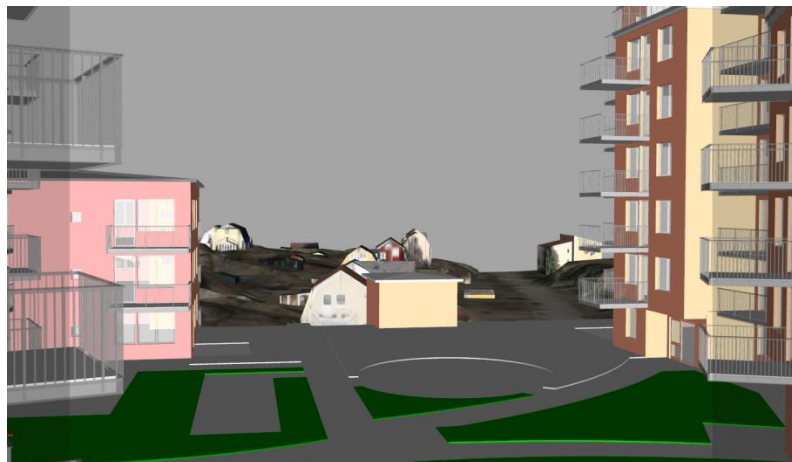
För flerbostadshus medger detaljplanen tre våningar mot villabebyggelsen på Byalagsvägen. Detta för att bättre ta upp nivåskillnaderna och hålla nere höjden på flerbostadshuset. Dessutom skapas det i norr ett luftigt gårdsrum som öppnar sig mot Byalagsvägen samt en sammansatt byggnad med uppdelade volymer utmed Stambanvägen i tre till fem våningar. Den nya byggnaden ansluter till den befintliga bebyggelsen. Mot öster blir den en skyddande bullerskärm mot spåret och ansluter till övrig bebyggelse mot



stationen med lite högre och därför varierar huskropp i höjd från fem till sju våningar.



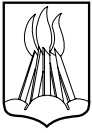
Utsikten mot Byalagsvägen mellan nya hus och befintlig villabebyggelse



Utsikten mot Byalagsvägen och befintlig villabebyggelse, ett luftigt gårdsrum som öppnar sig mot Byalagsvägen

Förvaltningen bedömer med hänvisning till det ovannämnda att planområdets inverkan på miljö- och stadsbilden är marginella.

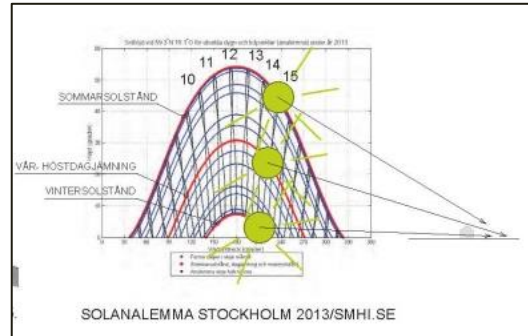
Av planbeskrivningen har en solstudie gjorts för området. Studien visar skugga från tillkommande och närliggande bebyggelse vid Mjölner 4 för timmar mellan 9:00 och 17:00 (normaltid) vid två olika tider på året: 1-Vår- och höstdagjämning (kring 20 mars/22 september). 2-Sommarsolstånd (omkring 21 juni). Dessutom har den kompletterats efter samrådet med 3-vintersolstånd (omkring 21 december), se planbeskrivningen under rubrik Ljushöghållanden och lokalklimat.



DATUM
29 juli 2015

DIARIENUMMER
SBN PL 2011/55.313

Solstudien visar att området kan ha en genomsnittlig soltid vid vår och höstdagjämningen under året på minst 5 timmars sol mellan 09.00 - 17.00. Men området kan få långa skuggor mellan 15.00 – 17.00 till följd av solens låga läge i mars/september samt området topologi. Under vintersolståndet befinner sig solen i sin lägsta position på himlen och då kommer grannfastigheter att skuggas även om en lägre bebyggelse uppförs p.g.a. topologin.



När det gäller tillgänglighet har förvaltningen sett att det måste utredas vidare hur tillgängligheten till stationen lämpligast ska lösas. Alternativen hiss, rulltrappa eller breddning av gångbana på bron ska ses över. Detta ska utredas fram till genomförande.

Vad gäller det som lagts under nuvarande vägbro på den nämnda 3D bilden är det inte en cykelväg/gångväg som korsar järnvägsspåren utan en skugga från bron som tagits bort nu.

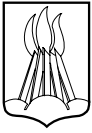


Behov av ytterligare förskoleplatser som behövs på grund av planerad bostads-utbyggnad har utretts med barn-och utbildningsförvaltningen under planprocessen. Eftersom det inte är så många vanliga lägenheter som byggs (ca 40 % av samtliga lägenheterna) så kan behovet tillgodoses genom de befintliga skolor och förskolor i området.

Även om andelen personer som använder bil minskas, så kommer inte bilen kunna ersättas helt av andra trafikslag. På grund av detta behålls infartsparkeringarna till samma antal som idag.

Exakt placering av ut- och infarter, samt utformning av garaget, kommer att utredas vidare. Dagens föreslagna placering anses dock kunna fungera för trafikströmmarna. Vilken parkering som hamnar på vilken yta kan komma att ändras.

I planen möjliggörs en framtida handel- och serviceetablering. Detta är dock av mindre skala, och sådan verksamhet som inte genererar mycket trafik. Planen bör vara flexibel då planområdet ligger centralt i Stuvsta med närhet till Stuvsta centrum samt service och kollektivtrafik.



Den föreslagna sträckan kan man cykla idag, och kommer även fortsättningsvis vara ett alternativ för cyklisten. Alla har dock inte pendeltågsstationen som målpunkt utan har Stambanevägen som genast väg. Denna sträcka är utpekad som en viktig länk i det övergripande cykelvägnätet.

Cykelbanan med dess passager håller på att projekteras. Vilken sida av Stambanevägen den kommer hamna på kan fortfarande komma att ändras, och vilken utformning passager kommer ha är inte fastställt.

När det gäller buller och vibrationer se kommentar för länsstyrelsen ovan, sid 7-8.

Avseende överdäckning av Stuvsta station anser förvaltningen att arbetet med detaljplanen för Mjölner 4 m.fl. har utförts så att kommande bebyggelse inte hindrar eller inskränker handlingsalternativen i ovan nämnd fråga. 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.

8. TeliaSonera Skanova Access

Till yttrandet bifogas en skiss som inte visas här.

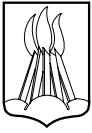
Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Längs med Stambanevägen är dessa av mera betydande karaktär. Luftledningarna in till kvartersmarken inom planområdet är troligen raserade. Se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar

Skanova kommer att kallas till ledningsamordning då gatuombyggnaden projekteras. Huruvida flytt av ledningar blir nödvändig, eller omfattning av flytt, kommer vi se i det skedet. Vem som bekostar eventuell flytt regleras enligt det avtal kommunen och Skanova har.



9. Trafikverket

Två yttrande har lämnats.

Trafikverket region Stockholm har mottagit rubricerat ärende och yttrar sig i egenskap som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet i regionen.

Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållandes trygghetsboende samt att förlägga infartsparkering i parkeringsanläggning. Det centrala läget invid järnväg, väg och Stuvsta centrum gör att även service kan prövas inom planen.

På grund av mycket stor arbetsbelastning hos våra bullerspecialister blir vi tvungna att komplettera nedanstående till vårt tidigare yttrande i efterhand. Det som angivits i ursprungligt yttrande angående buller gäller tillsammans med nedanstående.

Buller

Separata beräkningar av maximal och ekvivalent ljudnivå bör göras för väg- och järnvägsbuller på alla våningsplan. Trafikverket vill även se ett resonemang om den kumulativa effekten, dvs. hur man kan summera den totala störningen av väg och järnväg.

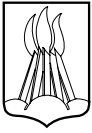
Det aktuella fallet är även speciellt eftersom vägen ligger flera meter ovanför marken.

Antal tåg i utredningen stämmer inte med dagsläget. I utredningen räknas på 29 godståg och 255 persontåg. Enligt planerad trafik för 2014 så är det 29 gods och 381 persontåg det är 126 tåg mer än i bullerutredningen. Vilka siffror som använts för prognostiserad trafik för 2030 bör tydliggöras.

Utredningen har räknat med hastigheten 130 km/h för alla persontåg. Det är olika hastigheter på ytter- och innerspår. På ytterspåren är största tillåtna hastighet (STH) 160 km/h med snabbtågstrafik, på innerspåren är STH 130 km/h med pendeltågstrafik. En funktionsutredning pågår för att ytterligare höja hastigheten på sträckan mellan Älvsjö- H ii Flemingsberg. Maxnivå är beroende bland annat av hastighet, ekvivalent av antal passager.

Närmsta avstånd till järnvägen bör tydliggöras med en sektion för att säkerställa att bullerutredningen utgår från relevanta måttuppgifter.

Det finns redovisat en 5 m bullerskärm en bit norr om planerade bostäder, oklart vilken nytta denna skärm har. Det befintliga planket längs med den aktuella platsen är knappt 2m högt - det har någon nytta endast för bottenvåning.



Sammantaget anser vi att den planerade bebyggelsen medför mycket korta avstånd till järnvägen och vi ställer oss tveksamma till om det kan anses vara god bebyggd miljö, särskilt som trygghetsboende. Vi anser därför att bullerutredningen bör kompletteras på en rad punkter för att ge Trafikverket trygghet i att föreslagen byggnation inte kommer att utgöra hinder för viktiga nationella intressen kring utbyggnad av Västra stambanan.

Riksintresse

Exploateringen ligger precis i anslutning till Västra stambanan, riksintresse för kommunikation. Det innebär att järnvägen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Trafikverket arbetar för närvarande med en precisering av riksintresset för järnvägen. Denna precisering kommer att omfatta ett 6-spårssystem in mot centrala Stockholm. Den framtida utbyggnaden av spåren är en högt prioriterad nationell angelägenhet för att klara ökad spårkapacitet med avseende bland annat på höghastighetståg. Trafikverket har redan under programskedet föreslaget att Huddinge kommun och Trafikverket under det fortsatta arbete med detaljplanen ska föra en diskussion om hur behovet av framtida spår ska beaktas.

Trafikverket anser att kommunen måste anpassa planförslaget så att ett framtida 6-spårssystem kan möjliggöras utan att det skapas intrångskonsekvenser för planområdet.

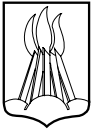
Den planerade bebyggelsen måste hållas ett sådant avstånd till ytterligare ett spår på järnvägens västra sida att krav gällande buller, risk och vibrationer uppfylls. Detaljplanen bör redan i detta skede kompletteras med ett reservat för en kommande järnvägs- utbyggnad förbi planområdet. I planbeskrivningen saknas uppgifter om närheten till riksintresset och beskrivningen bör kompletteras med ett avsnitt över hur planförslaget påverkar riksintresset för Västra stambanan.

Den spårutredning som kommer att ligga till grund för preciseringen bifogas detta yttrande, (bilaga 1).

Arbetet med riksintresseprecisering beräknas vara klart under 2015 och fram till dess att myndigheten är klar med sitt arbete anser vi att planförslag utmed Västra stambanan som riskerar hamna i konflikt med riksintresset inte bör antas.

Buller

Kommunen har utfört en bullerutredning. Trafikverket anser att riktvärdena, som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Kommunen är planerande myndighet och kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar acceptera ett avstegsfall från gällande bullerriktlinjer 0111 de gör



avvägningen att den negativa påverkan vägs upp av andra faktorer. Om så sker har kommunen därmed tagit ansvar för bullerstörningen och gjort en medveten avvägning. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, att i egenskap av verksamhetsutövare, åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

Trafikverket anser att bullerutredningar dels ska beskriva nuvarande situation samt beskriva bullersituationen prognoserad mot horisontåret 2030. För prognos 2030 anser Trafikverket att den så kallade basprognosen skall gälla som underlag men att känslighetsanalys skall utföras på nedanstående trafikunderlag.

Gods	Snabbtåg	Pendeltåg	Övriga tåg	Summa persontåg	Summa 2030	42	118
	324		198	640			682

Angivna siffror avser antalet tåg per vardags medeldygn.

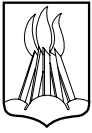
Vi har uppfattat att framtagna bullerutredningar räknar med att Västra stambanan fortfarande består av fyra stycken spår 2030. Trafikverket anser att underlagsmaterialet till planen måste kompletteras till kommande skede, då en viktig förutsättning för bullerutredningen är att redovisa hur planförslaget påverkas av en utbyggnad från fyra till sex spår. Vår samlade uppfattning ur ett bullerperspektiv är att planförslaget måste utformas på ett sådant sätt att en spårutbyggnad till 6 spår kan utföras utan att det resulterar i omfattande konsekvenser för den bebyggelse som planeras.

Risk och vibrationer

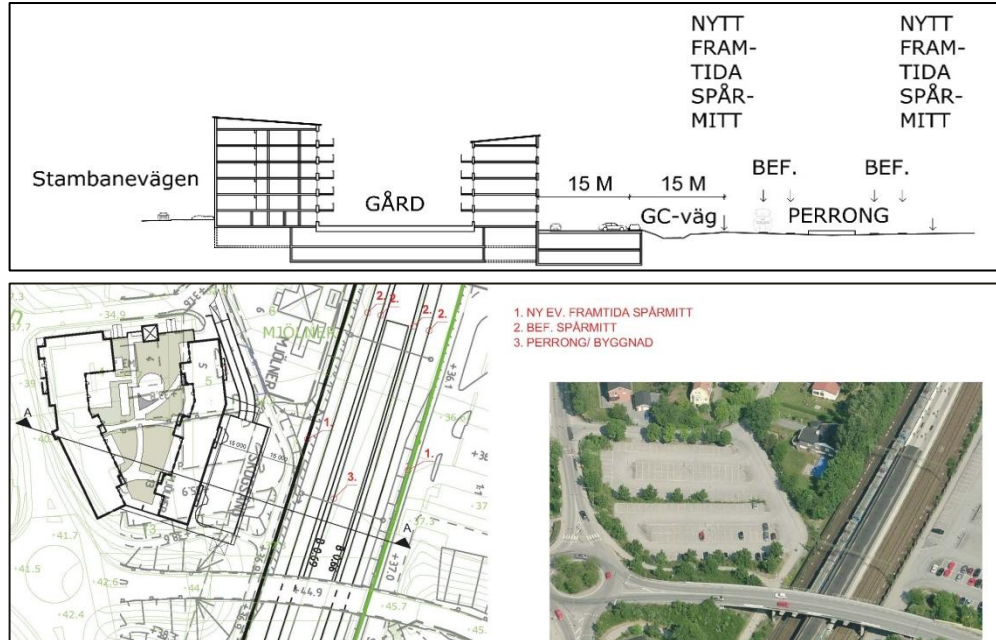
En riskutredning har genomförts som har haft som förutsättning att järnvägen byggs ut till 6-spårssystem, där avståndet mellan bostadshus och transportled för farligt gods utgår från att järnvägen kompletteras med ytterligare ett spår på den västra sidan. Riskbedömningen utgår därmed från att närmaste bostadshus kommer att hamna 30 m från ny framtida spårmitte. I analysen bedöms risknivån som acceptabel för byggnader i samt planområdet som helhet och bedömningen görs att inga skadeförebyggande åtgärder erfordras. Trafikverket instämmer ej i denna slutsats och anser slutsatsen som anmärkningsvärd med avseende på de säkerhetsavstånd som Länsstyrelsen redovisar i sina riktlinjer för riskhänsyn vid ny bebyggelse.

Kommentar

Dialog förs med Trafikverket efter samrådet angående ytterligare spår, Västra stambanan som utgör ett riksintresse, kopplat till planområdet. Det markbehov som nämnts av Trafikverket har beaktats inom planområdet. Den nya bebyggelsen har placerats och utformats så att den inte påverkar det sjätte spåret eller berörs av de risker som transporterna av farligt gods på järnvägen kan medföra. Förslaget utgår från att inga bostadsdelar ligger



närmare än 30 meter från det planerade nya spårets spårmitt samt att ingen parkering placeras närmare än 15 meter, se nedan.

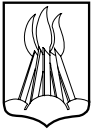


Vad gäller buller från järnvägen har Trafikverket tidigare (20140114) uppgett att det inte finns någon formell prognos för ett 6- spårssystem än. Det som är känt är att trafiken på befintlig järnväg kommer att öka kraftigt. Tills vidare har kommunen fått rådet att använda prognos för 2030, 680 tåg/dygn som underlag om framtida trafik i planärenden. Med utgångspunkt från de uppgifter som erhållits från Trafikverket klarar man med bullerskyddsåtgärder att bygga bostäder som uppfyller avstegsreglerna i Boverkets allmänna råd 2008:1.

Trafikverket kommer vid en utbyggnad att behöva hantera trafikbullret från järnvägstrafiken i enlighet med de riktvärden som framgår av Infrastrukturpropositionen (prop 1996/97:53). Propositionen anger riktvärden för trafikbuller som inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Bullervärden vid befintliga bostäder i området i dag är betydligt högre än riktvärdena i propositionen. Kommunen gör bedömningen att Trafikverket vid en utbyggnad kommer att behöva vidta åtgärder som åtminstone innebär att dagens mycket höga bullernivåer inte förvärras, för idag befintlig bebyggelse.

Förutom åtgärder som nytt och modernt absorberande bullerplank som ersättning för dagens plank så är ett rimligt antagande att även tågen



moderniserats vid tidpunkten för en utbyggnad där exempelvis de mest bullriga tågen bytts ut. Andra troliga åtgärder, som också beskrivs i

Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller (2014), är anpassning av bankroppens uppbyggnad, spårnära bullerskärmar, tekniska åtgärder på fordonen, förbättrat underhåll etc. I åtgärdsprogrammet framgår också att för att nå de långsiktiga målen krävs att åtgärder genomförs för att minska bullret vid källan samt att åtgärder för att minska bullret vid källan bedöms även ofta vara positiva ur kostnadseffektivitetssynpunkt.

Med utgångspunkten att bulleremissionerna inte kommer tillåtas öka vid en utbyggnad, kommer den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen därmed innehålla planbestämmelserna vid ett utbyggt sjätte spår. I planförslaget har genom kompensationsprincipen (avstegsfall) en luddämpad sida med högst 50 dBA (dvs. lägre än propositionens riktvärde på 55 dBA) skapats för en större del av bebyggelsen. Bullerutredningen uppdateras med trafikering enligt Trafikverkets prognos för år 2030.

Ljudklass B (inomhus) förordas.

Avseende vibrationer beror vibrationernas storlek på byggnadernas utformning och konstruktion, varför detta måste beaktas vid den fortsatta projekteringen. Planen kompletteras med en bestämmelse om att bebyggelsen ska grundläggas för att klara vibrationer om 0,4 mm/s från bil- buss- och tågtrafik.

10. Vattenfall Eldistribution AB

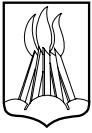
Till yttrandet bifogas en skiss som inte visas här.

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

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, röd linje = 10 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 blixtförsedd kvadrat.

För att säkerställa att ny bebyggelse kan nätanslutas, önskar Vattenfall att i god tid kontaktas (7-8 månader) för en utbyggnad av befintlig nätstation vid Häradsvägen.

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



Övrigt

Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via www.vattenfall.se/sv/anslutning-till-elnetet.htm eller på telefon: 020-82 10 00.

Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se. Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst på telefon: 020-82 10 00, kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

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

Exploatören är medveten om att samarbeta med Vattenfall i frågan. Kommande exploateringsavtal kommer att innehålla att eventuellt flytt/förändringar av befintliga elanläggningar ska betalas, samt att nödvändiga utrymmen för befintliga och tillkommande elanläggningar ska upplåtas utan ersättning.

Vattenfall kommer av kommunen att kallas till ledningssamordning då gatuombyggnaden projekteras.

Övriga synpunkter noteras inför vidare planarbete och genomförande.

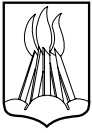
Sakägare

1. Mjölner 6

Yttrandet har lämnats på engelska som översättas till svenska.

I have several concerns regarding the building of the apartment building at Mjölner 4.

- 1: Increased noise being re-flexed back towards my house from the train passing trains due to the height of the building.
- 2: Increased noise from cars leaving the underground car park to drive up the hill.
- 3: Reduced lighting on my house and garden due to the height of the building.



4: I am also concerned how this ground work will affect my house during the planned building and after, due to the area having a clay base.

Jag har flera synpunkter på byggandet av flerbostadshus på Mjölner 4.

1: Ökat buller som reflekterar tillbaks mot mitt hus från tåget på grund av byggnadens höjd.

2: Ökat buller från bilar som lämnar garaget för att köra upp för backen.

3: Minskad belysning på mitt hus och trädgård på grund av byggnadens höjd.

4: Jag är också bekymrad hur dessa markarbeten kommer att påverka mitt hus under den planerade byggnationen och efter, på grund av att området har en lerbotten.

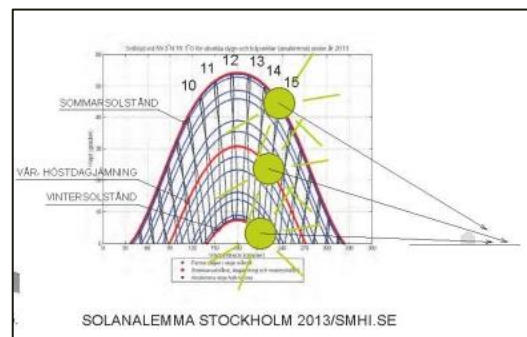
Kommentar

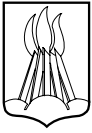
1. Reflektion från trafik mot fasad mitt emot visar sig ofta inte vara något problem. Den nya bebyggelsen kan dock snarare bidra till en bättre ljudmiljö för omkringliggande bostäder då den fungerar som en bullerdämpare.

2. Den planerade bebyggelsen kommer att generera fler trafikrörelser än idag men bullernivåerna bedöms inte försämrats avsevärt mot hur de är idag. Det stora antalet trafikrörelser kommer dock ifrån infartsparkeringen, och där är det ingen skillnad från dagens rörelser. På grund av detta anses inte bullernivåerna öka nämnvärt från bilar som kör Byalagsvägen uppför backen.

3. Av planbeskrivningen har en solstudie gjorts för området. Studien visar skugga från tillkommande och närliggande bebyggelse vid Mjölner 4 för timmar mellan 9:00 och 17:00 (normaltid) vid två olika tider på året: 1-Vår- och höstdagjämning (kring 20 mars/22 september). 2-Sommarsolstånd (omkring 21 juni). Dessutom har den kompletterats efter samrådet med 3-vintersolstånd (omkring 21 december), se planbeskrivningen under rubrik Ljusförhållanden och lokalklimat.

Solstudien redovisar att området kan ha en genomsnittlig soltid vid vår och höstdagjämningen under året på minst 5 timmars sol mellan 09.00 - 17.00. Men området kan få långa skuggor mellan 15.00 – 17.00 till följd av solens låga läge i mars/september samt området topologi. Under vintersolståndet befinner sig solen i sin lägsta





position på himlen och då kommer grannfastigheter att skuggas även om en lägre bebyggelse uppförs p.g.a. topologin.

Förvaltningen bedömer med hänvisning till det ovannämnda att planområdets inverkan på miljö- och stadsbilden är marginella.

4. Innan arbeten på områden sätter igång tas en riskanalys fram, vilken bland annat berör hur bebyggelsen i anslutning till arbetsplatsen kan komma att beröras, samt hur detta ska tas omhand. Samtliga fastigheter i anslutning till området kommer att besiktigas både innan och efter byggnationen. Normer för vibrationer ska uppfyllas, och vibrationsmätning kommer ske under hela bebyggelsetiden.

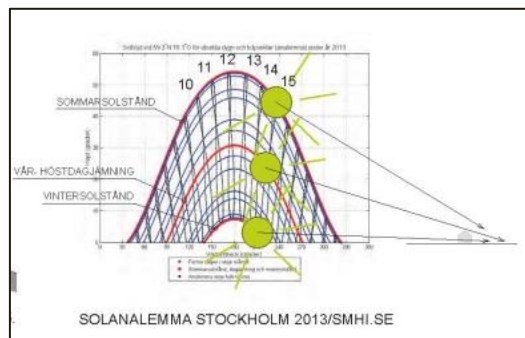
Översättning till engelska

1. Reflection from traffic to the facade opposite often turns out not to be a problem. The new buildings can be rather contributed to a better environment in the surrounding homes as it acts like a noise damper.

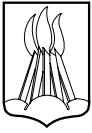
2. The planned buildings will generate more traffic movements than today but the noise levels are not expected to significantly deteriorate to what it is today. The large number of traffic movements will be away from the entrance parkinglot, and there will not be difference from today's movements. Because of this, the noise levels from cars driving up Byalagsvägen, are not considered to increase significantly.

3. The plan description has had a sun study done for the area. The study shows shade from incremental and nearby settlements at Mjølknir 4 hours between 9:00 and 17:00 (standard time) at two different times of the year: 1 Spring and autumn equinox (around March 20/22 September). 2 Summer sun study (around June 21). Moreover, it has been supplemented by consultations with the 3-winter sun study, see Plan described under the heading Lighting conditions and local climate.

The sun study reports that the area may have average solar time during the spring and autumn equinox at least 5 hours between 9:00.-17:00. But the area can get long shadows from 15:00-18:00 p.m. due to the sun's low position in March/September and the area's topology.



In accordance with the received view has the sun study been revised. The study shows that the new development will not have a major impact on the



existing houses. A small part of the house can get shade between 09:00 and 11:00 during the autumn equinox, and between 09:00 and 10:00 according to the summer sun study. During the winter sun study, the sun is in its lowest position in the celestial sea and then properties will be affected due. topology, even if based on a lower building.

The management estimates with reference to the abovementioned this that the plan's impact on the environment and view is marginal.

4. Before the work on the areas starts is a risk-analysis presented, which among other things, import how the buildings near the workplace may be affected, and how this should be handled. All properties related to the site will be inspected both before and after construction. Standards for vibration must be met, and vibration measurement will take place throughout the development period.

2. Balder 15

Huge Fastigheter AB har inget att erinra gällande detaljplanen.

Kommentar

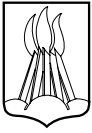
Förvaltningen tackar för ert svar vilket hjälper oss i det fortsatta arbetet med att färdigställa planen.

3. Tor 1

Efter att ha deltagit på informationsmötet den 20 nov ang. bebyggelsen av Mjölner 4 så motsätter vi oss dessa planer starkt.

Den information som gavs på mötet är till stor del missvisande och speglar inte det som vi som boende i området upplever. T.ex. så har det i de tidigare planerna inte varit tal om så höga hus som 7 våningar som nu presenterats. Att bygga så höga hus i ett villaområde inte bara förstör hela atmosfären för de boende i området utan det drar även ner värdet på våra fastigheter kraftigt!

Den idag mycket besvärliga trafiksituationen på Byalagsvägen till och från infartsparkeringen kommer att förvärras ytterligare med det parkeringshus som nu planeras. Det är förenat med livsfara för våra barn att ens försöka ta sig ut från våran egen tomt och korsa Byalagsvägen! I planerna ingår även lokaler för handel och service vilket kommer att medföra en hel del tung trafik/transporter i området via Byalagsvägen.



Kommentar

Kommunstyrelsen beslöt 2013-05-27 § 8 att godkänna detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl. i Huddinge kommun. Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för, Mjölner 4 m.fl. i enlighet med detaljplaneprogrammet. Avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen prövas därför i den fortsatta planeringen inom ramen för det antagna programmet. Det är den process som nu pågår med utställning av planförslaget.

Detaljplaneprogramförslaget innebär att infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar. Bebyggelsen avses uppföras som lägenheter i flerbostadshus och bostäderna föreslås uppföras i delvis sluten kvartersstruktur.

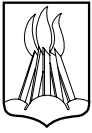
Fördelen med att exploatera det aktuella området är det centrala läget i Stuvsta med närhet till både god service och kollektivtrafik. Detta är en viktig del med tanke på sociala värden och miljöhänsyn.

Behovet av att förtäta i befintliga bostadsområden i Huddinge med utbyggd infrastruktur uttrycks bl.a. i gällande översiktsplan och projektplan för samhällsbyggnadsprojekt. Den föreslagna bebyggelsen har utformats för att uppnå balans mellan intresset av hög exploatering och hänsyn till omgivningen.



Utsikten mot Byalagsvägen mellan nya hus och befintlig villabebyggelse

För flerbostadshus medger detaljplanen tre våningar mot villabebyggelsen på Byalagsvägen. Detta för att bättre ta upp nivåskillnaderna och hålla nere höjden på flerbostadshusen. Dessutom skapas det i norr ett luftigt gårdsrum



som öppnar sig mot Byalagsvägen samt en sammansatt byggnad med uppdelade volymer utmed Stambanevägen i tre till fem våningar. Den nya byggnaden ansluter till den befintliga bebyggelsen. Mot öster blir den en skyddande bullerskärm mot spåret och ansluter till övrig bebyggelse mot stationen med lite högre och därför varierar huskropp i höjd från fem till sju våningar.



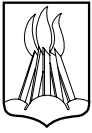
Utsikten mot Byalagsvägen och befintlig villabebyggelse, ett luftigt gårdsrum som öppnar sig mot Byalagsvägen

I planen möjliggörs en framtida handel- och serviceetablering. Detta är dock av mindre skala, och sådan verksamhet som inte genererar mycket trafik. Planen bör vara flexibel då planområdet ligger centralt i Stuvsta med närhet till Stuvsta centrum samt service och kollektivtrafik.

Övrigt 1

Jag och min familj flyttar till Stuvsta om ca en månad, och har blivit smått chockade av hur bristfällig barnomsorgen i området visat sig vara. Det förefaller helt omöjligt att få en plats på såväl förskola som familjedaghem i hela Stuvsta. Då jag nyligen diskuterade detta med Förskolenämndens ordförande (cc:ad här) förklarade hon det med att det inte finns någon tomtmark för att bygga nya förskolor i Stuvsta. Därför ställer jag mig frågande till att den föreslagna detaljplanen inte innehåller planer för att bygga ut antalet barnomsorgsplatser i kommundelen, när nu chansen finns.

Mitt förslag är att planen revideras för att innefatta en ny förskola inom nybyggnationen. Föreslår dessutom att mer omedelbara insatser görs för att avhjälpa den rådande bristen på barnomsorgsplatser.



Kommentar

Behov av ytterligare förskoleplatser som behövs på grund av planerad bostads-utbyggnad har utretts med barn-och utbildningsförvaltningen under planprocessen. Eftersom det inte är så många vanliga lägenheter som byggs (ca 40 % av samtliga lägenheterna) så kan behovet tillgodoses genom de befintliga skolor och förskolor i området. En förskola bedöms överhuvudtaget inte kunna rymmas i planområdet med hänvisning till barnsäkerhetsskäl och otillräcklig lektyr.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Samhällsbyggnadsavdelningen, plansektionen

Raad Alwajid

Planhandläggare