



HANDLÄGGARE
Raad Alwajid
Telefon 08-535 364 29
E-post raad.alwajid@huddinge.se

Detaljplan för Mjölner 4 m.fl.

Sammanfattning

Remissinstanser

SRV återvinning AB och Hüge Fastigheter AB har ingen erinran mot planförslaget.

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. ÄPBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter gällande riksintresset Västra stambanan samt hälsa, risk och säkerhet.

Natur- och byggnadsnämnden och Tillsynsnämnden har synpunkter som handlar främst om projektets komplexitet och bullerfrågor.

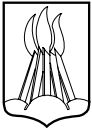
Kultur- och fritidsnämnden lyfter fram att förvaltningen vill delta än mer aktivt i processen kring parkprogrammet.

Socialnämnden och Äldreomsorgsnämnden har uttalat sig positivt i ärendet tidigare och står fast vid det. Vidare är det viktigt att det kommunala ansvaret för hissen mellan markplan och station fungerar till fullo.

Lantmäterimyndigheten har vissa redaktionella ändringar som bör göras i plankartan och planebeskrivningen.

Trafikförvaltningen ser mycket positivt på att planen även fortsättningsvis möjliggör infartsparkering i samma omfattning som tidigare och vill fortsätta dialogen kring denna. Trafikförvaltningen förutsätter dock att finansieringen av infartsparkeringen är säkerställd.

Stuvsta Gårds Villaägareförening står fast vid sina gamla synpunkter och 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, hur många p-platser som parkeringsanläggningen, infart/utfart omplaceras, tillgänglighet, handel inte



tillåtas och GC-trafiken säkras samt att hinna bygga förskolor och skolor som motsvarar efterfrågan.

Trafikverket kräver 6,5 meter inom detaljplaneområdet för att säkerställa riksintresset och förutsätter att inget hinder avseende buller, risk eller vibrationer föreligger för en utbyggnad av Västra stambanan. Ett avtal ska upprättas mellan Trafikverket och kommunen för att finansiera Trafikverkets medverkan under projektering och utförande.

Vattenfall har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter Vattenfall framförde i samrådsskedet.

Stockholm Vatten anser att exploateringsavtalet mellan exploatören och Huddinge kommun bör förtydligas avseende kostnaden för ledningars flyttning samt eventuellt behov av tryckstegring. Vid exploatering av planområdet följer intensjonen i Huddinge kommuns dagvattenstrategi och föreslagna åtgärder i dagvattenutredningen.

Södertörnsfjärrvärme har ingen erinran och föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet.

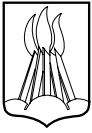
Sakägare enligt fastighetsförteckning mm

Ett yttrande har lämnats från ägare som rört: höga hus i ett villaområde, in- och utfart, skugga, säkerheten och störande buller under byggtiden.

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 antagande med bl.a. de följande ändringarna:

- I planen har ett utrymme på 6,5 meter mot järnvägen lämnats för att ett riksintresse om framtid sjätte spår ska tillgodoses.
- Planbestämmelsen om utrymningsvägar b_1 fortsätter kvarstå på plankartan för att säkerställa de boendes säkerhet.
- Användningsgränserna har ändrats i öster och söder för att få plats med ledningar och gång- och cykelväg. Justeringarna innebär att gång- och cykelväg och/eller natur ska vara mot kvartersmarken. I och med detta ska hissningen ingå i kommunens 3D-fastighet där kommunen ansvarar för driften.
- Enligt en stomljudgetredning har detaljplanekartan kompletterats med en bestämmelse om att bebyggelsen ska utformas så att stomljud i boningsrummen inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow).
- En planbestämmelse v_4 har införts för huskroppshörnet mot järnvägen vilket innebär att bilramp får överbyggas i en fri höjd av minst 3 meter.



- Vissa planbestämmelser på plankartan har förtydligats såsom friskluftsintag, bilramp och störningsskydd.
- Läsbarheten av plankartan har förbättrats genom bl.a. beteckningarna för planbestämmelserna ska stämma överens med sin motsvarighet på plankartan samt en anpassning av vissa linjers tjocklek och typgräns mm på plankartan.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats i åtgärdsförslaget, revideringarna har inte påverkat utredningens slutsats.
- En geoteknisk undersökning har utförts efter utställningen. Det förekommer ingen ras- eller skredrisk i planområdet vid planförslagets genomförande.
- Riskutredningen har kompletterats med ett PM i syfte att förtydliga huruvida uteluftsintag till flerbostadshus kan tas från den sida av byggnaderna som vetter mot järnväg.
- Planbeskrivningen har uppdaterats och förtydligats med text angående bl.a. buller, trafik, klimatförändringar och farligt gods samt genomförande.

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.

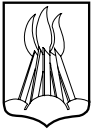
Hur har utställningen gått till?

Beslut har fattats enligt kommunstyrelsens delegationsordning punkt F 12.1 efter samråd med kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott den 19 augusti 2015, att detaljplan för Mjölner 4 m.fl. sänds ut på utställning. Utställningen har skett under tiden 31 augusti – 28 september 2015. Utställningstiden förlängdes till den 9 oktober för Stuvsta Gårds Villaägareförening.

Planhandlingar har sänts enligt remisslista till myndigheter, kommunala nämnder och organisationer samt till fastighetsägare enligt fastighetsförteckning. Handlingarna har funnits tillgängliga i Huddinge servicecenter, Sjödalstorget 13, Huddinge och på Huddinge kommuns hemsida. Kungörelse har införts i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 31 augusti 2015.

Yttranden

Under utställningstiden har 15 yttranden lämnats. 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 ingen erinran

- SRV återvinning AB
- Huga Fastigheter AB

Remissinstanser

1. Länsstyrelsen

Rubricerat förslag till detaljplan, upprättat i juli 2015, har översänts till Länsstyrelsen för granskning enligt 5 kap. 25 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL. Planområdet ligger i centrala Stuvsta intill Västra stambanan, Stuvstaleden och Stambanavägen. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende och förlägga befintlig infartsparkering i parkeringsanläggning under bostadshuset.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande över samrådsförslaget den 18 december 2014, med komplettering 21 januari 2015, framfört synpunkter rörande bland annat riksintresset Västra stambanan, risken för olyckor, geotekniska förhållanden samt buller- och vibrationsstörningar.

Länsstyrelsen ska yttra sig i granskningsskedet om det enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att ett riksintresse inte tillgodoses, en miljö kvalitetsnorm inte följs, strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser, om reglering av sådana frågor som rör mark- och vattenområden i flera kommuner inte har samordnats på lämpligt sätt eller att en bebyggelse eller ett byggnadsverk annars blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Sammanfattande bedömning

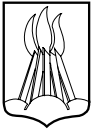
Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. ÄPBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter gällande riksintresset Västra stambanan samt hälsa, risk och säkerhet som förs fram nedan.

Prövningsgrunder enligt 12 kap. 1 § ÄPBL

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

Risikintresse kommunikationer

Planområdet ligger i anslutning till Västra stambanan som är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. Trafikverket och



Länsstyrelsen har i samrådsskedet framfört synpunkter avseendet ett behov av att planförslaget lämnar utrymme för ett framtida 6:e spår så att inget hinder för en eventuell spårutbyggnad föreligger. Detaljplanegränsen ligger i det tillkommande spårets mitt och 6,5 meter inom detaljplanen kommer behöva tas i anspråk när ett 6:e spår byggs ut. Marken som berörs av en spårutbyggnad är planlagd som naturmark samt gång- och cykelväg. Trafikverket påpekar i sitt granskningsyttrande TRV 2015/49963 att kommunen ska vara medveten om att en spårutbyggnad kan bli aktuell och i sådana fall kunna sörja för att planområdets nödvändiga funktioner kan upprätthållas. Trafikverket förutsätter även att inget hinder avseende buller, risk eller vibrationer föreligger för en utbyggnad av Västra stambanan. Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter och uppmanar kommunen att uppmärksamma dessa.

Hälsa, risk och säkerhet

Farligt gods

Eftersom markanvändningen inom planområdet avser ett trygghetsboende där möjligheterna till snabb utrymning kan vara begränsade, anser Länsstyrelsen att särskild hänsyn behöver tas till de boendes möjlighet att sätta sig i säkerhet vid exempelvis en olycka med farligt gods på järnvägen. Utöver skyddsavståndet av 30 meter från planerad byggnad till närmaste spårmitt, anser Länsstyrelsen att texten i planbestämmelserna om friskluftsintag (b1) och utrymningsvägar (b2) bör kvarstå. För att kommunen ska kunna säkerställa de boendes säkerhet bör dessa krav finnas kvar.

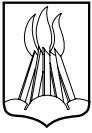
Geotekniska förhållanden

I planbeskrivningen framgår att marken i huvudsak består av glacial lera med en mäktighet som uppgår till 7,5 meter. Länsstyrelsen saknar dock en bedömning av risken för ras och skred för planområdet, vilket tillsammans med eventuella mark- stabiliserande åtgärder behöver framgå av planhandlingarna. Länsstyrelsen anser därför att en geoteknisk utredning behöver tas fram för att säkerställa planområdets markstabilitet. Om inte en sådan utredning görs utgör det en grund för prövning.

Det framgår heller inte i planhandlingarna hur kommunen avser att beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med ett klargörande i dessa frågor.

Stomljud

Det föreligger risk för stomljud i de planerade bostäderna och enligt beräkningar uppskattas det kunna bli över 30 dBA inomhus. I och med



att åtgärder behöver göras i grunden för att dämpa stomljudet så blir det nästan omöjligt att åtgärda i efterhand. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra vilka åtgärder som vidtas för att säkerställa att vibrationer och störningar från stomljud inte kommer att bli ett problem.

Övrigt

Formalia

Beteckningarna för planbestämmelserna som preciserar begränsningar av markens bebyggande stämmer inte överens med sin motsvarighet på plankartan. Detta behöver åtgärdas. Planförfarandet på plankartan behöver även ändras till ÄPBL (1987:10).

Länsstyrelsen har kompletterat yttrandet, se nedan

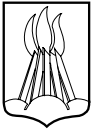
Vi har tittat lite närmare på underlaget för Mjölner 4 och kan konstatera följande gällande planbestämmelse b1 (ventilation i fasad bort från järnväg).

Normalt förespråkar vi denna åtgärd då den är billig och i allafall ger någon sorts riskreducerande effekt, vilket inte brukar vålla några problem. Här är det tydligen så att man valt en utformning med mindre lägenheter och enkelsida lägenheter vilket gör det bökigt med ventilationsschakt.

Som vi kan se så ligger byggrätten 30+ meter (precis på gränsen) från närmaste kommande spår. Utan att ha granskat underlaget jätte noga så ser det ut som att risknivån på detta avstånd är ok, i och med att åtgärderna anges som rekommendationer och inte utgör en förutsättning så kan vi i detta fall tycka det är rimligt att stryka planbestämmelsen om att friskluftsintag ej får placeras i fasad som vetter mot järnvägen. Däremot är det önskvärt att man gör så för de lägenheter där det är möjligt. Om det på lämpligt sätt kan formuleras i planbeskrivningen vore det kanon. Vidare har vi även andra riskreducerande åtgärder i form skyddade trapphus och utrymningsvägar bort från spåret.

Kommentar

Dialog förs med Länsstyrelsen efter utställningen angående bl.a. ytterligare spår, Västra stambanan som utgör ett riksintresse, kopplat till planområdet. Det markbehov som nämnts av Länsstyrelsen har beaktats inom planområdet. Detta innebär en skjutning på 6.5 m avstånd av GC-vägen som ligger mot järnvägen.



Den nya bebyggelsen fortsätter placeras och utformas så att den inte påverkar det sjätte spåret eller berörs av de risker som transportererna av farligt gods på järnvägen kan medföra. Förslaget fortsätter utgå från att inga bostadsdelar ligger närmare än ca 30 meter från det planerade nya spårets spårmitt samt att ingen parkering placeras närmare än ca 15 meter. Planbestämmelsen om utrymningsvägar fortsätter kvarstå på plankartan för att säkerställa de boendes säkerhet.

Avseende geoteknik har exploatören utfört en geoteknisk undersökning, daterad 2015-11-02 för att säkerställa planområdets markstabilitet. Det förekommer ingen ras- eller skredrisk i planområdet vid planförslagets genomförande. Denna översänds till Länsstyrelsen.

Planhandlingarna kompletteras med en text rörande hur planområdet kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer.

Klimatförändringar med ökad nederbörd och temperatur har beaktats i WSPs dagvattenutredning. Dagvattenberäkningarna är utförda med en "klimatfaktor" vilket innebär att dagvattenflödena justeras till 20 % mer enligt Svenskt Vattens rekommendationer. Erforderliga fördröjningsvolymerna kommer att beräknas i detalj i projekteringen.

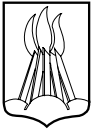
När det gäller stomljud har en utredning tas fram daterad 2015-11-10. Mätningar av stomljud och komfortvibrationer från stambanan visar att den projekterade byggnaden inte överskrider riktvärdena för stomljud och komfortvibrationer. I syfte att inte föra in stomljud från garagedelen till bostadsdelen av byggnaden rekommenderas att byggnadsdelarna avskiljs med en dilatationsfog. En dilatationsfog ska utföras mellan garage och övrig byggnad för att säkerställa att stomljud och vibrationer enligt detaljplan uppfylls enligt detaljplanen- vibrationsnivå understiger 0,4 mm/s. Detaljplanekartan har kompletterats med en bestämmelse om att bebyggelsen ska utformas så att stomljud i boningsrummen inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow).

I enlighet med länsstyrelsens påpekande har läsbarheten av plankartan förbättrats genom att beteckningarna för planbestämmelserna ska stämma överens med sin motsvarighet på plankartan. Dessutom har planförfarandet på plankartan ändrats till ÄPBL (1987:10).

2. Natur- och byggnadsnämnden, Tillsynsnämnden

Förslag till beslut

Nämnden beslutar att lämna över tjänsteutlåtandet som svar på remissen.



Sammanfattning

Samhällsbyggnadsavdelningen, plansektionen, har skickat detaljplan Mjölner 4 m.fl. på remiss till natur- och byggnadsnämnden och tillsynsnämnden för yttrande senast 2015-09-28.

Detaljplanen innebär nybyggnation av bostäder, trygghetsboende samt parkeringsgarage på markområde som idag fungerar som infartsparkering väster om Stuvsta station.

Natur- och byggnadsförvaltningen synpunkter handlar främst om projektets komplexitet och bullerfrågor.

Natur- och byggnadsförvaltningen föreslår att nämnderna lämnar över tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Beskrivning av ärendet

Planen syftar till 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 har ställt 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 infarts-parkeringen 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.

Befintliga vatten- och avloppsledningar som är förlagda inom planområdet måste flyttas och till vissa delar beaktas vid byggnationen. 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 en variation i höjd, form och fasad och entréer riktade utåt medför att passerande upplever en aktiv miljö i gatuplanet.



Förslaget till planläggning av planområdet bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen föreslås få en genomförandetid på 10 år från den dag då beslutet att anta detaljplanen har vunnit laga kraft.

Natur- och byggnadsförvaltningen har deltagit med representanter från bygglovavdelningen och lantmäterivdelningen i den projektgrupp som har tagit fram detaljplaneförslaget.

Förvaltningens synpunkter

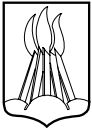
Genomförandet av detaljplanen kommer att bli komplicerat och kräver bland annat tredimensionell fastighetsbildning för att kunna genomföras.

Detaljplanen innehåller en stor mängd bestämmelser som delvis är svårlästa. Det kan vara lämpligt att ha en viss procent av ytan som ska vara 7 våningar, 6 våningar o.s.v. i stället för att sätta egenskapsgränser som låser byggnadens former helt. Om det vid detaljprojektering visar sig att en liten del blir 7 våningar på ytan som har egenskapen 6 våningar så måste det tas som en avvikelse med grannhörande. Tanken är att en tredimensionell fastighet ska bildas för parkeringsgarage samtidigt som en viss del av parkeringsgaraget ska höra till bostadsfastigheterna. Parkeringsgaraget ska ha en hiss, som ska ingå i parkeringsfastigheten, för gående till och från stationen. Det kommer att behöva bildas flertalet servitut och gemensamhetsanläggningar för att lösa teknisk infrastruktur inom kvarteret. Det hade varit bra om planhandlingarna innehöll tydligare illustrationer som visar syftet med detaljplanen och förtydligar hur det är tänkt att planområdet ska se ut efter genomförandet för att underlätta tillämpningen av detaljplanen.

Närheten till både järnväg och trafikintensiv väg gör planområdet mycket bullerutsatt. Den ekvivalenta ljudnivån ligger över riksdagens riktvärde för trafikbuller, 55 dB(A). Miljötillsynsavdelningen anser liksom i tidigare yttrande (tjänsteutlåtande daterat 2014-11-13) i samband med plansamrådet, att avsteg från riksdagens riktvärden kan vara motiverat på grund av områdets centrala läge. En förutsättning för att tillåta bostadsbebyggelse är dock att bullerdämpande åtgärder vidtas enligt Boverkets allmänna råd om buller (2008:1).

Miljötillsynsavdelningen anser att byggnaderna och bostadstäder samt eventuella bullerskydd ska utformas så att:

- den dygnekvivalenta 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 maximal ljudnivå och 50 dBA ekvivalentnivå (frifältsvärde) går att ordna i anslutning till bostäderna.
- ljudisoleringen i boningsrummen motsvarar minst ljudklass B enligt Svensk standard inomhus.
- vibrationsnivån i byggnaderna *understiger* 0.4 mm/s RMS.
- stomljud i boningsrummen inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassager.

Kommentar

Läsbarheten av plankartan har förbättrats genom bl.a. beteckningarna för planbestämmelserna ska stämma överens med sin motsvarighet på plankartan samt en anpassning av vissa linjers tjocklek och typgräns mm på plankartan.

Förprojektering av förslagbebyggelsen har påbörjats tidigt och därför anser förvaltningen vara lämpligt att sätta egenskapsgränser.

Planhandlingarna har innehållit och kompletterat med olika illustrationer som förtydliga planförslaget. Dessutom har en 3D-modell bildats för hela planområdet som visar hur det är tänkt att planområdet ska se ut efter genomförandet.

Då planområdet ligger i ett bullerutsatt läge krävs avsteg från bullerriktvärdena i enlighet med Boverkets allmänna råd 2008:1. Bestämmelsen på plankartan förtydligar vad som gäller vid avsteg i detta fall och inte för byggnaden som helhet.

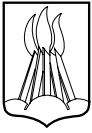
Ljudnivåerna inomhus i en byggnad måste alltid klara kraven i Boverkets Byggregler, BBR och då behöver det inte regleras i planen utan det kan regleras i exploateringsavtalet.

Avseende stomljud- vibrationer har detaljplanekartan kompletteras med en bestämmelse om att bebyggelsen ska utformas så att stomljud i boningsrummen inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) samt att vibrationsnivån i byggnaderna understiger 0.4 mm/s.

3. Kultur och fritidsnämnden

Förslag till beslut

Kultur- och fritidsnämnden godkänner förvaltningens svar enligt tjänsteutlåtande daterat den 10 september 2015 och skickar det till kommunstyrelsen som sitt eget.



Sammanfattning

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.

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. Förvaltningen hänvisar till tidigare remissvar i ärendet och har i övrigt inga synpunkter.

Beskrivning av ärendet

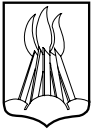
Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse innehållande trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i parkeringsanläggning. Det centrala läget invid järnväg, väg och Stuvsta centrum gör att även service och handel kan prövas inom kvarteret.

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. När detaljplanen varit ute på samråd och utställning till berörda och slutligen antagits och vunnit laga kraft kan projektering och byggande ta vid.

Förvaltningens synpunkter



Vid tidigare remissvar i anslutning till plansamråd har förvaltningen lyft fram betydelsen av god tillgång till grönytor i närområdet när områden som Stuvsta förtätas och befolkningen växer.

I samrådsredogörelsen som det tidigare plansamrådet resulterat i kommenteras kultur- och fritidsnämndens synpunkter på följande sätt. *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.*

Förvaltningen menar att det är av betydelse att arbetet med kommunens parkprogram görs på ett sådant sätt att övriga förvaltningar ges möjlighet att delta redan initialt snarare än endast som remissinstans. Kultur- och fritidsförvaltningens fritidschef har under arbetet med kommunens parkprogram givits möjlighet att inkomma med synpunkter. Detta är positivt men förvaltningen vill delta än mer aktivt i processen kring parkprogrammet.

Förvaltningen har inga övriga synpunkter i ärendet.

Kommentar

Parkprogramarbetet ligger utanför detaljplanen, men vi vidarebefordrar synpunkterna till Gatu- och trafiksektionen.

4. Socialnämnden, Äldreomsorgsnämnden

Socialnämndens beslut

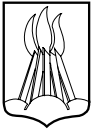
Socialnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och antar yttrandet som sitt eget.

Äldreomsorgsnämndens beslut

Äldreomsorgsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och antar yttrandet som sitt eget.

Sammanfattning

En remiss har inkommit till socialnämnden för yttrande. Remissen gäller detaljplan för Mjölner 4 i Stuvsta, där trygghetsbostäder för personer som fyllt 70 år ska byggas. I fastigheten ska också seniorboende och lägenheter för



barnfamiljer inrymmas. Det totala antalet lägenheter kommer uppgå till cirka 100.

Planen innehåller lösningar gällande tillgänglighet för det kuperade och vältrafikerade området kring Stuvsta station. Bland annat ska gång- och cykelmöjligheterna genom området förbättras. I anslutning till stationen ska inomhusparkering för både bil och cykel finnas. En ändring från den första remissrundan är att ansvar för underhåll av hissen mellan markplan och station kommer övergå till Huddinge kommun.

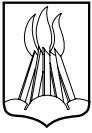
Förvaltningen har uttalat sig positivt i ärendet tidigare och står fast vid det. Det är viktigt att det kommunala ansvaret för hissen mellan markplan och station fungerar till fullo.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostadsbebyggelse 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 Stambanevägen 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 förenligt 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 har uttalat sig positivt i ärendet tidigare och ser ingen anledning att yttra sig annorlunda denna gång. I och med den ändring som införts i planen gällande kommunal drift av hissen, förs ett stort ansvar på



tillgängligheten över till Huddinge kommun. Förvaltningen vill trycka extra på vikten av att detta underhåll fungerar till fullo.

Kommentar

Hissen kommer tillhöra kommunen och därmed kommer kommunen även ha driftsansvar för den. Kopplingen mellan Stuvstas båda sidor kommer att vara som idag, genom spårvägstunneln, eller över bron mellan då båda sidorna. Tillgängligheten till Stuvsta centrum kommer att utredas vidare, men det sker inte inom detta detaljplaneprojekt.

Ett förtydligande kring utlåtandet är att det inte kommer byggas en inomhusparkering för cyklar vid stationen. Det byggs cykelparkering med tak, belysning samt med möjlighet att låsa fast ramen på cykeln. Detta är dock inte inomhus.

5. Lantmäterimyndigheten

Ändringar har gjorts sedan samrådshandlingen som inte har stämts av med lantmäterimyndigheten. De synpunkter som framfördes i samrådet har till stor del tillgodosetts men vissa punkter kvarstår.

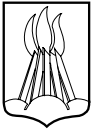
Plankartan:

Allmän plats för Natur och GC-väg åtskiljs bara med en illustrationslinje vilket innebär att båda användningar är tillåtna inom hela allmänplatsmarken. Användningen (P) är inte avgränsad med användningsgräns vilket innebär att den gäller i hela allmänplatsmarken. Området som är avsett för hiss från parkeringsfastigheten borde vara endast kvartersmark och inte allmän plats då området ska ianspråkta i sin helhet för parkeringsfastigheten. I legenden under avsnittet begränsningar av markens bebyggande är illustrationen otydlig. Det är inte samma symboler som används i kartan.

Planbeskrivning:

I avsnittet fastighetsrättsliga frågor, rubriken konsekvenser för fastigheter utanför planområdet. Detta stycke ska strykas eftersom en detaljplan aldrig kan styra något utanför planområdet.

I avsnittet fastighetsrättsliga frågor, rubriken servitut. Här står det att avtalsservitut som bildas till förmån för Skogsäng 1:29. Detta bör tas bort eftersom GC-vägen nu ligger inom allmän plats.



Kommentar

Förvaltningen anser att allmän plats för Natur och GC-väg kan lämplig åtskiljas med en illustrationslinje då projekteringen för GC-vägen är inte färdig.

Läsbarheten av plankartan har förbättrats genom bl.a. beteckningarna för planbestämmelserna ska stämma överens med sin motsvarighet på plankartan samt en anpassning av vissa linjers tjocklek och typgräns mm på plankartan.

Rubriken konsekvenser för fastigheter utanför planområdet samt avsnittet avtalsservitut som bildas till förmån för Skogsäng 1:29. utgår helt ur planbeskrivningen.

6. Trafikförvaltningen

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 planområdet.

Planområdet ligger i direkt anslutning till Stuvsta station.

Trafikförvaltningen ser, som framfördes i samrådskedet, mycket positivt på att planen även fortsättningsvis möjliggör infartsparkering i samma omfattning som tidigare och vill fortsätta dialogen kring denna.

Trafikförvaltningen förutsätter dock att finansieringen av infartsparkeringen är säkerställd, då förvaltningen inte har möjlighet att finansiera infartsparkering i parkeringshus.

Trafikförvaltningen har i övrigt inga synpunkter på granskningshandlingarna.

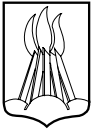
Kommentar

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

7. Stuvsta Gårds Villaägareförening

Till yttrandet bifogas skisser som inte visas här.

Stuvsta Gårds Villaägareförening (SGVF) står fast vid sina synpunkter som lämnades till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2014-12-22.



Det verkar som om politiker och tjänstemän inom Huddinge Kommun helt bortser från Stuvstas historia, i Detaljplan för Mjölner 4 m.fl. Tydligt vill man inte bevara någon historia!

I Centrala Stuvsta med Segersminneområdet (Stuvsta). Där de enskilda husen är alltifrån mycket tidstypiska och från kulturhistorisk synpunkt väl bevarade till kraftigt förändrade. Bebyggelsemönster från 1910- och 1920-tal präglar i hög grad miljön. I Segersminneområdet är bebyggelsen framför allt tillkommen under 1920-talet. Enstaka inslag av saneringsmoget hus finns inom området. Mycket tidstypisk stadsplan som vad gäller gatunätet är genomförd. Av stor betydelse för miljön är strukturen vad gäller tomternas storlek, husens läge på tomten samt att vägarnas sträckning och standard ej förändras. För Segersminneområdet vore det värdefullt att utarbeta ett mera detaljerat miljöprogram med råd och riktlinjer inför byggnadslovsprövning.

Vi är i princip inte emot uppförande av bostadsbebyggelse innehållande så kallat trygghetsboende samt att förlägga infartsparkeringen i en parkeringsanläggning, vid Stuvsta Centrum.

Men vi förstår inte varför den ursprungliga detaljplanen har ändrats. 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 förstör inte bara hela atmosfären för de boende i området utan det drar även ner värdet på fastigheterna i området kraftigt!

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), kan även göras större än vad som visas i skiss 1, samt att affärer, äldreboende, aktivitetslokaler, bussterminal m.m. byggs utmed järnvägsspåren. Se *skiss 2*. SGVF:s förslag är en betydligt lägre byggnad än den som visas i planförslaget. Vilket betyder att kringliggande fastigheter inta kommer att drabbas så mycket.

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.

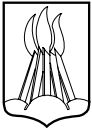


Tjänstemän i Huddinge kommun menar och satsar på att Kommunens invånare skall åka mer kollektivt. År 1918 fick Stuvsta järnvägsstation, belägen 12 km från Stockholms C. Tomter som låg inom gångavstånd från stationen blev attraktiva för pendlare. Idag behövs det fler parkeringsplatser för pendlare. Och då räcker inte den infartsparkering till som föreslås inrymmas i parkeringsanläggningen i Möljner 4. Som dessutom skall vara till för bostadsparkering. Ingenstans i detaljplanen går det att finna hur många p-platser som parkeringsanläggningen skall rymma. Det enda som står är att *"Befintlig infartsparkering ska även fortsättningsvis inrymmas inom området med minst samma antal parkeringsplatser som dagens platser"*.

I och med att in och utfart till parkeringsanläggningen i det planerade garaget blir på Byalagsvägen 1, precis utanför in och utfart till en av fastighetsägarna på Byalagsvägen. Kommer det att medföra, inte bara problem att ta sig ut från sin fastighet, med deras egna bilar, utan även bli en stor säkerhetsrisk för deras 4 barn som ska ta sig in och ut från deras tomt.

Trafiksituationen är idag redan mycket besvärlig, för *Gång- och cykeltrafiken*. Inom planområdet finns idag ett gång- och cykelstråk som kopplar Stuvsta pendeltågsstation och centrum i sydöst med Stambanevägen i väst och Byalagsvägen i nordöst. Utmed Stambanevägens östra sida går idag en gångbana, och Häradsvägen är utrustad med separerad gång- och cykelbana på båda sidor.

På sid 19 står det att Stambanevägen planeras att kompletteras med en gång- och cykelbana, troligen längs dess östra sida. Vid planområdet placeras cykelbanan på Stambanevägens västra sida och en säker gång- och cykelpassage anläggs mellan dessa två sidor. Gång- och cykelförbindelsen längs med Stambanevägen kommer att utgöra ett nytt lokalcykelstråk från Långsjön och vidare till bland annat Stuvsta centrum och pendeltåg. En regional gång- och cykelförbindelse går längs med Häradsvägen. Det är viktigt att fortsatt ge gång- och cykelbanan utrymme genom området, att dessa vägar samt passager är gena samt trafiksäkra. Hur kommer detta att lösas praktiskt? Då, med all säkerhet trafiken kommer att öka både på Stambanevägen och Byalagsvägen, för att komma till parkeringsanläggningen i Möljner 4. Samt hur är lösningen med koppling mellan Stuvsta C västra resp. östra sida. På bilden på sid 19 verkar det som det Framtida gång- och cykelvägnät skall passera via den befintliga smala trottoaren på nuvarande lokalviadukten över stambanan. Denna planering av hur man skall lösa *Gång- och cykeltrafiken*, rimmar inte alls med Huddinge Kommuns tankegångar för oskyddade trafikanter.



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.

SGVF:s förslag skulle vara positivt för affärerna samt främja tillgängligheten till annan samhällsservice för Stuvsta Centrum.

Vad gäller det förslag, *skiss 3*, 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. Vilket inte SGVF:s förslag skulle bli.

SGVF frågar (undrar) 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 fastigheterna utsikt, ljusförhållande och lokalklimatet.

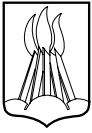
I MSB mätning av ljusförhållanden visar solstudien att under vintersolståndet befinner sig solen i sin lägsta position på himlen och då kommer grannfastigheter att skuggas även om en lägre bebyggelse uppförs på grund av topologin, redovisar har inte mätt ljusförhållandena på vintern utan bara under sommarhalvåret. 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 2104, 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 (Stambanenvägen, 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.

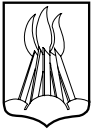
Lagtexten säger att avståndet mellan hem och förskola inte bör vara allt för långt. Likväl är det precis vad en del familjer kan råka ut för i Huddinge Kommun.

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. De måste då kunna parkera sin bil. Detta gäller naturligtvis omvänt på eftermiddagen/kvällen. 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! De som inte får plats på infartsparkeringarna, tvingas att parkera på de smala lokalvägarna i närheten av Stuvsta station. Vilket leder till ett säkerhetsproblem för skolbarnen i skolorna i närheten av Stuvsta station.

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 Byalagsvägen 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 Byalagsvägsbacken. Dessutom bör det bara vara en infart respektive en utfart till/från



infartsparkeringen. Hur har man annars tänkt att 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 infarts-parksparkering 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-platser under hela komplexet med bara en in- och utfart utmed järnvägen *Se skiss 6*.

I skissen syns små trianglar, utefter huskroppens östra sida, som vi undrar vad de symboliserar.

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.

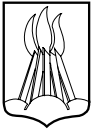
Vi är för att Huddinge Kommun satsar på säkrare GC-trafik. Vi föreslår att GC-trafiken leds ner på Bylagsvägen och via Lillskogsvägen når ut på Stambanvägens norra sida istället för som i planförslaget där Stambanvägen planeras att kompletteras med en gång- och

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 utrymmesskäl 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.

SGVF anser, för bästa balans i samhällsutvecklingen, att varsamt låta tillväxt vara i harmoni med såväl människor som miljö. Vi ser med oro på en utveckling där man på så kort tid kraftigt vill öka antalet invånarantalet. Huddinge, som reda idag har en hårt ansträngd situation gällande t.ex. förskoleplatser och övrig kommunal service, skulle få svårt klara av den snabba utveckling och påfrestningar. Det finns vissa risker med en forcerad planläggning och snabbt byggande. Bostadsområden måste förbli attraktiva och kvaliteten måste säkerställas. Detta gäller både vid förtätning och i tillkommande bostadsområden.

I planförslaget nämns också om framtida planer på utbyggnad av antal spår, från dagens fyra spår sex spår vid Stuvsta station. SGVF har vid 2 tillfällen träffat Trafikverket (måndag 24 januari 2011 samt den 24 juni 2014) då Trafikverket informerade oss att bygga ytterligare 2 spår mellan Stuvsta och Huddinge, ställer sig mycket komplicerat. Varför en annan lösning måste till. Exempelvis att leda de framtida höghastighetstågen i en tunnel förbi Stuvsta. Detta måste innebära att SGVF förslag (se skiss 2) om att överdäckanuvrande Stuvsta med en större infartsparkering än vad som finns idag, bör Huddinge Kommun samt Trafikverket ställa sig positiva till.

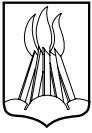
Då planområdet är beläget precis i anslutning till järnvägsstationen är det angeläget att entrén dit tillgängliggörs. Det samma gäller om man skall ta sig från planområdet till Stuvsta Centrum på andra sidan järnvägen. Enligt planförslaget ska detta åtgärdas med anläggande av en hiss och/eller rulltrappa i planförslaget ange/beskrivs inte var eller hur detta anläggs.

Kommentar

Kommunstyrelsen beslöt 2013-05-27 § 8 att godkänna detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl. i Huddinge kommun. Detaljplaneprogramförslaget innebär att infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar.

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.

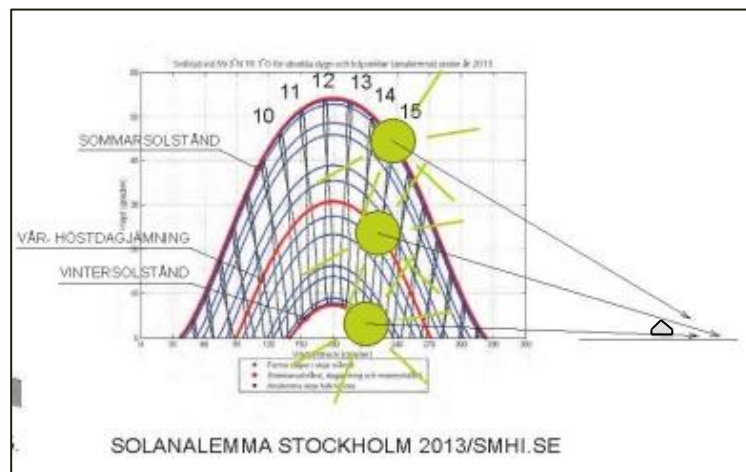


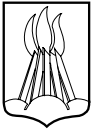
För flerbostadshus direkt mot villabebyggelsen på Byalagsvägen anger detaljplanen högst tre våningar. Detta för att bättre ta upp nivåskillnaderna och hålla nere höjden på flerbostadshusen. Dessutom skapas det i norr ett luftigt gårdsrum som öppnar sig mot Byalagsvägen samt en sammansatt byggnad med uppdelade volymer utmed Stambanavägen 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. Den delen av huskroppen mot järnvägen, i sju våningar, ligger inte direkt till Byalagsvägen. Planen anger sju våningar i den delen av planområdet för bland annat att skydda bostäderna från buller som kommer från järnvägen, skapa en tyst sida i innegården och släppa in ljus till innegården då högsta byggnaden ligger inte mot söder samt inte känns trångt för södra delen av gården.

Avseende överdäckning av Stuvsta station anser förvaltningen att arbetet med detaljplanen för Mjölner 4 m.fl. har utformats så att kommande bebyggelse inte hindrar eller inskränker handlingsalternativen i nämnd fråga. Förvaltningen håller med om att överdäckningar kan vara en lämplig lösning för att överbrygga barriäreffekter men detta ingår inte i planuppdraget.

När det gäller att hela Stuvsta Centrum måste ingå i en total detaljplan ser förvaltningen att förslaget inte kan möjliggöra inom denna detaljplan men den kan prövas i en annan process t.ex. ansökan om ett planbesked.

Idag finns inga kvantifierande riktlinjer för minsta antal soltimmar för vistelseytor vid bostäder, såsom tidigare angivits i olika byggnormer. En solstudie 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.





Bullersituationen är utredd i flera omgångar. Utredningarna visar att det med bullerskyddsåtgärder går att få till bostäder med god ljudkvalitet trots det utsatta läget. På gården är det också möjligt att anlägga en ljuddämpad utepplats som är attraktiv att vistas på.

Vid exploatering på attraktiv mark i kollektivtrafiknära lägen måste en mängd olika funktioner samsas. Det gör att det är svårt att utöka ytan för infartsparkeringen. Antal bilparkeringsplatser för infartsparkering kommer vara detsamma som dagens, dvs. ca 160 stycken. Därutöver tillkommer parkeringsplatser till de nya bostadshusen.

En av garagets ut-/infarter kommer vara i nära anslutning till grannfastighetens infart, mitt på Byalagsvägen. En annan placering av garagedfarten är inte möjlig, inte heller att skapa en infart respektive en utfart. För att förhindra onödiga trafikrörelser ska ett styrsystem installeras vilket tidigare än på Byalagsvägen meddelar om och var det finns plats i garagen.

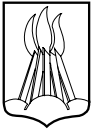
Gång- och cykeltrafiken kommer ha samma eller bättre möjlighet att passera exploateringsområdet som idag, för att inte försämra för dessa trafikslag. En ökning av biltrafik som genereras av infartsparkeringen bör inte ske. En ökning som beror av bostäderna som byggs kan ske, men är marginell.

Kopplingen mellan Stuvstas båda sidor kommer att vara som idag, genom spårvägstunneln, eller över bron mellan de båda sidorna. Tillgängligheten till Stuvsta centrum kommer att utredas vidare, men det sker inte inom detta detaljplaneprojekt.

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.

Även i framtiden kommer det vara möjligt att cykla Lillskogsvägen till stationen, men alla har inte pendeltågsstationen som målpunkt utan har Stambanvägen som genast väg. Denna sträcka är utpekad som en viktig länk i det övergripande cykelvägnätet.

Cykelbanan med dess passager håller på att projekteras, och exakt utformning tas fram i det arbetet och inte inom detaljplanearbetet. Utformningen kommer bli trafiksäker.



8. Trafikverket

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 med trygghetsboende och att förlägga infartsparkering i en parkeringsanläggning. Det centrala läget invid järnväg, väg och Stuvsta centrum gör att även service kan prövas inom planen.

Riksintresse

Exploateringen ligger i anslutning till Västra stambanan som är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar, det är av stor vikt att detta beaktas i planering och byggskede.

I detaljplanen har beaktats ett minsta avstånd mellan spårmittpunkt för ytterligare ett planerat spår och bostadsdelar; 30 m, respektive parkering, 15 m, i enlighet med tidigare yttrande.

Detaljplanegränsen ligger i det tillkommande spårets mitt. Ytterligare 6,5 meter inom detaljplanen tas i anspråk via en järnvägsplan när ett 6:e spår byggs ut. I den aktuella detaljplanen är marken betecknad som natur och GC-väg. För att säkerställa riksintresset ska planområdets nödvändiga funktioner kunna upprätthållas även vid ett utökat spårområde.

Buller, risk och vibrationer

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 göra avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller om 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 förutsätter att inget hinder avseende buller, risk eller vibrationer föreligger för en utbyggnad av Västra stambanan.

Avtal

När byggåtgärder genomförs på nära avstånd från järnväg krävs ett nära samarbete med Trafikverket. Kommunen ska finansiera Trafikverkets medverkan under projektering och utförande. Innan detaljplanen antas ska ett avtal upprättas mellan Huddinge kommun och Trafikverket som reglerar Trafikverkets bevakning.



Kommentar

Dialog förs med Trafikverket efter utställningen angående bl.a. ytterligare spår, Västra stambanan som utgör ett riksintresse, kopplat till planområdet. Det markbehov som nämnts av Trafikverket har beaktats inom planområdet. Detta innebär en skjutning på 6.5 m avstånd av GC-vägen som ligger mot järnvägen.

Den nya bebyggelsen fortsätter placeras och utformas så att den inte påverkar det sjätte spåret eller berörs av de risker som transporterna av farligt gods på järnvägen kan medföra. Förslaget fortsätter utgå från att inga bostadsdelar ligger närmare än ca 30 meter från det planerade nya spårets spårmitt samt att ingen parkering placeras närmare än ca 15 meter. Planbestämmelsen om utrymningsvägar fortsätter kvarstå för att säkerställa de boendes säkerhet.

Bullersituationen är utredd i flera omgångar. Utredningarna visar att det med bullerskyddsåtgärder går att få till bostäder med god ljudkvalitet trots det utsatta läget. På gården är det också möjligt att anlägga en ljuddämpad uteplats som är attraktiv att vistas på.

Planbeskrivningen har justerats och avtal mellan kommunen och Trafikverket rörande Trafikverkets bevakning ska upprättas. Avtalet ska vara påskrivet av parterna innan planen vinner laga kraft.

9. Vattenfall Eldistribution AB

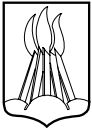
Vattenfall Eldistribution AB, nedan kallad Vattenfall har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerad detaljplan och lämnar följande yttrande.

Anslutningspunkter för respektive elservis ska se i samråd med Vattenfall. Blir dessa placerade utan att man först samrått med Vattenfall så kan stora tekniska problem vid anslutning uppstå. Till följd av exempelvis för långa servisledningar.

Med detta sagt så har Vattenfall utöver de synpunkter som framförts i samrådsskedet inget ytterligare att tillägga. Vattenfall har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter Vattenfall framförde i samrådsskedet.

Kommentar

Kommunen och exploitören har varit i kontakt med Vattenfall gällande frågorna ovan, och kommer att ha fortsatt samarbete med dem.



10. Stockholm Vatten AB

Till yttrandet bifogas en skiss som inte visas här.

Med anledning av Er skrivelse till Stockholm Vatten AB den 27 augusti 2015 med begäran om yttrande i rubricerat ärende meddelas härmed att från va-teknisk synpunkt följande kan anföras.

Befintliga va-ledningar

Befintliga va-ledningar kommer i konflikt med planerad bebyggelse inom fastigheten Mjölner 4. Ledningarna måste läggas om och flyttas till GC-vägen som går i planområdets östra del. Kostnaden för åtgärden skall exploatören svara för och det ska regleras via genomförandeavtal mellan exploatören och Stockholm Vatten VAAB. Detta bör förtydligas i exploateringsavtalet mellan exploatören och Huddinge kommun för att undvika oförutsedda kostnader i sammanhanDET.

VA-försörjning

Planerad bebyggelse kan va-försörjas via befintliga allmänna va-ledningar i Byalagsvägen, Stambandevägen respektive i GC-vägen öster om fastigheten.

Normalt vattentryck i området varierar mellan +78-80 MVP över stadens nollplan. Eventuellt behov av tryckstegring bekostas av exploatören.

Dagvatten

Det är viktigt att man vid exploatering av planområdet följer intensionen i Huddinge kommuns dagvattenstrategi och föreslagna åtgärder i dagvattenutredningen.

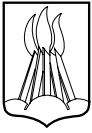
Övrigt; u-område

För att möjliggöra drift, underhåll och förnyelse av våra va-ledningarna som flyttas till GC-vägen behövs ett u-område avsättas i detaljplanen, se orange markering i bifogad kartsnitt.

Kommentar

Kommunen och exploatören har varit i kontakt med Stockholm Vatten gällande frågorna ovan, och kommer att ha fortsatt samarbete med dem. Huruvida flytt av ledningar blir nödvändig, eller omfattning av flytt, kommer vi se i det skede då gatuombyggnaden projekteras. Vem som bekostar eventuell flytt, och behov av tryckstegring regleras enligt det avtal kommunen och Stockholm Vatten har.

Dagvattensituationen är utredd och fördröjande åtgärder kommer att genomföras i enlighet med dagvattenstrategins intention.



Kommunen har varit i kontakt med Stockholm Vatten gällande u-område. Då platsen för rampen är trångt kan marken, som är i ca 4 m bred och har betecknats med GCVÄG på plankartan, tillgodese SVAB s behovet om att möjliggöra drift, underhåll och förnyelse av va-ledningarna.

11. Södertörnsfjärrvärme

Till yttrandet bifogas skisser som inte visas här.

Om kommunalmark överförs till kvartersmark, ska befintliga fjärrvärmeledningar skyddas genom införande av u-område på detaljplanen, samt att kommunen medverkar till upprättande av servituts- eller ledningsrätts- avtal, med ny fastighetsägare. Eventuell flytt av fjärrvärmeledning bekostas av beställaren. Vid projektering och byggstart ska byggaren ta kontakt med Södertörns Fjärrvärme AB för dokumentation och utsättning av fjärrvärmeledningar. Kartsnitt över området se sida 2 och Z-höjder inom området är i höjdsystem RH2000 sidan 3.

Södertörns Fjärrvärme AB har ingen erinran.

Teknisk försörjning

Föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet. Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området efter östra sidan av infartsparkeringen och kv. Balder 1, Odin 6 och Tor 12, 13 är ansluten till fjärrvärme

Kommentar

Fjärrvärmeledningarna som finns i planområdet kommer att flyttas och så att de inte ligger i kvartersmark.

Förvaltningen delar bolagets bedömning att uppvärmningen kan ske med vattenburna system som anslutas till fjärrvärmenätet. I en detaljplan regleras dock inte uppvärmningssystemet.

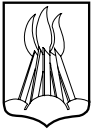
Sakägare

1. Tor 1

Vi motsätter oss dessa planer starkt fortsättningsvis.

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!

In- och utfart till det planerade garaget blir precis utanför våran utfart på Byalagsvägen 1 vilket kommer att medföra inte bara problem att ta sej ut med



våra egna bilar utan även bli en stor säkerhetsrisk då vi har 4 barn som ska ta sej in och ut från våran tomt. Kommer att bli en helt omöjlig situation för oss! Trafiksituationen idag är redan mycket besvärlig.

Vi kommer även att förlora en hel del ljusinsläpp och solljus då de höga husen kommer att skymma flera timmar om dagen. Vi kommer även att få massor av insyn.

Vi tänker även på att säkerheten och störande buller under byggtiden kommer bli ohållbart för oss boende i området.

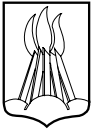
Kommentar

Kommunstyrelsen beslöt 2013-05-27 § 8 att godkänna detaljplaneprogram för Mjölner 4 m.fl. i Huddinge kommun. Detaljplaneprogramförslaget innebär att infartsparkeringen föreslås inrymmas i parkeringsanläggning i två våningar samt eventuell markparkering och bostäder innehållande trygghetsbostäder föreslås omfatta ca 3-7 våningar.

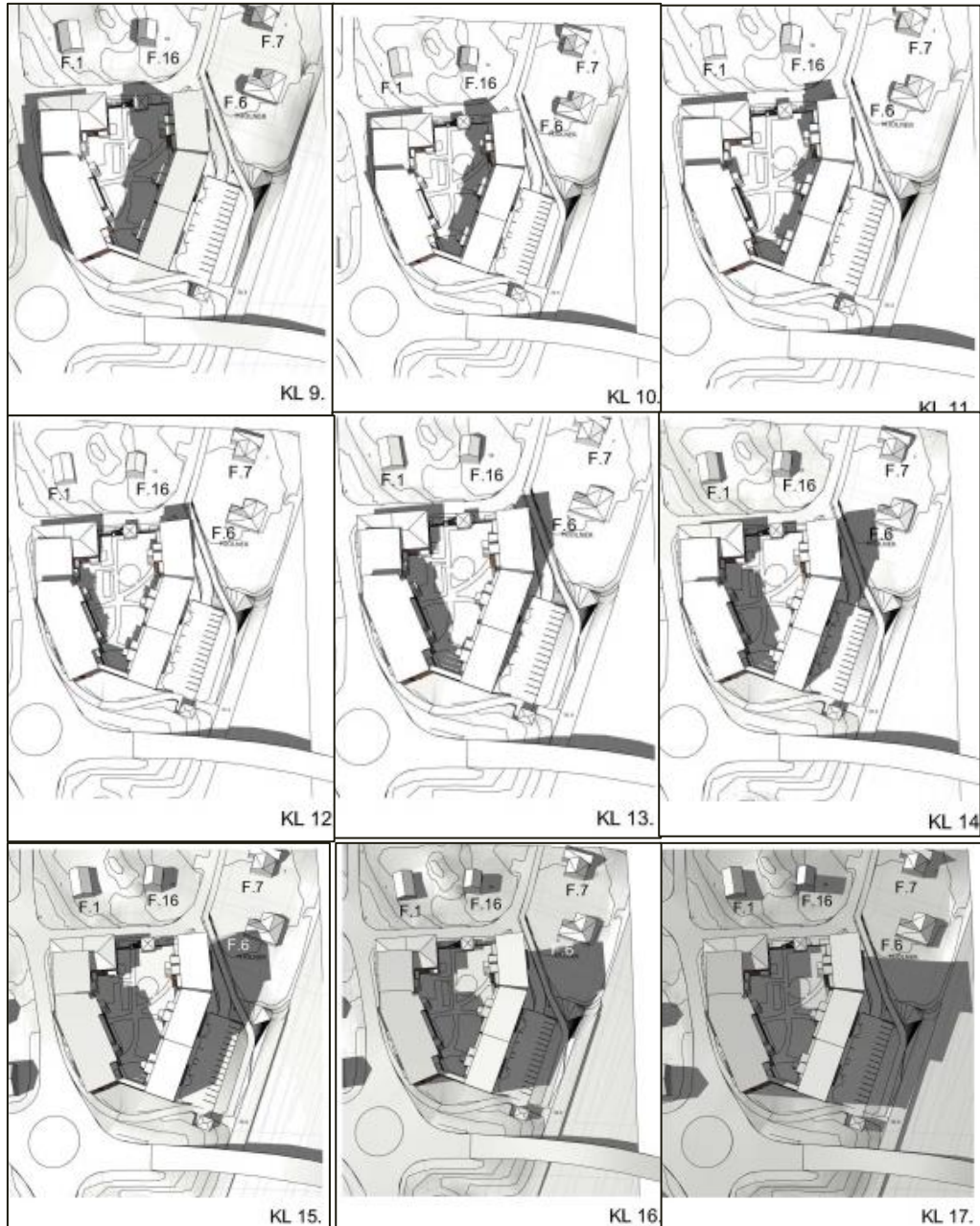
För flerbostadshus direkt mot villabebyggelsen på Byalagsvägen anger detaljplanen högst tre våningar. Detta för att bättre ta upp nivåskillnaderna och hålla nere höjden på flerbostadshusen. Dessutom skapas det i norr ett luftigt gårdsrum som öppnar sig mot Byalagsvägen samt en sammansatt byggnad med uppdelade volymer utmed 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. Den delen av huskroppen mot järnvägen, i sju våningar, ligger inte direkt till Byalagsvägen. Planen anger sju våningar i den delen av planområdet för bland annat att skydda bostäderna från buller som kommer från järnvägen, skapa en tyst sida i innergården och släppa in ljus till innergården då högsta byggnaden ligger inte mot söder samt inte känns trångt för södra delen av gården.

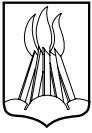
När det gäller husvärden för en eventuellt lägre försäljningspris då bygger höga hus i ett villaområde så är det inget som strykas. Vid utveckling av vårt samhälle finns det alltid personer som störs temporärt. Målsättningen i projekt är att begränsa detta.

En av garagets ut-/infarter kommer vara i nära anslutning till grannfastighetens infart. En annan placering av garagedriften är inte möjlig, men för att förhindra onödiga trafikrörelser ska ett styrsystem installeras vilket tidigare än på Byalagsvägen meddelar om och var det finns plats i garagen.

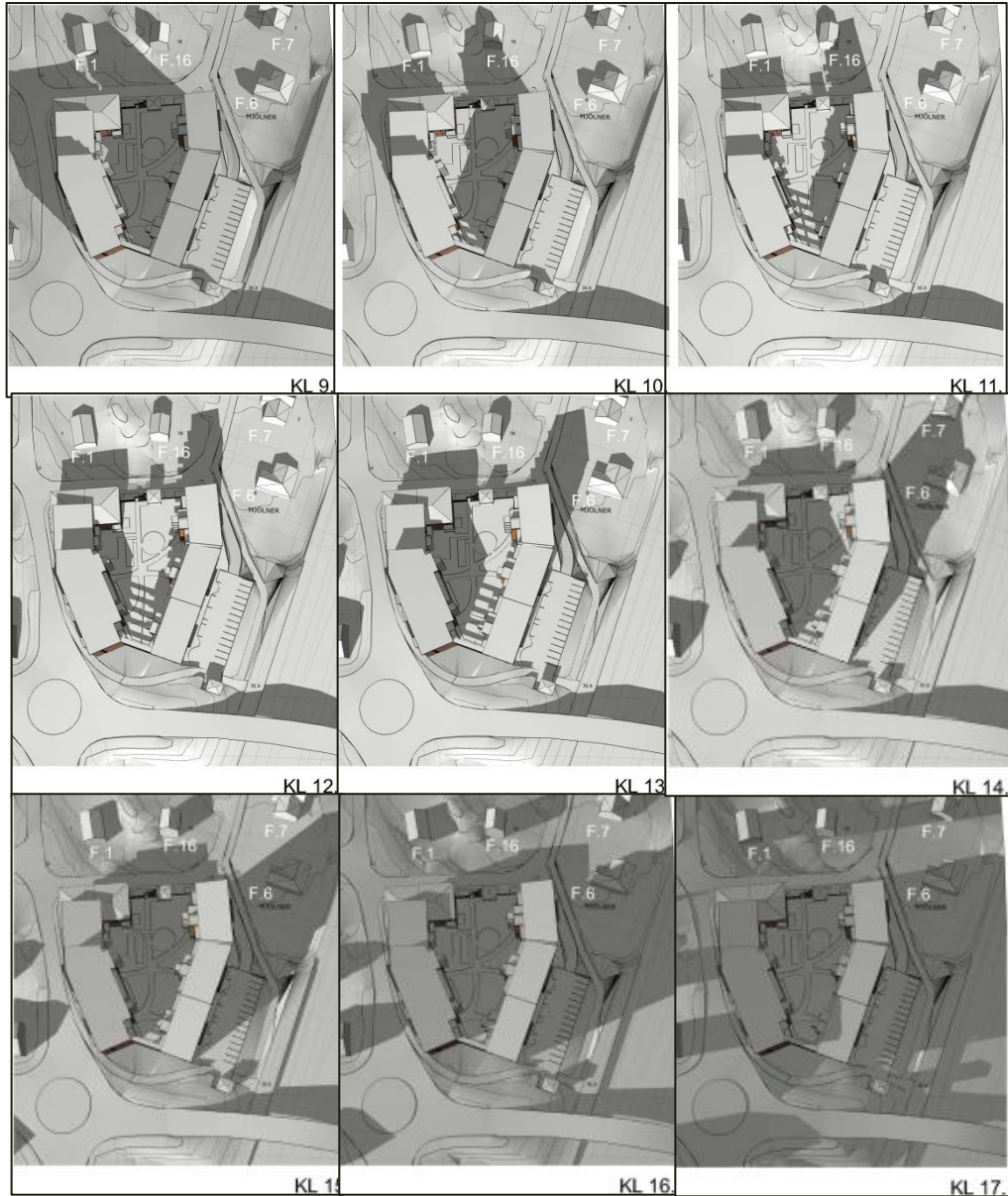


Fastigheten Tor 1 (F 1) kommer inte att skuggas av den nya bebyggelsen under sommaren, sommarsolstånd (omkring 21 juni) enligt solstudien, se nedan.

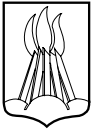




Nästan inte heller under vår och höstdagjämningen (kring 20 mars/22 september).



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.



Utsikten mot Byalagsvägen mellan nya hus och befintlig villabebyggelse kommer att ses som bilden nedan. Förvaltningen bedömer att planområdets inverkan på utsikt bilden är marginell.



När det gäller säkerheten och störande buller under byggtiden kommer det att studeras närmare inför genomförande för att minimera eventuella störningar. Målsättningen i projekt är att begränsa detta.

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING

Samhällsbyggnadsavdelningen, plansektionen

Raad Alwajid

Planhandläggare