



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

Detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1

Inom Trångsunds kommundel, Huddinge kommun

Sammanfattning

Remissinstanser

Polismyndigheten i Stockholms län, Svenska Kraftnät, Södertörns Fjärrvärme AB, Hyresgästföreningen, Swedavia Bromma Stockholm Airport och LFV har ingen erinran mot planförslaget.

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. 3 § ÄPBL. Detta förutsätter att kommunen i fortsatt planläggning kan redovisa att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till riskfrågor och markföroreningar. Vidare behöver synpunkter avseende geoteknik beaktas.

Kommentar: I enlighet med länsstyrelsens påpekande har planhandlingarna kompletterats med bestämmelser/förklarande för att säkerställa området mot ev. risker av farligt gods och markföroreningar samt ett förtydligande om geotekniskfrågan.

Miljönämnden anser att området är besvärligt ur bullersynpunkt. Men genom de föreslagna åtgärderna, som dessutom kommer att regleras i avtal, bör det vara möjligt att bygga bostäderna och ändå åstadkomma en ljudmiljö som kan accepteras. Inga gammelekar ska beröras av exploateringen i området.

Kommentar: Förvaltningen delar åsikterna om att kommande bostäder kommer att få en acceptabel ljudmiljö. Alla gammelekar ska beaktas och/eller skyddas i samband med exploateringen.

Förskolenämnden ställer sig positiv till planförslaget och att planerat bostadsbyggande sker inom ett redan befintligt bostadsområde med närhet till service och relativt väl utbyggd kollektivtrafik som ökar möjligheterna för ett hållbart resande. Behovet av ytterligare förskoleplatser som planerad bostads-utbyggnad sannolikt medför, beräknas kunna tillgodoses genom den permanenta förskolan Nytorps Mosse.

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

Huddinges pensionärsråd anser att det var bäst planerat med husens placering och garagen mot järnvägen och bra med utbyggnad av hyresrätter. För område 1 ska parkeringen utökas och husen höjs för att möjliggöra bl. a. butiker samt ekologisk kompensation vid p-husen bör göras. För område 2 förslår hissar vid naturområdet, utfarten från Korpstigen till Trångsundsvägen kräver översyn och dränering av mark i nivå med Trångsundsvägen bör göras.

Kommentar: All parkering för den nya exploateringen ska anordnas på kvartersmark vid respektive kvarter enligt parkeringsantalet som anges i detaljplanen. Avseende lokaler finns det i dagsläget möteslokaler i det befintliga huset Bonden 1 på Trångsundstorget 3-5 samt i Kungen 9 på Norströms väg 10 och Hammarströms väg 1-17. Avseende lokaler för butiker vill Huga Fastigheter koncentrera den verksamheten till byggnader närmast Trångsunds torg. När det gäller fruktträd har planen justerats för att bevara dem.

Förvaltningen kommer att följa upp så att exploatören anlägger planområdet med hög tillgänglighet. Vad gäller hissar vid naturområdet vid område 2 anses inte den nya exploateringen göra att behovet ökar nämnvärt. Trappan mellan området och Trångsunds centrum måste däremot tillgänglighetsanpassas. En dagvattenutredning har genomförts, som redovisar hur dagvattnet kan tas om hand på bästa sätt utifrån förutsättningarna på platsen.

Trafikförvaltningen vill att in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant och att vara med i fortsatt planarbete. Eventuella störningar från busstrafiken och pendeltåg ska beaktas. Samråd behövs angående avtalet för infartsparkeringen.

Kommentar: Projekteringsarbete för vägarna har startats och hänsyn har tagits till in- och utfarter som planeras. I samband med fortsatt vägprojektering kommer in- och utfarterna att hanteras i detalj. Planbestämmelserna anger att bostäderna ska utformas med tyst sida där den ekvivalenta ljudnivån inte får överskrida 50 dBA. Hälften av bostadsrummen och framför allt sovrum, ska placeras mot den tysta sidan. Maximala ljudnivåer klaras också på uteplatser/balkonger. I område 1 klaras detta med föreslagen planlösning. I område 2 klaras detta med delvis inglasning av balkonger samt specialfönster, enligt avtal ska också ljudklass B inomhus tillämpas. Förvaltningen håller med och ser även behovet av ett nära samarbete angående avtalet för infartsparkeringen.

Vattenfall önskar att en flytt av befintlig nätstation medför att befintliga kablar måste anpassas till det nya läget och att ett avtal behöver upprättas.

Kommentar: Anpassning till befintliga kablar har gjorts i planförslaget. Kommande exploateringsavtal kommer att innehålla att ett avtal mellan exploatören och Vattenfall ska upprättas.

Södertörns Brandförsvarsförbund anser att tillgänglighet och framkomlighet i område 1 ska beaktas även under byggtiden och särskilda krav på utrymning ska ställas i område 2 samt vattennätet bör klara att försörja sprinkler. Riskutredningen bör uppdaterats bl.a. att området 2 även bör ingå i den. Gestaltningsskisser ska stämma överens med plankartan. *Kommentar: Riskutredningar, planbeskrivningen och förslagsskisser har uppdaterats efter samrådet för att bl.a. tillgodese Södertörnssynpunkter.*

Trafikverket anser att nödvändiga åtgärder för farligt gods bör regleras som planbestämmelser. Ny bebyggelse, parkeringsplatser och körytan kan/bör anläggas 30 respektive 15, 9 meter från närmsta spårmitt. Prognoser för 2030 ska användas för både väg och järnvägstrafik vilket innebär att bullerutredningen behöver revideras. Samråd bör ske kring lämplig utformning och placering av servitutsvägen. Trafikverket saknar uppgift kring vad detta innebär för trafikallsträng. Järnvägens stabilitet kan påverkas pga. förändringen på grundvattennivå. En flyghinderanalys bör göras. Befintlig dagvattenledning ska inte utnyttjas vid planerad exploatering.

Kommentar: En planbestämmelse (b1) om nödvändiga åtgärder för farligt gods som rekommenderats i riskanalysen redovisade på plankartan. Ny bostadsbebyggelse ska inte understiga 30 m avstånd mot Nynäsbanan. Ett skyddsplank/mur har lagts i södra kanten av parkeringsplatser som är i 11 m avstånd mot Nynäsbanan. I kommande projektering kommer exploatören/Huge fastigheter att samråda med Trafikverket avseende detaljutformning av detta plank/mur mot spår. Bullerutredningen har reviderats i enlighet med Trafikverkets påpekande, som visar att de nya bostäderna kommer att få godtagbara ljudförhållanden. Även ljudmiljön vid befintlig bebyggelse kommer att få bättre ljudförhållande.

Exploatören kommer att som en del av projekteringen utföra geoteknisk och hydrologisk utredning som underlag för byggnadsprojektering. Den utredningen kommer att redovisas för Trafikverket. Dessutom kommer exploatören att teckna avtal med Trafikverket avseende förläggning av ny VA-ledning under järnvägen. Förvaltningen delar uppfattningen om behovet av samråd angående servitutsvägen. Förvaltningen bedömer att befintliga vägar har kapacitet för den marginella ökningen av trafikflöden vid exploateringen. Kontakt förs med berörda angående planerade höga byggnader som inte kommer att bli flyghinder.

Stockholm vatten har ingen erinran mot föreslagen detaljplan. Befintlig avloppstunnel ligger i kanten av planområdet och tunnelns säkerhetsavstånd innebär att lägsta nivå för schakt-/markarbeten är +22,0 meter över nollplanet som ersätter tidigare lägsta schaktnivå + 27,0 m.

Kommentar: Lägsta schaktningsnivån har ändrats i enlighet med Stockholm vattens önskemål.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Sex yttranden har lämnats från ägare/boende. De vanligast förekommande synpunkterna har rört: rondell vid överfarten, parkeringsplatser, dagvattensituationen, inomhusbuller, gemensamhetsanläggningar, kostnader för trafiklösningar, kvartersgräns, solstudie och siktanalys i område 1, grönområde och träd samt lekplatsen som försvinner i område 1.

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:

- Ytan för gårdskvarter i område 1 har ändrats så att justeringar av gårdskvarterets utformning möjliggörs.
- En anpassning av byggrätten har skett för att så långt det är möjligt bevara befintlig vegetation, såsom raden med fruktträd utmed Trångsundsvägen.
- Ett släpp för naturmark tillkommer mellan p-platser i område 2 och fastigheterna Prinsen 10, 11.
- Planområdesgränsen har ändrats i sydost. Justeringarna innebär att rondellen utgår och ersätts med en ny trafiksäkerhetslösning. I och med det kommer inte heller några ekar att påverkas.
- En gemensamhetsanläggning (*g*) inom område 1 har bildats.
- Planbestämmelser om (*b₂*) och (*plank*) har införts inom planområdet för utbyggnaden av området mot järnvägen, för att säkerställa området mot ev. risker av farligt gods.
- Lägsta schaktningsnivån för avloppstunnelns område har ändrats (från + 27,0 till +22,0 m över nollplanet) i enlighet med Stockholm vattens önskemål.
- Bullerutredningen och riskanalysen har uppdaterats.
- Geoteknisk och hydrologisk utredning som underlag för byggnadsprojektering kommer att utföras.
- Illustration för flerbostadshuset har förtydligats.
- Planbeskrivningen har uppdaterats och förtydligats.
- 3D-modellen har uppdaterats och solstudien har omarbetats samt en siktanalys för område 1 har gjorts.

Bakgrund

Planområdet ligger centralt i Trångsund med närhet till service och kollektivtrafik. Planeringens syfte är att ge förutsättningar för att inom del av fastigheten Bonden 1 möjliggöra en utbyggnad med bostäder. Den ska också möjliggöra att inom del av fastigheten Hammartorp 1:1 uppföra ett högt punkthus för ungdomsbostäder.

Området är bullerutsatt både från tåg och omgivande vägar och det medför krav på utredningar för buller, vibrationer samt hur bebyggelsen kan utformas för att uppnå gällande riktvärden. Även att utarbeta en riskanalys kan bli aktuellt.

Trångsund består i huvudsak av bebyggelse från 1960- och 1970-talet. Närheten till den tidstypiska centrumbebyggelsen ställer även krav på gestaltning och volym på nytillkomna byggnader. Det innebär ett ingrepp i befintlig miljö och kräver omsorg vid anpassning i terrängen.

Detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1 m.fl. finns med i kommunens projektplan för samhällsbyggnadsprojekt med programstart maj 2010.

Hur har plansamrådet gått till?

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 27 mars 2014, § 33 att plansamråd får ske av detaljplan för del av Bonden 1 och del av Hammartorp 1:1 m.fl. Samråd har skett under tiden 7 april – 23 maj 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-film och 3D-pdf fanns på hemsidan i samband med plansamrådets början.

Ett informationsmöte hölls den 12 maj 2014 i, där sex personer deltog, förutom tre tjänstemän från miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen samt två personer från Hüge.

Yttranden

Under och efter samrådstiden har 21 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 planenheten för granskning.

Följande remissinstanser har ingen erinran

- Polismyndigheten i Stockholms län
- Svenska Kraftnät
- Södertörns Fjärrvärme AB
- Hyresgästföreningen
- LFV
- Swedavia Bromma Stockholm Airport

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Ett förslag till detaljplan, upprättat i februari 2014, har översänts till Länsstyrelsen för samråd enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL.

Planområdet ligger centralt i Trångsund och i direkt närhet av Nynäsbanan. Planförslaget innebär att två flerbostadshus, varav ett för ungdomsbostäder kan byggas. Totalt innefattar förslaget cirka 165 lägenheter.

Enligt 5 kap. 22 § ÄPBL ska Länsstyrelsen under samrådet bl.a. särskilt ta till vara och samordna statens intressen, ge råd om tillämpningen av 2 och 3 kap., verka för att riksintressen tillgodoses, att miljökvalitetsnormer följs och att strandskydd inte upphävs i strid med gällande bestämmelser, och verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt.

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. 3 § ÄPBL. Detta förutsätter att kommunen i fortsatt planläggning kan redovisa att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till riskfrågor och markföroreningar. Vidare behöver synpunkter nedan avseende geoteknik beaktas.

Riskfrågor

Planområdet gränsar i söder till Nynäsbanan som utgör riksintresse för kommunikationer. I dagsläget transporteras farligt gods på Nynäsbanan och en utbyggnad av Norviks containerterminal kan innebära att mängderna farligt gods ökar i en framtid. Det är av stor vikt att långsiktigt säkerställa att alla typer av gods kan transporteras på banan.

Länsstyrelsen anser att i område 1 behöver fönsterglas i bostadsfasad som vetter mot spåret utföras i lägst brandteknisk klass EW30. Detta för att förhindra brandspridning in i bostäderna vid en olycka med brandfarlig vätska eller gas. Frågan behöver regleras med planbestämmelse på plankartan.

Plankartan medger att ett parkeringsgarage i två plan får uppföras cirka 15 meter från spåret. Länsstyrelsen anser att parkeringsgarage inom 20 meter från spåret bör utformas så att det förhindrar brandspridning, till exempel genom att fasaden mot spåret utförs i obrännbart material. Även denna fråga bör regleras på plankartan.

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att om parkeringsplatser anläggs närmare än 15 meter från spårmittpunkt ska ett skydd finnas mot järnvägen som

exempelvis ett plank och helst med tak. Plankartan behöver justeras i enlighet med detta.

Markföroreningar

Enligt information hos Länsstyrelsen har det funnits en kemtvätt på fastigheten Bonden 1, i närheten av planområdets nordvästra hörn på adressen Trångsundstorget 3. Spill och läckage från kemtvättar kan i vissa fall leda till en långlivad, komplex och allvarlig föroreningsproblematik. I och med en ändrad markanvändning bör kommunen inom planprocessen, klargöra om det finns markföroreningar som skulle kunna innebära problem för människors hälsa och miljön. Vid undersökningar och eventuella åtgärder bör samråd med tillsynsmyndigheten ske.

Geoteknik

Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att ett geotekniskt underlag behöver presenteras som visar att grundläggningsarbeten inte kommer att påverka järnvägens stabilitet. Länsstyrelsen förutsätter, att även frågor som berör avvattning av området och hur sättningsskador och underminering av bankroppen kan undvikas, tydliggörs i planhandlingarna.

Kommentar

I enlighet med länsstyrelsens påpekande har detaljplanekartan kompletterats med bestämmelser för att säkerställa området mot ev. risker av farligt gods. Två bestämmelser om (b2) och (plank) har införts inom planområdet för utbyggnaden av området mot järnvägen. Det innebär att bostadsfasaden med glas/fönster som vetter mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30. Det innebär också att ett skyddsplank ska anordnas till en höjd av minst +42,0 och högst +44,0 m över nollplanet, fasaden samt taket i minst sex meter mot järnvägen ska utföras i obrännbart material.

När det gäller markföroreningar har frågan utretts efter plansamrådet, vilken visar att kemtvätten har bara en vanlig tvättmaskin för hushåll och gör bara vanlig vattentvätt vid brådska beställningar. Ägaren har haft tvätten i 20 år och skickar iväg all tvätt. Ägaren dessförinnan gjorde samma sak, så någon kemtvätt har aldrig förekommit på stället.

Avseende geoteknik kommer exploatören att som en del av projekteringen utföra geoteknisk och hydrologisk utredning som underlag för byggnadsprojektering. Den utredningen kommer det att redovisas för Länsstyrelsen och Trafikverket. Dessutom kommer exploatören att teckna avtal med Trafikverket avseende förläggning av ny VA-ledning under järnvägen. Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande om geoteknikfrågan.

Miljönämnden

Förslag till beslut

Miljönämnden tillstyrker förslaget till detaljplaneprogrammet under beaktande av miljötillsynsavdelningens synpunkter med följande tillägg:

Miljönämnden delar Länsstyrelsens uppfattning om att en konsekvensanalys bör göras för vilket skyddsavstånd och vilka skyddsåtgärder som behövs för den naturminnesmärkta gammeleken i område 1. Bedömningen är att grävarbeten bör undvikas upp till 90 meter från trädet, samtidigt anges i planebestämmelserna att hänsyn tagits till en skyddszon om 5 meter.

Ytterligare en ek påverkas i område 1 samt ett antal gammelekar utanför planområdet i anslutning till ett nytt tänkt läge för rondellen. Miljönämnden vill lyfta vikten av att samtliga gammelekar bevaras i området och att alternativa lösningar så långt det är möjligt övervägs. I planbeskrivningen konstateras att "Ingen ekologisk kompensation har bedömts som nödvändig" och miljönämnden förutsätter att detta gäller under förutsättning att inga gammelekar berörs av exploateringen i området.

Överläggning i miljönämnden

Ordföranden föreslår nämnden besluta att tillstyrka förslaget till detaljplaneprogrammet under beaktande av miljötillsynsavdelningens synpunkter med följande tillägg:

Miljönämnden delar Länsstyrelsens uppfattning om att en konsekvensanalys bör göras för vilket skyddsavstånd och vilka skyddsåtgärder som behövs för den naturminnesmärkta gammeleken i område 1. Bedömningen är att grävarbeten bör undvikas upp till 90 meter från trädet, samtidigt anges i planebestämmelserna att hänsyn tagits till en skyddszon om 5 meter. Ytterligare en ek påverkas i område 1 samt ett antal gammelekar utanför planområdet i anslutning till ett nytt tänkt läge för rondellen. Miljönämnden vill lyfta vikten av att samtliga gammelekar bevaras i området och att alternativa lösningar så långt det är möjligt övervägs. I planbeskrivningen konstateras att "Ingen ekologisk kompensation har bedömts som nödvändig" och miljönämnden förutsätter att detta gäller under förutsättning att inga gammelekar berörs av exploateringen i området.

Arbetsutskottets beslut

Ärendet överlämnas till nämnden utan eget ställningstagande.

Sammanfattning

Planens syfte är att ge förutsättningar för att inom del av fastigheten Bonden 1 möjliggöra en utbyggnad med bostäder, cirka 90 lägenheter i 5 – 6 våningar. Inom del av fastigheten Hammartorp 1:1 planeras för ett 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter för ungdomsbostäder. Området är utsatt för

buller från både väg och järnväg. Enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning (Tyréns 2012) uppgår bullernivåerna som mest till 61 – 65 dBA vid Trångsundsvägen. De maximala ljudnivåerna uppgår som mest till 90 – 95 dBA närmast järnvägen. I område 2 ligger de maximala ljudnivåerna i intervallet 80 – 85 dBA. Gällande riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalent inomhus
- 45 dBA maxinivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalent utomhusnivå vid fasad
- 70 dBA maxinivå vid uteplats i anslutning till bostad

I centrala och kollektivtrafiknära områden som det aktuella kan enligt Boverket avsteg från riksdagens riktvärden accepteras. Avsteg innebär en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45 – 50 dBA) vid fasad. Då den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA vid fasad ska man eftersträva ljudklass B enligt svensk standard inomhus. Det innebär högst 26 dBA ekvivalent och högst 41 dBA maximal ljudnivå inomhus. Vidare ska varje lägenhet ha tillgång till balkong/uteplats eller gemensam uteplats i anslutning till bostaden med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Detta kommer att regleras i avtal. För att klara samtliga krav kommer olika byggnadstekniska åtgärder att vidtas. Exempelvis en extra glastruta i fönstren och inglasad balkong. Så långt det är möjligt kommer husen och lägenheterna att orienteras så att skyddseffekt uppnås.

Miljötillsynsavdelningens synpunkter

Området är besvärligt ur bullersynpunkt. Men genom de föreslagna åtgärderna, som dessutom kommer att regleras i avtal, bör det vara möjligt att bygga bostäderna och ändå åstadkomma en ljudmiljö som kan accepteras.

Kommentar

Samråd har skett med Länsstyrelsen angående den naturminnesmärkta gammeleken i område 1. Ett skyddsavstånd i en radie som motsvarar kronas utbredning får inte grusas eller hårdgöras. Dessutom rekommenderas ett säkerhetsavstånd på ytterligare 5 meter, utanför kronans projektion på marken. Detaljplanen har tagit hänsyn till detta, med en skyddszon på 5 meter, förutom kronans projektion, i planbestämmelserna.

Alla gammelekar ska beaktas och/eller skyddas i samband med exploateringen. Planområdesgränsen har ändrats i sydost. Justeringarna innebär att rondellen utgår och ersätts med en ny trafiksäkerhetslösning. I och med det kommer inte heller några ekar påverkas.

Förskolnämnden

Förskolenämndens beslut;

Förskolenämnden godkänner förvaltningens synpunkter och överlämnar tjänsteutlåtandet som nämndens yttrande till samhällsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

Planområdet ligger cirka 150 meter öster om Trångsunds torg och omfattar cirka två hektar. Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra bostads-bebyggelse inom del av fastigheterna Bonden 1 och Hammartorp 1:1 m.fl. Vidare syftar planen till att ange en ny gatustruktur för del av Trångsunds-vägen och att tillgängliggöra marken för en framtida reglering av parkering.

Planförslaget innebär utbyggnad av två flerbostadshus varav ett för ungdomsbostäder. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i 5 -7 våningar och i område 2 uppförs ett 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter för ungdomsbostäder.

Förvaltningen ställer sig positiv till planförslaget och att planerat bostadsbyggande sker inom ett redan befintligt bostadsområde med närhet till service och relativt väl utbyggd kollektivtrafik som ökar möjligheterna för ett hållbart resande. Det är en viktig del med tanke på sociala värden och miljöhänsyn.

I närheten av planerat bostadsområde ligger sex kommunala och en enskilt driven förskola. Behovet av ytterligare förskoleplatser som planerad bostadsutbyggnad sannolikt medför, beräknas kunna tillgodoses genom den permanenta förskolan Nytorps Mosse. Den ska ligga strax intill Edboskolan, färdigställande av förskolan beräknas till augusti 2015.

Utredning för ytterligare en ny förskola i Sjöängen med fem avdelningar kommer att starta under 2014. Tomtmark finns avsatt för förskola inom den kommunägda fastigheten Sjöängen 2:3 och omfattar drygt 6 900 kvadratmeter.

Kommentar

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

Huddinge pensionärsråd

Pensionärsrådets arbetsutskott beslutar enligt uppdrag av Huddinge Pensionärsråd den 22 april 2014 § 6 att följande är Pensionärsrådets remissvar i ärendet:

Första förslaget var bäst planerat med husens placering och garagen mot järnvägen. Bra med utbyggnad av hyresrätter, detta är ett krav.

Område 1:

a. Parkering och garageplatser måste utökas p.g.a. borttagning av gamla p-platser och att behov kommer att finnas så länge man tillåter bilar.

Vi föreslår att husen höjs till 6-8 våningar för att möjliggöra möteslokaler, butiker och garageplatser även under husen.

b. Ekologisk kompensation vid de föreslagna p-husen, plantera fruktträd, bärbuskar med ätliga bär och blommor.

Område 2: Korpstigen

a. Ja till ungdomsbostäder.

b. Nivåskillnaderna är stora mellan Trångsundsvägen och Korpstigen och vi föreslår hissar.

"Vinkbussar" ska trafikera hela området, som är ett gammalt krav från 2005.

c. Utfarten från Korpstigen till Trångsundsvägen är farlig och kräver översyn. Om trafiken stängs av får trafik till Trångsundsvägen blir det stor belastning på Lilla vägen och Tjäderstigen där det finns en förskola.

d. Dränering av mark i nivå med Trångsundsvägen.

Hu sens arkitektur: Bygg vackra hus Stil "art deco". Byggstart ska ske inom 2 år!

Lek och rekreation

Badplatser: Ska vara utrustade med räddningsutrustning, sand, toaletter, bord och soptunnor. Gärna kiosker som hålls öppna sommartid. Sjöängsbadet prioritering 1. Mindre ute-gym: Anordnas vid grönytor på många ställen och badplatser. Elljusspår: Förnyas och underhålls.

Fjärilsdalen: Område vid Näckrosvägen innan Trångsunds gård med många och ovanliga fjärilsarter måste bevaras.

Cykel- o. gångvägar: Översyn av befintliga CG och utökning av fler CG.

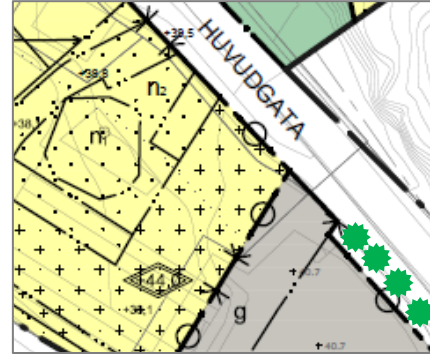
Generellt för gångstråk med lutning är att man förser dem med räcken för att äldre och handikappade ska kunna ta sig fram lättare.

Kommentar

All parkering för den nya exploateringen ska anordnas på kvartersmark vid respektive kvarter. Närheten till kollektivtrafik gör att kommunens gällande parkeringsnorm kan sänkas något, men antalet parkeringsplatser i planförslaget anses vara tillräckligt. Planområdet innehåller de 105 befintliga p-platserna plus de platser som behövs för det nya huset. Dessutom kommer planen således inte reducera antalet p-platser i planområdet utan anger möjliggöra dubbelt så många p-platser i infartsparkeringen.

Avseende lokaler finns det i dagsläget möteslokaler i det befintliga huset Bonden 1 på Trångsundstorget 3-5 samt i Kungen 9 på Norströms väg 10 och Hammarströms väg 1-17. Avseende lokaler för butiker vill Huga Fastigheter koncentrera den verksamheten till byggnader närmast Trångsunds torg.

När det gäller fruktträden i område 1 har planen justerats för att bevara den raden av fruktträd utmed Trångsundsvägen, se() i bilden. Dessutom har det införts en bestämmelse om (n2) på plankartan för de fruktträd vid den gamla eken. Detta innebär att plantering ska finnas "i form av fruktträd och blommor mm", som ska regleras i exploateringsavtalet.



Förvaltningen kommer att följa upp så att exploatören anlägger planområdet med hög tillgänglighet. Vad gäller hissar vid naturområdet vid område 2 anses inte den nya exploateringen göra att behovet ökar nämnvärt. Trappan mellan området och Trångsunds centrum måste däremot tillgänglighetsanpassas.

Frågan om "vinkbuss" ligger inte inom ramen för detta detaljplanearbete, men önskemålet vidarebefordras till ansvarig avdelning.

Utfarten från Korpstigen på Trångsundsvägen kommer att studeras vidare under projekteringen av gatan.

En dagvattenutredning har genomförts som föreslår ett avskärande dike mellan bergsslänten och Trångsundsvägen för omhändertagande av dagvatten.

Parken längs med Trångsundsvägen finns med i Huddinge kommuns parkprogram, med förslag på upprustning.

Övriga synpunkter under lek och rekreation ligger inte inom ramen för detta detaljplanearbete. Synpunkterna och åsikterna överlämnas till berörda avdelningar inom kommunen för beaktande i den fortsatta planeringen.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen ser fortsatt positivt på planerad bebyggelse i ett kollektivtrafikhärläge som detta.

De in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik.

I det fall busshållplatsen på Trångsundsvägen berörs av planerna så vill Trafikförvaltningen vara med i fortsatt planarbete.

Eftersom planområdet ligger i ett kollektivtrafikstråk är det mycket viktigt att eventuella störningar från busstrafiken och pendeltåg beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är även att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan t ex uppkomma vid korsningar och busshållplatser. För den planerade bebyggelsen som vetter mot gatan bör sovrum undvikas mot gatan där hållplatsen ligger eftersom SL-trafiken har externa högtalarutrop från bussarna samt informationsutrop på hållplatserna. Bedömning bör göras av möjlighet att innehålla Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller i sovrum. Trafikförvaltningen anser även att det i planen bör beskrivas hur utrop från Trångsunds station hanteras med avseende på buller, samt även att eventuell bullerstörning från infartsparkeringen beskrivs.

I det fall planen innebär förändringar i det mellan Trafikförvaltningen och Huddinge kommun gemensamma avtalet för infartsparkering i den södra delen av avtalsområdet så behöver ytterligare samråd ske i frågan.

Kommentar

Projekteringsarbete för vägarna har startats och hänsyn har tagits till in- och utfarter som planeras. I samband med fortsatt vägprojekteringen kommer in- och utfarterna att hanteras i detalj, samt busshållplatsernas placering. Dialog kommer att föras med Trafikförvaltningen under projekteringsarbetet

Planbestämmelserna anger att bostäderna ska utformas med tyst sida där den ekvivalenta ljudnivån inte får överskrida 50 dBA. Hälften av bostadsrummen och framför allt sovrum, ska placeras mot den tysta sidan. Maximala ljudnivåer klaras också på uteplatser/balkonger. I område 1 klaras detta med föreslagen planlösning. I område 2 klaras detta med delvis inglasning av balkonger samt specialfönster, enligt avtal ska också ljudklass B inomhus tillämpas.

Förvaltningen håller med och ser även behovet av ett nära samarbete angående avtalet för infartsparkeringen. Däremot sker inga förändringar kring avtalet om inte p-hus byggs.

Vattenfall

Till yttrandet bifogas en karta som inte visas här.

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV

lågspänningsledning, lila linje = O, 1 kV signalkabel. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är mark fårlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyxtförsedd kvadrat.

Eventuell flytt av befintlig nätstation utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören. En eventuell flytt av befintlig nätstation medför att befintliga kablar måste anpassas till det nya läget (E-området).

Flytt av kablar m.m. kommer att utföras av Vattenfall efter beställning. Avtal om flytt av elanläggning kommer troligen även att behöva upprättas. Vattenfall anser att det är viktigt att en dialog förs mellan exploatör, kommun och Vattenfall omgående gällande ovannämnda synpunkter.

Eventuella avtal och beställningar måste ingås mellan parterna innan detaljplanen vinner laga kraft.

Kommentar

Anpassning till befintliga kablar har gjorts i planförslaget.

Kommande exploateringsavtal kommer att innehålla att ett avtal mellan exploatören och Vattenfall ska upprättas samt att flytt av den befintliga nätstationen ska bekostas av exploatören.

Södertörns Fjärrvärme AB

Till yttranden finns kartskisser 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 ledningsrättsavtal, med ny fastighetsägare. Eventuell flytt av fjärrvärmeledning bekostas av beställaren.

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 Trångsundsvägen och kv. Bonden 1 - 2, Prinsen 3 -5 och Mikrofonen 1 är ansluten till fjärrvärme.

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

Kommentar

Fjärrvärmeledningarna som finns i planområdet ligger inte i kvartersmark.

Förvaltningen delar bolagets bedömning att uppvärmningen kan ske med vattenburna system som anslutas till fjärrvärmenätet. I en detaljplan regleras dock inte uppvärmningssystemet, men anslutning till fjärrvärmenätet, samt ledningsdragning, kommer att studeras närmare i detaljprojekteringen av gatan.

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

Södertörns Brandförsvarsförbund

Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risk för brandspridning
I. Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 (brandvattenförsörjning) samt PM 609 (framkomlighet för räddningstjänstens fordon) skall enligt planhandlingen beaktas i projekteringsarbetet. Det framstår dock inte på ritningar och i dokument hur detta görs. Gällande framkomlighet är det särskilt viktigt att klargöra hur tillgängligheten ser ut till bostadshus i område I. Enligt skisser på gestaltning skall dessa bostadshus byggas som kvartersbebyggelse i kvadratform. Det är på bilderna oklart hur räddningstjänsten kommer åt gården för etablering vid en insats. Det går ej heller att utläsa huruvida uppställningsplatser för våra fordon kommer att upprättas på utsidan av kvarteret alternativt på insidan i de fall då lägenheter inte är genomgående och enbart kan nås från innergården. Trapphus rekommenderas dock etableras i enlighet med PM 615 i form av säkra trapphus för att förbättra utrymningssituationen för de boende. Med sådan lösning behöver inte uppställningsplatser för höjdfordon beaktas. Tillgänglighet för fordon till innergård kvarstår dock. Skisserna överensstämmer inte med varandra då det i plankartan anges att utrymningsvägar skall vara vända bort från järnvägen, medan utrymningsväg på exempelvis skiss på sida 24 och 25 i planhandling förefaller vara placerad på järnvägssidan av husen. Vi förespråkar plankartans och riskanalysens krav på utrymningsvägar bort från järnvägen.

Det är viktigt att dessa frågor, framförallt gällande tillgänglighet och framkomlighet, beaktas även under byggtiden. Detta bör särskilt beaktas då vägar skall byggas om och en rondell flyttas.

I område 2 planeras ett nio våningshus. Hus över åtta våningar ställer särskilda krav på utrymning, i form av säkra trapphus, vilket skall tas i beaktande i projekteringen.

2. Vattennätet i det ändrade planområdet bör klara att försörja sprinkler i de byggnader där det kan bli aktuellt. Södertörns brandförsvarsförbund förespråkar sprinkler som en del i brandskyddet. Både som alternativ lösning när man gör avvikelser i det byggnadstekniska brandskyddet och som en del i brandskyddet i

de fall där inga avvikelser förekommer. Så kallade bostadssprinkler (t ex enligt SBF-reglerna) i en- eller flerbostadshus utgör ett bra och kostnadseffektivt skydd mot brand och brandskador. I de fall kommande exploatörer är kända bör en diskussion ske mellan kommunen och dessa redan i detaljplanskedet för att underlätta en sprinklerinstallation samt minimera kostnaderna.

Synpunkter med anledning av risker:

3. Enligt länsstyrelsens rapport 2000:01 "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter med farligt gods samt bensinstationer" ska riskerna utredas vilket har gjorts i rapporten "Riskanalys avseende närheten till Nynäsbanan" (Brandskyddslaget, 2013). Ett antal frågetecken gällande riskanalysen som önskas tydliggjorda lyfts nedan. Innan detta tydliggjorts kan vi inte bedöma resultatet av riskanalysen.

- Det förefaller märkligt att individrisken är större inomhus än utomhus, särskilt då det största riskbidraget sker från brand i brandfarlig vätska. Vi har vid kontroll av analysen inte kunnat förstå hur detta samband uppkommer.
- Diskussioner om omgivningens utformning bör föras. Kan det vara så att den höjdskillnad som är positiv för att hålla nere spridningseffekten vid en olycka också kan ha negativa konsekvenser på frekvensen av ett läckage av något slag? Vid en eventuell urspårning bör sannolikheten för brott/hål i tank ökas om omgivningen befinner sig på en högre nivå än spåret. Att ett urspårande tåg har material runt spåret att "köra in i" bör även påverka sannolikheten för att en brand skall uppstå vid en urspårning.

- För samhällsrisk och beräkning av denna bör även område 2 och dess befolkningstäthet beaktas eftersom detta område ligger inom det utredda avståndet. Detta bör innebära ytterligare ca 75-150 boende.

4.Som ovan påpekats stämmer inte gestaltningsskisser överens med plankartan vilket troligtvis inte enbart påverkar riskhanteringen i form av risk till följd av olycka med farligt gods utan troligtvis även kan ha påverkan på utformning till följd av bullerstörning, vilket bör kontrolleras i de bullerutredningar som gjorts.

5. Vi ser positivt på det plank som utförs för att skydda mot buller då detta även kan ha positiv inverkan på risker till följd av olycka med farligt gods

Kommentar

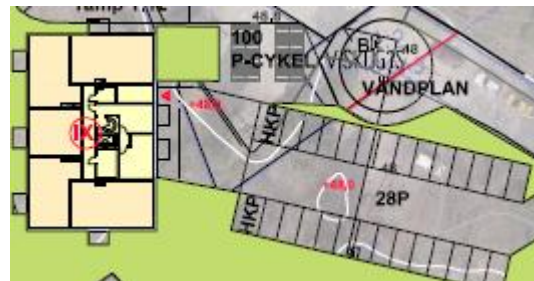
Riskutredningen har kompletterats med bl.a. att område 2 har ingått i riskanalysen. Synpunkterna avseende räddningstjänstens tillgänglighet och framkomlighet samt brandvattenförsörjning noteras.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande om att lägenheterna i område 1 utryms via brandsäkra trapphus. De trapphus som vetter mot spårområdet har också en alternativ utrymningsväg mot sida som är vänd från järnvägen.



När det gäller skisser och utrymningsvägar, har planbeskrivningen och förslagskisser uppdaterats så att skisserna och plankartan överensstämmer med varandra.

Avseende utrymningssituationen för de boende i område 2, kommer lägenheterna att utrymmas via brandsäkra trapphus som ansluter till parkeringen och är även vänd från järnvägen.



Särskilda planbestämmelser har införts som reglerar risken av farligt gods. En planbestämmelse (b₁) om nödvändiga åtgärder för farligt gods som rekommenderats i riskanalysen redovisade på plankartan. Dessutom har två bestämmelser om (b₂) och (plank) införts inom planområdet för utbyggnaden av området mot järnvägen. Det innebär att bostadsfasaden med glas/fönster som vetter mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30. Det innebär också att ett skyddsplank ska anordnas till en höjd av minst +42,0 och högst +44,0 m över nollplanet, fasaden samt taket i minst sex meter mot järnvägen ska utföras i obrännbart material.

Behov av brandvatten kommer att tillgodoses i samband med projektering och utbyggnad av bostäderna. Södertörns brandförsvarsförbund framför synpunkter beträffande framkomlighet och brandvattenförsörjning i PM 608 samt PM 609. De beaktas så långt som möjligt i planarbetet och framförallt i samband med bygglovgivningen.

Förklaringen till skillnaden mellan risknivå utomhus och inomhus redovisas i bilaga B till riskanalysen. De skadescenarier som bidrar till att risknivån är högre inomhus jämfört med utomhus utgörs som SBFF kommenterar av brand i brandfarlig vätska. Orsaken till att risknivån är högre inomhus jämfört med utomhus beror på att sannolikheten att omkomma givet brandspridning till byggnad har antagits konservativt. Den kritiska strålningsnivån för

brandspridning till byggnad har satts till 15 kW/m² vilket motsvarar allmänt råd till BBR. Utomhus har sannolikheten att omkomma satts som en funktion av strålningen.

De sannolikhetsparametrar som anges i riskanalysen utgör genomsnittliga värden hämtade ur litteratur från bland annat Trafikverket (tidigare Banverket). Att använda schablonmodeller vid frekvensberäkningar har identifierats som en osäkerhet i riskanalysen. Det är möjligt att gällande förutsättningar kan innebära en högre sannolikhet för exempelvis utsläpp jämfört med genomsnittet. Känslighetsanalysen kompletteras med en kontroll av hur mycket dessa parametrar påverkar risknivån.

Område 2 har ingått i beräkningen av samhällsrisken. Huvudrapporten har dock kompletterats med beskrivning av detta område.

Trafikverket

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

Detaljplanens syfte är i huvudsak att skapa möjligheter för bostäder med ca 165 lägenheter.

Riksintresse och farligt gods

Planen gränsar till Nynäsbanan. Nynäsbanan är av riksintresse för kommunikationer, vilket ska framgå av planbeskrivningen. Nynäsbanan är även primär transportled för farligt gods vilket innebär att alla typer av gods får transporteras på banan. En riskanalys är gjord som föreslår lämpliga åtgärder. Nödvändiga åtgärder bör regleras som planbestämmelser. Om åtgärder krävs i samband med genomförandet eller senare på grund av exploateringen, ligger ansvaret på kommunen att bekosta säkerhetshöjande åtgärder.

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse inte ska uppföras inom 30 meter från närmsta spårmitt, avståndet inbegriper även parkeringsdäck och parkeringshus. Det är bra att detta avstånd respekteras för föreslagen bostadsbebyggelse. Planen medger dock parkeringsbyggnad inom 30 meter vilket behöver diskuteras närmare med Trafikverket.

Buller

Trafikverket anser generellt att riktvärdena för trafikbuller som anges i propositionen 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå god boendemiljö. I de fall där avsteg kan vara acceptabla anser Trafikverket att följande ljudnivåer ska innehållas.

Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden ha tillgång till en tyst eller luddämpad sida.

Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60-65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA max. Inomhusnivån ska minst uppfylla ljudklass B enligt Svensk standard SS 25268:2007.

Om den ekvivalenta ljudnivån överstiger 65 dBA vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är Trafikverket mycket tveksamma till att en acceptabel boendemiljö kan uppnås.

Planområdet utsätts för mycket höga bullernivåer enligt utförd bullerutredning daterad 2014-02-18 och i bullerkartläggning för Huddinge kommun från 2012. Ekvivalentnivåer uppgår i bullerutredningen från 2014 till 63 dBA och i bullerkartläggningen från 2012 till 70 dBA. Maximalnivåer uppgår i bullerutredningen till 87 dBA och i bullerkartläggningen till 95 dBA. Bullerutredningen daterad 2014-02-28 utgår från prognoser för 2020. Trafikverket anser att prognoser för 2030 ska användas för både väg och järnvägstrafik vilket innebär att bullerutredningen behöver revideras. Även aktuell bullersituation bör redovisas i bullerutredningen.

Trafikverkets basprognos för 2030 för Nynäsbanan avseende persontåg anger 264 enkelturer. Vad gäller persontåglängder ska 214 meter användas. För godstrafiken anger basprognosen för 2030 6 enkelturer. För godstrafiken bör dock även hänsyn tas till planerad utbyggnad av Norviks hamn som kan innebära 12 tillkommande enkelturer vilket ger totalt 18 enkelturer. Maxlängd på godståg kan förutsättas till 750 meter och medellängden till 500 meter. Vad gäller hastighet för godståg anser Trafikverket att det är rimligt att anta 100 km/h. Kommunen bör kontakta Trafikverket för prognostiserad vägtrafik.

I planens genomförandebeskrivning och i plankartan anges att bullerplank kan uppföras men detta verkar inte varit en förutsättning i bullerutredningen. Om bullerplank är nödvändigt att uppföra bör bestämmelsen ändras till att bullerplank ska uppföras och dess effekt bör tydliggöras i bullerutredningen. Uppförande av bullerplank aktualiserar samråd med Trafikverket och eventuellt att avtal tecknas, se mer under rubriken *Övrigt*. Bullerutredningens bilagor är i vissa delar motsägelsefulla. Bilaga 54-60 anges i bilageförteckningen beskriva maximalnivåer från järnväg i kvarteret Bonden. I förklaringen till bilagorna 54-60 anges dock ekvivalentnivåer för kvarteret Prinsen. Underlaget kring bullersituationen bör förtydligas utifrån aktuell och prognostiserad trafik för 2030.

Trafikverket behöver ta del av reviderad bullerutredning för att kunna göra en mer samlad bedömning av bullersituationen men även utan beaktande av prognos för 2030 är Trafikverket med nuvarande underlag tveksamt inställt tillämpligheten med föreslagen plan då redovisad bullersituation inte uppfyller de ljudnivåer som Trafikverket anser ska uppfyllas. Då Nynäsbanan är av riksintresse för kommunikationer är det mycket viktigt att säkerställa att inga restriktioner för järnvägen riskeras.

Då avsteg tillämpas från riktvärdena anser Trafikverket att det är kommunen som ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden.

Servitut

Enligt planhandlingarna ska ett servitut bildas och ge åtkomst med biltrafik till järnvägen och rätten att behålla och underhålla en befintlig grind mot spårområdet. Det finns ett gällande servitut (Huddinge KLM akt nr: 0126K-12521) som ger Trafikverket rätten att nyttja befintlig väg/ körytor till grinden och spåret för. Det kan vara i fråga om arbets- och service fordon under dygnets alla timmar och inte bara bilar. Ett nytt servitut får inte hindra dessa transporter genom inskränkning under dygnet. Trafikverket är tveksamt till om föreslaget servitut är lämpligt ur framkomlighet och bullersynpunkt då frågan är om servitutet är tillgängligt för större fordon. Samråd bör ske snarast kring lämplig utformning och placering av servitutsvägen. Ett avtal ska vara påskrivet av båda parter innan planen antas.

Trafikalstring

Området föreslås att exploateras med ca 165 bostäder och få en ny gatustruktur. Trafikverket saknar uppgift kring vad detta innebär för trafikalstring. Trafikverket vill i det fortsatta arbetet se omfattningen på trafikalstringen och en bedömning av hur det påverkar omkringliggande vägnät och behovet av eventuella åtgärder.

Markarbeten i järnvägens närhet

Markarbeten i järnvägens närhet såsom grundläggning och schaktningsarbeten med mera samt åtgärder som medför att vattennivåerna kan förändras kan påverka järnvägens stabilitet. Trafikverket saknar överväganden och en redovisning av att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt. Underlag avseende geoteknik bör presenteras som Trafikverket ska ges möjlighet att granska för att bedöma behovet av riskanalys och kontrollplan. Underlaget bör vara tillräckligt detaljerat så att eventuella restriktioner för åtgärder som kan påverkajärnvägen kan anges.

Luftfart

Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten. Trafikverket anser att innan planarbetet går vidare bör det göras en flyghinderanalys så att berörda flygplatser ges möjlighet att yttra sig. LFV utför flyghinderanalyser samt prövar om tilltänkta objekt utgör skada på

LFV:s egen utrustning för navigation, övervakning och kommunikation. Försvarsmakten ska också ges tillfälle att yttra sig.

Dagvatten

Trafikverket har tidigare under året varit i kontakt med representant för Hüge Fastigheter AB rörande förutsättningar för att utnyttja en befintlig dagvattenledning på fastigheten Bonden 1 i samband med exploatering. Den befintliga dagvattenledningen slutar av okänd anledning i spårbädden och Trafikverket har meddelat att befintlig dagvattenledning inte ska utnyttjas vid planerad exploatering då det finns en stor risk för sättningsskador och underminering av bankroppen. Om ny ledning ska anläggas för att korsa järnvägen och ansluta till dagvattenledning på andra sidan järnvägen behöver avtal slutas med Trafikverket.

Övrigt

Ett bullerplank får enligt plankartan sättas upp för en del inom planområdet mot järnvägen. Delen där inget plank sätts upp måste ha erforderligt skydd för att förhindra otillåtet spårbeträdande. Bestämmelsen om plank är även relevant utifrån planbestämmelser om parkering nära järnvägen. Parkeringsplatser bör anläggas minst 15 meter från närmsta spår mitt. Körytan kan anläggas 9 meter från närmsta spår mitt. Om parkeringsplatser anläggs närmare ska det med anledning av risk för skador från gnistor, fallande last, snö och is finnas ett skydd mot järnvägen som exempelvis ett plank och helst med ett tak. Vid uppförande av plank ska det eftersträvas att uppförande och underhåll av plank säkerställas att uppförande och underhåll kan ske i enlighet med regler och krav utifrån elsäkerhet. Trafikverket vill ta del av mer detaljerat underlag för plankets placering och utformning för bedömning om lämplighet och eventuellt behov av avtal.

Genomförandebeskrivningen bör kompletteras i de delar som aktualiserar samråd och eventuellt avtal med Trafikverket

Kommentar

Ny bostadsbebyggelse ska inte understiga 30 m avstånd mot Nynäsbanan. Ett skyddsplank har lagts i södra kanten av parkeringsplatser som är i 11 m avstånd mot Nynäsbanan. Detta utförs för att skydda mot ev. olycka med farligt gods och att ha positiv inverkan mot buller.

Särskilda planbestämmelser har införts som reglerar risken av farligt gods. En planbestämmelse (b₁) om nödvändiga åtgärder för farligt gods som rekommenderats i riskanalysen redovisade på plankartan. Dessutom har två bestämmelser om (b₂) och (plank) införts inom planområdet för utbyggnaden av området mot järnvägen. Det innebär att bostadsfasaden med glas/fönster som vetter mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30. Det innebär också att ett skyddsplank ska anordnas till en höjd av +44,0 m över nollplanet,

fasaden samt taket i minst sex meter mot järnvägen ska utföras i obrännbart material.

I kommande projektering kommer exploatören/Huge fastigheter att samråda med Trafikverket avseende detaljutformning av detta plank mot spåren.

Särskilda planbestämmelser har införts som reglerar såväl buller som vibrationer. Bullerutredningen har reviderats i enlighet med Trafikverkets påpekande, som visar att de nya bostäderna kommer att få godtagbara ljudförhållanden. Även ljudmiljön vid befintlig bebyggelse kommer att få bättre ljudförhållande.

Exploatören kommer att som en del av projekteringen utföra geoteknisk och hydrologisk utredning som underlag för byggnadsprojektering. Den utredningen kommer det att redovisas för Trafikverket. Dessutom kommer exploatören att teckna avtal med Trafikverket avseende förläggning av ny VA-ledning under järnvägen.

En diskussion angående bl.a. servitutsvägen, mellan Trafikverket och Huge/Huddinge kommun har skett. Och en fortlöpande diskussion sker under planarbetets och projekterings gång.

Enligt mätningar uppgår trafikflödet på Trångsundsvägen till cirka 4000 fordon/vardagsdygn. De nya lägenheterna förväntas generera ytterligare cirka 200 fordon/vardagsdygn. Befintliga vägar har kapacitet för denna marginella ökning av trafikflödet.

Kontakt förs med de berörda angående planerade höga byggnader som inte kommer att bli flyghinder.

Övriga synpunkter noteras och kommer att beaktas under det fortsatta planarbetet.

Stockholm vatten

Ur va-teknisk synpunkt har vi ingen erinran mot föreslagen detaljplan. Området kan va-försörjas via befintliga ledningar i Trångsundsvägen respektive Korpstigen.

Befintlig avloppstunnel ligger i kanten av planområdet och det är bra att området har markerats med ”t”. Tunnelns säkerhetsavstånd innebär att lägsta nivå för schakt-/markarbeten är +22,0 meter över nollplanet (ersätter tidigare lägsta schaktnivå (+ 27,0 m)).

Kommentar

Lägsta schaktningsnivån på plankartan har ändrats i enlighet med Stockholm vattens önskemål.

Sakägare

BRF Husbonden

Vi hänvisar till vårt tidigare svar och de synpunkter som gavs där. Dessa synpunkter finns nu till största del medtagna i detaljplanen. Vi ber er beakta de synpunkter som nu endast omnämnt som "övriga synpunkter" i planen.

Vi var närvarande på mötet i Trångsundskolan den 12 maj och fick då löftet att våra fyra viktigast punkter skulle uppfyllas vid genomförandet.

- 1 Husbonden skall erhålla garageplatser i nuvarande omfattning.
- 2 Husbonden skall erhålla P-platser i nuvarande omfattning.
- 3 Husbonden skall erhålla temporära parkeringsmöjligheter under byggtiden.
- 4 Hänsyn till dagvattensituationen så att vårt garage inte översvämmas, vilket skett två gånger tidigare.

Kommentar

Huge Fastigheter kommer att erbjuda parkeringsmöjligheter på Bonden 1 i enlighet med mellanvarande överenskommelse mellan ägaren till Bonden 3 och Huge Fastigheter dat. 2003-06-30. Huge Fastigheter kommer att anordna tillfällig parkering under byggtiden. Detta är inga planfrågor och därför kan det inte regleras i planen.

En dagvattenutredning har gjorts som redovisar förslag på omhändertagande av dagvatten för att bland annat minska risk för översvämningar. Bland annat föreslås gröna tak, och att ett perkulationsmagasin anläggs i södra delen av planområdet vid behov.

Huge Fastigheter AB

Ett avtal skall tecknas med Huge som reglerar att ljudklass B inomhus tillämpas för bostäderna och att uteplats i anslutning till bostaden (Hammartorp) ordnas som uppfyller planbestämmelserna. (s.34)
Huge följer Boverkets byggregler och kommer därmed att uppfylla lagkraven vilket innebär ljudklass C.

En eller flera gemensamhetsanläggningar inom område I kan behöva bildas. Dessa ska reglera infart till parkeringsdäck, ny infart från Trångsundsvägen, gemen samma ytor, anläggningar och innergård. (s.35)

Huge ser helst att kommunen har ansvaret för infart parkeringen och att Huge har servitut på att köra över den fastigheten till p-däcket. Kostnader för trafiklösningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som krävs för att möjliggöra bostadsbebyggelsen kommer att bekostas av exploatör. (s.36) Detta är inte överenskommet mellan kommunen och Huge. Huge bekostar arbeten med infarter till och på den egna fastigheten.

Plankarta dat. februari 2014

Markerad yta för placering av gårdskvarter i område I behöver bli merflexibel så att justeringar av gårdskvarterets utformning möjliggörs.

Kommentar

Kvarteret Bonden planeras i ett bullerutsatt läge med flera bullerkällor, både väg och järnväg. Buller är en hälsofråga. Det finns i dag starka indikationer på att långvarig exponering av trafikbuller kan medföra effekter på hjärt- och kärlsystemet. Det är därför viktigt att med alla medel åstadkomma en så bra ljudmiljö som möjligt i detta bullerutsatta läge. Att tillämpa ljudklass B är en viktig åtgärd.

En planbestämmelse (g), gemensamhetsanläggning, har den delen av infartsparkeringen betecknats på detaljplanekartan. Detta innebär att bilarna kan köra över infartsparkeringsfastigheten till p-däcket. Ett avtalsservitut i stället för en gemensamhetsanläggning är en bra lösning som ska prövas för infarten till parkeringsdäcket, dock kräver det att parterna är överens och samarbetar. Gemensamhetsanläggningen ligger som en möjlighet i planen och kan utnyttjas om inte parterna kommer överens eller om någon av de ingående parterna byts ut.

Kostnader för trafiklösningar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder är under förhandling, delar av kostnaderna kommer belasta HUGE, texten har justerats.

När det gäller gårdskvarteret i område 1 har plankartan justerats enligt Huges önskemål.

Trångsundstorget 3, 3 tr.

Huset i området 1 byggs alltför nära befintlig fastighet och det blir alltför högt. Det kommer förmörka våra lägenheter och ge ökad insyn. Med anledning av den solstudie som gjorts håller vi inte med om den slutsats som gjorts i detaljplanen att "i princip kommer den nya bebyggelsen inte att skugga den befintliga bebyggelsen" (s 19). De ger sig självt att ett sjuvåningshus kommer skugga de lägenheter som ligger lägre i vår fastighet: Vi som t.ex. bor på våning tre kommer få en försämrad boende kvalité. Om det nu absolut måste till en fastighet där varför inte en u-formad fastighet med toppen av u-et mot befintlig

fastighet för att minska insyn och förmörkning för boende i båda fastigheterna? Eller ett mycket lägre hus, med högst tre våningar. Delar av vår fastighet har redan fått ett nytt hus tätt in på sig genom den bC? stadsrättsfastighet som har byggts på torget. Varför överhuvudtaget bygga nytt hus så nära tågbanan när det medför att extra hänsyn måste tas t.ex. bullernivå vid byggandet, vilket säkert också blir en större kostnad för tänkt bygge.

Det står på s 8 angående bestämda detaljplaner "att vegetation ska bevaras" men det blir inte resultatet av den här detaljplanen. Vi i befintlig byggnad kommer inte längre att kunna se ut över något grönområde, bara en annan fastighet.

Har full förståelse för att nya bostäder måste byggas men förstår inte riktigt varför de måste byggas med sådan närhet till service och kollektivtrafik (och annan bebyggelse) som detta? Varför inte bygga vid idrottsplatsen vid Östra gymnasiet mellan Trångsund och Skogås? Det tar högst 10 minuter att gå till pendeltågsstationen därifrån och busshållplats finns på mycket nära håll. Begreppet sociala värden nämns i er detaljplan med koppling till möjligheterna till ett hållbart resande. Det är en vacker tanke men det är inte så det ser ut i verkligheten då det är många som äger en bil idag. Sociala värden kan också tolkas som att ha bil genom att man kan resa när och vart man vill och även få besök när man vill. Att äga en bil innebär inte att man bara reser med bil. Vi reser kollektivt till och från arbetet men behöver bilen för att hälsa på släkt och vänner och för att lätt och smidigt kunna åka till vårt fritidshus.

Dessutom kommer antalet garage- och p-platser försvinna eftersom den nya fastigheten planeras byggas på befintliga garage- och p-platser. Om det blir som ni planerat kan det bli 90 fler bilar (eftersom bygget planeras ha ca 90 lägenheter) och tillsammans med de drygt 50 garageplatserna och 51p-platser som försvinner undrar vi hur möjligheterna till parkering kommer lösas? Det är i princip omöjligt att parkera på gatorna i Trångsunds centrala delar. Det är dåligt med besöksparkering redan idag. Det är idag kö till att få garageplats i Trångsund. Vi stod i kö i mer än tre år innan vi fick vår garageplats förra året. Med dessa förutsättningar borde vi som idag har en garageplats vara garanterade en garageplats om nu denna detaljplan går igenom.

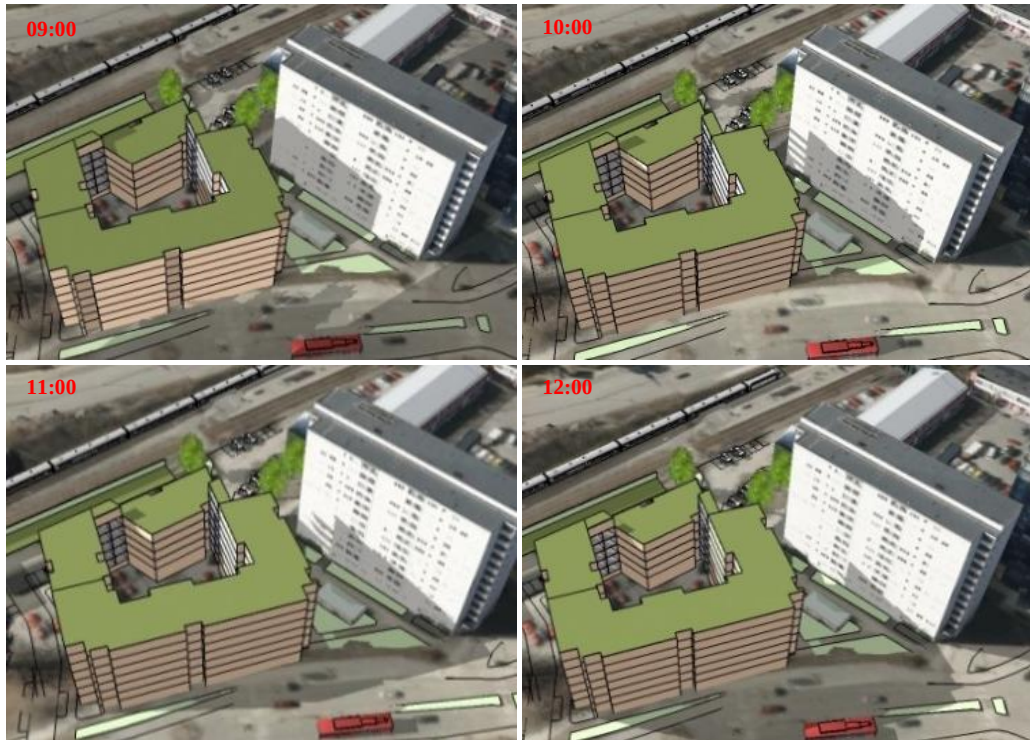
Som ni säkert förstår protesterar vi mot att en ny fastighet byggs i område 1. När det gäller studentbostäderna i område 2 har vi inga synpunkter.

Kommentar

Bebyggelsen i område 1 ska utformas som en sammanhängande kropp dels för att skärma buller från järnvägen och Trångsundsvägen och dels för att skapa en tyst sida som även kan vara en gård.

I enlighet med inkommen synpunkt har solstudien omarbetats. Studien visar att den nya bebyggelsen inte kommer att ha stor påverkan på det befintliga huset i

fastigheten Bonden 1, se bilderna nedan. En liten del av huset kan få skugga mellan 09:00 och 11:00 under höstdagjämning/vårdagjämning och mellan 09:00 och 10:00 under sommarsolstånd.



09:00-12:00 under höstdagjämning/vårdagjämning

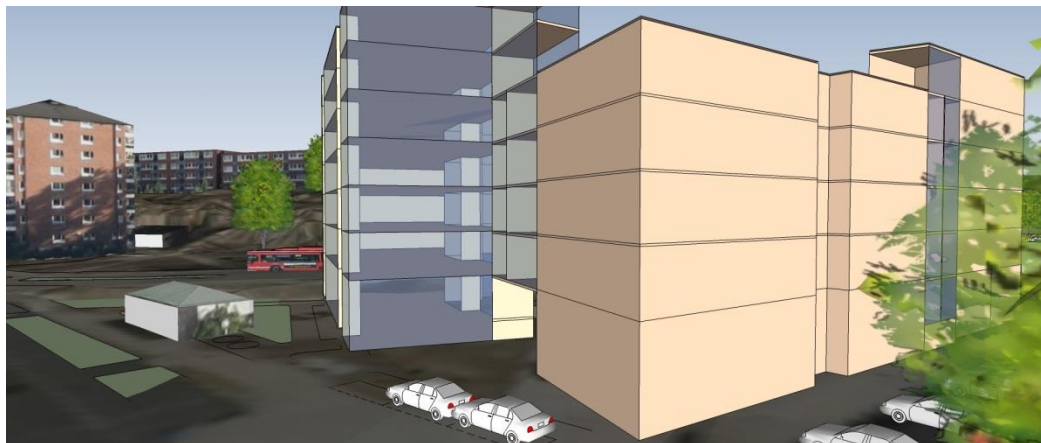


09:00-12:00 under sommarsolstånd.

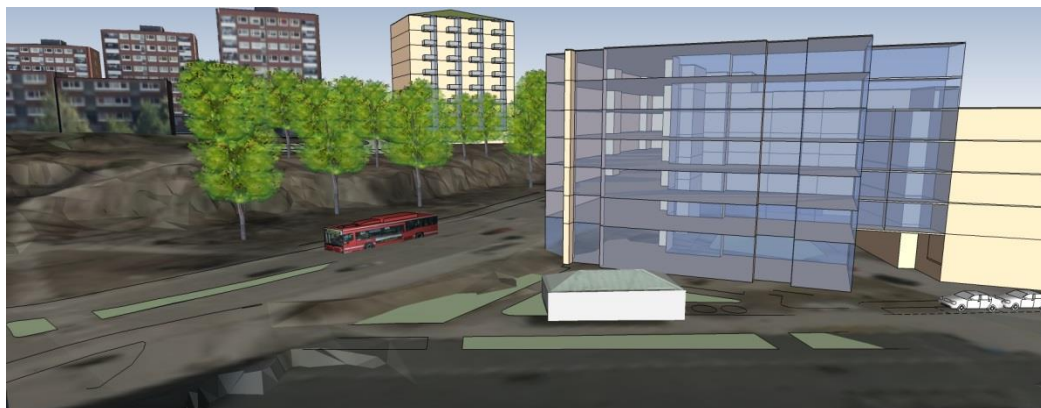
En siktanalys har gjorts som visar hur utsikten från/mot det befintliga huset i Bonden 1 kan ses, se bilderna nedan.



Utsikten mot område 1, mellan befintlig och nya hus i Bonden 1. Avståndet är 13 - 35 meter som bedöms acceptabel, plantering ska finnas mellan husen.



Utsikten från området mellan befintlig- och nya hus i Bonden 1 mot område 2



Utsikten från det befintliga huset i Bonden 1 mot det nya huset i område 1 och grönt område i område 2



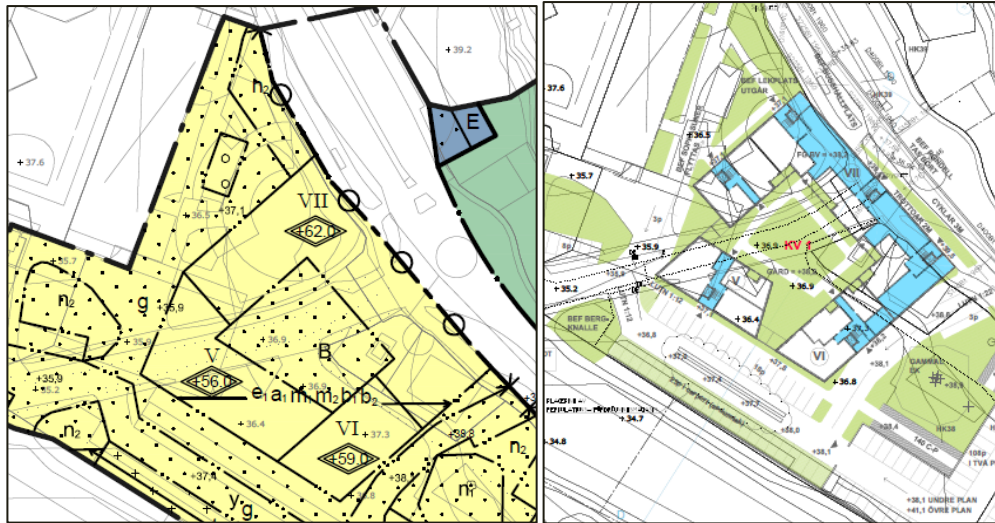
Utsikten från det befintliga huset i Bonden 1/våning 3 mot det nya huset och järnvägen

Förvaltningen bedömer med hänvisning till detta att planområdets inverkan på miljö- och utsikt bilden är marginella.

Stor del av område 1 används idag till parkering, se bilden nedan till vänster. Gammeleken är naturminne och som sådant skyddat med regler och bestämmelser, se bilden nedan till höger. I planbestämmelserna finns skyddsavstånd angivet för att inte eken ska komma till skada under utbyggnaden.



Vegetation på tomtmark har sparats där så är möjligt och kompletterande vegetation på tomtmark anläggs där så är lämpligt och betecknats med (n₂) på detaljplanekartan, se bilderna nedan. Taket kommer också att upplevas från det befintliga huset i Bonden 1. Utformningen av denna "husets femte fasad" kommer att speciellt studeras. En tanke är att göra taken "gröna" genom att anlägga sedumtak.



Befintlig lekplats på andra sidan av Trångsundsvägen kommer att rustas upp som ersättning av utebliven lekplats på Bonden 1, se bilaga 1 som förslag skiss för lekplats i Trångsund.

Kommunstyrelsen beslöt 2013-01-28 § 12 att godkänna detaljplaneprogram för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1 i Huddinge kommun.

Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1, 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 två flerbostadshus varav ett för ungdomsbostäder. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i cirka 5 -6 våningar. Exploateringen kan möjligen ökas under förutsättning att parkeringsnormen kan uppfyllas, bullerriktvärdena ska klaras och att utformning och volym för ny bebyggelse på tomten ska väljas med stor omsorg. I område 2 uppförs ett cirka 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter för ungdomsbostäder.

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

Då området bebyggs är det av största vikt att byggnader, vägar och parkeringar anpassas till terrängen, naturen, befintlig bebyggelse och stadsbilden så att inverkan på naturen mm blir så liten som möjligt.

All parkering för den nya exploateringen ska anordnas på kvartersmark vid respektive kvarter. Närheten till kollektivtrafik gör att kommunens gällande parkeringsnorm kan sänkas något, men antalet parkeringsplatser i planförslaget

anses vara tillräckligt. Planområdet innehåller de 105 befintliga p-platserna plus de platser som behövs för det nya huset. Dessutom kommer planen således inte reducera antalet p-platser i planområdet utan anger möjliggöra dubbelt så många p-platser i infartsparkeringen.

Trångsundstorget 3-5

Vi som bor i Trångsundstorget 3-5 förstår inte hur ni har tänkt!

Allting försvinner.

Vart ska våra barn leka? Våra parkeringar?

Utsikten med den fina grönt kommer att försvinna!

Trädet som är jätte gammalt kommer ni att såga av, detta tillåter vi inte.

Kommentar

Befintlig lekplats på andra sidan av Trångsundsvägen kommer att rustas upp som ersättning av utebliven lekplats på Bonden 1, se bilaga 1 som förslag skiss för lekplats i Trångsund.

All parkering för den nya exploateringen ska anordnas på kvartersmark vid respektive kvarter. Antalet parkeringsplatser i planförslaget uppfyller kommunens gällande parkeringsnorm. Detta innehåller de 105 befintliga p-platserna plus de platser som behövs för det nya huset. Dessutom kommer planen således inte reducera antalet p-platser i planområdet utan anger möjlighet för dubbelt så många p-platser i infartsparkeringen.

Avseende utsikten, se siktanalysen under kommentaren Trångsundstorget 3, 3 tr. Förvaltningen bedömer med hänvisning till detta att planområdets inverkan på miljö- och utsikt bilden är marginella.

Stor del av område 1 används idag till parkering. Gammeleken är naturminne och som sådant skyddat med regler och bestämmelser. I planbestämmelserna finns skyddsavstånd angivet för att inte eken ska komma till skada under utbyggnaden. Vegetation på tomtmark har sparats där så är möjligt och kompletterande vegetation på tomtmark anläggs där så är lämpligt. Taket kommer också att upplevas från det befintliga huset i Bonden 1. Utformningen av denna "husets femte fasad" kommer att speciellt studeras. En tanke är att göra taken "gröna" genom att anlägga sedumtak.

Trångsundstorget 3-5

Jag har 2 barn, ser att lekplatsen kommer att försvinna. Det ser ut som att allt kommer att försvinna här.

Jag vill inte ha en utsikt där jag kan se genom någons lägenhet och tvärtom att de ska se mig! Vi har redan ett höghus bredvid oss.
Ni kan bygga det andra höghuset som ligger på andra sidan av vägen som ni har tänkt!

Kommentar

Befintlig lekplats på andra sidan av Trångsundsvägen kommer att rustas upp som ersättning av utebliven lekplats på Bonden 1, se bilaga 1 som förslag skiss för lekplats i Trångsund.

*Gammeleken är naturminne och som sådant skyddat med regler och bestämmelser. I planbestämmelserna finns skyddsavstånd angivet för att inte eken ska komma till skada under utbyggnaden.
Avseende utsikten, se siktanalysen under kommentaren Trångsundstorget 3, 3 tr. Förvaltningen bedömer med hänvisning till detta att planområdets inverkan på miljö- och utsikt bilden är marginella.*

*Kommunstyrelsen beslöt 2013-01-28 § 12 att godkänna detaljplaneprogram för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1 i Huddinge kommun.
Samhällsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att ta fram detaljplan för del av Bonden 1 samt del av Hammartorp 1:1, 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 två flerbostadshus varav ett för ungdomsbostäder. I område 1 uppförs cirka 90 lägenheter i cirka 5 -6 våningar. Exploateringen kan möjligen ökas under förutsättning att parkeringsnormen kan uppfyllas, bullerriktvärdena ska klaras och att utformning och volym för ny bebyggelse på tomten ska väljas med stor omsorg. I område 2 uppförs ett cirka 9 våningar högt punkthus med cirka 75 lägenheter för ungdomsbostäder.*

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

Då området bebyggs är det därför av största vikt att byggnader, vägar och parkeringar anpassas till terrängen, naturen, befintlig bebyggelse och stadsbilden så att inverkan på naturen mm blir så liten som möjligt.

Övrig 1

*Det blir bra med fler hus nära centrum i Trångsund.
Jag tycker att ni skall rädda raden med körsbärsträd utmed den nuvarande*

parkeringen. De har hunnit bli stora och fina. Jag tror att de planterades när det var förskola i gamla kommundelskontoret (paviljongen) för ett antal år sedan.

Vid den rondell som skall tas bort finns en magnolia som kanske inte är hotad men jag nämner den ändå.

Vad jag inte förstår är hur det skall gå att klämma in en rondell vid överfarten. Gör dessa smårondeller verkligen någon nytta?

Kommentar

Avseende den raden av fruktträden har planen justerats för att bevara dem. Dessutom har vegetation på tomtmark sparats där så är möjligt och kompletterande vegetation på tomtmark anläggs där så är lämpligt. En bestämmelse om (n2) har det införts på plankartan. Detta innebär att plantering ska finnas, som ska regleras också i exploateringsavtalet. Taket kommer också att upplevas från det befintliga huset i Bonden 1. Utformningen av denna "husets femte fasad" kommer att speciellt studeras. En tanke är att göra taken "gröna" genom att anlägga sedumtak.

Planområdesgränsen har ändrats i sydost. Justeringarna innebär att rondellen utgår och kommer att ersättas med en ny trafiksäkerhetslösning. I och med att inte heller några ekar påverkas.

Övriga synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet och i samband med vägprojekteringen.

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Planavdelningen

Raad Alwajid

Planarkitekt

Bilagor:

- Bilaga 1

