



Datum  
2021-10-11

Diarienummer  
KS-2015/324

## Utställningsutlåtande – Detaljplan för Odin 3 och 6 inom Snättringe, Huddinge kommun

### Sammanfattning

Utställningsskedet genomfördes under tiden 31 april – 1 juni 2021 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande. Under utställningstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga i receptionen till kommunhuset och på kommunens hemsida. Det har kommit in 13 yttranden från remissinstanser, fem från sakägare och fem från övriga medborgare.

Länsstyrelsen efterfrågar förtydliganden och kompletteringar avseende frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten samt buller. Trafikverket gör bedömningen att riksintresset Västra stambanan kan påverkas negativt med anledning av frågorna kring buller. Stuvsta Gårds Villaägarföreningen är kritisk till den planerade förändringen av Stuvsta centrums utkanter mot en stadsliknande karaktär. Även många av de yttranden som har kommit från medborgare är kritiska till detaljplaneförslaget. Förslaget anses inte ta hänsyn till kulturmiljön på plats med avseende volymer och gestaltning, påverka trafiken på ett negativt sätt, kraven för buller och vibrationer tros inte klaras samt att omkringliggande fastigheter anses få försämrad utsikt, insyn i sina trädgårdar och att de blir helt eller delvis skymda. En viss förtätning inom planområdet anses dock som möjligt om man anpassar nybebyggelse till villasamhällets principer. Även Länsstyrelsen anser att bebyggelsen bör anpassas ännu i större utsträckning till kulturmiljön.

Några yttranden är positiva till kommunens planer med förtätning i centrala delar i Stuvsta.

Samtliga yttranden har bemötts i detta utlåtande.

### Förändringar i planförslaget

Följande justeringar av planhandlingarna görs bland annat med hänsyn till synpunkterna under utställningen. Förändringarna bedöms inte vara av väsentlig karaktär.

- Förslaget har ändrats så att det inte längre möjliggörs för utskjutande balkonger vid kortsidan i öster, utifrån inkommen synpunkt från sakägarna om avstånd till deras fastighet.
- För att säkerställa att en variation i takutformningen uppnås i enlighet med gestaltungs PM-et, har en bestämmelse lagts till på plankartan som reglerar att tre byggnadsdelar uppförs med sadeltak.
- Förprojekteringen för gång- och cykelväg utmed detaljplanens norra och östra gräns har uppdaterats. Det har föranlett ett behov av höjning av färdigt golv för nybebyggelse så att det kommer lite högre i marknivå än förprojekterad gång- och cykelväg. Detta för att undvika eventuella problem med dagvattnet. Det innebär att nybebyggelse är cirka 60 cm högre än i utställningsförslaget.
- Gränserna för nybebyggelse har utökats med cirka 50 cm mot innegård i plankartan, så att det finns marginaler vid utbyggnad.

HUDDINGE KOMMUN

Kommunstyrelsens förvaltning

Post 141 85 Huddinge  
Besök Kommunalvägen 28

Tfn 08-535 300 00

huddinge@huddinge.se  
www.huddinge.se



- En ny planbestämmelse om dagvattenmagasin har lagts till i plankartan för att säkerställa yta för dagvattenanläggningen.
- Planbestämmelsen om buller har omformulerats enligt Länsstyrelsens synpunkter
- En mindre brygga kopplar ny bebyggelse med de delar av gården som ligger på en höjd. Denna brygga har reglerats med en planbestämmelse på plankartan.

Utöver detta har mindre justeringar gjorts i plankartan. Planbeskrivningen har kompletterats utifrån synpunkterna.

## Utställningsutlåtandets innehåll

Sammanfattning .....	1
Förändringar i planförslaget.....	1
Beskrivning av ärendet.....	2
Hur har samrådet gått till?.....	2
Inkomna yttranden från remissinstanser .....	3
Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis) .....	13

### Beskrivning av ärendet

Plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning fick i mars 2013 ett utökat uppdrag av kommunstyrelsen att upprätta en ny detaljplan för fastigheterna Odin 3 och 6 med avsikt att uppföra flerbostadshus inom dessa fastigheter. Tidigare planuppdrag hade endast omfattat fastigheten Odin 6.

Planen syftar till att möjliggöra för cirka 40 bostäder med centrumverksamheter i bottenvåningen inom ovannämnda fastigheter intill Stuvsta centrum.

Samråd skedde under tiden 1 maj - 12 juni 2013. Inkomna yttranden från remissinstanser, sakägare och berörda har sammanställts och besvarats i separat redogörelse som i skrivande stund finns tillgänglig på kommunens webbsida samt fortsättningsvis i kommunens arkiv. Personnamn har tagits bort för att möjliggöra publicering på kommunens webbsida.

Detaljplanen för Odin 3 och 6 har tagits fram av en projektgrupp under ledning av plansektionen på kommunstyrelsens förvaltning.

### Hur har utställningen gått till?

Utställning har skett under tiden 31 april – 1 juni 2013. Underrättelse om utställning har skickats till berörda sakägare, myndigheter, nämnder med flera. Under utställningstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga på Huddinge kommuns servicecenter och webbsida. Kungörelse har införts i



lokaltidningen "Mitt I" den 1 maj 2021, samt anslagits på kommunens anslagstavla den 31 april 2021.

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts och sammanfattats i detta utställningsutlåtande men finns tillgängliga i sin helhet i kommunens planakt. Samtliga remissvar och yttranden bemöts i kommentarer nedan.

## **Inkomna yttranden från remissinstanser**

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer utifrån sina ingripandegrunder i 12 kap. 1 § plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten samt buller.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

I dagvattenutredningen (Tyréns 2020) finns flera förslag på dagvattenhantering. Kommunen behöver tydligt redogöra i planbeskrivningen för vilken dagvattenhantering som kommer att användas. Kommunen behöver visa att den föreslagna dagvattenanläggningen har den funktion och reningseffektivitet som krävs för att miljö kvalitetsnormer för vatten ska kunna följas för recipienten Magelungen.

För recipienten gäller ickeförsämringskravet. Kommunens resonemang att de ämnen som överskrids i recipienten inte brukar förknippas med bostadsområden räcker inte för att visa att planens genomförande leder till att miljö kvalitetsnormerna kan följas.

Dagvattenanläggningarna ska vidare så långt möjligt säkerställas i plankartan med avsatt yta och/eller planbestämmelser.

#### *Buller*

Länsstyrelsen framförde i samrådsskedet att inte mer än 75 % inglasning av balkonger kan tillgodoräknas utan att det utgör en teknisk speciallösning. Kommunen anger i planbeskrivningen att balkonginglasning ska ske till minst 50 %. Det framgår därmed inte något maxvärde på hur stor inglasning som krävs för att få en luddämpad sida. Kommunen behöver därför förtydliga och visa att inte mer än 75 % inglasning krävs för att få en luddämpad sida.

Kommunen reglerar i plankartan att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska vädras mot luddämpad sida där den dygnsekvivalenta ljudnivån understiger 55 dBA. Kommunen bör formulera om bestämmelsen så att det framgår att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

## **Rådgivande synpunkter**

### *Kulturmiljö värden*

Kommunen bör i större utsträckning anpassa förslaget till vad som anges i kommunens kulturmiljöprogram från 2019 och i den antikvariska bedömningen



(Tengbom 2020). Här anges hur ny bebyggelse kan anpassas till särskilt kulturhistorisk värdefulla områden. Förslaget kan utifrån detta bearbetas gällande den tillkommande bebyggelsens höjd, täthet och gestaltning för att bättre ta hänsyn till den befintliga miljön.

Länsstyrelsen ser även en risk med att rivningen kommer leda till att områdets äldre karaktär successivt förändras. Länsstyrelsen vill även framföra att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är en ändlig resurs och att värna kulturvärdena är ett sätt att säkerställa en långsiktigt hållbar livsmiljö.

### *Riksintresse för kommunikationer*

Trafikverket anger i sitt granskningsyttrande att ett ytterligare spår på Västra stambanan planeras. Det exakta läget finns varken med i riksintresseanspråk eller nationell plan. Om kommunen delar Trafikverkets syn på tillkommande spårläge, är detta något som också bör tas höjd för i planförslaget. Viktiga frågor att beakta är bland annat buller och risker.

### *Kommentar:*

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

*Ett PM om dagvatten har tagits fram efter utställning som komplement till dagvattenutredningen och med syfte att visa att föreslagen dagvattenhantering har tillräcklig rening. Handlingen redovisar föroreningsberäkningar före, efter exploatering och efter exploatering med föreslagna dagvattenåtgärder. Beräkningarna visar att med föreslagna dagvattenåtgärder minskar föroreningshalterna och föroreningsmängderna jämfört med dagens situation. Bedömningen är således att detaljplanens genomförande inte äventyrar recipientens möjlighet att uppnå satta miljökvalitetsnormer*

*Föroreningsberäkningarna visar att enkla metoder är tillräckliga för att de totala föroreningsmängderna inte ska öka jämfört med dagsläget. De föreslagna dagvattenåtgärderna i detaljplanen har den funktion och reningseffektivitet som krävs för att miljökvalitetsnormer för vatten ska kunna följas för recipienten Magelungen. Förtydliganden kring detta har även gjorts i planbeskrivningen.*

*I planbeskrivningen har redogjorts för vilken dagvattenhantering som kommer att användas, i enlighet med Länsstyrelsens synpunkt.*

*Dagvattenmagasinet säkerställs i plankartan med avsatt yta och egen användning.*

#### Buller

*Förtydliganden har gjorts i bullerutredningen och i planbeskrivningen att en inglasning på cirka 50 % räcker för att kunna klara bullerkraven. Inglasningen får inte täcka mer än 75% av balkongens öppningsarea. I plankartan har planbestämmelsen om buller omformulerats utifrån Länsstyrelsens synpunkter.*



## Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket uppger att de håller på att se över spårnitningarna. Trafikverket skriver också att prognosen som kan tillämpas för känslighetsanalys inte är klar. Trafikverket avser även att ta fram en riksintresseprecisering men kan i nuläget inte ange när det arbetet kan påbörjas. Därmed saknar kommunen underlaget som behövs för att ta fram en känslighetsanalys.

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att viktiga frågor som skulle beaktas i känslighetsanalysen skulle vara bland annat buller och risker. Dessa frågor tar detaljplanen höjd för utifrån materialet som kommuner har fått från Trafikverket. Bullerberäkningarna i planen har gjorts utifrån Trafikverkets prognos. En riskanalys har tagits fram i samband med detaljplanen. Den risk källa som i denna utredning bedömts kunna påverka planområdets risknivå är transporter av farligt gods på järnvägen (Västra stambanan). Utredningen visar att det avstånd på cirka 68 meter från planområdet till potentiellt nytt spår (enligt Trafikverkets ritningar), innebär en acceptabelt låg risknivå enligt de gällande riktlinjerna. Planerad bebyggelse (bostäder) är ur risksynpunkt acceptabel att ha inom planområdet och inga riskreducerande åtgärder erfordras.

I riskanalysen hänvisas till att Trafikverket anser att ny bebyggelse generellt inte bör tillåtas inom 30 meter från järnvägens närmaste spårmitt. Ett avstånd på 30 meter ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser. Ett sådant avstånd medger även komplettering av riskreducerande åtgärder om risksituationen skulle förändras och möjliggör också för viss utveckling av järnvägen. Länsstyrelsen anser att sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter närmare än 50 meter från transportled för farligt gods (järnväg) bör undvikas. Föreliggande avstånd (68 meter) överstiger 50 meter med god marginal.

År 2014 genomförde Brandskyddslaget en fördjupad kvantitativ riskanalys för ett planområde intill Västra stambanan (Huddinge station), cirka 2 km söder om aktuellt planområde. Inom planområdet planerades för bostäder, kultur, kontor och handel. Förbi Stuvsta station och Huddinge station finns lika många spår (två dubbelspår) och det råder samma konstruktionshastighet på banorna förbi stationerna. Vidare är järnvägens krökning intill båda stationerna lika marginell. Intill Huddinge station sker, till skillnad från Stuvsta station, passage över växel, något som är förknippat med högre sannolikhet för urspårning. Sannolikheten för en olycka bedöms sammantaget vara lägre intill Stuvsta station jämfört med Huddinge station.

Olycksfrekvensen för farligt gods-transporter intill Huddinge station uppskattades till  $1,6 \times 10^{-3}$  per år eller "en gång på 625 år". Endast en bråkdel av dessa olyckor leder till något slags utsläpp. I riskanalysen undersöktes olycksscenarier involverande farligt godsklasserna explosiva ämnen, giftiga gaser och brandfarliga vätskor, gaser och fasta ämnen. Man kom fram till att nya bostäder kunde möjliggöras om avståndet mellan järnvägen och bostäder ej understeg 50 meter (mätt från järnvägens yttersta



*spårmitt). Risknivån blev då acceptabelt låg enligt gällande riktlinjer. I analysen togs hänsyn till en framtida utbyggnad av järnvägen med ett tillkommande spår på vardera sida och en ökad trafikering. Om de nya spåren anläggs ca 6,5 meter utanför de befintliga spåren som i Trafikverkets skisser, innebär detta att avståndet mellan aktuellt planområde (omfattande Odin 3 & 6) och järnvägen i framtiden kan bli ca 68 meter vilket fortsatt överstiger 50 meter med god marginal.*

### Övrigt

*Angående frågan om anpassning till kulturmiljön på plats, se svaren under avsnittet Bebyggelse, sida 14.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## Trafikverket

Trafikverket gör sammanfattningsvis bedömningen att riksintresset Västra stambanan kan påverkas negativt med anledning av frågorna kring buller och anser att det finns fortsatt behov av att utreda bullerfrågorna för att säkerställa planens lämplighet.

### *Buller*

Trafikverket tycker att det är en lång tid mellan samråd och granskning och anser att det vore lämpligt med ny planprocess vilket bland annat skulle kunna innebära att nu gällande trafikbullerförordning skulle kunna tillämpas.

Enligt den trafikbullerutredning som tagits fram till planärendet framgår att de planerade bostäderna utsätts för en sammanvägd dygnsekvivalent ljudnivå från väg och spårtrafik som enligt Trafikverket inte utgör förutsättning för en god boendemiljö. Trafikverket anser att följande ska uppfyllas vid avsteg för detaljplaner där nu gällande förordning inte är tillämplig.

- Ny bostadsbebyggelse bör inte tillkomma om bullernivåer överskrider 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.
- Om ljudnivåerna ligger mellan 60–65 dBA ekv. ljudnivå på fasad så måste hälften av boningsrummen vara vända mot en sida med högst 50 dBA ekv. och 70 max, ljudnivå på fasad
- Ligger bullernivåerna mellan 55–60 dBA ekv. ljudnivå på fasad så måste hälften av boningsrummen vara vända mot sida med högst 55 dBA ekv. och 70 dBA max. ljudnivå på fasad.

Trafikverket ser inte att bullernivåer enligt ovan uppfylls eller att det finns redovisade skyddsåtgärder som visar att de kan uppnås. Trafikverket saknar även karta som enbart redovisar maxbullernivåer för tågtrafiken.

Eftersom kommunen har planeringsansvar har kommunen också ansvar för att ljudnivåerna blir acceptabla i de fall man bygger nära befintlig och planerad infrastruktur. Enligt proposition 1996/97:53 är innebörden att om man inte kan





planlägga så att bullerstörningar undviks åligger det kommunen/exploatören att bekosta och utföra bullerskydd. Kommer framtida krav att ställas på bullerskyddsåtgärder för att ekvivalent ljudnivå 55 dBA överskrids vid fasad där kommunen accepterat avsteg enligt denna detaljplan är det kommunens ansvar att svara för dessa åtgärder. Bullerskyddande åtgärder ska inte innebära åtgärder i Trafikverkets infrastruktur eller järnvägsfastighet.

Trafikverket anser vidare att möjligheten att anlägga ytterligare spår bredvid befintliga är en del av riksintresset för Västra stambanan. Detta innebär att framtida spår kan komma närmare planområdet. Förutsättningarna vad gäller trafikbuller från järnvägen behöver enligt Trafikverkets bedömning korrigeras med hänsyn till trafikprognos som eventuellt tillkommande framtida spår kan innebära, en känslighetsanalys avseende detta bör därför göras.

Trafikverket arbetar för att få fram prognos som kan tillämpas för känslighetsanalys. Trafikverket ser även över vissa delar av de spårplaneringar som kommunen sedan tidigare tagit del av. Trafikverket avser även ta fram en riksintresseprecisering men kan i nuläget inte ange när det arbetet kan påbörjas.

### *Risk*

Till planen hör även en riskutredning daterad 2015. Under förutsättning av att utredningen är korrekt utförd har Trafikverket inga synpunkter på utredningen i övrigt utan hänvisar till Länsstyrelsens bedömning.

### *Luftfart*

Om byggnader över 20 meter planeras ska samråd ske med LFV och berörd flygplats.

### *Kommentar:*

*Trafikbullenutredningen har uppdaterats med en karta som enbart redovisar maxbullernivåer för tågtrafiken enligt Trafikverkets synpunkter.*

*Trafikverket ser behov av ytterligare spårkapacitet mellan Stockholm och Järna men erforderligt underlag saknas för att kommunen ska kunna göra en känslighetsanalys. Se svaret till Länsstyrelsen.*

*För detaljplanen gäller riktvärden för buller vid planuppdraget, år 2013, enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 i rapport 2007:23. Länsstyrelsen i Stockholms län beskriver två avstegsfall från denna proposition:53. Avstegen kan enligt Länsstyrelsen godtas i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik. Planområdet uppfyller dessa krav.*

*Dessa avstegsfall har prövats och godtagits i mark- och miljödomstolen (MÖD 2013:47). Trafikverket anser att det vore lämpligt med ny planprocess vilket bland annat skulle kunna innebära att nu gällande trafikbullenförordning skulle kunna tillämpas. Om dagens bullerkrav skulle tillämpas i detaljplanen, skulle dessa uppfyllas inom planområdet med de åtgärder som vidtas i planen. Kommunen ser därmed ingen anledning till att påbörja en ny planprocess.*

*Avstegsfallen är som följande.*

*Avstegsfall A: Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter*



*ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.*

*Avstegsfall B: Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.*

*Bullerkraven enligt avstegsfall B uppfylls inom planområdet. Planlösningar har valts så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet är orienterade mot mindre bullrig sida där den dygnsekvivalenta ljudnivån understiger 55 dBA. Förutsättningen är att för huskroppen i öster ska en balkong som är inglasad till minst 50 %, finnas i ett av rummen som vetter mot Stambanvägen.*

*Detaljplaneförslaget har skickats för remiss till LVF och Swedavia Airports. Dessa har ingen erinran på förslaget.*

## Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen ser i stort positivt på planen som är i linje med RUFS 2050. Trafikutredningen som tagits fram till de nya handlingarna förespråkar ett förbud mot vänstersväng på Häradsvägen vid garageinfarten till den nya byggnaden. Trafikförvaltningen anser att detta förbud vore mycket bra för att undvika framkomlighetsproblem för buss på Häradsvägen i körriktning mot väster.

Den in- och utfart som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik. Det är också viktigt att busstrafikens framkomlighet längs Häradsvägen säkras under byggtiden, så väl som när området är färdigbyggt. Om det finns en risk att bussens framkomlighet påverkas vill trafikförvaltningen vara med i en tidig dialog kring detta.

Planområdet ligger nära Stuvsta station. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.

### *Kommentar*

*Utfarten har studerats noggrant i trafikutredningen. Den utformas tydlig och placeras så långt som möjligt och på ett rimligt avstånd från cirkulationsplatsen för att uppnå en bättre framkomlighet. På kvartersmarken mellan garage och gång- och cykelväg planeras en uppställningsplats så att bilar kan avvakta gående, cyklister och trafik på Häradsvägen. I planen anges utfartsförbud på resterande sträcka mot Häradsvägen.*

*Trafiklösningen ska inte innebära någon märkbar påverkan på busstrafiken. Under byggtiden kommer etableringsytan att placeras inom kvartersmark eller på gång- och cykelbana. Om det finns en risk att bussens framkomlighet*





*påverkas, kommer kommunen att ha en tidig dialog kring detta med trafikförvaltningen.*

*Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten bedöms inte kunna bidra till att påverka de beräknade ekvivalenta eller maximala ljudnivåerna vid de planerade bostäderna.*

## Förskolenämnden

Utredningsunderlaget är omfattande och det är positivt med nya bostäder i kommunen. Nämnden poängterar vikten av att dagvattenhanteringen sker säkert och utan stående vatten som kan utgöra en risk för barn. Nämnden saknar en barnkonsekvensanalys i utredningsarbetet.

Nämndens bedömning är att ett tillskott av 40 bostäder inte medför behov av ny förskola. Inte heller befolkningsprognosen antyder ett förskolebehov. Det finns fem förskolor inom 500 meter från planområdet så för tillkommande barn kommer det finnas flera valmöjligheter gällande förskola.

### *Kommentar*

*Synpunkterna noteras.*

*En barnchecklista har tagits fram som ger tillräckliga svar om konsekvenser för barn. Bedömning är att konsekvenserna av förslaget inte är så stora att en barnkonsekvensanalys ska göras. Det handlar om en mindre detaljplan som medger ett mindre antal bostäder på ett område som inte utgör allmän platsmark. Planområdet är kvartersmark som redan var ianspråktagen för bostäder och lokaler.*

*Detaljplanen innebär att fler barnfamiljer kan bo centralt, i ett område med god kollektivtrafikförsörjning. Kommunal skola och förskola, lekplatser, parker samt idrottshall finns på promenadavstånd, inom 500 meter från planområdet. Inom tre kilometer finns både Långsjön och Gömmarens naturreservat med möjlighet till bad och aktiviteter.*

*Den tillkommande bebyggelse med entréer mot gata och flera butikslokaler skapar trygghet för barnen i gaturummet i korsningen mellan Häradsvägen och Stambanavägen. Utformningen av bostadsgården möjliggör för ostörd lek. Detaljplanen innebär också en säkrare trafiklösning jämfört med idag eftersom lossning och lastning kommer att ske på en ficka längs med Häradsvägen utan att behöva korsa befintlig gång- och cykelväg.*

*Förslaget tar hänsyn till kommunens planer för utbyggnad av separata cykelvägar längs med detaljplanegränser mot befintliga gator. Utbyggnaden kommer att möjliggöra för att barnen cyklar säkert till och från skolan och andra målpunkter.*

*I planen vidtas dagvattenåtgärder så att det inte blir något stående vatten inom detaljplaneområdet som kan utgöra risk för barnen. Innergården lutar mot väst så att dagvattnet vid skyfall rinner ut mot Häradsvägen. Av samma anledning läggs också förgårdsmark i samma nivå som förprojekterad gång- och cykelväg.*



## Stockholm Vatten och Avfall

### *Befintliga va-ledningar*

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har befintliga dricksvatten, spillvatten- och dagvattenledningar i Häradsvägen och Stambanavägen i anslutning till planområdet. Fastigheterna Odin 3 & 6 har befintliga serviser för dricksvatten- och spillvatten som idag ansluter till SVOAs va-nät. För avledning av dagvatten finns tre stycken dagvattenbrunnar i gatan som ägs av Huddinge kommun, varav de två västra ansluter till SVOAs dagvattenledning i Häradsvägen, medan utloppet för den östra brunnen på Odin 6 är okänt.

### *Kapacitet i befintlig va-anläggning*

SVOAs befintliga va-nät i Häradsvägen har kapacitet att omhänderta de ökade flödena från den kommande exploateringen på Odin 3 & 6.

### *Anslutning*

Anslutning till SVOAs va-nät sker enligt gällande va-taxa.

### *U-område*

Inga komplexa LOD-anläggningar får förläggas inom u-området. Detta för att möjliggöra framtida drift och underhåll på SVOAs anläggningar inom u-området. Det är viktigt att informera uteserveringen om att det vid behov finns risk för schakt i samband med eventuell framtida drift och underhåll av SVOAs inläggningar då det ser ut som att denna kommer att placeras på u-området där vi har befintliga va-ledningar.

### *Synpunkter på dagvattenutredningen*

SVOA önskar att dagvattenutredningen kontrolleras mot den nya checklista för dagvatten (2020-08-24), som tagits fram gemensamt av SVOA och kommunen. Detta för att säkerställa att alla punkter har tagits upp och att Huddinge kommuns dagvattenpolicy efterlevs. SVOA kan inte se att den aktuella dagvattenutredningen bemöter de synpunkter som SVOA inkommit med under förgranskningen.

### *Övrigt*

SVOA har också lämnat synpunkter på förtydliganden i planbeskrivningen.

#### *Kommentar*

*I förgårdsmarken föreslås växtbädd alternativt skelettjord. Dessa anses inte vara komplexa anläggningar.*

*Dagvattenutredningen togs fram innan kommunen började använda den uppdaterade dagvattenchecklistan. Dagvattenutredningen har beaktat samtliga relevanta punkter för detaljplanen i den tidigare dagvattenchecklistan som också följer kommunens dagvattenstrategi. Kommunens bedömning är att de skillnader mellan den gamla och nya checklistan inte påverkar dagvattenutredningens resultat eller innehåll till den grad att det är nödvändigt att uppdatera den.*



*Under förgranskningen har SVOA kommit med synpunkter som föranleder behovet av framtagandet av en översiktlig geoteknisk undersökning samt utav en undersökning avseende förorenad mark.*

*Kommunen har gjort en bedömning att dessa utredningar inte behöver tas fram i detaljplaneskedet för denna detaljplan. Det handlar om en relativt liten detaljplan i ett område som redan är taget i anspråk för bebyggelse. Ny bebyggelse kommer att uppföras nära gatan och i nivå med den, huvudsakligen där befintlig bebyggelse ligger idag. Bergschakt bedöms därför inte vara stor. Grundvattennivåerna i närliggande kvarteret Frigg ligger som maximalt på +32 meter över hav, utifrån den geotekniska utredningen för detaljplan för Mjölner 4 m.fl. Lägsta schaktningsnivå för uppföring av ny bebyggelse i detaljplan för Odin 3 och 6 kommer inte att understiga 38,6 meter över hav. Därmed är bedömningen att grundvattennivåerna inte kommer att påverkas. Det finns inte någon indikation på att det finns föroreningsmassor inom planområdet.*

*Kommunen avser upprätta ett servitutsavtal för befintliga ledningar på kommunal mark som ska säljas till exploatören. I övrigt informeras denne om u-området vid markköp.*

*Övriga synpunkter noteras.*

## Södertörns Fjärrvärme AB (SFAB)

SFAB har befintliga fjärrvärmeledningar inom aktuellt planområde. SFAB har skickat underlag som visar fjärrvärmeledningarnas placeringar. Vid ändring av markhöjder måste det säkerställas att fjärrvärmen erhåller erforderlig täckning.

I de fall omläggning av befintlig fjärrvärmeledning behöver göras, bekostas omläggningarna av den part som orsakar detta.

Eftersom kommunen avser att överlåta markområden till exploatören måste det innan överlåtelsen säkerställas om aktuella markområden innehåller SFAB:s ledningar. Om så är fallet ska kommunen före överlåtelsen medverka till att SFAB erhåller ledningsrätt eller servitut för aktuella ledningar. Kommunen uppmanas kontakta SFAB för att diskutera detta vidare.

### *Kommentar*

*Synpunkter noteras. Fjärrvärmeledningarna kommer även i fortsättningen att ligga på allmän platsmark.*

## Skanova

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

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



## *Kommentar*

*Synpunkterna noteras. Teleanläggningen kan behöva flyttas. Eventuell flytt bekostas av exploatören. Kommunen kommer att reglera i avtal att exploatören står för alla kostnader förknippade med detaljplanens genomförande, det avser också anläggning- eller ledningsflyttar.*

## **Södertörns brandförsvarsförbund**

För bostäder där höjden till balkongräckes överkant eller underkanten av fönstret på det översta våningsplanet är högst 11 meter från mark, (normalt 4 våningar) kan räddningstjänstens bärbara stegar nyttjas som en utrymningsväg. Om det i ett område finns byggnader där höjden till underkant av fönster eller till balkongräckes överkant från mark är högre än 11 meter men högst 23 meter (normalt 8 våningar) och där man inte har tillgång till två trapphus eller till trapphus Tr1 eller Tr2 kan räddningstjänstens höjdfordon användas som en utrymningsväg. Då skall uppställningsplats upprättas.

SBFF rekommenderar dock att brandskyddet projekteras på ett sådant sätt att boende inte blir beroende av räddningstjänsten. SBFF rekommenderar alltså att byggnaderna förses med "brandsäkra trapphus", s.k. Tr1- eller Tr2-trapphus.

För aktuella regler gällande uppställningsplatser kan projektörerna ta del av SBFF "PM 609-Framkomlighet för räddningstjänsten"

## *Kommentar*

*Synpunkterna noteras. Byggnaderna kommer att förses med brandsäkra trapphus Tr2.*

## **Stuvsta Gårds Villaägareförening**

Stuvsta Gårds Villaägareförening har i princip inget emot att en ny detaljplan tas fram, då nuvarande stadsplan är gammal, men är dock kritisk till detta förslag. Anledningarna är att förslaget inte anses ta hänsyn till kulturmiljön på plats, påverkar trafiken på ett negativt sätt, kraven för buller och vibrationer klaras inte samt att förslaget innebär negativa konsekvenser för omkringliggande fastigheter.

En viss förtätning anses dock som möjligt inom planområdet om man anpassar tillkommande bebyggelse till villasamhällets principer.

Föreningen framför också allmänna synpunkter om kommunens arbete, samhällets utveckling och utvecklingen i kommunen.

För mer detaljerade beskrivning av synpunkter från föreningen se under avsnitten: "Tidigare ställningstaganden" sida 13, "Bebyggelse" sida 14, "Trafik" sida 17, "Buller och vibrationer" sida 19 och "Konsekvenser för angränsande fastigheter" sida 20, under rubriken "Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)".

## *Kommentar*

*Se svaren under avsnitten: "Tidigare ställningstaganden", "Bebyggelse", "Trafik", "Störningar"*



*och "Konsekvenser för angränsande fastigheter" under rubriken "Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)".*

Följande remissinstanser har inte svarat:

Bygglövs- och tillsynsnämnden

Klimat- och stadsmiljönämnden

Hembygdsföreningen i Huddinge

Huddinge villaägarkrets

Polisen (Södertörns polismästardistrikt)

SRV återvinning AB

Stockholms läns museum

Socialnämnden och Socialutskottet

Pensionärsrådet

Råd för funktionshinderfrågor

Hyresgästföreningen i Huddinge

Följande remissinstanser har ingen erinran:

Vattenfall Eldistribution AB

Lantmäterimyndigheten

Luftfartsverket

Swedavia Airports.

*Övriga inkomna yttranden redovisas och kommenteras per ämnesområde. Fem yttranden har kommit in från nio sakägare och fem från övriga medborgare.*

## **Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)**

Tidigare ställningstaganden

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen är kritisk till den planerade förändringen av Stuvsta centrums utkanter mot en alltmer stadsliknande karaktär. Detta anses vara i konflikt med bevarandet av villasamhällets karaktär. Föreningen och någon boende tycker att ett helhetsgrepp måste tas innan ett antal delåtgärder genomförs och påpekar bristen på en plan för hur området som helhet ska utvecklas och som redovisar hur kulturhistoriska värden ska beaktas och tas tillvara.

Sakägare 8 och 9 samt medborgare 5 är positiva till förtätningen i planområdet.

Sakägare 1, 2, 3, 4, 5, 6 tycker inte att det är lämpligt att överhuvudtaget bygga här. Att det finns bättre lämpade platser i Stuvsta/Snättringe att bygga



flerfamiljshus på, varför de inte ser någon anledning att dessa måste klämmas in mellan befintlig och harmonisk villabebyggelse.

Medborgare 3 tycker att behovet för bostäder inte är så stor och att det finns ett överskott av lägenheter i kommunen. Den bedömning som är gjort i underlaget ses därav inte ut att vara aktuell och återspegla nuläget.

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen och Medborgare 1 reagerar på en skiss från kulturmiljöbedömning som uppfattas att det presenteras tankar kring förtätningen av området nära Stuvsta centrum, på Snättringe sidan. Frågan ställs, hur kommunens planer för den fortsatta förtätningen i Stuvsta centrum och mot Snättringe ser ut. Det undras om fler gamla villor och fastigheter ska rivas och ersättas med höghus.

### *Kommentar*

*Region Stockholm har låtit beräkna efterfrågan på nya bostäder i Stockholms län. Drygt 20 000 bostäder behöver byggas per år för att täcka bostadsbehovet i regionen. Senare studier påvisar ingen indikation av minskning av att detta behov. Samtidigt har Huddinge kommun som mål att växa. Det behöver således byggas flera nya bostäder. Flera detaljplaner som möjliggör för bostäder behöver tas fram. En stor del av Stuvsta är bebyggd och tillkommande exploatering behöver ske i huvudsak genom ett effektivare markutnyttjande på redan exploaterade ytor i goda kollektivtrafiklägen. Det är mer hållbart att förtäta centrala områden där infrastrukturen redan är utbyggd än att ta i anspråk orörda grönområden där infrastruktur också saknas. Fastigheterna Odin 3 och 6 uppfyller i högsta grad dessa krav. Förtätningen här medför att det blir nära till service, ett bättre kundunderlag för redan befintlig service och att förutsättningar för korta resor med gång, cykel och kollektivtrafik ökar.*

*Inriktningen i kommunens översiktsplan är en fortsatt förtätning väster om centrum längs Häradsvägen med flerbostadshus eller verksamheter som är underrepresenterade i området. Syftet med denna förtätning är att Stuvsta centrum växer åt detaljplaneområdets håll.*

*Strukturplanen för Stuvsta som del av översiktsplanen, anger även att vid utveckling av centrumområdet är det viktigt att beakta de värdefulla kulturmiljöerna som finns här.*

*Den kulturmiljöhistoriska miljön som utpekats omfattar cirka 1360 fastigheter i Stuvsta och Snättringe med en sammanlagd yta på cirka 215 hektar. Den är därmed mycket stor. Förvaltningen bedömer att det är möjligt att förtäta i den mest centrala och kollektivtrafiknära delen av området. Se mer i kommentarer till avsnittet "Bebyggelse", nedan.*

### **Bebyggelse**

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen (SGV), Sakägare 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 och Medborgare 1, 2, 3, 4, är kritiska till detaljplaneförslaget. Förslaget anses inte ta hänsyn till kulturmiljövärden på plats och gå emot kulturmiljöbedömningen. En viss förtätning inom planområdet anses dock som möjligt om man anpassar





tillkommande bebyggelse till villasamhällets principer. Inom planområdet bör prövas möjligheten att inrymma stadsradhus eller liknande och främja den lummiga, ljus och småskaliga miljön. Det är kvaliteter som de som har bosatt sig här har sökt sig till.

Föreslagna byggnader tycks te sig alltför stora och aparta i omgivningen. Höjden på planerade byggnader tycks göra att dessa kommer att dominera omgivningen och att området får en annan karaktär. Den lummiga miljön med småhus som man möts idag av kommer att skyntas med detaljplanens genomförande och man kommer istället att mötas av en "stor vägg". Den planerade bebyggelsen bör därför justeras ner till maximalt tre våningar och volymerna minska för att smälta in i miljön. Stuvsta Gårds Villaägarföreningen tycker att platta tak eller pulpettak inte får förekomma. Ett krav på sadeltak om minst 38 grader bör skrivas in i planen. "Tripp-trapp-trull" effekten bör bevaras så att ny bebyggelse slutar tydligt under befintliga villor högre upp. Stuvsta/Snättringe är kuperat och äldre bebyggelse anpassat till denna miljö försvinner när de föreslagna husen sträcker sig så högt upp. För att bevara miljöns karaktär bör fasaderna vara putsade i ljusa 20-talskulörer. Inte bestå av en blandning av olika material och mörkare färger. Det föreslagna utförandet av de nya byggnaderna med sin modernistiska stil anses avvika mot övrig äldre bebyggelse och i synnerhet mot stilen på de omkringliggande fastigheterna. Den tillkommande bebyggelsen behöver harmoniera i material, färg och stil med omkringliggande villabebyggelse. Samrådsförslaget anses bättre anpassat för platsen och kulturmiljön än utställningsförslaget. Sakägare 7 undrar varför det finns stora förändringar i utställningsförslaget jämfört med samrådsförslaget och vad blir konsekvenserna.

Sakägare 1 och 2 tycker att den planerade bebyggelsen innehåller alltför många lägenheter på en förhållandevis liten yta. Det anses olämpligt med tanke på hälsa och livskvalitet. Hänvisning görs till senaste årets erfarenheter med Corona pandemin.

Medborgare 5 tycker att nybebyggelse bör vara ännu högre för att möjliggöra för flera bostäder, då detta inte anses påverka omgivningen negativt.

Medborgare 1 uppfattar målet med planläggningen som en nödlösning för att maximera med bostäder utan att ta hänsyn till stads/villa bilden över tid för alla som bor i området.

Frågor har kommit om varför bebyggelsen består av en sammanhållen volym, vem skulle känna på det, vem är det bra boendemiljö för, för vem är det försvarbart att det finns tillräckligt med byggrätter för att projektet skall vara genomförbart och om det är det ekonomin som ska styra ny bebyggelse.

Sakägare 5 och 6 undrar hur förslaget bidrar till kärnvärden omtanke.

### *Kommentar*

*Den sammanvägda bedömningen är att vissa kulturmiljövärden riskerar att förloras i och med planförslaget men att förslaget är utformat med en*



*medvetenhet om kulturmiljön. Områdets kulturhistoriska miljö kommer att fortsätta leva kvar.*

*Förslaget innebär en rimlig exploatering i ett centralt läge inom ett relativt stort område som är värdefull ur kulturmiljösynpunkt.*

*Den nya bebyggelsen utformas med variation och bryts ner till mindre volymer så att varje byggnadsdel upplevs som separerad från de andra delarna.*

*Volymerna trappas ner för att möta den småskaliga villabebyggelsen. Från villabebyggelsen i anslutning till planområdet upplevs nybyggnation som tre till fyra våningar hög då entrévåningen är i suterräng. I höjd ansluter planerad bebyggelse till byggnaderna i kvarteret på fastigheterna Frigg 1 och 3 (detaljplan för Mjölner 4 m.fl.), på andra sidan cirkulationsplatsen från planområdet sett. Det innebär att den nya bebyggelsen når ungefär samma höjd som villabebyggelsen ovanför, i söder. Projektet har således en rimlig byggnadshöjd och volym i närheten till spårbunden trafik i storstockholmsområdet. Man utnyttjar höjdskillnaderna för att kunna förtäta här.*

*För att planerad byggnad ska anpassas bättre till befintlig bebyggelse får en byggnadsdel klassiskt sadeltak beklätt med plåt. Fasadmaterialet är puts med färgfält i jordkulörer. Sockelvåningen uppförs i tegel eller klinker. Det kan också finnas inslag av trä och fasadskivor.*

*Kvarterets naturliga topografi och växtlighet ingår som ett viktigt karaktärsdrag inom det kulturhistoriskt värdefulla området enligt den antikvariska bedömningen. Med anledningen av det läggs nybyggnation närmare gatan där det är flackare. Det medför att mindre berg behöver sprängas samtidigt som så mycket som möjligt av topografi och vegetation kan sparas samt fortfarande synas och upplevas från Stuvsta stations uppgång. Parkeringen är undangömd under bjälklag för att inte ta onödig mark i anspråk och inte negativt påverka gestaltningen. Gårdsbjälklaget har ett generöst jorddjup och är planterbart. Tillsammans med gröna tak kompenseras grönskan som fanns med från början på tomten.*

*Se illustrationerna i planbeskrivningen.*

*Enligt den antikvariska bedömningen innebär rivning av villan på fastigheten Odin 3, att en välbevarad villa från områdets utbyggnadstid försvinner och medför en viss minskning av villaområdets kulturhistoriskt värdefulla miljö till sin helhet. Rivning av affärshuset på fastigheten Odin 6 medför att en av områdets äldsta byggnader med vissa arkitektoniska värden, och som representerar en pusselbit i Stuvsta centrums historia, försvinner och minskar områdets historiska förankring.*

*Den kulturmiljöhistoriska miljön som utpekats omfattar stora delar av Stuvsta och Snättringe. Kommunen bedömer att det är möjligt att förtäta i den mest centrala och kollektivtrafiknära delen av området. Den antikvariska bedömningen är att kulturmiljövärdena på denna plats tål komplettering med ny bebyggelse.*

*I den antikvariska bedömningen föreslås att ny bebyggelse utformas som friliggande enkla volymer i upp till tre våningar. Kommunen bedömer dock att*



*en högre grad av exploatering är lämplig inom fastigheterna Odin 3 och 6 som är bland de mest centralt belägna i Stuvsta och nära pendeltågsstation. Det skulle annars vara svårt att uppnå kommunens mål med utvecklingen av denna sida av centrum. Det behöver också finnas tillräckligt med byggrätter för att projektet ska vara ekonomiskt genomförbart,*

*Eftersom planområdet är bullerutsatt, då det ligger vid en trafikintensiv väg och nära stambanan för tågtrafik, bedöms inte befintliga hus kunna erbjuda en bra boendemiljö ur bullersynpunkt. För att kunna möjliggöra för bostäder inom planområdet behöver en bullerdämpad sida samt bullerdämpande uteplatser anordnas. Detta är svårt att uppnå om husen är friliggande, såsom den antikvariska bedömningen föreslår. Husen behöver således vara sammanbyggda här för att en bra boendemiljö ska kunna uppnås för de invånare som ska flytta in i planområdet.*

*Området kommer att få en mer stadsliknande karaktär med detaljplanens genomförande. Detaljplaneförslaget är tänkt som ett nytt modernt tillägg till befintlig miljö, därför är inte strävan att rigoröst härma det som redan finns inom området.*

*En annan faktor som bör tas hänsyn till i sammanvägningen är byggnadernas skick. Befintliga byggnader inom planområdet är gamla, har flertaliga brister och är kostsamma att underhålla. Planlösningen med trånga utrymmen möter inte heller de krav som idag ställs på attraktiva bostäder eller butikslokaler.*

*Vid planeringen behöver kommunen göra en samvägning av olika intressen.*

*Syftet med detaljplaneförslaget är att erbjuda attraktiva lägenheter till befintliga och nya invånare i ett centralt läge; nära till kollektivtrafik, service och redan utbyggd infrastruktur. Därför medger utställningsförslaget en större byggrätt än samrådsförslaget. Detaljplanen syftar även till att uppnå ett mer effektivt markutnyttjande i ett område med god kollektivtrafikförsörjning, närhet till service och där infrastrukturen redan är utbyggd. Ett annat syfte är att skapa ett rumsligt sammanhang vid cirkulationsplatsen i anslutning till Häradsvägen, där Snättringe och Stuvsta ska växa ihop. Andra syften är förstärkning av centrumet åt Snättringes håll, av utbudet i centrum, av kundunderlaget och av gaturummet. Syftet är också att uppnå en mer blandad bebyggelse i Snättringe som idag domineras av villabebyggelse*

*Se även svaren under avsnittet "Tidigare ställningstaganden", sida 13.*

## Trafik

### Biltrafik

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen, Sakägare 3 till 6 och Medborgare 3 tycker att detaljplanens genomförande kommer att påverka trafiksituationen på Häradsvägen på ett negativt sätt så att den blir oacceptabel. In- och utfart tycks ske mycket nära övergångsstället över Häradsvägen och anses vara trafikfarlig. Att ett regionalt cykelstråk behöver korsas anses innebära ytterligare olycksrisker. Det anses oklokt att uppföra en byggnad som ligger direkt mot gångbanan då det inte finns utrymme att komma undan om en farlig trafiksituation uppstår.



När fordon vill göra en vänstersväng i färdriktning österut för att komma till parkeringsgaraget, anses det kunna leda till köer på Häradsvägen, som eventuellt kan påverka cirkulationsplatsen. De förslag som redovisas i detaljplanen, på två olika alternativa rutter så att fordon endast kan göra en högersväng till parkeringsgarage från Häradsvägen, anser Stuvsta Gårds Villaägarföreningen och Medborgare 3, innebära kraftig ökad trafik på de redan idag smala lokalvägarna som inte är anpassade för att gående, cyklister och bilister skall kunna mötas på ett säkert sätt.

#### *Kommentar:*

*Trafikutredningen visar att tillkommande trafik med anledning av planen inte medför någon större förändring av trafikmängden på Häradsvägen och kommer inte ha märkbar påverkan på omgivningen.*

*Fastigheten Odin 3 har in- och utfart mot Häradsvägen idag medan Odin 6 har infart från Häradsvägen och utfart mot Stambanevägen. En befintlig gång- och cykelväg korsas därmed två gånger. För en säkrare trafiksituation kommer all in- och utfart ske på ett ställe mot Häradsvägen. Den utformas tydlig, så långt som möjligt ifrån och med rimligt avstånd till cirkulationsplatsen. På kvartermarken mellan garage och gång- och cykelväg planeras en uppställningsplats så att bilar kan avvakta gående, cyklister och trafik på Häradsvägen. I planen anges utfartsförbud på resterande sträcka mot Häradsvägen samt mot Stambanevägen. Lastning och lossning kommer att ske i en ficka längs med Häradsvägen så att gång- och cykelvägen inte ska behöva korsas.*

*Det bedöms finnas tillräckligt med utrymme som ger möjlighet till gångtrafikanter att undvika en trafikfarlig situation. Mellan Häradsvägen och gång- och cykelvägen kommer det att finnas en lastningsficka och stödremsa samtidigt som ny bebyggelse kommer att ha förgårdsmark.*

#### **Parkering**

Sakägare 7 och Medborgare 5 undrar hur denna fastighet skulle tillgodose parkering för boende, kunder till butikerna och besökare till boende i tillkommande bostäder.

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen ifrågasätter om antalet parkeringsplatser motsvarar den verkliga efterfrågan som kommer att skapas. Att de nya boendena troligen också kommer vilja äga en personbil. Att tillgång till kollektivtrafik inte leder till en lägre nivå av personbilsinnehav, då människor använder kollektivtrafik och bil för olika typer av transporter. De nya boendena tros komma att parkera sina bilar på omkringliggande gator och därmed försvåra framkomligheten och tillgången till parkeringsplatser runt Stuvsta Centrum, vilket i sin tur kommer medföra negativa konsekvenser för användningen av stationen och butikerna i närheten.

Medborgare 3 tycker att lösningen med parkeringsfickor är olämplig då de kommer att orsaka köbildning på Häradsvägen och därmed innebära en negativ påverkan på miljön. Hänvisning görs till de nyetablerade parkeringsfickor som är



skapade på Stambanevägen där bilarna ofta ej kan mötas utan att köbildning skapas på grund av att fickorna inte är anpassade för modern fordonsbredd.

## *Kommentar*

*Detaljplanen följer riktlinjerna i kommunens parkeringsprogram All boende-, verksamhets- och besöksparkering anordnas på kvartersmark i garage. Angöring för lastning/lossning och sophantering sker på lastficka på Häradsvägen på allmän plats. På så sätt behöver gång- och cykelvägen inte korsas. Då den planerade fastigheten ligger inom 100 meter från pendeltågsstation räknas det som Zon A för beräkning av antal parkeringar enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram. Då det i dagsläget är oklart till vilken sorts verksamhet lokalerna kommer att användas till räknas parkeringsbehovet för verksamheter och besökare på det högsta värdet. för restauranger. Behovet som förslaget genererar är 28,9 parkeringsplatser. En reduktion på upp till 22 procent fås i detta förslag för mobilitetsåtgärder i enlighet med Mobility management planen. Det innebär att antalet parkeringsplatser blir 24.*

*När det byggs nytt gör kommunen insatser för att förändra kommuninvånarnas beteende så att de ska välja att cykla, gå eller åka kollektivt istället för att välja bilen. I projektet kommer även exploatören att jobba med Mobility Management-åtgärder (beteendepåverkande åtgärder) riktade till de som flyttar in i bostadshusen för att främja mer hållbara transporter. En bilpool anordnas för när behovet för bil uppstår.*

*Möjligheten att resa med kollektivtrafik avgörs till stor del av vilket utbud som finns. Ju högre bilparkeringsutbud desto högre bilinnehav och bilanvändning blir det. Forskning visat att fler individer väljer att åka kollektivt om tillgängligheten är god till spårtrafik.*

*Det kommer inte att finnas parkeringsfickor längs med Häradsvägen utan en lastficka för lastning/lösning och sophantering. Fickan projekteras tillräckligt bredd så att en lastbil kan parkera där utan att påverka trafiken på Häradsvägen.*

## **Buller och vibrationer**

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen ifrågasätter byggandet av bostäder inom planområdet på grund av buller- och vibrationstörningar från närliggande gator. Föreningen tror inte att det i planen har tagits hänsyn till framtidens bil- och tågtrafik. Föreningen tror inte heller att undantagskraven för buller kommer att till fullo kunna uppfyllas inom planområdet och undrar vem som tar ansvaret om det visar sig genom mätningar i och utanför de nyuppförda husen att så har blivit.

Sakägare 1 och 2 tycker att det blir ökade trafikbuller in mot deras tomt vid detaljplanens genomförande och efter det. Sakägare 8 och 9 som bor närmast bakom den planerade bebyggelse hoppas däremot på en bättre utemiljö avseende buller på sin fastighet efter detaljplanens genomförande. Sakägare 3, 4, 5 och 6 som bor på Häradsvägen tycker att de knappast får en minskning av bullret och undrar varför de inte räknas in i beräkningen av ”trafikbullerbidraget”.





## *Kommentar*

*Trafik- och bullerutredningarna visar att tillkommande trafik med anledning av planen inte medför någon större förändring av vare sig trafikmängden på Häradsvägen, buller eller vibrationer. Den trafik som tillkommer genom exploateringen är marginell och kommer inte ha märkbar påverkan på omgivningen. Bullernivåerna bedöms inte öka för omkringliggande fastigheter i och med föreslagen detaljplan. Planerad bebyggelse innebär att trafikbullerbidraget från Häradsvägen minskar för befintliga hussöder om planerad huskropp, med störst minskning för villan på Staffansvägen 10.*

*Den nya bebyggelsen utformas som sammanhängande huskroppar, utan mellanrum, för att åstadkomma en mindre bullrig sida på baksidan/gården. Bullerutredningen visar att med de vidtagna åtgärderna i detaljplanen kommer en acceptabel bullersituation att uppnås för de nya bostäderna. Planlösningar har valts så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet är orienterade mot mindre bullrig sida där den dygnsekvivalenta ljudnivån understiger 55 dBA. Därmed uppfylls riktvärde enligt avstegsfall B för samtliga planerade lägenheter. Detta förutsätter att balkonger mot öster byggs inglasade till 50 %. Inglasningen får dock inte täcka mer än 75% av balkongens öppningsarea. Bullerdämpad uteplats som uppfyller infrastrukturpropositionens riktvärde avseende maximala ljudnivåer på uteplats kan anläggas söder om husen.*

*Det går alltid genom val av fasadmateriell att uppfylla bullerkravet inomhus.*

*Det finns ingen anledning att tro att bullersituationen vid fasad och uteplats kommer att bli sämre än vad som har beräknats fram i bullerutredningen.*

*För mer information om bullersituationen efter detaljplanens genomförande se trafikbullerutredningen som finns att hämta på detaljplanens webbsida:*

*[www.huddinge.se/stuvstacentrum](http://www.huddinge.se/stuvstacentrum)*

## **Konsekvenser för angränsande fastigheter**

Stuvsta Gårds Villaägarföreningen samt Sakägare 1 och 2 tycker att de omgivande villafastigheterna kommer att få sin boendemiljö negativt påverkad. De villor som ligger bakom de nya byggnaderna sett från rondellen, kan få en viss bullerreduktion till priset av försämrade utsikt, insyn i sina trädgårdar och att de blir helt eller delvis skyddade. Kommunen uppmanas att ta hänsyn till grannarna som valt en annan boendemiljö än den som kommer att uppstå om dessa byggnader byggs enligt förslaget.

Sakägare 1 och 2 tycker att höjden på byggnaden intill deras fastighet är utan hänsyn lika hög som merparten av husen och överstiger höjden på deras hus. Den planerade byggnaden kommer alldeles för nära deras uthus, också med hänsyn till brandrisk. De utskjutande balkongerna är mindre än 4,5 m från deras gräns, vilket anses orimligt. Även balkongerna på gårdssidan påverkar störande. Förutom att det är mycket skrymmande för de, anses utseendet från Häradsvägen bli absurd. Deras tomt kommer att skuggas morgontid, och utsikten blir skyddad. Som följd





tycker de även att värdet på deras tomt riskerar att sjunka. Byggnationen samt uppställningar på grannfastigheterna tycker de är mycket störande.

## *Kommentar*

*Byggnaderna på angränsande fastigheter vetter åt andra håll och kommer därför inte att få utsikten påverkad i någon stor utsträckning av ny bebyggelse. Dessa ligger också på en högre nivå än planområdet. Därmed anses insyn vara begränsad. Ny bebyggelse kommer att uppnå ungefär samma höjd som omkringliggande bebyggelse.*

*Solstudier visar att en mindre del av tomtmarken i fastigheten i väster om planområdet att skuggas klockan 8 på morgonen medan huset på denna fastighet är i huvudsak solbelyst. Annars kommer fastigheten att fortsätta ha bra solljusförhållanden.*

*Se bilderna med solljusförhållanden i planbeskrivningen.*

*Hur bostadspriserna utvecklas beror på många olika faktorer och är svåra att förutse. Generellt leder inte ny exploatering till att värdet på befintliga bostäder sjunker. Tomter i närheten till spårbunden trafik är eftertraktade och deras värde ökar med tiden.*

*Förslaget har ändrats så att det inte längre blir utskjutande balkonger vid kortsidan i öster. Däremot anses avståndet på cirka 5,5 meter från byggnadens fasad till uthuset tillhörande fastigheten som ägs av Sakägare 1 och 2 som ett rimligt avstånd. Vid bygglov ställs krav på fönstren som vetter sig mot uthuset som ska klara brandkraven.*

*Byggnadsvolymer trappas ner mot fastigheten som ägs av Sakägare 1 och 2. För att säkerställa det i planen har en bestämmelse om byggnadshöjd lagts till i plankartan för byggnadsdelen närmast deras fastighet.*

*Vid byggnationen ska Naturvårdsverkets allmänna råd avseende buller vid byggplatser följas. Lämpliga uppställningsytor kommer att undersökas i ett senare skede.*

*Sammantaget bedöms att detaljplanens genomförande inte innebär några stora olägenheter för omgivande fastigheter som bedöms även i fortsättning ha en bra boendemiljö.*

## Klimatpåverkan och ekologisk hållbarhet

Sakägare 3, 4, 5 och 6 undrar hur detaljplanen tar hänsyn till ekologisk hållbarhet och klimatet när i planen i stort sett samtliga tallar på tomten avverkas och befintliga byggnader rivs.

## *Kommentar*

*Planens påverkan på klimatet anses vara ringa då det handlar om mindre bebyggelse.*

*Det behöver byggas fler nya bostäder. Genom att förtäta centrala områden som detaljplaneområdet, där marken redan är taget i anspråk för bebyggelse och infrastrukturen redan är utbyggd, undviks att orörda grönområden behöver tas i anspråk som skulle ge en större påverkan på klimatet. Närheten*



*till kollektivtrafik (särskilt spårtrafik) och cykelstråk skapar förutsättningar för ett hållbart resande som innebär mindre avgaser. Bebyggelsen ansluts till befintlig fjärrvärmeledning som innebär en lägre miljöpåverkan än till exempel direktverkande el eller olja.*

*En hållbar dagvattenhantering uppnås inom planområdet som bidrar ännu mer till ekologisk hållbarhet.*

*Byggnaderna är cirka 100 år gamla, i dåligt skick och kräver ett omfattande underhåll. Återstående livslängd bedöms vara kort. Därför är bedömningen att dessa kan ersättas av ny byggnation.*

*Nybebyggelse placeras nära gatan och till en stor del på mark som redan är tagen i anspråk för bebyggelse. Det medför att mycket vegetation kan sparas. Gårdsbjälklaget har ett generöst jorddjup och är planterbart. Tillsammans med gröna tak kompenseras grönskan som fanns med från början på tomten.*

## Service

Medborgare 5 tycker att det inte finns behov för butiker och dylikt inom planområdet då det inte är i centrum. Medan en sakägare tycker att bra servicelokaler blir ett värdefullt plus för alla i området.

### *Kommentar*

*Inriktningen i kommunens översiktsplan är att Stuvsta centrum växer åt detaljplaneområdets håll. Detaljplanen följer således kommunens intentioner med utvecklingen av denna sida.*

## Övrigt

I yttrandena framgår att det har cirkulerat rykten att kommunen har haft för syfte med denna detaljplan att tjäna pengar genom markaffärer med byggherren. Ifall detta stämmer, önskas i yttrandet att kommunen informerar medborgarna. Frågor ställs om kommunen är uppdragsgivare till planen och vem som äger planen. Det har kommit en fråga om varför underrättelsen kommer grannarna tillhanda på så kort tid innan beslut ska tas.

### *Kommentar*

*Fastighetsägaren inkom med en förfrågan om att ändra detaljplanen. Kommunstyrelsen beslöt den 28 mars 2013 att ge kommunstyrelsens förvaltning ett utökat uppdrag att upprätta ny detaljplan för fastigheterna Odin 3 och 6 med avsikt att uppföra flerbostadshus inom dessa fastigheter. Detaljplan för Odin 3 och 6 stämmer överens med kommunens gällande översiktsplan.*

*Projektet innebär mindre markregleringar mellan kommunen och exploatören vilket inte bedöms ge något större ekonomiskt resultat.*

*Detaljplanen beräknas antas i december 2021. Det motsvarar en normal tidsåtgång mellan utställning och antagande i detaljplaneprocessen.*



## Genomförande

### *Sprängningsarbeten*

Sakägare 1, 2, 3, 4, 5 och 6 uttrycker oro för sprängningar under mark som kan ge skador på mur, rör o dylikt och undrar vem som ersätter eventuella skador som följd av sprängningen på deras fastigheter. Frågan ställs om en riskanalys av sprängning har gjorts.

### *Kommentar*

*I samband med sprängningsarbeten inom området kan tillfälliga vibrationer uppstå, det är dock exploatörens ansvar att se till att omkringliggande fastigheter/bebyggelse inte skadas när fastigheten bebyggs.*

*I Miljöbalken finns beskrivet det ansvar som varje byggherre har gentemot tredje man, det vill säga den som berörs av byggarbetet. Förutom att byggherren blir ekonomiskt ansvarig för att åtgärda eventuella sprickbildningar och sättningar (direkta skador) blir denne även ansvarig för skador som uppstår på grund av olyckshändelser vid sprängningen (indirekta skador). Ett exempel på en indirekt skada är ändring av grundvattennivån som i sin tur ger sättningar.*

### *Byggtid*

Sakägare 3, 4, 5 och 6 undrar hur arbetsplatsen kommer att disponeras beträffande in- och utfarter, byggtrafik, upplagsplatser, var ska de gående och cyklande passera med mera. Medborgare 3 tycker att det under byggperioden kommer skapas stora hinder på Häradsvägen vilket kommer leda till köbildning med stor miljöpåverkan, då i planerna inte finns något som tvingar en kommande byggherre att säkerställa att transporter till och från bygget ej påverkar befintlig trafik på Häradsvägen.

### *Kommentar*

*Detaljplanen kan inte reglera byggtrafik men kommunen verkar för en god genomförandeplanering. Kommunen prövar och godkänner trafikanordningsplaner och det är exploatörens ansvar att det utförs enligt ansökan.*

*Dispositionsplanen tas fram i genomförandeskedet och är inte en fråga för detaljplanen.*

Information om utställningsutlåtande och datum för beslut i kommunfullmäktige samt senare eventuell besvärshänvisning skickas till dem som under program, samråd eller utställning ej fått sina synpunkter tillgodosedda. En förteckning över dessa finns i kommunens akt.

Nedanstående sakägare har lämnat synpunkter som inte har tillgodosetts. Sakägare 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 och Sakägare 10 tycker bland annat att planområdet är olämpligt för den bebyggelse som detaljplaneförslaget medger.



Alvin Mielli

Planarkitekt