



Datum
2020-12-02

Diarienummer
KS-2015/324

Samrådsredogörelse – Detaljplan för Odin 3 och 6 (Stuvsta centrum vid Häradsvägen) inom Snättringe, Huddinge kommun

Sammanfattning

Samråd genomfördes under tiden den 1 maj – 12 juni 2013. Planhandlingarna skickades ut till sakägare enligt fastighetsförteckningen och till remissinstanser. Handlingarna fanns anslagna i Tekniska nämndhuset samt på Huddinge kommuns webbsida.

Under samrådet inkom synpunkter gällande bullersituationen från Länsstyrelsen och Trafikverket som haft önskemål om framtagande av en riskanalys beträffande transport med farligt gods på Västra stambanan och från remissinstanser och sakägare synpunkter inkommit angående parkering och trafiksäkerhet.

Några föreningar, flera boende och andra medborgare är kritiska mot den planerade förändring av Stuvsta centrum utkanter mot en alltmer stadslänkande miljö. Detta anses vara i konflikt med bevarandet av villasamhällets karaktär. De är oroliga för att den fina miljön i Stuvsta ska förstöras och området ska tappa sin attraktivitet.

En del av yttrandena handlar om att området i anslutningen till stationen på Snättringesidan som helhet behöver förbättras och att i det sammanhanget är förslaget positivt.

Arbetet med detaljplanen har legat vilande under en period i väntan på kompletterande underlag från exploitören.

Samtliga yttranden har bemötts i denna redogörelse.

Förändringar i planförslaget

Följande förändringar görs bland annat med hänsyn till synpunkterna i *samrådet*:

- Det nya omarbetade förslaget innebär att befintlig bebyggelse rivs. Detta för att uppnå intentionerna i kommunens översiktsplan med utvecklingen av denna sida av centrum. Det behöver också finnas tillräckligt med byggrätter för att projektet ska vara ekonomiskt genomförbart.
- Det nya omarbetade förslaget innebär att cirka 40 bostäder tillskapas som är cirka 13 fler än samrådsförslaget. Bruttoarean för bostäder har utökats med cirka 2000 kvadratmeter och blivit dubbel så stor som i samrådsförslaget.
- I det nya omarbetade förslaget föreslås bebyggelsen bestå av en sammanhållen volym så att en bra boendemiljö ur bullersynpunkt kan uppnås.
- I det nya omarbetade förslaget föreslås bebyggelsen brytas ned till mindre volymer för att möta den småskaliga villabebyggelsen. Detta regleras i plankartan genom att byggnadsarean delas in i flera egenskapsgränser för vilka olika nockhöjder gäller.
- All parkering anordnas nu i garage i enlighet med kommunens parkeringsprogram. På så sätt bevaras även den största delen av gården och



sprängning undviks. Vid markparkering skulle en stor del av gården behöva sprängas på grund av att terrängen är kuperad. Garaget breder ut sig under hela bostadsgården. Maximal höjd för garage regleras med en planbestämmelse om nockhöjd i plankartan.

- Garageentré anläggs mot Häradsvägen vid nordvästra kanten av planområdet. I planen anges utfartsförbud på resterande sträcka mot Häradsvägen samt mot Stambanvägen. Då utfartsförbud inte kan läggas vid plangräns, har en del av området för gatan tagits med i planområdet.
- I det nya omarbetade förslaget flyttas bebyggelsen närmare gatan där det är flackare, samt att en något utskjutande byggnadsdel som skär in i slänten, blir mindre. Detta för att mindre berg ska behöva sprängas samt att naturlig topografi och vegetation, som är viktiga karaktärsdrag för den kulturhistoriskt värdefulla miljön, fortfarande ska kunna synas och upplevas från Stuvsta stations uppgång. På så sätt förstärks även gaturummet.
- En mindre lokalgata inom planområdet tas bort. Lastning och lossning sker istället i en ficka längs med Häradsvägen utan att behöva korsa gång- och cykelväg.
- Lokalytan har blivit cirka 15 kvadratmeter större.
- Längs med nordöstra fasaden går ledningar. För att det ska finnas tillräckligt med arbetsutrymme under balkongerna vid drift och underhåll, har planbestämmelser lagts till i plankartan som inte tillåter balkonger i en höjd som är lägre än 4,5 meter från marknivå.

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

Samrådsredogörelsens innehåll

Sammanfattning	1
Förändringar i planförslaget.....	1
Beskrivning av ärendet.....	2
Hur har samrådet gått till?.....	3
Inkomna yttranden från remissinstanser	3
Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)	10

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.

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

Hur har samrådet gått till?

Plansamråd för nuvarande planområde har genomförts under tiden den 1 maj – 12 juni 2013. Planhandlingar skickades ut 1 maj 2013 till sakägare enligt fastighetsförteckningen. Handlingarna har också funnits anslagna i Tekniska nämndhuset samt på Huddinge kommuns webbsida.

Planförslaget redovisades vid ett offentligt annonserat samrådsmöte som hölls den 23 maj 2013. Vid samrådsmötet närvarade 21 personer.

Inkomna remissvar och yttranden har sammanställts och sammanfattats i denna samrådsredogörelse 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 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. Denna bedömning förutsätter att synpunkter enligt nedan avseende buller och riskhänsyn kan tillgodoses.

Buller

Planområdet ligger vid en cirkulationsplats och utsätts för buller från ett flertal vägar. Området belastas också av buller från tågtrafiken som trafikerar stambanan. Vid de mest bullerexponerade fasaderna för planerade bostäder uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till över 65 dBA. Den maximala ljudnivån uppgår som mest till över 85 dBA. Enligt länsstyrelsen behöver de beräknade ljudnivåerna framgå av planbeskrivningen.

Länsstyrelsen förutsätter att planbestämmelser avseende skydd mot trafikbuller kan innehållas, utan att tekniska speciallösningar behöver användas. Det innebär att inte mer än 75 % inglasning av balkonger får tillgodoräknas för att klara hälften av boningsrummen åt bullerdämpad sida, så att de fönster som öppnas kan öppnas helt mot uteluft. Även bullerskydd i form av bullerplank eller glasskärm mellan huskropparna kan användas om avstegsfallet kan innehållas på detta sätt. Planbeskrivningen behöver revideras så att det framgår att den alternativa bullerskyddslösningen som beskrivs, med en bullerdämpande glasskärm som sätts utanför fönster, enbart ska ses som en kompletterande bullerskyddsåtgärd för övriga fönster i bullerstörda lägen, för att ytterligare förbättra kvalitén på boendemiljön. Länsstyrelsen vill understryka att en teknisk lösning är en åtgärd som bara undantagsvis godtas när inga andra alternativ finns att tillgå och då bara för ett mycket fåtal lägenheter under speciella förutsättningar.



Planbestämmelserna som reglerar störningsskyddet på plankartan behöver kompletteras så det framgår att glasskärm utanför fönster enbart kan användas som komplement tillsammans med andra typer av bullerskydd.

Riskhänsyn

Planområdet ligger cirka 75 meter från Västra stambanan där transport av farligt gods förekommer. I det fortsatta planarbetet behöver kommunen beskriva situationen på platsen i förhållande till risksituationen.

Kommentar:

Planförslaget har ändrats så att det inte längre behövs bullerdämpande glasskärm som sätts utanför fönster för att avstegsfallet ska klaras. Planbeskrivning och plankartan har reviderats och kompletterats utifrån länsstyrelsens synpunkter.

En riskanalys, relaterad till den intilliggande stambanan som är transportled för farligt gods, har genomförts. Riskutredningen utgår ifrån en prognosticerad trafikbelastning. Utredningen har kommit fram till att det avstånd på cirka 60 meter innebär en acceptabelt låg risknivå enligt de gällande riktlinjerna och att inga riskreducerande åtgärder erfordras i projektet.

Dåvarande miljönämnd

Dåvarande miljönämnd tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att nämndens synpunkter på buller beaktas.

Riktvärdet, 55 dBA ekvivalent vid fasad, överskrids. Eftersom läget är centralt och kollektivtrafikhäna är det motiverat med avsteg. Det innebär att en "tyst" sida ska utformas med målsättningen att nå högst 45 dBA ekvivalent. I avsteget ingår en möjlighet att skapa en ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent. Minst 50 % av bostadsrummen ska vetta mot den "tysta" sidan. Enligt utredningen ska byggnadstekniska åtgärder vidtas för att klara riktvärdena. Exempel är bullerskärmar, inglasning av balkonger samt att bygga med ljudklass B utmed Häradsvägen, vilket innebär en 50-procentig förbättring jämfört med minimikravet, ljudklass C enligt Boverkets byggregler, BBR.

Miljötillsynsavdelningen ser de beskrivna åtgärderna för att nå en god ljudmiljö som minimikrav. Ekonomiska hänsynstaganden får inte göra att man tummar på kraven.

Kommentar:

Länsstyrelsen i Stockholms län beskriver två avstegsfall från infrastrukturpropositionen 1996/97:53 i rapport 2007:23. Avstegen kan enligt Länsstyrelsen godtas i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik. Planområdet uppfyller dessa krav.

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 Stambanevägen. Bullerdämpande glasskärm som sätts utanför fönster behövs inte längre för att avstegsfallen ska klaras.

Trafikverket

Trafikverket Region Stockholm yttrar sig i egenskap av ägare av Västra stambanan, vilken är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap. 8 §. I förstudie Stockholm - Järna (förslagshandling maj 2011) framgår ett behov av nya spår genom Huddinge kommun. Trafikverket betraktar behovet av ytterligare spår genom Huddinge som en del i riksintresset för Västra stambanan och det ska som sådant skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I dagsläget bedrivs ingen fysisk planering enligt lagen om byggande av järnväg för tillkommande spår. Det finns dock en spårutredning som illustrerar ett sexspårssystem och Trafikverket avser påbörja framtagande av en riksintresseprecisering för Västra stambanan under 2013.

Enligt trafikbullerutredningen utsätts de planerade bostäderna för en sammanvägd dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som överstiger 65 dB(A) vilket enligt Trafikverket inte utgör förutsättning för en god boendemiljö. Trafikverkets inställning är att inga nya bostäder bör planeras när 65 dBA överskrids vid fasad.

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. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering kan Trafikverket komma att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

Förutsättningarna vad gäller trafikbuller från järnvägen behöver även enligt Trafikverkets bedömning korrigeras med hänsyn till möjlig framtida utbyggnad av spår samt till prognostiserade trafikmängder för 2030. Korrigerad av den trafikbullerutredning som tagits fram i anslutning till planärendet behöver därför göras enligt nedanstående.



Trafikverket ser behov av ytterligare spårkapacitet mellan Stockholm och Järna. Som behovet ser ut idag föreslås ytterligare två spår förbi Stuvsta. Detta kan innebära att ett nytt spår byggs ca 7 meter parallellt med nuvarande yttre uppspår, d.v.s. att spåransläggningen kommer något närmare planområdet än vad som framgår av trafikbullenutredningen.

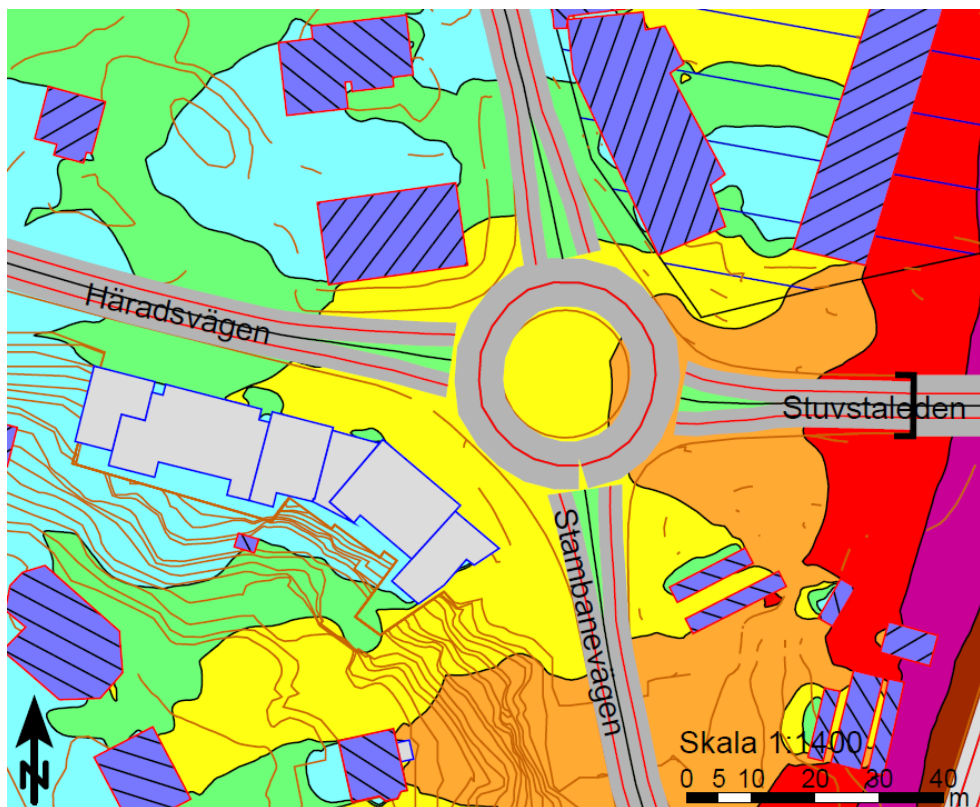
Det är bra att en sammanvägd bullerberäkning gjorts. Trafikverket anser dock att en bullerberäkning där ekvivalentnivåer endast för järnvägstrafiken framgår bör redovisas.

Det bör även säkerställas att riktvärden för vibrationer från järnvägstrafiken inte riskerar att överskridas.

Avståndet mellan närmaste befintligt spår och föreslaget bostadshus är enligt samrådsförslaget som minst ca 75 meter. Inom detta avstånd bör det enligt Trafikverkets bedömning upprättas en riskanalys med tanke på att transporter med farligt gods sker på Västra stambanan.

Kommentar:

Bullenutredningen har uppdaterats med trafikprognoser från Trafikverket. Trafikverket ser behov av ytterligare spårkapacitet mellan Stockholm och Järna men erforderligt underlag saknas för att kommunen ska kunna göra en känslighetsanalys för buller i detta skede. Dialog pågår mellan Trafikverket och kommun på övergripande nivå gällande denna fråga.



Bilden visar dygnsekvivalent ljudnivå från spårtrafik: Akustik Byrån



Eftersom läget är centralt och kollektivtrafiknära är det motiverat med avsteg från infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Se svaret till dåvarande miljönämnden.

Bullerberäkningar där ekvivalentnivåer endast för järnvägstrafiken framgår har tagits fram i bullerutredningen. Prognosticerad situation avser år 2040 och planområdet är utbyggt.

Angående frågan om riskanalys se svaret till Länsstyrelsen.

Enligt Översiktlig byggnadsgeologisk karta över Huddinge kommun (Miljöteknik Sven Tyrén AB, 1975) består marken inom planområdet huvudsakligen av berg i dagen eller berg på ringa djup. Risken för fortplantning av vibrationer i berg anses som låg. Till det ska man tilläga att planerad bebyggelse ligger över 75 meter från järnvägen. Därför bedöms risken för vibrationer från passerande tåg som låg.

Trafikförvaltningen

Med anledning av närheten till järnvägen förutsätter Trafikförvaltningen att åtgärder mot buller, som nämns i planen, genomförs i samband med byggnationen.

Kommentar

Se svaret till dåvarande miljönämnden. Synpunkten föranleder inga förändringar av planförslaget.

Stockholm Vatten

På grund av att fastighetsgränsen mot Häradsvägen ändras kommer befintliga va-ledningar (V250, S225) att hamna inom fastigheten i föreslaget u-område vilket innebär att ledningsrätt behövs för dessa och att förbindelsepunkten för anslutning till det allmänna VA-ledningssystemet är vid första skarv på servisavsättningen.

Kommentar

VA-ledningarna kommer att regleras med ledningsrätt.

Vattenfall

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet och skickar en karta med ledningar. All eventuell flytt av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören. Vid eventuella schaktningsarbeten ska kabelutsättning begäras. Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

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

Kommentar

Genomförandelen av planbeskrivningen uppdateras enligt uppgifter från Vattenfall. Eventuell flytt av elanläggningar bekostas av exploitören.



Kommunen kommer att reglera i avtal att exploatören står för alla kostnader förknippade med detaljplanens genomförande, det avser också ledningsflyttar. Övriga synpunkter noteras.

Södertörns Fjärrvärme AB

Om kommunal mark överförs till kvartersmark, ska befintliga fjärrvärmeledningar skyddas genom införande av u-område på detaljplanen, samt att kommunen medverkar till upprättande av servituts- eller ledningsrätts-avtal, med ny fastighetsägare. Eventuell flytt av fjärrvärmeledning bekostas av beställaren.

Vid projektering och byggstart ska byggaren ta kontakt med Södertörns Fjärrvärme AB för dokumentation och utsättning av fjärrvärmeledningar. Kartskiss med ledningar har skickats.

Teknisk försörjning

Södertörns Fjärrvärme AB föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system som kan ansluta till fjärrvärmenätet. Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området efter Häradsvägen och kvarteret Odin 6 är ansluten till fjärrvärme.

Kommentar

Kommunen kommer att medverka till upprättande av servituts- eller ledningsrättsavtal, med fastighetsägare. Kommunen kommer att reglera i avtal att exploatören står för alla kostnader förknippade med detaljplanens genomförande, det avser också ledningsflyttar. Övriga synpunkter noteras.

Skanova

Teliasonera Skanova Access AB har en befintlig teleanläggning inom den mindre lokalgatan. Skanova önskar att behålla den befintliga teleanläggningen i nuvarande läge för att undvika sådana olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Hamnar någon del av anläggningen inom kvartersmark önskar Skanova att u-område skapas till skydd för anläggningen.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt 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.

Stuvsta Gårds Villaägareförening

Stuvsta Gårds Villaägareförening, har i princip inte något att invända mot att en ny detaljplan tas fram, eftersom nuvarande stadsplan är från 1942, men tycker att projektet måste ses i relation till hela Stuvsta centrum-problematiken. Där syftet



är att göra centrumet mer levande. Ett helhetsgrepp måste tas innan ett antal dellösningar genomförs. Villaägarföreningen påpekar bristen på en mer djupgående helhetsstudie- och plan än den från 2001 avseende hela Stuvsta centrums utformning och hänvisar till sina förslag.

Villaägarföreningen är kritisk mot den planerade förändringen av existerande centras utkanter mot en alltmer stadslignande miljö. Där detta är i konflikt med bevarandet av villasamhällets karaktär. Här anses byggandet av bostadsfastigheter speciellt på Odin 3 utgöra ett exempel. Det föreslagna utförandet av de nya byggnaderna med sin modernistiska stil anses avvika mot övrig äldre bebyggelse.

De omgivande villafastigheterna anser SGVF kommer att få sin miljö negativt påverkad även om höjden på de nuvarande villorna inte överskrids av de nya byggnaderna. Sannolikt kommer de villor som ligger bakom de nya byggnaderna sett från rondellen att få en viss bullerreduktion men försämrad utsikt.

Kommunen, tycker SVG, måste ta hänsyn till grannarna som valt en annan boendemiljö än den som kommer att uppstå om dessa byggnader byggs enligt förslaget.

SVG undrar ifall det skulle visa sig att huvuddelen av de kommande boende i de planerade byggnaderna är barnfamiljer, finns det då kapacitet för förskolor och skolor i närområdet. Vidare påpekar SVG att man inte kan bara bygga bostäder utan att trygga servicen från kommunen i dessa avseenden.

SGVF uppmärksammar om att det inte stämmer vad står i programsamrådsredogörelsen, att de som remissinstans inte har svarat. Deras yttrande finns med, men under rubriken Huddinge villaägarkrets, som de samarbetade med.

Kommentar

Se svaren under avsnitten "Tidigare ställningstaganden" och "Bebyggelse" under rubriken "Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)".

Kommunen verkar hela tiden på olika sätt för kommuninvånarnas bästa och för en god levnadsmiljö inom kommunen. Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära några stora olägenheter för grannarna vilka kommer även i fortsättning att ha en bra boendemiljö.

När kommunen planerar för nya bostadsområden i översiktlig planering ser kommunen också över behovet av nya förskolor, fritidshem, skolor och så vidare för att kunna leva upp till kommuninvånarnas efterfrågan och förväntningar på kommunal service. Detta projekt innebär inte något akut ökat platsbehov i närliggande förskolor och skolor.

Kommentaren angående programsamrådsredogörelsen noteras.

Följande remissinstanser har inte svarat:

Hembygdsföreningen i Huddinge, Huddinge villaägarkrets, Polisen, Södertörns polismästar distrikt, SRV återvinning AB



Följande remissinstanser har ingen erinran:

Kommunstyrelsen, Södertörns Brandförsvär, Södertörns Fjärrvärme AB,
Vattenfall, Hyresgästföreningen i Huddinge

Sammanfattning av synpunkter (ämnesvis)

Tidigare ställningstaganden

Flera boende och föreningar är kritiska till den planerade förändringen av Stuvsta centrum utkanter mot en alltmer stadsliknande karaktär. Detta anses vara i konflikt med bevarandet av villasamhällets karaktär. Oro uttrycks att den sällsynta miljön kommer att förstöras och att områdets attraktivitet tappas. En sakägare tycker att det borde räcka till med att kvarteret Frigg bebyggs, för att tillgodose behovet av bostäder nära spårbunden trafik.

Snättringe Fastighetsägarföreningen önskar att flerfamiljshusen byggs låga och sprids genomtänkt i hela Snättringe, istället för att förtäta intill järnvägsstationen på denna sida.

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

I några yttranden efterfrågas en plan över framtida förtätningar med flerfamiljshus i Stuvsta, så att fastighetsägarna i ett tidigt skede kan lämna sina synpunkter.

Kommentar

Kommunen har som mål att växa samtidigt som efterfrågan på bostäder är stor. Det behöver byggas flera nya bostäder. Bebyggelsen på kvarteret Frigg (projekt Mjölner 4 m.fl.) räcker inte till för att uppnå kommunens mål. 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 3 hektar. Den är därmed mycket stor. Förvaltningen bedömer att det är möjligt att förtäta i den mest centrala och kollektivtrafikhäna delen av området. En antikvarisk



bedömning har gjorts i samband med detaljplanens framtagande som också tillstyrker att kulturmiljövärdena på denna plats tål komplettering med ny bebyggelse. Den sammanvägda bedömningen är att vissa kulturmiljövärden riskerar att förloras i och med planförslaget men att nuvarande förslag är utformat med en medvetenhet om detta och är i balans mellan kommunens mål och kulturmiljövärden på plats. Platsens kulturhistoriska miljö kommer att fortsätta leva kvar.

Bebyggelse

Samrådsförslaget, tycker många, tar inte hänsyn till kulturmiljön, befintlig bebyggelse och topografin. Alla träd och annan växtlighet tros försvinna för att ge plats åt huskropparna. 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. De intilliggande fastigheterna tros blir helt eller delvis skymda. De kringboende tycker att nyttjandet av sina tomter kommer att inskränkas genom försämrat utsikt, insyn och mindre soltimmar på tomterna. Som följd tycker de även att värdet på deras tomter blir avsevärt mindre. En skuggstudie efterfrågas samt fler ritningar som visar hur de planerade husen kommer att se ut och vilken miljö som bildas.

Entrén till Snättringe - när man kommer upp för trapporna från Stuvsta station – är viktig och anses med denna bebyggelse att tappa sin karaktär. Idag möts man av en lummig miljö med småhus medan efter detaljplanens genomförande att man istället kommer att mötas av en ”stor vägg”.

I någon synpunkt ses inga fördelar med förslaget utan uppfattas det som en nödlösning med bostäder på en för det ändamålet olämplig plats.

Snättringe Fastighetsägarföreningen tycker att nybebyggelse bör hålla sig inom egenskapsområden som i gällande stadsplan anges för bebyggelse.

Några synpunkter är positiva till förtätning i planområdet och det har framförts att nya och moderna hus skulle ge området ett lyft. Man föreslår att inte bygga hus i samma stil som befintliga, utan gärna någon stil som anpassar sig till miljön samt att stor omsorg bör ägnas åt den arkitektoniska kvaliteten. Det har även kommit synpunkter om att nybebyggelse bör byggas med varierade fasadmateriell, gärna i trä samt att planera för en kvarterskrog i bottenvåningen. I någon synpunkt tycks att nybebyggelse bör vara högre än i samrådsförslaget för att bättre utgöra bullerskärm för de boende på Staffansvägen. Det skulle dessutom utgöra ett tillskott på bostäder som behövs i Stockholmsregionen som helhet. Området närmast Stuvsta Station anses också utgöra en utmärkt boendemiljö och kan hantera fler boende.

Kommentar

Anpassningen till kulturmiljön, topografin och befintlig bebyggelse

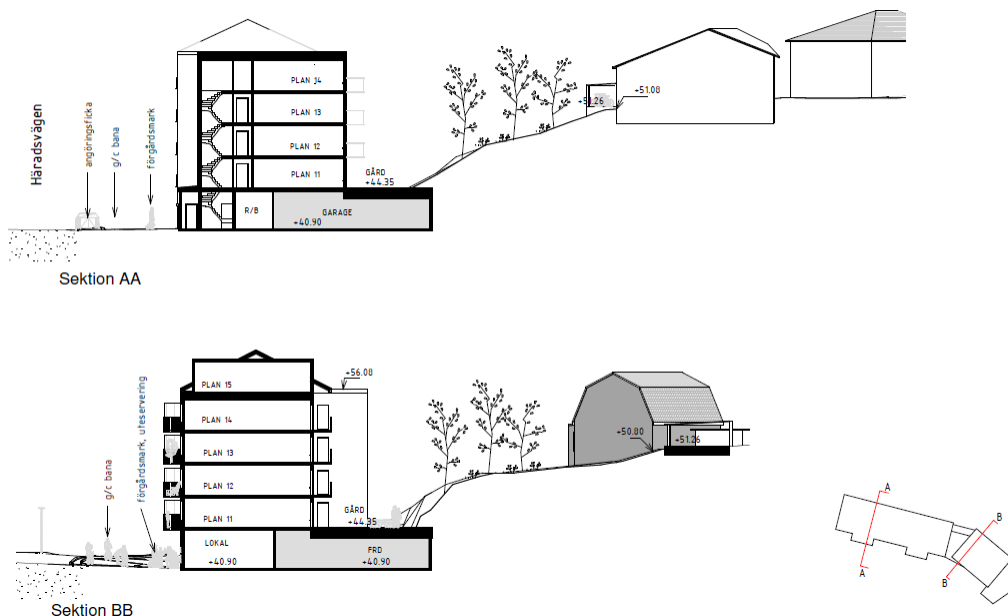


Planförslaget har bearbetats efter samråd. I det reviderade förslaget utformas nya bebyggelsen med variation och bryts ner till mindre volymer så att varje byggnadsdel upplevs som separerad från de andra delarna.



Fasad mot norr. Illustration: Lindberg Stenberg arkitekter

Volymerna trappas ner för att möta den småskaliga villabebyggelsen. Från villabebyggelsen i anslutning till planområdet upplevs nybyggnation som tre till fyra våningar hög då entréväningen är i suterräng. I höjd ansluter tillkommen bebyggelse till byggnaderna i kvarteret på fastigheterna Frigg 1 och 3 (projekt Mjölner), 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.

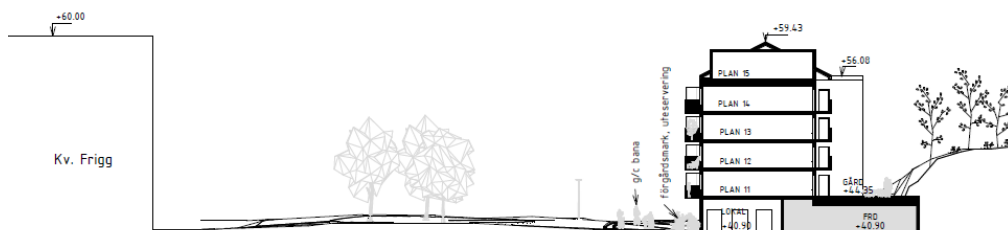


Sektion AA visar mötet med fastigheten Odin 1 och 2 medan sektion BB visar mötet med fastigheten Odin 7. Ritningar: Lindberg Stenberg arkitekter.

Byggnaderna på angränsande fastigheter Odin 2, 4 och 7 vetter åt andra håll och kommer därför inte att få utsikten påverkad i någon stor utsträckning av ny



bebyggelse. Fastigheterna Odin 1, 2 och 7 ligger på högre nivå än fastigheterna som kommer att bebyggas. Därmed anses insyn vara begränsad.



Sektionen visar föreslaget bebyggelse i förhållande till byggnaderna i kvarteret Frigg 1 och platsen som bildas däremellan. Ritning: Lindberg Stenberg arkitekter

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.

Nuvarande förslag medger större lokalyta på bottenvåningen. Detaljplanen möjliggör således för en kvarterskrog men detta kan inte regleras med detaljplan.

Kvarterets naturliga topografi och växtlighet ingår som ett viktigt karaktärsdrag inom det kulturhistoriskt värdefulla området enligt den antikvariska bedömningen. Med anledningen av det har förslaget justerats genom att nybyggnation flyttas närmare gatan där det är flackare samt genom att en något utskjutande byggnadsdel som skär in i slänten blir mindre. Dessa förändringar 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 undandömd 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 tomt.

Förvaltningen bedömer att detaljplaneförslaget vara således utformat med medvetenhet om befintlig kulturmiljö på platsen.

Detta förslag innebär fler bostäder inom planområdet än samrådsförslaget.

Angående synpunkten om att ny bebyggelse bör hålla sig inom egenskapsområden som i gällande stadsplan anges för bebyggelse.

Stadsplanen från 1942 speglar inte dagens behov med utveckling. För att uppnå intentionerna i kommunens översiktsplan behövs en högre exploatering av planområdet. Se även kommentarer under avsnittet "Tidigare ställningstaganden".



Bilden visar vyn som syns när man kommer upp från Stuvsta station. Den lummiga villamiljön kommer fortfarande att synas. Illustration: Lindberg Stenberg arkitekter



Bilden visar platsen som bildas mellan nybebyggelse och byggnaden på fastigheten Balder 15. Illustration: Lindberg Stenberg arkitekter

Fördelarna med förslaget

Detaljplanen möjliggör för nya attraktiva bostäder och lokaler på Snättringe-sidan av centrum. Förslaget innebär ett mer effektivt markutnyttjande i ett område med god kollektivtrafikförsörjning, närhet till service och där infrastrukturen redan är utbyggd. Projektet bidrar till förstärkningen av centrumet. Utbudet i centrum växer med detaljplanens genomförande samtidigt som ett bättre kundunderlag erhålls. Detaljplanen bidrar också till att skapa ett rumsligt sammanhang vid cirkulationsplatsen i anslutning till Häradsvägen, där Snättringe och Stuvsta ska växa ihop.



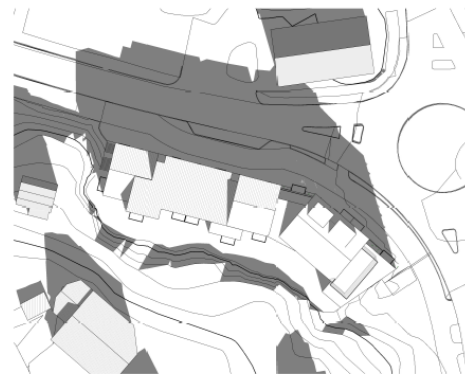
Gaturummet förstärks och förslaget bidrar även till en mer händelserik och varierad promenad längs Häradsvägen.

Skuggpåverkan

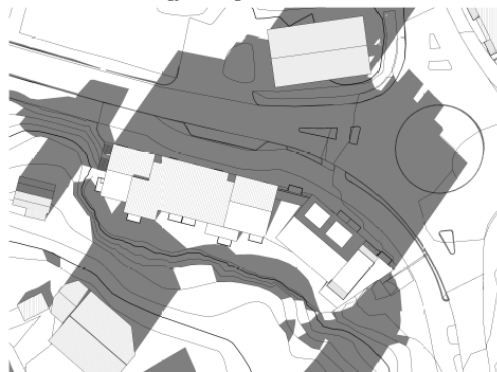
Solstudier har genomförts i samband med detaljplanen. Solljusförhållandena på angränsade fastigheter Odin 1, 2 och 7 påverkas inte av ny bebyggelse. Studier visar att en mindre del av tomtmarken i fastigheten Odin 4 skuggas klockan 8 på morgonen medan huset i huvudsak är solbelyst. Annars kommer fastigheten att fortsätta ha bra solljusförhållanden. Vid vår- och höstdagjämning kommer källarvåningens fönster i fastigheten Balder 15 att skuggas klockan 15 medan delar av första våningen, klockan 17.



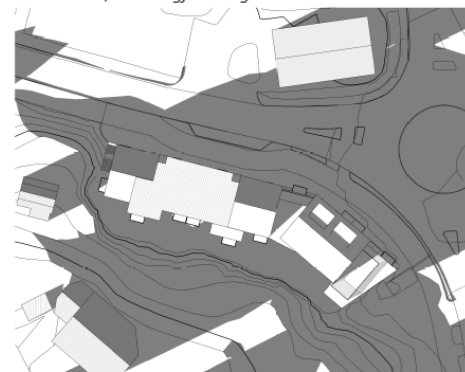
Solstudie, vårdagjämning kl08



Solstudie, vårdagjämning kl12



Solstudie, vårdagjämning kl15



Solstudie, vårdagjämning kl17

*Solljusförhållanden vid vårdagsjämning. Bild: Lindberg Stenberg arkitekter
Med detaljplanens genomförande kommer kringboende att fortsätta ha bra med södersol på sina tomter.*

Ekonomiska konsekvenser för angränsande fastighetsägare

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.



Trafik

Biltrafik

Några sakägare 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. Frågan har ställts hur man kan tillåta in/utfart mot Häradsvägen när det i nuläget är förbjudet samt om det kommer att bli en accelerationssträcka parallell med Häradsvägen. 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.

Några sakägare ställer sig frågande till hur ska snöröjning ska ske när huskropparna ska placeras i direkt anslutning till gångbanan, utan förgårdsmark och möjlighet att ploga upp en tillfällig vall.

I någon synpunkt ställs frågan hur kommunen tänkt lösa byggtrafiken vid uppförandet av byggnaden.

Kommentar:

Trafikutredningen visar att tillkommande trafik med anledning av planen inte medför någon större förändring av trafikmängden på Häradsvägen. För en säkrare trafiksituation kommer all in- och utfart ske på ett ställe mot Häradsvägen. Den utformas tydlig och med rimligt avstånd till cirkulationsplatsen. Lastning och lossning kommer att ske i en ficka längs med Häradsvägen så att gång- och cykelvägen inte ska behöva korsas. Häradsvägen har en högsta tillåtna hastighet på 40 km/h, någon accelerationssträcka anses ej nödvändigt.

I planen finns ett utfartsförbud på resterande sträcka mot Häradsvägen samt mot Stambanevägen.

Det bedöms finnas tillräckligt med utrymme för att komma undan 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.

Stödremsan längs gång- och cykelbanan kommer att kunna användas vid snöröjningen.

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

Parkering

De närboende påpekar en brist på parkeringsplatser i området idag och undrar var kunder till butikerna och besökare till boende i tillkommande bostäder ska parkera. Några boende på Staffanvägen uttrycker oro att de nya bostäderna kommer att leda till ett parkeringskaos på deras gata. I en synpunkt föreslås reglering med parkeringsförbud vid vissa tider på dygnet på Staffansvägen.



Parkeringsstalet som tillämpas för de nya lägenheterna anses vara för lågt då alternativ parkeringsmöjlighet anses saknas i området.

Kommentar

Behovet för parkering som de föreslagna bostäderna och verksamheterna genererar ska klaras inom fastigheten, i garage. Byggaktören ska följa kommunen parkeringsprogram som finns uttryckt i planen. Dessa tal inkluderar all parkering; boende, besökare och arbetande. Prövningen görs i bygglovsskedet. Exploatering inom planområdet ska alltså inte bidra till en försämrad situation på Staffansvägen.

Parkeringsstalet beror inte på alternativa parkeringsmöjligheter i området utan på närhet till spårbunden och annan kollektivtrafik samt till vardaglig service. För planområdet anses dessa vara optimala, därför medges ett lägre parkeringstal.

Störningar

Buller

Stuvsta Gårds Villaägareförening (SVG), Snättringe fastighetsägareförening och en sakägare ifrågasätter byggandet av bostäder inom planområdet på grund av buller- och vibrationstörningar från närliggande gator. SVG tror inte att i planen har hänsyn tagits 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 att så har blivit, genom mätningar i och utanför de nyuppförda husen?

Snättringe fastighetsägareförening och några sakägare tycker att detaljplanen medför en ökning av bullernivåerna till oacceptabla nivåer för befintliga boendenas, dagisbarnens och förbipasserandenas hälsa. Enbart detta tycker Snättringe fastighetsägareförening vara skäl nog att ompröva planen till att omfatta högst 3-våningshus med mellanrum.

En boende i området tycker att ny bebyggelse bör vara högre för att bättre utgöra bullerskärm för de boende på Staffansvägen som är utsatta för trafikbuller från Häradsvägen. En annan sakägare efterfrågar mer information om bullersituationen efter detaljplanens genomförande.

Kommentar

Trafik- och bullerutredningarna visar att tillkommande trafik med anledning av planen inte medför någon större förändring av vare sig trafikmängden, buller eller avgaser på Häradsvägen. Den trafik som tillkommer av exploateringen är marginell och kommer inte ha märkbar påverkan på omgivningen. Bullernivåerna bedöms inte öka för omkringliggande fastigheter i och med föreslagen plan. In- och utfart till planområdet sker i en punkt i anslutning till Häradsvägen och ska inte medföra någon olägenhet för angränsande fastigheter. Olägenheten för angränsade fastigheter med eventuella ljud från de nya lägenheterna anses en rimlig konsekvens som



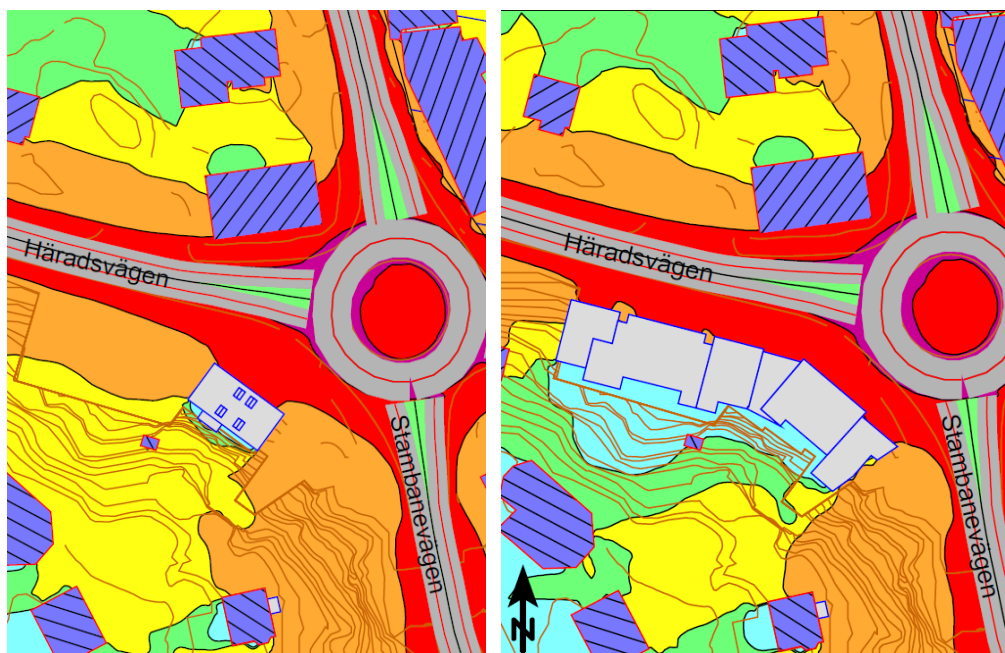
exploateringen i en tätorts centrala delar som denna, medför. Planerad bebyggelse innebär att trafikbullerbidraget från Häradsvägen minskar för befintliga hus söder om planerad huskropp, med störst minskning för villan på Staffansvägen 10.

Bebyggelse i denna typ av läge i anslutning till vägar och järnvägar måste 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 minst 50 %.

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, därför behandlas inte frågan i detaljplan.

Det finns ingen anledning att tro att bullersituationen vid fasad och uteplats kommer att bli sämre än vad som har beräknats fram i bullerutredningen. Om det ändå visar sig efter exploateringen att bullersituationen är oacceptabel, kommer kommunen att vidta åtgärder.



Bilderna visar dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik idag till väster och år 2040, efter exploatering till höger. Källa: Akustik Byrån

Angående vibrationer, se svaret till Trafikverket.



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

www.huddinge.se/stuvstacentrum

Sakägarkretsen

Det har kommit synpunkter om att det antal fastigheter som kommunen räknar som sakägare i ärendet är alldeles för begränsat samt att Snättringe Fastighetsägarförening borde finnas med som remissinstans. Ägarna till fastigheterna Balder 2 och 3 undrar om varför fastigheten Balder 3 inte finns med som sakägare i sändlistan när den ligger snett över gatan.

En medborgare undrar varför kommunen inte har informerat medborgarna som bor i området i samband med samråd och tycker att ett större samråd och information borde hållits.

Kommentar

En större krets av fastigheter har tagits med i sändlistan vid utställningsskedet, däribland fastigheten Balder 3. Snättringe Fastighetsägarförening har också lagts till som remissinstans i sändlistan.

Plansamrådshandlingar har skickats till sakägare enligt fastighetsförteckningen samt funnits anslagna i Tekniska nämndhuset och på Huddinge kommuns webbsida.

Planförslaget har redovisats vid ett offentligt annonserat samrådsmöte som hölls den 23 maj 2013.

Genomförande

Sprängningsarbeten

Några sakägare kräver en ordentlig redogörelse för hur sprängningsarbeten ska utföras inom planområdet och undrar vem ersätter eventuella skador som följd av sprängningen på deras fastigheter. En sakägare kräver att vibrationsmätare installeras i deras fastighet.

I en synpunkt undras om det har gjorts någon kostnadsberäkning på bergsprängning då det är dyrt att spränga ur berg för parkering.

Kommentar

Efter samråd har förslaget bearbetats. Den föreslagna bebyggelsen har flyttats närmare gatan där det är flackare, samt att en något utskjutande byggnadsdel som skär in i slänten, blir mindre. Detta för att mindre berg ska behöva sprängas. Garaget kommer att placeras i gatuplan och inte under jord. Frågan om hur sprängningsarbeten ska utföras inom planområdet tillhör genomförandeskedet och berörs inte i detaljplan.

I samband med sprängningsarbeten inom området kan tillfälliga vibrationer uppstå, det är dock exploitörens/fastighetsägarens 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.

Kostnader för sprängning av berg är inte en detaljplanefråga. Kommunens ekonomi berörs inte då det är exploatören som ska stå för dessa kostnader. Då det rör sig om mindre sprängning, bör det inte handla om stora kostnader.

Byggtid och dispositionsplan

En sakägare undrar hur lång byggtiden blir och hur arbetsplatsen kommer att disponeras beträddande in- och utfarter, upplagsplatser med mera.

Kommentar

Byggtiden bedöms vara mellan kvartal 4, år 2021 till kvartal 1, år 2024. Dispositionsplanen tas fram i genomförandeskedet och är inte en fråga för detaljplanen.

Ekonomiska frågor

I synpunkterna framgår att det har cirkulerat rykten att kommunen har gått med på denna detaljplan för att tjäna pengar av byggherren genom markaffärer. Ifall detta stämmer önskas i synpunkterna att kommunen informerar medborgarna.

Kommentar

Detaljplan för Odin 3 och 6 sker i enlighet med gällande översiktsplan. Projektet innebär mindre markregleringar mellan kommunen och exploatören vilket inte bedöms ge något större ekonomiskt resultat. Kommunen beräknas dock få ett mindre positivt netto efter genomförda marköverlåtelser.

Alvin Mielli

Planarkitekt