

Detaljplan för Kolartorp 5:1 m.fl.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

BAKGRUND

Kommunstyrelsen gav 2016-04-04 § 115 stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta en ny detaljplan för fastigheten Kolartorp 5:1. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för nya bostäder i form av flerbostadshus och radhus samt förskola och gator.

Detaljplaneförslaget har under perioden 14 januari – 25 februari 2025 varit föremål för samråd med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera. Under samrådstiden har materialet varit utställt i Haninge kommunhus samt på kommunens hemsida, www.haninge.se/kolartorp51. Den 21 januari 2025 hölls ett samrådsmöte i kommunhuset där allmänheten gavs möjlighet att ställa frågor till representanter från projektgruppen.

INKOMNA YTTRANDE

I samband med samrådet har **55** yttranden inkommit. De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet hos Haninge kommuns planenhet.

Följande yttranden har inkommit under samrådet:

Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

	Instans	Inkommen	Med synpunkter	Utan erinran
M1	Telia Skanova	2025-01-14	x	
M2	PostNord	2025-10-15	x	
M3	SKR	2025-01-14		x
M4	Svenska kraftnät	2025-01-17		x
M5	Vattenfall Eldistribution	2025-01-20	x	
M6	SRV Återvinning	2025-01-27		x
M7	SGI	2025-02-06	x	
M8	Luftfartsverket	2025-02-13		x
M9	Södertörns brandförsvarsförbund	2025-02-18	x	
M10	Region Stockholm Trafikförvaltningen	2025-02-20	x	
M11	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	2025-02-24	x	
M12	KLM	2025-02-25	x	
M13	Trafikverket	2025-02-25	x	
M14	Länsstyrelsen	2025-03-05	x	

Övriga yttranden

GDPR-säkrad	Beskrivning	Inkommen	Med synpunkter
S1	Privatperson	2025-01-17	x
S2	Privatperson	2025-01-19	x
S3	Privatperson	2025-01-27	x
S4	Privatperson	2025-01-30	x
S5	Privatperson	2025-02-01	x
S6	Privatperson	2025-02-01	x
S7	Privatperson	2025-02-02	x
S8	Privatperson	2025-02-03	x
S9	Privatperson	2025-02-03	x
S10	Privatperson	2025-02-04	x
S11	Privatperson	2025-02-04	x
S12	Privatperson	2025-02-05	x
S13	Privatperson	2025-02-05	x
S14	Privatperson	2025-02-05	x
S15	Privatperson	2025-02-05	x
S16	Privatperson	2025-02-05	x
S17	Privatperson	2025-02-07	x
S18	Privatperson	2025-02-09	x
S19	Privatperson	2025-02-09	x
S20	Privatperson	2025-02-10	x
S21	Privatperson	2025-02-10	x
S22	Privatperson	2025-02-11	x
S23	Privatperson	2025-02-12	x
S24	Privatperson	2025-02-13	x
S25	Privatperson	2025-02-13	x
S26	Privatperson	2025-02-13	x
S27	Privatperson	2025-02-14	x
S28	Privatperson	2025-02-18	x
S29	Privatperson	2025-02-19	x
S30	Privatperson	2025-02-19	x
S31	Privatperson	2025-02-19	x
S32	Privatperson	2025-02-20	x
S33	Privatperson	2025-02-23	x
S34	Privatperson	2025-02-23	x
S35	Privatperson	2025-02-23	x
S36	Privatperson	2025-02-24	x

S37	Privatperson	2025-02-24	x
S38	Privatperson	2025-02-25	x
S39	Privatperson	2025-02-25	x
S40	Privatperson	2025-02-26	x
S41	Privatperson	2025-02-25	x

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER MED PLANENHETENS KOMMENTARER

Synpunkter från myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

M1 Telia Skanova

Skanova upplyser om att de har markförlagda teleanläggningar i området och att de önskar så långt som möjligt behålla befintliga anläggningar i nuvarande läge. Skanova önskar tidigt delta i samrådsmöten med kommunen för att samordna nya ledningar. Om Skanova tvingas vidta åtgärder för att möjliggöra för exploatering förutsätts att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Planenhetens kommentar: Medskicket har förtydligats i planbeskrivningen.

M2 PostNord AB

PostNord informerar om att postutdelningen behöver standardiseras och att de därför ska godkänna placering och standard på postmottagningsfunktionen. PostNord ska kontaktas inför nybyggnation.

Planenhetens kommentar: Noterat.

M5 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan. Vattenfall låter meddela vilka skyddsåtgärder som kommunen genom detaljplanens reglering behöver förhålla sig till för att säkerställa att anläggningarna skyddas.

Planenhetens kommentar: Det ska utredas i kommande detaljprojektering hur befintliga elledningar ska ledas om och ersättas, då två tillkommande huskroppar placeras närmare än 5 meter från markkabelns närmaste fas. Plankartan har justerats med prickmark och ett u-område så att en buffert om 5 meter kan hållas till ledningarnas nuvarande läge.

M7 SGI

SGI håller med om slutsatsen i den geotekniska utredningen (tekniskt PM) att det i dagsläget är tillfredsställande stabilitetsförhållande i området, men anser att utredningen behöver kompletteras och eventuella nya resultat dokumenteras i planhandlingarna.

SGI anser att stabilitetssituationen för planerad byggnation behöver utredas mer detaljerat. Netto-avlastning av jorden genom utschaktning för källare kan försämra stabiliteten även permanent efter utbyggnad. SGI rekommenderar kompletterande beräkningar för att visa om det måste avstås från att gräva källare eller utföra andra åtgärder i närheten av förhöjningen i den sydvästra delen av området. Eventuella åtgärder/restriktioner i samband med utschaktning för källare bör framgå i planbeskrivning och plankarta.

Planenhetens kommentar:

Med anledning av inkomna synpunkter har en kompletterande geoteknisk utredning tagits fram (PM Geoteknik och MUR, 2026-02-10 rev 2026-03-03). Utredningen omfattar nya fältundersökningar och fördjupad analys av stabilitetsförhållanden med avseende på planerad bebyggelse samt närheten till järnvägen.

Utredningen visar att marken huvudsakligen består av friktionsjord med goda stabilitetsförhållanden. Stabiliteten bedöms vara tillfredsställande för planerad markanvändning. Lokala stabilitets- och schaktsäkerhetsfrågor, exempelvis vid källarschakter och arbeten i anslutning till höjdpartiet, ska hanteras i projekteringsskedet.

Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande av geotekniska förutsättningar samt krav på fortsatt geoteknisk projektering inför genomförande.

M9 Södertörns brandförsvarsförbund

1. Enligt förbundet finns det en befintlig brandpost i korsningen mellan Tallbacksvägen och Dammvägen. Givet planförslaget och den tänkta bebyggelsen anser brandförsvaret att en brandpost ska tillkomma längre söderut på Tallbacksvägen. Detta för att säkerställa brandvattenförsörjningen i händelse av brand i det tilltänkta området.
2. Vid en händelse i Övre Rudasjön (såsom drunkning) och brandförsvaret behöver lägga i båt så görs det vid Dammvägen. Brandförsvaret önskar att den platsen märks upp i samband med arbetet. Detta för att säkerställa framkomligheten.

Planenhetens kommentar:

1. *Frågan om brandvattenförsörjning kommer att utredas vidare i samband med projektering av VA-anläggningen. Eventuellt behov av kompletterande brandpost hanteras i genomförandeskedet i samråd med VA-huvudman och räddningstjänst. Önskemålet förs vidare till stadsbyggnadsförvaltningen som ansvarar för skyltanordningar på allmän platsmark.*
2. *Önskemålet förs vidare till stadsbyggnadsförvaltningen.*

M10 Region Stockholm Trafikförvaltningen

1. Region Stockholm ser positivt på att detaljplanen bidrar till utvecklingen av den regionala stadskärnan genom att möjliggöra för nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge.
2. Region Stockholm rekommenderar att en utredning av stömljud genomförs inom ramen för planarbetet. Med järnvägstrafik så pass nära ny bostadsbebyggelse kan stömljudsproblematik inte omedelbart uteslutas.

Planenhetens kommentar:

1. *Noterat.*
2. *En stömljudsutredning har inför granskningen tagits fram och resultatet visar på nivåer över rekommenderade riktvärden. För att säkerställa goda boendemiljöer införs en planbestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att riktlinjer kan uppnås. En vanlig åtgärd är att byggnaders grundläggning utförs med ett elastiskt material så att vibrationer från järnvägen ej fortplantas genom konstruktionen. Detaljplanen kommer dock inte reglera teknisk lösning.*

M11 Södertörns miljö- och hälsoförbund

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund lämnar följande yttrande:

1. Förbundet instämmer i kommunens bedömning att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, under förutsättning att kompletterande utredning av klorerade lösningsmedel i porluft visar att det inte föreligger risk för ånginträngning i byggnader.
2. Behov av kompletteringar gällande markföroreningar:

- Utredning av utbredning av påträffad förekomst av klorerade lösningsmedel i porluft. Utredningen behövs för att utreda att det inte föreligger risk för ånginträngning i framtida byggnation av bostäder och förskola. Utredningen behöver göras innan detaljplanen kan antas, för att marken ska kunna bedömas som lämplig för planerad markanvändning med bostäder och förskola.
 - När befintlig byggnation inom planområdet rivits bör kompletterande provtagning göras under tidigare byggnation. Syftet är att utreda om det finns föroreningar som behöver avhjälpas innan byggnation av bostäder.
 - Påträffad förorening av alifater i planområdets norra del behöver saneras innan byggnation av bostäder. Påträffad förorening kan avgränsas med kompletterande provtagning innan saneringsskede, eller kan avgränsas i samband med utförande av sanering.
3. Utformning av planerad förskola
- Planerad yta för utomhusvistelse för förskolan är mindre än Boverkets rekommendationer. Förbundet förespråkar ur ett hälsoperspektiv att Boverkets rekommendationer eftersträvas. Vid avsteg från rekommenderad friyta för bör tillgång finns till närliggande naturområden som lätt nås från förskolan, för att kunna nyttja naturområde för tillgång till friyta.
 - Om det redan finns uppvuxna träd eller buskar där förskolegård planeras är dessa värdefulla och bör skyddas. Detta för att bidra till ett bra UV-skydd i förskolans utemiljö.
4. Medskick avseende utformning av planerad förskola:
- Enligt Boverkets allmänna råd (2015:1) om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamheter bör särskilt beaktas friytans storlek, utformning, tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna att bedriva ändamålsenlig verksamhet.
 - Enligt Boverkets allmänna råd (BFS 2015:1) bör friyta vid förskola och skola kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden.
 - Barns lek på skol- och förskolegårdar kan generera höga ljudnivåer i närmiljön. Det är därför viktigt att i planeringsskedet förebygga risken för att bostäder i närheten av skol- och förskolegårdar kan störas av ljud.

Planenhetens kommentar:

1. *Noterat.*
2. *En kompletterande markmiljöteknisk utredning har genomförts och visar att inga halter av föroreningar som överskrider gällande riktvärden har påträffats. Utredningen bedömer därmed att det inte föreligger någon risk för den planerade byggnationen inom området.
Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att ytterligare provtagning bör göras efter att befintliga byggnader har rivits. Detaljplanen reglerar att påträffade föroreningar ska saneras innan startbesked för bygglov kan ges, detta säkerställs genom att provtagning görs inför detta skede. Inför sanering bör föroreningen avgränsas med hjälp av ytterligare provtagningar eller i samband med utförandet av saneringen.*
3. *Då förskolans gård ligger i direkt anslutning till ett ca 5 000 kvm grönområde som planläggs som naturmark med kommunalt huvudmannaskap samt att detaljplanen syftar till att skapa stadsmässiga bostäder med fokus på effektivt markutnyttjande bedöms friytan om 25 kvm/barn vara tillräcklig. Genom planläggning säkerställer kommunen att naturområdet behålls och till viss del tillgängliggörs även på lång sikt vilket ger förskolebarnen goda möjligheter att nyttja ytan.*
4. *Detaljplanen ger möjlighet för goda mikroklimat på förskolegården och i samband med utformning av förskolan studeras specifika åtgärder för sol- och skuggförhållanden. Detaljplanen tillåter åtgärder för att dämpa högfrekventa ljud som kan störa de boende i området.*

M12 KLM

1. Grundkartan verkar inte vara uppdaterad, samfälligheterna Söderby s:21 och Söderby s:22 som är bortreglerade och avregistrerade finns fortfarande med. I planbeskrivningen nämns också dess samfälligheter vid flera tillfällen. Då dessa samfälligheter ej längre är gällande bör de tas bort.
2. För att få en snabb väg från planarbetets start fram till färdig byggnation är det viktigt att utreda om gränser är osäkra inom planområdet. För gränser som är osäkra kan kommunen ansöka om fastighetsbestämning och därmed ha möjlighet att få ett tydligt och klart underlag innan detaljplanen får laga kraft. Lantmäterimyndigheten anser att gränserna mellan bostadsfastigheterna Kolartorp 6:11 och 6:20 och detaljplanen är av sämre kvalitet.
3. I planbeskrivningen finns på sidan 8 en redovisning av vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. För att underlätta förståelsen för de som inte är insatta i hur systemet med detaljplaner fungerar bör det även framgå vad som sker med gällande detaljplaner och eventuella fastighetsindelningsbestämmelser som berörs av planarbetet. För en befintlig detaljplan där endast en del av området berörs av ett planförslag kan detta till exempel beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."
4. Det förefaller som att användningen S1- förskola kan komma att anses vara kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (allmän kvartersmark). När det förekommer allmän kvartersmark i en plan bör kommunen i planbeskrivningen redovisa att det aktuella området bedöms vara allmän kvartersmark. Under konsekvenser bör en redovisning göras av att kommunen har rätt, respektive på anmodan av fastighetens ägare är skyldig, att lösa in området enligt 6 kap. 13 § PBL respektive 14 kap. 14 § PBL. Dessutom bör det redovisas hur kommunens rätt / skyldighet påverkas vid bygglov till förmån för enskild enligt 9 kap. 32 § PBL.
5. Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar så kallade u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga några underjordiska ledningar inom den aktuella kvartersmarken. Dels att lov inte kan ges lovpliktiga åtgärder som hindrar att ledningen utförs. Det bildas däremot ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Planenhetens kommentar:

1. Grundkartan var aktuell i samband med att detaljplanen ställdes ut för samråd då fastighetsregleringen som avsåg att bortreglera nämnda samfälligheter inte hade vunnit laga kraft. Grundkartan och planbeskrivningen har inför granskningen uppdaterats med de nya fastigheterna.
2. En fastighetsbestämning är genomförd avseende gränser som påverkas av detaljplanens regleringar. Då fastighetsgränser mellan Kolartorp 6:11 och 6:20 inte omfattas av planläggning bedömer planenheten inte att en fastighetsbestämning kan motiveras.
3. Planbeskrivningen förtydligas med en text om att den del av den befintliga detaljplanen som ingår i aktuellt planområde kommer att ersättas av den nya detaljplanens reglering.
4. Planbeskrivningen är kompletterad med information om allmän kvartersmark samt kommunens rätt och skyldighet att lösa in byggnaden.
5. Genomförandeavsnittet förtydligas med information om att u-område behöver upplåtas med ledningsrätt eller servitut.

M13 Trafikverket

Nynäsbanan ingår i Trafikverkets riksintressen för kommunikationer. De riksintresseanspråk som en myndighet gör ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller

utnyttjandet av anläggningen. För Trafikverkets del är det således funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Trafikverket vill framföra att det är angeläget att kommunen säkerställer att Trafikverkets järnvägsunderhåll inte försvåras under byggskedet eller i den färdiga situationen. Hänsyn ska tas till tillfartsvägar som finns till järnvägsanläggningen, dessa får inte blockeras.

Buller

- Bullerutredningen behöver kompletteras utifrån Trafikverkets basprognos för 2045, med rekommendationen att utifrån osäkerheter kring trafikering av godståg till Norviks hamn i stället använda 12 godståg.
- Skyddsåtgärder som krävs för att klara riktvärden som till exempel planlösning, bullerskydd och bebyggelseordning ska regleras i plankartan.

Vibrationer

- Vibrationsutredningen visar enbart predikterade nivåer i markplan och det föreligger även viss osäkerhet i mätdata. Vibrationsutredningen ska kompletteras för att påvisa att planbestämmelsen m3 kan uppfyllas.
- Planbestämmelsen m3 ska införas för samtliga bostäder i plankartan, inte bara de närmast Nynäsbanan.

Allmän plats

- Trafikverket anser att det ska tydliggöras hur gata respektive gång- och cykelbana närmast Nynäsbanan ska fördelas inom allmän platsmark.

Skyddsavstånd till Nynäsbanan

- Trafikverket anser att avstånd mellan GATA och Nynäsbanan behöver justeras. Det minsta avståndet behöver vara 10 meter mellan väggkant och spårmitte.
- För kantstensparkering ska denna hålla ett skyddsavstånd om minst 15 meter till spårmitte.

Dagvatten

- Dagvattenutredningen behöver kompletteras för att redovisa påverkan på Trafikverkets trumma under järnvägen är försumbar vid ett 50- eller 100-årsflöde.
- Trafikverket anser att rekommenderade åtgärder för fördröjning av dagvatten och skyfall ska återspeglas och regleras i plankartan då ingen ökad vattenavrinning får ske direkt mot järnvägsanläggningen eller tillhörande diken eller trummor.

Geoteknik och grundvatten

- Kommunen behöver säkerställa att åtgärder så som nya belastningar eller schakt inte innebär några geotekniska risker som påverkar Trafikverkets anläggning under byggnation eller slutläge. Kommunen behöver inför granskningen utreda och tydliggöra att schakt under grundvattennivå inte påverkar Nynäsbanan.

Bevakningsavtal

- Då detaljplanen medför åtgärder intill statlig anläggning och det finns risker med genomförandet förordar Trafikverket att kommunen initierar att ett bevakningsavtal upprättas och tecknas innan detaljplanens antagande.

Rådgivande synpunkter från Trafikverket

- Rekommendation om att använda det nya Nord2000 som beräkningsverktyg vid beräkning av buller från väg- och spårtrafik.
- Då detaljplaneområdet är lokaliserat i den regionala stadskärnan med god tillgång till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar skulle ett lägre parkeringstal för bil (framförallt för flerfamiljshus och radhus) i kombination med mobilitetsåtgärder skapa bättre förutsättningar för lägre trafikallsträng och mindre ytkrävande parkeringsgarage.

- Trafikverket uppmanar kommunen att skapa förutsättningar för en förbättrad cykeltrafikantmiljö i relationen Vega-Handen samt utifrån de behov av åtgärder som nämns i kommunens cykelplan.
- Då det i området har identifierats naturvärden och fynd av rödlistade arter så bör träd i så stor omfattning som möjligt sparas.

Planenhetens kommentar:

Buller

Bullerutredningen uppdateras efter Trafikverkets basprognos för år 2045 rekommendationen om 12 godståg. I plankartan införs bestämmelser kring bullerskyddens minsta höjd och bredd.

Vibrationer

Vibrationsutredningen har uppdaterats och visar att bestämmelsen m_3 kan uppnås under förutsättningen att veka träbjälklag inte används. Plankartan kompletteras med bestämmelsen för samtliga ytor som tillåter bostadsändamål.

Allmän plats

I granskningsförslaget behålls utbredningen av GATA längs med järnvägen, och plankartan kompletteras med en sektion som redovisar GC-banans och körbanans disposition i förhållande till järnvägen. Närmast spåren läggs en smal remsa NATUR för att säkerställa att gata och GC inte anläggs närmare än 10 meter. Planbeskrivningen kompletteras med ett förtydligande kring sektionens olika funktioner samt hur ytan mellan gång- och cykelbana och Nynäsbanan är tänkt att anläggas.

Skyddsavstånd till Nynäsbanan

Användningsgränsen för GATA justeras så att ett tillräckligt avstånd på 10 meter till Nynäsbanan hålls. Yta mellan GATA och spår planläggs i granskningsversionen som NATUR.

Den kanstensparkering inom kvartersmark som planeras utmed Spårgatan ligger väster om planlagd GATA och därmed längre än 15 meter från spårmittpunkt.

Dagvatten

Dagvattenutredningen kompletteras avseende påverkan på Trafikverkets trumma. Kompletterande utredning konstaterar att föreslagna skyfallsåtgärder i projekteringsunderlaget innebär fördröjningszoner i planteringar, lokala lågpunkter samt avskärande diken med en total fördröjningskapacitet på 650 m³ inom planområdet. Det uppskattas vara mer än tillräckligt för att kompensera för volymen i de lågpunkter som finns inom planområdet idag samt den ökade avrinningen på grund av ökad hårdgöringsgrad. Om presenterade skyfallsåtgärder implementeras, bedöms flödet mot Trafikverkets anläggning inte öka till följd av den planerade exploateringen. Detaljplanen säkerställer att det finns tillräckliga ytor och förutsättningar för de utredda åtgärderna i projekteringen att genomföras. Plankartan har kompletterats med tydligare illustrationer av lågpunkter/ytor avsedda för skyfall och en bestämmelse om markens anordnande som reglerar att kvartersmarken ska höjdsättas så att avrinning vid skyfall leds till utpekad lågpunkt samt till GATA utmed järnvägen. Därutöver har en remsa längs Trafikverkets anläggning planlagts som NATUR, där diken kan anläggas.

Geoteknik och grundvatten

Den geotekniska utredningen kompletteras med förtydliganden om att detaljplanens genomförande inte kommer att påverka Nynäsbanan negativt.

Bevakningsavtal

Kommunen och Trafikverket upprättar bevakningsavtal på initiativ av kommunen.

Rådgivande synpunkter från Trafikverket

- *Den uppdaterade bullerutredningen utgår från Nord2000.*
- *I granskningsförslaget bedöms en reduktion om 10 % av parkeringsbehovet vara möjligt om exploatören redovisar lämpliga mobilitetsåtgärder.*
- *Noterat.*
- *Noterat.*

M14 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande miljö kvalitetsnormer för vatten, strandskydd, hälsa och säkerhet kopplat till buller, förorenade områden, risken för översvämning samt geotekniska risker kopplade till järnvägen.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till buller, skötsel av naturmiljöer, social hållbarhet, barnperspektivet, gestaltad livsmiljö, vattenskydd och transporter med farligt gods. Vidare lämnar de synpunkter som är av betydelse för planens genomförbarhet när det gäller formalia för strandskydd samt artskydd.

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Planområdet ligger ovanpå grundvattenförekomsten Handen, som är en vattenförekomst med god kemisk och kvantitativ status. Handen har en utpekad risk för försämring av kvalitetsfaktorerna Trikloret och Tetrakloret som idag är klassade till god status, men med låg tillförlitlighet. Det finns en utpekad påverkanskälla i närheten av planområdet i Objekt 125697, en kemptvätt vid Damnvägen/Tallbacksvägen som delvis har sanerats. Eftersom föroreningar i porluft påträffats inom planområdet, att marken har höga infiltrationsegenskaper och att planområdet ligger ovanpå grundvattenförekomsten finns det en risk att detaljplanens genomförande påverkar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten för grundvattenförekomsten Handen. Till nästa skede behöver kommunen visa hur dessa risker omhändertas i detaljplanen, se vidare under rubriken Förorenade områden.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar bedömningen att kommunen kan upphäva strandskydd inom GATA och mindre del för bostadsändamål och låta strandskydd fortsätta gälla inom NATUR. Dock behöver kommunen säkerställa detta med en planbestämmelse på plankartan som visar inom vilka områden strandskydd upphävs.

Hälsa och säkerhet - Buller

Området är bullerutsatt framförallt från Nynäsbanan. Maximala ljudnivåer från pendeltågstrafiken uppgår till 80–85 dBA vid bullerutsatt fasad för bostäderna längs med Nynäsbanan. På ljuddämpad sida klarar inte planförslaget riktvärdet på 70 dBA enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, vid fasad på enstaka ställen. Länsstyrelsen bedömer detta som acceptabelt sett till planförslaget som helhet, då det rör sig om få platser och överskridandet inte är så stort.

Utöver pendeltåg trafikerar även godståg Nynäsbanan som orsakar de högsta ljudnivåerna i planområdet. I den aktuella planen anger kommunen att det går fyra eller färre godståg per natt och därför redovisas inte dessa ljudnivåer. Utgångspunkten enligt 4 § punkt 2 i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande är att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22-06 vid fasaden. Länsstyrelsen anser att ljudnivåer ska redovisas vid fasad för ljuddämpad sida åtminstone då antalet godståg är fem eller fler på natten (kl 22-06). I denna detaljplan har pendeltågets maximala ljudnivåer blivit styrande för nödvändiga anpassningar. I andra detaljplaner längs med Nynäsbanan har kommuner dock kommit fram till andra siffror angående antal godståg per natt, exempelvis 4,9 och 4,6 godståg per natt. Trafikverket menar även i sitt samrådsyttrande för aktuell detaljplan att uppräknings av godstågen är för lågt vilket också talar för att godståg på natten kan öka. I bullerutredningen (WSP 2024-11-22) görs en grov uppskattning i texten om att maximala nivåer vid bullerutsatt fasad skulle bli upp mot 80-85 dBA om godstågen skulle vara den trafiken som kommunen ska anpassa

planen utefter. Eftersom det saknas en redovisning av ljudnivåer vid fasad på ljuddämpad sida för godståg tillsammans med pendeltåg går det inte att bedöma vilka konsekvenser det tillsammans får för planerna. Vi ser därför att kommunen ytterligare behöver motivera antalet godståg som gör att pendeltågstrafiken blir styrande. Antalet i den aktuella detaljplanen är både lägre än basprognosen för 2045, Trafikverkets rekommendation samt jämfört med andra pågående detaljplaner. Vidare rekommenderar vi att kommunen anpassar detaljplanen efter den totala bullersituationen med beräkningar av både pendeltågstrafiken och godstågen.

Otydligheter i underlag för maximal ljudnivå

Kommunens redovisning av maximala bullernivåer skiljer sig från bullerutredningens bullerkartor. I planbeskrivningen redovisar kommunen på vissa delar av fasad mellan 80–90 dBA maximal ljudnivå. Bullerutredningen visar dock lägre maximala ljudnivåer för Hus 5 och 6. Kommunen behöver förtydliga vilket scenario som gäller och beskriva varför bullerkartorna skiljer sig åt.

Reglering av bullerskydd

Kommunen uppger att lamellhusen längs med järnvägen ska utformas för att skapa ett bullerskydd mot järnvägen för resten av planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver säkerställa att höjderna på lamellhusen blir tillräckliga för att utgöra ett bullerskydd, genom att reglera lägsta höjd för dem i plankartan. Vidare behöver kommunen reglera att byggnader närmast vägen samt bullerskydd byggs innan övrig bostadsbebyggelse då dessa syftar till att få en bullerskyddande effekt.

Enligt bullerutredningen (WSP 2024-11-22) behövs minst 4 meter höga bullerskärmar för att kunna anordna uteplatser som klarar riktvärdena. En ytterligare förutsättning för att klara riktvärdena är att två komplementbyggnader uppförs och fungerar som bullerskydd. Planbestämmelse m2 reglerar bullerskydd för uteplatser och anger: *bebyggelse samt eventuella bullerskydd ska placeras och utformas så att uteplatser med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå kan anordnas i anslutning till bostäder.* Länsstyrelsen anser att kommunen behöver reglera bullerskärmar och komplementbyggnader eftersom de är en förutsättning för att kunna anordna uteplatser som klarar riktvärdet. Kommunen behöver också reglera höjd och längd för samtliga bullerskärmar för att säkerställa att de utgör ett tillräckligt bullerskydd. Samma bullerskärmar är även en förutsättning för att klara riktvärdet på 50 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av skolgården enligt Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik (Rev 2017, rapport ÄNR NV-08465-15). Reglering av bullerskärmar i plankartan är därmed viktigt även ur detta perspektiv. Vi ser även att kommunen behöver införa villkorsbestämmelser som säkerställer att bullerskärmar är på plats innan skolbyggnaden uppförs.

Hälsa och säkerhet - Förorenade områden

Kommunen har undersökt marken inom planområdet. I nära anslutning till planområdet vill vi informera om att det har funnits och finns objekt som kan påverka föroreningssituationen inom planområdet. Bland annat har det funnits flera kemptvättar. För kemptvätten på fastigheten Kolartorp 1:65, finns undersökningar i EBH-stödet som visar på klorerade lösningsmedel i grundvattnet. I EBH-stödet finns det även ett objekt nämnt Garage i gamla lokstallet, Handen (Objekt 125970) som ligger vid järnvägen på andra sidan planområdet. Den miljötekniska undersökningen (Geoveta, 2019-10-01) visar också att triklormetanföroreningar som också är ett klorerat ämne, påträffats i porgas i en punkt nära fastigheten Kolartorp 1:65. Eftersom det finns flera objekt samt klorerande föroreningar utanför planområdet anser vi att kommunen behöver visa och säkerställa att föroreningar inte sprids på ett sådant sätt att det påverkar människors hälsa negativt.

Utifrån genomförda provtagningar kan kommunen behöva bedöma risker, åtgärds mål och efterbehandlingsåtgärd. I planbeskrivningen behöver kommunens ställningstaganden och

bedömningar tydligt framgå. På nuvarande underlag bedömer vi att kommunen inte har visat att markanvändningen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa.

Hälsa och säkerhet - Översvämningsrisk

Enligt Länsstyrelsens skyfallskartering är tillfartsvägarna till planområdet översvämmade vid ett 100-årsregn med klimatkfaktor. I planhandlingarna behöver kommunen visa att det går att komma fram till planområdet vid ett 100-årsregn med klimatkfaktor. Vi rekommenderar att kommunen har en dialog med den kommunala räddningstjänsten om det finns osäkerheter kring vad utryckningsfordon klarar av för vattendjup.

Dagvattenutredningen (WSP, 2024-11-19) föreslår fördröjningsytor, dike och höjdsättning för att hantera ett 100-årsregn med klimatkfaktor. Kommunen behöver visa att dessa förslag fungerar för att fördröja ett 100-årsregn med klimatkfaktor utifrån planerad markanvändning. Kommunen behöver även säkerställa att åtgärderna har utrymme i plankartan och om möjligt reglera dem med planbestämmelser.

Hälsa och säkerhet - Geotekniska risker

Eftersom planområdet angränsar till Nynäsbanan behöver kommunen visa att planförslaget inte påverkar järnvägens stabilitet negativt. I bedömningen behöver ni även beakta eventuella åtgärder för översvämnung som kan påverka stabiliteten samt ett framtida klimat.

Råd om tillämpning av 2 kap PBL (Lst)

1. Kommunen skulle kunna redogöra tydligare för att detaljplanen inte går emot någon åtgärd i det lokala åtgärdsprogrammet för recipienten Drevviken
2. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen belyser det framtida reservvattenbehovet för dricksvattenproduktion
3. För att skydda den värdefulla insektsfaunan i planområdets nordligaste del upplyses kommunen om att aspklon som växer där kan behöva utrotas
4. Det vore värdefullt om kommunen kan överväga att ansöka om ett nytt vattenskyddsområde för den grundvattentäkt som finns inom fastigheten Kolartorp 5:1.
5. Det är positivt att kommunen möjliggör för variation av förskolegården och lyfter betydelsen av variationen. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen ser över möjligheten att öka friytan.
6. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen hanterar riskfrågan kopplat till transporter med farligt gods på Nynäsbanan utifrån gasmolnsexplosion.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

1. För att tydliggöra var strandskyddet är upphävt bör kommunen komplettera plankartan med en administrativ bestämmelse för de områden där strandskyddet upphävs. Nuvarande redovisning bedöms inte uppfylla krav på tydlighet.
2. Kommunen bör komplettera planförslaget med en motivering till varför inventeringar av skyddade arter inom grupperna fladdermöss, fåglar och groddjur inte har genomförts.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförandet av detaljplanen inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Planenhetens kommentar:

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Kompletterande markmiljöteknisk utredning konstaterar att inget vatten påträffades i det installerade grundvattenröret och därför bedöms även att risken för spridning av eventuella föroreningar via grundvattenflöden nedströms provtagningspunkten vara försumbar.

Strandskydd

Plankartan uppdateras och strandskyddet regleras i granskningsförslaget med egenskapsbestämmelserna a_1 resp a_2 som tydliggör att strandskyddet avses upphävas inom ytor planlagda som GATA och bostadsändamål.

Hälsa och säkerhet - Buller

Inför detaljplanens granskning har bebyggelseförslaget ritats om så att bullerriktvärden utifrån ny basprognos samt Nord2000 uppnås.

Otydligheter i underlag för maximal ljudnivå

Planbeskrivningen uppdateras med korrekt underlag.

Reglering av bullerskärmar

Bullerskärmar minsta bredd och höjd regleras i granskningsversionen av plankartan. Kvarterens utbyggnadsordning kommer inte att regleras på plankartan då det påverkar projektets ekonomiska och tekniska genomförbarhet i alldeles för stor omfattning. Exploatören kommer i samband med start- och slutbesked att behöva redovisa att gällande bullerriktvärden kan uppnås. Det bedöms vidare som liten sannolikhet att exploatören väljer att bygga lägre byggnader än vad förslaget innebär, och likt utbyggnadsordningen så ska detta säkerställas i samband med start- och slutbesked. Byggnadernas lägsta höjd kommer därför inte att regleras. Om lägre byggnader mot förmodan skulle önskas uppföras så behöver bullerskydd inom kvartersmark i så fall anordnas så att riktvärden kan nås. Detaljplanen möjliggör för detta inom angivna byggrätter.

Hälsa och säkerhet - Förorenade områden

En kompletterande miljöteknisk utredning har genomförts som visar att inga halter av klorerade lösningsmedel som överskrider gällande riktvärden har påträffats. Utredningen bedömer därmed att det inte föreligger någon risk för den planerade byggnationen inom området. Då inget vatten påträffades i det installerade grundvattenröret bedöms även risken för spridning av eventuella föroreningar via grundvattenflöden nedströms provtagningspunkten som försumbar. Utredningen konstaterar vidare att någon ytterligare riskbedömning avseende klorerade lösningsmedel inte bedöms vara nödvändig utifrån denna undersökning.

Hälsa och säkerhet - Översvämningsrisk

Standardutryckningsfordon (tung lastbil) bör undvika vatten över cirka 300–600 mm, och strömmande vatten är alltid en större risk än djupet i sig. Södertörns brandförsvärsförbund remitteras under planprocessen och ges möjlighet att lämna synpunkter avseende framkomlighet för räddningsfordon.

Längs den södra, bredare delen av Tallbacksvägen planeras ett infiltrationsdike, vilket ryms inom den yta som planläggs som gata. Den projektering som ligger till grund för detaljplanen beaktar frågor om dagvatten och skyfall, och fördröjningsytor reserveras på kvartersmark. Vatten från Kolartorpsvägen och norra Tallbacksvägen, fram till kröken vid naturområdet, fångas upp längs kantsten med brunnar och leds vidare till nya dagvattenledningar. Den första delen av södra Tallbacksvägen behålls i befintligt skick, medan övriga delar leds till ett täckt krossdike med dränering. I lågpunkter installeras kupolbrunnar med anslutning till dagvattenledning. På den första delen skapas tre nya lågpunkter med avvattning till dagvattenbrunnar. Om dagvattensystemet blir överbelastat och gatan översvämmas bräddas vattnet mot spåret, med en högsta vattenyta upp till +34,63 meter, vilket innebär att vattenytan vid största översvämnning står 24 cm över marknivå. I övrigt fångas vattnet upp längs kantstenen med brunnar placerade på intervall om cirka 50 meter.

Hälsa och säkerhet - Geotekniska risker

Den geotekniska utredningen har förtydligats och redovisar att stabilitetsförhållandena inom planområdet, inklusive i sektioner mot Nynäsbanan, är tillfredsställande med godtagbar marginal. Utförda stabilitetsberäkningar visar att erforderlig säkerhetsfaktor uppnås både för

befintliga förhållanden, under genomförandeskedet samt i slutskedet. Området utgörs huvudsakligen av fast lagrad friktionsjord, vilket innebär att förutsättningar för skred är begränsade. Höjdsättningen av området styrs delvis av detaljplanen med hänsyn till risken för översvämning vid skyfall. Ett förändrat klimat kan medföra ökade nederbördsmängder och utredningen rekommenderar erosionsskydd vid brantare slänter. Sammantaget visar utredningen att stabilitetsförhållandena är tillfredsställande och att relevanta aspekter kopplade till översvämning och framtida klimat beaktas planeringsunderlaget.

Råd om tillämpning av 2 kap PBL (Lst)

1. Kommunen bedömer att detaljplanen inte motverkar genomförandet av åtgärder i det lokala åtgärdsprogrammet för recipienten Drevviken. Inom planområdet planeras dagvatten att omhändertas genom lokalt omhändertagande (LOD), där förutsättningarna för infiltration bedöms som goda. Höjdsättning och utformning av området har även anpassats med hänsyn till skyfall och översvämningssrisker. Sammantaget innebär detta att planförslaget inte bedöms försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Drevviken eller motverka föreslagna åtgärder i åtgärdsprogrammet.
2. Noteras.
3. Noteras.
4. Noteras.
5. Kommunen har sett över möjligheten att utöka friytan för förskolan. Mot bakgrund av planområdets förutsättningar bedöms den föreslagna friytan vara tillräcklig för verksamhetens behov. Förskolans gård ligger i direkt anslutning till ett område som planläggs som naturmark med kommunalt huvudmannaskap, vilket ger goda möjligheter till variation och kompletterande vistelseytor. Kommunen säkerställer att naturområdet bevaras och till viss del tillgängliggörs, vilket innebär att förskolebarnen ges tillgång till ytterligare ytor för lek och pedagogisk verksamhet. Förskolans utemiljö bedöms uppfylla behovet av såväl tillräcklig friyta som variation.
6. Kommunen har beaktat Länsstyrelsens synpunkt avseende gasmolnsexplosioner kopplade till transporter av farligt gods på Nynäsbanan. Som underlag finns en riskutredning framtagen för ett närliggande planområde (Handenterminalen), beläget några hundra meter från aktuellt område och med motsvarande närhet till järnvägen. I denna utredning analyseras scenarier med gasmolnsexplosion till följd av utsläpp av brännbara gaser. Utredningen visar att konsekvensavstånden vid gasmolnsexplosioner i typfallet är begränsade till storleksordningen tiotals till upp till cirka 200 meter, beroende på utsläppets omfattning och rådande väderförhållanden. Vidare framgår att påverkan är riktad i vindriktningen och att byggnader utgör en betydande skyddsfaktor. Riskreducerande åtgärder kan därmed i stor utsträckning hanteras genom bebyggelsens utformning, exempelvis genom placering av friskluftsintag och möjligheter till utrymning i skyddad riktning.

Mot bakgrund av att det aktuella planområdet har likartade förutsättningar avseende avstånd till Nynäsbanan och omgivande markanvändning bedömer kommunen att de slutsatser och rekommendationer som framgår av den tidigare riskutredningen är tillämpliga även här. Kommunen gör därmed bedömningen att risknivån kopplad till gasmolnsexplosion är hanterbar inom ramen för detaljplanen.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

1. Plankartan uppdateras och strandskyddet regleras i granskningsförslaget med egenskapsbestämmelserna a_1 respektive a_2 som tydliggör att strandskyddet avses upphävas inom ytor planlagda som GATA och bostadsändamål.

2. *Inför granskning har inventeringar av fåglar och fladdermöss genomförts. Resultatet indikerar att planområdet har begränsad betydelse som livsmiljö för de påträffade arterna.*

Planområdet bedöms sakna lämpliga livsmiljöer för groddjur, och inga kända populationer eller observationer finns i närområdet. Inte heller finns några fynd registrerade i Artportalen. Mot denna bakgrund bedöms detaljplanens genomförande inte medföra någon betydande påverkan på groddjur.

Synpunkter från privatpersoner

Exploatering och bebyggelseskala

1. Övergripande oro kring förslaget och utvecklingen av området. Många synpunkter från närboende har inkommit som rör planområdets bebyggelseskala och exploatering, samt att föreslagen bebyggelse bättre bör harmoniera med kringliggande villabebyggelse. Man lyfter att riktlinjerna i kommunens stadsutvecklingsplan vilka lyder "stadskvarter med medelhög täthet och en generell stadsskala på upp till fyra våningar" ska efterföljas. Man menar att området inte kan likställas med den utveckling som sker kring Vega pendeltågsstation utan måste anpassas till planområdets kringliggande bebyggelse. Även insyn från planerad bebyggelse lyfts som ett motiv.

Områdets geografiska placering medför också att det är drygt 1,8 km, gångväg, till den service som finns idag runt pendeltågsstationen och nästan lika långt till centrala Handen något som gör att området inte kan anses vara en del av den tänkta blandstaden Vega.

Vidare menar man att området riskerar att bli ett isolerat område som genom överexploatering och dåligt läge nära järnvägen får ett sämre rykte och därmed riskerar att bidra till segregation och i förlängningen bli ett problemområde för kommunen och omkringliggande bebyggelse.

Planenhetens kommentar:

Inför detaljplanens granskning har kommunen antagit en ny översiktsplan där ytterligare fokus ligger på att utveckla den regionala stadskärnan med stadsbebyggelse. Planområdet ingår i den regionala stadskärnan och utgör en viktig del i ambitionen att sammankoppla Handen med Vega. I den nya översiktsplanen tydliggörs att tillkommande bebyggelseskala tillåts frångå omgivande bebyggelseskala. Detaljplanens skala och typologi bedöms följa den nya översiktsplanens inriktning.

Planområdets skala och exploatering har i det inledande skedet utgått från kommunens stadsutvecklingsplan. Enligt stadsutvecklingsplanen ska området till största del ha "stadskvarter med medelhög täthet och en generell stadsskala på upp till 4 våningar". Den södra delen av planområdet är utpekad som "villakvarter med villor, radhus och stadsvillor i en stadsskala på upp till 3 våningar". Även om den tätaste stadsbebyggelsen enligt stadsutvecklingsplanen ligger öster om järnvägen omfattar stadsbebyggelsen även den västra delen. I samband med att den nya översiktsplanen antagits har stadsutvecklingsplanen upphävts. Detaljplanen har stöd för bebyggelseskalan i översiktsplanen.

Bebyggelsen i planförslaget har anpassats efter platsens förutsättningar, med högre byggnader närmast järnvägen och radhus som gradvis minskas i skala mot befintliga villor. I snitt håller planområdet en skala på cirka fyra våningar, även om flera högre byggnader finns inom planområdet. Inom projektet görs bedömningen att platsens förutsättningar med järnvägen som bullerkälla innebär att bebyggelsen närmast

spåren behöver ha en högre skala för att ge både tillkommande och befintlig bebyggelse tystare miljöer. För att möta befintlig villabebyggelse utmed Tallbacksvägen på ett stadsmässigt sätt så placeras radhus med två våningar samt en indragen tredje våning.

För att ytterligare anpassa bebyggelsen till omkringliggande villaområden och minska risken för insyn har bebyggelseskalan justerats i planförslaget inför granskning. Fyra radhus har ersatt det tidigare fyravåningshuset intill befintlig villabebyggelse i den södra delen. Skogshusens nockhöjder har sänkts och ett skogshus har tagits bort, vilket skapar mer yta för vistelse. Den sammanlagda exploateringsgraden är densamma som i samrådsförslaget, men byggnaderna närmast järnvägen har fler våningar. Bortfallande byggrätter har placerats närmast järnvägen, där platsen bedöms tåla högre bebyggelse utan att påverka befintliga villor negativt. Exploateringsgraden bedöms ligga i linje med kommunens styrdokument och platsens förutsättningar.

2. Skuggpåverkan på bebyggelse på motsatt sida om järnvägen samt ökad risk för fuktskador på fasader.

Planenhetens kommentar: En sol- och skuggstudie har genomförts på aktuellt bebyggelseförslag i enlighet med branschstandard, och påverkan på radhusgrupperna på motsatt sida om spåren redovisas i planbeskrivningen. Enligt studierna beskuggas inte framförvarande ytor av bebyggelseförslaget och de höga husen utmed spåren. Därmed bör inte planerad bebyggelse leda till ökad risk för fuktskador.

3. Oro kring genomförande och de störningar som kan uppstå i samband med byggnationen.

Planenhetens kommentar: Utbyggnaden av ett nytt bostadskvarter innebär alltid störningar i form av byggtrafik och anläggningsljud. Kommunens målsättning är att säkerställa ett effektivt genomförande där samtliga aktörer samverkar och visar hänsyn till befintlig omgivning. Krav och regler kopplat till arbetsmiljö och påverkan på omgivningen ska följas.

Trafik

1. Synpunkter på hur trafikalstringen för ett utbyggt planområde har beräknats. Uppmätta trafikmängder från 2018 har använts som underlag till trafikutredningen och siffrorna anses vara inaktuella då Vega byggs ut och Hermanstorp/Kolartorp har förtätats. Önskemål om att trafikutredningen ska redovisa trafik till och från området samt åtgärder för Kolartorpsvägen fram till Kolartorps allé samt i korsningen, sträckan Kolartorps allé fram till Nynäsvägen och anslutning till denna. Utredningen ska även visa tänkta gång- och cykelvägar på ovanstående sträcka.

Planenhetens kommentar: Det stämmer att uppmätta trafikmängder från 2018 har utgjort underlag för trafikutredningen. Trafikutvecklingstal har därefter använts för att räkna upp trafikflöden till dagens. Dessa tal baseras på Trafikverkets basprognoser (som inkluderar kommunens exploatering, t.ex. Vega) och uppdateras regelbundet för att återspegla aktuella trender inom person- och godstransporter. Det framtida trafikflödet har räknats upp med den så kallade EVA-modellens trafikuppräkningsstal för att motsvara ett 2040-scenario enligt trafikutredningen. Kommunen bedömer att antagandena håller en acceptabel nivå för att konsekvenserna av detaljplanen ska kunna redovisas på ett representativt sätt.

2. Flera synpunkter har inkommit som berör tillkommande trafiks påverkan på befintlig bebyggelse. Särskilt nämns att trafiksituationen är ansträngd på flera sträckor redan och det finns oro kring påverkan på Kolartorpsvägen vid Norlandia-förskolan. Även att

framtida boende i planområdet kommer att ta bilen till den planerade förskolan vilket bidrar till mer biltrafik.

Planenhetens kommentar: Det stämmer att trafiken kommer att öka i samband med exploateringen. Det är svårt att hålla trafiknivåerna oförändrade när staden växer och utvecklas.

Förskolan uppförs för att tillgodose tillkommande behov inom planområdet, och planeringen utgår från riktlinjer för hållbart resande. Detta är tydligt i såväl kommunala styrdokument som i nationella och globala klimatmål.

De synpunkter som framförts avseende den redan ansträngda trafiksituationen i området är viktiga och tas med i kommunens löpande arbete med trafikfrågor.

3. Oro för ökad hastighet på Tallbacksvägen när gatans standard förbättras.

Planenhetens kommentar: Kommunens utgångspunkt är att trafiksäkerheten och tryggheten ökar när Tallbacksvägen asfalteras, breddas och att en tydlig gångbana tillskapas. Planen reglerar inte genomförandet av fartreducerande åtgärder, men den utesluter inte att sådana åtgärder kan genomföras vid behov.

4. Motstånd mot rundkörning i kvarteret på Tallbacksvägen och i stället förespråkas en vändplats utmed spårgatan samt att anslutningen till Tallbacksvägen utförs som GC-väg.

Planenhetens kommentar: Kommunen har tagit synpunkten i beaktande och i granskningsversionen justerat planförslaget så att rundkörning från nya spårvägen till Tallbacksvägen inte är möjlig. Spårvägen avslutas i stället med en vändzon för bilar. Tallbacksvägens södra del kommer även att breddas och utökas med en ny gångbana. Detta innebär att merparten av biltrafik kommer att åka via Kolartorpsvägen. Trafikutredningen har uppdaterats utifrån dessa förutsättningar.

5. Synpunkter från fastighetsägare kring hur intrång och breddning av den södra delen av Tallbacksvägen påverkar befintlig och framtida användning av parkering inom fastigheten Kolartorp 6:14. Även synpunkter kring hur intrångsersättning ser ut och var ett framtida garage kan placeras.

Planenhetens kommentar: Förslaget har setts över och intrånget vid den befintliga parkeringsytan har minskats. Gatans planerade utbredning är en avvägning av befintlig gatas sträckning, lutning och krökning samt allmänna och enskilda intressen. Även den samhälleliga nyttan i form av omfattning på tillkommande bostäder.

Kommunen ersätter berörda fastighetsägare för den allmän platsmark som berörs av inlösen. Ersättning baseras på den marknadsvärdeminskning som uppstår för fastigheten plus 25 % och för eventuella andra skador i enlighet med expropriationslagen. Påverkan på befintliga anläggningar skulle kunna påverka bedömningen av ersättningsnivån. Exakt ersättningsnivå och vad som påverkar ersättningsnivån i detta fall bestäms av auktoriserade värderare.

Kommunen kommer ansöka om lantmäteriförrättning efter detaljplanens laga kraft. I samband med det inleds dialog och upprätta överenskommelser gällande ersättning. Om ingen överenskommelse nås tas beslut om ersättning i lantmäteriförrättningen.

Avseende fastighetsägarens frågor kring byggnation av nytt garage: Eftersom berörd fastighet inte ingår i det område som följer av planuppdraget, utöver påverkan från allmän platsmark, så kommer fortsättningsvis de lagar och regler för bygglovspliktiga åtgärder att gälla inom icke-detaljplanerat område för berörd fastighet. Undantag från dylika krav kan inte göras för en fastighet intill ett planlagt område.

6. Fråga om när "byggvägen" mellan Kolartorpsvägen och Vega är klar?

Planenhetens kommentar: Enligt uppgift från kommunens stadsbyggnadsförvaltning så ska planering för parken inledas 2026 och byggnation planeras till 2027. Det gäller dock enbart parken. Enligt uppgift så kan även GC-bana ingå i projektet, men det är inte fastställt.

7. För att minska bilberoende skulle möjligheten att cykla och gå ökas. Tallbacksvägen är huvudsaklig gång- och cykelväg till badstrand, Handen station och Handen centrum. Önskemål om ökat fokus på cykeltrafik.

Planenhetens kommentar: I granskningsförslaget har Tallbacksvägens södra del kompletterats med en gångbana för att öka trafiksäkerheten för gående. Då Tallbacksvägen har begränsningar i bredd så prioriteras gående, och cykeltrafik kommer fortsatt ske i blandtrafik. Längs med den nya spårgatan utmed järnvägen kommer en gång- och cykelbana att anordnas och ansluta till Tallbacksvägen i söder. För att cykelvägen ska hålla en acceptabel lutning kommer Tallbacksvägen att utgöra cykellänk mellan planområdet och över spåren och till badstranden.

8. Kritik mot att det skulle anordnas en GC-koppling mellan norra och södra badstranden vid Rudan.

Planenhetens kommentar: Noterat. Strandpromenaden är utpekad i kommunens stadsutvecklingsplan. Det har tidigare funnits planer på att utreda förutsättningarna för en strandpromenad över Övre Rudasjön utmed spåren, men det finns i dagsläget inget uppdrag som inrymmer sådana planer.

Parkering

1. Synpunkter berör underjordisk parkering där man menar att underjordisk parkering är en dyr lösning men kan vara motiverad och lämplig där områdets geografiska placering motiverar en hög exploateringsgrad och möjliggör en sådan parkeringslösning. Om den däremot, omvänt, används som en förutsättning för en exploatering så innebär den en fördyring som i sin tur kräver högre exploateringsgrad för att exploateringen ska bli ekonomisk genomförbar. Då styr kravet på parkeringslösning mer än områdets geografiska placering och hänsynen till den omkringliggande bebyggelsen.

Planenhetens kommentar: Underjordiska garage är en kostnadsdrivande lösning, men möjliggör ett effektivt markutnyttjande och stadsmässiga kvarter med möjlighet till trivsamma och gröna bostadsmiljöer. Utvecklingen av stadskärnan bygger på en prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik.

Fastighetsägaren planerar att införa mobilitetsåtgärder som syftar till att minska behovet av parkeringsplatser för bil och uppmuntra hållbara resval. Exempel på sådana åtgärder är bilpooler, närliggande och säkra cykelparkeringar samt skåp för paketleveranser.

Skyddsrum

Flera yttranden berör hantering av befintliga skyddsrum samt hur ersättning är tänkt att ske.

Planenhetens kommentar:

Inom planområdet finns ett skyddsrum (117746–9) som innehåller 50 platser. I samband med detaljplanens genomförande kommer befintligt skyddsrum att rivas och ersättas med ett

nytt skyddsrum förlagt i underjordiskt garage. Hantering sker i enlighet med MSB:s krav och riktlinjer.

Risk farligt gods på Nynäsbanan

Fråga om byggnaderna anpassas till risk med farligt gods (tex explosionsrisk) som transporteras på järnvägen.

Planenhetens kommentar:

En riskanalys avseende farligt gods på Nynäsbanan har tagits fram som underlag för detaljplanen. Riskanalysen pekar på ett antal åtgärder som bör säkerställas i planarbetet. Dessa är exempelvis att det ska finnas utrymningsvägar och friskluftsintag samt att fasad, konstruktion och fönster ska utföras med material utifrån viss brandteknisk standard. I plankartan har planbestämmelser införts för att säkerställa dessa åtgärder.

Bostadstyper

Frågor om fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter samt om det är aktuellt med särskilda bostäder eller tex flyktingboende inom planområdet.

Planenhetens kommentar:

Detaljplanen styr inte fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter utan möjliggör både radhus och lägenheter i olika storlekar. Det finns enligt kommunens lokalförsörjningsenhet för närvarande ingen planering för lägenheter inom socialnämndens verksamhet, men det kan bli aktuellt att förhyra enstaka lägenheter om behov uppstår. När det gäller flyktingboende bedöms sannolikheten som låg eftersom det för närvarande inte finns något omfattande inflöde av nyanlända.

Gårdsmiljöer

1. Rosgården i Tungelsta lyfts som ett gott exempel på bostadsgårdar som upplevs som attraktiva då de är generösa och innehåller odlingsmöjligheter och grill- och lekplatser.

Planenhetens kommentar:

Inför granskning kommer ett flerbostadshus ("skogshus"), att tas bort till förmån för mer vistelseyta mellan husen. Detaljplanen reglerar inte hur gårdsmiljöerna anordnas utan säkerställer enbart att ytor finns tillgängliga genom att byggrätter avgränsas med prickmark och/eller korsmark. I projektet tillämpas grönytefaktor (GYF) som är ett verktyg för att främja gröna bostadsgårdar. Fastighetsägaren har redovisat åtgärder som visar på att goda gårdsmiljöer kan uppnås.

2. Önskemål om att staket uppförs mellan villatomt och ny förskola och radhusområde.

Planenheten kommentar:

Detaljplanen reglerar det som är nödvändigt för att uppnå planens syfte och kommer därför inte att styra uppförandet av staket vid fastighetsgräns. Fastighetsägarna kan däremot på egen hand sätta upp ett staket i samband med utbyggnaden. Eftersom fastigheten Kolartorp 6:20 angränsar till en förskolegård ser kommunen positivt på en sådan åtgärd.

Naturvärden

1. Synpunkter kring inventerade arter och att både grodor och snokar setts i området. Även frågor kring om naturmarken som bevaras är tillräckligt stor för att naturvärdena ska kvarstå.

Planenhetens kommentar:

Inga fynd finns registrerade i Artportalen. Utifrån genomförda artinventeringar och rådgivning från ekolog bedöms planområdet sakna lämpliga livsmiljöer för grod- och kräldjur, och inga kända populationer eller observationer finns i närområdet. Mot denna

bakgrund bedöms detaljplanens genomförande inte medföra någon betydande påverkan på grod- eller kräldjur.

Det område som planläggs som NATUR följer i stort den rekommendation som naturvärdesinventeringen ger avseende mark som bör skyddas och hur kringliggande mark kan användas. Exempelvis föreslår naturvärdesinventeringen att de delar av objekt 5 som ligger utanför strandskyddat område kan användas som förskolegård. Området som behövs för bevarandet av naturvärde bedöms därmed vara tillräckligt stort.

2. Grönytefaktor (GYF) borde beaktas i detaljplanen

Planenhetens kommentar: Projektet har tillämpat GYF och exploatören har redovisat utformning av boendemiljöerna där kommunens GYF-riktvärde på 0,6 uppnås med god marginal. I granskningsversionen har ytan för bostadsgårdar utökats då ett skogshus tagits bort vilket ger ytterligare förutsättningar för gröna bostadsgårdar.

Buller

1. Synpunkter på höga bullernivåer för boende mellan bron vid Kolartorps allé och tågspåren och avsaknad av bullerplank på Kolartorpsvägen. Oro för att detaljplanen medför ökat buller även i det övriga befintliga området.

Planenhetens kommentar: Den mest påtagliga bullerkällan är godstrafiken som går på Nynäsbanan och de maxnivåer som denna trafik genererar. Planförslaget är utformat så att den nya bebyggelsen utgör bullerskärm mot spåren, vilket även ger effekt på befintlig bebyggelse. I bullerutredningen syns de hur bullret sprids efter planförslaget och i planbeskrivningen syns utbredningen av dagens bullernivåer.

2. Risk för bullerreflektioner för befintlig bebyggelse på motsatt sida spåren.

Planenhetens kommentar: Det finns ett befintligt bullerskydd mellan spår och bebyggelsen som synpunkter avser. Akustiker har konsulterats och den påverkan som reflektioner från planerad bebyggelse ger på befintlig bebyggelse är ej märkbar för det mänskliga örat.

Service

1. Önskemål om att främja mer service i området och en lekplats för barn.

Planenhetens kommentarer: I granskningsförslaget av detaljplanen möjliggörs det för centrumändamål i den norra byggnaden mot spåren. Där ges möjlighet till en affärslokal.

Inom bostadsgårdarna har exploatören planerat för lekplats. Detaljplanen reglerar dock inte att en lekplats ska uppföras utan enbart att plats och möjlighet finns.

Övrigt

1. Efterfrågan på information om detaljplanen.

Planenhetens kommentarer: Detaljplanens inledande skede innan den skickas ut på samråd har pågått under lång tid då platsens förutsättningar grundligt behövt utredas. Kommunen informerar i enlighet med plan- och bygglagen när detaljplanen skickas ut på samråd och ett samrådsmöte har även genomförts i kommunhuset under samrådsperioden. När detaljplanen ställs ut för granskning skickas information på nytt ut

till berörda som ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Kommunen har följt samtliga lagar för att informera om detaljplanen. Information uppdateras även löpande på kommunens projekthemsida.

2. Riskutredningen bör beakta buller, hälsofarliga ämnen eller miljöutsläpp.

Planenhetens kommentarer: Riskutredningen fokuserar på risker från järnvägstrafiken. Buller och markföroreningar analyseras i separata rapporter och följer gällande lagar och riktlinjer.

3. Synpunktslämnare ställer sig positiva till förslaget och förändringen i området samt att hänsyn tagits till åsen.

Planenhetens kommentar: Kommunen tackar för synpunkterna.

SAMMANSTÄLLNING AV REVIDERINGAR AV PLANFÖRSLAG

Planbeskrivning

- Tillägg om teleanläggningar i området och vad som gäller vid eventuell flytt av dessa.
- Tillägg med förtydligande om geotekniska förutsättningar och krav på fortsatt geoteknisk projektering inför genomförande.
- Tillägg om hur riktvärden för stomljud kan uppfyllas.
- Förtydligande om buller
- Tillägg om marktekniska förutsättningar avseende förekomst av klorerade lösningsmedel i jord, grundvatten och porgas.
- Tillägg om att befintliga föroreningar behöver avgränsas genom ytterligare provtagning eller i samband med saneringsåtgärder.
- Tillägg om behov av provtagning vid rivning av befintlig bebyggelse för att få en helhetsbild av planområdets markmiljö.
- Kantzonen intill åsen beaktas i planbeskrivningen.
- Borttagande av utklipp från plankarta
- Tillägg och ändringar av nya och reviderade styrdokument
- Övriga redaktionella ändringar
-

Plankarta

- Planförslaget har ritats om i norr för att hindra att buller når gårdar och tysta sidor
- Planbestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att riktvärden för stomljud kan uppnås.
- Plankartan har justerats med prickmark och u-område för att säkerställa en 5 meters buffert mot ledningarnas nuvarande läge.
- En remsa naturmark har tillkommit mot järnvägen.
- Ytan vid sandbrynet, mellan naturmark och kvartersmark, har kompletterats med prickmark.
- Ringmark har lagts i den norra delen av planområdet
- Bebyggelseförslaget har reviderats: ett av skogshusen har tagits bort, och resterande byggnader har spridits ut för att ge större ytor för vistelse. Skogshusens högsta nockhöjd har sänkts.
- Det flerbostadshus som i samrådsversionen låg inom fastigheterna Kolartorp 6:21 och 6:22 har ersatts med fyra radhus.
- Borttagna byggrätter har fördelats på byggnaderna närmast järnvägen, då dessa byggnader bedöms som mindre känsliga för bebyggelseskalan.
- Ytor närmast Nynäsvägen som tidigare planlades som GATA har i granskningsförslaget fått användningen NATUR, eftersom de ligger inom riskavstånd för järnväg och inte ska användas för stadigvarande vistelse.

- Placering av gång- och cykelbana närmast Nynäsbanan tydliggörs med en sektion i plankartan.
- Bestämmelse om markstabiliserande åtgärder har införts.
- Den tidigare spårgatans sträckning för biltrafik (GATA) har justerats och ansluter inte längre till Tallbacksvägen, ny vändplan inlagd. Gång- och cykelbanans sträckning kvarstår, dock genom en portik genom bebyggelsen.
- Skyddsbestämmelser om buller, vibration om stomljud omfattar hela planområdet, inte bara bebyggelsen närmast spåren.
- Nyttjandegrad för komplementbyggnader inlagda
- Bestämmelser om bullerskärmar och dess höjd och bredd inlagda
- Övriga redaktionella ändringar