

Kommunstyrelseförvaltningen
Samhällsutvecklingsavdelningen
Planenheten

Detaljplan för Fors Verksamhetsområde, Årsta 1:4 med flera

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

BAKGRUND

Kommunstyrelsen beslutade **2019-02-18 §37** att ge planuppdrag för att upprätta ny detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:4 med flera vid Fors trafikplats.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etableringen av ett nytt verksamhetsområde på båda sidor om väg 73, en flytt och utveckling av befintlig golfverksamhet samt en utveckling av fastigheten Fors 6:2 med fler verksamhetslokaler. Detaljplanen ska även bekräfta nuvarande markanvändning på Väg 563 (Nynäsvägen). Eftersom området är känsligt ur ett kulturmiljö- och landskapsperspektiv syftar detaljplanen även till att anpassa tillkommande bebyggelse så att påverkan på dessa värden minimeras.

Detaljplaneförslaget var under perioden 13 september 2023 - 25 oktober 2023 föremål för samråd med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera. Kommunen bjöd in till ett digitalt samrådsmöte inom samrådsperioden. Inkomna synpunkter sammanställdes och besvarades i en samrådsredogörelse som upprättades till granskningen av detaljplaneförslaget.

Under perioden 25 februari 2025 – 25 mars 2025 har detaljplaneförslaget varit utställt för granskning med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera. Under tiden för samråd och granskning har materialet varit utställt i Haninge kommunhus foajé samt på kommunens hemsida, www.haninge.se/Fors

INKOMNA YTTRANDEN

I samband med granskningen har **11** yttranden inkommit. De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet hos planenheten. I detta dokument är remissynpunkterna sammanfattade och åtföljda av kommunens kommentarer genom planenheten.

Följande yttranden har inkommit under samrådet:

Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

GDPR säkrad	Instans:	Inkommen	Med synpunkter	Utan erinran	Ej tillgodosedd synpunkt
M1	SRV	2025-02-08		x	
M2	Skogsstyrelsen	2025-03-17	x		x
M3	Statens Geotekniska institut (SGI)	2025-03-21	x		
M4	Nobina	2025-03-24	x	x	
M5	Svenska kraftnät	2025-03-24		x	
M6	Södertörns brandförsvarsförbund	2025-03-25	x		x

M7	Försvarsmakten	2025-03-25		x	
M8	Trafikförvaltningen	2025-03-25		x	
M9	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF)	2025-03-25	x		
M10	Trafikverket	2025-04-08	x		
M11	Länsstyrelsen	2025-04-28	x		

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER MED PLANENHETENS KOMMENTAR

SYNPUNKTER FRÅN MYNDIGHETER, ORGANISATIONER OCH KOMMUNALA NÄMNDER

M1 SRV

SRV Återvinning har tagit del av handlingarna för detaljplanen och har inget att kommentera. SRV Återvinning ser positivt på möjligheten att få delta i den fortsatta planeringsprocessen och i ett senare skede när byggaktören planerar avfallslösningar vill SRV vara remissinstans vid bygglov för dessa.

Kommunens kommentar: Ingen erinran noterad.

M2 Skogsstyrelsen

Skogsbruk är ett nationellt intresse enligt hushållningsbestämmelserna i 3 kap. 4 § miljöbalken. Exploateringen minskar en av de gröna kilarna och planområdet ligger enligt länsstyrelsens underlag inom regionalt spridningssamband för barr- och lövskog. Exploateringen ökar fragmenteringen av värdefulla skogliga miljöer vilket minskar förutsättningarna för svårspredda arter att förflytta sig. Skogsstyrelsen konstaterar att värdefulla skogsbiotoper blir negativt påverkade. I en utredning över naturmiljöer finns träd, trädsamlingar och bryn med mycket gamla träd som till viss del kommer att bebyggas.

Naturmark kommer att tas i anspråk enligt förslag till detaljplan. Det är viktigt att kompensationsåtgärder planeras för att upprätthålla spridningskorridorer m.m. i en alltmer exploaterad miljö. Som kompensation kan förslagsvis vara att frihugga befintliga naturvärdesträd samt att välja ut yngre träd som så småningom kan få egenskaper som naturvärdesträd. Anlägga våtmarker genom att hindra avrinning från befintliga dikessystem kan vara en annan möjlig kompensationsåtgärd. Bryn med bärande buskar mot öppna ytor är lämpliga att bevara och utveckla. Skogsstyrelsen har inte gjort något fältbesök i området i samband med den här remissen.

Kommunens kommentar: Synpunkten är noterad till genomförandet. Planförslaget innebär att skog kommer att avverkas i områdena direkt väster och öster om väg 73. Skogarna i dessa områden utgörs dock av produktionsskog som mestadels har relativt låga naturvärden, men med viss förekomst av värdeelement som äldre tall och död ved samt naturvårdsarter som talticka och dropptaggsvamp. Genomförandet av detaljplanen bedöms i framtiden miljökonsekvensbeskrivning resultera i små negativa konsekvenser för biologisk mångfald och artskydd med föreslagna åtgärder. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen för aktuella kompensationsåtgärder. Fastighetsägaren har under planarbetets gång anlagt en damm för groddjur nordväst om delområde 2.

M3 Statens geotekniska institut

1. Synpunkterna om planbestämmelse för upplag samt stabiliteten för dagvattendammen har bemötts och gällande dessa har SGI inget ytterligare att kommentera.

Kommunens kommentar: Ingen erinran noterad.

2. Sedan samrådsskedet har ytterligare en stabilitetsutredning tillkommit vilken anger att stabiliteten inte är tillfredsställande utmed Vitsåvägen i norra delen av Område 2, där vägbankens höjd överstiger tre meter. I utredningen redovisas en beräkningssektion där en glidyta med icke tillfredsställande stabilitet slår upp inom detaljplaneområdet (i PM Geoteknik som bifogades samrådshandlingarna [Sweco] nådde inte den kritiska glidytan in i planområdet). I kompletterande PM Geoteknik [Structor] saknas en sammanställning över valda värden samt hur de dimensionerande värdena som används i beräkningarna har tagits fram. Vilka värden som har använts i beräkningarna framgår endast av den grafiska redovisningen och är tillsynes mycket konservativa. Konsulten kan också överväga om en viss hållfasthetstillväxt under vägbanken, möjligen kan tillgodoräknas.

Följande behöver inkluderas i PM Geoteknik för att stabilitetsberäkningarna ska vara möjliga att granska:

- En sammanställning i tabellform över vilken dränerad respektive odränerad skjuvhållfasthet som har valts för de olika jordlagren, inklusive materialet i vägbanken.
- En redovisning av valda n-faktorer, vilket inkluderar motiveringar av valen, och hur de dimensionerande värdena på materialparametrar och laster tagits fram. Även dessa sammanställs i tabell. (Alternativt istället räkna med totalsäkerhetsmetoden).

Kommunens kommentar: Till antagande har planområdet justerats i område 2 för att inte planlägga mark inom Trafikverkets vägrätt i enlighet med Trafikverkets granskningsyttrande. Den kritiska sektionen ligger därför numera utanför planområdet och helt inom Trafikverkets vägområde. Det finns därmed inte längre någon risk för skred inom planområdet och inga åtgärder bedöms nödvändiga för att hantera stabiliteten. Bebyggelsen har även minskat och därigenom flyttats in på fastigheten, bort från vägbanken. Grundläggning av byggnader är reglerat i plankartan och exploateringen bedöms därmed inte påverka kringliggande anläggningar.

Efterfrågade stabilitetsberäkningar gällde det tidigare planområdet där det fanns kända stabilitetsproblem. Dessa har tagits fram efter granskning men eftersom riskområdet utgått från planområdet är beräkningarna inte längre relevanta och därmed inte inkluderade i antagandeverionen av Geotekniskt PM 2025-06-27b. Det finns inte längre några stabilitetsproblem inom det aktuella planområdet, då riskområdet nu ligger utanför den uppdaterade planområdesgränsen.

3. SGI:s synpunkter från samrådsskedet kvarstår gällande bergteknisk utredning. I underlaget [Sweco] finns en generell skrivning om god bergkvalitet, men SGI tolkar detta som underlag inför byggnation. SGI efterfrågar en utredning som klargör befintliga slänters stabilitet och nuvarande risker som kan finnas med hänsyn till det.

Kommunens kommentar: Eftersom det inte finns några befintliga slänter inom planområdet där bebyggelse planeras bedöms det inte finnas några risker kopplade till dessa. Område 1 består av ett skogsparti med morän på yttre berg och räknas normalt som en jordslänt, som idag har tillfredsställande stabilitet mot jordras, och därigenom även mot berggrus. Detta har förtydligats i planbeskrivningen. Se vidare i uppdaterat Geotekniskt PM där kapitel 4.3.1 och 4.3.2 har förtydligats avseende avsaknaden av naturliga bergsslänter och därmed avsaknad av sammanhängande stabilitetsproblem.

M4 Nobina

Nobina tycker det är bra att "cykelfälten" tas bort på väg 563 (Nynäsvägen) och vägbanan utökas till 7 meter. Nobina saknar att man inte passar på att rusta upp busshållplatserna vid

"Ribbygaraget" utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och ett tillgänglighetsperspektiv. Hållplatserna är av låg kvalitet idag, särskilt i riktning Västerhaninge där resenärerna står i en utfart och väntar på bussen. Nobina har kontakt med Trafikverket om hållplatserna på väg 560 (Vitsåvägen). Nobina önskar att kommunen förtydligar i planbeskrivningen att två bussar inte kan mötas på 5,5 meter, utan bussarna kör idag in på "Cykelfältet".

Kommunens kommentar: Positiv synpunkt noterad. Som står beskrivet i trafikutredningen hamnar befintlig busshållplats (Hpl Ribbygaraget), som ligger längs östra sidan av Väg 563, i konflikt med ny väganslutning till Område 1 och planeras därför justeras till ett läge längre norrut. Vid detta hållplatsläge förordar kommunen att en stopphållplats (enkel) anordnas. Den ger en naturlig hastighetsdämpning eftersom vägen vid en sådan hållplats ska utformas med en bred mittrefug som därmed skapar en bra plats att korsa gatan för oskyddade trafikanter samt att fordon bakom angörande buss behöver stanna helt. En sidoförflyttning av gatan möjliggörs i höjd med hållplatsen. Formuleringen om möte med bussar har förtydligats i planbeskrivningen (sid 22).

M5 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i samrådet svarat på berörd remiss (inga synpunkter) och har inga ytterligare synpunkter.

Kommunens kommentar: Ingen erinran noterad.

M6 Södertörns brandskyddsförsvarsförbund

Brandförsvaret noterar att vårt PM 609 gällande framkomlighet beaktas, vilket är positivt och en förutsättning för vår insatsmöjlighet. Vi noterar även att en riskanalys (Brandskyddslaget, 2022) har resulterat i att planförslaget inte förväntas innebära oacceptabla risker.

I brandförsvarets kartunderlag finns det en enda brandpost i anslutning till planområdet. Denna brandpost ligger på Vitsåvägen cirka 250 meter väst om Trafikplats Fors. Givet planförslaget uppmanar brandförsvaret att det planeras in ytterligare brandposter inom området. Detta för att säkerställa våra insatsmöjligheter vid en ev. brand.

Kommunens kommentar: Synpunkt noterad. Gällande brandposter ligger planområdet utanför verksamhetsområde för VA och därmed utanför VA-kollektivets ansvar för brand- och släckvatten. Kommunen planerar att utreda vidare behoven i samband med genomförandet. En möjlighet som föreslås i planbeskrivningen är att dagvattendamm (nr 2) kan användas för släckvatten.

M7 Försvarsmakten

Försvarsmakten gör fortsatt bedömningen att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Kommunens kommentar: Ingen erinran noterad.

M8 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har inga nya synpunkter på granskningshandlingarna men ser mycket positivt på tillskapandet av en friliggande gång- och cykelväg väster om befintlig väg 563, som ökar den möjliga körbanebredd till 7 meter.

Kommunens kommentar: Ingen erinran noterad.

M9 Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

1. Kommunen behöver redovisa underlag som visar den mängd grundvatten som bedöms vara tillgänglig för området som avses försörjas med enskilt dricksvatten. I redovisningen av dricksvattentillgång för planerad byggnation behöver även uppgifter om vattenförbrukning finnas med. Undersökningens syfte ska även vara att utreda om grundvattnet räcker till

ytterligare bebyggda fastigheter inom området utan att vattenförsörjningen för befintliga fastigheter påverkas. Undersökningen behöver vara utförd av en sakkunnig fackman.

2. Kommunen behöver redovisa uppgifter om dricksvattenkvalitet. Genom att ta ett dricksvattenprov som analyseras mikrobiologiskt och kemiskt kan uppgifter om dricksvattnets kvalitet redovisas. Viktiga parametrar som ska finnas med i en kemisk analys är klorid, pH, alkalinitet, hårdhet och koppar. Analysen ska vara utförd av ett ackrediterat laboratorium och inte vara äldre än tre år. Om det inte finns någon dricksvattenbrunn på fastigheten ska analys göras på vatten från en närliggande vattenbrunn på en grannfastighet alternativt i förekommande fall på den gemensamma/samfälliga brunnen.

För att bedöma planens lämplighet behöver kommunen utreda förutsättningarna för dricksvattenförsörjning inom den del av planområdet där enskilt dricksvatten planeras. Utredningen bör innehålla uppgifter om tillgång till och kvalitet på grundvatten i området.

Kommunens kommentar: *Till antagandet har dricksvattenmängd och kvalitet utretts och underlag har skickats in till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund för bedömning. Förbundet anger i sitt svarsyttrande att tilltänkt uttag av grundvatten för verksamheten i område 4 godkänns.*

3. Föroreningssituationen inom fastigheten Fors 6:2 bedöms vara tillräckligt utredd i enlighet med vad förbundet yttrade i samrådsskedet. Förbundet delar kommunens bedömning att det inte föreligger något behov av avhjälpandeåtgärder inom det undersökta området. Förbundet anser dock att kommunen bör komplettera planbeskrivningen med information om att eventuella schaktarbeten i marken inom det undersökta området ska föregås av en anmälan enligt § 28 förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd till förbundet innan schaktning får påbörjas.

Kommunens kommentar: *Ingen erinran avseende föroreningar inom Fors 6:2 noteras. Information om att anmälan krävs för schaktningsarbeten inom det undersökta området för förorenad mark är tillagt i planbeskrivningen under avsnitt "Förorenad mark".*

4. Förbundet bedömer att dagvatten från planområdet kan omhändertas på ett miljömässigt godtagbart sätt under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs. Förbundet noterar att kommunen har beaktat de synpunkter avseende dagvattendammarnas funktion som förbundet lämnade i samrådsskedet genom att planbeskrivningen förtydligats med ett förtydligande av att de bör anläggas med oljeavskiljare och katastrofskydd.

Kommunens kommentar: *Ingen erinran avseende dagvattenhantering noterat. Till antagande har ytorna för dagvattenhantering (diken och dammar) justerats med anledning av ett mindre planområde och därmed lägre flöden.*

5. Förbundet anser att kommunen beaktat förbundets synpunkt gällande utredning av bullerpåverkan på bostäder väster om planområdet. Kommunens tillägg av en planbestämmelse om bullerskydd på Fors 6:2 i plankartan möjliggör planens genomförande utan risk för oacceptabla bullernivåer för boende väster om planområdet.

Kommunens kommentar: *Ingen erinran avseende hantering av buller noterad.*

M10 Trafikverket

1. Väg rätt

Plankartan behöver uppdateras med korrekta befintligheter för att Trafikverket ska kunna granska konsekvenser av plankartan. Det behöver framgå utbredning av väg- inklusive vägområde. I arbetet med att hitta Trafikverkets rättigheter för översilningsytan har Trafikverket tagit del av Vägplan för väg 73 Fors-Jordbro från 1993. Av den framgår att Trafikverket har vägrätt för översilningsytan intill Vitsåvägen. Plangränsen behöver justeras

så Trafikverkets vägområde inte planläggs. Kommunen behöver också säkerställa i plankartan att planområdesgränsen förhåller sig till planerad GC-väg 560 inklusive dess vägområde. Trafikverkets vägområde ska inte ingå i planområdet.

Kommunens kommentar: *Kommunen har reviderat planområdesgränsen till antagande så att Trafikverkets samtliga vägrätter ligger utanför planområdet. Planområdet och byggrätten i område 2 har därmed minskats till antagande. Dialog har skett med Trafikverkets representanter som resulterat i dessa förändringar av planförslaget.*

2. Utredning trafikplats Fors

Vid en genomgång av trafikplatser i Stockholms län har trafikplats Fors konstaterats ha bristande utformning utifrån trafiksäkerhet. Trafikverket utreder nu i en fördjupad utredning en mer trafiksäker utformning. Denna utredning planerar att vara färdig hösten 2025. Det är utifrån det särskilt angeläget att Trafikverkets vägområde inte berörs av kommunal planering. Trafikverkets vägområde utgör viktig yta inför arbetet med att bygga GC väg 560. Vidare är det viktig yta för framtida trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till Fors trafikplats.

Kommunens kommentar: *Plangränsen har justerats så att detaljplanen inte berör Trafikverkets vägområden, vilket framgår i uppdaterad situationsplan (se bilaga 2, Situationsplan). Kommunen ser mycket positivt på att Trafikverket arbetar aktivt med trafikplatsen utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv, vilket samtidigt kan förbättra framkomligheten.*

3. Trafikpåverkan

I samrådet presenterades en trafikutredning (inklusive trafikstring) som redovisade en acceptabel situation som inte påverkade framkomligheten på väg 73 i någon betydande omfattning. I granskningsskedet redovisas ett nytt PM Trafik (2024-12-20). Utifrån PM:et och dess bilaga framgår det tydligt att det finns risk för köer som potentiellt skulle kunna påverka väg 73 i korsningen mellan väg 560 och avfartsrampen från Stockholm. Utan exploateringen är belastningsgrad på rampen (vänstersvängande fordon) 0,87 medan det med exploateringen blir 1,35. Det innebär att rampen inte är optimal utan exploateringen (men acceptabel), med exploateringen kan det dock behöva vidtas åtgärder.

För att bedöma om väg 73 påverkas skulle det behöva utredas hur lång maxkö är och huruvida den är längre än rampen. Trafikverket kan utifrån kapacitetsberäkningarna konstatera att exploateringen innebär en risk för påverkan på framkomligheten på väg 73. Trafikplatsen vid Fors är redan olycksdrabbad och Trafikverket arbetar nu med en utredning för att se hur trafiksäkerheten kan förbättras, utredningen omfattar inte kapacitetsförstärkningar till följd av kommunal planering. När kommunen utrett storlek på maxkö kan Trafikverket ta ställning till behov av kapacitetshöjande åtgärder i korsningen. Det kan ställa krav på kommunal medfinansiering av dessa.

Kommunens kommentar:

En ny version av trafikutredningen togs fram till granskningsskedet eftersom detaljplanen är flexibel och möjliggör olika typer av verksamheter. Kommunen har analyserat flera scenarier för trafikstring där olika användningar ger stora variationer i trafikmängder och belastningsgrader. För att fånga upp variationer och få en robusthet i siffrorna, särskilt ur bullersynpunkt längs Nynäsvägen där bostäder finns i närheten, valde kommunen att låta trafikutredningen utgå från ett maxscenari: "Service och verkstad", som antas generera mest trafik. Dessa siffror har dessutom räknats upp generellt till prognosår 2045, vilket sannolikt innebär en dubbelräkning och en längre tidshorisont än vad kommunen bedömer som rimligt sett till detaljplanens genomförandetid. Det bedöms därför vara tillräckligt att använda prognosår 2040 som i samrådsskedet.

Det är viktigt att understryka att den uppdaterade trafikstringen inte är en följd av att planförslaget har utökats, bebyggelsen har istället minskat. Som beskrivs i trafikutredningen finns det begränsningar i beräkningsverktyget Capcal, där fordon exempelvis inte kan

fördelas successivt genom korsningar vilket resulterar i att kölängder i modellen blir längre än i verkligheten. Modellen speglar verkligheten bättre vid lägre hastigheter så en justering av hastigheten från 70 till 60 km/h på Vitsåvägen kan förbättra tillförlitligheten. Den teoretiska kölängden som uppstår på en av ramperna för maxscenariot uppskattas till cirka 700 meter och inryms inom avfartsfältet från väg 73 som är 725 meter långt. Detta scenario bedöms dock inte som sannolikt.

Scenario 2 "Lager och logistik" bedöms vara det mest sannolika utfallet och bäst spegla verkligheten för aktuell detaljplan. Vid beräkning för scenario 2 med 70 km/h på Vitsåvägen och prognosår 2040 beräknas belastningsgraden uppgå till **1,06** och maximal kölängd (90-percentilen) bli **156 meter**. Detta är inom god marginal för avfartsrampen från väg 73. Vid en sänkt hastighet till 60 km/h med prognosår 2040 hamnar belastningsgraden **under 0,99** och den eventuella köbildningen minskar ytterligare.

Detaljplanens huvudinriktning är "lager och logistik", vilket genererar relativt låga trafikflöden. Trots detta har kommunen valt att utreda det mest trafikintensiva scenariot ("service och verkstad") och dessutom räknat upp trafikmängderna till år 2045. Det innebär att utredningen innehåller stora säkerhetsmarginaler. Den faktiska påverkan på det statliga vägnätet är begränsad - en ökning med cirka 2-5 % motorfordon på väg 73. En ytterligare generell trafikuppskrivning om 15–20 % har tillämpats på samtliga vägar med risk för dubbelräkning. Kommunens samlade bedömning är att den föreslagna detaljplanen inte föranleder några särskilda åtgärder i trafikplats Fors utöver de förbättringar som redan är motiverade utifrån dagens förhållanden.

4. Anslutningar

I samrådsredogörelsen står att dialog har hållits med Trafikverket under planarbetet och kommande in- och utfarter bedöms vara lämpliga med hänsyn till GC-vägen. Detta stämmer inte riktigt. Kommunen och Trafikverket har haft dialog i tidigt skede, men då var förslag på anslutning längre västerut d v s längre ifrån Trafikverkets ramper. Vidare var inte heller GC-vägen finansierad. Trafikverket har i januari 2025 återkopplat till kommunen att Trafikverket anser att den tänkta norra anslutningen till väg 560 i nytt läge är olämplig och kommer att hamna för nära på- och avfarterna till trafikplats Fors väg 73. Vidare skäl till att avslå den norra anslutningen är att den utgör en kommande konfliktpunkt mellan oskyddade trafikanter på GC-vägen. Trafikverket kommer därför inte att godkänna en anslutning i norra delen av Område 1 till väg 560.

Kommunen har till granskning i handlingen "Kompletterande Trafik PM" redovisat ett alternativt scenario på anslutning, och tagit bort anslutningen i norr i Område 1 och istället lägger anslutningen helt på kommunal väg 563. Trafikverket anser att det är bra att den norra anslutningen från Område 1 tas bort och att all trafik istället leds till in/utfart vid väg 563. Det behöver förtydligas i planhandlingar att den norra anslutningen i Område 1 inte accepteras av Trafikverket och därtill behöver planbeskrivningen revideras så att den är samstämmig med det förslag som kommunen för anslutning avser att gå vidare med (tex illustrationer). Beträffande anslutningarna i Område 2 har Trafikverket inga synpunkter.

Kommunens kommentar: Planbeskrivningen och framtaget TrafikPM har reviderats enligt ovan där projektet numera utgår från att det enbart blir anslutningar mot kommunal väg 563 (Nynäsvägen) från område 1. I "Komplement Trafikutredning Fors, 2025-02-06" redogörs för de förändringar som detta medför i korsningspunkterna. Skillnaderna mot beräkningarna i ordinarie PM är minimala. Trots att verktyget Capcal har vissa begränsningar att simulera gång- och cykeltrafikanter bedöms det finnas tillräckligt god marginal att utrymme finns för ökad gång- och cykeltrafik utan att framkomligheten påverkas nämnvärt.

Ingen erinran gällande anslutningarna i område 2 noteras.

5. Dagvatten

Kommunen har sedan samrådet tagit fram ny dagvattenutredning som föreslår dagvattenlösningar som ska bland annat ersätta Trafikverkets nuvarande hantering av vägdagvatten för väg 73 och väg 560. I arbetet med att hitta Trafikverkets rättigheter för översilningsytan har Trafikverket tagit del av Vägplan för väg 73 Fors-Jordbro från 1993. Av den framgår att Trafikverket har vägrätt för översilningsytan.

Trafikverket förstår inte tänkt lösning med svackdike söder om översilningsytan eller hur denna lösning förhåller sig till planerad GC-väg 560 och väg 560 (Vitsåvägen). Trafikverket kan av planförslaget inte utesluta att Trafikverkets väganläggning påverkas negativt. Kommunen behöver komplettera underlaget och redovisa bl a normal/ tvärsektioner med minimimått mellan svackdike och GC-väg/GC-vägs släntfot. Verksamhetsområdets dagvatten får inte ledas in i Trafikverkets vägdiken. Planhandlingarna behöver tillse att vatten från översilningsytan fortsatt kan ledas från insamlingsbrunn till Trafikverkets uppsamlingsbrunn. Idag är Trafikverkets översilningsyta, diken och brunnar planerade som hårdgjorda ytor i planhandlingens illustrationer.



Figur 1. Bild på översilningsyta Västerhaninge

Kommunens kommentar: Planförslaget har reviderats så att Trafikverkets vägrätt och översilningsyta inte planläggs eller hårdgörs. Dagvattenutredningen har uppdaterats med ny lösning där översilningsytans nuvarande funktion kvarstår. Byggrätten har minskats och diken för dagvatten har omplacerats (se uppdaterad plankarta och situationsplan). Svackdikets dagvatten kommer inte leda dagvatten in på Trafikverkets vägdike (som omhändertar dagvatten från en ny GC-väg och Vitsåvägen), men verksamhetsområdets dagvattenanläggningar tillåter dock att Trafikverkets dagvatten får brädda in i verksamhetsområdet. Trafikverket har inför antagande fått ta del av efterfrågade sektioner som visar den uppdaterade lösningen.

6. Vägtrumma väg 560

Kommunen föreslår en vägtrumma under Trafikverkets väg 560. Det framgår inte av underlaget vad för återkomsttid den är dimensionerad för. För Trafikverkets trummor gäller att minst ett 50-års flöde ska kunna ledas genom trumman utan att trumman går full. Kommunen behöver förtydliga hur planområdet hanterar högre vattenflöden vid skyfall utan att intilliggande verksamhet påverkas negativt. Sammanfattningsvis visar inte planhandlingarna att Trafikverkets dagvattenanläggningar och/eller väg- och dess sidoanläggning fredas eller omhändertas på ett acceptabelt sätt. Detta behöver justeras planhandlingarna till kommande skede.

Kommunens kommentar: Dagvattenutredningen har förtydligats gällande återkomsttid på dagvatten som föreslås ledas i trumma under väg 560. I dagvattenutredningen redogörs

även för hantering av skyfall där skyfallsanalysen utgått från ett 100-årsregn. Trumman under Vitsåvägen har dimensionerats för ett 50årsregn, med en diameter om 1000 mm. Ett ledningsärende har skickats in till Trafikverket om tillstånd för vägtrumman.

7. Geoteknik

På motsvarande vis som för dagvattenhantering behöver sektioner finnas för föreslagen lösning och kopplat till GC-väg och väg för att utläsa om geoteknik utgör en risk. Trafikverket kan inte utläsa av planhandlingar om mark inom verksamhetsområdet ska höjas eller sänkas på ett sådant sätt att Trafikverkets anläggning kan påverkas negativt. Handlingar behöver säkerställa att verksamhetsområdet inte negativt påverkar Trafikverkets väganläggning. I handlingarna förs resonemang om att GC-vägen inte ska påverka planförslaget negativt, men omvänt resonemang förs inte någon större utsträckning.

Kommunens kommentar: I bilaga 2. "Situationsplan" framgår planerad höjdsättning inom planområdet och det är denna som sektionerna i Geotekniskt PM utgår ifrån. Till antagande har planområdet justerats i område 2 för att inte planlägga eller hårdgöra mark inom Trafikverkets vägrätt. Den kritiska sektionen där skred kan förekomma hamnar därmed utanför planområdet och det finns inte längre någon risk för skred inom planområdet. Inga åtgärder bedöms därmed nödvändiga för att hantera stabiliteten inom ramen för detaljplanen. Grundläggning av byggnader är reglerat i plankartan och exploateringen bedöms inte påverka kringliggande anläggningar eller vägar. Detta har förtydligats i PM-geoteknik, Structor 2025-06-27b. Ny lösning har stämts av med Trafikverket som fått begärda sektioner översända från kommunen.

8. Övrigt

Planbeskrivningen listar ett antal utredningar och hänvisar då till två dagvattenutredningar från 2024. Vi tror att det blivit fel i siffrorna och att dagvattenutredningen från Structor bör vara daterad 2025-01-22.

Återkoppling från planbeskrivning sida 10 om status på elvägar: Elvägar är fortfarande i ett tidigt utvecklingsstadium och resultat från en utförd analys visar att det under rådande förutsättningar sannolikt inte är samhällsekonomiskt lönsamt att etablera elvägar i en större omfattning på det statliga vägnätet i Sverige. Trafikverket föreslår därför att Sverige inte ska planera för en större utbyggnad av elvägar på det statliga vägnätet under rådande förutsättningar. Sedan december 2024 har Trafikverket pausat arbetet med elvägar i väntan på direktiv från Regeringen. Trafikverket har tagit fram ett planeringsunderlag för utbyggnad av elväg - Bransch

Kommunens kommentar: Noterat. Datum har ändrats för dagvattenutredningen framtagna av Structor. Texten om elvägar har reviderats i planbeskrivningen.

9. Avtal

Detaljplanen innebär åtgärder intill statlig anläggning, som exempelvis schaktning och pålning. Ett bevakningsavtal behöver upprättas och tecknas innan detaljplanens antagande, och Trafikverket förordar att kommunen initierar ett sådant avtal med Trafikverket.

Kommunens kommentar: Ett bevakningsavtal planeras upprättas till antagande av detaljplanen med berörda avtalsparter.

M11 Länsstyrelsen

1. Risk för ras och skred

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav som rör säkerhet kopplat till geotekniska risker.

Kommunen har sedan samrådet tagit fram kompletterande utrednings-PM för geoteknik (Structor, 2024-08-30). För delar av område 2 visar stabilitetsberäkningarna att stabiliteten inte är på en acceptabel nivå idag och uppnår inte heller acceptabel nivå efter den höjning av

marknivån som detaljplanen redovisar. Stabilitetsberäkningarna anger dock att Trafikverkets planerade GC-väg utanför planområdet kommer att bidra till en tillfredställande stabilitet. Kommunen bedömer därmed att byggnationen av GC-vägen kommer att åtgärda stabilitetsproblemen för planområdet innan planerad bebyggelse påbörjas.

Kommunen behöver beakta synpunkterna i yttrandet från Statens Geotekniska Institut och därigenom klargöra att GC-vägen är tillräcklig för att uppnå tillfredställande stabilitet. Om ny bebyggelse påbörjas innan GC-vägen är genomförd planerar kommunen markförstärkande åtgärder såsom förbelastning med överlast för att ta ut sättningar i förtid. Med avsikt att säkerställa detta har kommunen kompletterat plankartan med en villkorsbestämmelse, a2, om redovisning av markförstärkande åtgärder. För att reglera med villkorsbestämmelse behöver kommunen i planbeskrivningen redovisa markförstärkande åtgärder som i annat fall gör marken lämplig för planerad bebyggelse. Ni behöver visa hur de ska utformas och visa att åtgärderna är tillräckliga för att säkerställa stabiliteten samt att åtgärderna är genomförbara.

Kommunens kommentar: Till antagande har planområdesgränsen flyttats in från vägbanken för att tillgodose Trafikverkets yttrande om att freda vägrätten i vägplan för väg 73 Fors-Jordbro, 1993. Denna justering medför att den yta där skred bedöms kunna uppkomma hamnar med god marginal utanför planområdet och helt inom Trafikverkets vägrätt för översilningsyta. Detta gör att stabiliserande åtgärder inte längre är nödvändiga inom planområdet, även i det fall exploateringen påbörjas innan Trafikverket byggt ut GC-vägen. Se även svar till SGI ovan, M3.

2. Fornlämningar

I angränsning till planområdet finns fornlämningar. Till en fornlämning finns ett fornlämningsområde enligt 2 kapitlet 2 § kulturmiljölagen (1988:950). Genomförandet av detaljplanen kan innebära markåtgärder inom fornlämningsområdet. För markåtgärder inom fornlämningsområdet krävs tillstånd enligt 2 kapitlet kulturmiljölagen. Sådana tillstånd kan bli villkorade med skyddsåtgärder för de närliggande fornlämningarna. Tillstånd söks hos Länsstyrelsen via e-tjänst.

Kommunens kommentar: Informationen noteras och har lagts in i planbeskrivningen.

SAMMANSTÄLLNING AV REVIDERINGAR AV PLANFÖRSLAG

Sammanfattningsvis har inga väsentliga förändringar av planförslaget gjorts sedan det var utställt för granskning. Detaljplanens omfattning har minskat till antagande med anledning av Trafikverkets yttrande. Mindre justeringar redovisas nedan.

Plankarta

- Plangränsen har justerats för att överensstämma med Trafikverkets vägrätt i samtliga gällande vägplaner vilket resulterat i ett mindre planområde i område 2.
- En fastighetsbestämning har gjorts för Fors s:1 i område 1 vilket gjort att plangränsen planområdesgränsen justerats för att stämma överens med de fastighetsbestämda fastighetsgränserna.
- Byggrätten har minskats i område 2 med anledning av justerad plangräns för att göra plats för dagvattenhantering och interntrafik.
- Prickmark för diken/dagvattenhantering har ändrats till att ligga utmed ny plangräns.
- Prickmark har lagts till där det saknades mot plangräns för att hålla ett avstånd mot angränsande fastigheter.
- Villkoret om att geoteknisk markförstärkningsåtgärd ska redovisas innan bygglov kan ges har tagits bort ur plankartan då planområdet inte längre berörs av någon skredrisk.
- Planbestämmelsen a_2 har justerats gällande det antal kubikmeter fördröjningsvolym som behöver säkerställas i dagvattenanläggning innan bygglov får ges. Erforderlig fördröjningsvolym har minskat.

Planbeskrivning

- Har reviderats i enlighet med inkomna yttranden och justerat planförslag.
- Utfart mot Vitsåvägen från område 1 är inte längre utgångspunkten efter granskningsyttrande från Trafikverket. Väganslutningar planeras enbart mot Nynäsvägen.

Miljökonsekvensbeskrivning

- Mindre revideringar i illustrationer och text med anledning av justerat planförslag till antagande.

Utredningar

- Dagvattenutredning, trafikutredning och geotekniskt PM har uppdaterats i enlighet med inkomna yttranden samt på grund av förändrat planförslag. Ändringarna framgår i kommunens kommentarer ovan.