



Referens

Marina Pavlova
Sara Olsson

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Samrådsredogörelse för detaljplan för Slättmalm

Ärendet

Kommunstyrelsen godkände 2014-12-01 §35 ett förslag till ramavtal med exploatören och gav samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till detaljplan för Slättmalm i Vårsta inom Malmbro Gård 1:4 m.fl. fastigheter. Kommunfullmäktige antog 2014-12-18 §50 ramavtalet och plankostnadsavtalet för Slättmalm.

Samhällsbyggnadsnämnden uppdrog 2015-02-17 §38 åt samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta förslag till detaljplan för Slättmalm i Vårsta.

Samhällsbyggnadsnämnden godkände 2017-10-17 §357 att skicka ut ett förslag till detaljplan på samråd och granskning enligt PBL 2010:900.

Samråd

Planförslaget har varit på samråd under tiden 8 november till 29 november 2017. Samtliga planhandlingar har funnits tillgängliga i kommunalhuset på plan 2, på biblioteket i Vårsta samt på kommunens hemsida under denna tid. Förslaget har även skickats till alla berörda remissinstanser och sakägare enligt upprättad sändlista.

Förslaget kungjordes i Mitt i Botkyrka-Salem den 7 och 14 november 2017. Öppet hus om en ny detaljplan för Slättmalm ägde rum i Malmsjöskolan 15 november 2017. Totalt har 24 yttranden kommit in under samrådet. Samtliga finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter och ställningstagande

De inkomna yttrandena berör främst åtta frågor, de är:

Miljö kvalitetsnormer för vatten: Länsstyrelsen preliminära bedömning är emellertid att planförslaget riskerar att påverka MKN för både grundvatten och ytvatten negativt. Kommunen behöver därför utreda frågan ytterligare och om

nödvändigt införa åtgärder som säkerställer att planen inte kommer att leda till någon negativ påverkan. Länsstyrelsen kommer om nödvändigt att yttra sig över resultatet av en hydrogeologisk undersökning i samband med att det blir tillgängligt.

Strandskydd: Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med redovisning om att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planen anger väger tyngre än strandskyddsintresset.

Farligt gods: Länsstyrelsen anser att kommunen behöver till nästa skede redogöra för vad riskanalysen baserar sina resonemang och antaganden på när det gäller markanvändning. Kommunen behöver tydliggöra vad som gjorts i riskutredningen för att få ner samhällsrisknivån så kraftigt.

Markstabilitet: Länsstyrelsen anser att kompletterande geotekniska undersökningar, som klargör markens lämplighet för planerad bebyggelse, behöver tas fram inom planprocessen och inte först i projekteringsskedet.

Förorenad mark: Länsstyrelsen anser att föroreningssituation behöver utredas vidare och att kompletterande undersökningar ska utföras där de förorenande verksamheterna har bedrivits.

Buller: Länsstyrelsen anger att förutsättningar för att kunna göra avsteg från riktvärdena i enlighet med tidigare praxis inte finns inom planområdet. Kommunen behöver med anledning av ovanstående se över utformningen av planen med hänsyn till bullersituationen.

Trafik: Flera fastighetsägare yrkar på att Botkyrka kommun tar fram ett nytt förslag för trafik till Slättermalm som inte belastar Malmbäckavägen med trafik från nya bostäder i området Slättermalm.

Huvudmanskap: Lillmalms Vägförening, som föreslås som huvudman för delar av detaljplanens vägnät omfattande i vart fall 22 tillkommande fastigheter, anser inte att sådana särskilda skäl föreligger, motsätter sig således enskilt huvudmanskap och förordar kommunalt dito. Att kommunen önskar övervältra vägförvaltningskostnader på de bosatta i området utgör givetvis inte sådana särskilda skäl.

Huvudsakliga ändringar/kompletteringar som gjorts utifrån remissinstanser:

- Planhandlingarna har kompletterats med ytterligare underlag och bedömningar när det gäller påverkan på vattenförekomsten Vårsta (SE 656197-161424). En utredning har tagits fram för bedömning om MKN för grundvatten riskerar att påverkas i Vårsta gällande kvalitet och kvantitet (Tyréns 2019-05-06). Dagvattenutredningen (Structor 2019-04-25), MKB (Iterio 2019-05-17) och planbeskrivning har kompletterats med en redovisning av påverkan på vattenförekomsten Kagghamraån (SE 656155-161871).
- Planhandlingarna har kompletterats med redovisning om att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planen anger väger tyngre än strandskyddsintresset.
- Planhandlingarna har förtydligats i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter angående risker för farligt gods och kompletterats med en planbestämmelse gällande ytterligare riskreducerande åtgärder för de bostäder som förslås närmare än 70 meter från väg 225.
- UtredningsPM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning (Structor 2018-11-28) har kompletterats med mer detaljerad beskrivning av markstabiliteten inom planområdet. Den visar att markförstärkningsåtgärder sannolikt inte krävs med hänsyn till marksättningar, men att kompletterande geotekniska undersökningar behöver göras i projekteringsfasen som underlag till detaljprojektering av grundläggning av byggnader, gator och ledningar. Information om detta förs in under upplysningar på plankartan.
- Komplettering av PM - Översiktlig miljöteknisk markundersökning (Iterio 2018-09-19) har utförts där de förorenande verksamheterna har bedrivits. Baserat på resultaten från utförd miljöteknisk markundersökning bedöms ingen omfattande föroreningsituation i jord föreligger inom undersökningsområdena.
Provtagning i området där banken med kantslipers konstaterats kunde vid undersökningstillfället inte nås på grund av tät skog. Särskild vaksamhet på förändringar i markens beskaffenhet bör därav vidtas vid schakt- och anläggningsarbete i dess närområde.

- Plankartan har justerats i enlighet med framförda synpunkter från Länsstyrelsen och Lantmäteriet.
- Föreslagna bostäder närmast väg 225 har utgått eller placerats på ett längre avstånd från väg 225 och en planbestämmelse gällande bullerplank har införts på plankartan tillsammans med att startbesked villkoras med att bullerskärmen är uppförd, i enlighet med reviderad bullerutredning (Åkerlöf Hallin akustikkonsult AB, 2020-04-27).
- Mark för ytterligare två E-områden om 10x10 m² vardera har reserverats på plankartan.
- Trafikutredning har uppdaterats för att förtydliga frågor som hastighets-sänkning till 40 km/h timme inom planområdet, utformningen av den nya infarten från väg 225 till Slättmalm samt förutsättningar att för busstrafiken inom planområdet. (Structor 2020-05-15).
- Gestaltningsprogram (WSP och ZOEN AB 2020-07-06) och Illustrationsplan (WSP 2020-05-11) har uppdaterats för att illustrera de ändringar som har gjorts i planförslaget.

Huvudsakliga ändringar i övrigt:

- Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm.
- Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet kommer att ändras till Isak Gromans väg. Den avgreningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

Inkomna yttranden inom samråd tid

Nummer	Avsändare	Datum	Sidan
S1	Trafikverket	2017-11-14	4
S2	Friluftsförbundet	2017-11-16	6
S3	Sydvästra stockholmsregionens va- verksaktiebolag, Syvab	2017-11-20	7
S4	Hysesgästföreningen Botkyrka Salem	2017-11-22	7
S5	Vattenfall Eldistribution AB	2017-11-21	7
S6	Boende på Dalvägen	2017-11-28	7
S7	Arbetsgruppen för funktionshinderfrågor	2017-11-28	10
S8	SRV återvinning AB	2017-11-28	12
S9	Lillmalms vägförening	2017-11-28	13
S10	Miljö-och hälsoskyddsnämnden	2017-11-29	14
S11	Svenska kraftnät	2017-11-29	16
S12	Lantmäteriet	2017-11-29	17
S13	Trafikförvaltningen	2017-11-29	21
S14	Boende i Vårsta och i övriga kommunen (ej sakägare)	2017-11-29	23
S15	Sakägare 1	2017-11-30	27
S16	HSB	2017-12-04	27
S17	Sakägare 2	2017-11-21	29
S18	Sakägare 3	2017-11-28	29
S18	Boende på Malmbäckavägen (ej sakägare)	2017-11-28	29
S19	Sakägare 4	2017-12-05	30
S20	Sakägare 5	2017-12-05	30
S21	Sakägare 6	2017-12-05	30
S22	Sakägare 7	2017-12-05	31
S23	Södertörns Fjärrvärme AB	2017-12-08	31
S24	Socialförvaltningen	2017-12-11	31
S25	Länsstyrelsen Stockholm	2017-12-15	32

S1. Trafikverket

Buller

Trafikverket ser positivt på att kommunen tagit fram en bullerutredning utifrån prognostiserad trafik för år 2040. Trafikverket anser att Boverkets och Länsstyrelsens riktlinjer ska klaras i enlighet med Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216).

Hastighet

Genomförandet av planen kan innebära att hastigheten på väg 225 utanför detaljplaneområdet behöver ändras. Information om hur detta går till finns på: <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/om-lansstyrelsen/forfattningar/Pages/trafikforeskrifter.aspx>

Anslutning

Trafikverket och kommunen inledde tidigt en dialog och avtalade om utformning och byggande av anslutning till väg 225.

Risk

Väg 225 är rekommenderad primär väg för farligt gods. Länsstyrelsen bevakar riskfrågan.

Kommentar

Ingen kommentar.

S2. Friluftsförändringen

Friluftsförändringen ser med tillfredsställelse på alla åtgärder som underlättar för boende i Botkyrka att använda cykel i sin dagliga verksamhet. Här finns möjlighet att göra fina cykelvägar dels mot Vårsta utan att behöva ta den branta backen ner till 225:an och dels mot Tumba, kanske via Lillmalmsvägen. Vi vill se en mera genomtänkt cykelpolicy vilket måste innebära åtgärder även utanför planområdet.

Sydligaste delen av området är klassad som "aktsamhetsområde för markstabilitet"

För den oinvidige för det tankar till ras och skred och Vagnhärad 2011. Kommunens riskanalys talar om "acceptabel risknivå" Vi skulle önska att det fanns en högre säkerhetsklass. Det kanske det inte finns?

Kommentar

En kombinerad gång- och cykelväg passerar planerat område längs med väg 225. Gång- och cykelvägen går från en punkt, cirka 1 km sydost om planområdet, förbi Slättmalm och vidare åt nordväst, fram till väg 226 i Vårsta. Den löper sedan vidare längs väg 226 norrut. På lokalgatorna i angränsande område saknas separering mellan fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Här färdas samtliga trafikanter i blandtrafik. Det finns inte utrymme att skapa separata cykelvägar i befintligt vägnät.

Utrednings PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning (Structor 2018-11-28) har kompletterats med en mer detaljerad beskrivning av markstabilitetförhållandena i planområdet. Den visar att planförslaget har en bra anpassning både i plan och i nivåer till naturliga nivåvariationer, topografi och jordlagerföljd på platsen. Markförstärkningsåtgärder krävs därmed sannolikt inte med hänsyn till marksättningar. Kompletterande geotekniska undersökningar behöver göras i projekteringsfasen som underlag till detaljprojektering av grundläggning av byggnader, gator och ledningar. Information om detta förs in under upplysningar på plankartan.

S3. Sydvästra stockholmsregionens va-verksaktiebolag, Syvab

Planen påverkar ej Syvabs anläggningar i området. Dock så har Himmerfjärdsverkets begränsad kapacitet för ytterligare anslutning fram till 2026, då den nya processanläggningen beräknas vara färdigställd och bortkopplingen av Stockholm Vattens avloppsvattenmängder har genomförts.

Kommentar

Synpunkten är noterad.

S4. Hyresgästföreningen Botkyrka Salem

Hyresgästföreningen Botkyrka Salem tycker det är bra att det planeras för fler bostäder i kommunen och förslaget är bra.

Boende i Vårsta har tidigare i dialog påtalat att behovet av hyresrätter är stort, vilket också framgår i förslaget, vi menar därför att strävan bör vara att det byggs hyresrätter och inte bostadsrätter i flerbostadshusen.

Kommentar

Lämplig upplåtelseform är inget som prövas enligt Plan och bygglagen och är därmed ingen planfråga. Marken ägs i Slättmalm till största delen av

exploatören och kommunen har därmed liten möjlighet att påverka om bostäderna kommer att upplåtas med hyresrätt eller bostadsrätt. Planen möjliggör dock för uppförande av bostäder med hyresrätt.

S5. Vattenfall Eldistribution AB

Ett förslag på placering av E-område, se bilaga. Minsta yta för E-område är 6*6m² som det står på bilagan men vi önskar helst en yta på 10*10m².

Kommentar

Mark för E-områden om 10x10 m² har reserverats i planförslaget.

S6. Boende på Dalvägen (ej sakägare)

Det tycks som »samråd« är något man helst velat undvika och av nöd är tvungen att hasta igenom. Det var inte självklart hur man som allmänhet skulle komma med synpunkter. På kommunens sida om Slättmalm finns dessutom denna formulering:

Vi vill gärna ha dina synpunkter på förslaget. Därför kallar vi till öppet hus 15 november 2017 kl 18:00-21:00 i Malmsjöskolans matsal. Dit kan du komma och titta på förslaget och ställa frågor till representanter från Botkyrka kommun.

Läs det noga. Formuleringen »Vi vill gärna ha dina synpunkter« övergår till att man kan komma och titta på förslaget och ställa frågor. Någon möjlighet att lämna synpunkter på mötet ska man alltså inte förvänta sig, men någon annan kanal för att lämna dessa ges ju inte heller.

Förhoppningsvis har kommunen bara slarvat i sin kommunikation, men läser man bara aningen mer kritiskt så verkar det som sagt som att planen är färdig och bara ska ta sig igenom beslutsprocessen med så få invändningar som möjligt. Det är inte ett bra sätt att arbeta på.

Kommentar

Det var möjligt att lämna synpunkter på förslaget till planenheten under hela samrådtiden. Planförslaget var på samråd under tiden 8 november till 29 november 2017. Samtliga planhandlingar har då funnits tillgängliga i kommunalhuset på plan 2, på biblioteket i Vårsta samt på kommunens hemsida. Förslaget har även skickats till alla berörda remissinstanser, fastighetsägare och hyresgäster enligt upprättad sändlista.

Min andra synpunkt rör tanken för områdets försörjning av kollektivtrafik och kommer från

1_Planbeskrivning.pdf, Trafikutredning.pdf och Miljökonsekvensbeskrivning.pdf. På sidan 40 i planbeskrivningen finns följande text:

Området kommer att försörjas med kollektivtrafik genom att en av de befintliga busslinjerna till/från Tumba får ny sträckning och går upp i området. En ny busshållplats är planerad centralt i området, väster om parken. Turtätheten är ca 15 minuter under högtrafik och 30 minuter under lågtrafik idag. Eventuellt kan turtätheten bli 30 minuter under högtrafik och en timme under lågtrafik, om varannan buss till/från Tumba trafikerar Bremora och varannan trafikerar Slättmalm.

Och på sidan 12 i trafikutredningen står följande:

För att få ned antalet som lämnar och hämtar sina barn med bil, krävs en satsning på kollektivtrafik och goda gång- och cykelmöjligheter. Att generellt anordna reserverade platser för hämtning och lämning innebär en uppmuntran att ta bilen. Avgörande för att föräldrar ska låta bilen stå bedöms dock kollektivtrafikförsörjningen till/från området vara. Dras en busslinje in i området blir det mer attraktivt att lämna bilen och ta bussen.

Detta verkar ju vara en motsägelse av stora mått. Någon slags tanke om att försöka minska användning av bil verkar ju finnas i kommunen, men har man riktigt tänkt igenom detta? Det kanske minskar bilanvändandet i Slättmalm om en busslinje dras in i området, men förslaget verkar ju vara att denna busslinje skulle vara hälften av 716/717 som normalt går till Bremora.

Kan man inte förvänta sig att de människor i Slättmalm som lockas att ta bussen som går en gång i halv- eller heltimmen motsvaras av minst lika många i Bremora, som väljer att ta bilen när turtätheten för dem halveras?

Ändå finns denna formulering på sidan 45 i miljökonsekvensbeskrivningen:

*Målen **Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och Bara naturlig försurning** bedöms påverkas i både positiv och negativ riktning. Målen bedöms påverkas positivt genom att detaljplanen föreslås i anslutning till Vårsta, där kollektivtrafikförbindelser finns. Området kommer också att anslutas till en busslinje. Detta med för goda möjligheter för boende i området att åka kommunalt istället för att ta bilen. Här har man inte tänkt tanken att byggandet av Slättmalm kommer förändra trafikmönstren i andra delar av Vårsta. Det är klen.*

Just utformningen av kollektivtrafiken är det jag ser som problematiskt med ett projekt som jag i grunden är positiv till. Redan idag är kollektivtrafiken bara hyfsad. Max 15 min till bussen i högtrafik går väl an, men 19.07 går sista 717 och därefter är det både sämre turtäthet och längre restid. Det krävs bara någon enstaka övertidstimme och ett ärende efter jobbet för att man ska hamna där. Helgerna är ju inte bättre, pendeltågen från stan går ju med kvarts- trafik men bussarna varje halvtimme, så hamnar man på fel tåg får man vänta nästan hela halvtimmen på ett uruselt busstorg. Det skulle alltså kunna bli en

timme för stora delar av de boende i Vårsta. Eller så får man ta den buss mot Slättmalm som bjuds och knata från centrum upp till Bremora, men det är ju inte alla som har den förmågan. Och de kommer nog fundera en extra gång innan de åker in till stan för lite nöje. Inte riktigt *utveckling*, så att säga. Dessutom tillkommer problemen med ökad bilanvändning, som jag redan påpekat.

Så, jag vill föreslå tre alternativ.

1. Kör tätare trafik på 716/717, så kan både Bremora och Slättmalm få vettig turtärhet.
2. Dra om nuvarande 716/717 så att bussen från Tumba svänger in på Hästmossevägen och ansluter till Slättmalm via Lillmalmsvägen och Malmbäckavägen. Därefter kör bussen genom Slättmalm (med busshållplats), ut väg 225 och till en ny hållplats på denna väg vid centrum för att sedan fortsätta till Bremora som nu. Busshållplatsen Malmtorp måste då dras in, men en ny hållplats på Hästmossevägen vid förskolan Trollet borde göra att merparten av Malmtorps trafikanter bara får marginellt längre att gå (och definitivt inte lika långt och kuperat som Bremora-borna har att gå från centrum). Lillmalmsvägen är inte dimensionerad för busstrafik, men utrymme för en förbättrad vägstandard torde finnas.
3. Bygg en väg från Klondike (eller 'Bovallens industriområde', som det inte är känt i folkmun) till Slättmalm. Denna väg kan vara en liten anslutning till Lillmalmsvägen, men då kommer samma problem som i alternativ 2 med dålig vägstandard. Bättre vore att bygga en ny väg, längre österut, hela vägen till Slättmalm. Finkmossevägen ner till Klondike och den nya vägen kan sedan trafikeras av buss 719, som för närvarande vänder precis där Finkmossevägen möter Skäcklingevägen. Klondike kan förövrigt rivas och marken användas till bostäder; det skulle motivera den stora satsningen i vägar och busar och samtidigt befria kommunen från den skamfläck som verksamheterna i området är.

Kommentar

Lillmalm utgörs av tät småhusbebyggelse med smala gator, som är inte dimensionerad för busstrafik, och där hastighetsbegränsningen är 30 km/timme. I övrigt är det Trafikförvaltningen (SL) som planerar och beslutar om hur områden ska kollektivtrafikförsörjas. Dialog mellan kommunen och Trafikförvaltningen sker kontinuerligt i dessa frågor och här framförda synpunkter kommer att tas upp i kommande dialoger.

S7. Arbetsgruppen för funktionshinderfrågor

- Bostäderna kommer att ligga på mark med kraftig lutning (7 %) som brantast. Det innebär att det kan bli svårigheter att ta sig fram med T ex manuell rullstol men också med permobiler eller så kallade El-moppar (trehjulig, eldriven rullstol). Lutningen ska vara max 5 procent, annars finns en risk att en rullstol kan välta.

Kommentar:

Området är starkt kuperad och mindre lutningar än det som planförslaget redovisar för gator och gångbanor är inte möjligt att uppnå. För övervägande delar uppnås dock lutningar om 1:20 och sträckor mellan föreslagna bostäder och deras parkeringsplatser i är tillgängliga.

- För att i görligaste mån underlätta behöver plana "rastplatser" med bänkar och belysning anordnas tätare än vad som är vanligt.

Kommentar

Planhandlingarna har kompletterats med information om detta.

- Gång/cykelbanan måste vara försedd med räcke, kantsten eller annat för att synskadade skall kunna gå på ett säkert sätt.

Kommentar

Planhandlingarna har kompletterats angående frågan.

- Med tanke på lutningen borde gång-/cykelbanorna separeras. Det minskar risken för krock mellan cykel och fotgängare.

Kommentar

Enligt planförslaget är den större lokalgatan där buss möjliggörs försedd med gång och cykelbana på ena sidan gatan och gångbana på den andra.

- Det måste också finnas plats för färdtjänst/rullstolstaxi att angöra vid husens entréer, vid förskolan, de särskilda boendena och även vid eventuella affärslokaler. Angöringsplatsen ska ligga max 25, helst 10, meter från entrén och det ska finnas utrymme för att fälla ut en ramp som är nio meter. Angöringsplatsen måste också vara fri från hinder, exempelvis får det inte finnas möjlighet att parkera cyklar inom det området.

Kommentar

Angöringsplatser finns.

- Om flerbostadshusen har trappor vid entrén måste det finnas ramper för rullstol och barnvagn.
- Parkeringsmöjligheter för Permobil och el-moppe inomhus med tillgång till elektricitet måste finnas i omedelbar närhet till bostadshusens entréer.
- Vi förutsätter att hissar med godkända mått för permobiler finns i samtliga flerfamiljshus.

Kommentar

I PBL och BBR finns tillgänglighetskrav som ska uppfyllas inom planområdet.

- Beträffande risken för bullerstörningar från den närliggande väg 225 och det lågfrekventa brus som busstrafik och bilar ger upphov till kräver en hastighetsbegränsning på max 50 km/timme för att minska hälsoriskerna.

Kommentar

Enligt Bullerutredningen (Åkerlöf Hallin akustikkonsult AB, 2020-04-27) uppfylls gällande riktlinjer för vägtrafikbuller från väg 225. Utmed bussgatan, inom området, uppnås gällande riktvärden för vägtrafikbuller för stora delar och för resterande del uppnås riktvärdena för minst hälften av boningsrummen.

- Vad gäller buller/ljudmiljön i förskolan rekommenderar vi att byggnaderna ska uppfylla ljudklass A. En högre ambitionsnivå än minimikraven, men att minska bullernivåerna är nödvändigt för barn med hörselnedsättning. Det underlättar även vardagsmiljön för andra barn och personalen.

Kommentar

Förskolans skolgård ligger långt in i området och har en ekvivalent ljudnivå under 55 dB(A). Riktvärdena för vägtrafikbuller uppnås därmed.

- Lekplatserna behöver vara försedda med taktila skyltar för att alla ska ha möjlighet att använda lekredskap. Det gäller för övrigt all information i området inklusive gatunamnsskyltar och information i flerbostadshusen.
- Att busshållplatserna kommer att vara försedda med pratorer förutsätter vi.

Kommentar

Synpunkterna ska beaktas i projekteringsfasen och förs vidare till ansvariga för respektive del.

S8. SRV återvinning AB

Jättebra att ni tagit hänsyn till så många punkter kring avfallshanteringen! SRV önskar tillägga att avfallshanteringen följer kommunens Avfallsplan och Renhållningsföreskrifter.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att avfallshanteringen ska följa kommunens Avfallsplan och Renhållningsföreskrifter.

S9. Lillmalms vägförening

Enligt Plan-och bygglagen 4 kap.7 ska, när en detaljplan upprättas, huvudmannskapet för vägar inom planlagt område som uttalad huvudregel vara kommunalt. Möjlighet till avsteg från denna huvudregel föreligger endast för det fall särskilda skäl kan konstateras.

Lillmalms Vägförening, som föreslås som huvudman för delar av detaljplanens vägnät omfattande i vart fall 22 tillkommande fastigheter, anser inte att sådana särskilda skäl föreligger, motsätter sig således enskilt huvudmanskap och förordar kommunalt dito. Att kommunen önskar övervältra vägförvaltningskostnader på de bosatta i området utgör givetvis inte sådana särskilda skäl.

Det område som detaljplanen avser är sammanhängande med centralorten Vårsta och med Lillmalms Vägförening. Det områdes som Lillmalms Vägförening ansvarar för väghållningen inom bestod ursprungligen av större fastigheter med spridd fritidsbebyggelse. Områdets vägar utgjordes då av för permanentboende undermåliga grus-eller jordvägar. Sedan kommunen beslutade om utökade möjligheter till permanentbebyggelse har områdets karaktär helt förändrats och utgörs sedan minst femton år tillbaka av sedvanlig villabebyggelse. Lillmalms Vägförening har genom medlemmarnas försorg och till betydande kostnader tvingats upprusta vägnätet och sätta upp vägbelysning för att på ett säkert sätt överhuvudtaget kunna ta sig fram till sina respektive bostäder. Området kommer nu genom detaljplanens tillkommande fastigheter ytterligare förstärkas i sin karaktär av tät villabebyggelse. Något skäl för enskilt huvudmanskap föreligger överhuvudtaget inte längre i området och sannerligen inte för det nu genom detaljplanen utpekade tillkommande villaområdet.

Kommunen har härtill nekat till att ta ansvar för huvudinfarten till området, Hästmossevägen med infart Dalvägen, som är i bedrövt skick och som inte ens dag klarar av den betydande trafik som belastar vägen. Detta trots att Lillmalms Vägörening och även Hästmossevägens Vägörening som ansvarar för huvudinfarten till området, i dialog med kommunen förklarar att de önskar att kommunen tar ett sådant ansvar. Kommunens ställningstagande är givetvis helt och håller ekonomiskt betingat.

Att nu genom den föreslagna detaljplanen övervältra ytterligare väghållansvar på Lillmalms vägörening strider enligt Lillmalms Vägörening mot Plan- och bygglagen samt även på ett mera principiellt plan mot den kommunala likabehandlingsprincipen.

Kommentar

Förslaget har bearbetats med anledning av inkomna synpunkter i samrådet och Botkyrka kommun är granskningsförslaget huvudman för allmän plats inom planområdet. Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer enligt förslaget att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm.

Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet kommer att ändras till Isak Gromans väg. Den avgreningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden. Att planlägga den avgreningen som en allmänplats natur och kombinera det med ett servitut för infart för fastigheten Vårsta 1:159 kommer att säkra det enskilda intresset att kunna behålla infarten och samtidigt säkra att möjligheten att använda den allmänna gångstigen genom grönområdet som leder till Tornvägen/Lillmalmsvägen som ligger väster om det aktuella planområdet.

På Malmbäckavägens västra sida finns idag fem stycken större fastigheter som i detaljplanen kommer att ges möjlighet till utökade byggrätter och möjlighet till avstyckningar. På så sätt kan kompletterande bebyggelse komma till närmast gatan och ett mer sammanhållet gaturum uppnås kring den del av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som ligger inom planområdet.

S10. Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att synpunkterna i tjänsteskrivelsen beaktas.

I denna skrivelse behandlas de miljö- och hälsokonsekvenser av projektet som miljöenheten anser behöver beaktas alternativt utredas ytterligare. Miljöenheten anser att planförslaget kan tillstrykas under förutsättning att:

- Planområdet inte upplevs som en barriär för människor som vill röra sig till och ifrån omgivande naturområden.
- Om man eventuellt hittar avfall på platsen lämnar avfallet till godkänd mottagare.
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill uppmärksamma att vid ett eventuellt påträffande av markföroreningar vid byggandet av planen, göra en anmälan till miljö- och hälsoskyddsnämnden.
- Om den hydrologiska utredningen visar att föroreningsbelastningen inte påverkar grundvattenförekomsten Vårsta att man eftersträvar att ta hand om allt dagvatten om uppstår inom området på plats, då det är så goda infiltrationsmöjligheter.

Rekreation

Området används idag som strövområden för närboende. Då området ska tas i anspråk finns det en risk att området upplevs som en barriär för människor som rör sig i eller till och från omgivande naturområden och Sörmlandsleden. Det är därför viktigt att gångstråk i planen utformas så att de inte uppfattas som privata utan allmänna.

Kommentar

Nya gång- och cykelvägar, stigar och släpp i bebyggelsen skapas, vilket medför att tillgängligheten till natur- och rekreationsområdena öster och nordost om planområdet förstärks. Allmänna gång- och cykelbanor samt gångbanor i området kopplas samman med befintliga gång- och cykelvägar i övriga Vårsta och med Sörmlandsleden. De ska vara 3 - 3,75 meter breda, asfalterade och belysta enligt kommunens standard. Sittmöjligheter ska finnas i dess anslutning och de ska snöröjas vintertid.

Planhandlingarna har kompletterats med ytterligare underlag och bedömningar när det gäller påverkan på vattenförekomsten Vårsta (SE 656197-

*161424). En utredning har tagits fram för bedömning om MKN för grundvat-
ten riskerar att påverkas i Vårsta gällande kvalitet och kvantitet.*

Övriga frågor hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

Föroreningar

Inom planområdet har det tidigare bedrivits en täkt. Det finns inga kända föroreningar inom planområdet men enligt rapporten ”*Utrednings PM Geoteknik - Markförhållanden och grundläggning*” (Structor, 2016) hittade man synliga spår på illegal tippning i form av blandade schaktmassor med innehåll av bl.a. asfalt. Vid påträffande av avfall inom området vid byggande av planen vill miljö- och hälsoskyddsnämnden uppmärksamma att avfallet tas bort från platsen och lämnas till en godkänd mottagare. Nämnden vill även uppmärksamma att vid ett eventuellt påträffande av markföroreningar vid byggande av planen, göra en anmälan till nämnden.

Kommentar

Komplettering av PM - Översiktlig miljöteknisk markundersökning (Iterio 2018-09-19) har utförts där de förorenande verksamheterna har bedrivits. Baserat på resultaten från markundersökningen bedöms ingen omfattande föroreningssituation i jord föreligga inom undersökningsområdet.

Det finns inga synliga spår av att det skulle skett illegal tippning i den nedlagda täkten. Om så skulle vara fallet och markförorening kan misstänkas ska detta anmälas till den lokala miljömyndigheten.

Dagvatten

Jordarterna inom planområdet består till största del av isälvsediment och därav finns det stora möjligheter för lokalt omhändertagande av dagvatten. Enligt rapporten ”*PM Dagvatten 2015-03-30, rev 2017-06-21*” (Structor) anges det att de hårdgjorda ytorna kommer att öka i området men att den bebyggelse som planeras inte innebär någon stor risk för allvarlig förorening av mark och grundvatten. Eftersom att förutsättningarna är så goda bör man eftersträva att försöka ta hand om allt dagvatten som uppstår inom området på plats i så stor utsträckning som möjligt och inte leda det vidare i dagvattenledningar. Förutsatt att inte den hydrologiska utredningen visar att föroreningsbelastningen påverkar grundvattenförekomsten Vårsta.

Kommentar

Planhandlingarna har kompletterats med ytterligare underlag och bedömningar när det gäller påverkan på vattenförekomsten Vårsta (SE 656197-161424). En utredning har tagits fram för bedömning om MKN för grundvattnen riskerar att påverkas i Vårsta gällande kvalitet och kvantitet (Tyréns 2019-05-06). Dagvattenutredningen (Structor 2019-04-25), MKB (Iterio 2019-05-17) och planbeskrivning har kompletterats med en redovisning av påverkan på vattenförekomsten Kagghamraån (SE 656155-161871). Utredningarna visar att exploateringen, med föreslagna åtgärder inte bedöms äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna varken för grundvattenförekomst Vårsta eller ytvattenförekomst Kagghamraån.

S11. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se. som WMS eller som en shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: "© Affärsverket svenska kraftnät".

Kommentar

Ingen kommentar.

S12. Lantmäteriet

Delar av planen som måste förbättras

Grundkarta

Det behövs minst två rutnätskryss med koordinatangivelse i nord-sydlig riktning och minst två rutnätskryss med koordinatangivelse i öst-västlig riktning.

Detta för att säkerställa skalriktigheten på kartan. Lägg till och förtydliga koordinater och i grundkartan.

Komplettera med uppgift om grundkartans aktualitet och koordinatsystem.

Grundkartan bör inte vara äldre än tre månader.

Förtydliga fastighetsbeteckningar och traktnamn för Vårsta 1:14, 1:465, Malmbro Gård 1:4 och Noling s:1.

Kommentar

Koordinater, fastighetsbeteckningar och traktnamn för Vårsta 1:14, 1:465, Malmbro Gård 1:4 och Noling s:1 har förtydligats på grundkartan.

Plankarta och bestämmelser

Angående bestämmelsen e6 så anges största antal tomter. Enligt PBL 4:18 första stycket får kommunen bestämma en största eller minsta storlek på fastigheter. Bestämmelser av typen högsta antal fastigheter är inte längre tillåtet. Alternativen är att ange en minsta fastighetsstorlek (egenskapsbestämmelse PBL 4:18 1 st) eller att använda fastighetsindelningsbestämmelser (administrativ bestämmelse PBL 4:18 2 st).

Under egenskapsbestämmelser används begreppen tomtstorlek, tomtmarken, angränsande tomt, tomten avskiljs. Begreppet fastighet är ett äganderättsligt begrepp medan begreppet tomt inte har någon betydelse i äganderättsligt hänseende. En traditionell fastighet kan innehålla en eller flera tomter. Enligt PBL 4:18 får kommunen bestämma en största eller minsta storlek på fastigheter i detaljplaner. Under bestämmelser ska det anges minsta fastighetsstorlek istället för tomtstorlek. Se över så det är rätt begrepp som anges. Detta gäller även i plan- och genomförandebeskrivningen.

Kommentar

Planhandlingarna har justerats enligt framförda synpunkter.

Under planbestämmelserna anges minsta fastighetsstorlek istället för tomtstorlek.

Bestämmelserna om att strandskyddet upphävs och markreservat för gemensamhetsanläggningar (g) är administrativa bestämmelser som gäller delar av planområdet. Administrativa bestämmelser som gäller delar av planområdet ska avgränsas av administrativ gräns och gäller fram till planområdesgräns, användningsgräns eller en annan administrativ gräns.

Kommentar

Justeringar har gjorts på plankartan. Administrativa bestämmelser, som gäller delar av planområdet, har avgränsats av administrativ gräns och ska gälla fram till planområdesgräns, användningsgräns eller en annan administrativ gräns.

Plan- och genomförandebeskrivning

På sida 45 anges att Botkyrka kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet med undantag av Malmbäckavägen och angränsande grönområde öster om Malmbäckavägen där enskilt huvudmannaskap avses gälla. Det är inte något grönområde enligt plankartan som har lagts ut med enskilt huvudmannaskap. Det måste förtydligas vad som gäller. Motivering till varför Malmbäckavägen läggs ut som allmän plats med enskilt huvudmannaskap måste också förtydligas. Det ser ut som att Malmbäckavägen kopplas ihop med ny väg österut vid Vårsta 1:73 och 1:160. Lantmäteriet anser att huvudmannaskapet avseende gata inom hela planområdet borde vara kommunalt.

Kommentar

Planhandlingarna har justerats och förtydligats angående frågan.

Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer enligt förslaget att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm.

Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet kommer att ändras till Isak Gromans väg. Den avgreningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

Förtydliga konsekvenserna för Malmbro Gård 1:4 gällande exempelvis avstyckning och överföring av mark genom fastighetsreglering till kommunal fastighet. Ersättning för fastighetsreglering kan bli aktuell vilket måste framgå. Överföring av planerad kvartersmark blir även aktuellt mellan exempelvis Vårsta 1:465 och Malmbro Gård 1:4.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats angående konsekvenserna för Malmbro Gård 1:4 gällande avstyckning och överföring av mark genom fastighetsreglering till kommunal fastighet.

Förtydliga kostnader och ersättning vid omprövning av de befintliga gemensamhetsanläggningarna. Om markområdet för anläggningarna ändras kan ersättning bli aktuell för minskad eller ökad upplåten mark.

Kommentar

Planbeskrivningen har förtydligats angående frågan.

Om exploateringsavtal avses att tecknas finns sedan 2015 regler för hur detta ska redovisas i planhandlingen. Enligt PBL krävs en utförlig beskrivning av exploateringsavtalen, dess huvudsakliga innehåll samt konsekvenserna av att planen genomförs med hjälp av ett sådant avtal. Se 4 kap 33 § samt 5 kap 13 § PBL, Lantmäteriets handbok samt Boverkets hemsida.

Kommentar

Planbeskrivning har kompletterats med en utförlig beskrivning av exploateringsavtalen.

På sida 53 anges nya byggrätter för fastigheterna med till exempel max 2 stycken. Bestämmelser av typen högsta antal fastigheter är inte tillåtet se kommentar under plankarta och bestämmelser ovan och därför måste texten i planbeskrivningen justeras.

Lantmäteriet vill tillägga att det även går att ansluta nya fastigheter som bildas vid avstyckning enligt anläggningslagen 42a§ till befintliga gemensamhetsanläggningar.

Kommentar

Texten på sid 53 angående maximalt antal nya byggrätter har tagits bort.

Under markägoförhållanden på sida 4 så anges fastigheten Vårsta 1:20. Fastigheten avregistrerades år 2015. Vårsta 1:396 saknas under markägoförhållanden och Vårsta 1:465 och Noling s:1 saknas under både plandata och markägoförhållanden.

Kommentar

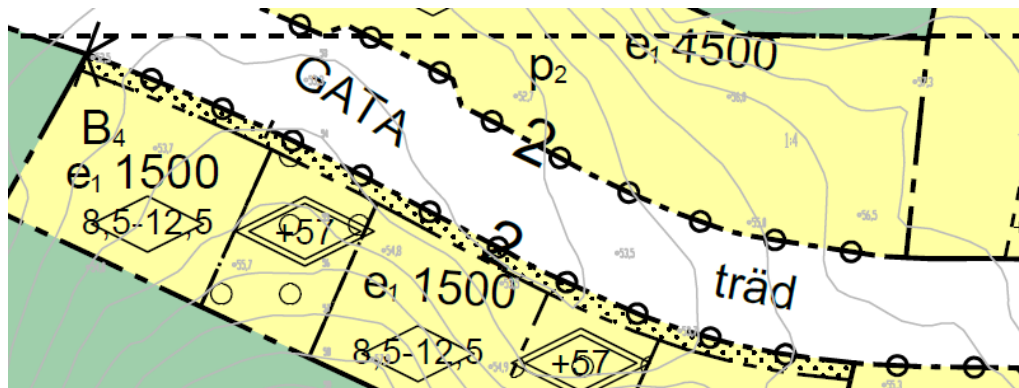
Fastigheten Vårsta 1:465 ingår i planområdet och har lagts till under plan-data. Under markägoförhållanden framgår nu att Vårsta 1:465 ägs av Botkyrka kommun. Fastigheten Vårsta 1:20 är avregistrerad och har tagits bort från texten under markägoförhållanden. Dessutom framgår nu att Botkyrka kommun är enda delägande fastighetsägare i marksamfälligheterna Nolingens:1 och Vårsta s:1. Lagfaren ägare till Malmbro gård 1:4 är Liaden 3 Mark AB.

Plankarta och bestämmelser

Det finns en bestämmelse om max antal körbara utfarter som får anordnas. Bestämmelse behöver ses över då konsekvenserna blir svåröverskådliga och det kan innebära att det blir ”först till kvarn” för utfarter. Vid området för skola finns en sådan bestämmelse men en siffra saknas för antalet utfarter.

Lantmäteriet rekommenderar att ha illustrationer i en separat karta eller i planbeskrivningen istället för i plankartan. Ange att illustrationer inte är bindande. För det stora naturområdet i norr står även användningen gata inom samma område. Om detta inte är avsikten så bör den tas bort.

Förtydliga vilket linjemanér och gräns som gäller nedan:



Kommentar

Plankarta och bestämmelser har justerats och förtydligats enligt framförda synpunkter.

Plan- och genomförandebeskrivning

Nolinge s:1 och Vårsta s:1 är marksamfälligheter och det anges att överenskommelse har tecknats med dem gällande fastighetsreglering. Lantmäteriet vill nämna att Nolinge s:1s delägarkrets inte verkar vara fullständigt utredd och att samtliga delägare måste skriva under överenskommelsen om fastighetsreglering ska ske med stöd av den.

Det anges att ett servitutsavtal mellan kommunen och exploatören (fastighetsägaren till Malmbro gård 1:14) gällande ny sträckning för befintlig gång- och cykelväg utmed väg 225 ska tecknas. Om den nya gång- och cykelvägen ligger inom allmän platsmark väg så borde inte något servitut behövas om marken överförs till kommunal fastighet.

Under förrättningskostnader på sida 56 så bör även läggas till att det går att komma överens om betalare av förrättningskostnad i överenskommelser.

Övrigt

Lantmäteriet har inte tagit ställning till innehållet i fastighetsförteckningen. Ange gärna originalstorlek på plankartorna.

Kommentar

Planbeskrivning har justerats och förtydligats enligt framförda synpunkter. Under förrättningskostnader läggs till att det går att komma överens om betalare av förrättningskostnad i överenskommelser

S13. Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen föreslår att framtida busstrafiklösning som framförs i det första kursiverade stycket på sid 40 planbeskrivningen, inte specificeras i detalj i planbeskrivningen. Det bör räcka att nämna att busstrafik planeras från området till Tumba när områdets storlek och framkomlighet tillåter det.

Utbyggnadsordningen är viktig för hur busstrafiken i etapper successivt ska kunna försörja området. Utbyggnaden bör, för att få en effektiv busstrafik, starta närmast huvudgatan. Bebyggelsens täthet bör vara störst i anslutning till huvudgatan och hållplatsen för att ge så många som möjligt korta gångavstånd till kollektivtrafiken.

För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik ska riktlinjerna i RiPlan och RiBuss avseende gatuutformning och bebyggelse/resandeunderlag följas. Om de inte följs finns en risk att sträckan inte kommer att trafikeras med buss i framtiden.

Kontakt bör tas med trafikförvaltningen i samband med utformning av busshållplats. Frågeställning kring tidsreglering för bussen bör också beaktas.

RiPlan anger att trafikering kan påbörjas när 100 bostäder har färdigställts. För att tidigt få tillgång till busstrafik är det bra om deletapperna närmast busshållplatsen byggs snabbt och koncentrerat. Trafikförvaltningen vill betona att något beslut inte finns om utökad busstrafik utan detta är beroende av de resurser som finns tillgängliga för ökningar av trafiken i hela länet.

Om planer finns för fortsatt utbyggnad norrut bör en gatuförlängning möjliggöras så att busstrafiken, i den mån detta blir aktuellt, kan gå igenom området och vidare norrut mot Tumba.

Utformningen av området kring hållplatser på Nynäsvägen och i området bör innehålla möjligheter till cykelparkering. Det är också viktigt att det skapas ett gena, attraktiva och tillgängliga gång-och cykelstråk mellan bostäder och hållplatsen. Både barn-och funktionsvariationsperspektiv bör tas i dessa frågor, för att få till lösningar som är attraktiva för alla. Det är i detta sammanhang också mycket viktigt med trafiksäker passage över Nynäsvägen/väg 225 för att nå hållplatsen söder om vägen.

I den mån utbyggnad av området pågår då kollektivtrafik finns i området är det viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras under byggtiden och när området är färdigbyggt. Om det finns en risk att framkomligheten påverkas vill trafikförvaltningen föra en tidig dialog kring detta.

Övrigt

I avsnittet om buller beaktar planen busstrafik i området. Det är viktigt i detta sammanhang att beakta ljud från informationsutrop på hållplatserna och att undvika att sovrum planeras mot gatan där hållplatsen ligger. Byggnaden bör utformas så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Kommentar

Planbeskrivningen har justerats enligt framförd synpunkt.

Riktlinjerna i RiPlan och RiBuss avseende gatuutformning och bebyggelse-/resandeunderlag följs i planförslaget.

Allmänna cykelparkeringar föreslås placeras nära viktiga målpunkter som kvarters park, förskola och busshållplats. Dessa anläggs med tak och bra belysning för ökad trygghet. Gena, attraktiva och tillgängliga gång- och cykelstråk skapas mellan bostäder och hållplatsen.

S14. Boende i Vårsta och i övriga kommunen

- Är det gjort geotekniska undersökningar, ex. rasrisken i området innan bygglov beviljas. Att bygga hus i ett gammalt sandtag där stadig mark saknas är ett komplicerat projekt. Marken måste pålas och förstärkas mot ras. Kraftiga regn och vibrationer från en ökande tung trafik från nuvarande färjetrafiken från Nynäshamn och kommande lastbilstrafik från den snart färdiga containerhamnen Norvik i Nynäshamn försvårar ytterligare ett säkert boende. Vi vill också peka på raset i Göteborg – Tuveolyckan och Vagnhärad där marken bara rasade iväg med alla hus med stor livsfara och stora ekonomiska konsekvenser för de där boende. Ett ras på väg 225 som är en central väg för alla på Grödinge landsbygd och alla som bor ända längst bort i Nynäshamn vore en framkomlighetskatastrof för tusentals människor. Dit räknas också ett ökande tunga transporter till och från Himmerfjärdens reningsverk.

Kommentar

Komplettering av UtredningsPM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning (Structor 2018-11-28) med mer detaljerad beskrivning om markstabilitetförhållande i planområdet har tagits fram. Den visar att planförslaget har en bra anpassning både i plan och i nivåer till naturliga nivåvariationer, topografi och jordlagerföljd på platsen och att markförstärkningsåtgärder sannolikt inte krävs med hänsyn till marksättning. Kompletterande geotekniska undersökningar behöver göras i projekteringsfasen som underlag till detaljprojektering av grundläggning av byggnader, gator och ledningar. Information om detta förs in under upplysningar på plankartan.

- Är kontakter gjorda med Trafikverket för att åtgärda brister av vägunderhållet sedan årtionden på länsvägarna 225 och 226?

Kommentar

De synpunkter på vägar 225 och 226 som kommer från kommuninvånarna, via Botkyrka kommun, delges Trafikverket vid de återkommande möten som kommunens representanter och Trafikverket har.

Trafikverket har, i samarbete med Botkyrka kommun och Nynäshamns kommun, under 2015 tagit fram en åtgärdsvalsstudie för väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund med syfte att identifiera och prioritera åtgärder för att bland annat öka konkurrenskraften hos kollektivtrafiken, minska negativa effekter av vägtrafiken samt öka trafiksäkerheten.

*Studien har resulterat i ett antal förslag på åtgärder som omfattar bland annat gång- och cykelåtgärder, förbättring av busshållplatser och åtgärder i korsningar för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Åtgärdsvalsstudien finns att läsa i sin helhet på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.
Notera att denna fråga inte tillhör det aktuella ärendet med detaljplaneförslaget för Slättmalm.*

- Hur ser planerna ut att minska den tunga trafiken genom Vårsta och det buller och miljöpåverkan som det orsakar?

Kommentar

Trafikverket arbetar nu med att ta fram en vägplan för den nya vägen Tvärförbindelse Södertörn, som Trafikverket planerar att bygga. Tvärförbindelsen, väg 259, ska gå mellan E4/E20 vid Kungens kurva, via Flemingsberg till väg 73 vid Haninge centrum.

Tvärförbindelse Södertörn kommer, tillsammans med E4 Förbifart Stockholm att binda samman de södra och norra delarna av Stockholms län. Tvärförbindelsen planeras att byggas under åren 2020–2026 och kommer att avlasta väg 225 och 226 från tung godstrafik till och från bland annat Nynäshamn.

Mer information om Tvärförbindelsen finns på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se. Notera att denna fråga inte tillhör det aktuella ärendet med detaljplaneförslaget för Slättmalm.

- Hur påverkar 780 lastbilar per årsmedelsdygnstrafik (enl. Trafikverkets statistik) på länsväg 225 /länsväg 226 båda riktningar genom Vårsta? Länsvägar som redan är kraftigt belastade.

Kommentar

Se svar på fråga 3.

- Är infartsparkeringar planerade i området ned mot Malmsjön? En idag möjlig yta att använda för boende på ex. Grödinge landsbygd eller saknas det plats för sådan/sådana.

Kommentar

I anslutning till Malmsjön finns det inte tillgång till lämplig mark för infartsparkering. Kommunen har under föregående år identifierat två stycken alternativa placeringar för infartsparkering i Vårsta. De alternativa placeringarna ligger utmed väg 226 och i anslutning till busshållplats. Nu återstår att titta mer i detalj på platserna för att avgöra om dessa är lämpliga ur flera perspektiv. Notera att denna fråga inte tillhör det aktuella ärendet med detaljplaneförslaget för Slättmalm.

- Hur ser lösningen ut för dem som vill åka kommunalt? En förutsättning är att lokaltrafiken fungerar där bussar och pendeltåg går på tider som är anpassade till antalet trafikanter.

Kommentar

Botkyrka kommun, Trafikförvaltning (SL) och Trafikverket har återkommande samtal om behovet av kollektivtrafik i kommunen. Busstrafik planeras från Slättmalm till Tumba.

Vidare arbetar SLL med en stamnätsplan för länets kollektivtrafik. I planen finns förslag på en stomlinje utmed sträckan Nykvarn-Södertälje-Nynäshamn med linjedragning utmed stora delar av väg 225.

- Förskoleplatser för 160 barn är planerade. Hur ser lösningen ut för barnens senare med skolgången i Vårsta? Kommer det att finnas plats i Malmsjö skola eller skall barnen placeras i andra skolor i kommunen?

Kommentar

Utbildningsnämnden svarar för att ta fram underlag för behovet av platser för förskola och skola utifrån bl.a. kontinuerligt uppdaterade befolkningsprognoser. För frågor gällande planering för plats i skola och förskola hänvisas till Utbildningsförvaltningen.

- Kommer kommunen kräva parkeringsplats för en bil per hushåll, eller det någon zonindelning som avgör behovet? Vi pratar nu om landsbygden där behovet av bil är ett måste, för de flesta.

Kommentar

Antalet parkeringsplatser för Slättmalm har beräknats utifrån närheten till god kollektivtrafik enligt kommunens parkeringsprogram, som delar in Botkyrka i tre olika zoner. Parkeringsprogrammet liksom kommunens parkeringsstrategi finns att läsa i sin helhet på kommunens hemsida: <https://www.botkyrka.se/bo-bygga/gator-och-resande>

- Är gästparkeringar planerade för Slättmalm?

Kommentar

Ja. Besöksparkering, motsvarande 0,1 platser per bostad, ingår i det antal parkeringsplatser som planeras för området.

- Är kontakter gjorda för fler fartkameror utefter väg 225 och 226?

Kommentar

Fartkameror finns i nuläget på väg 226. Behovet av fartkameror utmed väg 225 kommer att utredas i samband med att en trevägskorsning byggs ut för Slättmalm.

- Trafiken i Vårsta kan hanteras genom att både väg 226 och väg 225 får nya sträckningar. Hur långt har de samtalen kommit med vägverket?

Kommentar

Sträckningen för vägar 225 och 226 kommer att kvarstå, däremot planerar Trafikverket att bygga Tvärförbindelse Södertörn, som trafikmässigt kommer att avlasta vägar 225 och 226. Se även svar under fråga 3.

- Är tanken att göra en genomfart för ett antal nya boenden i Slättmalm med en passage till Malmbäckavägen? Eftersom den sköts av en vägförening där var och en har betalat stora pengar för anläggandet av vägen och har en återkommande årlig kostnad för underhållet uppstår ett problem. Hur tänker kommunen lösa detta problem? Skall kommunen ersätta dem för detta, skall de nya boende i Slättmalm bli betalande medlemmar i vägföreningen, om nu gällande regler tillåter detta eller hur ser kommunen på en acceptabel lösning för alla?

Kommentar

Nej, någon genomfart för biltrafik till Lillmalmsvägen/Malmbäckavägen kommer inte att vara möjlig enligt förslaget. Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet kommer att ändras till Isak Gromans väg.

- Hur påverkar det nya höghuset i Vårsta centrum med 65 st lägenheter och 95 st nya parkeringsplatser som (enl. Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2016-10-18 paragraf 343) skall anordnas?

Kommentar

Ett större befolkningsunderlag i Vårsta ger förutsättningar för en utökad kollektivtrafik. I övrigt ges ingen kommentar.

S15. Sakägare 1

Vi är intresserade av att köpa tomtmark så att det ansluter naturligt mot den befintliga vägen. Detta gäller Malmbäckavägen 6 samt 6A i Vårsta. Fastighetsbeteckningar Vårsta 1:494 och Vårsta 1:154.

Kommentar

Frågan om gränsdragningen mot allmän plats för väg har beaktats och ägarna till ovan nämnda fastigheter kommer att erbjudas att köpa mark för att uppnå en för detaljplanen ändamålsenlig gränsdragning.

S16. HSB

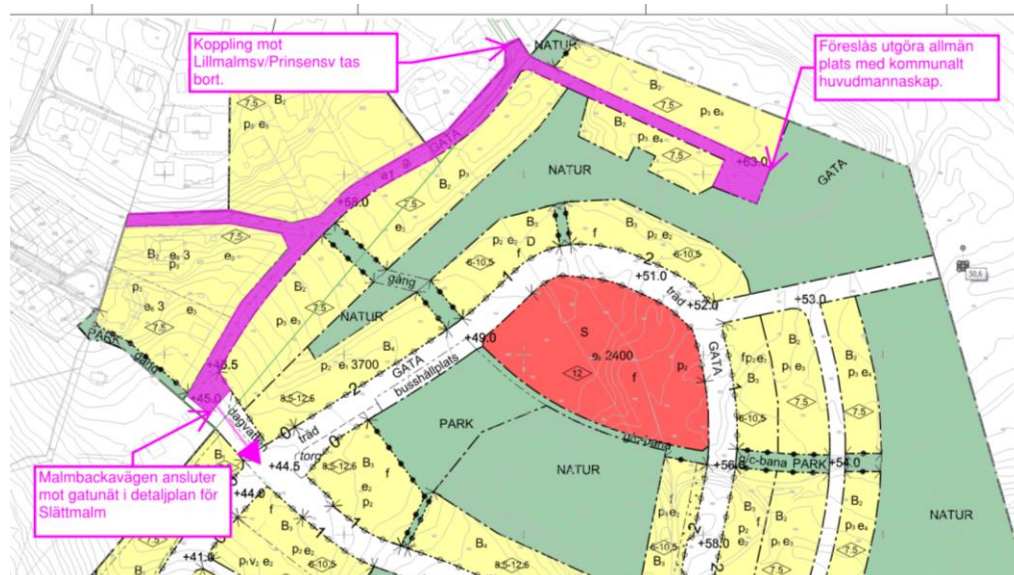
I det förslag till detaljplan som upprättats har kommunen valt att låta Malmbäckavägen även i planförslaget utgöra enskilt förvaltad väg (allmänplats med enskilt huvudmannaskap). Den ökade trafikbelastning på Malmbäckavägen som exploateringen medför ska i planförslaget ledas via den enskilda vägen Lillmalmsvägen och allmän gata Prinsensväg. Malmbäckavägen har i planförslaget ingen koppling mot övriga delar av Slättmalm då det skulle innebära risk för smittrafik över Lillmalmsvägen och Prinsensväg.

Detta för med sig att det nyinvesteras i enskild väg inom ett område som lämpar sig mycket väl för kommunalt huvudmannaskap. Det är i nuläget oklart vilka förutsättningar Lillmalmsvägen och Prinsensväg har att hantera ökad trafikbelastning. Detaljplan för Slättmalm kan dock utformas för att hantera

denna trafikbelastning så att krav på lutning, gångbanor, belysning, dimensionering etc. uppfylls.

Huvudpunkterna i en alternativ lösning för Malmbäckavägen redovisas i bilden ovan. Förslaget förhindrar smittrafik och ger förutsättningar för ett samlat huvudmannaskap inom detaljplaneområdet. Att ha två huvudmän kan försvåra genomförande på så sätt att utförande av gator i området inte kan planeras optimalt utan istället blir i större utsträckning styrt utav juridiska processer för omprövning av gemensamhetsanläggningar. Det är skillnad i möjligheter till genomförande mellan enskilt huvudmannaskap och kommunalt huvudmannaskap. I förslaget ovan så belastas inte Lillmalmsvägsamfällighet och Prinsensväg av någon trafikökning på grund av exploateringen i detaljplan för Slättmalm. Att Malmbäckavägen blir en kommunal gata är positivt för potentiella fastighetsägare längs med Malmbäckavägen. Avgifter till vägföreningar är en belastning som naturligtvis vägs in i valet av fastighet men det är också en rättvisefråga i förhållande till andra fastigheter i området.

Vi ser gärna att kommunen beaktar våra synpunkter och förslag till lösning för Malmbäckavägen och diskuterar och utvecklar det gärna mer i detalj tillsammans med kommunen.



Kommentar

Malmbäckavägen och angränsande grönområde strax öster om vägen är i tidigare detaljplaner (Vårsta 1:20, 70-01 och 70-35) planlagt som allmän plats

med enskilt huvudmannaskap. Dessa ingår i befintliga gemensamhetsanläggningar Vårsta GA:5, Vårsta GA:7 och Vårsta GA:9, som förvaltas av Lillmalms vägsamfällighet. Även del av Lillmalmsvägen och Storkärrsvägen föreslås förvaltas av Lillmalms vägsamfällighet.

Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas nu med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet att ändras till Isak Gromans väg. Den avgreningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

S17. Sakägare 2

Ta bort möjligheten för att öppna för trafik mellan område Slättmalm och Malmbäckavägen. Beskrivs att det avråds i text men möjlighet kvarstår enligt förslag detaljplan. Byggnadstyp på markerat område planritning bifogat detta dokument ändras till från B4 till B1, B2, alt B3. Alt att byggnadshöjden begränsas till lägre T1?

Kommentar

Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet att ändras till Isak Gromans väg. Den avgreningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

Högsta byggnadshöjd för aktuellt kvarter har sänkts med 2 meter.

S18. Sakägare 3 samt Boende på Malmbäckavägen (ej sakägare)

Vi godkänner ej förslaget. Vi anför nedanstående synpunkter och yrkar på att Botkyrka kommun tar fram ett nytt förslag för trafik till Slättmalm som inte alls belastar Malmbäckavägen med trafik från nya bostäder i området Slättmalm-både till/från de nedre och övre delarna!

De två förslagen för tillfartstrafik som presenterade vid samrådsmötet den 15 november innebär båda att trafik kommer tillåtas via Malmbäckavägen till de 25 hushållen i övre delen av området. Ett av förslagen har trafikkoppling mellan områdena och det andra enbart tillfartstrafik vis Malmbäckavägen. Detta är något som vi som idag bor i området inte kan godkänna eftersom det redan är för hög trafikbelastning på den smala vägen.

Det är historiska skäl till att den nuvarande vägen smal eftersom området ursprungligen bebyggdes med sommarstugor. När villor började byggas i området under mitten av 90-talet asfalterades vägen och en vägförening bildades. Husen och tomternas placering gör att vägen inte kan breddas till den standard som skulle krävas om det föreslagna antalet hus och lägenheter byggs med där till kraftigt ökade trafik.

Malmsbackavägen är på vissa bitar endast 3,8–4 meter bred och saknar både gångbana/trottoar, mötesplatser och cykelbana. Som jämförelse bilder från Malmtorpsvägen och Poppelvägen med den moderna standarden och bredd en väg borde ha om det föreslagna antalet bostäder skulle kunna uppföras.

Kommentar

Förslaget har bearbetats med anledning av inkomna synpunkter i samrådet och Botkyrka kommun är i granskningsförslaget huvudman för allmän plats inom planområdet. Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer enligt förslaget att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområde och gatunamnet att ändras till Isak Gromans väg. Den avgränsningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

S19 och S20. Sakägare 4 och 5

Det är nu planerat för betydligt fler hushåll än tidigare. Tidigare var det inte aktuellt med lägenhetshus. Hur kommer dessa se ut? Höjd? Skymma oss.

Vi vill inte ha bilväg mellan Malmbäckavägen och Slättmalm. Hur kommer Malmbäckavägen att underhållas, av vem?

Kommentar

Bostadsbebyggelsen föreslås vara låg i två till tre våningar med inslag av flerfamiljshus i upp till 4 våningar.

Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet att ändras till Isak Gromans väg. Den avgränsningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

S21. Sakägare 6

Vi godkänner förslaget.

Kommentar

Ingen kommentar.

S22. Sakägare 7

Ta bort möjligheten för att öppna för trafik mellan område Slättmalm och Malmbäckavägen. Beskrivs att det avråds i text men möjlighet kvarstår enligt förslag detaljplan. Byggnadstyp på markerat område planritning bifogat detta dokument ändras till från B4 till B1, B2, alt B3. Alt att byggnadshöjden begränsas till lägre T1?

Kommentar

Det kommer inte att byggas en väg för biltrafik som förbinder Slättmalm med Malmbäckavägen. Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och gatunamnet att ändras till Isak Gromans väg. Den avgränsningen av Malmbäckavägen (Isak Gromans väg) som förser fastigheten Vårsta 1:159 med infarten, föreslås bli allmänplats natur med kommunalt huvudmannaskap. Samtidigt ska ett servitut för infart inrättas för att säkerställa fastighetens Vårsta 1:159 rätt att köra in till fastigheten även i framtiden.

Högsta byggnadshöjd för aktuellt kvarter har sänkts med 2 meter.

S23. Södertörns Fjärrvärme AB

Föreslår att uppvärmning sker med vattenburna system, som kan ansluta till fjärrvärmenätet. Södertörns Fjärrvärme AB har fjärrvärme i området efter Dalvägen och kv.Prinsen och Vårsta 1:58 är ansluten till fjärrvärme. Kartskiss över området och Z-höjder inom området är i höjdsystem RH2000.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att det finns möjlighet att ansluta området till fjärrvärmenätet.

S 24. Socialförvaltningen

Socialförvaltningen ställer sig huvudsakligen positiv till det angivna förslaget som syftar till att skapa ett nytt bostadsområde öster om Vårsta centrum med möjligheten att upprätta en förskola, gruppboende samt grönområden. Socialförvaltningen delar bedömningen om att förslaget stämmer överens med översiktsplanens intentioner.

Socialförvaltningen anser att det är en viktig aspekt att förslaget bottenar i en vision om att Botkyrka ska vara en socialt hållbar kommun. Social hållbarhet i stadsmiljön handlar om människors möjligheter till samspel och möten, ett fungerande vardagsliv, tillgång till gröna miljöer och hur väl kommunens delar hänger samman med varandra. Social hållbarhet handlar även om att alla ska ha tillgång till kommunens rum samt uppleva att kommunen är tillgänglig.

Socialförvaltningen menar att förslaget i många delar överensstämmer med ovanstående.

I planförslaget framgår det att det planeras för totalt 350 bostäder. Planförslaget medger bostäder i form av såväl parhus och radhus som kedjehus, enbostadshus och flerbostadshus. Socialförvaltningen vill framhålla vikten av att behovet av varierande upplåtelseformer och bostadsstorlekar tillgodoses samt att kostnadskalkylerna för byggnationerna har en sådan nivå att det möjliggör ett boende för alla grupper. Detta är av yttersta vikt att ha i beaktande utifrån den sociala aspekten.

Planen ger utöver ett gruppboendeshus som planeras avse sex LSS-bostäder möjlighet för ytterligare två gruppboenden som ska rymma sammanlagt 20-25 lägenheter. Socialförvaltningen vill här särskilt framhålla behovet av att avsätta bostäder för socialförvaltningens verksamhet.

Vidare innehåller planförslaget en kvarters park som framförallt ska vända sig till de boende inom planområdet. Parken angränsar till naturmark och planeras innehålla en tillgänglighetsanpassad lekplats. Socialförvaltningen vill särskilt i denna del lyfta fram behovet av möjligheter till aktiviteter för barn och ungdomar.

Med dessa synpunkter tillstyrker socialförvaltningen förslaget och överlämnar det till samhällsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar

Ingen kommentar

S25. Länsstyrelsen Stockholm

Kommunen hänvisar i flera fall, bland annat med avseende på geoteknik samt påverkan på grund- och ytvatten, till kommande utredningar i ett senare skede. Länsstyrelsen kan därför inte på nuvarande underlag avgöra planförslagets påverkan på samtliga de prövningsgrunder Länsstyrelsen har att bevaka. Länsstyrelsen bedömer därför att det finns en risk för att planförslaget innebär att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs och att bebyggelsen riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor. För att inte riskera att Länsstyrelsen tar upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL behöver kommunen fördjupa och revidera planhandlingarna enligt efterföljande synpunkter rörande Länsstyrelsens

prövningsgrunder.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN för vatten

Det är mycket viktigt att kommunen beaktar och tar hänsyn till grundvattenförekomsten Vårsta. Större hårdgjorda ytor riskerar att minska återbildningen av grundvatten. Det är viktigt att denna återbildning inte hindras.

Samtidigt är det viktigt att inte potentiellt förorenat grundvatten infiltrerar ner till grundvattenförekomsten. Då markföroreningar har påträffats inom planområdet är detta en risk. Kommunen behöver göra en mer detaljerad bedömning av påverkan på grundvattnet, både ur föroreningsperspektiv och kvantitativ status, samt koppla resultatet till möjligheterna att följa MKN.

Av dagvattenutredningen framgår inte om klimatfaktor har använts vid beräkningarna av framtida flöden. Kommunen har inte heller gjort en beräkning av effekterna av föreslagna dagvattenåtgärder. Utan dessa beräkningar är det svårt att bedöma vilken påverkan planförslaget har på recipienterna. Beräkningarna visar dock att utan åtgärder så kommer föroreningsbelastningen öka kraftigt.

Större delen av planområdet ingår i Malmsjöns avrinningsområde. Malmsjön är inte en vattenförekomst, men det är ändå utrett att den ligger precis på gränsen mellan måttlig och god status för näringsämnen. Hänsyn ska även tas till nedströms liggande vattenförekomster som Kagghamraån och Kaggfjärden. Även dessa vattenförekomster har måttlig status och problem med övergödning. För att inte påverka miljö kvalitetsnormerna negativt får inte utsläppen av näringsämnen öka och för att följa förbättringskravet så bör utsläppen minska. Kommunen hänvisar till att ytterligare utredningar kommer att göras till planens granskningsskede. Baserat på nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte avgöra planförslagets påverkan på MKN. Länsstyrelsen preliminära bedömning är emellertid att planförslaget riskerar att påverka MKN för både grundvatten och ytvatten negativt. Kommunen behöver därför utreda frågan

ytterligare och om nödvändigt införa åtgärder som säkerställer att planen inte kommer att leda till någon negativ påverkan.

Kommentar

En utredning har tagits fram för bedömning om MKN för grundvattenförekomsten Vårsta (SE 656197-161424) riskerar att påverkas gällande kvalitet och kvantitet (Tyréns 2019-05-06). Dagvattenutredningen (Structor 2019-04-25) har kompletterats med en redovisning av påverkan på vattenförekomsten Kagghamraån (SE 656155-161871). Utredningarna visar att exploateringen, med föreslagna åtgärder inte bedöms äventyra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna varken för grundvattenförekomst Vårsta eller ytvattenförekomst Kagghamraån. I dagvattenutredningen har även påverkan på Malmsjön utretts. Exploateringen bedöms endast medföra en marginell/inte mätbar ökning av närsalter i sjön. MKB (Iterio 2019-05-17) och planhandlingarna har kompletterats med ytterligare underlag och bedömningar i dessa frågor.

Strandskydd

De södra delarna av planområdet berörs av strandskydd. Kommunen avser att upphäva delar av strandskyddet med hänvisning till att särskilt skäl enligt 7 kap.18 c § punkt 2 miljöbalken är tillämpligt. Länsstyrelsen instämmer med kommunen om att det angivna särskilda skälet kan vara tillämpligt i detta fall. Enligt 4 kap. 17 § PBL ska dock även intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planen anger väga tyngre än strandskyddsintresset. Kommunen har inte redovisat någon sådan motivering i planhandlingarna. För att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om förutsättningarna för att upphäva strandskyddet är uppfyllda behöver kommunen komplettera med en sådan redovisning till nästa planskede.

Kommentar

Planhandlingarna har kompletterats med redovisning om motivering att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som planen anger väger tyngre än strandskyddsintresset.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

Planområdet ligger intill väg 225 som är en rekommenderad transportled för farligt gods. Bostadsbebyggelse är planerad på ett avstånd om 30 meter från väggkant. En riskutredning har tagits fram som legat till grund för kommunens bedömning att bostäder kan placeras på detta avstånd från vägen. Enligt

Länsstyrelsens rekommendationer ska ett bebyggelsefritt skyddsavstånd om minst 25 meter finnas intill led för farligt gods. Rekommenderat skyddsavstånd mellan väg där farligt gods transporteras och bostadsbebyggelse är dock 75 meter. Länsstyrelsen håller med kommunen om att höjdskillnaden på flera meter mellan transportleden och planerad bebyggelse utgör en positiv, riskreducerande åtgärd. Denna åtgärd är dock inte inräknad i riskutredningens analys. Kommunen behöver till nästa skede redogöra för vad riskanalysen baserar sina resonemang och antaganden på när det gäller markanvändning. Kommunen behöver tydliggöra vad som gjorts i riskutredningen för att få ner samhällsrisknivån så kraftigt. Länsstyrelsen efterfrågar också en redovisning av hur de presenterade åtgärderna påverkar underlaget för persontäthet. Åtgärderna i detta fall består endast av ett skyddsavstånd på 30 meter inom vilket ingen bebyggelse får finnas. Länsstyrelsen anser att det är enkelt och kostnadseffektivt att införa ytterligare riskreducerande åtgärder som till exempel att utrymningsvägar och friskluftsintag vänds bort från vägen, särskilt för bostäder som placeras på 30 meters avstånd från väg 225.

Kommentar

Planhandlingarna har förtydligats i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter angående risker för farligt gods och kompletterats med en planbestämmelse gällande ytterligare en riskreducerande åtgärd för de bostäder som förslås närmare än 70 meter från väg 225 meter från väggkant.

Markstabilitet

Kommunen har enligt *Utrednings PM geoteknik - Markförhållanden och grundläggning* (Structor, 2016-06-03), i ett första skede, bedömt att det inte behövs förstärkningsåtgärder för att klara framtida marksättningar inom planområdet. Samtidigt beskriver kommunen att planområdet har stora nivåskillnader, ca 42 meter mellan norra och södra delen, och att marken slutar ner mot länsväg 225 och Malmsjön. Vidare utgörs stora delar av planområdet av sand och grus och planområdet har tidigare varit en grustäkt. Marken i sydligaste delen är också klassad som aktsamhetsområde i översiktsplanen. Kommunen anger att en detaljerad utredning av området ska göras i ett senare skede för att anpassa bebyggelsen till topografi och terräng. Kommunen anger också att kompletterande geotekniska undersökningar erfordras i samband med ansökan om bygglov för att bedöma och projektera lämplig grundläggningsmetod för respektive byggnad inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att kompletterande geotekniska undersökningar, som klargör markens lämplighet för planerad bebyggelse, behöver tas fram inom planprocessen och inte först i projekteringsskedet. Det är viktigt att kommun klargör risksituationen utifrån att södra delen av planområdet utgör ett aktsamhetsområde. Kommunen behöver också beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer.

Kommentar

UtredningsPM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning (Structor 2018-11-28) har kompletterats med en mer detaljerad beskrivning av markstabilitetförhållandena i planområdet. Den visar att planförslaget har en bra anpassning både i plan och i nivåer till naturliga nivåvariationer, topografi och jordlagerföljd på platsen. Markförstärkningsåtgärder krävs därmed sannolikt inte med hänsyn till marksättningar. Kompletterande geotekniska undersökningar behöver göras i projekteringsfasen som underlag till detaljprojektering av grundläggning av byggnader, gator och ledningar. Information om detta förs in under upplysningar på plankartan.

Hydrologiska förhållanden

Kommunen beskriver att planförslaget innebär att andelen hårdgjorda ytor kommer att öka vilket i sin tur medför en ökad mängd dagvatten som behöver omhändertas. Vatten kan ansamlas i framför allt de nordöstra delarna av planområdet. I merparten av området anger kommunen att genomsläpligheten är så pass bra att markvatten inte blir stående. Kommunen uppger dock att en hydrogeologisk undersökning ska göras inför granskningsskedet. Länsstyrelsen kommer om nödvändigt att yttra sig över resultatet av en sådan undersökning i samband med att det blir tillgängligt. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en lågpunktskartering för länet som visar var i landskapet vatten kan ansamlas vid kraftig nederbörd. Lågpunktskarteringen kan användas som aktsamhetskarta där kommunen sedan kan göra en mer detaljerad kartering över problemområden. Karteringen är tillgänglig i Länsstyrelsens WebbGIS.

Kommentar

Se tidigare kommentar under rubriken ”Miljökvalitetsnormer (MKN)”

Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsens uppgifter ska det tidigare mobila asfaltverket ha varit placerat centralt i det före detta grustaget på fastigheten Malmbro gård 1:4.

Kommunens utförda provtagning överensstämmer därför inte med förmodad placering. Asfaltverket ska ha varit i drift mellan åren 1974 och 1975 och ha producerat cirka 45 000 ton asfalt per år. Det finns även uppgifter om att kabelbränning ska ha skett i grustaget, exakt var är dock oklart.

Utifrån dessa uppgifter anser Länsstyrelsen att föroreningsituation behöver utredas vidare och att kompletterande undersökningar ska utföras där de förorenande verksamheterna har bedrivits. Detta för att säkerställa att människors hälsa inte riskerar att påverkas negativt av föroreningar i mark. Fortsatt arbete med utredning och undersökningar ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Kommentar

Komplettering av PM - Översiktlig miljöteknisk markundersökning (Iterio 2018-09-19) har utförts där de förorenande verksamheterna har bedrivits. Baserat på resultaten från markundersökningen bedöms ingen omfattande föroreningsituation i jord föreligga inom undersökningsområdet.

Buller

Planarbetet är påbörjat innan 2 januari 2015 och därför ska tidigare gällande riktvärden enligt riksdagens infrastrukturproposition (1996/97:53) tillämpas i planarbetet. Aktuellt planområde ingår i område som är definierat som "gles stadsbygd" i kommunens översiktsplan. I Länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen framgår att Länsstyrelsen inte anser det lämpligt med avstegsfall från riksdagens tidigare gällande riktvärden för trafikbuller i områden med gles stadsbygd, inte ens om områdena är kollektivtrafiknära. I särskilda fall kan avsteg dock vara motiverat, vilket i så fall får bedömas från fall till fall.

Kommunen anger att det finns planer på att kollektivtrafikförsörja området genom att låta en av befintliga busslinjer som trafikerar Nynäsvägen till och från Tumba gå upp i området. Länsstyrelsen bedömer dock att området inte är att betrakta som så "centralt" och "kollektivtrafiknära" att de principer för avsteg som anges i Boverkets rapport *Allmänna råd 2008:1 "Buller i planering"* samt Länsstyrelsens rapport *"Trafikbuller i bostadsplanering" (rapport 2007:23)* blir tillämpliga. Förutsättningar för att kunna göra avsteg från riktvärdena i enlighet med tidigare praxis finns därmed inte inom planområdet. Kommunen behöver med anledning av ovanstående se över utformningen av planen med hänsyn till bullersituationen. Planen innebär ny exploatering på ett tidigare obebyggt område vilket innebär att kommunen har alla möjligheter att planera bostadsbebyggelsen utefter vad som är mest lämpligt med hänsyn till

möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa med avseende på buller. Det är särskilt viktigt att kommunen förbättrar förutsättningarna för de mest utsatta bostäderna närmast Nynäsvägen, för vilka den ekvivalenta ljudnivån kommer att överstiga 60 dBA för fasader mot Nynäsvägen.

Kommentar

Hänsyn har tagits till trafikbullret vid utformningen av byggnaderna och med skisserad lägenhetsutformning kan bostäder med hög ljudkvalitet byggas. Samtliga lägenheter får högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen, Avstegsfall B. De flesta småhusen och lägenheter i flerfamiljshusen får högst 55 dB(A) vid alla boningsrum och Riksdagens riktvärde innehålls. Förslaget har bearbetats för att riktvärdena för buller från väg 225 ska klaras. Enligt Bullerutredningen (Åkerlöf Hallin akustikkonsult AB, 2020-04-27) uppfylls nu gällande riktlinjer för vägtrafikbuller från väg 225.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen kring 2 kap. PBL. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Riksintresse för kulturmiljövård

Planområdet ligger till största delen inom riksintresseområde för Kulturmiljövården, Grödinge (AB 14). Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att området bör kunna bebyggas på det sätt som planen redovisar utan att de kulturhistoriska värden som anges i motiv och uttryck för riksintresset påverkas. Det är angeläget att i det fortsatta planarbetet se till att bebyggelsen kan uppföras utan att förståelsen för eller upplevelsen av riksintressets värden påverkas negativt.

Bland planhandlingarna finns en bedömning av påverkan på riksintresset för kulturmiljövården (Ekologigruppen, 2016-08-29). I denna redovisas inte hur ett förverkligat planförslag skulle påverka de värden som pekats ut i riksintressets motiv och uttryck. Sådana resonemang förs dock i planbeskrivningen. Det saknas emellertid illustrationer i form av vyer som visar hur den tillkommande bebyggelsen skulle påverka riksintressets värden t ex från Malmsjö herrgård och över vattnet från vägen mellan Karlslund och Korsnäs.

Länsstyrelsen anser generellt att kulturhistoriska bedömningar bör utföras av antikvarisk kompetens.

Kommentar

Planhandlingarna har kompletterats med illustrationer i form av vyer som visar hur den tillkommande bebyggelsen skulle påverka riksintressets värden från Malmsjö herrgård och över vattnet från vägen mellan Karlslund och Korsnäs.

Naturvård

Planförslaget har på ett bra sätt tagit till vara områdets förutsättningar gällande bevarande av befintliga naturvärden. Möjligheterna att inom park- och naturmark utveckla de speciella förutsättningarna med sandiga sluttningar i soligt söderläge har också behandlats i planbeskrivning och gestaltungsprogram. Det är dock inte lika tydligt i planhandlingarna hur och om en sådan utveckling av naturvärden kommer att ske.

Insektslivet i naken sand är i dag i stor utsträckning beroende av mänsklig verksamhet. Sandiga marker har liten utbredning i landskapet, varför det från naturvårdssynpunkt är mycket positivt om verksamheter på sandig mark kan bidra. En fördel med bebyggelse är också att planteringar i parker och trädgårdar kan bidra med pollen- och nektarresurser som många sandlevande insekter behöver.

Kommentar

Planhandlingarna har förtydligats i frågan.

Frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Fornlämningar

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap kulturmiljölagen (1988:850), KML. Till en fornlämning hör enligt 2 kap 2 § KML ett så stort område på marken som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Fornlämningsområdet har samma lag-skydd som fornlämningen. Det innebär att det krävs tillstånd från länsstyrelsen för markingrepp även inom ett fornlämningsområde, såsom t.ex. för att schakta eller täcka över.

Inom planområdet finns flera fornlämningar som är skyddade enligt kulturmiljölagen. Flera av dessa har sedan tidigare varit kända, men flera framkom vid den arkeologiska utredning som genomfördes av ArkeoLogistik AB år 2015 (se Länsstyrelsens ärende 43111-33277-2015). Även en avgränsande förundersökning utfördes av Stiftelsen Kulturmiljövård år 2016 för att avgränsa två stenåldersboplatser inom planområdet (se Länsstyrelsens ärende

43111-5985-2016). Länsstyrelsen bedömer att fornlämningarna RAÄ Grödinge 239:1, 526:1, och 588:1 inom planområdet bör bevaras och att marken kring dem bör avsättas till naturmark. För stenåldersboplatsen RAÄ Grödinge 526:1 krävs endast ett mycket begränsat fornlämningsområde ("skyddszon") förutsatt att fornlämningen stängslas mot det eventuella exploateringsområdet. Denna information har även tidigare lämnats i slutmeddelande från Länsstyrelsen den 24 augusti 2016 i ärende 43111-5985-2016.

Fornlämningarna inom planområdet är inte markerade på plankartan. Det är därför svårt för Länsstyrelsen att utläsa hur planerad byggnation kommer att påverka fornlämningarna eller fornlämningsområdena. Kommunen behöver markera fornlämningarnas lägen på plankartan och i förekommande fall ska även området för de enskilda fornlämningarna märkas ut. Samtliga fornlämningar bör markeras med run-R. Om någon del av planerad exploatering kommer att beröra fornlämningar måste tillstånd sökas hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen får lämna tillstånd endast om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse. Ett eventuellt tillstånd kommer att vara förenat med krav på arkeologiska åtgärder (utgrävning), som ska bekostas av den som utför arbetsföretaget.

Kommentar

Fornlämningarnas lägen har markerats på plankartan. Planförslaget bedöms inte påverka fornlämningarna förutom när det gäller ett av fornlämningsområdena. En befintlig väg som avses rustas upp, förstärkas och användas som lokalgata i områdets gatustruktur ligger delvis inom fornlämningsområdet. Föreslagna gatusektion har utformats så intrånget inom fornminnesområdet ska bli så litet som möjligt. Eventuellt tillstånd att vara förenat med krav på arkeologisk utgrävning, som ska bekostas av den som utför arbetsföretaget. Planbeskrivningen har kompletterats med information om detta.

Övrigt

Huvudmannaskap

I planbeskrivningen anges olika uppgifter om huvudmannaskapet. Under stycket Administrativa frågor i planbeskrivningen anges att enskilt huvudmannaskap ska gälla för Malmbäckavägen och ny väg i norra delen av planområdet, i övrigt ska kommunalt huvudmannaskap gälla. Under rubriken Genomförande och Huvudmannaskap anges dock att även angränsande grönområde öster om Malmbäckavägen ska ha enskilt huvudmannaskap. Någon administrativ

planbestämmelse a1 för enskilt huvudmannaskap finns emellertid inte inlagd på plankartan för detta grönområde.

Kommentar

Planhandlingarna har justerats och förtydligats angående frågan. Den del av Malmbäckavägen som ligger utanför planområdet kommer att ligga kvar med enskilt huvudmannaskap och avslutas med en vändplats innanför gränsen till planområdet för Slättmalm. Den del av Malmbäckavägen som ligger inom planområdet föreslås få kommunalt huvudmannaskap och ansluts till vägnätet inom planområdet och ges ett nytt gatunamn Isak Gromans väg.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen anser att Boverkets rekommendationer och allmänna råd gällande planbestämmelser bör följas. Kommunen bör se över nuvarande planbestämmelser då flera av dem är otydliga och inte uppfyller PBL:s krav. Det gäller t ex planbestämmelsen ”dagvatten” för vilken kommunen bör specificera vilken dagvattenhantering som ska finnas på platsen (t ex magasin, damm, eller pumpstation, osv). Även planbestämmelsen för korsprickad mark som anger att marken endast ”undantagsvis” får bebyggas med uthus och garage är otydlig. Vidare blandar kommunen begreppen ”tomt” och ”fastighet”, vilket bör ses över för att planbestämmelserna ska fylla tänkt funktion. I planbestämmelserna hänvisas också till gestaltningsprogrammet, vilket är olämpligt. I övrigt hänvisar Länsstyrelsen till Lantmäteriets yttrande över detaljplanen (daterat 2017-11-29) för mindre felaktigheter i plankartan och planbeskrivningen.

Kommentar

Planbestämmelserna har förtydligats och justerats i enlighet med Länsstyrelsen synpunkter.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt. Kommunen har tagit fram en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som medföljer samrådsunderlaget. Länsstyrelsen anser att kommunen lyft fram de väsentligaste miljö- och hälsofrågorna i MKB:n och tillstyrker dess avgränsning och omfattning. I planprocessens senare skede bör kommunens ställningstagande att planens genomförande antas medföra betydande miljöpåverkan framgå av redovisningen i antagandebeslutet och i protokollsutdraget som anslås på kommunens

anslagstavla. Det är endast meningen om att planen medför betydande miljöpåverkan som ska kungöras.

Kommentar

Synpunkten är noterad.