

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan

"Bostadsbebyggelse med centrumändamål vid Grindstolpen 1. Fastigheten Grindstolpen 1 samt del av Strand 1:2 inom Tyresö kommun, Stockholms län".

Ägaren till fastigheten Grindstolpen 1 på Videvägen i Tyresö Strand inkom 2011 med en förfrågan om möjligheten att göra en ny detaljplan för fastigheten. Förfrågan avsåg att kunna uppföra flerbostadsbebyggelse i två till sex våningar.

Tyresös samhällsbyggnadsförvaltning upprättade i december 2013 ett förslag till detaljplan för fastigheten.

Förslaget var på samråd under tiden 3 december 2013 – 7 januari 2014 och ett öppet hus hölls den 16 december 2013 i kommunhuset. Utöver ordinarie samrådsmöte hölls ett extra informationsmöte i kommunens servicecenter den 6 februari 2014.

Förslaget var på granskning under tiden 21 oktober – 11 november. Granskningen har annonserats i Dagens Nyheter den 21 oktober (och i lokaltidningen Mitt i Tyresö den 28:e oktober). Granskningshandlingarna har ställts ut i kommunens servicecenter under granskningstiden. Handlingarna har även funnits tillgängliga på biblioteket i Tyresö Centrum och på kommunens hemsida www.tyreso.se.

Under granskningstiden har 18 st. yttranden kommit in. Av yttrandena är 10 st. från remissinstanser i form av myndigheter, remissinstanser, företag och föreningar. Alla yttranden samt kommunens svar (*i kursiv text*) redovisas i detta dokument. Bilagor till yttrandena redovisas inte i granskningsutlåtandet. Alla yttranden i sin helhet, med bilagor, finns tillgängliga på samhällsbyggnadsförvaltningen.

Följande ändringar har gjorts i förslaget efter granskningen:

- Planområdet har justerats så att **PARK** föreslås på "överbliven" kvartersmark på fastigheten Grindstolpen 1.
- Planbestämmelse om att entréer ska finnas mot Tyresövägen och Videvägen har införts.
- Plankartan och planbeskrivningen har förtydligats avseende bestämmelser och förklaringar samt redaktionella ändringar har gjorts.

Inkomna synpunkter	Datum	Synpunkt/ erinran
Myndigheter, remissinstanser, företag och föreningar:		
1. Naturvårdsverket	141021	Ingen erinran
2. TeliaSonera Skanova Acces AB	131206/ 141103	Synpunkt
3. Länsstyrelsen i Stockholms län	141107	Ingen erinran
4. Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI)	141111	Ingen erinran
5. Trafikförvaltningen	141111	Synpunkt
6. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF)	141111	Synpunkt
7. Vattenfall	141111	Information
8. Villaägarna	141111	Synpunkt
9. Lantmäteriet	141112	Ingen erinran
10. Trafikverket	141127	Synpunkt
Privatpersoner		
11. Grindstugan 13	141102	Synpunkt
12. Vidjan 2	141108	Synpunkt
13. Grindstugan 14	141109	Synpunkt
14. Vidjan 3	141109	Synpunkt
15. Vidjan 13	141109	Synpunkt
16. Boende på De la Gardies gränd 28	141110	Synpunkt
17. Vidjan 6	141111	Synpunkt
18. Grinden 7	141111	Synpunkt

SVAR PÅ YTTRANDENA UNDER SAMRÅDSSKEDET

Myndigheter, remissinstanser, företag och föreningar:

1. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

2. TeliaSonera Skanova Acces AB

Ser i samrådsredogörelsen för dnr 2011KSM0394, dp för fastigheten Grindstolpen 1, att Skanovas yttrande inte är registrerat.

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har omfattande mängd markförlagd kanalisation och kablar med viktiga samhällsfunktioner inom fastigheten Tyresö Strand 1:2>15, inom fastigheten Grindstolpen 1 finns en luftledning samt en markförlagd kabel som försörjer den befintliga byggnaden.

Generellt så önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vid arbeten i närheten av befintliga teleanläggningar behöver försiktighet iakttas så att inte skada uppkommer. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

För framtida ledningssamordning vänligen kontakta lokal förvaltare hos Skanova.

Svar: Kommunen noterar synpunkterna och beklagar att samrådsyttrandet inte var med i redogörelsen. Kommunen har fortlöpande kontakt med Telia/ Skanova under planarbetet.

3. Länsstyrelsen i Stockholms län

Rubricerad detaljplan har översänts till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Länsstyrelsen har inget att erinra mot planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL och avser därför inte att översända något yttrande över granskningsförslaget.

Svar: Kommunen noterar detta.

4. Förpacknings och tidningsinsamlingen (FTI)

FTI har inga synpunkter på detaljplaneremissen.

Svar: Kommunen noterar detta.

5. Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen ser positivt på att kommunen planerar för gång- och cykeltrafikanter. Gång- och cykelvägar till kollektivtrafiken ska utformas säkra trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning

Kommunen bör kontakta Trafikförvaltningen för att diskutera placering av nya hållplatslägen. Trafikförvaltningen vill ta tillfället i akt att uppmärksamma vikten av tillgänglighetsanpassning i kollektivtrafiken och uppmanar till att såväl nya som redan befintliga busshållplatser, fullt tillgänglighetsanpassas.

Svar: Kommunen har en regelbunden dialog med Trafikförvaltningen och kommunicerar löpande pågående förändringar i hela nätet inklusive hållplatser.

Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att säkerställa att den befintliga infartsparkeringen inte nyttjas på ett felaktigt sätt när det planeras för andra funktioner i området. Ett sätt att gå tillväga är att försörja parkeringen med SL access automater. Trafikförvaltningen föreslår att kommunen överväger att omvandla marken där infartsparkeringen är till kommunal kvartersmark för att kvalificera som sökande till statlig medfinansiering för detta ändamål.

Svar: *Infartsparkeringen i detaljplan 398 är idag avsatt som kvartersmark. Kommunen är medveten om att infartsparkeringen måste ha rätt förutsättningar för att fortsatt fungera som infartsparkering och är positivt inställd till SL-access automater.*

Buller

Trafikförvaltningen anmärkte i samrådet på att kommunen inte genomfört en bullerutredning i anslutning till detaljplaneringen av området. Eftersom området ligger i ett stråk som trafikerats av ett flertal busslinjer är det viktigt att störningar från kollektivtrafiken beaktas i planeringen.

Den bullerutredning som nu finns bifogad kan konstateras bristfällig på främst två punkter enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. För det första saknas ett omnämnande av de störningar som kan uppkomma från busshållplatser. Störningarna innefattar ljud från accelererande bussar, utrop från bussars yttre högtalare, samt informationsutrop från hållplatsen. Dessa bör även beskrivas i planbeskrivningen, samt hur det säkerställs att ljuden inte genererar störning för boende.

För det andra saknas en beskrivning av lågfrekvent buller. Det lågfrekventa bullret är särskilt viktigt att beakta vid utformning av husfasader och Trafikförvaltningens erfarenhet är att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. För planerad bebyggelse som vetter mot trafikerade gator ska utformningen av fastigheterna ske så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum med avseende på busstrafik.

Svar: *Bullerutredningen (och planbeskrivningen) har kompletterats avseende lågfrekvent buller. I bullerutredningen finns även rekommendationer avseende byggteknik inför projektering och utformning av byggnation i enlighet med Trafikverkets yttrande.*

6. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF)

Trafikbullerutredningen har inte kunnat visa hur bullerfrågan går att lösa så att bostäder kan få en god ljudmiljö vid fasad. 80 % av bostäderna klarar endast minimikraven i form av avstegsfall A. Utredningen föreslår inga speciella ljudförbättrande åtgärder eller speciallösningar, som förbundet hade föreslagit i sitt samrådsyttrande.

Förbundet anser att vissa förutsättningar för avsteg finns p.g.a. bussarnas turtäthet, men samtidigt kan planområdet inte anses så centrumnära beläget så att avsteg motiveras.

Bullernivåerna inomhus ska uppfylla folkhälsomyndighetens allmänna råd. En god ljudmiljö inomhus är inte garanterat eftersom ljudnivåerna på 30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) maximalt inte togs med i planbestämmelserna. Detta trots trafikbullerutredningens utlåtande att välja väggar, fönster och uteluftsdon med höga ljudkrav där de inte ligger bakom den inglasade loftgången.

Svar: Bullerutredningen har visat att samtliga bostäder inom planområdet uppnår en god boendemiljö med hjälp av minst avstegsfall A, vilket också ställs som krav i detaljplanen under rubriken "STÖRNINGSSKYDD" på plankartan. Kommunen bedömer att avstegsfall är högst motiverat med hänsyn till det kollektivtrafikhärläget och närheten till kommunaldelscentret vid Strandtorget. Planområdet är en del av Tyresö Strand och i området finns både service och skolor. Tyresö Strand är omnämnt i översiktsplanen från 2008 som ett av kommunens snabbast växande områden för flerfamiljsbebyggelse.

Ljudmiljön inomhus är reglerad enligt BBR och tas upp som punkt i kommunens tekniska samråd vid bygglovsprövningen. Inom detaljplan ska inte ljudnivåer inomhus regleras.

En kompletterande miljöteknisk provtagning under byggnaden ska utföras i samband med att den befintliga byggnaden rivs. I samband med det bör även kompletterande miljöprovtagning ske i anslutning till byggnaden och provpunkt 14GMO2. I samband med detta bör en mer detaljerad bakgrundsundersökning avseende den/de verksamheter som bedrivits inom Kv. Grindstolpen utföras.

Svar: På plankartan finns bestämmelse om att bygglov inte får ges innan markförorening avhjälpes och att marken uppfyller kraven för känslig markanvändning enligt naturvårdverkets riktlinjer.

7. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning. Hieldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyxtförsedd kvadrat. Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören. Vattenfall har ej något ytterligare att erinra mot rubricerat ärende.

Svar: Kommunen noterar synpunkterna. Hela yttrandet, inklusive bilagor finns att ta del av på samhällsbyggnadsförvaltningen.

8. Villaägarna

Synpunkter

Synpunkterna utvecklas sedan mer detaljerat under rubriker efter sammanfattningen.

- Byggnaden med 6 våningar mot Tyresövägen och 3 våningar mot Videvägen är inte anpassad till omgivningen på det sätt som PBL föreskriver. Villor där maximalt 1 våning med inredningsbar vind tillåts finns på ca 25 meters avstånd. Behovet av centrumverksamhet kan ordnas på Brädgårdsområdet på N sidan av Tyresövägen.

- Bullerutredningen underskattar markant den ljudnivå som fastigheten på Grindstolpen 1 kommer att utsättas för, eftersom felaktiga ingångsdata har används vid beräkningarna. Villaägarna uppskattar att med korrekta ingångsdata kommer den ekvivalenta bullernivån vid fasad mot Tyresövägen att öka med ca 2 dB(A) så att $L_{pAeq} = 66 \text{ dB(A)}$ erhålls på

fasad mot Tyresövägen. Den maximala ljudnivån uppskattar vi ökar med ca 2 dB(A) så att $L_{pAmax} = 78$ dB(A) erhålls på fasad mot Tyresövägen. Fastigheten blir därmed mycket bullerstörd och är dessutom inte centrumnära (3,1 km till Tyresö C). Villaägarna bedömer därför att avstegsfall A för högt trafikbuller inte skall gälla.

- Tyresövägen är den enda möjliga vägen för tunga transporter inklusive de med farligt gods i öst-västlig riktning. Villaägarna bedömer att det finns en inte försumbar sannolikhet för att fordon kör av och/eller välter i Strandrondellen och kraschar in nära fasaden på fastigheten Grindstolpen 1, som befinner sig ca 15 m från Strandrondellen. Villaägarna bedömer därför att detaljplanen medför en icke acceptabel risk för stora och allvarliga person- och egendomsskador.

Sammanfattning

Detaljplaneförslaget utgör ett hot mot människors hälsa och säkerhet enligt följande:

- Bullerutredningen underskatter den ljudnivå som fastigheten Grindstolpen 1 utsätts för. Boendemiljön på fastigheten blir därmed inte acceptabel.

- En icke acceptabel risk för allvarlig och omfattande person – och egendomsskada uppstår genom att trafik från Tyresövägen kan krascha på eller nära fasaden på Grindstolpen 1.

Fastigheten på Grindstolpen 1 är inte anpassad till omgivande bebyggelse. Villaägarna förordar att Grindstolpen 1 förvärvas av kommunen och används för att ordna en infartsparkering som kompletterar den som redan finns strax väster om fastigheten och som redan nu ofta är fullbelagd.

Anpassning till omgivningen

Den föreslagna byggnationen avviker på ett störande sätt från omgivningen, främst genom att fastighetens nockhöjd är mer än tio meter högre än närliggande bebyggelse. Villaägarna anser därmed att fastighetens utformning inte uppfyller kraven enligt PBL kap 4, § 36.

Trafikbuller

ACAD:s beräkningar av trafikbullret (Refnr. 14069-1, rev C) har utförts som datorsimuleringar med ingångsdata på trafikförhållanden och omgivningsdata gällande för år 2030. Utredningen har några tekniska brister enligt nedan, som tillsammans resulterar i att de beräknade bullervärdena är markant för låga.

- Den bullervall och den busshållplats som planeras på N sidan av Tyresövägen finns inte med i omgivningsbeskrivningen. Trafikbullret kommer att reflekteras av bullervallen tillbaka mot fastigheten, vilket ökar både den ekvivalenta och den maximala ljudnivån på fastighetens fasad med uppskattningsvis 1 dB(A). I beräkningarna har ingen hänsyn tagits till att fordon på väg österut befinner sig i en accelerationsfas efter passage av Strandrondellen. Accelerationen medför att den maximala ljudnivån ökar med uppskattningsvis 1 dB(A).

•Trafiken på Tyresövägen i östlig riktning, anges i bullerutredningen vara ca 5600 fordon per dygn lägre än den V gående (om detta är sant skulle Tyresö öster om Strandrondellen dräneras totalt på fordon på mindre än två dygn). Ett realistiskt scenario med ytterligare ca 5600 fordon per dygn i östlig riktning, uppskattas ge minst 1 dB(A) högre ekvivalent ljudnivå på fastigheten än den som redovisas i bullerutredningen. Villaägarna noterar att maximala ljudnivåer L_{pAmax} felaktigt betecknats med L_{pAeq} i ACAD:s bullerutredning, Ritningsnr Ak-14069-1-03 och Ak-14069-1-04.

Risikanalys

Villaägarna bedömer att det finns en inte försumbar sannolikhet att fordon på väg österut på Tyresövägen välter och/eller kör av i Strandrondellen, och därmed kraschar in nära fasaden på fastigheten Grindstolpen 1, som ligger i rondellens förlängning bara ca 15 meter från rondellen. Vältningsbenägenheten är speciellt stor för fordon med hög tyngdpunkt och som transporterar stora mängder vätskeformig last som kan komma i skvalpning när de kör genom rondellen. I fastigheten Grindstolpen 1 kan över 100 människor samtidigt befinna sig sovande. Villaägarna bedömer att detaljplaneförslaget innebär att risken för mycket omfattande och allvarliga person- och egendomsskador är betydande.

Svar: Kommunen bedömer att den typ bebyggelse som föreslås enligt detaljplanen är förenlig med PBL:s krav, d.v.s. radhus mot Videvägen och högre bebyggelse mot Tyresövägen. "Brädgårdsområdet" norr om Tyresövägen, är planlagt för förskola/ skola, vårdcentral, kontor m.m. "Brädgårdsområdet" är inte planlagt för handel eller centrumändamål. Kommunen bedömer att centrumverksamhet med fördel kan lokaliseras mot Tyresövägen.

Svar: Angående avstegsfall se svar (6, Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF)).

Tyresövägen, i höjd med planområdet är inte rekommenderad transportväg för farligt gods och tillåten hastighet i höjd med planområdet är 50 km/ h. Hastigheterna i och omkring cirkulationsplatsen bedöms vara lägre. Cirkulationsplatsen är utformad så att låg hastighet hålls inne i cirkulationen samt att vinkeln mellan det inkommande flödet och det cirkulerande flödet är "spetsigt". Dessa två egenskaper gör cirkulationsplatser sammantaget mer trafiksäkra än de flesta andra korsningstyper.

Fastigheten Grindstolpen 1 ägs inte av kommunen och det finns inga planer på att förvärva fastigheten.

Bullervallen finns inte med i beräkningarna eftersom kommunen inte vet om den ska anläggas och inte heller hur den i så fall ska utföras. I stora delar av det aktuella området, norr om planområdet där möjligheter för en bullervall finns i gällande detaljplan är en ny gång- och cykelbana nu istället projekterad. Om den nya gång- och cykelbanan genomförs kommer delar av marken på norra sidan istället att sänkas i förhållande mot Tyresövägen och planområdet. Bullerutredningen har också uppdaterats med rekommendationer om hur vallen bör anläggas, om den anläggs, för att undvika reflekterande buller.

Buller från den planerade busshållplatsen på norra sidan bedöms, enligt rapporten, inte märkbart påverka de ekvivalenta eller maximala ljudnivåerna.

Beräkningarna i bullerrapporten är utförda enligt de Nordiska Beräkningsmodellerna, reviderade 1996, och i dessa finns ingen korrektion för (hänsyn till) acceleration vid korsningar eller cirkulationsplatser.

I bullerutredningen används estimerade trafikflöden år 2030 enligt rapporten "Tyresövägen 2012:70" (Trivector) och i rapporten avses trafikflöden väster resp. öster om rondellen. Ingångsvärdena har sedan redovisats i bullerutredningen.

Bullerutredningen har uppdaterats avseende LpAFmax då maximal ljudnivå avses.

9. Lanmäteriet

Lantmäterimyndigheten har tagit del av förslaget till detaljplan. Någon fullständig genomgång av planförslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor.

Vid genomgång av planens samrådshandlingar är Lantmäterimyndighetens nuvarande bedömning inga synpunkter gällande genomförandefrågorna

Svar: Kommunen noterar detta.

10. Trafikverket

Vi vill lyfta fram att Byggnader över 20 meter kan påverka luftfarten. Om det planeras för byggnader över 20 meter bör det genomföras en flyghinderanalys vilket utförs av LFV. Försvarmakten bör även ges tillfälle att yttra sig. Mer information finns på Trafikverkets hemsida som nås via länken nedan.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Luftfart/Hoga-objekt-i-relation-till-flygplatser-och-navigationsutrustning/>

Svar: Kommunen har med anledning av yttrandet tagit kontakt med Luftfartsverket (LFV). En flyghinderanmälan kommer enligt LFV:s rekommendation att göras först i bygglovskedet.

Om en detaljplan medger exploatering högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse, behöver planen remitteras till Försvarmakten, annars inte. Föreslagen bebyggelse understiger 45 meters höjd.

Privatpersoner

11. Grindstugan 13

Vi i Grindstugan 13 hänvisar till våra synpunkter i vår tidigare skrivelse.

Det som ni ändrat är infarten till parkeringshuset och det är ju bra. Vid mötet i februari sa ni att det inte gick eftersom bilarna inte fick korsa den prioriterade gångbanan, vilket bilarna ändå gjorde med de gamla planerna.

Vi är fortfarande oroliga för att husen ligger för nära tomtgränserna och att det kommer bli problem om det blir en snörik vinter samt de andra synpunkterna vi hade.

I de nya planerna är även en gångtunnel inritad. Vi i Grindstugan 13 är oroliga för placeringen på den. Kommer den att inkräkta på vår tomt? Vi skulle vara tacksamma om någon från kommunen skulle kunna svara på detta så snart som möjligt.

Vi har bott granne med snickeriet i över 20 år och vi har verkligen inget emot att det byggs bostäder på tomten i stället.

Det vi vänder oss emot är arkitekturen på bostäderna på Grindstolpen 1. Om ni på kommunen kunde tala om för byggherren att han inte ska vara så girig och ge sin nuvarande arkitekt sparken så skulle det vara bra. Om herr byggherre vill sätta sitt avtryck (som han sa på mötet) så låt han göra det i den kommun som han själv bor i. Vi behöver ingen "ny" entré till Tyresö Strand. Vi är så nöjda med en "gammal". Gör om och gör rätt. Säg åt byggherren att anlita en ny arkitekt som ritat nya hus som går i stil med de andra husen i Tyresö Strandområdet. T.ex. titta på det huset som byggts på Strandallén 5. Ritar han sådana hus kommer vi sluta klaga och överklaga. I huset på Strandallén 5 finns även centrumlokaler. Jag bifogar en bild på det huset.

Jag vill inte få till svar "Ni har tallar på eran tomt som är högre än det här huset" som jag fick på mötet. Att jämföra en tall med ett trevåningsradhus och ett ännu högre bostadshus är löjligt och barnsligt.

Svar: Den planerade gångtunneln kommer inte att inkräkta på fastigheten Grindstugan 13. Projekteringen är endast hänvisad till kommunens mark i parkstråket.

Frågor kring gestaltning utgår i första hand från betraktaren och kommunens bedömning är att det i sak inte finns "rätt" eller "fel", men att stadsrum ska tillåtas att utvecklas över tid, och i takt med att kommunen växer.

I detaljplanen regleras inte arkitekturen, endast byggrätt, höjd, markanvändning m.m. Byggnadernas utformning regleras i kvalitetsprogrammet som i sin tur knyts till exploateringsavtalet.

12. Vidjan 2

Eftersom våra tidigare framförda synpunkter inte beaktas i det förslag som kungjorts, vill vi på detta sätt ge till känna att vi vidhåller tidigare lämnade synpunkter.

Svar: Kommunen noterar detta och hänvisar till tidigare svar i samrådsredogörelsen.

13. Grindstugan 14

Vi anser att den planerade bebyggelsen vid Grindstolpen 1 på ett mycket negativt sätt skulle påverka områdets karaktär och utseende som idag präglas av villabebyggelse. Vi motsätter oss inte byggnation på området men anser att det skulle passa bättre med enbart radhus eller möjligen i kombination med flerbostadshus i maximalt tre våningar. Vi anser det vara viktigt att bevara områdets ursprungliga karaktär även om vi förstår att kommunen kommer att förtätas. Den stora höjdskillnaden mellan befintlig och planerad

bebyggelse anser inte vi vara acceptabel, framför allt av estetiska skäl. Med anledning av ovanstående motsätter vi oss att ett höghus byggs på tomten.

Svar: Under detaljplanprocessen görs bedömning om hur marken lämpligast kan utnyttjas och det är kommunens uppgift att göra avvägningar mellan olika intressen som ibland kan upplevas som motstående.

Kommunen bedömer att planområdets läge är lämpligt för bostäder i ett långsiktigt hållbart samhällsperspektiv med hänsyn till att teknisk försörjning, infrastruktur och service finns i direkt närhet.

Den byggnation som föreslås på fastigheten kan enligt förslaget byggas i motsvarande maximalt 6 våningar mot Tyresövägen. Mot Videvägen och parkstråket föreslås byggrätt för radhus som ger motsvarande 2-3 våningar beroende på vilken utformning som väljs. Med andra ord trappas bebyggelsen ner för att möta befintlig bebyggelse på ett anpassat sätt.

Kommunen bedömer det sammantaget som en rimlig föreslagen byggrätt i förhållande till omkringliggande bebyggelse.

14. Vidjan 3

Vi framför samma åsikter som i tidigare skrivelser. Vi noterar dock att infarten till garaget är flyttad till infartparkeringens närhet.

Svar: Kommunen noterar detta och hänvisar till tidigare svar i samrådsredogörelsen. Infarten är flyttad i enlighet med de önskemål som inkom bl.a. vid samrådet och i samband med projekteringen av den nya gång- och cykeltunneln.

15. Vidjan 13

• Den föreslagna arkitektoniska utformningen ligger ej i linje med befintlig bebyggelse på Videvägen samt i övriga delar av Tyresö strand. En ny entre till Tyresö strand bör hänga ihop med övrig bebyggelse. Exempelvis de ny etablerade bostäderna vid Strandtorget, strandallén samt nere vid Strandängarna där byggnadshöjden är mer begränsad och arkitekturen är betydligt mer klassisk med t.ex. sadeltak.

Under planförslaget och bestämmelser redovisas höjder för de olika byggnadskropparna. Vid jämförelse med befintlig bebyggelse upplevs höjdgränserna som orimliga då omkringliggande byggnader är betydligt lägre. Tre av fyra gränsande fastigheter har en byggnadshöjd på ca: 5 meter vilket knappt är halva höjden av föreslagna radhusbebyggelse. Den upplevda skillnaden ökar med det faktum att garagenock tillåts vara 3,5 meter ovan befintlig mark. Ytterligare påverkan har det faktum att radhusen byggs med suterrängvåning. De omkringliggande fastigheterna kommer alltså komma i samma höjd som garaget/suterrängvåningen. Detta skulle även medföra en starkare koppling till Strand torget och de nya byggnaderna samt omkringliggande fastigheter.

Svar: Kommunen har tidigare delvis bemött frågan i samrådsredogörelsen och delvis redovisas svaret nedan.

Byggnadstypen som föreslås är s.k. "stadsradhus" med en mindre andel förgårdsmark. Radhusbebyggelsen är utformad för att "ta upp" höjdskillnaden mellan den befintliga villastrukturen och den föreslagna högre bebyggelsen mot Tyresövägen.

I antagandeförslaget är höjden för bebyggelsen differentierad inom planområdet för att möta omgivande hushöjder och fungera som en bullerskärm mot trafiken. Mot Tyresövägen föreslås högre tillåten nockhöjd än mot Videvägen.

Byggnadshöjd är inte reglerat i förslaget. Nockhöjden är reglerad till ca 10,5 meter att jämföra med en envåningsvilla som har en nockhöjd mellan ca 5-8 meter (med en byggnadshöjd på ca 3-3,5 meter). Omkringliggande detaljplaner för villabebyggelse i närområdet (DP 267 och DP 378) medger en våning med inredd vind samt när markförhållandena tillåter även en souterrängvåning. Tillåten maximal byggnadshöjd eller nockhöjd är inte angiven i planerna.

I det nya förslaget har ytterligare höjd adderats på lägenhetsfastigheten genom höjning av marknivån. Detta gör skillnaden med övrig bebyggelse blir än större och troligen inte i linje med PBL.

Svar: *Ytterligare tillkommande höjd har adderats för att möta projekteringen inför Tyresövägens eventuella ombyggnad och nettoeffekten bedöms därmed inte påverkas jämfört med samrådsförslagets föreslagna höjder.*

•Fortsatt är placeringen av radhusen omotiverat nära tomtgräns och väg. Placeringen av radhus sker mycket nära tomtgräns vilket påverkar befintliga angränsande fastigheter starkt negativt. Vidare innebär placeringen att trafiksäkerheten i korsningen Videvägen och Gårdsgatan kommer minska. Det har varit flera tillbud i denna korsning det senaste året med gående, bilar och cyklister. Vi har påtalat detta och om inget görs för att förbättra säkerheten kommer någon förolyckas.

Svar: *Inom planarbetet har utretts en trottoar med anslutning till den befintliga gång- och cykelvägen i parkstråket för att förbättra trafiksäkerheten för gående. Det är kommunens ansvar att säkerställa att Videvägen bibehåller sin funktion med god framkomlighet och bra trafiksäkerhet. Kommunen hänvisar i övrigt till tidigare svar på frågan i samrådsredogörelsen.*

•Under förutsättningar beskrivs den befintliga mark, natur och bebyggelsen som att den består av villabebyggelse i ett- eller två plan. Vad vi vet är det inte tillåtet att bygga i två plan utan endast med inredningsbar vind, alltså 1,5 plan. Detta betyder att den befintliga bebyggelsen är låg. Den föreslagna planen medför radhusbebyggelse i 3 plan vilket gör att höjdskillnaden blir påtaglig och inte sammanhängande med befintliga byggnader. Varför inte tillåta 1,5 plan + suterräng våning vilket skulle harmonisera på ett mer naturligt sätt. Liggande förslag innebär en dubblering av tillåten byggnadshöjd. Det kan omöjligt ses som en "länk" mellan bebyggelserna.

Svar: *Mot Videvägen föreslås radhus i motsvarande tre våningar med en "souterrängvåning" mot Videvägen eftersom det finns krav på att garaget på innergården ska vara överbyggt. I ett fullt utbyggt alternativ finns möjlighet att bygga tre våningar mot Videvägen beroende på vilken utformning som väljs. Radhusen mot Videvägen skulle då ha en tillåten nockhöjd som motsvarar en våning högre än befintliga villors nockhöjd.*

Kommunen anser att det sammantaget är en bra gestaltungs-lösning där hänsyn tas till den befintliga bebyggelseskalan.

•Geoteknisk undersökning har gjort men det faktum att det är glacial lera i intill liggande fastigheter betyder att denna kan komma i glidning när stora mängder i angränsande område schaktas bort. Att kommun inte tar ett större ansvar och hjälper befintliga fastighetsägare att säkerställa minimerade risker förefaller svagt. Det är högst osannolikt att byggherren kommer upprätta plan för att säkerställa/mäta att den glaciala leran i närområdet inte sätts i rörelse. Byggherrens intresse i detta är ytterst begränsat. Det betyder att vi i intill liggande fastigheter får ansvara/följa upp att detta inte sker.

Svar: *I detaljplanen regleras markens lämplighet för föreslagen bebyggelse. Enligt den geotekniska undersökningen finns inget hinder mot föreslagen bebyggelse avseende skredrisk. Att byggherren följer Plan- och bygglagen regleras under bygglovsprocessen bl. a. genom tekniskt samråd och upprättande av kontrollplan.*

•Gällande vattennivåer ser vi stora risker fortsatt då intill liggande fastigheter delvis ligger på +30. Det innebär att en höjning på grund av den nya byggnationen med +0,1 innebär att dessa fastigheter delvis hamnar under vatten. Det förefaller märkligt att denna marginal skulle vara tillräcklig. Bör trots allt finnas större fel marginaler då konsekvenserna är stora. Avverkning av stora träd innebär dessutom minskat vatten upptag och potentiell höjning av de lokala grundvattennivåerna.

Svar: *Det finns befintliga diken längs bägge sidor på Videvägen. På Videvägens norra sida planerar kommunen att ersätta det befintliga diket med en dräneringsledning och ytterligare brunn i lågpunkten utefter gångbanekanten i samband med att en trottoar byggs. Dräneringsledningen ska anslutas till det kommunala dagvatten-nätet på + 28,7. En dagvattenutredning har tagits fram i samband med planarbetet och finns tillgänglig med planhandlingarna.*

•Mot Tyresövägen möjliggörs lokaler för centrumändamål vilket är bra. Var parkerar kunder och besökare till dessa lokaler? Att 14 stycken p-platser för icke boende (kunder till butiker och gäster) skall vara tillräckligt förefaller inte troligt. Följden av detta blir att dessa kommer parkera på Videvägen och tillhörande trottoar. Detta medför direkt fara för de oskyddade trafikanterna och att räddningsfordon riskerar att inte komma fram.

Svar: *Kommunen bedömer att antalet parkeringsplatser som är möjliga att uppföra räcker för föreslagen markanvändning. Infartsparkeringen som finns i direkt anslutning till planområdet nyttjas främst dagtid. Det är kommunens ansvar att säkerställa att Videvägen bibehåller sin funktion med god framkomlighet och bra trafiksäkerhet.*

•Vidhåller att belastningen av Videvägen idag är hård givet dess beskaffenhet. Vilka mätningar har gjorts och under vilka perioder? Är säker på att en mätning skulle visa att trafiken är hög i förhållande till antalet hushåll/fastigheter utmed Videvägen. Kräver därför en redogörelse för tidigare mätning och om det inte finns en utredning i frågan.

Svar: *Det finns ingen mätning gjord. Videvägen är en lokalgata som i huvudsak trafikeras av boende. Parallellt med vägen löper Tyresövägen som samlar upp trafiken och erbjuder en högre hastighet och därför utgör det naturliga vägvalet för de som inte*

bor längs Videvägen. Om Videvägen får funktionen av en genomfartsgata kommer kommunen att vidta åtgärder för att styra trafiken till Tyresövägen.

Vidare har vi för avsikt att överklaga den föreslagna detaljplanen till länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen då vi anser att förslaget inte ligger i linje med befintlig bebyggelse samt ökade risker för barn och boende i området.

Svar: Kommunen noterar synpunkterna. Mer information om hur man överklagar planen kommer att meddelas berörda sakägare efter beslut om antagande.

16. Boende på De la Gardies gränd 28

Generellt Tyresö Strand och Östra Tyresö

I stort tycker jag det är positivt med utbyggnaden/detaljplaneringen av Tyresö Strand och Östra Tyresö. Kommunen har lyckats ganska väl i planeringen av bebyggelsen med etappindelningar för indragning av kommunalt vatten och avlopp, anläggning av väg, avstyckningar etc.

Det som jag ser som en stor risk är att kommunen inte tar ett helhetsperspektiv vid planering och utbyggnad av Strandområdet och resten av Östra Tyresö.

Infrastrukturen avseende trafik t ex är tyvärr inte omhändertagen, påstår jag. Den är fel dimensionerad i förhållande till flödet. Trafiksituationen är ansträngd redan idag med hänsyn till både miljö och framkomlighet. Med dagens exploateringstakt/nybyggnation förvärras tillståndet kontinuerligt. Kollektivt resande sker med buss som nyttjar allmän väg och därmed i rusningstrafik dessvärre också blir stående i kö.

Grindstolpen 1 liksom Varvsvägen, Strandängarna och Trädgårdsstaden etapp 3 är inte solitära isolerade företeelser utan ingår i hela området Strand – Östra Tyresö. Vid t ex bullermätning kan respektive område tyckas ha en liten påverkan, men sammantaget blir det betydligt mer.

Jag anser att vid planläggning skall beaktas att vi som bor här skall fortsätta trivas och känna förtroende för kommunens tjänstemän och politiker. Det skall också på samma sätt tas hänsyn till presumtiva "nya" kommuninvånare så att det är attraktivt att flytta hit. Vi som bor här flyttade hit av något skäl, troligen för att vi uppskattar yta och natur och som med förtätning riskerar att försvinna. Ju fler som ska bo här desto tätare mellan husen och desto mindre blir det värt (ytan krymper) och då går värdet förlorat även för dem som det är tänkt skall flytta hit. Även för dem som inte bor här blir tillgängligheten till natur och rekreation därmed mindre.

Mitt förslag till åtgärd på kort sikt är drastiskt att stoppa all nybyggnation/nyinflyttning, åtminstone bör kommunen vara mycket restriktiv. Jag anser att Tyresö kommun framförallt inte ska påbörja eller planlägga några "egna" eller andras byggen som Varvsvägen, Strandängarna, Trädgårdsstaden etapp 3 och Grindstolpen 1 innan trafikproblemet är löst. Längs med Tyresövägen bör det inte tillåtas byggen för bostäder alls, enligt min mening.

Jag tycker att kommunens satsning på gång- och cykelvägar är mycket bra. Det är däremot inte realistiskt att tro att alla kommunens invånare ska gå eller cykla till jobbet.

Majoriteten av de som bor i Tyresö arbetar utanför kommunen och de väljer i huvudsak andra färdmedel. Ett tredje körfält till Tyresövägen borde stå högst upp på kommunens agenda långt före planläggning av ytterligare bostäder. Det tredje körfältet bör avsättas för busstrafik i varje fall på morgonen in mot Stockholm, anser jag.

Mitt "Yttrande över detaljplan för bostadsbebyggelse med centrumändamål vid Grindstolpen 1"

Jag missade tyvärr helt samrådet för området i december förra året. Det är nästan så att jag tror att det var med flit från kommunens sida för att så få som möjligt skulle reagera. Flera som jag talat med känner inte till att det är på gång en detaljplan för Grindstolpen 1 och de blir mycket förvånade när jag berättar om det.

Jag är en ganska flitig besökare på Tyresö kommuns hemsida och blev ganska besviken/förvånad efter att ha läst samrådsredogörelsen och tagit del av Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till detaljplan för Grindstolpen 1. Enligt Tyresö kommun hemsida om planeringen för Strand står att läsa "Trivsamt småskalig bebyggelse och sjönära boenden". Det här verkar vara totala motsatsen till det. Detta med reservation för eventuell feltolkning av text, illustrationer och kartor.

Sbf:s Samrådsredogörelse;

Yttrandena i Samrådsredogörelsen för Grindstolpen 1 (september 2014) från privatpersoner verkar vara ganska samstämmiga. Mina synpunkter sammanfaller i huvudsak med dessa yttranden. Övriga intressenter som till största delen är "auktoriteter" kommer också med några tänkvärda inlägg.

Några av dessa vill jag särskilt framhålla.

1. Buller - Tyresö kommun vill göra avsteg från riktvärdena, avstegsfall A, avseende buller vid detaljplanering för Grindstolpen 1 med hänvisning till att det är ett centralt läge med god kollektivtrafik. Andemeningen med Länsstyrelsens avsteg från riktvärden avseende buller avser storstäder och jag anser inte att Tyresö är en storstad (än) och därför inte heller borde kunna tillämpa något avsteg. Jag håller med Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, SMOHF, yttrande nr 4 under punkt 3 "... Även om bussar har hög turtäthet så är det svårt att definiera området centrumnära så att större avsteg motiveras. ...". För att minimera buller och de antal människor som utsätts för buller behövs en helhetssyn. Trafikförvaltningen, yttrande nr 3, anför "... Eftersom planområdet ligger i ett kollektivtrafikstråk är det mycket viktigt att eventuella störningar från busstrafiken beaktas. Busstrafiken genererar både maximalbuller och lågfrekvent buller. Det lågfrekventa bullret uppkommer vid exempelvis korsningar och busshållplatser där tomgångskörning och inbromsning och acceleration förekommer. ...". Buller (miljöpåverkan) är inte ett problem beroende av en "enskild händelse" som byggande av Grindstolpen 1. Det är en fråga kopplad till hela området (Strand - Östra Tyresö) och dess trafikflöden. Vidjan 5, yttrande nr 15, instämmer jag verkligen med "... Trafikbullret från Tyresövägen är mycket högt och trafiken kommer inte att minska. Detta buller förekommer dygnet runt. Bostäder så nära Tyresövägen borde inte få byggas, med tanke på dom som skall bo där. ...".

2.Utformning - Bebyggelse och dess utformning är något som kommunen absolut kan reglera via detaljplanen. Jag sympatiserar med Vidjan 13, yttrande nr 13, "... Den föreslagna arkitektoniska utformningen ligger ej i linje med befintlig bebyggelse på Videvägen samt i övriga delar av Tyresö strand. ...", "... Vid jämförelse med befintlig bebyggelse upplevs höjdgränserna som orimliga då omkringliggande byggnader är betydligt lägre. ...". Vidare med Vidjan 5, yttrande nr 15, "... Detta kommer att förfula och förändra infarten till Tyresö Strand på ett negativt sätt. ...". Jag håller verkligen med Vidjan 2, yttrande nr 16, "... Strand-området har trots den förtätning som skett sedan 1990-talet kvar mycket av karaktären av småstad/landsort, något som det finns anledning att slå vakt om. Höghus hör definitivt inte hemma i den bilden. Den kraftfulla förtätning av boende och biltrafik som de föreslagna byggnationerna på Grindstolpen 1 skulle i ett slag helt förändra området karaktär, från en landsortsidyll till en trist tätort. ...".

3.Trafik – Det är flera olika typer av transporter till och från dagis, skola, jobb etc på Tyresövägen varje vardag och på det ytterligare förflyttningar till och från idrott, stranden, båten, affären osv. I av kommunen tidigare beställd bullerutredning avseende Trädgårdsstaden etapp 3 står "... antalet maximala bullerhändelser, fordonspassager, ökar markant utmed Strandallén". Detta indikerar inte att färre utsätts för störande buller. Det är inte realistiskt att hoppas på att ett fåtal kör bil. Vidjan 2, yttrande 16, "... I sammanhanget kan inte heller bortses från förtätning av boende som byggnationerna av Strandängarna gett upphov till. Redan idag är området kring den aktuella cirkulationsplatsen (Tyresövägen/Strandallén) hårt belastad trafikmässigt under rusningstid. Och det i ett läge när byggnationerna av Strandängarna är långt ifrån genomförd. Det framstår som utopiskt att genomföra de föreslagna byggplanerna på Grindstolpen utan att totalt lamslå trafiken i området under överskådlig tid. ...".

Sbf:s förslag på detaljplan;

I förslaget till detaljplan är illustrationen av möjlig bebyggelse inom Grindstolpen 1 grotesk! Jag opponerar mig starkt mot det förslaget.

En tunnel för cykel- och gångtrafikanter under Tyresövägen är en mycket bra idé, liksom att flytta busshållplatsen, riktning mot centrum, öster om rondellen. Jag har sett många farliga situationer med springande personer från infartsparkeringen som ska med bussen.

Bra att Tyresö kommun villkorar bygglov mot sanering av markföroreningar!

För området Grindstolpen 1 har jag lite alternativa förslag till Sbf;

1.Helst behöver det inte bebyggas alls och kan utgöra ett rent naturområde, med en bullervall. Alternativt kombineras med att utöka infartsparkeringen något.

2.Låt det vara kvar som småindustri lämplig för området, som skulle kunna tillåtas vara i två plan och fungera som en bullerskärm.

3.Om det är "tvunget" att bebyggas – planera för verksamhet typ handel (klädbutik, hantverk), service (tandläkare), idrott (dans, gympa) etc, som skulle kunna tillåtas vara i två plan och fungera som en bullerskärm.

4.BOSTÄDER SKA UNDVIKAS. Det måste i så fall kravställas på en ordenligt bullervall (föredras) eller ett rejält bullerplank. Mitt förslag är radhus som "följer" naturen/"böljar fram" med takvegetation, exempelvis Sedumtak. På södra sidan går det kanske att göra "trädgård" och på norra sidan "naturtomt"/ej anlagd som följer bullervallen. Håll minst 4,5 m från tomtgräns inga "stadsradhus".

5.ABSOLUT INTE 3 VÅNINGAR ELLER MER!!!

Beakta Länsstyrelsen i Stockholms län rapport 2007:3, Trafikbuller i bostadsplanering - En vägledning för detaljplanläggning med hänsyn till trafikbuller, från kapitel 3:

"De riktvärden som tillämpas är från början inte satta direkt utifrån hälsoaspekten, utan ifrån hur störda människor upplever sig vara. Cirka 20 procent av befolkningen anser sig störda redan vid bullernivåer på upp till 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad.

Forskningsresultat på senare år visar dock att det finns en korrelation mellan riktvärdena och hälsoeffekter. Miljön kan därför inte betraktas som god ur miljömedicinsk synpunkt även om riktvärdena inte överskrids."

Från kapitel 5:

"I den stadsbyggnadsstrategi som tillämpas i de centrala delarna av länet prioriteras komplettering och förtätning av befintliga stadsdelar och tätorter. Utifrån denna strategi formulerar Länsstyrelsen tre grundläggande utgångspunkter för sina ställningstaganden:

- Det är inte förenligt med ett hållbart samhällsbyggande att lösa bullerproblemen genom att planera för en utspridd bebyggelse som leder till långsiktigt ökat biltrafikarbete med därtill hörande negativa miljö- och hälsokonsekvenser.
- Av hänsyn till människors hälsa ska inomhusvärdena alltid klaras, vilket regleras i BBR.
- Riktvärden bör tillämpas likvärdigt för alla typer av bostäder och oberoende om de planeras tillkomma genom nybyggnad eller genom att lokaler byggs om till bostäder."

Första punktsatsen ovan ur kapitel 5 i Länsstyrelsen i Stockholms län rapport 2007:3 är tyvärr så som jag ser att Tyresö kommun agerar.

Generella synpunkter om området;

- Jag tycker att det är alldeles för få s k grupphus i Tyresö. Värmdö är här ett föredöme. Om intentionen är att förtäta, bygg villor i grupp typ De la Gardies gränd fast i modern tappning
- Det är viktigt att så långt möjligt behålla gång- och cykelväg/stråk som är skilt från biltrafik
- Häckar och bilar är ingen bra kombination, i vart fall inte i direkt anslutning mellan tomtgräns och bilväg. Kan fungera med gång- och cykelväg som "buffert".
- Parkering bakom plank och häck ökar stöld- och förstörelserisk etc, öppna upp synligt men ändå med träd och låga växter, om det måste vara separata gemensamhetsparkeringar. Bättre i så fall med parkering på gatan
- Smala gator kan vara pittoreskt, men en säkerhetsrisk exempelvis vid brand eller annan fara/utryckning
- Utnyttja befintliga vägar så långt möjligt.

Jag skulle nog kunna lägga till mer och speciellt har jag idéer på själva utformningen. Det är svårt att göra i text och skulle vara lättare att göra tillsammans med någon ansvarig i kommunen.

Tyresö Strand och Trädgårdsstaden är ett mycket trevligt område och jag vill speciellt framhålla Strandtorget som lyckat. Jag hoppas Tyresö kommuns beslutsfattare tar mina inlägg i beaktande. Era synpunkter emottages tacksamt. Lycka till med beslutet

Svar: Inom kommunen pågår ett ständigt arbete med att förbättra kommunens stads- och gatumiljöer både ur gestaltungs- säkerhets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Bullerfrågan har utretts i en bullerutredning som finns tillgänglig tillsammans med planhandlingarna på kommunens hemsida. Kommunen har bedömt att en god boendemiljö går att uppnå med hjälp av avstegsfall A.

Vid planläggning informeras berörda sakägare. Pågående planprojekt läggs löpande ut på kommunens hemsida och annonseras enligt Plan- och bygglagen.

Under arbetet med detaljplanen har bl.a. nya gång- och cykelvägar omkring planområdet i samband med Tyresövägprojektet utretts.

Fastigheten Grindstolpen 1 ägs inte av kommunen och det finns inga planer på att förvärva fastigheten. Markägaren har visat intresse att bygga flerfamiljsbostäder på fastigheten och kommunen ser det som positivt eftersom marktillgången för bostäder är begränsad..

En ny översiktsplan (ÖP) för Tyresö är under arbete och kommer att tas ut på samråd under våren 2015. Tyresöborna har i samband med ÖP-arbetet möjlighet att ytterligare föra fram synpunkter på kommunens fortsatta bebyggelseutveckling.

17. Vidjan 6

Yttrande över detaljplan för bostadsbebyggelse med centrumändamål vid Grindstolpen 1 Här kommer yttrande i samband med plangranskning avseende rubricerad plan. Synpunkterna/frågorna rör till stor del samma områden som i samrådsskedet.

Allmänt

Tyresö kommun växer både genom förtätningar i centrala delar av kommunen som i omvandlingsområden på Tyresöhalvön. Denna utbyggnad medför stora krav på god planering så att man inte skapar nya problem. Vidare måste kommunens försök att få fler att åka kommunalt förstärkas.

Ändra den nu gällande detaljplanen för att skapa en infartsparkering på den nu aktuella fastigheten. Befintlig infartsparkering nyttjas av många.

I planbeskrivningen informeras om att området norr om Tyresövägen öster och Strandallén (fd Brädgården) är planerad för skola och förskola. Detta medför ytterligare bilar som skjutsar barn och ungdom till skolan och förskolan. Ska man få fler att övergå till att åka buss måste fler infartsparkeringar skapas.

Kommunen som har planmonopol kan besluta om att fastigheten ska bli infartsparkering och köpa marken av nuvarande fastighetsägare.

Svar: Fastigheten Grindstolpen 1 ägs inte av kommunen. Kommunen bedömer att intresset att skapa nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen väger tyngre än att bygga ytterligare infartsparkeringar. Kommunen arbetar dock ständigt med att förbättra trafiksituationen, bl.a. genom att planlägga och anlägga infartsparkeringar och planera för ytterligare körfält på Tyresövägen.

Tyresövägen/buller

När planeras Tyresövägen få ett tredje körfält på denna del?

Kommer vägen bräddas norrut?

Svar: En plan för Tyresövägens framtid finns och kommunen arbetar nu bl.a. med en s.k. "fyrstegsprincip" enligt nedan:

1. Tänk om. Kan vi påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt?
2. Optimera. Kan vi mer effektivt utnyttja den befintliga infrastrukturen?
3. Bygg om. Begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt. Genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Det fjärde steget betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Planering och pågår för att kunna bredda Tyresövägen. En förutsättning för att kunna bygga om "flaskhalsen" vid Petterboda är en nedgrävning av Vattenfalls kraftledning. En nedgrävning skulle skapa plats för ett ytterligare körfält samt nya gång- och cykelvägar. Kommunen har dock inte själv rådighet i frågan eftersom Vattenfall först måste gräva ned kraftledningen.

I planarbetet har tagits hänsyn till ett eventuellt tredje körfält samt behovet av en ny gång- och cykeltunnel mellan Tyresövägen norra resp. södra del i höjd med planområdet. För aktuell/ ytterligare information om vad som händer angående Tyresövägen, se kommunens hemsida:

http://www.tyreso.se/Boende_miljo/Nyheter/Vad-hander-pa-Tyresovagen/

I planbeskrivningen står det att Tyresövägen har en kapacitet på 18 000 fordon/dygn och att f.n. uppgår trafiken till ca 17 000 fordon/dygn.

I trafikbullerutredningen ADAC, daterad 2014-09-06, står det att beräkningen av trafikbuller är utförd med följande trafikmängder år 2030;

Tyresövägen öst 13 200 fordon/ årsmedeldygn

- " - väst 18 800 - " -

Motsvarar summan f.n. 17 000 fordon/dygn framtida (=år 2030) summa 18 800?

Om det är så slås man av den låga ökningen av trafiken under ca 15 år, kan den vara riktig? Är de ljudnivåerna som redovisas genomsnittliga värden?

Om det är så vad kan man då beräkna de högsta värdena till under högttrafik, vardagar 07.00 -09.00 och 16.00–18.00?

Svar: Ju längre västerut på Tyresövägen, desto mer trafik. På den del av Tyresövägen där det går som mest trafik samtidigt som det bara finns ett körfält i varje riktning passerade 2011 (då Trivectors utredning gjordes) 17 000 fordon per dygn. En aktuell

trafikmätning (oktober 2014) har gjorts på Tyresövägen i höjd med Björkvägen (strax öster om planområdet). Enligt mätningen passerar drygt 10 000 fordon per dygn. Planbeskrivningen har kompletterats i denna del.

I samrådsredogörelsen så bemöter förvaltningen våra liknande synpunkter med "Om detaljplanen kommer att genomföras kommer det att innebära lägre bullernivåer för de fastigheter som befinner sig söder om planområdet". Man kan notera att man inte kommenterar bullersituationen i den nu planerade detaljplanen.

Vi tror fortfarande att det blir en orimlig bullersituation i planområdet och är mycket tveksam till att kommunen ska planera för sådana boendemiljöer.

Svar: *I samrådsredogörelsen har kommunen tyvärr missförstått frågan och beklagar detta. Bullersituationen inom planområdet har utretts i den bullerutredning som tagits fram i samband med planarbetet och på plankartan föreslås bestämmelse om störningsskydd inom planområdet. I bullerutredningen har hänsyn tagits till den ökande trafiken i området d.v.s. trafikprognoser för 2030 gällande Tyresövägen. Kommunen anser att en god boendemiljö kan uppnås inom planområdet med hjälp av avstegsfall A.*

Dagvatten

Nu i granskningskedet finns en dagvattenutredning WRS och Akva Novum, daterad 2014-08-25. Utredningen pekar på de problem och risker som finns med den föreslagna byggnationen.

I utredningen framgår att utrymmet för en infiltrationsanläggning i marken är begränsad över högsta grundvattenytan. Vidare skriver man att "husgrundsdräneringen bör bland annat av denna anledning kopplas till kommunens dagvattenledning eller avledas i separat ledning" samt eventuellt "bör dräneringen pumpas".

På plankartan redovisas, som n3, mark som ska möjliggöra infiltration av dagvatten vilket inte är riktigt rätt, det är mer frågan om fördröjning av visst dagvatten.

Svar: *Kommunen har inte möjlighet att reglera fördröjning av dagvatten som en planbestämmelse i detaljplan. Bestämmelsen "n3" ställer krav på att infiltration ska vara möjlig vilket i sin tur medför viss fördröjning av dagvattnet.*

Under kapitel 4 redovisas att den korrigerade årsmedelbörden är 665 mm/år.

Vi uppfattar att det är ett representativt baserat på statistik.

Vid långsiktig planering, som det är frågan om här, måste man ta hänsyn till framtida klimatförändringar, bla i form av mer och kraftigare nederbörd.

Rekommendationerna i branschen är att man bör räkna med + 20-30%.

Om man förutsätter att man i utredningen inte har beaktat klimatförändringar så bör utredningen kompletteras med ett sådant perspektiv.

Frågor som bl.a. då bör tas upp är om/hur konsekvenserna av klimatförändringar påverkar föreslagen dagvattenhanteringen;

Svar: *Den korrigerade årsmedelnederbörden används för att beräkna föroreningsmängder som genereras i dagvatten. Enligt svenska och europeiska normer ska anläggningen och ledningssystemet klara ett så kallat 10-årsregn. Statistiskt sett*

kommer högsta flödet efter 10 minuter. Exempelvis ska magasinet på innergården (ex. 37 m³) klara volymen från ett 10-årsregn som pågår i 110 minuter. Magasinet bedöms kunna utformas så att lagringskapaciteten kan bli ännu större.

I de nya branschrekommendationerna (som är på remiss, P110) rekommenderas en klimatfaktor på 1,25. Detta skall tas i beaktning vid dimensionering av ledningar vid projektering och regleras vid tekniskt samråd i samband med bygglovsprocessen.

- Hur mycket större måste dagvattenmagasinen (för fördröjning) vara för att uppnå samma effekt (utjämnat flöde och föroreningsmängder)?

Svar: *Dagvattenmagasinen bedöms inte behöva vara större än vad som föreslagits i dagvattenutredningen. Innergårdens föreslagna magasin (se dagvattenutredningen) har en överkapacitet på 80-300% och magasinen 1-6 (se dagvattenutredningen) har en överkapacitet på 150-500% och klarar därmed en ökning på nederbörd med 20-30 % med god marginal.*

- Kommer grundvattennivåerna att påverkas?

Svar: *Grundvattennivån påverkas och regleras till stor del av husdräneringen och nivån kan höjas lokalt på fastigheten vid långvarig och hög nederbörd. Infiltrationskapaciteten i marken i området är hög och byggnaderna anläggs med dräneringsledningar som kontrollerar grundvattennivån runt fastigheten. Även här ska dimensioneras för en ökad nederbörd till följd av klimatförändringar enligt P110.*

- Ökas riskerna för problem med dräneringen från husgrunder?

Svar: *Nej, omkringliggande fastigheter påverkas inte. Vägdränering och ledningsgravar har en vattenavledande effekt och utgör gränser mellan Grindstolpen och grannfastigheterna. Ledningarna skall, som tidigare nämnts, dimensioneras för framtida flöden även med hänsyn klimatförändringar.*

18. Grinden 7

Synpunkter:

Vi har tagit del av era svar till våra tidigare synpunkter men anser att ni omedvetet eller medvetet missförstått frågorna vilket gör att dessa synpunkter kvarstår.

Vi har tagit del av och ställer oss bakom utlåtandet från Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen.

I planbeskrivning använder ni begreppen stadsradhus, stadsbebyggelse och att använda ett avsteg för trafikbuller i enlighet med stadsmiljö, hur kan ni motivera stadsbebyggelse när den nya byggnaden är det enda huset på Videvägen som kommer att ha denna arkitektur? När vi flyttade hit 2013 var en av orsakerna att vi valde Tyresö Strand för dess skärgårdsmiljö och naturområden. Att tillåta bebyggelse av stadskaraktär på och längs Videvägen är ett stort övertramp att värna om den befintlig boendemiljö. Bebyggelsen i och längs Videvägen består av stora villatomter med enbostadshus alternativt sommarstugor och i direkt anslutning till ett naturreservat. Söder om

Tyresövägen finner man heller ingen stadsbebyggelse, planerade bebyggelsen kommer bli det enda av sitt slag och på ett negativt sätt sticka ut över befintlig bebyggelse.

Svar: Tyresö Strand är ett av kommunens snabbast växande områden. Området väster om Strandtorget kommer att förtätas med ytterligare flerbostadsbebyggelse enligt gällande översiktsplanen från 2008.

Motiveringen som ni uppgett för att kunna bygga detta är bra kollektiv trafik, denna motivering anses inte tillräcklig för att motivera stadsbebyggelse. Detta kan absolut inte förknippas med stadsmiljö! Om denna motivering ska användas kommer hela kommunen betecknas som centrumnära med tanke på kollektivtrafiken. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har också kommit till samma slutsats att området inte kan betecknas som centrum nära med enda motiveringen av bussarnas turtäthet.

Svar: Se svar till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (6).

Att det råder brist på näringsverksamhetslokaler i området kan verka ironisk när det ligger ett stort stenbrott i området som borde användas.

Svar: Platsen (stenbrottet) kommer tills vidare användas som tillfällig masshanteringsplats under tiden för utbyggnaden av östra Tyresö. Därefter kommer området planeras för Trädgårdsstaden, etapp 3.

I ert svar i samrådsredogörelsen att jämföra Maria Sofias väg med Videvägen är helt irrelevant. Maria Sofias väg består av flerbostäder och inte den typen av bebyggelse som finns på Videvägen.

Svar: På Maria Sofias väg är bebyggelsen blandad, med 1- till 4 våningar.

Trafiksäkerheten på Videvägen minskas då det blir en ökad trafik på en redan smal väg och med ett högt antal fotgängare.

Svar: Utanför planområdet planeras för en ny trottoar med anslutning till den nya planerade gång- och cykeltunneln i samband med parkstråket för att öka trafiksäkerheten.

I samrådsredogörelsen för den nya detaljplanen är höjden på planerad bebyggelse differentierad för att möta omgivande bebyggelse. Detta anses inte vara fallet eftersom omgivande bebyggelse består av 1-1 ½ plans byggnader och planerad bebyggelse startar med 3 plan. Att placera uteplatser på plan 3 i direkt närhet till tomt gränsen kommer ha en negativ effekt på vår boende miljö.

Planerade uppförandet av uteplatser på tredje våningen i omedelbar närhet till tomtgräns längs V.V. kommer inskränka på vår uteplats, lokaliserad på markplan. De ekonomiska konsekvenserna för vårt vidkommande kommer bli av signifikant betydelse och kan inte förbises.

Svar: Högre bebyggelse (upp till 6 våningar) tillåts bara direkt mot Tyresövägen. Mot Videvägen tillåts 3 våningar.

Planbestämmelserna tillåter sedan endast radhus mot Videvägen och parkstråket för att behålla känslan av småskalighet. Kommunen bedömer att det är en bra lösning.

Detaljplanen reglerar inte hur uteplatser ska orienteras utan det regleras i ett separat kvalitetsprogram. Enligt kvalitetsprogrammet som tillhör planen, ska uteplatser till radhusen även ordnas mot innergården.

Tyresö Strand är ett av Tyresös snabbast växande områden med stark inflyttning. Kommunen bedömer att det ligger i det allmänna intresset att tillhandahålla byggbar mark i takt med efterfrågan. Nya grannar innebär ofta ett större underlag för bl.a. service, vilket på sikt även utgör underlag för långsiktig värdeökning.

Prickad mark på befintlig detaljplan för Videvägen skall respekteras även i en ny detaljplan. Det som är prickad mark idag följs av resterade bebyggelse på Videvägen. Konsekvensen av att bygga på prickad mark har inte beaktats dvs. hantering av snöröjning, ökad belastning på dagvatten då ett naturligt dike försvinner och flertalet träd.

Svar: *Tidigare detaljplan upphävs i samband med att en ny detaljplan vinner laga kraft. Till detaljplanen finns en tillhörande dagvattenutredning där hänsyn tas till vegetation som försvinner och vilka fördröjande åtgärder som rekommenderas för att minimera dagvattnet. Representanter från kommunens bl.a. gata/parkenhet ingår i den projektgrupp som tagit fram detaljplanen och i arbetet tas hänsyn till kommande driftsfrågor på allmän platsmark t.ex. snöröjning.*

Att införa tung trafik med medförande buller och störning då ni redan har gjort ett avsteg att ha en tyst sida är inte genomtänkt. Därför måste soptömningen ske från Tyresövägens sida.

Svar: *Mot Tyresövägen föreslås i detaljplanen in- och utfartsförbud. Enligt kvalitetsprogrammet kommer soprum att lokaliseras mot Videvägen. Avfallshantering kommer att ske med ordinarie turer på Videvägen och bedöms inte bullra/ störa i större utsträckning än nuvarande förhållanden.*

Förslag på åtgärder:

Först och främst kan vi inte tycka att en detaljplan för stadsbebyggelse kan motiveras. Ta områdets karaktär i beaktande vid planering av en ny detaljplan dvs. en skärgårdsmiljö.

Vänligen respektera även i en ny detaljplan de exciterande prickade områdena dvs. inga byggnader i tomtgräns med en nockhöjd på 10m.

Var god att differentiera bygget till omgivande bebyggelse, bygg 1-2 plans hus. Delge plan för snöröjning, hantering av dagvatten och ökad trafik på Videvägen.

Svar: *Detaljplanen föreslår upp till tre våningar mot Videvägen men byggrätten möjliggör inte byggnation i 3 fulla våningar. Snöröjningen på Videvägen sker fortsatt i kommunens regi utifrån det allmännas intresse. Dagvattnet från fastigheten ska hanteras enligt dagvattenutredningen.*

Trafiken ökar något till fastigheten Grindstolpen 1, i och med ökad bebyggelse, medan trafiken på övriga delar av Videvägen bedöms öka marginellt. Fastigheten är idag

planlagd för småindustri – generellt ett användningsområde med större andel tyngre transporter. Eftersom föreslagen detaljplan endast föreslår bostäder bör andelen tunga transporter i området på minska. Infarten till industrifastigheten är idag från Videvägen.

Inom befintlig detaljplan finns inget som hindrar andra småindustriverksamheter -än den befintliga att etablera sig inom fastigheten eller bygga ut verksamheten. Kommunen anser att ny planläggning för bostäder på fastigheten bättre överensstämmer med befintlig miljö runt Videvägen och att industrifastigheter med fördel lokaliseras till andra delar av kommunen.
