

Detaljplan för

Nödesta 10:2 m fl samt del av Mulstavägen

Tungelsta, Haninge kommun

Planbeskrivning



Handlingar

Detaljplanen består av:

Plankarta skala 1:1000
Planbeskrivning inklusive behovsbedömning
Genomförandebeskrivning

Bakgrund

Banverket planerar för närvarande (våren 2009) för en utbyggnad av dubbelspår till Tungelsta station. Detta innebär bland annat att järnvägsövergången vid Mulstavägen stängs och ersätts av en bro över järnvägen i ett nytt läge.

Ägaren till fastigheten Nödesta 10:2 har dessutom framfört önskemål om planläggning för industri för fastigheterna.

Banverkets planering bedrivs med stöd av lagen om byggande av järnväg (järnvägslagen) i en järnvägsplan. Planeringen av bron över järnvägen sker i järnvägsplanen medan Haninge kommun ansvarar för planeringen av den övriga delen av Mulstavägen som sker enligt plan- och bygglagen genom denna detaljplan.

Det är för närvarande oklart när byggnadsarbetena kommer igång.

Planeringsarbetena har skett i nära samarbete mellan Banverket och kommunen. Under arbetet med järnvägsplanen har flera samrådsmöten med boende i området skett beträffande järnvägens utformning, vägdragning, bro och bullerskydd inom ramen för järnvägsplanen där även kommunens representanter har närvarat. Järnvägsplanen har varit utställd under januari och februari 2009. Två alternativ för utformningen den planskilda korsningen har diskuterats – tunnelalternativ och broalternativ för Mulstavägen. På grund av hög grundvattennivå i området skulle ett tunnelalternativ ställa sig alltför kostsamt varför broalternativet har valts. Järnvägsplanen beräknas kunna fastställas under hösten 2010.

Stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag av Kommunstyrelsen 2008-05-26 att upprätta en ny detaljplan för övergången vid Mulsta och för fastigheten Nödesta 10:2.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att göra det möjligt att ersätta Mulstavägens tidigare järnvägsövergång i samma plan med en vägbro över järnvägen. Dessutom skall planen göra det möjligt att bygga för verksamheter som inte är störande för omgivningen inom fastigheten Nödesta 10:2.

I planen ingår, förutom järnvägsövergång och verksamhetsområde, även en vändplan för större fordon vid Industrivägen och ett parkområde mellan den nuvarande Mulstavägen och den nya.

Behovsbedömning

Med utgångspunkt från den checklista för behovsbedömning av särskild miljöbedömning som upprättats med anledning av detaljplanen görs bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte innebär betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten och andra resurser enligt 5:18 PBL. En miljöbedömning enligt MB 6:11 – 6:18 krävs således inte.

Miljöaspekter kommer att hanteras inom ramen för fortsatt detaljplanering och byggande inom området. Kommunens checklista för behovsbedömning (som bygger på förordningen om miljökonsekvenser, bilaga 2 och 4) kommer att användas som underlag för att vidta åtgärder att undvika, minimera, utjämna och ersätta negativ miljöpåverkan.

Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget i Mulsta och omfattar Mulstavägen både på södra och norra sidan av järnvägen. Det omfattar även fastigheten Nödesta 10:2 samt marken fram till industriområdet i norr. Norr om järnvägen sträcker det sig fram till och med korsningen med Gökvägen, i väster fram till industriområdet. Söder om järnvägen omfattar detaljplanen den nya vägsträckningen fram till och korsningen med Stabergsvägen. Bron över järnvägen regleras inte i detaljplanen utan regleras i stället av den järnvägsplan som Banverket upprättar. Planområdet är cirka 4 ha stort.



Planområdets läge

Detaljplaner

Området är inte planlagt.

Program för planområdet

Eftersom planen stämmer väl överens med översiktsplanen har inte något program upprättats.

Riksintressen

Järnvägen är av riksintresse för kommunikation.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Gator och trafik

Gatunät

När järnvägen byggs ut kommer den nuvarande korsningen i plan med Mulstavägen att stängas. Det är dock viktigt att det finns en övergång för biltrafik över järnvägen så att inte järnvägen blir en barriär. I kommunens översiktsplan är området på den östra sidan om plankorsningen vid Mulsta utpekat som ett område lämpligt för bebyggelse. Det är viktigt att boende på ömse sidor järnvägen kan nå varandra på ett enkelt sätt.

Det föreslagna läget är valt eftersom det ligger så långt möjligt från befintliga bostäder och det är möjligt att ta stöd av befintlig vall längs industriområdet. Det finns även möjlighet att utnyttja industrimarken på ett effektivt sätt samtidigt som personbilstrafik inte blandas med tung trafik till industriområdet.

Mulstavägen kommer att byggas om till en planskild korsning och ”nya Mulstavägen” förläggs på en bro över järnvägen. Även ett alternativ med vägen i tunnel har övervägts men har förkastats eftersom grundvattnet ligger relativt ytligt i området. Det skulle innebära en tekniskt mer komplicerad lösning beträffande konstruktion och pumpning med eventuell påverkan på grundvattnet.

Den nya sträckningen av Mulstavägen går från korsningen med Långvägen, förläggs på den redan befintliga vallen mot industriområdet och går sedan på en bro över järnvägen och ansluter till Stabergsvägen.



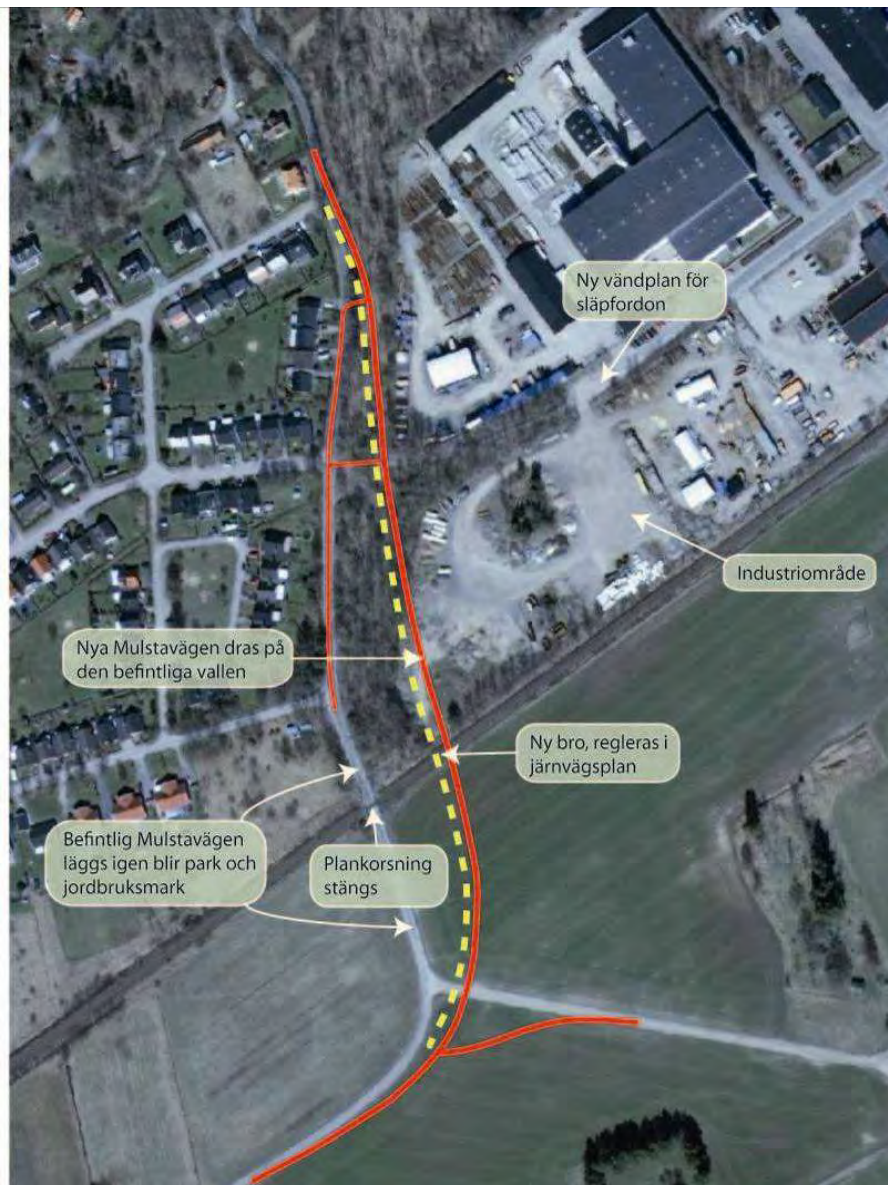
Den befintliga plankorsningen stängs och ersätts av en bro som landar vid Stabergsvägen till vänster i bilden

Två körfält och en gång- och cykelbana ligger på den södra sidan från Långvägen fram till korsningen vid Stabergsvägen planeras för ”nya Mulstavägen”. Kommunen anser det dock att det skulle vara lämpligt om cykelbanan fanns även från Gökvägen. Den nya bron beräknas bli cirka 170 meter lång och planeras att byggas i sex spann. Den är tänkt att bli en balkbro i betong med två balkar och en fri brobredd av 10,5 m inklusive 3 meter för gång- och cykelbanan. På gång- och cykelbanesidan är det tänkt att räcket skall utföras upp till 1,4 meters höjd.

Den nya sträckningen kommer att ingå i huvudvägnätet.

Den befintliga delen av Mulstavägen, ”gamla Mulstavägen”, kommer till största delen att bli kvar på den norra sidan om järnvägen och fungera som kvartersgata. Den ansluts till ”nya” Mulstavägen med två anslutningar för att bibehålla en god tillgänglighet för bebyggelsen väster om vägen. På den södra sidan om järnvägen kommer den ”gamla Mulstavägen” att tas bort och marken återställas.

Området för Industrivägen breddas där nuvarande vändplats ligger för att göra det möjligt att bygga en fullstor vändplats för släpfordon.



Detaljplanens innehåll

Trafik

En trafikutredning Tungelsta-Västerhaninge har genomförts av Structor år 2006. I prognosen för år 2025 med scenariot att Stavsvägen byggs på det sätt som nu planeras anges att Mulstavägen för en ökad trafik öster om järnvägen, från dagens cirka 500 fordon/dygn till cirka 1 000 fordon/dygn.

Landskapsbild och vegetation

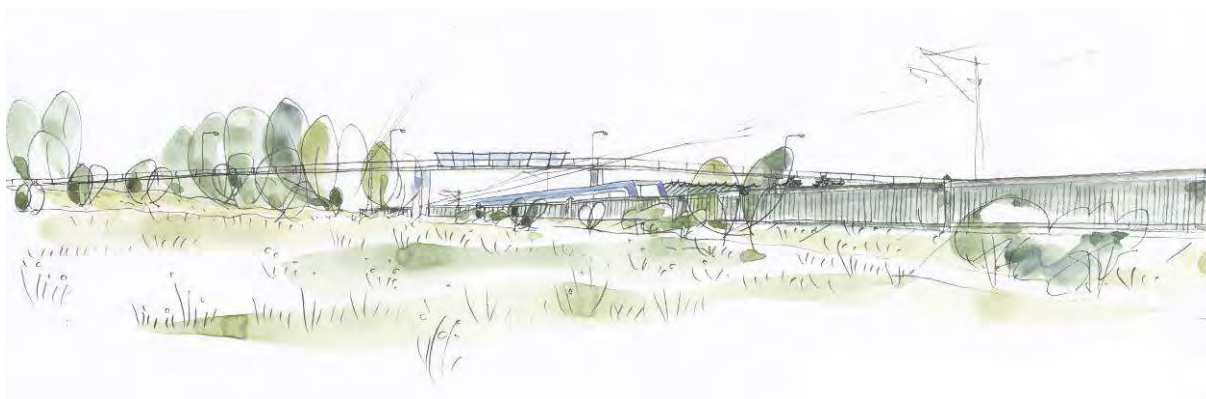
Södertörns landskap är ett spricklandskap, präglad av en lång tid som jordbruksbygd. Det är småbrutet med flacka lerslätter som bryts av berghällar, delvis inbäddade i morän. Sprickorna ligger i öst-västlig riktning medan den aktuella järnvägssträckan Västerhaninge – Tungelsta går i nordostligt och sydvästlig riktning, det vill säga en riktning tvärs sprickdalarna.



Södertörns landskap är präglat av lång tid som jordbruksbygd

Landskapsbilden förändras i och med att en bro byggs över järnvägen. Den bedöms ha en betydande påverkan på landskapsbilden i den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats i samband med framtagandet av järnvägsplanen. Bron bryter horisonten som idag markeras av trädtoppar. För de kringboende blir bron ett storskaligt inslag i det idag lågmälda landskapet. Bron hanteras inte i denna detaljplan utan i järnvägsplanen som upprättas av Banverket.

Brons landfästen modelleras med flacka lutningar, på vägens södra ände planeras landfästet som en åkerholme.

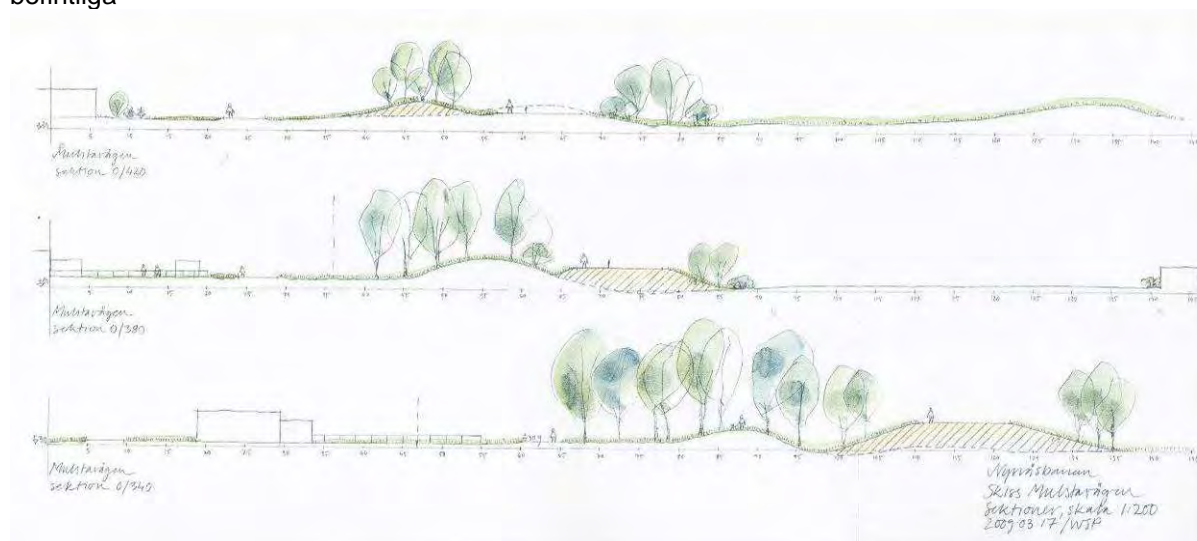


En ny bro byggs över järnvägen

Man planerar att utforma området mellan ”nya” och ”gamla” Mulstavägen som en park. Avsikten är att ny vegetation som ansluter till den befintliga ska planteras.



Området mellan "nya" och "gamla" Mulstavägen planteras med vegetation som ansluter till den befintliga



"Nya" Mulstavägen läggs bredvid den befintliga bullervallen

Vid det planerade industriområdet används marken redan idag för uppställningsplats och flishantering vilket präglar landskapsbilden.



Det planerade industriområdet



Vegetationen vid den nuvarande bullervallen

Natur

Geotekniska förhållanden

Jordlagerföljden varierar inte mycket längs med sträckan i den södra delen. Översta skiktet består av organisk ytjord alternativt fyllning bestående av grus, silt och sand. Under det översta skiktet finns silt, skiktad varvig lera som på större djup ligger på fast lagrad friktionsjord. I den norra delen av området består marken av grus, sand och silt ovanpå den ursprungliga torrskorpeleran vilken i sin tur vilar på en mer siltig lera med sandskikt.

Förorenad mark

Någon uppgift om förorenad mark utefter den aktuella sträckan finns inte, men förekomst av markföroreningar kan givetvis inte uteslutas.

Fornlämningar

Inom fastigheten Nödesta 10:2 finns två fornlämningar, RAÄ 226:1 och 226:2. Det är två hållristningar. Stensättningarna är borttagna och undersökta 1972. Fornlämningen har markerats på plankartan.

Innan markingrepp inom, eller inom en radie om 50 meter från fornlämningsområdet företas, krävs tillstånd enligt Kulturminneslagens kapitel 2. För markingrepp inom en radie av 200 meter krävs samråd med länsstyrelsen.

Bebyggelse

Verksamheter

I planområdets östra del föreslås en ”hantverksby” med verksamheter som inte är störande för omgivningen. Till exempel kan mindre verkstäder, lager eller kontor med mera inrymmas här. Bebyggelsen får vara högst 9 meter totalhöjd över marknivå och den totala byggnadsarean får högst uppta 33 % av fastighetens area. Den tillkommande bebyggelsen kommer att likna bebyggelsen i omkringliggande kvarter.

Det nya industriområdet får sin in- och utfart mot Industrivägen. Beträffande buller se vidare under rubriken Störningar.

Bostäder

Angränsande till planområdet i väster ligger enfamiljshus ungefär i höjd med den befintliga Mulstavägen. Inga nya bostäder planeras i denna detaljplan. Området söder om järnvägen är dock utpekade i översiktplanen som lämpligt för en bostadsutbyggnad.



Den tillkommande bebyggelsen kommer att likna den befintliga på angränsande tomter



Befintliga bostäder angränsande till planområdet med nuvarande Mulstavägen i förgrunden

Störningar

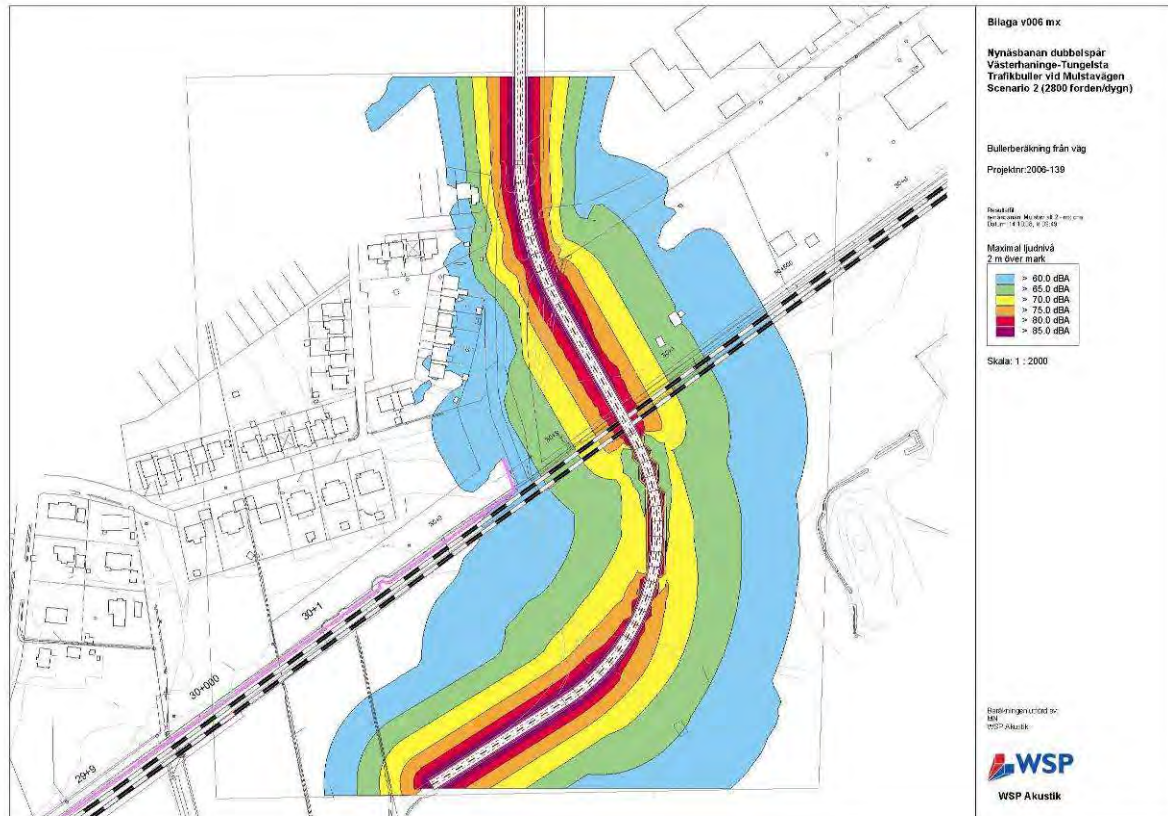
Buller

Industribuller

Naturvårdsverket har utarbetat riktvärden för industribuller i närheten av bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap. Det innebär att högsta ekvivalenta ljudnivån för industrin under dagtid är 50 dBA medan den högsta ljudnivån ekvivalent under nattetid är 40 dBA. I detaljplanen har en bestämmelse beträffande högsta tillåtna ljudnivåer införts.

Trafikbuller

En bullerutredning har utförts av WSP Akustik i november 2008 med avseende på trafikbuller. Beräkningarna visar att Naturvårdsverkets riktlinjer för god ljudmiljö klaras vid de närliggande bostäderna för såväl ekvivalenta som maximala ljudnivåer.



Maximala ljudnivåer mätt 2 meter över mark

Radon

Planområdet ligger inom ett område som enligt kommunens sårbarhetskarta betecknas som finsediment eller berggrund med särskilt låg radiumhalt. Det finns två mindre områden inom fastigheten Nödesta 10:2 som betecknas som normalriskområde. Detta betyder att berggrund och jordarter har låg till normal radiumhalt.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunala vatten- och avloppsledningar finns framdraget till det övriga industriområdet och det finns möjlighet att även bygga ut VA till fastighetsgränsen för Nödesta 10:2. Kommunen avser att bygga ut vatten- och avloppsledningar först när exploatering blir aktuell för fastigheten Nödesta 10:2.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen inom industriområdet skall följa kommunens dagvattenpolicy. Det vill bland annat säga att dagvattnet ska så långt möjligt omhändertas inom fastigheten.

Energi, värme

Fjärrvärme finns inte framdraget till fastigheten utan uppvärmning får ske med egen värmeanläggning. Kommunen ser gärna att förnyelsebar energi används för uppvärmningen av industribyggnaderna. Som exempel kan nämnas solenergi eller biobränsle nämnas.

Administrativa frågor

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år.

Konsekvenser av planens genomförande

Planen bedöms främst innebära konsekvenser för trafiksäkerheten samt landskapsbilden. Trafiksäkerheten bedöms bli bättre för gående och cyklister genom att en separat gång- och cykelbana anläggs. Planskildheten bedöms minska järnvägens barriäreffekt.

Landskapsbilden påverkas genom att bron blir ett dominerande element som tillförs landskapsrummet.

Medverkande

Medverkande tjänstemän:

Maria Borup	Planenheten
Kent Lindgren	Kommunstyrelsekontoret
Ann Wetterström	Mark och exploatering
Petra Lindvall	Park och natur
Ronny Jarnestedt	VA, plan
Lasse Höglund	Teknik
Stein Carlsson	Kultur och fritid
Lasse Lindholm	Lantmäteri

Medverkande konsulter:

Eva Nyberg-Björklund	WSP Stadsutveckling
Tony Andersson	WSP Stadsutveckling

Henrik Lundberg
Planchef

Maria Borup
Planarkitekt