



Detaljplan för Åby entré, del av Åby 1:27
Västerhaninge

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

BAKGRUND

Kommunstyrelsen beslutade 2013-08-26, § 184 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta detaljplan för Åby entré, del av Åby 1:27. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostäder och verksamhetslokaler i bottenplan i ett service- och kollektivtrafiknära läge. Dessa ska utformas på ett sätt som bidrar till att utveckla centrala Västerhaninge enligt de visioner som redovisas i Västerhaninge utvecklingsprogram; en trivsamt och trygg småstadsmiljö med en variation av byggnader, aktiviteter och rum.

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Detaljplaneförslaget har under perioden 2023-07-05 – 2023-09-07 funnits tillgänglig för granskning med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera. I samband med granskningen har materialet varit utställt i Haninge kommunhus foajé och på kommunens hemsida www.haninge.se/abyentre

INKOMNA YTTRANDE

Under granskningen har sammanlagt 34 yttranden inkommit som bemöts nedan. De yttranden som inkom i samband med samrådet finns besvarade i en separat samrådsredogörelse.

Sist i dokumentet görs en sammanställning av de revideringar som gjorts i till följd av inkomna synpunkter. Följande yttranden har inkommit under granskningen:

Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

	Instans:	Inkomme n	Ingen erinran	Med synpunkter	Ej tillgodosedd synpunkt
M1	Länsstyrelsen	2023-09-25		X	
M2	Trafikverket	2023-09-19		X	
M3	Lantmäterimyndig heten	2023-09-07		X	
M4	Skanova	2023-07-06		X	
M5	Polisen	2023-07-06	X		
M6	Postnord	2023-07-06	X		
M7	Svenska Kraftnät	2023-07-12	X		

M8	Luffartsverket	2023-07-21	X		
M9	SRV	2023-08-02		X	
M10	Skogsstyrelsen	2023-08-04		X	
M11	Försvarsmakten	2023-08-15	X		
M12	SMOHF	2023-08-23	X		
M13	Kultur- och fritidsförvaltningen	2023-08-28	X		
M14	Trafikförvaltningen	2023-08-30		X	
M15	Vattenfall	2023-08-31 2023-09-04		X	
M16	SPF Seniorerna Runstenen, PRO Västerhaninge	2023-09-04		X	
M17	Södertörns brandförsvärsförbund	2023-09-04		X	
M18	Fortifikationsverket	2023-10-23	X		

Privatpersoner

GDPR säkrad	Beskrivning	Inkommen	Ingen erinran	Med synpunkter	Ej tillgodosedd synpunkt
P1	Privatperson	2023-07-30		X	X
P2	Privatperson	2023-08-23		X	X
P3	Privatperson	2023-08-24		X	X
P4	Privatperson	2023-08-24	X		
P5	Privatperson	2023-08-24		X	X
P6	Privatperson	2023-08-25		X	X
P7	Privatperson	2023-08-25		X	X
P8	Privatperson	2023-08-26		X	X
P9	Privatperson	2023-08-26		X	X
P10	Privatperson	2023-08-28		X	X

P11	Privatperson	2023-08-28		X	X
P12	Privatperson	2023-09-02		X	X
P13	Privatperson	2023-09-05		X	X
P14	Privatperson	2023-09-06		X	X
P15	Privatperson	2023-09-07		X	X
P16	Privatperson	2023-09-07		X	X

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER MED KOMMENTARER

Synpunkter från myndigheter, organisationer och kommunala nämnder M1

Länsstyrelsen bedömer utifrån deras ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa och säkerhet avseende buller samt risk för ras, skred och erosion.

1. Buller

I samband med samrådet yttrade Länsstyrelsen att kommunen bör överväga att tillämpa Stockholmsmodellen för buller. Kommunen har valt att tillämpa Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande vilket motiveras i samrådsredogörelsen. Länsstyrelsen noterar detta och utgår därför i sitt granskningsyttrande från Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande. Länsstyrelsen kan inte i planhandlingarna se att bostadshusen klarar att tillskapa genomgående lägenheter i hörnlägena ut mot Åbyvägen och delar av Ringvägen. Kommunen behöver visa förslag på planlösningar i planbeskrivningen som visar att aktuella riktvärden kan klaras samt reglera nödvändiga åtgärder platsspecifikt i plankartan. Det innebär att det i vissa lägen krävs att lägenheterna är genomgående eller under 35 kvadratmeter.

2. Skred

Kommunen bör överväga om åtgärder för grundläggning som presenteras i planbeskrivningen ska återfinnas som reglering i plankartan. Beräkningarna i PM Geoteknik visar inte att tillfredställande stabilitet uppfylls för området närmast bäckravinen, Länsstyrelsen bedömer därmed att kommunen inte har visat att marken är lämplig för föreslagen användning.

3. Otydligt vilken säkerhetsfaktor som tillämpats vid bedömning av stabiliteten och om bedömningen har gjorts för kohesionsjord eller sand. I östra delen av planområdet vid ravinen förekommer ett cirka 5-10 meter tjockt lager av finkorniga glaciala sediment bestående av silt eller lera under svallsedimenten/moränen.

4. Kommunen behöver genomföra både odränerade och kombinerade analyser och visa att tillräcklig säkerhetsfaktor för planläggning uppfylls i enlighet med IEG tillämpningsdokument: 4:2010.Tillståndsbedömning/klassificering av naturliga slänter och slänter med befintlig bebyggelse och anläggningar.

5. Kommunen behöver visa om tillkommande laster eller eventuella uppfyllnader från ny bebyggelse riskerar påverka stabiliteten. Även tillfälliga laster, från exempelvis underhålls- och snöröjningsfordon, behöver beaktas. Om begränsningar av laster eller stabilitetshöjande åtgärder krävs för att marken ska bli stabil behöver det regleras på plankartan. Bedömning av markstabiliteten behöver utgå från ogynnsamma förhållanden vad gäller portryck och vattennivåer samt inkludera hur ett förändrat klimat påverkar risken för skred. Kommunen behöver även bedöma om erosion längs bäckravinerna kan påverka stabiliteten över tid och vid behov reglera nödvändiga åtgärder på plankartan.

M1 Planavdelningens kommentarer:

1. Planhandlingar har kompletterats med planlösningar som visar att bostäderna klarar riktvärden enligt förordning (2015:216)

2. Inför antagande har kompletterande geotekniskt underlag tagits fram. Utifrån utförda undersökningar och analyser bedöms ingen planbestämmelse med avseende på risken för ras, skred och erosion behövas för att marken skall vara lämplig för bebyggelsen. Gällande beräkningarna har markanvändningen i områdets östra del närmast bäckravinerna ändrats från bostäder till naturmark, vilket innebär att de tidigare beräkningarna från PM geoteknik inte stämmer. För naturmark tillåts säkerhetsfaktorn i princip vara nära 1,0 förutsatt att eventuella skred är ytliga, att skreden inte kan bli framåt- eller bakåtgripande så att angränsande markanvändningsområden berörs, eller att stabiliteten för denna påverkas. Tillfredställande stabilitet bedöms därför uppnås inom hela planområdet.

3. Då jorden som ligger högre än bäckravinens botten består av huvudsakligen friktionsmaterial (sand) har bedömningen och tidigare beräkning gjorts för material motsvarande sand (35° friktionsvinkel) och inte kohesionsjord som t.ex. lera utgör.

4. Eftersom jorden består av sand har beräkningarna endast utförts med dränerad analys. Odränerade eller kombinerade förhållanden beaktas normalt endast i finkorniga jordar där en portrycksupbyggnad sker så snabbt att en hydrodynamisk fördröjning av volymändringen uppstår.

5. Inför antagande har kompletterande geotekniskt underlag tagits fram som mätt in släntens brantaste del, genomfört sticksonderingar, och gjort provtagning av jordens sammansättning. Inga tecken på instabilitet eller erosion upptäcktes i befintliga slänter mot kvartersbebyggelsen. Närmaste planerad byggnad kommer ligga på ca 15 m avstånd från släntkrönet, vilket innebär att det bedöms finnas tillräcklig buffertzon för att jorden skall ge en nödvändig stabilitet. Byggnadens bärighet och stabilitet är således inte direkt avhängig stabilitetsförhållandena i bäckravinerna. Inga vägar, eller kvartersgator planeras närmast släntområdet utan det är planlagt som naturmark, tex underhålls- och snöröjningsfordon kommer därför inte vara nära släntkrönet för att påverka stabiliteten. Buffertzonen bedöms därför vara tillräcklig för att inte kräva några särskilda restriktioner avseende tillåten last. Avseende förändrat klimat rekommenderas att kommunen utför en regelbunden dokumentation av släntprofilen via inspektion ungefär en gång var 10:e år.

M2

Buller

1. Bullernivåer som redovisas i bullerutredningen prognostiserat för år 2040 bör även redovisas i planbeskrivningen.

2. Föreslagna bulleråtgärder i form av plank som minskar bullernivåerna vid uteplatserna bör inkluderas i planhandlingar. I planbeskrivningen anges att lokala bullerskyddsskärmar ska anordnas för att klara bullernivåerna. Det bör framgå av bullerutredningen att föreslagna bullerskyddsåtgärder kan säkerställa att riktvärdet klaras. Det åligger kommunen att säkerställa att gällande riktvärden för buller kan klaras. Behov av bulleråtgärder som uppstår till följd av exploateringen behöver bekostas av Haninge kommun.

Trafikpåverkan

3. Det framgår av planhandlingar att väg 257 förväntas trafikeras med 19 500 fordon per årsmedelsdygn år 2040. Det framgår dock inte om exploateringen är inkluderad i denna beräkning.
4. Trafikverket anser att trafikpåverkan på det statliga vägnätet behöver förtydligas då detta inte framgår av detaljplanens planhandlingar. Det hade varit önskvärt att kommunen visade en kapacitetsanalys över framkomligheten på väg 257 med prognos år 2040 samt inkludering av den trafik som exploateringen förväntas alstra.
5. I PM Trafik görs antagandet att 90 % av trafiken från Åby 1:27 förväntas gå vidare österut via Ringvägen. Det vore önskvärt om det presenterades ett motiv till detta antagande.
6. Det saknas antagande över den trafik som tilltänkta verksamheterna kommer att generera komplettering med beräkningar över detta behövs. Sammanfattningsvis anser Trafikverket att det behövs mer underlag för att klargöra hur detaljplanens tillkommande trafik kommer att påverka det statliga vägnätet.

Geoteknik

7. Nya belastningar eller schakt i jord kan förorsaka att Nynäsbanan, dess kringutrustning som brunnar, diken mm utsätts för risk för sättningar, försämrade stabilitetsförhållanden som leder till skred för Trafikverkets anläggning eller närliggande mark. Kommunen behöver säkerställa att detaljplanen inte innebär några geotekniska risker för Trafikverkets anläggningar.

Dagvatten

8. Trafikverket anser att det saknas tillräckligt underlag för att bedöma hur Trafikverkets järnvägsanläggning (Nynäsbanan) och omgivningen påverkas av dagvattenflöden efter exploatering. Trafikverket påpekar även översvämningsproblematiken under järnvägen och deras trumma och att exploateringen kan påverka Nynäsbanan negativt. Trafikverket kräver därför en mer detaljerad beskrivning av dagvattensituationen, inklusive modellering, flödesvägar, och platser där vatten kan ansamlas. De påpekar också risker kopplade till att dagvatten leds till Åbyån och att marken kan ha en hög erosionsrisk i ravinen kring Åbyån. Trafikverket kräver därför mer underlag för att bedöma eventuell påverkan på Nynäsbanan.

M2 Planavdelningens kommentar:

1. Figur som visar bullernivåer för 2040 har lagts till i planbeskrivningen.
2. Acceptabla ljudnivåer för uteplatser uppnås under 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt under 70 dBA maximal ljudnivå inom båda byggnadskvarters tilltänkta uteplatser. Haninge kommun ser därför ingen anledning till att bekosta bulleråtgärder till följd av exploateringen. Informationen om ljudnivåer på uteplatser har uppdaterats i planbeskrivningen
3. Den förväntade trafikmängden på 19500 bygger på en modell baserad på Trafikverkets egna uppräkningsstal. Denna modell bygger på en schablon om att trafiken förväntas öka med 1,5% per år fram till 2040 inom Västerhaninge. Inom denna modell tas hänsyn till att olika lokala projekt kommer att genomföras inom Västerhaninge, detta innebär att en hänsyn tagits till projekt som Åby Entré med flera.
4. Planavdelningens bedömning är att detaljplanens påverkan på väg 257 är marginell. Detaljplanen har utrett ett parkeringsbehov som innebär att cirka 150 parkeringsplatser tillkommer åt de boende, besökande och verksamheterna. Bedömningen är att det låga parkeringstalet medför en begränsad trafikmängd och trafikrörelser. Projektet har verkat för att ha ett lågt parkeringstal genom att bland annat möjliggöra för mobilitetstjänster som minskar bilbehovet.
5. Formuleringen i PM trafik ska ses som att 90% av trafiken från planområdet förväntas åka ut på Ringvägen oberoende av vilken riktning som fordonen sedan väljer.
6. Antagande kring hur mycket trafik som verksamheterna kan generera görs delvis i framtagna mobilitetsutredning. För detaljplanen är ambitionen att mobilitetstjänster och samnyttjande ska säkerställas. Detta för att minska på parkeringsbehovet. Samnyttjande innebär att verksamheterna och bostäderna kommer att samutnyttja parkeringsplatser och

behovet för verksamheterna förväntas ligga på cirka 15 parkeringsplatser totalt. Verksamheterna förväntas därför inte generera någon större trafikmängd.

7. Till antagande har kompletterande geotekniskt underlag tagits fram. Då Nynäsbanan ligger i en skärning på betryggande avstånd till planområdet samt att jorden domineras av icke skredkänsliga jordar (åsmaterial) bedöms områdets stabilitet som tillfredställande. Sammanfattningsvis bedöms riskområdet för markrörelser / massförskjutningar vid schakt, grundläggning och spontning uppgå till högst 50 m från planområdet. Då Nynäsbanans spårområde ligger på drygt ca 80 m avstånd från planområdet bedöms risken för rörelser eller skadliga konsekvenser, till följd av planerade arbeten, vara försumbar.

8. Planavdelningen har granskat frågan efter inkommen synpunkt och gjort vissa förtydliganden i planbeskrivningen. Till antagande har ett nytt avsnitt lagts in i planbeskrivningen som visar förutsättningar och framtida situation vid extrema regn. Analyserna/underlaget visar flödesvägar och platser där vatten kan ansamlas. Det totala avrinningsområdet, som avrinner mot Åbyån och den befintliga trumman, är 5,66km² (566ha). Planområdet är ca 3,1ha, vilket motsvarar ca 0,5% av avrinningsområdet. Av planområdets 3,1 hektar kommer ca 1,1 hektar (0,2% av avrinningsområdet) bebyggas, medan övrig naturmark och gatumark förblir oförändrade jämfört med dagens situation. Även om avrunnet vatten från planområdet ökar efter exploatering, så utgör vatten från planområdet endast en mycket liten del av det totala flödet som når trumman. Planavdelningen gör bedömningen att det ökade flödet från planområdet inte blir av sådan omfattning att detaljplanen utgör en risk för att Nynäsbanan ska utsättas för påverkan som påtagligt försvårar utnyttjandet av anläggningen.

M3

Traktnamn och en fastighetsbeteckning saknas på plankartan.

M3 Planavdelningens kommentar:

Åtgärdat.

M4

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet och önskar i ett tidigt skede kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Skanova önskar att, så långt som möjligt, behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

M4 Planavdelningens kommentar:

Ett genomförande av detaljplanen förutsätter att ledningarna flyttas till ett nytt läge. I samband med att detaljplanen genomförs förutsätts att samråd sker med Skanova. Ansvarförhållanden och vem som bekostar en ledningsflytt med mera framkommer i planhandlingarna.

M5

Lokalpolisområde Hanninge/ Nynäshamn har tagit del av detaljplanen. Lokalpolisområdet har inget att anföra, vare sig för eller emot förslaget.

M6

Postnord påpekar att de har ansvar för den samhällsomfattande posttjänsten, inom detta ingår att godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. Utdelningen behöver därför standardiseras. Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

M6 Planavdelningens kommentar:

Synpunkten noterad. Reglering av postmottagningsfunktion styrs inte i detaljplaneskedet. Information framförs till exploitör som har som avsikt att inleda dialog i samband med att detaljplanen genomförs och nybyggnation sker.

M7

Svenska kraftnät har en 200 kV-ledning ca 400 meter öster om planområdet som inte bedöms påverka föreslagen detaljplan. Svenska kraftnät har därmed inga synpunkter.

M8

Luffartsverket har i egenskap som CSN-ägare inget att erinra mot detaljplanen.

M9

1. SRV påpekar att miljörummen har lite väl långa dragvägar från avfallsfordonets uppställningsplats. Rekommendationen är max 10 meter.
2. Det finns en uppdaterad Avfallsplan 2021-2030 som man skall referera till och inte den från 2011.
3. Planering av avfallsutrymmen skall göras utifrån att det ska finnas: fastighetsnära insamling av avfallsfraktioner mat- och restavfall, förpackningar: plast-, pappers-, metall-, färgade glas-, ofärgade glasförpackningar samt returpapper. Vid nybyggnation av flerbostadshus skall ett separat utrymme för insamling av grovavfall säkerställas. Utrymmet för grovavfall i flerbostadshus skall även, om möjligt, dimensioneras så att bygg- och rivningsavfall från boendes egenhändiga renoveringar ska kunna sorteras. Löst grovavfall som inte får plats i kärl ska avfallsfordon kunna hämta direkt intill grovavfallsrum. Om inte detta är möjligt kan hämtning av grovavfall endast ske om de är slängda i kärl.
4. Det bör även erbjudas möjlig insamling av farligt avfall som småbatterier, elavfall och ljuskällor. Det bör också finnas möjligheter för boende att byta saker med varandra i eller i anslutning fastigheten. Det skall vara lätt för boende att göra rätt vid sortering och känna trivsel när man lämnar sitt avfall.

M9 Planavdelningens kommentar:

1. Angöring till miljörum och uppställningsplats sker från Ringvägen via en parkeringsficka, avståndet till parkeringsfickan från miljörum kommer att bli ca 9 meter som minst, vilket bedöms acceptabelt.
2. Informationen om avfallsplan har uppdaterats i planbeskrivningen.
3. Utformningen och placeringen av soprummen sker i genomförandeprocessen, bevakas av bygglov och kan inte regleras i planen.
4. Synpunkten noteras, möjligheterna till detta styrs inte i samband med planarbetet.

M10

1. En bäckravin letar sig ned i östra delen av planområdet, planförslaget innebär en skyddszon till ravin. Då markförhållandena är isälvsmaterial med stor genomsläpplighet finns risk att vattenföringen till bäcken i detta område kommer att minska. Risk finns också att föroreningar från hårdgjorda ytor hamnar i vattnet i bäcken.
2. Då naturmark delvis tas i anspråk och mark med träd och buskar kommer att minska bör kompensationsåtgärder krävas för att upprätthålla spridningskorridorer med mera. Som kompensation kan förslagsvis vara att frihugga befintliga naturvärdesträd samt att välja ut yngre träd som så småningom kan få egenskaper som naturvärdesträd. Bryn med bärande buskar mot öppna ytor är lämpliga att bevara och utveckla.
3. Det vore olyckligt om förutsättningarna för naturvärdena i bäckravinen försämras. Det är viktigt att den gröna infrastrukturen med spridningskorridorer av arter knutna till vattenmiljöer inte minskar.

M10 Planavdelningens kommentar:

1. Eftersom planområdet står för en väldigt liten del av avrinningen till Åbyån, vilket motsvarar ca 0,5% av avrinningsområdet bedöms påverkan som marginell på vattenföringen till Åbyån. Till Åbyån mynnar dessutom kommunala dagvattenledningar som gör att det tillförs vatten. För att recipienten inte ska påverkas negativt måste ett antal dagvattenåtgärder genomföras som innebär att föroreningar mm ska renas.
2. Planavdelningens bedömning är att den del som bebyggs inte är en viktig del för spridningskorridoren mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen. Den viktigaste delen för spridningskorridoren är vid Åbyån och planförslaget innebär att en stor del längs Åbyån planläggs som naturmark. Planavdelningen gör bedömningen att det inte finns några naturvärdesträd som kan frihuggas.
3. Planavdelningens bedömning är att naturmarken som planläggs runt bäckravinen är en tillräcklig åtgärd för att säkerställa att förutsättningarna för spridningskorridoren inte försämras.

M11

Försvarsmakten har inget att erinra.

M12

Förbundet bedömer att de synpunkter som lämnades i samrådsskedet har beaktats och att åtgärder kommer att vidtas som gör att statusen i Husbyån inte kommer att försämras samt att grundvattenstatusen inte kommer att försämras.

M13

Ingen erinran.

M14

Under samrådet önskade trafikförvaltningen en dialog om utformning av busshållplatser och anslutningarna till dessa. I granskningshandlingarna saknas en tydlig beskrivning av hur hållplats Åbyinfarten utformas när Ringvägen görs om. I handlingarna beskrivs hur hållplatsen fortsatt ska ligga kvar samma läge och utformas för ökad säkerhet, dock inte hur det planeras att göras. Mer information kring utformning samt sektioner behöver tas fram för att trafikförvaltningen ska kunna göra en bedömning av förslaget. Trafikförvaltningen önskar därav en fortsatt dialog om utformningen busshållplatserna samt hur nya funktioner i gatan kan påverka bussens framkomlighet.

M14 Planavdelningens kommentar:

Planavdelningen bedömer att det under detaljplaneskedet inte är nödvändigt att ta fram alltför detaljerade handlingar för exempelvis busshållplats. I samband med detaljplanen genomförs och allmän platsmark byggs ut kommer dialog att hållas med trafikförvaltningen. Planbeskrivningen har förtydligats kring hur busshållplatserna vid Ringvägen påverkas av Ringvägens ombyggnation.

M15

1. Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom planområdet och närområdet som berörs av planen och förutsätter en ledningsflytt.
2. Storleken på E-området är tillräckligt dock ser det inte ut att stämma överens med befintlig nätstations placering. Om tanken är att flytta nätstationen bör detta förtydligas annars måste placeringen av E-området ändras. I illustrationsplanen för området framgår en infartsväg samt parkeringar i närheten av nätstationen. Minsta avstånd från parkeringsplats till nätstation bör vara 2 meter. En ny väg får inte äventyra säkerheten för nätstationerna. Vägen får inte heller försvåra åtkomsten av nätstationerna. Minsta avstånd från vägområde till nätstation bör vara 5 meter.
3. Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:
Flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören. Beställning/förfrågan ledningsflytt görs på Vattenfall Eldistributions hemsida. När ny byggnad ansluts till befintligt elnät ska beställning av offert på el-servis beställas. Vid schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. När åtgärder görs nära

Vattenfalls ledningar ska en bevakning beställas. Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör, vilket beställs samtidigt som beställning av el-serviser. Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet. Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Tillägg till yttrande

4. Frågetecken kring den kabel som korsar planområdet och planeras flyttas. Eftersom detta inte genomförts än önskar Vattenfall att kabeln säkras med ett U-område. Kabeln måste ligga kvar tills det nya nätet är förlagt och därefter kan dom gamla kablarna raseras. Alternativt kan kommunen beställa en ledningsflytt som kommunen bekostar och som sker innan exploateringen börjar.

M15 Planavdelningens kommentarer:

1. Det stämmer, information om ledningsflytt framkommer i planhandlingarna
2. Befintlig nätstation har som avsikt att ersättas och läggas i till ett nytt läge. Till antagandeskedet har placeringen av nätstationen setts över och prickmark har lagts till inom e-området och kring för att tillgodose önskemålen.
3. Medskicket noteras.
4. Ledningsflytt kommer att ske innan någon exploatering sker och i samband med andra VA-ledningar flyttas, ett u-område inom detaljplanen är därmed inte nödvändigt.

M16

1. Ingen erinran även om det är relativt hög exploateringsgrad vilket verkar rimligt eftersom det ligger centralt. Det anses vara en rimlig målsättning att planförslaget ska bidra till en trivsam och trygg småstadsmiljö med en variation av byggnader. Det ger förutsättningar att tillgodose de äldres behov med ett lättillgängligt boende i gott läge.
2. Det är viktigt med varierande lägenhetsstorlekar, uppgift om lägenhetsstorlekar saknas i förslaget.
3. Många flerfamiljshus i Västerhaninge saknar hiss, det är viktigt att äldre kan få skälig tillgång till hiss.
4. Närheten till ravinen mot Åbyån medför en risk för olyckor. Det finns en busshållplats på östra sidan av Nynäsvägen, utanför planområdet, för busstrafik mot Jordbro och Handen som gör att gående behöver korsa Nynäsvägen, en höjning av säkerheten här kan behövas.

M16 Planavdelningens kommentarer:

1. Noterat
2. Lägenhetsstorlekarna fastställs inte i detaljplaneskedet. Däremot har uppgifter om planerade lägenhetsstorlekar utgjort underlag för att beräkna ett parkeringstal i mobilitetsutredningen. På sida 7 i mobilitetsutredningen går det därför att se hur fördelningen av lägenhetsstorleken planeras.
3. Krav på hissar brukar finnas om byggnation för bostäder har fler än tre våningar. Eftersom planförslaget består av delar som kan byggas än tre våningar kommer det finns hissar på de delarna.
4. Närheten till ravin är en risk, men samtidigt medför planförslaget att området blir mer belyst jämfört med dagsläget som kan medföra att olycksrisken minskar. Synpunkten om åtgärder kring Nynäsvägen noteras.

M17

De riskreducerande åtgärder som framgår ur detaljplanens plankarta stämmer inte fullt ut med de riskreducerande åtgärder som föreslås i den riskbedömning som ligger till grund för planförslaget.

M17 Planavdelningens kommentar:

Plankartan/planbestämmelsen har reviderats så att utredningen och plankartan efterföljer varandra.

M18

Ingen erinran

Synpunkter från privatpersoner

P1

1. Projektet uppfattas som negativt. De träd och de grönområden som finns på platsen är en tillgång och naturen är värd att bevara. Platsen kommer att vara vackrare om den får fortsätta vara ett grönområde. Den föreslagna bebyggelsen är för tät. Om det behövs fler bostäder ska de byggas i stadsnära lägen, inte de mindre kommundelarna.

P1 Planavdelningens kommentar:

1. Planavdelningen bedömer att platsen är lämplig för en tätare exploatering och att planförslaget har stöd i både översiktsplan och Västerhaninges utvecklingsprogram. Översiktsplan och utvecklingsprogrammet för Västerhaninge har pekat ut planområdet som en plats för nya bostäder. Översiktsplan ser att en utveckling här är positiv genom att knyta samman Åby med Västerhaninge. Översiktsplanen har som strategi att en utveckling ska prioriteras i kollektivtrafknära lägen i Haninge istället för att utvidga staden. Att bygga tätt i ett kollektivtrafknära läge innebär ett sätt att få till en mer yteffektiv markanvändning, att fler nyttjar kollektivtrafik och det kan också medföra att annan värdefull naturmark slipper tas i anspråk. Planområdet utgörs i dagsläget av ett grönområde och en parkeringsplats. Planavdelningen gör bedömningen att den del av naturområdet som bebyggs inte har tillräckligt höga naturvärden. Nyttan av tillkomsten av cirka 315 bostäder bedöms väga tyngre än att bevara naturområdet. Planförslaget innebär också att en stor del av planområdet planläggs som natur och det finns goda chanser att bevara en grön kil mellan Hanveden-kilen och Tyrestakilen. Planförslaget innebär att det skapas mervärden för boende i närheten, ex minskad buller från Nynäsvägen och att ny service kan tillkomma.

P2

1. Höghus passar inte in i området, eftersom övrig bebyggelse är på max fyra våningar.
2. Färgskalan som visas i planförslaget är för dyster. Den passar inte in, när övriga hus i området är färgglada.
3. Tungelstavägen är redan hårt belastad. Ytterligare bebyggelse kommer skapa fler människor på platsen och generera ökad biltrafik, vilket är olämpligt utifrån dagens trafiksituation.

P2 Planavdelningens kommentar:

1. Planförslaget innebär att ny bebyggelse mellan 3-7 våningar kan tillkomma på platsen. Större delen av bebyggelsen kommer ha ett våningsantal inom 3-4 våningar. Inom några få delar av kvarteren föreslås en lite högre volym, exempelvis 7 våningar mot Åbyplan. Planavdelningen gör bedömningen att en högre volym är lämplig här för att ge området en tydlig markör och för att framhäva torgytan mot Åbyplan. Planavdelningens bedömning är att området lämpar sig för en tätare exploatering och högre volym jämfört med närliggande bebyggelse, och att planförslaget är i linje med både utvecklingsprogram och översiktsplan. Planförslaget möjliggör för ny bebyggelse i ett kollektivtrafknära läge. En tätare exploatering med högre volymer innebär en mer yteffektiv markanvändning.
2. Vad som upplevs som dystra färger är en subjektiv fråga. Planförslaget och gestaltungsprogrammet har som ambitioner att fasadfärgerna ska utgöras av varma jordnära putskulörer som kombineras med naturmaterial, skiffer, trä och plåt. Vilket bedöms medföra att planförslaget smälter in väl med omgivande bebyggelse och natur.
3: Planförslaget innebär en förtätning inom ett kollektivtrafknära läge och det innebär att planförslaget har haft som målsättning att fler ska nyttja kollektivtrafik, cykel eller andra mobiltjänster i stället för bilanvändande. Planområdets goda förutsättningar för kollektivtrafik medför också att det är sannolikhet att ett flertal kommer nyttja kollektivtrafik framför bil.

P3

1. Önskar en mer öppen och inbjudande bebyggelse i gladare färger och material. Det som visas i förslaget upplevs som fyrkantigt och dystert. Upplever att de hus som byggs idag ser ut som skokartonger eller klossar som staplats på varandra. Tror inte att planförslaget kommer tas emot väl om detaljplanen vinner laga kraft och platsen exploateras.

P3 Planavdelningens kommentar:

1. Planavdelningen bedömer att den nya detaljplanen skapar förutsättningar för ett område med rik variation avseende bebyggelsens utformning och struktur. Planförslaget har en struktur som innebär att bebyggelsen kommer ha varierande uttryck. Variationen uppnås som genom olika volymer, höjder, indragna fasadliv, fasadfärger med mera. Angående vad som upplevs som dystra färger är en subjektiv fråga, se föregående svar P2:2. Planavdelningen gör bedömningen planförslaget genom en naturnära färgsättning smälter in med omgivande bebyggelse och natur.

P4

1. Är positivt inställd till planförslaget. Lyfter fram att det finns många i Västerhaninge som välkomnar ny bebyggelse som skapar ökad trivsel – något som planförslaget bidrar med. Förslaget är visuellt tilltalande. Önskar även att det byggs ett nytt centrum.

P4 Planavdelningens kommentar:

1. Synpunkten noterad.

P5

1. Önskar att antalet parkeringsplatser blir väl tilltaget. Menar att det, generellt sett, brukar vara svårt att hitta parkeringsplats i bostadsområden av den här karaktären. Vega är ett sådant exempel där parkeringssituationen är svår. Det brukar även vara svårt att få p-plats vid Åbyplan.

2. Är missnöjd med gestaltningen, som inte upplevs som kreativ. Det saknas färg och form. Bebyggelsen behöver kompletteras med trädgårdar.

3. Den föreslagna bebyggelsen saknar balkonger samt en takterrass som kan nyttjas av allmänheten. För hälsans skull, är det viktigt att de som bor och vistas i området får tillgång till solljus och frisk luft.

P5 Planavdelningens kommentarer:

1. I samband med planläggningen har antalet parkeringsplatser utretts med hjälp av en mobilitetsutredning bland annat. Planavdelningen gör bedömningen att de två parkeringsgaragen med cirka 145 platser är tillräckligt för planförslaget. Detta motiveras genom att planområdet har bra tillgång till kollektivtrafik och att det finns bra möjligheter till att införa mobilitetstjänster inom kvarteren, exempelvis bilpool och andra åtgärder. Planförslaget innebär också att ett antal allmänna parkeringsplatser byggs längs Ringvägen.

2. Se svar för P2 och P3

3. Planförslaget innebär att det finns möjlighet att uppföra balkonger inom kvartersmark. Även takterrasser är möjliga att uppföra genom planförslaget.

P6

1. Risk för trafikchaos vid Ringvägen när området får 500 nya invånare och 200 bilar ska få plats. Det saknas redan i dag parkeringsmöjligheter längs med och omkring Ringvägen. Det syns inte i planhandlingarna att det ska finnas möjlighet till gatuparkering längs Ringvägen.

2. Risk för trängsel i rusningstrafik. Befarar överfulla bussar på morgonen, om området får fler boende som tar bussen till jobbet på morgonen.

3. Är tveksam till kommunens uträkning av parkeringstalet och var besöksparkeringen ska få plats. Enligt egen uträkning bör planområdet ha 177 platser för boendeparkering och 25

platser för besöksparkering. Ställer sig frågande till om det kommer finnas plats för 200 bilar i de planerade garagen.

4. Planförslaget beskriver inte tillräckligt väl hur området ska försörjas med kollektivtrafik och belyser inte problemet med överfulla bussar. Busslinje 844, som går mellan Västerhaninge och Åbylund, är fullsatt i dagsläget. Planförslaget kommer innebära ytterligare påfrestning på en redan överbelastad linje.

P6 Planavdelningens kommentarer:

1. Se svar för P2:3. Angående gatuparkeringarna längs Ringvägen är de planerade på allmän platsmark och vad som är reglerat som GATA. Kommunen har som avsikt att bygga parkeringsplatserna i samband med att Ringvägen upprustas. Mer information om de allmänna parkeringsplatserna finns på sida 27 i planbeskrivningen.

2. Planavdelningens bedömning är att planområdets närhet till Västerhaninge station medför att många kommer att ta sig till station på andra sätt än buss.

3. Parkeringsstalet för projektet har utgått ifrån Haninge Kommuns parkeringsstrategi som antogs av kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272, samt dess tillämpningsdel som antogs av stadsbyggnadsnämnden 2018.7. Efterföljs samtliga 5 steg enligt parkeringsstrategin landar parkeringstalet på 145 platser inom kvartersmark, inklusive besöksparkering. De underlag som tagits fram under planarbetet visar att det finns möjlighet att uppföra två garage inom kvartersmark med plats för 145 parkeringsplatser.

4. Läs svar i punkt 2.

P7

1. Planförslaget väcker stark kritik och ifrågasätts. Projektet kommer att förstöra en skog och de värden som skogen för med sig.

2. Om planförslaget vinner laga kraft kommer platsen att bli en byggarbetsplats, vilket är väldigt negativt för den som bor bredvid.

3. Den föreslagna bebyggelsen är inte tilltalande.

P7 Planavdelningens kommentarer:

1. Planavdelningen bedömer att platsen är lämplig för ny exploatering och att planförslaget har stöd i översiktsplan och Västerhaninges utvecklingsprogram. Platsen ligger centralt i ett kollektivtrafiknära läge och platsen har bedömts som lämplig för ny bebyggelse. Se mer motiv i svar P1.

2. Vid byggskedet kan det upplevas en del störningar, buller och olägenheter. Störningar under byggskedet regleras, enligt 10 kap 5 § PBL. Ansvarig ska följa gällande lagar och regler vid genomförandet, vilket innebär exempelvis regler för vilka tider på dygnet och hur högt en byggarbetsplats får bullra. Kommunen utfärdar inte kompensation för att boende påverkas under byggtiden eller att deras boendemiljö förändras. När detaljplanen är genomförd kan boende i närheten dra nytta av positiva mervärden, exempelvis nytta av närhet till ny service.

3. Se svar för synpunkt P1 och P2.

P8

1. Är emot utveckling av området enligt planförslaget, då det skogsparti som finns på platsen är värt att bevaras. Skogen bidrar till positiva värden för platsen och de äldre tallarna ger en fin inramning samt bidrar till Västerhaninges lantliga karaktär. Menar att boende i Västerhaninge vill ha bebyggelse som är max två till tre våningar hög, vilket gör att lantliga känslan bibehålls. Upplevelsen av Västerhaninge förändras till det sämre om planförslaget går igenom. Det är inte i Västerhaninge som kommunen ska bygga stad. Istället bör den planerade bebyggelsen uppföras i Handen eller Brandbergen.

P8 Planavdelningens kommentarer:

1. Se svar för P1 och P2.

P9

1. Den planerade bebyggelsen är inte tilltalande och huskropparna är för höga. Är kritisk till att det byggs i ett naturområde som är uppskattat och ligger centralt i Västerhaninge. Ny bebyggelse ska anpassas efter platsen, med låga hus och lantligt intryck.
2. Ställer sig frågande till om det är lämpligt att bygga höga hus mitt emot militärens fastighet.

P9 Planavdelningens kommentarer:

1. Se svar för P1 och P2.
2. I samband med att detaljplanen ställs ut för samråd och granskning får Försvarmakten ärendet på remiss. Inga synpunkter har framkommit från Försvarmaktens sida om att det är olämpligt att bygga höga hus mitt emot deras fastighet.

P10

1. Vid nybyggnation ska husen anpassas efter befintlig bebyggelse. Den färgskala som visas i planförslaget är för mörk och murrig. Platsens karaktär förstörs av höga hus som står tätt intill varandra, vilket även skapar insyn mellan grannarna.
2. Är tveksam kring hur planförslaget hanterar biltrafik och parkering. Det är kaotisk på platsen idag, men de fordon som framförs i riktning mot Tungelsta. Vill se en ny infart för trafiken i den här riktningen. Kommunen gjorde fel som stängde av infarten till Ringvägen för att göra plats för en gång- och cykelväg.

P10 Planavdelningens kommentarer:

- 1: Se svar för P1 för anledningar till att det är lämpligt att bygga tätt. En annan struktur än planförslaget hade varit svårt att få till med anledning av att klara riktvärden inom buller.
- 2: Synpunkten noteras. En ny infart från Ringvägen genom planområdet är inte aktuellt i dagsläget.

P11

1. Kritisk till att planområdet ligger i anslutning till en hårt trafikerad väg med rondell samt nära järnvägen. Placeringen innebär bullerstörning, vilket ger sämre boendekvalitet.
2. Föreslår att Åbyplan utvecklas och att torget får ett lyft.
3. Föreslår att kommunen möjliggör utbyggnad på andra platser i stället för på det föreslagna planområdet, till exempel i utkanten av Åby, bortom Svarta Kärret.
4. Den planerade bebyggelsen bör harmonisera med befintlig bebyggelse i Åby. De hus som nu föreslås byggas är för höga, ihopklämda och i dystra färger. Vill att de nya husen upplevs som mer luftiga, med uteplatser, stora balkonger och utsikt över skogen och ängarna.

P11 Planavdelningens kommentarer:

1. Planområdet ligger i ett centralt läge i Västerhaninge, vilket kan ge positiva nyttor för kommande boende, genom exempelvis närhet till kollektivtrafik, service men även grönområden. Under planarbetet har bullerutredningar tagits fram som har visat att ny bebyggelse kan klara av riktlinjer för bullervärden. Planområdet ligger i ett centralt läge med närhet till både service och natur, detta medför att ett flertal säkerligen vill bo i ett attraktivt läge.
2. Synpunkten är noterad. Åbyplan ägs av privat fastighetsägare och kommunen har därför inte rådighet i frågan.
3. Synpunkten noterad
4. Se svar för P2.

P12

1. Skriver i sitt yttrande att det anges i planen att nya bostadsområden behöver nya grönområden, parker och torg. Vill att kommunen anger detta och får in omfattningen i planen.
2. Vill att ny bebyggelse harmonierar med befintlig, så att småskaligheten bibehålls och de nya husens höjd begränsas till max fyra våningar.
3. Den nya detaljplanen behöver möjliggöra en satsning på utrymmen för umgänge utomhus i soliga lägen, exempelvis grillplatser, bänkar, bord med mera.
4. Den nya detaljplanen behöver möjliggöra en satsning på trygga parkeringsplatser ovan jord. Parkeringsplatser under jord kan innebära en risk, eftersom bilar kan självtända.
5. Planförslaget bör medge en parkeringsplats för varje bostad. Förslaget anger 0,7 platser för varje lägenhet, vilket inte är tillräckligt. Det finns redan idag en stor efterfrågan på parkeringsplatser i Västerhaninge.
6. Har uppfattningen att planen verkar styrd av centrala beslut, med tät bebyggelse 500 meter från kollektivtrafik och att synen på antalet parkeringsplatser är orealistisk.
7. Frågar om kommunen undersökt vilka boendeformer som efterfrågas i Västerhaninge?
8. Ifrågasätter uttrycket Västerhaninge stad, då Västerhaninge inte är en stad och inte kommer att bli det.
9. Vill att exploatering sker på andra ställen i kommunen, då Gamla Nynäsvägen och Tungelstavägen redan är överbelastade.
10. Skriver att det planeras för 1000 nya lägenheter i Västerhaninge centrum, bostäder bör därför planeras mer än 500 meter utanför sfären.

P12 Planavdelningens kommentarer:

1. Planavdelningen har lite svårt att tolka synpunkten. Men planförslaget innebär möjligheter till att grönområden kan bevaras inom planområdet genom det som planläggs som natur. Planförslaget innebär också att grönytor på bostadsgårdarna och torgytor kan tillkomma, exakt storlek och utformning av dessa avgörs inte i planeskedet.
2. Se svar för P1 och P2.
3. Planförslaget ger möjlighet till sociala ytor på bostadsgårdar som kan användas för grillplatser, bänkar med mera. Bostadsgårdarna har möjlighet till sol under delar av dagen.
4. Planavdelningen bedömer att det är lämpligare med parkeringsplatser på platsen under jord och att det innebär en mer effektiv markanvändning.
5. Planavdelningen utgår ifrån kommunens antagna parkeringsstrategi för att beräkna parkeringsplatser i detaljplaneprojekt. Parkeringsstrategin har bland annat som mål att marken ska användas effektivt, stadsmiljön blir attraktiv och att hållbart resande ska uppmuntras. För att verka för dessa mål har detaljplanen haft som mål att minska på antalet parkeringsplatser genom att bland annat uppmuntra mer hållbara alternativ. Planavdelningen gör bedömningen att de mobilitetstjänster som föreslås för att minska behovet på antalet parkeringsplatser är rimliga.
6. Planavdelningen gör bedömningen att detaljplanen har stöd i kommunens antagna översiktsplan som har utbyggnadsstrategin att prioritera en utbyggnad i regionala stadskärnan inom 1 200 meter från resecentrum/pendeltågsstationer. Bedömningen är därför att det är lämpligt med tätbebyggelse 500 meter från kollektivtrafik. För att beräkna parkeringsplatser har kommunen utgått från den antagna parkeringsstrategin, se föregående svar.
7. Det har inte gjorts en sådan undersökning i samband med planarbetet. Detaljplanen styr inte vilken typ av boendeform som är möjlig.
8. Detaljplanen har haft som syfte och mål att utgå ifrån det antagna utvecklingsprogrammet för Västerhaninge. I utvecklingsprogrammet beskrivs en målsättning om Västerhaninge som en trivsamt och trygg småstadsmiljö med en variation av byggnader, aktiviteter och rum beskrivs. Planavdelningen bedömer att planförslaget är i linje med detta genom att bebyggelsen får ett småskaligt men samtidigt varierat uttryck som bidrar till att Västerhaninge får en attraktiv entré med stadskaraktär.
9. Se svar P1 och P2
10. Synpunkten noterad. Detaljplaneuppdraget för Västerhaninge Centrum har blivit upphävt och det är därmed osäkert om det kommer bli aktuellt med 1000 nya lägenheter i Västerhaninge Centrum.

P13

1. Den föreslagna detaljplanen kommer innebära att växtlighet och miljön kring ån försvinner. Det är fel att skriva att de naturvärden som går förlorade inte utgör en betydande miljöpåverkan, eftersom en hel dunge med träd försvinner. Förlusten av träd blir en synlig förändring i Åby och kommer ge sämre luft. Önskar att kommunen sparar några träd, till exempel framför Åby 1:27 mot Nynäsvägen eller på byggnadens innergård – en åtgärd som skulle innebära att den nya bebyggelsen blir mer anpassad efter befintlig. Utsikten från de nya byggnaderna blir då inte bara bilvägar, bilar och asfalt. Träden bidrar dessutom till renare luft, dämpar buller från Nynäsvägen. Om kommunen visar varsamhet mot träden kan folkets hjärta vinnas.
2. Vill veta om det finns bara finns ett förslag på arkitektoniskt utförande eller om det kommer finnas olika alternativ som Västerhaninges invånare kan få välja mellan. Vill att ny bebyggelse skiljer sig utseendemässigt från resten av Åby, då Åbys nuvarande bebyggelse har dåligt anseende. Menar att Åby idag består av trist funkisbebyggelse och att stadsplaneringen är undermålig med avsaknad av småhus. Området är även otruggt. Önskar att Åby 1:27 bryter av från detta. Är missnöjd med den föreslagna bebyggelsen rent visuellt, utifrån den visionsbild som presenterats med platta tak, indragna loftgångar och mörka färger. Önskar ljusare kulörer och mjukare rörelser i arkitekturen. Tipsar om att mindre åtgärder, som text på fasaden, en målad ram runt fönstren, portaler till ingångar med mera kan göra underverk.
3. Önskar ett kulturellt inslag som samklingar med resten av Västerhaninge, till exempel en staty eller konstverk. På detta sätt får Åby 1:27 något eget som blir utmärkande för platsen.
4. Har synpunkter på det som redovisas i granskningshandlingen PM Trafik. Menar att det är småvägarna bakom Nynäsvägen i Västerhaninge som tagits med i beräkningen. Skriver att Nynäsbanan och bilvägarna kommer att behöva byggas ut, samt att trafiken stoppas upp i rondellen närmast Åby 1:27 vilket gör att det bildas långa köer. Det är mycket olämpligt att inte räkna med trafiken på Nynäsvägen, då trafiksituationen kommer förvärras av att området exploateras.

P13 Planavdelningens kommentarer:

1. Planavdelningen gör bedömningen att den del som kommer bebyggas inte hyser högre naturvärden. Nyttan av att bygga 315 lägenheter i ett centralt och kollektivtrafikhärläge motiverar varför området bebyggs. Planavdelningen håller med om att det är önskvärligt om några träd kunde behållas, det kan dock bli svårt att få till eftersom marken ska bebyggas under med garage mm.
2. Exakt utformning och arkitektoniskt utförande avgörs först i bygglovsprocessen. I detaljplaneskedet har det fastställts ett antal planbestämmelser och det har tagits fram ett kvalitetsprogram som sedermera kommer utgöra underlag i bedömningen av bygglovet. Planbestämmelserna och kvalitetsprogrammet medför en viss flexibilitet i hur bebyggelsen kan komma att se ut. För övriga synpunkter om gestaltningen se svar P1 och P2.
3. Synpunkten noterad. Haninge kommun tillämpar sedan 20 år tillbaka att för alla byggbudgetar avsetts en procent för att köpa in offentlig konst. Huruvida Åby 1:27 blir aktuellt för ny konst är inte klart i dagsläget. Kommande fastighetsägare har också möjlighet att uppföra konst på bostadsgårdar.
4. Uppgifter om trafikprognos för Nynäsvägen finns på sida 15 i planbeskrivningen. Trafikmängden på Nynäsvägen förväntas öka till år 2040. Framtida åtgärder för att hantera en ökad trafikmängd på Nynäsvägen är utanför det här planarbetet.

P14

1. Välkomnar att det byggs nya bostäder, då dessa kommer göra Västerhaninge än mer levande. Vill att det blir bostadsrätter som byggs. Anser att bostadsrätter skulle ha en positiv påverkan på området.

P14 Planavdelningens kommentarer:

1. Synpunkten noterad. I dagsläget går det inte att styra boendeform i detaljplaner genom exempelvis planbestämmelser. Detta gör att det är möjligt med både bostadsrätter och hyresrätter.

P15

1. Är starkt emot planförslaget med hänvisning till Västerhaninges kulturarv – det är inte lämpligt att bygga stadsmässigt på den här platsen. Vill att ny bebyggelse blir lägre och stilnärligt anpassas efter den befintliga, så som det är gjort i Tungelsta. Är kritisk till planförslagets omfattning – menar att Åby Entré blir ett för stort område som kommer förstöra platsen. Menar att ny bebyggelse innebär att fler människor vistas på platsen, vilket inte känns säkert.
2. Önskar att trafiksituationen ses över. I dag trafikeras Tungelstavägen av en mängd bilar och lastbilar. Det är svårt att köra ut från området via rondellen på grund av köbildning under eftermiddagarna. Vill att tung trafik leds om till motorvägen. Innan området utvecklas måste trafikproblemen lösas – det måste fungera bättre än idag.
3. Önskar förståelse för att många i Haninge har bil och behöver plats för parkering.
4. Vill behålla Västerhaninges karaktär av icke förort. Har förståelse för att det behöver byggas nya bostäder, men inte till vilket pris som helst. Föreslår bebyggelse på åkrar eller på platsen där Nytorpsskolan står idag. Menar att andra kommuner har möjlighet att göra plats för fler bostäder.

P15 Planavdelningens kommentarer:

1. Läs svar för P1 och P2. Planavdelningen gör bedömningen att platsen är lämplig för en lite högre exploatering
2. Planavdelningen är medvetna om att trafikläget kring Tungelstavägen och andra delar av Västerhaninge är ansträngd. Ett antal åtgärder planeras genomföras kring Tungelstavägen, det ligger utanför det här planarbetet dock. I ett längre perspektiv kommer även Tvärförbindelse Södertörn göra att tung trafik kan minska. Planavdelningens bedömning är att planförslaget har en marginell påverkan på trafikläget i Västerhaninge. Eftersom planområdet ligger i ett centralt läge i Västerhaninge med god tillgång till kollektivtrafik och bra infrastruktur för gång- och cykeltrafik finns bra möjligheter till att använda andra färdssätt än bil.
3. Läs svar för P12 och synpunkt 5
4. Målsättningen enligt kommunens antagna översiktsplan är att ge förutsättningar att bo och verka inom hela Haninge kommun. Planavdelningens bedömning är att området är lämpligt för en tätare exploatering och att förslaget är i linje med både utvecklingsprogram för Västerhaninge och översiktsplan. Planavdelningen försöker att undvika att planlägga på åkermark eftersom det är en viktig samhällsresurs för livsmedelsproduktion. Kommunen har som strategi att förtäta inom kollektivtrafiknära lägen varvid Åby Entré bedöms vara en lämplig plats för nya bostäder.

P16

1. Vill bevara Västerhaninge så som orten är idag, det vill säga lugn och liten med äldre karaktär. De som bor i Västerhaninge har valt att göra det för att de eftersträvar småstadskaraktären. De som önskar bo där husen är högra kan söka sig till Handen och Vega. Menar att när Västerhaninge centrum byggdes så tilläts inte byggnader högre än tre våningar – något som är värt att ta i beaktande vid exploatering, så att inte Västerhaninges karaktär förändras.

P16 Planavdelningens kommentarer:

1. Kommunens antagna översiktsplans målsättning bygger på att ge förutsättningar att bo och verka inom hela Haninge kommun. En stor del av utvecklingen inom Haninge kommun är prioriterad i stationsnära lägen längs kommunens pendeltågsstationer. Planavdelningens bedömning är därför att området och Västerhaninge är lämpligt för förtätningsprojekt. Att Västerhaninge utvecklas och att fler bostäder byggs kan ge Västerhaninge flera positiva effekter. Exempelvis kan nya bostäder skapa underlag för ny service. Planavdelningen

bedömning är att planområdet har stöd i översiktsplan och utvecklingsprogrammet för Västerhaninge. Läs svar i P1 och P2.

Sammanställning av de revideringar som gjorts till följd av inkomna yttranden:

Kompletterande utredningsarbete
Komplettering med geotekniskt underlag
Kompletterade skyfallsanalyser

Planbeskrivning
Planbeskrivningen har förtydligats utifrån granskningssynpunkter.

Plankarta
En mindre remsa prickmark har lagts till vid E-områden för att undvika att bebyggelse uppförs inom ytan, syftet är att underlätta för åtkomst till E-områden.