



Antagandehandling

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

GRANSKNINGSFÖRFARANDE

Detaljplan översänds för granskning under remisstiden 24 juni till och med 16 augusti 2019.

Granskningshandlingarna har under denna tid funnits uppsatta i kommunhusets entréhall Södergatan 20, Märsta samt på Märsta bibliotek. Planhandlingarna har även visats på www.sigtuna.se/detaljplaner.

INKOMNA yttranden

Skriftliga yttranden har undergranskningstiden inkommit enligt nedan:

	Yttrande utan erinran	Yttrande med synpunkter	Sakägare enligt fastighetsägarförteckning	Synpunkter som ej tillgodosetts
1. Länsstyrelsen Stockholms län		X		
2. Lantmäterimyndigheten		X		
3. Trafikverket		X		
4. Trafikförvaltningen	X			
5. Swedavia	X			
6. Försvarsmakten	X			
7. Miljö- och hälsoskyddskontoret	X			
8. Sivab	X			
9. Norrvatten	X			
10. Vattenfall Eldistribution AB	X			
11. Stockholm Exergi		X		
12. Svenska kraftnät	X			
13. Hyresgästföreningen	X			
14. Krogen lite till		X	X	X
15. Affärsidkare		X	X	X
16. Brandkåren Attunda		X		

SAMMANFATTNING AV INKOMNA YTTRANDE MED SYNPUNKTER

Inkomna yttranden kan läsas i sin helhet på Stadsbyggnadskontoret.

1. Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Till antagandet efterfrågar Länsstyrelsen en tydligare beskrivning av hur planförslaget påverkar riksintresset. Det ska framgå om åtgärder utmed Ostkustbanan är en förutsättning för planens genomförande och hur kommunen avser att gå tillväga för att säkerställa att riksintresset inte påverkas negativt. Utöver detta behöver kommunen tydliggöra vilka förutsättningar som ligger till grund för de utredningar som kommunen hänvisar till.

Länsstyrelsen anser att det för den aktuella detaljplanen inte kan anses obehövt att redovisa beräknade bullervärden. En redovisning av beräknade bullervärden bör finnas vid antagandet.

Då det utifrån planhandlingarna är oklart hur kommunen planerar att hantera föroreningarna i området behöver kommunen redogöra för detta till antagande. Kommunen ska redovisa att det är säkerställt att människors hälsa inte påverkas negativt av föroreningarna i området.

I nuvarande underlag saknas en bedömning om marken är lämplig för sitt ändamål utifrån de geotekniska förutsättningarna som finns. En sådan bedömning behöver finnas vid antagandet.

1.1 Riksintresse

Ostkustbanan utgör riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försämra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Sedan samrådsskedet har kommunen kompletterat planbeskrivningen med en beskrivning av bl.a. avstånd till riksintresset och vilken riskbild som finns. Länsstyrelsen efterfrågar dock fortfarande tydligare beskrivning av hur planförslaget påverkar riksintresset och instämmer med Trafikverkets synpunkter. Sänkningar av hastigheten på spåren eller uppförande av skärmar utmed spåren ska inte vara en förutsättning för genomförandet av detaljplanen om kommunen och Trafikverket inte redan kommit överens om detta. Kommunen hänvisar även till genomförda riskutredningar för fastigheter norr om planområdet. Vilka förutsättningar (två spår eller fyra spår, avstånd samt när utredningarna gjordes eller annan relevant information) som legat till grund för dessa riskutredningar framgår dock inte i planbeskrivningen. Mot denna bakgrund behöver kommunen ytterligare beskriva och tydliggöra planförslagets påverkan på riksintresset.

1.2 Buller

Länsstyrelsen anser att beräknade bullervärden bör redovisas i planbeskrivningen för att uppfylla 4 kap. 33 a § PBL. Detta kan inte anses vara obehövt med hänsyn till bullersituationen. Vidare bör det av planbeskrivningen framgå om det ska finnas uteplatser och beräknade bullervärden för dessa.

1.3 Förorenade områden

Av planhandlingarna framgår att PAH och arsenik påvisats inom planområdet. Kommunen behöver förtydliga vad som ska göras med dessa föroreningar.

1.4 Risk

En av de riskreducerande åtgärderna som ska vidtas handlar om att fasader ska utföras i obrännbart material och brandteknisk klass EI30. Kommunen har angett att dörrar och fönster inte behöver utföras i någon brandteknisk klass. Vid en olycka på Stationsgatan eller Västra Bangatan med brandfarliga vätskor skulle dessa kunna antändas. Flammor kan då uppstå med viss flamhöjd som ger ifrån sig värmestrålning mot omgivningen, i detta fall den planerade bebyggelsen som är belägen invid gatan. Att fasaden är brandklassad hindrar att fasaden antänds under en viss tid, i detta fall 30 min (EI30). De fönster som finns på byggnader är helt oskyddade. Vid en eventuell brand kan strålningen från branden antända objekt vid fönsterytorna. Vid korta avstånd lägger Länsstyrelsen större vikt vid eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods än sannolikheten för att en sådan olycka ska inträffa. Kommunen har gjort bedömningen att fasader ska brandklassas. Mot denna bakgrund anser Länsstyrelsen att även fönster ska brandklassas om det inte finns en tydlig motivering till att inte ha blandklassade fönster.

1.5 Geoteknik

I planbeskrivningen finns information gällande geotekniska förhållanden. Detta är en beskrivning av hur förhållandena ser ut idag och kommunen gör ingen bedömning om markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras och skred. Detta behöver kompletteras till antagandet.

1.6 Formalia

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att planbestämmelsen b1 anger att fasader ska utföras i brännbart material medan avsikten torde vara att de ska utföras obrännbart material.

Kommentar

1.1 Ett Risk-PM har låtits göra som bedömer att planerad bebyggelse inte påverkar riksintresset.

1.2 Beräknade bullervärden redovisas nu i planbeskrivningen. Vidare har den kompilerats med beskrivning för balkonger och uteplatser.

1.3 Beskrivning om hanteringen av föroreningar har förts in i planbeskrivningen och i exploateringsavtalet hanteras det vidare.

1.4 Fönster brand klassas.

1.5 Ett geotekniskt stabilitetsutlåtande har tagits fram som visar att marken är lämplig att bebygga utifrån risk för ras och skred.

1.6 Ändrat till obrännbart material.

2. Lantmäterimyndigheten

Plankarta och bestämmelser

Tredimensionella fastigheter eller fastighetsutrymmen måste avgränsas mot en annan fastighet och kan inte avgränsas mot rymden eller jordens innanmäte. Med andra ord, de måste avgränsas både uppåt och nedåt. Den angivna avgränsningen för B1 ("[a]vgränsningen mellan allmän platsmark och kvartersmark sker i isoleringens överkant.") sker bara åt ett håll. Vidare framstår den angivna avgränsningen mellan

användningarna i olika plan som relativ: om isoleringens läge förändras ändras även avgränsningen mellan användningarna och avgränsningen kan vara svår att avgöra om isolering finns i flera olika plan. De ovan nämnda förhållandena innebär stora problem vad gäller förhållandet mellan allmän plats och kvartersmark, särskilt med hänsyn till reglerna om inlösen av allmän plats i 6 kap. och 14 kap. plan- och bygglagen (2010:900)(PBL). För att exemplifiera stöter man på problem i en inlösesituation redan då man ställer sig frågan: vad kan inlösas? För att kunna genomföra planen i delen avseende allmän plats och kvartersmark i skilda plan på ett förutsägbart sätt måste kommunen förtydliga planförslaget i den ovan nämnda delen. Detaljplanens gatumark (GATA) bör förses med fastställda plushöjder för bättre kontroll på referensnivå för 3D-fastighetsbildningar, markavvattning etc.

Planbeskrivning

Som en följd av planförslagets utformning enligt ovan är genomförandet delvis oförutsägbart, något som planbeskrivningens konsekvensredovisning (enligt 4 kap. 33 § tredje stycket PBL) inte tar upp. Planbeskrivningens konsekvensbeskrivning måste därför förbättras/omarbetas i dessa delar för att uppfylla kraven på redovisning i 4 kap. 33 § tredje stycket PBL, något som med fördel samordnas med eventuella ändringar i plankartan.

Kommentar

Plankarta och konsekvensbeskrivning har omarbetats så att bildandet av -3D fastigheterna bli fastlagda samt kompletterats med plushöjder.

3. Trafikverket

3.1 Trafikverket efterfrågar att krav för vibrationsriktlinjer tas med på detaljplanen. Trafikverket anser att riktvärdet på 0,4 mm/s vägd RMS ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Även stomljud bör beaktas.

3.2 Byggnader närmast spårområdet (60 m) indikerar en risk för störning enligt trafikbullerutredningens beräkningar. Ytterligare utredning bör utföras.

3.3 I trafikbullerutredning beskrivs möjliga, men ej utredda åtgärder, så som åtgärder närmare bullerkällan som sänkning av hastigheten på spåren förbi Märsta station eller uppförande av skärmar utmed spåren, som teoretiskt möjliga alternativ för att sänka ljudnivån. Dessa åtgärder är ej något som Trafikverket kommer godkänna och inga åtgärder som påverkar riksintresset rekommenderas.

Kommentar

3.1 Vibrationsriktlinjer förs in på plankartan.

3.2 och 3.3 Med planbestämmelserna på plankarta bedöms bullret från en framtida utbyggd station klaras utan vidare åtgärder, även utan åtgärder som trafikbullerutredningen föreslår för att sänka ljudnivån ytterligare.

4. Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningens synpunkter Trafikförvaltningen har ingen erinran mot föreslagen detaljplan.

5. Swedavia

Med angiven höjd och position föreligger ingen påverkan på Arlanda flygplats och vi har därför inget att erinra.

6. Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra avseende granskning Detaljplan Sätuna torg, Sigtuna kommun, Stockholms län.

7. Miljö- och hälsoskyddskontoret

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Sigtuna kommun beslutar att tillstyrka föreslagen detaljplan Sätuna torg södra.

8. Siwab

SIVAB har inga fler synpunkter på detaljplanen.

9. Norrvatten

Norrvatten har inga och planerar inga anläggningar inom planområdet. Vi har därför inga synpunkter på detta planförslag.

10. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har inget att erinra avseende rubricerat ärende.

11. Stockholm Exergi

11.1 Stockholm Exergi har befintliga fjärrvärmeledningar inom fastigheten som måste beaktas. Fjärrvärme kan erbjudas.

Kontaktperson är Hans Jakobsson, tel. 0703 44 54 67

Kommentar

11.1 Noterat.

12. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i yttrande daterat 2018-05-21 svarat på berörd remiss. Utöver tidigare lämnat remissvar har Svenska kraftnät ingenting att erinra mot upprättat förslag.

13. Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen i Sigtuna har granskat planen och har inget att erinra mot planen.

14. Krogen lite till

Bolaget motsätter sig den föreslagna detaljplanen då förslaget innebär att Bolagets restaurang kommer att rivs och att Bolaget således kommer att behöva upphöra med

sin verksamhet. Samt att parkerings möjligheterna är minimerade. I området finns det några restauranger med senare öppettider, hur blir det genomströmningen samt ljudnivån? Detaljplanens påverkan på befintliga näringsidkares möjligheter att bedriva sina verksamheter efter genomförd detaljplan är inte erforderligt utredd i förslaget till detaljplan.

Kommentar

14 Se 15.

15. Affärsidkare

Vi är inte negativa till en förändring av området runt Sätuna torg. Det behövs en förnyelse så att det blir nytt och fräscht runtomkring.

Vi är däremot negativa till att man inte har tänkt till hur våra verksamheter kommer att drabbas negativt p.ga bristen av parkeringsplatser.

Vi vill ha kvar de befintliga parkeringsplatserna på Sätuna torg.

Kommentar

Märsta station står inför en omvandling till att bli ett modernt resecentrum. Då utvecklingen av Sätuna torg kommer att påbörjas tidigare har det varit viktigt att ta till vara på de planeringsförutsättningar som framkommit kring omvandlingen av stationen stråk, siktlinjer och ytor har varit viktiga.

På dagens parkeringsområde som ligger parallellt med Stationsgatan har gång- och cykelrörelser gets en stärkt roll och på motsvarande sätt har biltrafiken och parkeringsmöjligheterna fått en något underordnad roll. Den nya planerade pareringen möjliggörs med gatuparkering kring kvarteret och i parkeringsgarage inom fastigheten.

Planen möjliggör för utökade centrumfunktioner så som handel, restauranger o.s.v. Syftet med plan är en stadsutveckling i Märsta bästa läge utifrån närhet till stationen.

16. Brandkåren Attunda

Planhandlingar:

16.1 I planbestämmelse b1 anges att utrymningsvägar ska riktas bort från Västra Bangatan. BA anser att planbestämmelsen bör förtydliga att de utrymningsvägar som riktas bort från Västra Bangatan inte förutsätter att utrymning sker med hjälp av räddningstjänstens utrustning. Detta då det kan saknas rimlig möjlighet för räddningstjänsten att assistera vid en sådan utrymning samtidigt som en olycka med exempelvis transport av farligt gods har skett.

16.2 I planbeskrivningen anges att del av Stationsgatan ska förses med kantsten för att hindra att ett utsläpp av brandfarlig vätska ska rinna mot byggnaderna. I tillhörande figur är dock hela den sträckning av Stationsgatan som löper utmed planområdet markerad. BA förutsätter att hela sträckningen utmed planområdet, undantaget in-/utfarter, förses med kantsten.

16.3 I plankartan anges att fasader mot Västra Bangatan och Stationsgatan ska utföras i brandteknisk klass EI 30. I planbeskrivningen anges att dörrar och fönster inte behöver utföras i någon brandteknisk klass. BA anser att även om frekvensen för olyckor bedöms vara relativt låg innebär de korta skyddsavstånden och de konsekvenser vid

olycka som kan följa av dessa att brandteknisk klass hos fönster och dörrar är motiverad enligt rimlighetsprincipen.

Ras och skred

16.4 Planområdet är i stabilitetskartering tillhandahållen av MSB utpekad som stabilitetszon 1 där förutsättningar finns för skred. Detta behandlas inte av föreslagen plan. BA önskar förtydligande av hur stabiliteten har beaktats.

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon

16.5 Avstånd mellan uppställningsplatser för räddningsfordon och angreppsvägar för invändig insats (t.ex. trapphusportar) får inte överstiga 50 meter. Brandkåren Attunda har beräknat körtiderna från den närmsta brandstationen med höjdfordon och insatstiden understiger 10 minuter. Detta innebär att stegutrymning är möjlig att nyttja som alternativ utrymningsväg. Om utrymning ska kunna ske med räddningstjänstens medverkan krävs uppställningsplatser med särskilda egenskaper för räddningstjänstens höjdfordon alternativt bärbara stegar. Avstånd mellan uppställningsplatser för räddningsfordon och uppställningsplatser för bärbara stegar får inte överstiga 50 meter.

I den aktuella planen bedöms det ej vara möjligt att använda räddningstjänstens höjdfordon på torget eller på innergårdar. Detta då det på tillhörande landskapsritningar framgår olika inslag av bl.a. trädplanteringar, linspända belysningsarmaturer och konstverk som begränsar åtkomligheten.

Även Stationsgatan bedöms inte kunna användas för utrymning med höjdfordon då avståndet mellan kant hos höjdfordon och byggnadsfasad överstiger 9 meter. Detta sett till planerad förekomst av bl.a. kantstensparkeringar och GC-väg. I det fall bostäder som vetter mot innergård utförs som ej genomgående till gatusida är möjligheten till utrymning med hjälp av räddningstjänsten begränsad till att ske via räddningstjänstens bärbara utskjutsstege som endast når fyra våningsplan ovan marknivå och förutsätter att särskilda uppställningsplatser anordnas.

Brandkåren Attunda vill dock belysa att det genom byggnadstekniska lösningar är möjligt att åstadkomma tillfredsställande möjlighet till utrymning utan räddningstjänstens medverkan, exempelvis genom särskild utformning av trapphusen.

Brandvattenförsörjning

16.6 Brandkåren Attunda anser att man i projektet bör säkerställa att brandvattenförsörjning med brandposter i mark med erforderligt tryck och flöde finns i tillräcklig omfattning.

Kommentar

16.1 Ändrad planbestämmelse så det framgår att utrymning ska kunna ske utan brandkårens insats.

16.2 Noterat, systemhandlingar är under framtagande med kantsten.

16.3 se 1.4

16.4 se 1.5

16.5 Noterat, slutlig utformning bedöms i bygglovsskedet.

16.6 Noterat, hanteras i systemhandlingar.

STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Sammanfattningsvis innebär yttrandena att planbeskrivning och plankartan har utvecklats och korrigerats enligt inkomna synpunkter. Ytligare utredningar har gjort kring riksintresset för Ostkustbanan samt av stabilitetsförhållanden för att säkerställa planens lämplighet. Vidare har systemhandlingar tagits fram för genomförande och som grund till upprättade avtal mellan parterna.

SYNPUNKTER SOM EJ TILLGODOSETTS UNDER PLANPROCESSEN

Affärsidkarnas önskan att ha kvar befintliga parkeringsplatser har ej tillgodosetts.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontoret.

Märsta 2020-06-16

Andreas Thoor

Planchef

Lars Svensson

Planarkitekt