

2013-04-30

## Tjänsteskrivelse

Kontor

Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare

Isak Ericsson  
08-523 065 72  
isak.ericsson@sodertalje.seStadsbyggnadsnämnden  
Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige**Båtvarvet 4 och 5 mfl**

Dnr 2009-00019-214 (P05019)

**Sammanfattning av ärendet**

Planförslaget syftar till att möjliggöra en förtätning av Pershagens norra del med nya bostäder. Fullt utbyggt medför planförslaget cirka 40-50 nya bostäder. Vattenområdet som idag nyttjas av varvsområdet för angöring av båtar föreslås bli planlagt med småbåtshamn. Inom delar av den planlagda småbåtshamnen ges möjlighet att uppföra bostäder på vatten. Detaljplanen är även ett steg i kommunens arbete med att skydda värdefulla tätortsnära grönområden samt att skapa en mer sammanhängande strandpromenad i Torpaviken.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att kommunfullmäktige antar detaljplanen för Båtvarvet 4 och 5 mfl under förutsättning att detaljplanen tillstyrkts av stadsbyggnadsnämnden.

**Beslutsunderlag**Tjänsteskrivelse 2014-04-30  
Utställningsutlåtande 2014-04-14  
Plankarta 2014-04-30  
Planbeskrivning 2014-04-30  
Genomförandebeskrivning 2014-04-30  
Miljökonsekvensbeskrivning 2014-04-30

## **Ärendet**

Detaljplanen har varit utställt under hösten och vintern 2013. Efter en första genomförd utställning upptäcktes att det under plansområdet inkommit synpunkter som inte fanns redovisade och kommenterade i den samrådsredogörelse som ingick i planhandlingarna. Utställningsutlåtandet kompletterades därför och planförslaget skickades ut för en ny utställning. Samtliga synpunkter som inkommit, under såväl första som andra utställningstillfället, finns samlade och besvaras i utställningsutlåtandet. I enlighet med vad som beskrivs i utlåtandet har planförslaget reviderats och antagandehandlingar tagits fram.

De flesta yttranden inkomna från berörda fastighetsägare och boende i området berör samma frågeställningar. Synpunkterna från berörda fastighetsägare handlar främst om utformningen av den nya bostadsbebyggelsen (antal lägenheter, utformning och utbredning) samt trafiksituationen utmed Pershagsvägen. Samhällsbyggnadskontoret anser att de krav som förts in gällande utformningen på den nya bebyggelsen säkerställer siktlinjer, en positiv upplevelse av gaturummet och en sammanhållen bebyggelse i den här delen av Pershagen. Kontoret vill även tydliggöra att allmänhetens tillgänglighet till strandzonen kommer att säkerställas i och med att en allmän strandpromenad föreslås. Vad gäller trafikfrågan så anser samhällsbyggnadskontoret att den tillkommande trafiken är inom ramen för vad som är acceptabelt. Detta ställningstagande baseras på en kompletterande trafikmätning, att området numera är en 30-zon samt att planförslaget innehåller betydligt färre antal bostäder än vad som var föreslaget i programmet.

Planförslaget innebär att delar av planområdet anläggs som hamn för fritidsbåtar och planen antas därför kunna medföra betydande miljöpåverkan varför en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Till miljökonsekvensbeskrivningen har även en bullerutredning och markundersökning tagits fram.

Planområdet ligger vid en vik och stora delar av planområdet har strandskydd på 100 meter. Skogsområdet samt norra delen av föreslaget område för nya bostäder är berört av strandskyddet. Kommunen har därför ansökt om att upphäva strandskyddet inom den norra delen av varvsområdet hos länsstyrelsen. I övriga delar kommer strandskyddet att ligga kvar som det är idag.

## **Ändringar mellan utställning och antagande**

Efter synpunkter från Trafikverket, Telge nät och Naturskyddsföreningen har ett par mindre justeringar gjorts i planbeskrivningen gällande informationen om befintliga

busslinjer, tillgänglighet till stadsnät samt möjligheten att även de markbaserade bostäderna med fördel kan värmas med hjälp av sjövärmepumpar. Endast formella justeringar är gjorda i miljökonsekvensbeskrivningen.

#### **Ekonomiska konsekvenser och finansiering**

Kostnaderna för upprättande av ny detaljplan har reglerats i plankostnadsavtal med extern beställare/markägare.

Kommunen erhåller intäkter vid förstäljning av mark. Södertälje kommun är huvudman för allmänna platser.

#### **Kontorets förslag till stadsbyggnadsnämnden**

Granskningsutlåtandet daterat 2014-04-30 godkänns.

Miljökonsekvensbeskrivningen som är framtagen för planförslaget godkänns.

Detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 mfl tillstyrks för antagande.

#### **Kontorets förslag till kommunstyrelsen**


Detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 mfl tillstyrks för antagande och tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen godkänns under förutsättning att detaljplanen tillstyrks av stadsbyggnadsnämnden.

#### **Kontorets förslag till kommunfullmäktige**

Detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 mfl antas och tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen godkänns under förutsättning att detaljplanen tillstyrks av stadsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen.



Martin Andrae  
Stadsdirektör



Kenneth Hagström  
Samhällsbyggnadsdirektör

*Beslutet expedieras till:*

*SBK/Plan – för kopia till akten + sakägare med besvär rätt*

## UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

Dnr: 2009-00019-214 (P05019)

Detaljplan för  
**Båtvarvet 4 och 5 mfl**  
Inom Pershagen i Södertälje

Upprättad 2014-04-14

### Tidigare beslut i ärendet

Nämnd	Beslut	Beslutsdatum
Stadsbyggnadsnämnden	Programsamråd	2009-06-16
Stadsbyggnadsnämnden	Plansamråd	2012-01-31
Stadsbyggnadsnämnden	Utställning	2012-12-11

### Hur utställningen har bedrivits

Detaljplanen har under hösten 2013 varit ute för utställning. Efter genomförd utställning upptäcktes att det under plansamrådet inkommit synpunkter som inte fanns redovisade och kommenterade i den samrådsredogörelse som ingick i planhandlingarna.

Samrådsredogörelsen kompletterades därför och planförslaget skickades ut för en ny utställning. Samtliga synpunkter som inkommit (under såväl första som andra utställningstillfället) finns samlade och hanteras i detta utställningsutlåtande.

Utställning 1.)                      2013-09-05 till 2013-10-13

Utställning 2.)                      2013-10-24 till 2013-11-29

Detaljplanen har under de två utställningstingstillfällena varit utställd i stadshusets entré för granskning och även funnit tillgänglig på kommunens hemsida. Berörda och kända sakägare och remissinstanser har blivit informerade per post och övriga har informerats genom annons i länsstidningen.

Vi har i denna redogörelse bara tagit upp de delar av yttrandena som innehåller synpunkter som berör planens utformning, utförande och konsekvenser. Yttrandena i sin helhet finns att tillgå genom att kontakta samhällsbyggnadskontoret.

### Inkomna yttranden

Under de båda granskningstillfälle inkom sammanlagt 29 yttranden från allmänhet, sakägare och remissinstanser. Av dessa var det 14 som hade synpunkter på planförslaget.

Yttranden UTAN synpunkter	Yttranden MED synpunkter
▪ Trafikverket	▪ Länsstyrelsen Stockholm
▪ Kultur- och fritidsnämnden	▪ Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting
▪ Miljönämnden	▪ Telge Återvinning
▪ TeliaSonera Skanova Access AB	▪ Omsorgsnämnden
▪ Svenska Kraftnät	▪ Socialnämnden
▪ Södertörns Brandförsvarsförbund	▪ Äldreomsorgsnämnden
▪ Tälje-Nykvarns Lokala Villaägareförening	▪ Kommunala pensionärsrådet
	▪ Kommunala handikapprådet
	▪ Telge Nät
	▪ Båtvarvet 1 och 2
	▪ Stäven 6
	▪ Stäven 4
	▪ Brudkronan 3
	▪ Naturskyddsföreningen

### Ändringar mellan utställning och antagande

- Planbeskrivningen justeras så att nu gällande busslinjenummer är korrekta i enlighet med Trafikverkets yttrande.
- Information om att stadsnät kommer att kunna erbjudas i området förs in i planbeskrivningen i enlighet med yttrandet från Telge nät.
- Planbeskrivningen förtydligas så att det blir tydligt att även markbaserade bostäder med fördel kan värmas med sjövärmepumpar, i enlighet med yttrandet från Naturskyddsföreningens yttrande.

## Statliga verk, regionala instanser och övriga remissinstanser

**Länsstyrelsen Stockholm**

Yttrande inkom: 2013-10-15

”Byggande i vatten kan utgöra sådan vattenverksamhet som kräver anmälan eller tillstånd. Kommunen bör redovisa omfattningen av planerade anläggningsarbeten i vattenområdet och redogöra för om kommunen bedömer att åtgärderna är av sådana omfattning att anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet krävs.”

***Kommentar:***

*Det byggande i vatten som genomförandet av planförslaget kan tänkas leda till består av:*

- *Uppförande av stenskoning utmed befintlig strand för att motverka erosion.*
- *En mindre utfyllnad för att kunna möjliggöra uppförande av ett bryggfäste för brygganläggningen för bostäderna på vatten.*
- *Placering av ett antal fristående betongfästen på botten somkunna stadgar upp brygganläggningen för bostäderna på vattnet samt själva bostäderna på vattnet (husbåtarna) i sig.*

*Kommunen gör bedömningen att den vattenverksamhet som utbyggnaden kan antas leda till är av mindre omfattning, i enlighet med listan över tillståndspliktiga vattenverksamheter enligt förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. Det bör därmed räcka att en anmälan görs till Länsstyrelsen.*

”I Länsstyrelsens remiss *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län, 2013* framhålls att Länsstyrelsen avser frånga RUFSS rekommendationer. De beräkningar som RUFSS rekommendationer baseras på har inte beaktat förväntad havsnivåhöjning efter år 2100, olika geografiska förutsättningar i länet samt beräkningar för tillfälliga faktorer som kan påverka havsnivåhöjning så som vågor och vinduppstuvning.

Mot bakgrund av att frågan om översvämningsrisker har utvecklats sedan detaljplanens samrådsskede bör kommunen överväga att ändra nivån så att den ansluter till de senaste rekommendationerna.”

***Kommentar:***

*Efter samrådsskedet reviderades planhandlingarna vad gäller lägsta grundläggningsnivå efter det yttrande som inkom från Länsstyrelsen (att*

*basera regleringen efter RUFs rekommendationer).  
Samhällsbyggnadskontoret anser att det är rimligt att slutföra planen i enlighet med dessa rekommendationer men tar till sig Länsstyrelsens synpunkt och avser att i fortsättningen beakta de rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå som finns med i Länsstyrelsens remiss.*

”[...] Vidare har kommunen infört en planbestämmelse om att bygglov inte får beviljas förrän markföreningar har avhjälppts. Med detta förfarande anser Länsstyrelsen att hanteringen av föreningar är tillfyllest. Länsstyrelsen vill dock betona vikten av att samråd i frågan hålls med miljökontoret som är tillsynsmyndighet ”

***Kommentar:***

*Planavdelningen har under planarbetet haft en fortlöpande kontakt med miljökontoret gällande de miljöfrågor som är centrala i planförslaget. Informationsutbyte och dialog har förts gällande hanteringen av den förorenade marken, hur planbestämmelser bör utformas samt i vilket skede det är lämpligt att utföra en kompletterande utredning och fördjupad riskbedömning. Planavdelningen och miljökontoret är överens gällande ovanstående - vilket framgår av planförslaget.*

**Trafikförvaltningen (SLL)**

Yttrande inkom: 2013-10-10 samt 2013-11-28

”Trafikförvaltningen föreslår att gena, trygga, tillgängliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar planeras både till station Södertälje Syd och nämnda busshållplatser.”

***Kommentar:***

*Samhällsbyggnadskontoret anser att planförslaget uppfyller Trafikförvaltningens synpunkt gällande gena, trygga, tillgängliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar vad gäller Södertälje Syd men även vad gäller nämnda busshållplatser. Då planförslaget utgör ett infillprojekt i ett befintligt område med befintlig vägstandard är det inte möjligt att uppföra en separat gång- och/eller cykelbana utmed Pershagsvägen. Vägområdet är för smalt för att det ska vara möjligt att genomföra på ett bra sätt. Samhällsbyggnadskontoret anser dock att trafiksäkerheten utmed Pershagsvägen, med grund i de senaste trafikmätningarna och hastighetsbegränsningen till 30 km/h, är god nog för att planförslaget ska kunna genomföras.*

”Nämnda busslinjenummer i planbeskrivningen behöver ändras. Det är numera linje 754 och 788 som trafikerar i närheten av området.”



**Kommentar:**

*Planbeskrivningen ändras enligt de uppgifter som inkommit genom Trafikförvaltningens yttrande.*

**Telge Återvinning**

Yttrande inkom: 2013-09-05

Telge Återvinning inkom med en nyligen framtagna broschyr *Ditt miljörum gör skillnad – vi hjälper dig att ta fram en fungerande lösning* i samband med utställningen av Båtvarvet 4 och 5 mfl. Broschyren innehåller ett antal krav och kriterier gällande uppförande av nya miljörum, exempelvis vid etablering av ny bostadsbebyggelse. Några specifika krav eller kommentarer gällande planen framfördes inte.

**Kommentar:**

*Planavdelningen uppskattar verkligen att Telge Återvinning har tagit fram en handfast och tydlig broschyr gällande uppförande av nya miljörum vid etablering av ny bostadsbebyggelse. Det gör vårt arbete på samhällsbyggnadskontoret mycket enklare och förhoppningsvis blir vi bättre på att i våra detaljplaner ta ökad hänsyn till Telge Återvinnings behov vad gäller utformning av ytor för miljörum samt tillfartsgator.*

*Även om de flesta av frågorna som tas upp i broschyren snarast berör bygglovskedet och därmed inte regleras i en detaljplan finns det ändå ett par centrala frågor som hanteras och säkerställs i det planförslag som har tagits fram:*

- *Planförslaget möjliggör att tillräckligt utrymme (4,5 x 8.9 m) för miljörum finns på ett antal platser inom planområdet.*
- *Planförslaget möjliggör att en tillfartsväg på minst 4,6 meter bredd och en vändradie på 18 m i diameter med en hinderfri remsa på ytterligare 1,5 m runt om kan uppföras.*
- *Planförslagets utformning leder ej till att trafiksituationen kräver exempelvis backvändning eller leder till dålig sikt vid hämtning av avfall.*

**Kommunala nämnder och förvaltningar****Omsorgsnämnden**

Yttrande inkom: 2013-10-11

”Nämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 m fl. i Pershagen med följande tillägg: [...] Det är viktigt att en planerad bebyggelse, i alla dess delar, har god

tillgänglighet. Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar som en funktionshindrad person kan ha. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inomhus och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.”

**Kommentar:**

*Kraven på tillgänglighet styrs av BBR (regelsamling för byggande). Planförslaget följer de krav på tillgänglighet som finns lagstadgat, exempelvis gällande lutningar på gångbanor och tillgängliga entréer. Detta uppfylls av planförslaget varför samhällsbyggnadskontoret anser att dessa synpunkter tillgodoses. Gällande synpunkter på trafikmiljö se ovanstående svar till Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting.*

**Socialnämnden**

Yttrande inkom: 2013-10-03

”Nämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 m fl. i Pershagen med följande tillägg: [...] Det är viktigt att en planerad bebyggelse, i alla dess delar, har god tillgänglighet. Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar som en funktionshindrad person kan ha. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inomhus och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.”

**Kommentar:**

*Se svar till omsorgsnämnden ovan.*

**Äldreomsorgsnämnden**

Yttrande inkom: 2013-10-03

”Nämnden tillstyrker förslaget till detaljplan för Båtvarvet 4 och 5 m fl. i Pershagen med följande tillägg: [...] Det är viktigt att en planerad bebyggelse, i alla dess delar, har god tillgänglighet. Gångstråk och trafikmiljö ska utformas så att de väl motsvarar de förutsättningar som en funktionshindrad person kan ha. Likaså är det viktigt att grönområden, mötesplatser och samlingslokaler, både inomhus och utomhus, blir tillgängliga för alla invånare.”

**Kommentar:**

*Se svar till omsorgsnämnden ovan.*

**Kommunala pensionärsrådet**

Yttrande inkom: 2013-10-11 och 2013-11-15

”I den mån kollektivtrafik och övrig samhällsservice inte utvecklas ser KPR att området inte är lämpligt att användas som boende för äldre.”

**Kommentar:**

*Samhällsbyggnadskontoret håller med kommunala pensionärsrådet i det att området ej är lämpligt för att särskilt utpekas som boende för äldre. Av den anledningen har samhällsbyggnadskontoret i tidigare skede avvisat de förslag som inkommit gällande att omforma den nya detaljplanen för ett så kallat +55-boende.*

**Kommunala handikapprådet** Yttrande inkom: 2013-10-11 och 2013-11-28

”Utrymme för handikapparkering samt angöring för färdtjänstfordon bör markeras.

Framgår inte av förslaget.”

**Kommentar:**

*Samhällsbyggnadskontoret har säkerställt att samtliga bostäder är möjliga att nå med exempelvis färdtjänstfordon samt att det finns utrymme för närliggande handikapparkering till samtliga bostäder. Det är dock inte möjligt (eller lämpligt) att i en detaljplan styra exakt var angöringen för färdtjänstfordon eller handikapparkering ska placeras. Detta hanteras i den efterföljande bygglovsprocessen där kraven på tillgänglighet finns specificerade i BBR (Boverkets byggregler) och där bygglovsritningarna har en mycket högre detaljeringsgrad än en plankarta.*

”Enligt förslaget kommer lutningen på 1:20 i gränderna samt infarter till de olika entréerna innehålla enligt aktuella riktlinjer. KHR ställer sig mycket positivt till detta, men att man även planerar det på gångvägarna inom bostadsområdet och längs vattnet. Samt ner till de olika bryggorna.”

**Kommentar:**

*Utformningen av de planlagda gångvägarna och strandpromenaden uppnår kravet gällande tillgänglighet med en maximal lutning på 1:20. Vad gäller tillgängligheten till bryggorna förhåller det sig på samma sätt som för ovanstående fråga, det vill säga att det inte är möjligt (eller lämpligt) att i en detaljplan styra så pass detaljerade utformningskrav. Tillgänglighet på den detaljeringsnivån hanteras i efterföljande bygglov- och/eller tillståndsprocess.*

## **Berörda fastighetsägare samt ledningsägare**

**Telge Nät**

Yttrande inkom: 2013-10-09

”Det finns planer på en eventuell framtida vattenledning som ska ligga under vattnet till Glashyttan för att få rundmatning till Pershagen. Det måste finnas något

genomgångsområde för framtida underjordiska ledningar. Alternativ 1 är i det södra läget. [...] Alternativ 2 är ett reservläge. Frågan är om vi skulle kunna lägga en ledning inom parkområdet eller om det måste förstärkas med ett u-område.”

**Kommentar:**

*Eftersom skogsområdet är planlagt som allmän plats [NATUR] kommer det att vara fullt möjligt att genomföra alternativ 2, dvs en ledning i reservläge. Inom allmän plats behövs inte u-område då kommunen själv har rådighet över dessa områden.*

”Stadsnät finns enligt bifogad fil och kommer att kunna erbjudas till området.”

**Kommentar:**

*Informationen om att stadsnät kommer att kunna erbjudas i området förs in i planbeskrivningen.*

**Båtvarvet 1 och 2**

Yttranden inkom: 2013-11-28

”Pershagsvägen är max 5,4 meter, trottoar finns inte, så 2 lastbilar kan inte mötas där.”

**Kommentar:**

*De krav som ställs på trafiksituationen, med eller utan ny bebyggelse, omfattar inte att två lastbilar ska kunna mötas på vägen.*

”Varvsvägen: är 5 meter bred. Om det byggs en trottoar där så måste kommunen sköta om den. Om det fortsätter med trassligheter, så avslutar jag samarbetet på vår tomt i Järna och stänger vägen som går över vår tomt som allmänheten använder från Enegärdet till Sandtorpsvägen.”

**Kommentar:**

*Planförslaget innebär att det vid genomförande kommer att uppföras en ny gångbana. Gällande synpunkt om allmänhetens möjligheter att nyttja er fastighet för passage hänvisar samhällsbyggnadskontoret till att sådant ska regleras enligt gällande lagstiftning (allemanrätt där så är möjligt att tillämpa) eller rättigheter i form av gällande detaljplaner, avtal, servitut eller liknande. Synpunkten anses därmed besvarad.*

”jag förväntar mig svar på vart vi i Pershagen och den södra sidan skall vända sig om man vill ha upp båten och eventuellt behöver service, om alla varv och flera upptagningsplatser försvinner.”

**Kommentar:**

*Samhällsbyggnadskontorets intention med planförslaget är inte att varvsverksamheten ska försvinna från kommunen utan flyttas från*

*Pershagen till en ny lokalisering i Hall, på andra sidan Hallsfjärden.  
Samhällsbyggnadskontoret anser därmed att frågan är besvarad.*

”[...] och dessutom så ligger en stor del av Pershagens båtklubbs brygga på mitt vatten enligt med A106-6:10 och Jorda balk 12§4.”

***Kommentar:***

*Fastighetsrättsliga frågor eller krav på fastighetsrättsliga utredningar gällande nyttjanderätten av det vattenområde som nämns ovan hänvisar samhällsbyggnadskontoret till Lantmäterimyndigheten. Södertälje kommun har inte befogenhet att utreda eller besluta i den typen av ärenden. Oavsett utgång i den frågan är planförslaget möjligt att genomföra.*

”Kommunen är skyldig att ha en helhetssyn när de planerar för framtiden och utvecklingen i kommunen. När man inte tar med frågan om Albinhallens verksamhet och eventuella flytt till Bränningeviken och frågan om att bygga ett varv där [...] det är skandalöst! Enda anledningen till att göra på det sättet kommunen talat om, är att tjänstemännen försöker sätta strandskyddet ur spel genom att man ej kan bygga nya strandnära bostäder då strandskyddet hindrar det. Men ett varv måste ju ligga vid vattnet, så då behöver man inte ta hänsyn till strandskyddet på samma sätt.”

***Kommentar:***

*Samhällsbyggnadskontorets översiktliga planering syftar till att så långt det är möjligt planera för bostadsbebyggelse där så är lämpligt, exempelvis i kollektivtrafikhäna och attraktiva lägen såsom i Pershagen. Vidare syftar kontorets översiktliga planering till att placera verksamhetsområden (däribland varvsverksamhet) i lägen där så är möjligt/lämpligt vad gäller miljöhänsyn, verksamheternas krav på ytor för själva verksamheten, krav på infrastruktur och hänsyn till intilliggande verksamheter och bebyggelse.*

*I enlighet med kontorets översiktliga planering kan det därför vara lämpligt att i vissa fall pröva möjligheterna till omlokalisering av befintlig verksamhet. Detta för att utnyttja mark- och vattenytor på ett mer effektivt sätt. Flytten av varvsverksamheten från Pershagen till Hall möjliggör att varvsverksamhet kan fortsätta bedrivas inom kommunen och på ett mer hållbart och miljövänligt sätt. Den mark som idag används för varvsverksamhet kan då istället utnyttjas för bostadsändamål.*

*Möjligheten för kommunen att frångå den gällande nationella lagstiftningen finns inte. De krav som ställs för att möjliggöra strandskyddsdispens*

*granskas och godkänns av länsstyrelsen. Utan länsstyrelsens godkännande faller förslaget på ny detaljplan.*

*Huruvida det är möjligt att planlägga för ett varvsområde i Bränningeviken eller ej får den kommande planprocessen för området avgöra. En av frågorna i det ärendet är, precis som den yttranden nämner, att avgöra om det är möjligt med tanke på närheten till det intilliggande naturområdet.*

”Det att kommunen ljuger för folk om att det finns stadsnät framdraget trots att detta inte finns (jag har redogjort för det) är bara ytterligare tecken på att kommunens tjänstemän försöker bluffa igenom ett godkännande. Sanningen är ju att det inte finns något stadsnät överhuvudtaget i området. Men det finns rör i Pershagsvägen som man kan använda att lägga fiberoptik i. Men det finns inga sådana rör i Varvsvägen. [...]

***Kommentar:***

*Planförslaget innebär att Varvsvägen helt eller delvis kommer att byggas om vilket möjliggör för Telge Nät att i samband med detta lägga ned stadsnät även i Varvsvägen.*

”Det avloppssystem som finns är undermåligt redan nu och har svårt att klara av det boendet som redan finns även här felaktigt påstående från er sida att det går att använda det befintliga systemet.”

***Kommentar:***

*Samhällsbyggnadskontoret har under projektets gång haft löpande kontakt med Telge nät som är ansvarig för att tillse att avloppssystemet håller tillräcklig kapacitet för befintlig bebyggelse samt för tillkommande i framtiden.*

*Problem gällande avlopp kan dock bero på flera olika faktorer förutom själva ledningsnätet. Vid frågor gällande ledningsnät hänvisar samhällsbyggnadskontoret till Telge nät som är ansvarig för drift, underhåll och utbyggnad av det kommunala ledningsnätet.*

”Om man ser Era egna kartor, så är det uppenbart att Ni tänker bygga i skogen, visserligen inte lika mycket som Ni planerade i början men ändå ganska många tusen kvadratmeter [...] När man en gång byggde Södertälje Syd och motorvägsavfarten, lovade Södertälje kommun att om man fick bygga motorvägsavfarten så skulle man skydda skogen och skriva in att skogen var skyddat [...] Vad hände då med det förra löftet?

**Kommentar:**

*Det utbyggnadsområde som föreslås i planförslaget är betydligt mindre än det utbyggnadsområde som föreslogs i programmet. Planförslaget medger bara bostadsutbyggnad inom det område som idag redan är taget i anspråk. Vilket betyder att skogsområdet Fågelsången ej kommer att tas i anspråk för nybyggnation av bostäder. Planförslaget innebär att skogsområdet ges ett ökat juridiskt skydd.*

*Planförslaget innebär dock en förlängning av Varvsvägen med ca 35 meter plus en vändplan inom det som idag är ett ej planlagt grönområde. Sammantagen yta för tillkommande allmän gata samt vändplan inom detta område är ca 780 kvadratmeter. Grönområdet i sin helhet är över 77 500 kvadratmeter stort. Det nya vägområdet samt vändplan uppgår därmed till mindre än 1% av nuvarande grönområde vilket kontoret anser är försvarbart för att tillskapa en bra entré till grönområdet, den nya allmänna kajpromenaden och det nya bostadsområdet.*

*Den fördjupade översiktsplan (FÖP) som yttrandet hänvisar till ersattes av den översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2004. Den har med andra ord utgått och är idag ej gällande.*

Ur Södertälje kommun kommunfullmäktige, sammanträdesprotokoll, § 63 2004-04-26:

*”Kommunfullmäktige antar Översiktsplan 2003 för Södertälje kommun. Planen ersätter nu gällande översiktsplan antagen i september 1990 samt fördjupningarna av Översiktsplan 1990 för Glasberga (1993) respektive Södertälje Syd (1994).”*

”Hur stor påverkan för de boende ifråga om byggnation och schaktarbete med buller, damm och störningar skall de boende behöva acceptera?! [...]

**Kommentar:**

*Vid förtätningsprojekt (utbyggnad i anslutning till befintlig bostadsområde) är det inte möjligt att helt undvika byggtrafik och de störningar som det kan leda till. Det ska dock ligga på en godtagbar nivå utifrån bland annat riskhänseende samt bullerstörningar.*

*Samhällsbyggnadskontorets ställningstagande grundar sig på ett antal faktorer:*

- *Hastigheten i Pershagen är numera begränsad till 30 km/h. I det fall förare (byggtrafik eller boendetrafik) överskrider dessa är det en lagöverträdelse och ska hanteras i enlighet med gällande lagstiftning. Den låga hastigheten gör att risken för olyckor är mycket liten.*
- *Transporterna för utbyggnader av bryggor och husbåtar kommer att ske på vattnet. Den andel transporter med tunga fordon som övrig utbyggnad leder till är relativt låga då utbyggnadsområdet är begränsat, ett så kallat infillprojekt. Transporterna i samband med utbyggnad anses därför vara godtagbara trots att Pershagsvägen är en smal väg utan trottoar.*
- *Naturvårdsverkets gällande riktlinjer för buller från byggplatser (NSF 2004:15, beslutade 9 december 2004) reglerar vilka ljudnivåer som är acceptabla inom bostadsbebyggelse. Detta säkerställer att bullernivåerna kommer att hållas till en godtagbar nivå under utbyggnaden.*

”Det finns ingen korrekt bullermätning. Ni har presenterat en beräknad bullermätning.”

***Kommentar:***

*Som komplement till den miljöbeskrivning som har tagits fram för planförslaget ingår en bullerutredning. Bullerutredningen som är utförd av Bjerking AB<sup>1</sup> är baserad på gällande nationella riktvärden som beslutades av Sveriges riksdag enligt 1996/97:53, riktlinjer framtagna av Länsstyrelsen i Stockholms län samt Boverkets byggregler (BBR). Beräkningarna av bullernivåerna har utförts enligt Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller (rapport 4653) samt Nordisk beräkningsmodell för spårbinden trafik (rapport 4935). Samhällsbyggnadskontoret anser, med detta som grund, att den bullerutredning som gjorts är tillräcklig för att avgöra huruvida det är möjligt att genomföra en bostadsutbyggnad enligt planförslaget.*

”Angående tillstånd för utfyllnader, muddringar och bryggor Ni anger att det finns tillstånd för, så är det osanning; det finns nämligen inga dylika tillstånd hos någon av de tillståndsgivande myndigheterna.”

---

<sup>1</sup> Bullerutredning, Bjerking AB 2012-01-20



**Kommentar:**

*Med "tillstånd för utfyllnader, muddringar och bryggor" tolkar samhällsbyggnadskontoret att yttranden menar tillstånd om vattenverksamhet (regleras genom förordning 1998:1388 om vattenverksamhet mm). Vidare tolkar samhällsbyggnadskontoret yttranden på så sätt att frågan gäller redan utförda utfyllnader, muddringar och bryggor.*

*Vid frågor och/eller synpunkter gällande redan utfört arbete såsom utfyllnader, muddringar och bryggor hänvisar till Länsstyrelsen och/eller mark- och miljödomstolen då det inte är kommunen som ger tillstånd för den typen av verksamhet och därmed inte har rätt att göra några bedömningar om redan utförda arbeten är anmälda eller har tillstånd på ett korrekt sätt. För ytterligare information gällande bestämmelserna om vattenverksamhet se miljöbalkens 11 kapitel, förordningen 1998:1388) om vattenverksamhet m.m. och lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.*

"Era uppgifter om att trafiken på Pershagsvägen skulle ha minskat är ren osanning, även det! Påstående bygger på mätningar under semestertid, och det visar ju inte hur det är under normala arbetstider! [...]"

**Kommentar:**

*Båda trafikmätningarna är gjorda innan semestertid, det vill säga under normala trafikförhållanden. Den senaste trafikmätningen från 2012 gjordes under vecka 21, dvs i maj månad. Den tidigare trafikmätningen från 2005 gjordes vecka 23, dvs precis i början av juni månad.*

"Man måste också beräkna att hushållen i det nya området ofta har två bilar, det är ju verkligheten idag! [...] Allt tal om endast en bil per familj i snitt kan endast gälla områden där endast låginkomsttagare bor, vilket knappast kan gälla för Pershagen där man ju satsar på att få in höginkomsttagare till kommunen. Enda anledning att använda sådana siffror för hyreslägenheter är ju att smyga på folk något som inte kan fungera i framtiden!"

**Kommentar:**

*Vid radhusen finns det möjlighet att anordna upp till två parkeringsplatser vid varje enskild bostad inom kvartersmark. Planförslaget är beräknat på ett lämpligt parkeringstal på 1,5 men i praktiken möjliggör planförslaget ett parkeringstal på upp till 2,0.*

*För lägenheterna och husbåtarna finns det möjlighet att anordna 32 parkeringsplatser för de boende. Det ger ett parkeringstal på 1,0 för lägenheterna och 1,5 för husbåtarna. Det är dock även möjligt tekniskt att ordna parkeringar för husbåtarna på själva pontonerna. Utöver dessa parkeringsplatser för de boende finns det även utrymme för ytterligare 8 parkeringsplatser som kan tillskapas för att serva besökande eller boende med ytterligare parkeringsbehov.*

*Med det här som underlag och beräkningar anser samhällsbyggnadskontoret att parkeringsbehovet för det nya området är täckt.*

”Angående talet om flytande bostäder:

A: Man stör då vattenflödet i viken. Jag har hittills inte sett någon godtagbar utredning om detta.

B: Det inkräktar på vårt fiskevatten för oss som äger fiskerätten som tillhör våra fastigheter.

C: Inte ens i Stockholm, där det är bostadsbrist, har man lyckats sälja flytande bostäder med någon större framgång, till exempel på Pampas marina.

***Kommentar:***

*A: En djupmätning av hela viken gjordes i samband med den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram för planförslaget. Den djupmätningen och miljökonsekvensbeskrivningen visar inte på att det finns någon betydande risk för att etablering av flytande bostäder kommer att störa vattenflödet i viken.*

*B: En fastighetsutredning togs fram och det statliga lantmäteriet, gällande bland annat vem som har äganderätten till vattenområdet utanför fastigheterna Båtvarvet 1 och 2, som även beslutade om fastighetsbestämning gällande detta. Lantmäteriet fastslog att vattenområdet hörde till fastigheten Båtvarvet 1 samt att gränsen mellan detta vattenområde och kommunens intilliggande vattenområde skulle baseras på 1 kap 5 § jordabalken. Utredningen överklagades till mark och miljödomstolen som beslutade att upphäva Lantmäteriets fastighetsbestämningsbeslut. Mark och miljödomstolen fastslog att varken fastigheten Båtvarvet 1 eller 2 innehar vattenområde, utan att vattenområdet utanför dessa fastigheter hör till fastigheten Pershagen 1:1 (ägare Södertälje kommun). Efter det söktes även prövning i mark- och*

*miljööverdomstolen som beslutade att inte det inte fanns skäl att ge prövningstillstånd.*

*Därmed anser samhällsbyggnadskontoret att förslaget om flytande bostäder är rimligt att genomföra vad gäller frågan om de rättigheter som berör fastigheten Båtvarvet 1 och 2. Möjligheten att nyttja rätten till fiske kvarstår även om de flyttande bostäderna byggs.*

*C: Det finns ett flertal projekt, både i Stockholmsområdet och i andra delar av Sverige, där man har planlagt för flytande bostäder. Precis som med andra detaljplaner (som tas fram för byggande på land) kan det ta olika lång tid för byggnationerna att färdigställas. Samhällsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att placeringen av flytande bostäder i ett attraktivt läge med bra möjligheter att pendla kollektivt till stora delar av Stockholmsregionen och Mälardalen är möjlig att bebygga och sedan sälja eller hyra ut.*

*Hur dyrt eller billigt en byggherre sedan väljer att bygga har kommunen ingen laglig rätt att styra. Det gäller oavsett om byggandet sker på land eller på vatten.*

”Vad händer med mina hus när Ni går in och bygger? Uppenbarligen förväntar Ni att jag skall godta att Ni förstör min bod och gör att mitt lilla hus – det äldsta i huset i Pershagen – blir väldigt utsatt.”

***Kommentar:***

*Fastigheten Båtvarvet 1 och 2 ligger utanför planområdet vilket gör att byggrätterna inom dessa två fastigheter ligger kvar som de är idag. Rivningen av den del av boden som står inom fastigheten Båtvarvet 3 skulle hanteras på samma sätt idag som i det fall planförslaget blir gällande. Det vill säga att rivningslov krävs enligt plan- och bygglagen.*

*Samhällsbyggnadskontoret anser därmed att frågan är besvarad.*

”Ni tycks anse att Ni har rätt att förstöra det gamla Pershagens karaktär genom att bygga moderna hus som inte smälter in i omgivningen varken i stil eller i höjd och storlek. Folk har flyttat till Pershagen för att de sökt ett visst stort boende där deras barn och familjer känner sig hemma och trivs. Ni tycker då att det är OK att förstöra det! [...]”

**Kommentar:**

*Samhällsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringar i boendes närområde kan väcka oro och osäkerhet. Det är på många sätt mycket "lättare" att planera ny bebyggelse i ett område utanför befintlig bebyggelse, utan grannar, än den här typen av projekt som syftar till förtätning i befintligt område.*

*För att den nya bebyggelsen ska uppföras på ett rimligt sätt i förhållande till befintlig bebyggelse har den delen som direkt ansluter till befintlig bebyggelse reglerats i höjdded till 10 meter nockhöjd. Vad gäller flerfamiljshuset begränsas nockhöjden till 16 m. Höjden på flerfamiljshuset har tillåtits vara högre då dessa inte ligger i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen. Även fasadutformningen på radhusen är reglerad på ett sådant sätt att den nya bebyggelsen ska smälta in bättre i relation till den befintliga bebyggelsen intill och placeringen säkerställer att utblickar skapas (se sid 13-20 i planbeskrivningen).*

*Med de regleringar som förts in gällande höjder, fasadutformning, siktlinjer och placering samt med tanke på att verksamhetsområdet för båtvarv kommer att flyttas anser samhällsbyggnadskontoret att förslaget kommer att leda till en utveckling och utbyggnad som ligger inom vad som får anses rimligt i relation till befintlig bebyggelse.*

"[...] Till mig har en kommundiensteman förklarat att om jag samarbetar så får jag bygga vad jag vill på min tomt, vilket jag inte får annars. – Tror Ni att detta kan inge förtroende för kommunens handläggning? Själv är jag tacksam om man respekterar min äganderätt och andras rättigheter."

**Kommentar:**

*I samband med planläggning är det kutym att se över eventuella behov av justeringar vad gäller befintliga planer och fastighetsregleringar på intilliggande fastigheter. Det är ovanligt att en "villatomt" består av två fastigheter och två olika detaljplaner (vilket är fallet med Båtvarvet 1 och 2) vilket hade kunnat vara möjligt att avhjälpa i samband med planläggningen av Båtvarvet 4 och 5 mfl. Men den typen av planläggning sker enbart om fastighetsägaren så önskar och i det här fallet var fastighetsägaren mycket tydlig med att så inte var fallet. I och med att fastighetsägaren inte velat ingå i den nya detaljplanen ligger byggrätten för Båtvarvet 1 och 2 kvar precis som tidigare.*

**Stäven 6**

Yttrande inkom: 2013-10-13

”Enligt förslaget skulle dessa fastigheter öka trafiken på Pershagsvägen och Varvsvägen ytterligare. Trafiken är redan idag ett problem för barnen som bor och går längs vägarna på grund av den ökade trafiken. Trafikmätningen som gjordes på Pershagsvägen 2005 mättes till 1000 bilar per dygn.

Trafikmätningen som gjordes 2012 mättes till 600-650 bilar per dygn. Det verkar orimligt att trafiken minskat så mycket när vi som bor här tycker att den ökat de senaste åren.

Kan vi få ta del av hur och under vilka månader dessa 2 mätningar genomfördes. Vi önskar att en ny mätning genomförs och att det finns med i beräkningarna vad det nya området med 52 bostäder kommer att ge för ökning?”

***Kommentar:***

*Den senaste trafikmätningen från 2012 gjordes under vecka 21, dvs i maj månad. Den tidigare trafikmätningen från 2005 gjordes vecka 23, dvs precis i början av juni månad. För att trafikmätningar ska ge rättvisande värden så ska dessa ej göras under semestertid. Båda trafikmätningarna är gjorda innan semestertid, det vill säga under normala trafikförhållanden.*

*Riktlinjerna för de trafikmätningar som Södertälje kommun genomför är att de ska utföras under minst en vecka, i regel från måndag till måndag. Det resulterar i att man får ett bra ”mitt-i-veckan”-värde, dvs antalet trafikrörelser under tisdag, onsdag och torsdag. Detta är viktigt eftersom vi vet att trafikmängden minskar under helgen och att många slutar tidigare på fredagar och att trafikmängden är något lägre på måndagar. Fokus på beräkningarna är alltså på de värden man får fram på tisdagar, onsdagar och torsdagar när de är som mest trafik.*

*Bostadsexploateringen som föreslogs i programmet är halverat i planförslaget. Vilket kraftigt sänker antalet nya bostäder och därmed även antalet tillkommande bilrörelser. Hela utbyggnaden som föreslogs i skogsområdet är borttagen. Det området som är aktuellt nu för nya bostäder omfattar bara de delar som idag nyttjas av båtvarvet. Planförslaget medger därför en maximal utbyggnad av ca 20 radhus och ca 16 lägenheter i flerbostadshus samt ca 8-10 bostäder på vatten. Totalt innebär det ca 45-50 lägenheter.*

*Den senaste trafikmätningen från 2012, i och med uppföljningen av införandet av 30-zon utmed Pershagsvägen, visar på en trafik av ca 600-650 fordon per dygn. Den tidigare mätningen från 2005 låg något högre på ca 1000 fordon per dygn.*

*Beräkningarna som planförslaget baseras på är det något högre antalet fordonsrörelser från 2005. Detta för att ge beräkningarna lite mer "luft" eftersom trafikfrågan är en central fråga för de boende i Pershagen.*

*Ovanstående mätningar och de beräkningar som redovisas i planbeskrivningen gällande trafiksituationen idag och beräknade trafikflöden vid genomförd plan gör att samhällsbyggnadskontoret anser att det ligger inom ramen för vad som är acceptabelt.*

"Kommunen påstår att Perhagsvägen är 6 m bred vilket ej stämmer, kan vi få ta del av var den kan mätas upp till 6 meter?"

***Kommentar:***

*Vägbredden varierar mellan ca 6,5 meter (vid affären) ner till ca 5 meter utefter sträckan. Det finns ett vägområde som möjliggör att Pershagsvägen breddas till 6 meter efter sträckan. En bredare väg inbjuder till högre hastigheter varför detta inte är aktuellt att genomföra. Inte heller de låga trafikmängderna bedöms göra en breddning nödvändig.*

"Radhusens höjd på 10,0 m (vilket är högre än vårt bakomliggande hus) kommer att skymma 90 procent av vår sjöutsikt från vår övervåning samt balkong. [...] Skulle man sänka höjden på byggnaderna från 3-4 våningar till 2 våningar skulle det smälta in bättre i den befintliga miljön utan att husen bakom förlorar sin sjöutsikt?"

***Kommentar:***

*För att den nya bebyggelsen ska uppföras på ett rimligt sätt i förhållande till befintlig bebyggelse har den delen som direkt ansluter till befintlig bebyggelse reglerats i höjdded till 10 meter nockhöjd. Detta gör att våningsantalet inte är 3-4 utan snarast bör ses som en byggnad i två våningar med möjlighet att bygga vindsvåning/penthouse.*

*I planförslaget har krav på siktilinjer i form av gator och gränder förts in i planförslaget, detta för att säkerställa att det inte byggs en enda sammanhängande byggnadskropp utmed Varvsvägen (se plankartan och prickmark).*

*Med de ovan nämnda regleringarna (som förts in för att ta hänsyn till kringliggande befintlig bebyggelse) anser samhällsbyggnadskontoret att skäligen hänsyn har tagits till befintlig bebyggelse.*

*Vad gäller flerfamiljshuset begränsas nockhöjden till 16 m. Höjden på flerfamiljshusen har tillåtits vara högre då dessa ej ligger i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen.*

*Se även svar till Båtvarvet 1 och 2 samt Stäven 4 gällande utformningskraven på den nya bebyggelsen.*

”Den planerade vägen samt parkeringsplatserna borde placeras på det befintliga varvsområdet. Enligt planbeskrivningen sidan 14 är parkeringsplatser samt vändplan planerade i skogen som kommunen vid upprepade tillfällen lovat att ej röra.”

***Kommentar:***

*Se kommentar till Båtvarvet 1 och 2 ovan.*

”De 10 parkeringsfickorna som är placerade på Varvsvägen borde flyttas ner på varvsområdet för att öka trafiksäkerheten, då många barn kommer att passera här.

***Kommentar:***

*Placeringen av parkeringar i anslutning till en återvändsgata är naturlig då detta är ett trafikområde. Varvsvägen kommer även att förses med ett utrymme för gående på den östra sidan. På detta sätt blir trafiksäkerheten tillgodosedd för de oskyddade trafikanterna. Möjligheten att nå skogen utan att korsa Varvsvägen finns via det allmänna gångstråk som ingår i planområdet.*

”Hur kommer marksaneringen att utföras. Kommer saneringen att utföras på plats eller körs massorna iväg för att saneras. Kan detta påverka våra barn med farliga partiklar i luften eller den närliggande naturen.”

***Kommentar:***

*Saneringen kommer inte att utföras på plats. Efter att den kompletterande undersökningen som planen ställer krav på har genomförts kommer berörda massor (yttre jordlagret) att fraktas bort för sanering eller deponering på annan plats.*

*Det finns inga indikationer på att det föreligger någon risk för spridning av farliga partiklar eller liknande i samband med att massorna fraktas bort. Detta har varit en fråga som har undersökts i samband med den miljötekniska undersökningen som tagits fram som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen som hör till planförslaget.*

”Varvsvägens norra del kommer att höjas avsevärt. Hur kommer angränsande naturområde väster om det påverkas. Hur kommer avrinningen uppifrån skogen att påverkas av detta. Finns det risk att ett kärr bildas. Har man för avsikt att även höja området här i skogen?”

**Kommentar:**

*Ovan nämnda markområde avses inte få någon högre höjd än Varvsvägens höjd idag. Avrinning från naturområdet ovan säkerställs även via lokalgatan och de gränder som förts in i planförslaget. Både lokalgata och gränderna kommer att ha en lutning på 1:20 vilket möjliggör en godtagbar avrinning.*

”Vi undrar varför inte kommentarerna från fastighetsägaren till Varvsvägen 5 finns med i samrådsredogörelsen?”

**Kommentar:**

*Efter att första omgången av utställning genomförts noterades att det under plansamrådet inkommit synpunkter som inte fanns redovisade och kommenterade i den samrådsredogörelse som ingick i planhandlingarna. Detta på grund av ett misstag när handläggaren tog ut de inkomna yttrandena från arkivet. Detta är självfallet olyckligt. När detta uppdagades kompletterades samrådsredogörelsen och planförslaget skickades ut för en ny utställning. Samtliga synpunkter som inkommit (under såväl första som andra utställningstillfället) finns samlade och hanteras i detta utställningsutlåtande.*

”Kommunen har svarat Fastighetsägarna till Varvsvägen 2 att önskemål finns att tillgodose boende i Pershagen med fler lättskötta radhus/lägenheter. Det finns bättre förutsättningar att bygga dessa lägenheter i norra Pershagen vid Agnet.”

**Kommentar:**

*Behovet av bostäder i hela Södertälje och bostäder i form av mer lättskötta radhus/lägenheter i Pershagen utgör underlag för att i framtiden undersöka möjligheterna till planläggning för liknande även i norra Pershagen. Detta kommer då att hanteras och lämpligheten prövas på samma sätt som i det här ärendet.*



**Stäven 4**

Yttrande inkom: 2013-10-13

”I ert svar till oss hänvisar ni till en trafikmätning gjord 2005 och en mätning gjord 2012. Är dessa mätningar helt jämförbara? Är de gjorda vid samma tidpunkt på året? Vi vill att ni visar underlagen för de båda mätningarna. [...] Vi håller inte med om att de nya beräkningarna som ni visar i Planbeskrivningen, om ca 1200 fordon/dygn på Pershagsvägen är på en ”rimlig” eller ”godtagbar” nivå som ni skriver. Den tillkommande trafiken från det stora antalet bostäder är helt enkelt för stort”

**Kommentar:**

*Se svar till Stäven 6.*

”I ert svar har ni inte heller kommenterat att Pershagsvägen är smalare än de 6 meter som nämns i planbeskrivningen.”

**Kommentar:**

*Se svar till Stäven 6.*

”Vi är mycket förvånade över att vår egen kommun inte tar någon som helst hänsyn till oss som närmast boendes mycket försämrade läge på vårt hus. Ni har över huvud taget inte kommenterat de synpunkter vi lämnat angående vår försämrade boendemiljö med försämrad utsikt samt blivande direkta insyn. Vi ser fram emot att få ett svar sakligt på samtliga kommentarer vi lämnade till er 22/4 2012.”

**Kommentar:**

*Se svar till Stäven 6 samt Båtvarvet 1 och 2.*

”Hur kommer kommunen och/eller fastighetsägaren/exploatören sedan att kompensera oss för den kommande värdeminskningen av vår fastighet?”

**Kommentar:**

*Vid beslut enligt plan- och bygglagen ska det alltid göras en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Plan- och bygglag (2010:900) 2:1. Dessa intressen har dock olika tyng i olika situationer.*

*Vid upprättande av en detaljplan, som ger nya eller utökade byggrätter i angränsning mot befintlig bebyggelse/byggrätter, ska kommunen göra en avvägning av vad som får anses vara en rimlig påverkan på intilliggande grannar och sakägare. Södertälje kommun anser att utformningen av de nya byggrätterna ligger inom vad som får anses vara godtagbart. För ytterligare förtydliganden gällande detta se tidigare svar till Stäven 6 samt Båtvarvet 1 och 2.*

*Rätten för en fastighetsägare och andra sakägare att få ersättning eller kunna hävda inlösen till följd av beslut enligt plan- och bygglagen regleras i lagens fjortonde kapitel.*

”Som svar har ni nämnt att ni söker ett område i Pershagen med ”god närhet till kollektivtrafik och infrastruktur”, speciellt för äldre personer. Varför ser ni då inte över möjligheten att bygga i en förlängning av Agnet, i Pershagens södra del? Där finns, som ni vet, en nya re väg samt betydligt närmare kollektivtrafik än i det tilltänkta varvsområdet.”

**Kommentar:**

*Se svar till Stäven 6.*

”Då ni på kommunen håller med om att skogsområdet är ett viktigt rekreationsområde, är det förvånande att ni inte överväger vårt förslag att istället lägga förlängningen av Varvsvägen, vändplan samt parkeringsplats inom den nuvarande norra delen. Det som nu är båtuppställningsplats. Att det ligger i fastighetsägarens/exploatören intresse kan man förstå men för kommunen och dess invånare vore vårt förslag betydligt attraktivare.

**Kommentar:**

*Se tidigare svar till Båtvarvet 1 och 2.*

”Ert förslag om endast 8 gästparkeringar kan innebära en stor risk för att nuvarande nedre delen av Varvsvägen kommer att användas för gästparkering. Detta kommer då att innebära en stor trafikfara för oss här boende. Vi anser att all gästparkering måste ske inom det nuvarande varvsområdet.”

**Kommentar:**

*I praktiken finns det möjlighet att uppföra fler parkeringsplatser enligt planförslaget än de riktvärden som finns gällande parkeringstal (inkluderar även gästparkeringar) för radhuset samt de två flerbostadshusen. I och med att planförslaget når upp till både de parkeringstal som finns framtagna för den typ av bebyggelse som är föreslagen och att det även finns ytterligare utrymme gör att samhällsbyggnadskontoret anser att frågan om gästparkeringar är tillgodosedd.*

*För ytterligare kommentarer tidigare svar till Båtvarvet 1 och 2.*

”Hur kommer det sig att kommunen redan långt innan den nya detaljplanen vunnit laga kraft under tidiga våren 2013, har tagit ner all skog kring den föreslagna vändplan och gästparkering?”

**Kommentar:**

*Samhällsbyggnadskontoret har genomfört en gallring av skogsområdet och då framförallt utmed hela det promenadstråk som löper längsmed vattnet. I samband med detta har även träd tagits ned i yttrandet omnämnt område eftersom det är en del av det promenadstråket.*

”Då ägarförhållandet till vattnet där Pershagens Båtklubb nu arrenderar ett stort antal av sina båtplatser är osäkert, kan antalet bryggplatser som ni beskriver i ert svar till oss att minskas. Därför bör ni, som ni själva skriver, överväga en annan bedömning om det kommunala vattenområdet minskas efter kommande dom.”

***Kommentar:***

*Se tidigare svar till Båtvarvet 1 och 2 gällande framtagna fastighetsutredning, fastighetsbestämning samt efterkommande domar.*

”Det föreslagna markhöjningen kommer att ha en betydande påverkan på hela miljön kring det bebyggda varvsområdet. Vi ser ingen kritisk bedömning från kommunen av konsekvensen av en markhöjning och hur det kommer att påverka kringmiljön. Finns något underlag för detta? Har någon geologisk undersökning gjorts på hur naturområdet i direkt anslutning till varvsområdet skulle påverkas av en så pass stor markhöjning?”

***Kommentar:***

*Markområdet för den nya bebyggelsen avses inte få någon högre höjd än Varvsvägens höjd idag. Kraven på tillgänglighet, dvs en maximal lutning på 1:20 vilket för radhusområdet förhindrar en annan lutning än den som finns beskriven genom exempelvis sektionen på sid 18 i planbeskrivningen. Skulle marken sättas till en högre höjd klarar inte de nya bostäderna kraven på tillgänglighet vilka ställs i bygglovsskedet. Vad gäller de två anslutande flerbostadshusen ser samhällsbyggnadskontoret ingen risk att den delen har någon kritisk påverkan på det omkringliggande naturområdet.*

*Se även tidigare svar till Stäven 6 gällande hantering av dagvatten.*

”Hur kommer den kommande marksaneringen att gå till? Hur kommer den att påverka oss som nära boende? Vi är oroliga för hur våra barn och den närliggande naturen kommer att påverkas av denna sanering.”

***Kommentar:***

*Se svar till Stäven 6.*

”Vi är förvånade över att yttranden från markägare till fastigheterna Båtvarvet 1 och 2 inte finns med i samrådsredogörelsen.”

**Kommentar:**

*Se svar till Stäven 6.*

**Brudkronan 3**

Yttrande inkom: 2013-10-04

”Den framtida mark (och vatten-) användningen bör nu formas så att utblicken återställs. Då kan man inte lägga ut flytande villor i sundet och de planerade bryggorna utanför de nya strandtomterna bör hållas kortare.”

**Kommentar:**

*Planförslaget förhåller sig till de rättigheter (i form av gällande detaljplaner, arrenden mm) som finns för markområdet och vattenområdet idag. Planförslaget medger rätt att uppföra flytande villor inom det vattenområde som idag redan nyttjas för brygganläggning samt förtöjning av båtar. Med hänsyn till detta samt att planförslaget tydligt stärker allmänhetens möjlighet att röra sig utmed vattnet (genom de allmänna stråk som införts i planen) gör att samhällsbyggnadskontoret sammantaget anser att planförslaget leder till ett lämpligare utnyttjande av mark- och vattenområdet.*

”Mycket sent i planprocessen har jag fått information att såväl varvets markutfyllnad som anläggande av bryggor krävde länsstyrelsens godkännande, och att det inte har inhämtats. Utfyllnad har också gjorts utanför nu gällande plan., och det har skett efter planens tillkomst. Varvets långa brygga ligger på allmänt vatten. Om dessa uppgifter är korrekta så bör hela planprocessen göras om [...].

**Kommentar:**

*Se svar till Båtvarvet 1 och 2.*

## **Organisationer och ideella föreningar**

**Naturskyddsföreningen (12.)**

Yttrande inkom: 2013-10-07

”Utställningens förslag om nya bostäder bara på det markområde som idag nyttjas av båtvarvet anser vi bra. Däremot vill vi att förslaget om flytande bostäder, liksom de därmed sammanhörande brygganläggningarna, avförs från planen [...] Det finns inte behov av flytande bostäder i en kommun som Södertälje, som har mycket mark med begränsade vattenytor att tillgå. Vi menar att det är fel att medge denna typ av bostäder, som, med en

prisnivå om mi dagsläget minst 7 miljoner kronor, pekar på krav på en resursinsats ungefär dubbelt så stor som för motsvarande landbaserade bostäder.

**Kommentar:**

*Kommunens ansvar att planlägga på ett sådant sätt att mark- och vatten nyttjas på ett lämpligt sätt finns reglerat i plan- och bygglagen (PBL).*

*Den vattenyta som avses att användas för flytande bostäder nyttjas redan idag för brygganläggningar samt förtöjning av båtar, det är med andra ord inte ett orört vattenområde. I det fall planen inte skulle antas eller genomföras skulle berört vattenområde inte "frigöras" utan fortsätta att nyttjas på det sätt som sker idag. Samhällsbyggnadskontoret anser att det är lämpligare att nyttja berört vattenområde för bostäder än på det sätt som sker idag om så är möjligt. Planförslaget i Pershagen samt det pågående planarbetet för ett båtvarv på Hallsidan möjliggör detta.*

*På samma sätt som "vanliga" bostäder på land kan uppföras på olika sätt (dvs mer eller mindre exklusivt med en högre eller lägre prislapp gentemot kunden) så kan även bostäder på vatten uppföras på olika sätt och med olika exploateringsbudgetar. En kommun har ingen rätt att i en detaljplan reglera vad nyproducerade bostäder får kosta. Priset på detta boende som föreslås i planen regleras, liksom all annan bostadsförsäljning, som uppförs i privat regi, genom konkurens på den fria marknaden.*

"Att avföra de flytande bostäderna innebär också fördelar för allmänheten genom att strandpromenaden kommer att direkt gränsa till en öppen vattenyta, utan hinder. [...] Beträffande strandpromenaden utmed kajen kan påpekas att brygganläggningen för de flytande bostäderna ju avses vara låst för allmänheten. Beträffande "natur"-stranden så innebär flytande bostäder enligt förslag ett "visuellt" intrång på stranden som är större än vad den nuvarande bryggan inklusive där förtöjda båtar innebär. Därmed begränsas naturupplevelsen för dem som där visas/promenerar etc."

**Kommentar:**

*Se svar till Brudkronan 3.*

"Vi noterar för övrigt att varken plan bestämmelser eller planbeskrivning specificerar de flytande bostädernas utformning. Det enda som anges är att "de flytande" villorna ska placeras med minst 8 meters avstånd från varandra". Därför hävdar vi att den utställda planen inte kan beslutas i denna del."

**Kommentar:**

*Detaljplanen reglerar utformning av de flytande bostäderna genom dels en begränsning av antal våningar (två) samt genom det skyddsavstånd som krävs för att förhindra brandrisk. Skyddsavståndet på åtta meter kan jämföras med de regleringar som finns på land där bland annat prickmark används för att förhindra att huskroppar placeras för nära varandra (vilket exempelvis förhindrar siktlinjer och en god utformning). Vidare regleras byggandet av de flytande villorna på så sätt att området är tydligt avgränsat (område WV<sub>1</sub>B på plankartan). Det är således inte möjligt att bygga/placera flytande bostäder inom hela vattenområdet som planläggs utan endast inom en begränsad del.*

*Med stöd i ovanstående anser samhällsbyggnadskontoret att detaljplanen uppfyller de lagkrav som finns i det att detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Vidare anser kontoret att planen även uppfyller lagkravet om att detaljplanen inte får vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte.*

”Angående tillgängligheten så anser vi, utöver vad som ovan anförts, att den del i norra delen av strandpromenaden (kajdelen) som inte är försedd med brygga, skall vara öppen för allmänheten. Tillgängligheten är ett skäl i sig, men vi menar också att det är viktigt att därmed medge en plats för tillfällig tilläggning av fritidsbåtar. Var ska annars sådan tilläggning ske? Vi anser att det är en fördel för såväl de boende i den nya (markbaserade) bostäderna utan egen bryggplats som övrig allmänhet att ha tillgång till en sådan plats. Vi tror också att det ökar den allmänna trevnaden inte bara inom området utan även för Pershagen i allmänhet. Det måste helt enkelt finnas plats för tillfällig förtöjning.”

**Kommentar:**

*Enligt föreslagen plan kommer hela strandpromenaden på land (dvs samtliga områden planlagd som parkmark och lokalgata) att vara allmänt tillgängligt.*

*Det finns idag ingen särskilt rätt eller möjlighet till tillfällig förtöjning för allmänheten inom planområde då det idag nyttjas som båtvarv. Det finns däremot en allmän brygga mindre än 500 meter från nämnt område.*

*Med ovanstående i beaktande anser samhällsbyggnadskontoret att planförslaget ökar allmänhetens tillgänglighet och att behovet av allmän brygga för tillfällig förtöjning finns i närområdet.*

”Angående tillgänglighet så menar vi också att det är fel att lokalisera parkeringsplatser på nuvarande naturmark utmed lokalgatan i norr. Vi anser inte att det finns skäl att ta en så attraktiv mark i anspråk för parkeringsplatser när dessa lika gärna (ut funktionssynpunkt) kan förläggas i områdets västra del, i direkt anslutning av de där föreslagna. Visserligen tas även där naturmark i anspråk – men trots all sådan som inte är av lika stort värde för allmänheten som den lokalisering som nu föreslås.”

***Kommentar:***

*Av hänsyn till intilliggande fastigheter anser samhällsbyggnadskontoret att det inte är lämpligt att placera samtliga parkeringsplatser utmed områdets västra del. Kontoret anser att det är mer lämpligt att placera så många parkeringsplatser som möjligt inom det område som idag nyttjas för båtvarvsverksamhet och att i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till befintliga bostadsfastigheter väster om planområdet. Kontoret menar vidare att planförslaget leder till en ökad tillgänglighet för allmänheten.*

*För ytterligare kommentarer angående Varvsgatans förlängning, vändplaner och parkeringsplatser se kontorets kommentarer till Båtvarvet 1 och 2.*

”Beträffande parkeringsplatser så uppger samhällsbyggnadskontoret att ”det dock är möjligt tekniskt att ordna parkeringar för husbåtar på själva pontonerna”. Det är säkert så – men sådan parkering motsätter vi oss med bestämdhet! Vi menar att en sådan lokalisering är en grav misshushållning av de, ur alla synpunkter, värdefulla vattenytorna! Bilparkering ska förläggas så att de tar plats av så litet värde som möjligt. Och de tär definitivt inte på vattnet!”

***Kommentar:***

*De pontoner som kommer att behöva uppföras för de flytande bostäderna kommer sannolikt att behöva vara farbara för räddningsfordon. Det här gör att dimensionen på pontonerna kommer att vara av sådant skick att det finns ett utrymme inuti själva pontonerna som kan nyttjas för bostadsförråd eller exempelvis viss parkeringsmöjlighet. Tanken är inte att ordna några speciella pontoner för parkering utan det handlar snarast om en möjlighet att på ett effektivt sätt nyttja ett utrymme som behöver finnas oavsett behovet av bilparkeringar.*

”Dock är vi negativa till en förlängning av Varvsvägens förlängning med 35 meter och vändplan på grönområde, [...] Det kontoret underlåter att beakta är att grönområdet ingalunda kan betraktas som ett enhetligt område vad gäller värdet för allmänheten. [...] Den del som nu föreslås tas i anspråk är den absolut minst bullerstörda delen; ja den berörs i princip inte alls. Dess ”värde” för allmänheten är därmed betydligt högre än den yta som tas i anspråk.”

**Kommentar:**

*Se svar till Båtvarvet 1 och 2.*

”Utställningsförslaget anger att eventuellt sjöförlagda byggnader lämpligen kan utnyttja sjövärmepumpar för sin energiförsörjning. Det är bra. Men faktur är att detsamma kan gälla de markbaserade byggnaderna, som med sin närhet till ett vattenområde bör vara väl lämpade att nyttja samma metod. Vad vi förstår har området redan tidigare med framgång nyttjats för just utvinning av värme med hjälp av bottenförlagda slangar och värmepumpar. Naturskyddsföreningen förutsätter en översyn av förslaget i dessa avseenden.”

**Kommentar:**

*Planbeskrivningen förtydligas så att det blir tydligt att även markbaserade bostäder med fördel kan värmas med sjövärmepumpar.*

”Vi vill trycka på behovet av uppföljning av att exploatören fullföljer de krav som sanering och andra mark- och sjöförlagda arbeten innebär och att byggherren beaktar åtgärder mot buller.”

**Kommentar:**

*Planförslaget ställer krav på att bygglov för bostadsändamål ej får ges förrän markföroreningar har avhjälpts. Med detta anser samhällsbyggnadskontoret att yttrandet är besvarat. Vad gäller frågan om buller se svar till Båtvarvet 1 och 2.*

”Vi anser också att man i sådana här fall kan kräva lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) fullt ut och inte bara ”där det är möjligt”.

**Kommentar:**

*Syftet med principen om lokalt omhändertagande av dagvatten är att minska riskerna för att förorenat dagvatten släpps ut i Södertäljes vattendrag.*

*I dagsläget filtreras dagvatten genom förorenad mark (som finns inom varvsområdet) för att sedan rinna vidare ut i Torpaviken. Planförslaget möjliggör sanering av marken vilket medför en betydligt minskad risk för att förorenat dagvatten ska släppas ut i Södertäljes vattendrag.*



*Den skrivning som återfinns i planbeskrivningen innebär att principen om lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas där byggnader, vägar mm inte förhindrar detta. All mark som planläggs för utbyggnad innebär att delar av planområdet inte kommer att kunna nyttjas för infiltration.*

*Exempelvis där själva byggnaderna står eller hårdgjorda ytor såsom vägar, parkeringar mm. Eftersom det är ett relativt högt exploateringsstal så har ett förtydligande förts in i planbeskrivningen om att principen praktiskt bör tillämpas genom att gångytor, parkeringar, gränder mm helt eller delvis bör utföras med genomsläppliga material, exempelvis genom grusade ytor.*

*Med ovanstående i beaktande anser samhällsbyggnadskontoret att planförslaget följer principen om lokalt omhändertagande av dagvatten.*

”Slutligen vill vi hänvisa till Länsstyrelsens rekommendation i FURFS om att tillkommande bebyggelse inte bör tillåtas under 3,0 m eller i allra minst 1,9-2,5 m över medelvattentillståndet. Försiktighetsprincipen anser vi leder till att åtminstone minst 2,5 m bör gälla som lägsta nivå.”

***Kommentar:***

*Se svar till Länsstyrelsen.*

## **Synpunkter inkomna under programsamråd, plansamråd eller utställning som inte tillgodosetts**

Under planarbetet har hänsyn tagits till synpunkter inkomna från remissinstanser och enskilda i den utsträckning som bedömts lämpligt. Om planen antas enligt förslag från samhällsbyggnadskontoret lämnas några synpunkter från remissinstanser och vissa sakägare i området ej tillgodosedda.

Synpunkter som inte tillgodoses berör frågor gällande:

- Vilka riktlinjer kommunen har valt att använda som utgångspunkt vid utformning av de planbestämmelser som rör risk för översvämning
- Trafiksäkerheten utmed Pershagsvägen
- Utformningen av den nya bostadsbebyggelsen
- Förlängningen av Varvsvägen samt placering av vändplan och parkering
- Om hela vattenområdet bör vara allmän plats
- Bredden på gångstråket vid den nya bostadsbebyggelsen som vetter ut mot vattnet

Nedan redovisas de remissinstanser och sakägare vars synpunkter ej har tillgodosetts, helt eller delvis.

## **Kvarstående synpunkter – programsamråd, plansamråd och utställning**

### **Statliga verk, regionala instanser och övriga remissinstanser**

Länsstyrelsen i Stockholms län

#### **Berörda fastighetsägare/boende samt ledningsägare**

Brudkronan 3

Brudslöjan 2

Brudslöjan 5

Brudslöjan 17

Båtvarvet 1 och 2

Bockgården 4

Bockgården 6

Förpiken 1 och Förpiken 3

Stäven 2

Stäven 4

Stäven 6

Stäven 8

#### **Organisationer och ideella föreningar**

Naturskyddsföreningen

## **Medverkande tjänstemän**

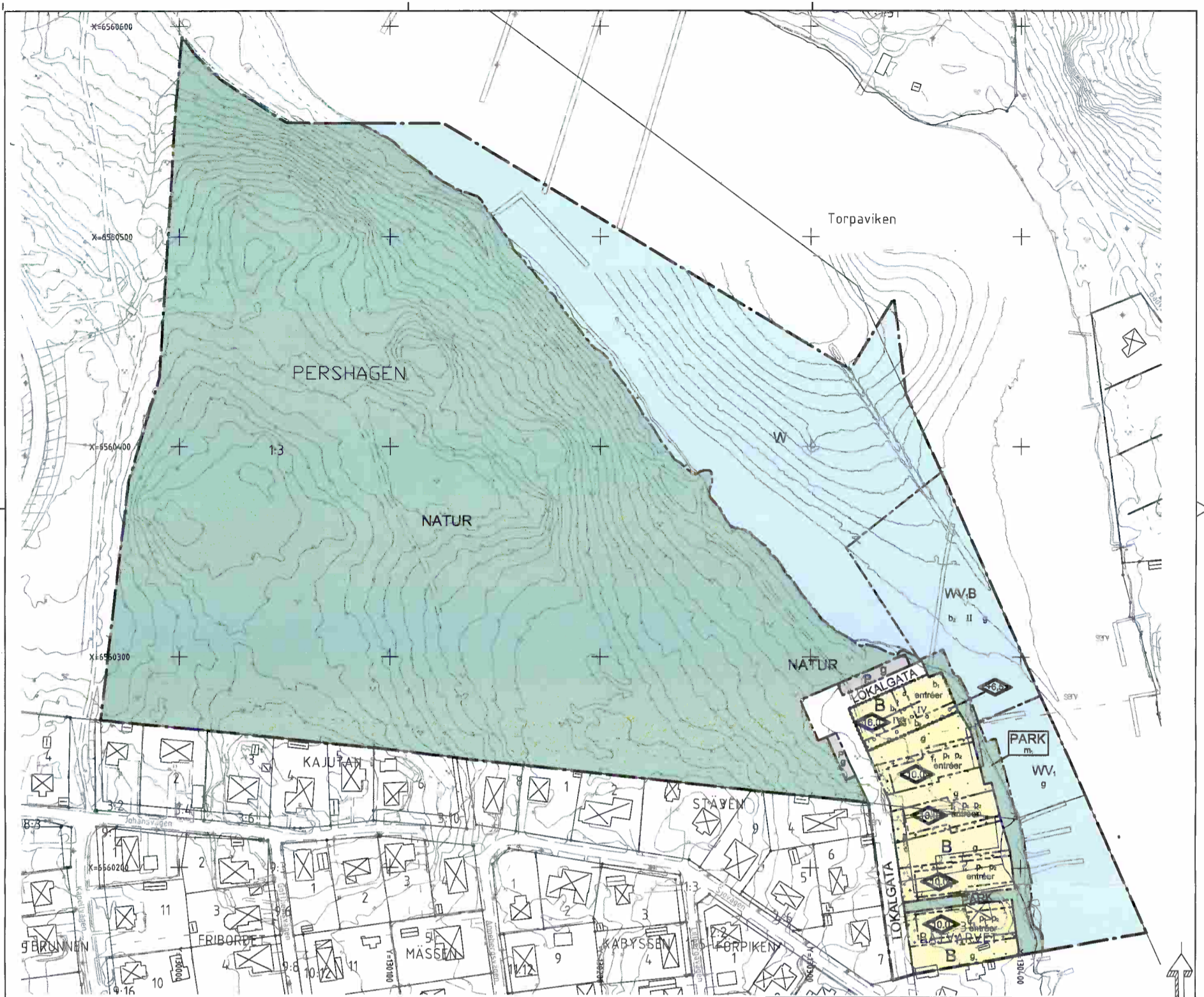
Kommunen

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan- och bygglovenheten

Urban Dahlberg, planchef

Isak Ericsson, planarkitekt



## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

### GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Administrativ gräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

#### Allmänna platser

- LOKALGATA Lokaltrafik
- PARK Parkområde
- NATUR Naturområde

#### Kvartersmark

- B Bostäder
- P Parkering

#### Vattenområden

- W Öppet vattenområde
- WW, Småbåtshamn
- WW,B Småbåtshamn med möjlighet att uppföra flytande bostäder

### BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas, endast erforderliga stödmurar och parkering får uppföras
- Endast komplementbyggnader i max en våning samt parkering får uppföras
- Marken får byggas under med planterbart bjällkeg
- Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- Underjordiskt garage skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning

### PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

#### Placering

- P<sub>1</sub> Byggnader skall placeras utefter förgårdsmark
- P<sub>2</sub> Sammanhängande byggnadskropp längre än 20 meter ska trappas ned minst en våning i riktning mot Torpaviken

#### Utformning

- 10,0 Högsta nockhöjd i meter
- +6,5 Högsta nockhöjd i meter över nollplanet

Skala: 1:1000 A-1 format  
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m

IV Högsta antal våningar  
entréer Entréer får ej placeras mot parkmarken som löper längsmed vattnet

#### Utseende

f<sub>1</sub> Takytta ska finnas från taknock 2,5 meter ned på fasaden. Gäller den fasad som vetter mot Varvsvägen. För förtydligande se fjärde stycket under rubriken "Planerande förändringar" på sid 13 samt hela sid 16 i planbeskrivningen.

#### Byggnadsteknik

b<sub>1</sub> Parkeringsgarage ska uppföras så att inträngande av vatten ej kan ske  
b<sub>2</sub> Flytande bostäder får ej ligga närmre varandra än 8 meter

#### STÖRNINGSKYDD

Nya byggnader ska utformas och utföras så att översvämande vatten upp till + 1,9 m över medelvattennivån inte skadar byggnaderna. Ventilationsöppningar, fönster eller dörrar ska ej placeras under denna nivå.

Belysning skall anordnas och utformas så att den inte är bländande för sjöfarten.

m Erosionsskydd i form av strandskoning, kaj eller liknande ska etableras

### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är fem (5) år från den dag planen vinner laga kraft.

#### Ändrad lovplikt, lov med villkor

Bygglov för bostadsändamål får inte ges för mån markförordningar har avhjälpits

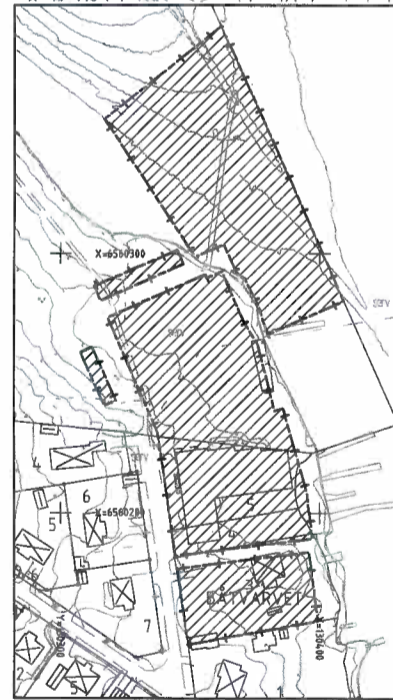
#### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats

HANTERAS ENLIGT NORMALT PLANFÖRFARANDE ENLIGT PBL 1987:10

#### Informationsruta (komplettering)

Vid byggnation av brygganläggningar ska dess koordinater geodetiskt bestämmas och rapporteras till Sjöfartsverket för att kunna föras in i sjökort. Även andra förändringar av information som anges i sjökort, exempelvis strandlinje eller bottenprofil, ska positionsbestämmas och rapporteras.



- GRUNDKARTANS BETECKNINGAR
- Gränspunkt, inmätt eller beräknad
  - Fastighetsgräns
  - Annan gräns för område för servitut, ledningsrätt, nyttjanderätt, forstareng
  - Regnummer för fastighet med kvartersnamn
  - Regnummer för fastighet med kvartersnamn
  - Byggnad i allmänhet
  - Bostadshus med takkontur resp huslinje
  - Utlus med takkontur resp huslinje
  - Skåp/ak
  - Trappa
  - Staket, häck, stödnur
  - Stenmur
  - Slätt
  - Gata, väg
  - Ägostlagsgräns
  - Ägostlagsgräns
  - Höjdsurvor (med 1 m avstånd)
- Koordinatsystem: Svarref 99 18 00  
Höjdsystem: RH2000  
Grundkarta med fastighetsindelning upprättad 2014-04-03
- Yvonne Bengtsson  
Kartläggare

- Till planen hör:
  - Planprogram
  - Samrådsredogörelse (program)
  - Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Uppdat. Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsbeteckning
- Samrådsredogörelse (plansamråd)
- Illustrationskarta
- Utställande efter utställning
- Karta upphävsande strandbeskydd

#### Detaljplan för

### BÅTVARVET 4 och 5 m fl

Södertälje kommun	Stockholms län	Beslutsdatum	Instans
ANTAGANDEHANDLING		2012-01-30	SBN
Samhällsbyggnadskontoret, Planenheten		Utställning 2012-12-11 2013-10-22	SBN SBN
Upprättad: 2014-04-30		Antagande	
		Laga kraft	
Urban Dahlberg Planchef		Isak Ericsson Planhändigare	



## PLANBESKRIVNING

Antagandehandling

Dnr: 2009-00019-214 (P05019)

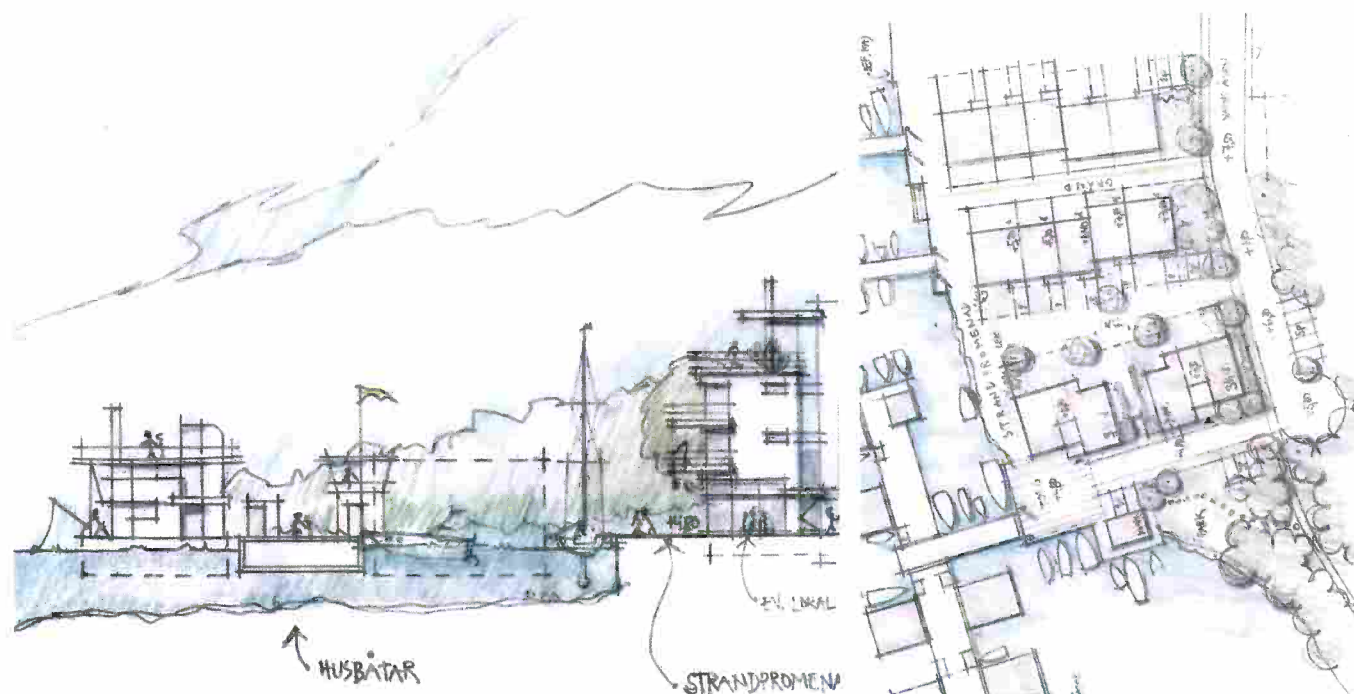
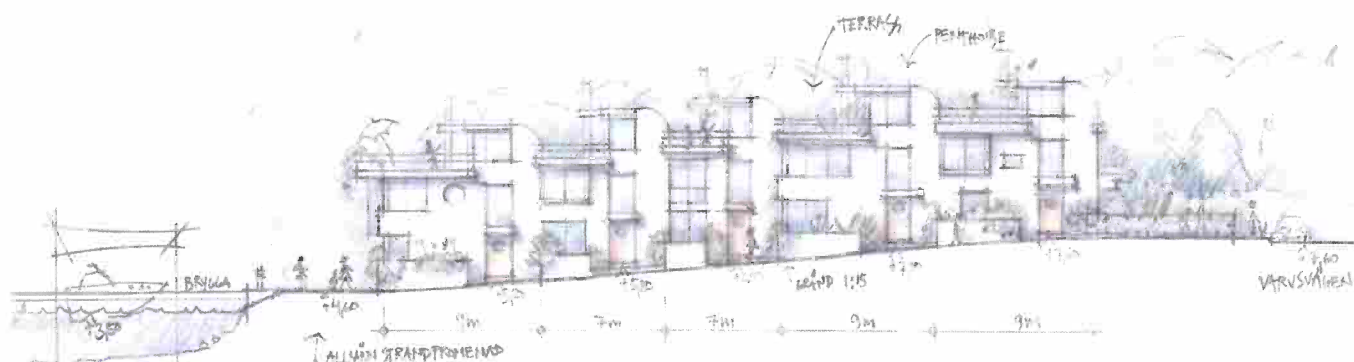
Detaljplan för

### Båtvarvet 4 och 5 mfl

inom Pershagen i Södertälje

Normalt planförfarande enligt PBL 1987:10

Upprättad 2014-04-30



## Vad är kommunal planering?

Kommunen är ansvarig för att det finns en övergripande planering som beskriver hur marken inom kommunen är tänkt att användas. Det kan handla om var det är lämpligt att bygga nya bostäder, handelsområden eller var det behövs nya vägar eller mer utbyggd offentlig service. Allt för att på ett bra och effektivt sätt använda den mark som finns inom kommunens gränser, oavsett om den är privatägd eller kommunalägd.

Det här arbetet sker både på en översiktlig nivå, där man tittar på och försöker planera för huvuddragen av utvecklingen i hela kommunen (översiktsplan), och mer lokalt genom så kallade detaljplaner. En detaljplan berör ett mindre område och ska ge en samlad bild av hur marken används idag och hur den är tänkt att förändras eller bevaras. Det är en process som grundar sig på lagstiftning; plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB).

### Programsamråd

Arbetet börjar med att samhällsbyggnadskontoret samlar in information om området. Man tittar bland annat på grönområden, kommunikationer, karaktären på befintlig bebyggelse, mark och vatten samt teknisk försörjning som vatten och avlopp. Samhällsbyggnadskontoret ser också över de behov som finns inom kommunen och det aktuella området, exempelvis elevunderlag för skolor och förskolor eller vägar och tekniska system, lokaler för industri och handel, bostäder och annat som kan vara intressant. Samtidigt tittar man också igenom de riktlinjer och beslut som finns inom kommunen och som berör planering, exempelvis skydd av natur, tillgänglighet för funktionshindrade och säkerhet.

Med hjälp av den insamlade informationen utarbetar kommunen ett första och mer översiktligt förslag, detalj-

planprogram, för hur området skulle kunna användas. Programmet skickas därefter ut på samråd till de sakägare, boende och myndigheter som berörs.

Efter samrådet sammanställer man de tankar och kommentarer (yttranden) som kommit in till kontoret i en samrådsredogörelse. Efter den sammanställningen bearbetar kommunen planförslaget och ser om det är någonting som behöver undersökas mer, förbättras eller kompletteras.

### Plansamråd

I den här fasen finns det ett mer genomarbetat och detaljerat förslag. En viktig del av förslaget är den plankarta med bestämmelser som kommer att reglera markanvändningen. Planförslaget ska precis som programhandlingarna skickas ut på samråd till de sakägare, boende och myndigheter som berörs.

Efter samrådet sammanställer man de nya tankarna och kommentarer som kommit in i en ny samrådsredogörelse.

### Utställning

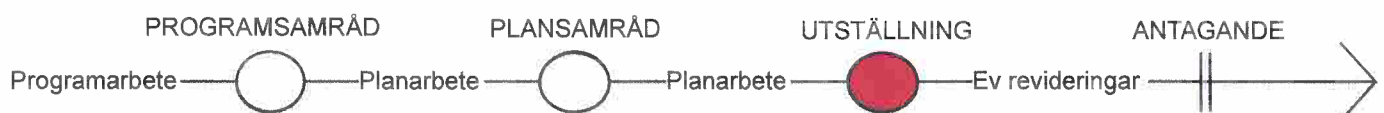
Kommunen bearbetar återigen igenom planförslaget och ser om det behöver justeras. Efter eventuella ändringar ställer man ut förslaget i stadshusets entréhall för granskning. Utställningstiden ska vara minst tre veckor. Samrådskreten av sakägare, boende och myndigheter har möjlighet att lämna in synpunkter och de sammanställs sedan i ett utställningsutlåtande.

### Antagande & Laga kraft

För att detaljplanen ska börja gälla måste Stadsbyggnadsnämnden ta ett formellt beslut om att planen ska antas. Tre veckor efter att Stadsbyggnadsnämnden beslutat att anta planen börjar den gälla (vinner laga kraft) och det blir till exempel möjligt att ansöka om bygglov.

---

*Efter varje skede i planprocessen behandlas planen politisk i berörd nämnd (stadsbyggnadsnämnd eller kommunalnämnd).*



## Handlingar

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser.

Till planen hör dessutom:

- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

## Övrigt planeringsunderlag

- Miljöteknisk undersökning, Kv Båtvarvet Södertälje kommun, Bjerking (2011)
- Bullerutredning, Kv Båtvarvet Södertälje kommun, Bjerking (2011)

## Planens syfte och huvuddrag

Planförslaget syftar till att möjliggöra en förtätning av Pershagens norra del med nya bostäder. Fullt utbyggt medför planförslaget ca 40-50 nya bostäder.

Vattenområdet som idag nyttjas av varvsområdet för angränsning av båtar föreslås bli planlagd som småbåtshamn. Inom delar av den planlagda småbåtshamnen ges möjlighet att uppföra bostäder på vatten.

Detaljplanen är även ett steg i kommunens arbete med att skydda värdefulla tätortsnära grönområden samt att skapa en mer sammanhängande strandpromenad i Torpaviken.

## Miljöpåverkan

### Behovsbedömning

När en ny detaljplan ska upprättas ska den enligt gällande lagkrav genomgå en behovsbedömning där det bedöms om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Är bedömningen att planen kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Planförslaget innebär att delar av planområdet anläggs som småhamn för fritidsbåtar. Enligt MKB-förordningen bilaga 3 och PBL 5:18 kan planen antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats i enlighet med MB 6:11-6:18.

Behovet av miljöbedömning och upprättande av miljökonsekvensbeskrivning har överlagts med Länsstyrelsen i samband med programsamrådet. I miljökonsekvensbeskrivningen har särskilt fokus lagts på frågor gällande markföroreningar, trafikbuller, vattenmiljö och vattenverksamhet.

### Miljökonsekvensbeskrivning och riktlinjer

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen är att belysa de miljöaspekter som anses vara relevanta för aktuell detaljplan. En miljökonsekvensbeskrivning innefattar analys och en bedömning av de konsekvenser en planerad markanvändning kan ge på miljö, hälsa och hushållning av naturresurser. Analysen och bedömningen tar upp både de positiva och negativa konsekvenserna den planerade markanvändningen kan leda till.

För att säkerställa att det nya bostadsområdet klarar de riktvärden som finns gällande buller har en bullerutredning tagits fram som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen. Slutsatserna från den utredningen har arbetats in i förslaget i form av krav på placering gällande de flytande bostäderna.

En markundersökning har utförts för att ta fram ett underlag för att bedöma om marken vid varvsområdet är förorenad med anledning av den varvsverksamhet som i olika former och faser bedrivits på platsen. Ytlig jord i området där båtar vinterrustas bedöms vara i behov av urschaktning för att klara fastställda gränsvärden. Vidare krävs en kompletterande undersökning för att avgränsa föroreningen av TBT samt för att avgränsa föroreningen vid byggnaden. Planförslaget föreslår även att en fördjupad riskbedömning görs där platsspecifika värden tas fram för den planerade markanvändningen.



Planförslaget bedöms leda till minskade utsläpp i Torpaviken. Någon negativ påverkan på vattenförekomsterna eller ökade svårigheter att uppnå miljö kvalitetsnormer kan ej påvisas.

Miljökonsekvensbeskrivningen påpekar att risk för temporär grumling i vattnet finns vid exploateringsarbeten i vattnet. I det fall muddringsarbeten eller arbeten i vatten ska utföras krävs ansökan om tillstånd för byggande i vatten enligt Miljöbalken och ska göras hos Mark- och miljödomstolen. Till den ansökan ska en särskild MKB bifogas.

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för naturmiljön då förslaget innebär planläggning av, ett idag ej planlagt, naturområde. Vidare bedöms att planförslaget leder till bättre vattenkontakt för boende i närområdet.

Planförslaget bedöms ej leda till några betydande konsekvenser gällande landskapsbild eller kulturmiljö.

### **Förenlighet med 3 och 4 kap i miljöbalken**

Detaljplanens genomförande anses i övrigt vara förenlig med 3 och 4 kapitlet i miljöbalken (hushållning av mark och vatten). I miljöbalken anges att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företrädare ska ges sådan användning som medför god hushållning ur allmän synpunkt.

Planområdet ligger inom tätorten och har därför god tillgång till kollektivtrafik samt offentlig- och kommersiell service. Tekniska system som kommunalt ledningsnät för vatten, spillvatten, elförsörjning samt stadsnät är också utbyggt. Vidare har kommunen ett behov av fler bostäder och samhällsbyggnadskontoret har därför fått i uppdrag från kommunfullmäktige om att öka andelen detaljplanerad mark för just bostäder. Översiktsplanen anger även att fler bostäder bör tillskapas i vattennära lägen vilket också talar för planförslaget.

### **Förenlighet med 5 kap i miljöbalken**

Detaljplanens genomförande anses förenligt med 5 kapitlet i miljöbalken. Inga miljö kvalitetsnormer (MKN) bedöms riskera att överskridas på grund av genomförandet av planförslaget.

### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

Planområdet ligger inom Södertälje tätort och har goda kollektivtrafikförbindelser. Småhusbebyggelse tenderar dock till att generera mer fordonsrörelser än exempelvis flerbostadshus, vilket kan leda till ökad trafikbelastning inom Södertälje tätort. MKN beräknas dock inte överskridas inom området.

### **Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten**

Hallsfjärden och Torpaviken är utpekad som vattenförekomst och har måttlig ekologisk status på grund av övergödning. Med stor sannolikhet överskrids de gränsvärden som i berörda direktiv anges för tributyltenn (TBT) i vatten och kvicksilver i fisk. Detta innebär att vattenkvaliteten inte får försämrats utan ska på sikt förbättras till god status.

Planförslaget bedöms leda till minskade utsläpp i Torpaviken då sanering av marken leder till minskad risk för spridning av bland annat TBT. Någon negativ påverkan på vattenförekomster eller ökade svårigheter att uppnå miljö kvalitetsnormer kan ej påvisas.

### **Tidigare ställningstaganden**

Fastighetsägaren för båtvarvet har inkommit med förfrågan till samhällsbyggnadskontoret om att flytta sin nuvarande verksamhet från Pershagen och att omvandla fastigheten till en plats för nya bostäder.

### **Planprogram**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 juni 2009 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett planprogram och gå ut på samråd. Under sex veckor var programmet ute på samråd.

### Planförslag - samrådsskedet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 31 januari 2012 att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att gå ut på samråd med ett nytt planförslag.

Planförslaget som skickades ut för samråd överensstämde i stort med innehållet i programmet. Utbyggnadsområdet för bostäder vad dock mindre och föreslogs bara inom det mark och vattenområde som idag är taget i anspråk av småbåtshamnens verksamhet. Inga bostäder föreslogs i skogsområdet vilket varit föreslaget i programmet.

### Planförslag - utställningsskede

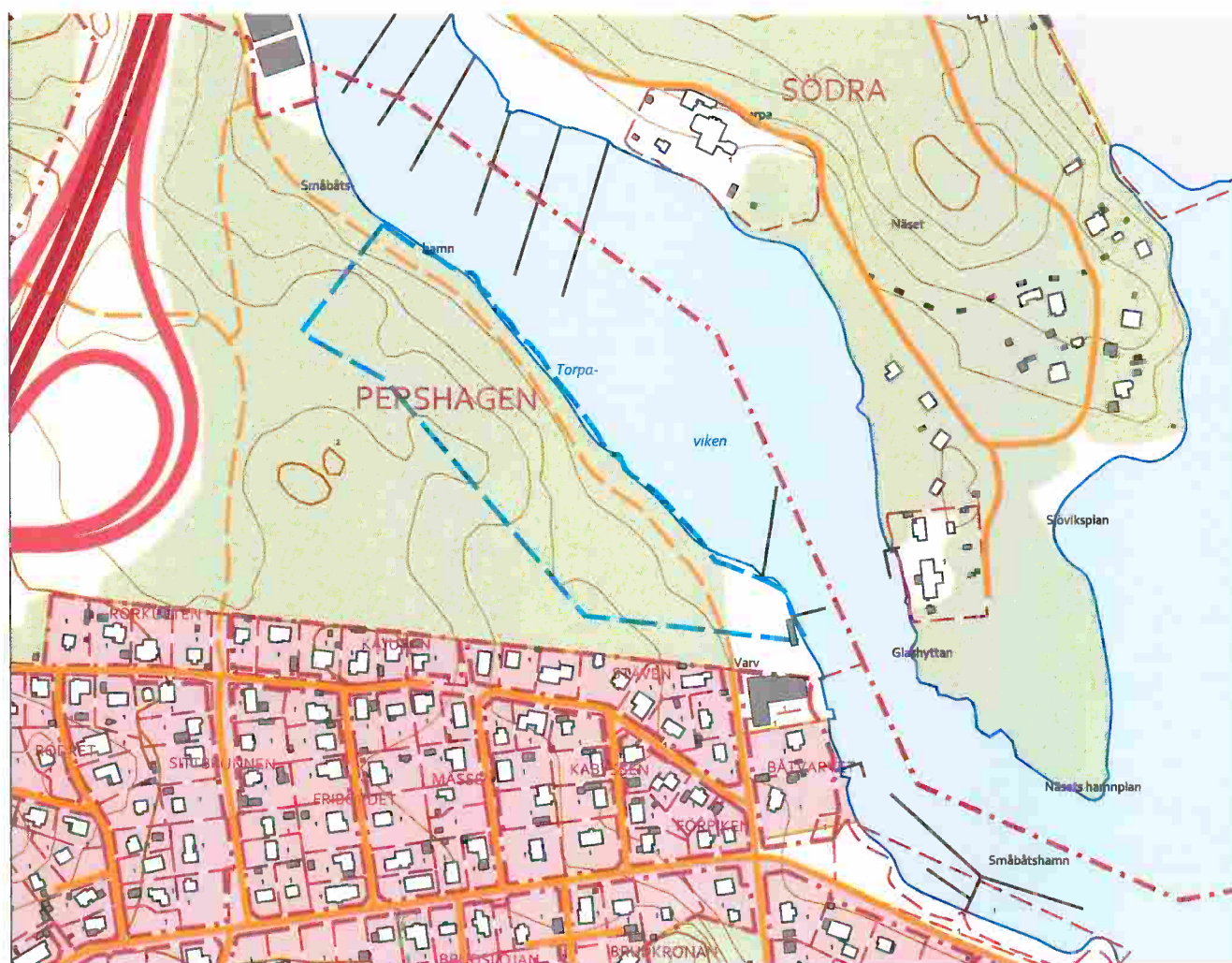
Den 11 december 2012 beslutade stadsbyggnadsnämnden att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att sända ut ett reviderat planförslag för utställning.

Förslaget som ställdes ut innehöll ett antal revideringar för att förtydliga de krav som ställs på den nya bebyggelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen konsekvensändrades efter de ändringar som genomfördes i planförslaget. Dessa ändringar var dock av mindre art och ändrade inte på grundförutsättningarna eller de tidigare redovisade ställningstagandena i miljökonsekvensbeskrivningen.

Efter utställningen genomfördes endast några mindre justeringar i planförslaget. I miljökonsekvensbeskrivningen gjordes därför endast administrativa kompletteringar.

### Riksintressen

Inget riksintresse ligger inom planområdet. Planförslaget påverkar inte heller något intilliggande riksintresse.



#### Karta:

Fastighetskarta med strandskydd på land markerat, Södertälje Kommun, skala 1:5000



## Översiktsplan

Följande kriterier från Översiktsplan för Södertälje kommun (2004) uppfylls:

- Södertälje ska ha beredskap för ny bostadsbebyggelse, tillräcklig för en lika snabb befolkningsutveckling som i resten av Stockholmsregionen
- Fler bostäder i vattennära läge.
- I intressekonflikt med mark för attraktiva bostäder prioriteras bostäder framför annan exploatering.
- Gröna områden med rekreativvärde i staden bör bevaras

## Gällande detaljplan

Delar av området som föreslås för nya bostäder är planlagt med detaljplan idag (0181K-P682C). Planen ger rätt att uppföra byggnader för bostads- och småindustriändamål samt att byggnaderna tillåts uppföras i två våningar. Det finns även en stadsplan från 1920 som berör delar av vattenområdet som förslås för småbåtshamn och flytande bostäder. Stadsplanen innehåller inga specifika regleringar gällande vattenområdet.

## Strandskydd

Planområdet ligger vid en vik och skogsområdet samt norra delen av varvsområdet har strandskydd på 100 meter. På grund av den nya strandskyddslagstiftningen så har kommunen ansökt om att upphäva strandskyddet

inom det området som föreslås för bostäder. Detta på grund av att strandskyddet, i och med den nya lagen, återinfaller vid upprättande av ny detaljplan i den här typen av områden. I övriga delar är strandskyddet tänkt att ligga kvar som det är idag.

Nedanstående skäl motiverar ett upphävande av strandskyddet:

- a) Området som kommunen önskar upphäva är idag redan taget i anspråk av ett båtvarv. Både landområdet och vattenområdet används av varvsverksamheten.
- b) Allmänheten har idag ingen tillgång till strandzonen där båtvarvet ligger. Genom planförslaget säkerställs allmänhetens tillgång till området genom att en strandpromenad regleras till att bli allmän plats.
- c) Planförslaget möjliggör för en exploatering av området vilket kräver att marken saneras från föroreningar, vilket är positivt för både djur- och växtlivet.
- d) Planförslaget beräknas ej leda till ökad båttrafik. Den verksamhet som idag bedrivs, båtvarv och båtuppläggning, resulterar i ett större antal båtrörelser än vad en mindre småbåtshamn samt bostäder på vattnet beräknas leda till.

Utän ny detaljplan kommer området att fortsätta att nyttjas som båtvarv och varken strandpromenad eller sanering av marken blir möjligt. Planförslaget anses därför vara

### Kort om strandskydd

Strandskyddet ska långsiktigt trygga att medborgarna har tillgång till strandområden. Dessutom ska strandskyddet bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. För att tillgodose syftena är det enligt huvudregeln förbjudet att inom strandskyddsområdet vidta vissa åtgärder, bl.a. att uppföra nya byggnader.

I vissa fall, om det finns så kallade särskilda skäl, kan man få dispens från förbudet inom strandskyddat område. Särskilda skäl kan bland annat vara att platsen redan är tagen i anspråk (exempelvis som privat tomt eller industritomt), att anläggningen för sin funktion behöver ligga vid vatten och att syftet med strandskyddet ej påverkas, det vill säga djur- och växtlivet inte påverkas på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområdet inte försämras. Detaljplaner som har inletts innan den 1 juli 2009 ska en ansöka om upphävande av strandskyddet skickas till Länsstyrelsen. För detaljplaner som inletts efter 1 juni 2009 ansvarar kommunen själva för beslut kring dispens från strandskyddet.

ett bättre alternativ utifrån syftena med strandskyddet, det vill säga att säkra allmänhetens tillgång till strandområdet och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

### Grönplan

I Södertäljes grönplan tydliggörs vikten av att "utveckla strändernas värde och tillgänglighet" och att "förtätning ska ske så att stadens grönområden bevaras". Samhällsbyggnadskontoret anser att planförslaget stämmer väl överens med dessa mål.

### Dagvattenpolicy

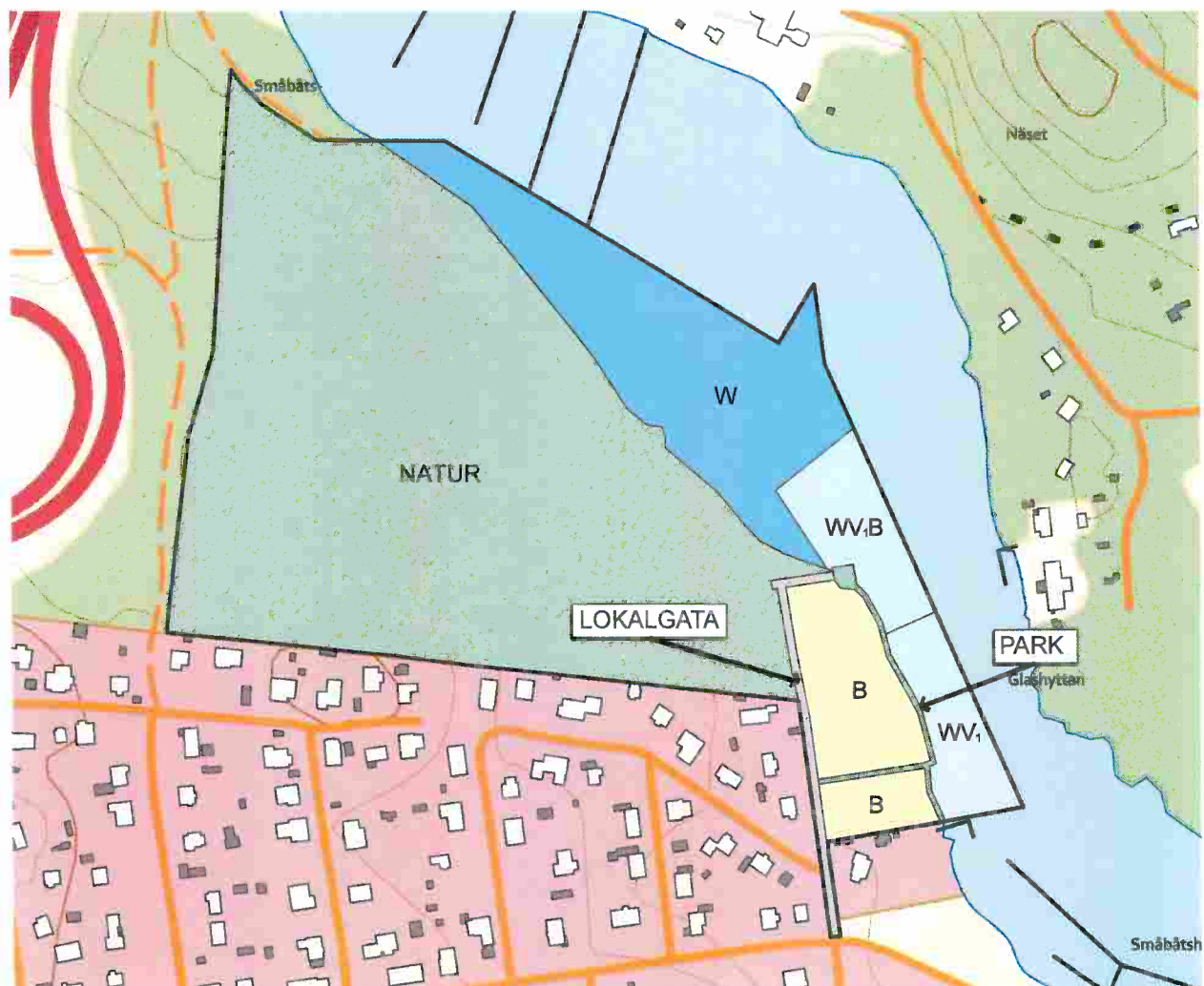
För att motverka att regnvatten och smältvatten, som av olika orsaker kan ha blivit förorenat, släpps ut i Södertäljes vattendrag ska nya detaljplaner som upprättas ta hänsyn till de rekommendationer som finns i kommunens dagvattenpolicy. Genom att undvika stora hårdgjorda ytor och skapa utrymmen för vegetation underlättar man

### Teckenförklaring till översiktskartan

NATUR	Natur
PARK	Gångväg
B	Radhus (20 st) Flerbostadshus (16 lgh)
LOKALGATA	Lokalgata
W	Öppet vattenområde
WV,B	Småbåtshamn med flytande bostäder (8-10 st)
WV <sub>1</sub>	Småbåtshamn

### Karta:

Översikt av användningsområden i planförslaget. Observera att detaljer i förslaget ej syns i den här översikten. För en mer detaljerad karta se illustrationskarta på sid 14 eller titta på plankartan som hör till planbeskrivningen.





för regn och smältvatten att infiltreras på ett bra sätt. Påfrestningarna på naturen blir då mindre och påfrestningarna på ledningsnät och reningsverk minskar.

## Nuvarande förhållanden

### Plandata

#### Läge

Området som berörs av detaljplanen ligger i Pershagen på den västra sidan av Torpaviken. Idag består området av industri- och naturmark samt vattenområde. Söder och väster om området ligger villabebyggelse.

#### Ungefärliga arealer enligt planförslaget

Hela planområdet	119 500 kvm
Naturområde	75 200 kvm
Allmänt vattenområde	23 500 kvm
Småbåtshamn	9 600 kvm
Nytt bostadsområde	7 300 kvm
Allmänna vägar och gångvägar	3 900 kvm

#### Markägoförhållanden

Den del av planområdet som planläggs för bostäder ägs till ungefär hälften av privat fastighetsägare och till hälften av Södertälje kommun. Vattenområdet som berörs samt skogsområdet ägs av Södertälje kommun.

### Befintlig bebyggelse och verksamheter

Största delen av planområdet består av naturmark och

är obebyggd. Den del av planområdet som föreslås för ny bebyggelse är idag tagen i anspråk som båtvarv och bostadsbebyggelse.

På varvsområdet finns en större huvudbyggnad och på intilliggande fastighet finns en äldre villa som ej varit bebodd på ett antal år. Planförslaget medger att båda dessa byggnader rivs. Inom varvsområdet finns det ca 30 båtplatser vid bryggor samt en större grusad plan med 60-70 vinteruppläggningsplatser.

Planområdet ligger i norra delen av Pershagen som är ett av Södertäljes större villaområden. Pershagen avstyckades strax efter sekelskiftet och bebyggdes som egnahemstomter mellan 1905 och 1912. Under 1920-talet och 1930-talet skedde en andra utbyggnad av området. Ny bebyggelse har därefter tillkommit i olika faser. En rätt stark förtätning av villor har skett genom att större tomter styckats av och bebyggts. Idag finns ett mindre antal stora tomter kvar med tillhörande karaktäristiska trävillor från tidigt 1900-tal. Under sent 60-tal och tidigt 70-tal kompletterades Pershagen med radhus och under 80-talet tillkom kedjehus. Kvarteret Agnet i södra delen av Pershagen byggdes under 90-talet.

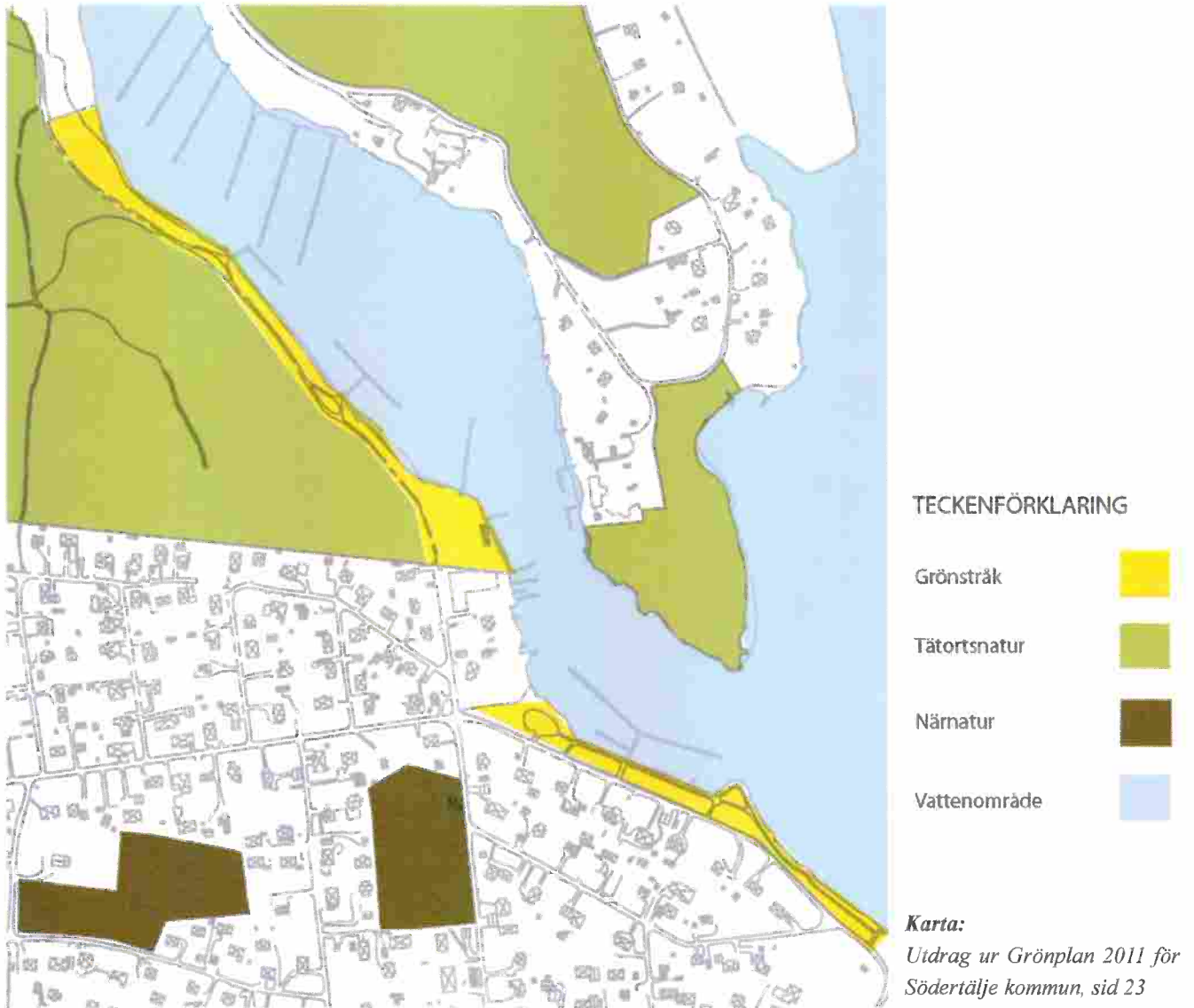
### Fornlämningar och kulturmiljö

Inom området finns inga kända fornlämningar. Planområdet berör ej heller något riksintresse för kulturmiljö. Det finns ej heller några övriga registrerade kulturvärden.

### Kort om egnahemsområden

Senare delen av 1800-talet var en expansiv period för Södertälje. Industrin gick på högvarv, kommunikationerna förbättrades och befolkningen fördubblades. Som ett resultat av högkonjunkturen och industrialiseringen ökade även behovet av bostäder för den växande skaran industriarbetare. Efter rationaliseringen av jordbruket fanns även en stor grupp egendomslösa jordbrukare som var i behov av eget boende och en bit jord.

Kommitéer drev frågan om att göra det lättare för familjer att få ta lån för bostadsbyggande och efter ett tag gick staten in med pengar. Fonder skapades för att strukturera upp utlåningen och mark styckades av för självbyggen. Södertälje stad köpte under den här tiden upp gårdar i stadens utkanter för utbyggnad av bostäder. En del av den här marken styckades sedan av till små tomter där självbyggen och så kallade "egnahemsområden" bildades.



## Natur och vegetation

### Befintliga grönområden

Planområdet berör inget Natura 2000-område, område av riksintresse med registrerade naturvärlden eller annat skyddat område.

Skogsområdet i norra delen av planområdet har ett stort värde som rekreationsskog för de boende i Pershagen samt för övriga södertäljebor som rör sig i området. Skogsområdet bör därför vara detaljplanelagt, vilket det inte är idag. Genom att planlägga skogsområdet som natur ges det ett ökat skydd.

I programmet föreslogs ett större utredningsområde för bostäder än vad som idag är aktuellt. Bostadsbebyggelse

föreslogs inom delar av skogsområdet. I planförslaget togs utbyggnad inom skogsområdet bort. Ny bostadsbebyggelse föreslås endast i det område som idag är ianspråktaget av varvsverksamheten.

## Rekreation

Detaljplanen är även ett steg i kommunens arbete med att skapa en sammanhängande strandpromenad i Torpaviken. Idag finns en välanvänd strandpromenad som löper genom skogsområdet i norr. Längs med småbåtshamnen söder om planområdet finns även en allmän plats och ett promenadstråk. Kommunens långsiktiga målsättning är att dessa två stråk ska kunna sammanlänkas för att öka allmänhetens tillgänglighet till strandzonen. Med förslaget blir även strandzonen där båtvarvet idag





Organisk jordart
Lera
Silt
Sand
Sten-block
Isälvssediment, sand-block
Morän
Berg

*Karta:*  
*Jordarter, skala 1:7000*

ligger allmän plats och därmed tillgängligt för boende i Pershagen och övrig allmänhet.

### Lokalklimat

Området ligger i östlig riktning med vattenkontakt. Lokalklimatet anses lämpligt för ny bostadsbebyggelse.

### Markbeskaffenhet

Markens sammansättning (jordarter, berg mm) består i planområdet till stor del av morän, berg och sand. Norra delen av varvsområdet består av utfylld mark.

### Föroreningar i mark och vatten

Torpaviken är ett av Södertäljes vattenområden som har förorenad sjöbotten. Tidigare har två soptippar, Ström-tippen och Bollhagen, haft viken som avrinningsområde. Idag är viken avrinningsområdet för Scantias industriområde. Inom ramen för vattenförvaltningsarbetet har Hallsfjärden med Torpaviken utpekats som så kallad vattenförekomst. Den har måttlig ekologisk status på grund av övergödning. Med stor sannolikhet överskrider de gränsvärden som i berörda direktiv anges för tributyltenn (TBT) i vatten och kvicksilver i fisk.

Varvsverksamhet har i cirka 100 år, i olika skeden, bedrivits i norra Pershagen. Vilket har påverkat föroreningsnivåerna i marken där varvet har varit placerat. Det är troligt att dessa föroreningar även har spritt sig från marken ut i Torpaviken vid regn och genom den vattenkontakt som varvet har med viken. Det är däremot oklart i vilken utsträckning detta har skett.

Vid en bostadsexploatering kommer människor att vistas permanent i området och närheten till vatten innebär att bad och fiske kan förekomma. En markundersökning har därför utförts för att ta fram underlag gällande föroreningsituationen inom de delar av planområdet som föreslås för bostadsbebyggelse.

Undersökningen visar att det förekommer halter av främst tennorganiska föreningar samt metaller i halter över det riktvärde som gäller vid en bostadsexploatering (TBT, bly och kvicksilver). Föroreningen är lokaliserad till ytlig fyllning men föroreningens utbredning är inte undersökt i detalj. Det förekommer även ställvis föroreningar intill och under den betongplatta som finns runt byggnaden på fastigheten. Sedimenten runt marinan är förorenade av

främst tennorganiska föreningar men bedöms inte kunna utgöra någon hälsorisk vid bad. Däremot kan de halter av TBT som uppmätts utgöra en miljörisk för vattenlevande organismer.

En sanering är därför positivt för Hallsfjärden och Torpaviken då den minskar belastningen på ett redan ansträngt vattenområde.

Åtgärder: Markföroreningar ska avhjälpas innan bygglov får ges. Detta regleras på plankartan.

De värden som uppmätts uppvisar inget akut saneringsbehov av platsen men ställer krav på ytterligare utredningar och markarbeten för att ny bebyggelse ska få uppföras. En kompletterande undersökning ska göras för att i första hand avgränsa föroreningen av TBT i djupled samt för att avgränsa föroreningen runt och under byggnaden.

En fördjupad riskbedömning föreslås för området, med framtagande av platsspecifika riktvärden för planerad markanvändning. Konstaterade föroreningar kommer att innebära att tillstånd/anmälan, hantering och avlämning av förorenade massor, miljökontroll, försiktighetsåtgärder under byggskedet mm måste utföras.

## **Störningar**

### *Trafikbuller*

En bullerutredning, för att klargöra och redovisa bullerpåverkan från väg-, tåg- och båttrafik har tagits fram som underlag till detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning. Enligt bullerutredningen är det möjligt att uppfylla målet om högst 55 dBA utanför bostadsrummen i varje bostad samt att erhålla en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Detta kräver dock att de flytande bostäderna placeras/vinklas på ett lämpligt sätt, vilket planförslaget ställer krav på. Några ytterligare bulleråtgärder krävs inte enligt utredningen.

## **Risker**

### *Översvämning – höga vattenstånd*

Vid planering inom strandnära områden måste hänsyn

tas till risken för översvämning. Sammanhållen bostadsbebyggelse bör därför inte placeras under den nivå som anges i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (dvs lägst 1,9 m över medelvattentillståndet).

Åtgärder: Lägsta nivå för ny bebyggelse sätts till 1,9 m över medelvattentillståndet. Ett förtydligande har även förts in om att byggnader ska utföras på ett sådant sätt att dessa inte skadas eller påverkas negativt vid högvatten samt att placering av ventilationsöppningar, fönster och dörrar ej ska ske under denna nivå. Detta regleras på plankartan.

De flytande bostäderna kommer att följa vattnets fluktuationer då dessa sammanbinds med kajen med en ledad bryggkonstruktion.

### *Risk för erosion*

Även om Torpaviken ligger delvis avskilt från Hallsfjärden finns fortfarande risk för erosion. Någon form av skydd bör därför uppföras inom de delar av området som exploateras.

Åtgärder: Kaj eller strandskoning ska uppföras inom de delar av planområdet som exploateras. Detta regleras på plankartan.

### *Radon*

Den del av planområdet som föreslås för ny bebyggelse klassas som normalriskområdet. Inga särskilda insatser anses därför krävas.

### *Brand*

De flytande villorna ska placeras med minst 8 meters avstånd från varandra.

### *Offentlig och kommersiell service*

I Pershagen finns en grundskola och två förskolor som alla tre ligger inom gångavstånd från planområdet.

Vid korsningen Nyköpingsvägen/Pershagsvägen ligger en mindre mataffär. För större matinköp finns en



stormarknad i Sydhamnsområdet och för övrig typ av handel och inköp finns Södertälje centrum på 5,5 km avstånd.

## Gator och trafik

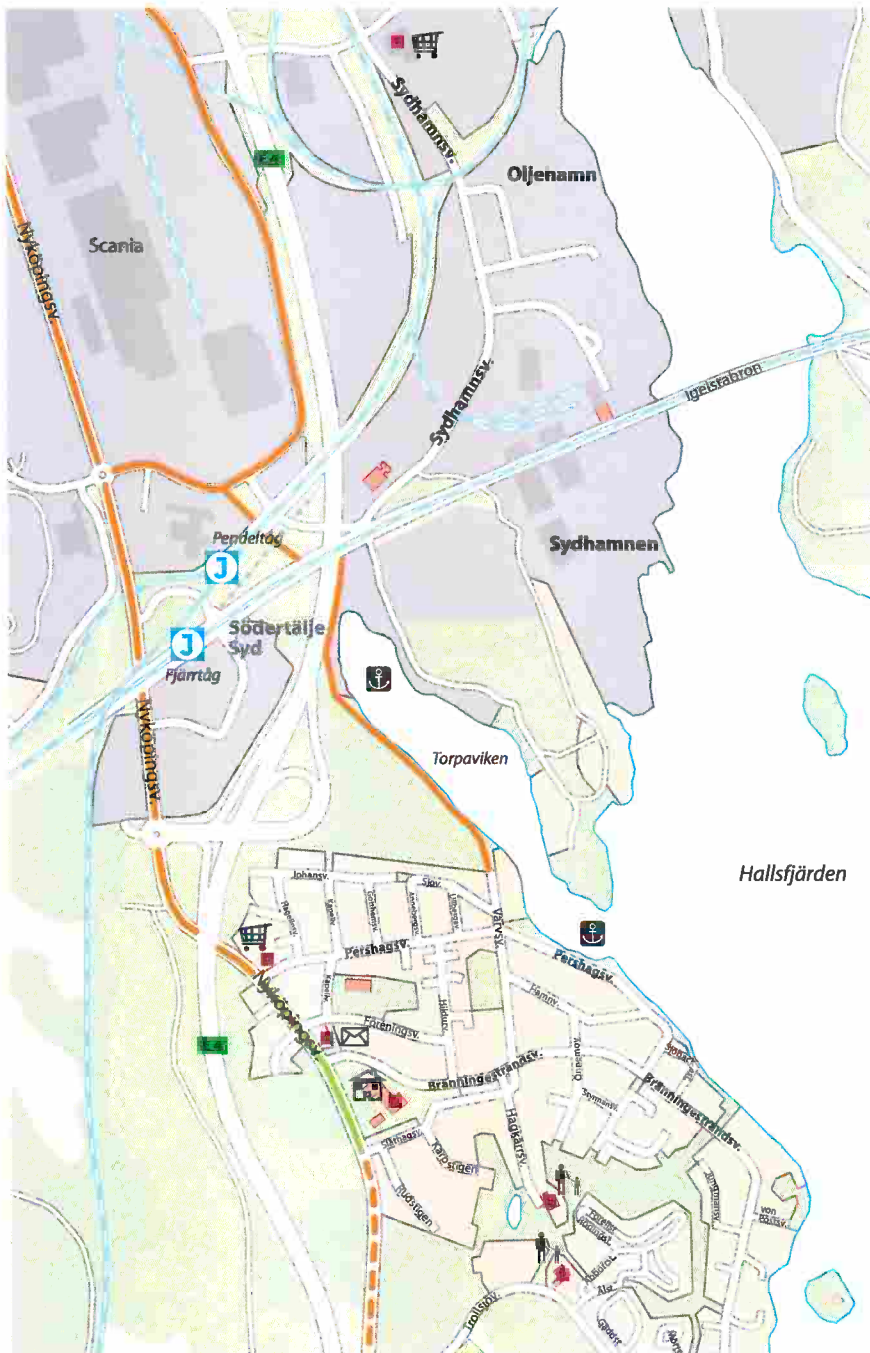
### Biltrafik




I dagsläget är Pershagsvägen en gata med en bredd av ca 6 meter. Den fungerar som en matargata för området. Bostadsområde i norra Pershagen byggdes ut innan nuvarande riktlinjer gällande gatustandard sattes i bruk.

Pershagsvägen hör därför till en äldre och smalare typ av villagatustandard. Ett stort antal utfarter från villatoter ansluter till Pershagsvägen samt ett antal stickgator. Hela Pershagen utom Trollsjövägen är idag en 30-zon. För mer information om trafiksituationen läs vidare på sid 21-22.

### Kollektivtrafik

Storstockholms Lokaltrafik (SL) har rekommendationer vad gäller avstånd mellan ny bebyggelse och hållplatser.



-  Planerad cykelbana
-  Cykelbana
-  Cykelbana i blandtrafik

-  Småbåtshamn
-  Förskola
-  Skola 1-9
-  Postombud
-  Handel

**Karta:**  
Cykelbanor och närservice



Enligt dessa rekommendationer bör avståndet mellan den typ av bebyggelse som föreslås och närmaste busshållplats ej överstiga 700 meter. Närmaste hållplats för resa med SL's trafiksystem ligger cirka 550 meter bort (Hagkärsvägen). Det finns även en hållplats vid korsningen Pershagsvägen/Nyköpingsvägen som ligger cirka 700 meter bort. För stomtrafik och avstånd till tågstationer tillämpas normalt längre acceptabla gångavstånd. Avstånd till Södertälje Syd, varifrån spårbunden regiontrafik avgår ligger cirka 1900 meter bort.

Busslinje 754 utgår från Hagkärsvägen, passerar korsningen Pershagsvägen/Nyköpingsvägen och har en turtäthet på 30 minuter. Busslinje 788 förstärker linje 754 i rusningstrafik. Det ger en turtäthet på 4 bussar i timmen. De nuvarande ligger inom SL's riktlinjer för turtäthet inom bostadsområden som Pershagen.

## Planerade förändringar

### Bostadsbebyggelse

#### Bostadsbebyggelse

Planens syfte är att möjliggöra bostadsbebyggelse i form av radhus, flerbostadshus samt bostäder på vatten i form av flytande villor. Maximalt utnyttjad detaljplan medger utbyggnad av ca 20 st radhus, 2 st flerbostadshus i form

av lägre punkthus samt ca 8-10 flytande villor.

Vid full utbyggnad bildar radhusen fyra huslängor som sträcker sig ner mot vattnet. Radhusens byggnadsvolymer ska trappas ner minst en våning mot Torpaviken. Syftet är att huslängorna på det sättet bättre ska anpassas till terrängen och omgivande byggnader.

Byggrätten är begränsad vad gäller placering, höjder och husbredd (se plankartan som hör till den här planbeskrivningen). Detta för att den nya bebyggelsen inte ska avvika allt för mycket volymmässigt från den intilliggande bebyggelsen. Flerbostadshus är bara tillåtet i den norra delen av utbyggnadsområdet och som högst till 16 meter i nockhöjd. Samhällsbyggnadskontoret har ansett att det är rimligt att medge en byggrätt för två mindre flerbostadshus i den här delen då det inte direkt ansluter till befintlig bebyggelse. Höjden på radhusen begränsas till 10 m i nockhöjd och placeringen är styrd på ett sådant sätt att siktlinjer kan erhållas från Varvsvägen ner mot vattnet.

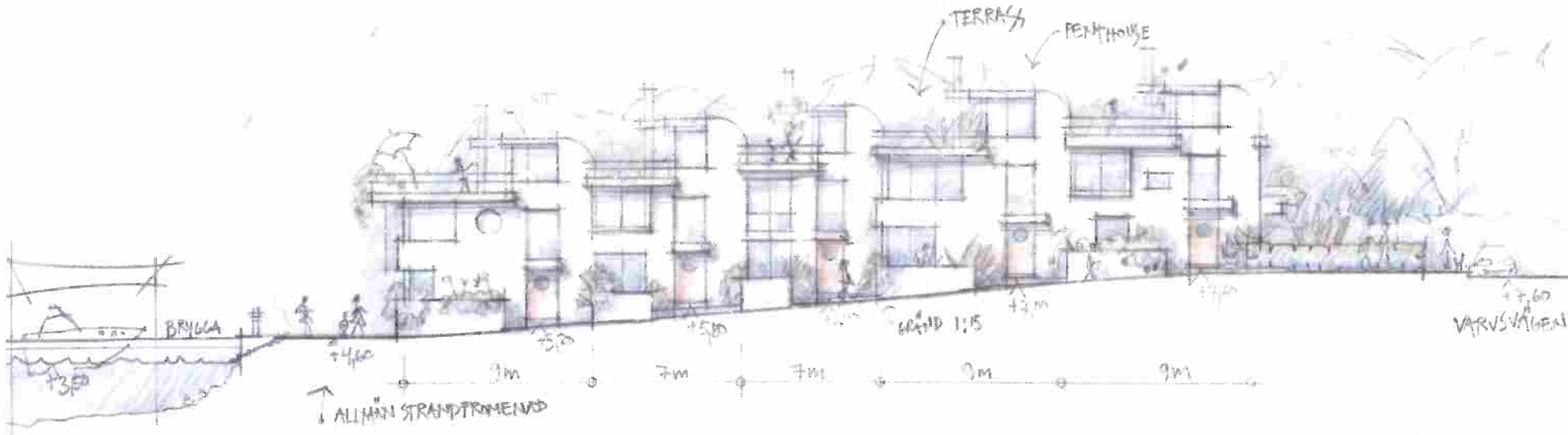
Fasaderna som vetter mot Varvsvägen ska utformas på ett sådant sätt att takyta skapas (se förtydligande på sid 16). Syftet är att radhusens fasader ska få en villakarakter och upplevas som en tvåvåningsbyggnad. Det gör att radhusen smälter in med den kringliggande villabebyg-



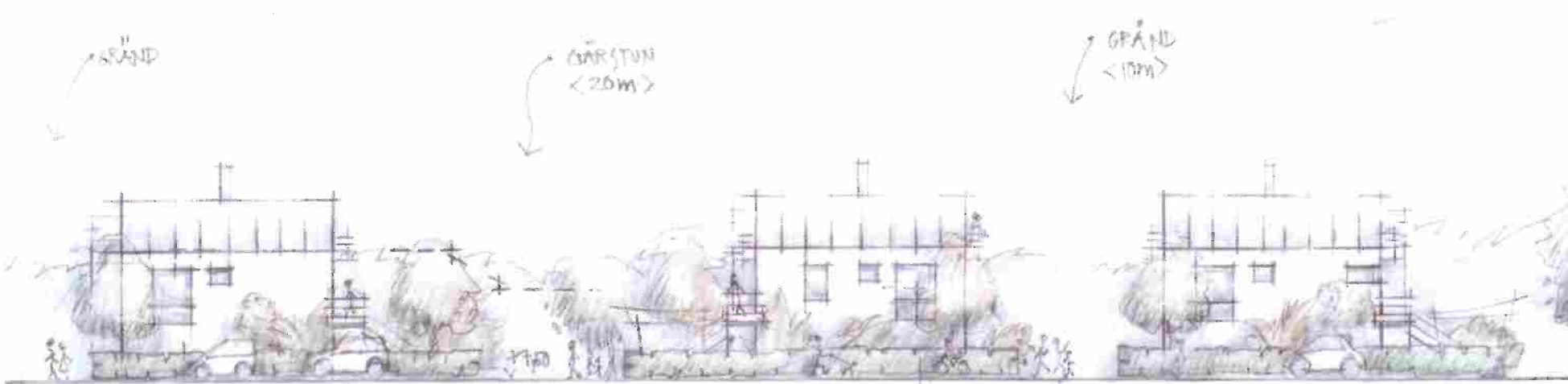


**Karta:**

Illustrationsplan utbyggnad med radhus och lägre punkthus, skala 1:1000 (Röda Berget Arkitekter AB)



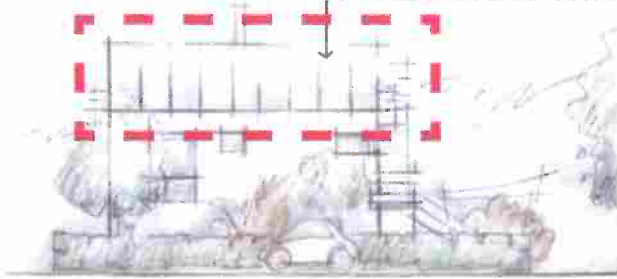
FASAD MOT GRÄND



FASAD MOT VARVSÄGEN

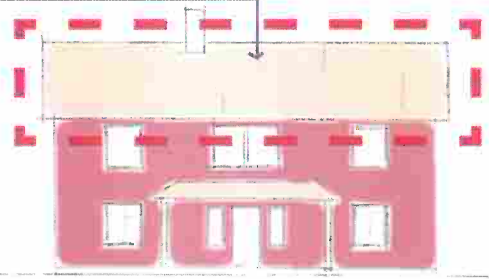
## Utformning av tak på radhusen

TAKYTA



### Exempelskiss av radhusfasad mot Varvsvägen

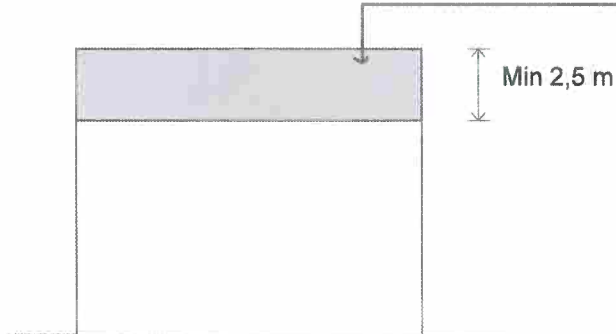
Exempel på tillåten takutformning enligt de skisser av radhusen som finns i den här planbeskrivningen. Även sadeltak, valmat sadeltak, mansardtak och halvvalmat mansardtak är tillåtet. Beskrivningen nedan utgår dock från den takutformning som redovisas i övriga skisser i den här planbeskrivningen (sid 15).



### Exempelskiss av villafasad vanlig i norra Pershagen

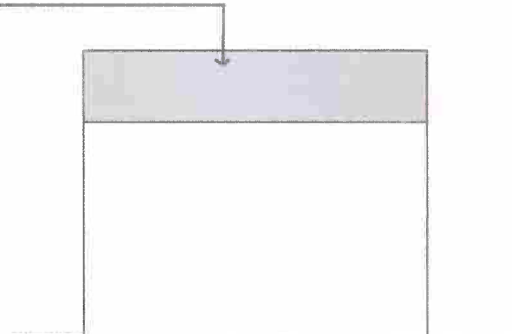
Syftet med utformningskraven är att takyta skapas. På det sättet ska radhusen bättre smälta in med befintlig villabyggelse.

TAKYTA

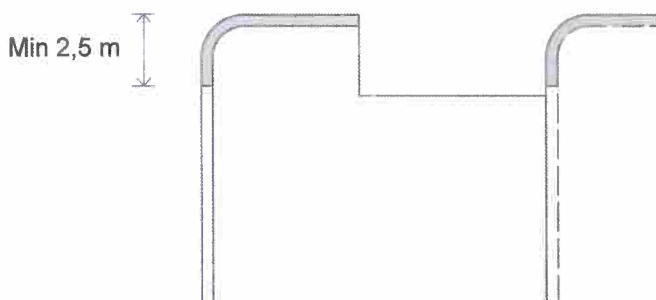


### Tillåten radhusfasad mot Varvsvägen

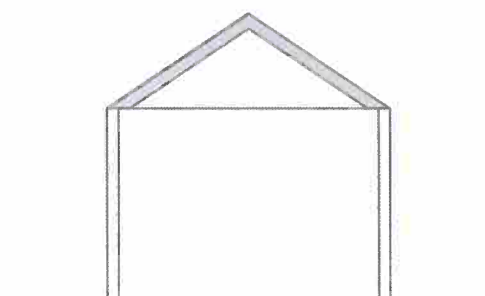
Takyta ska finnas från taknock 2,5 meter ned på fasaden. Gäller den fasad som vetter mot Varvsvägen.



### Exempel av villafasad



### Sektion av radhus med tillåten fasadutformning

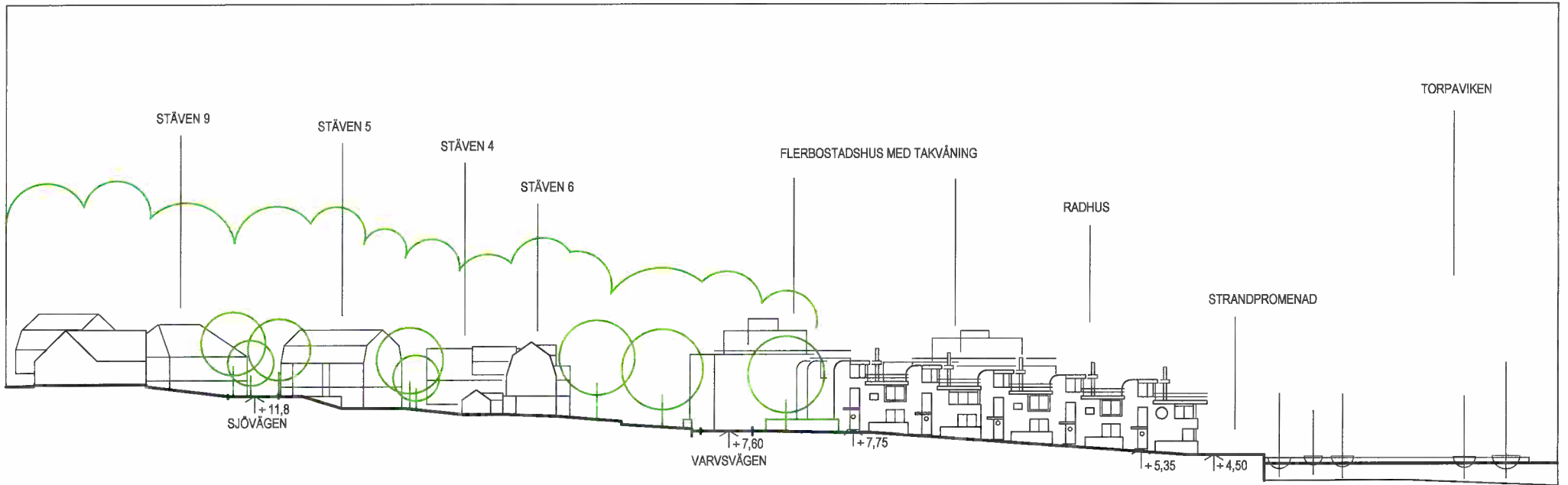


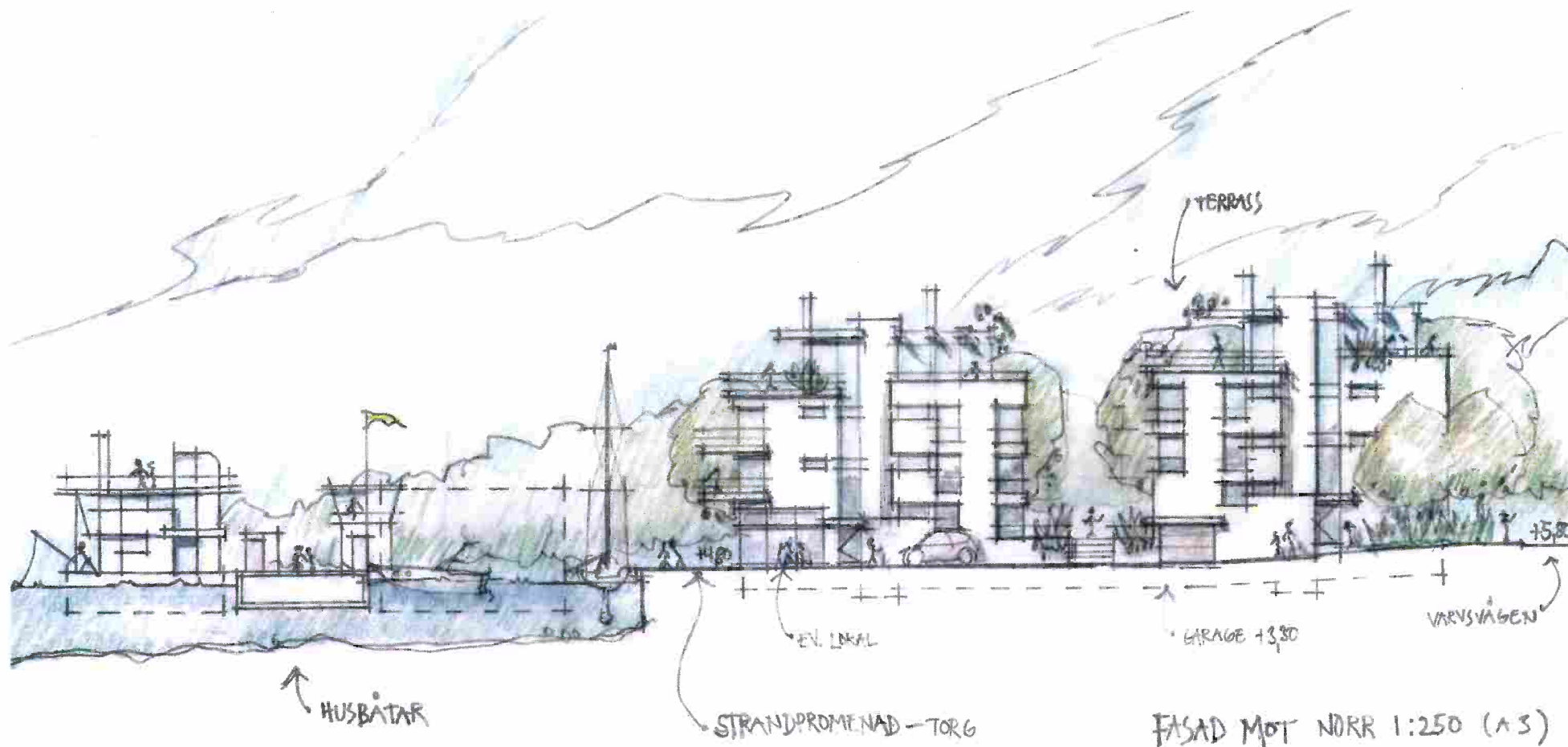
### Exempel på sektion av villa



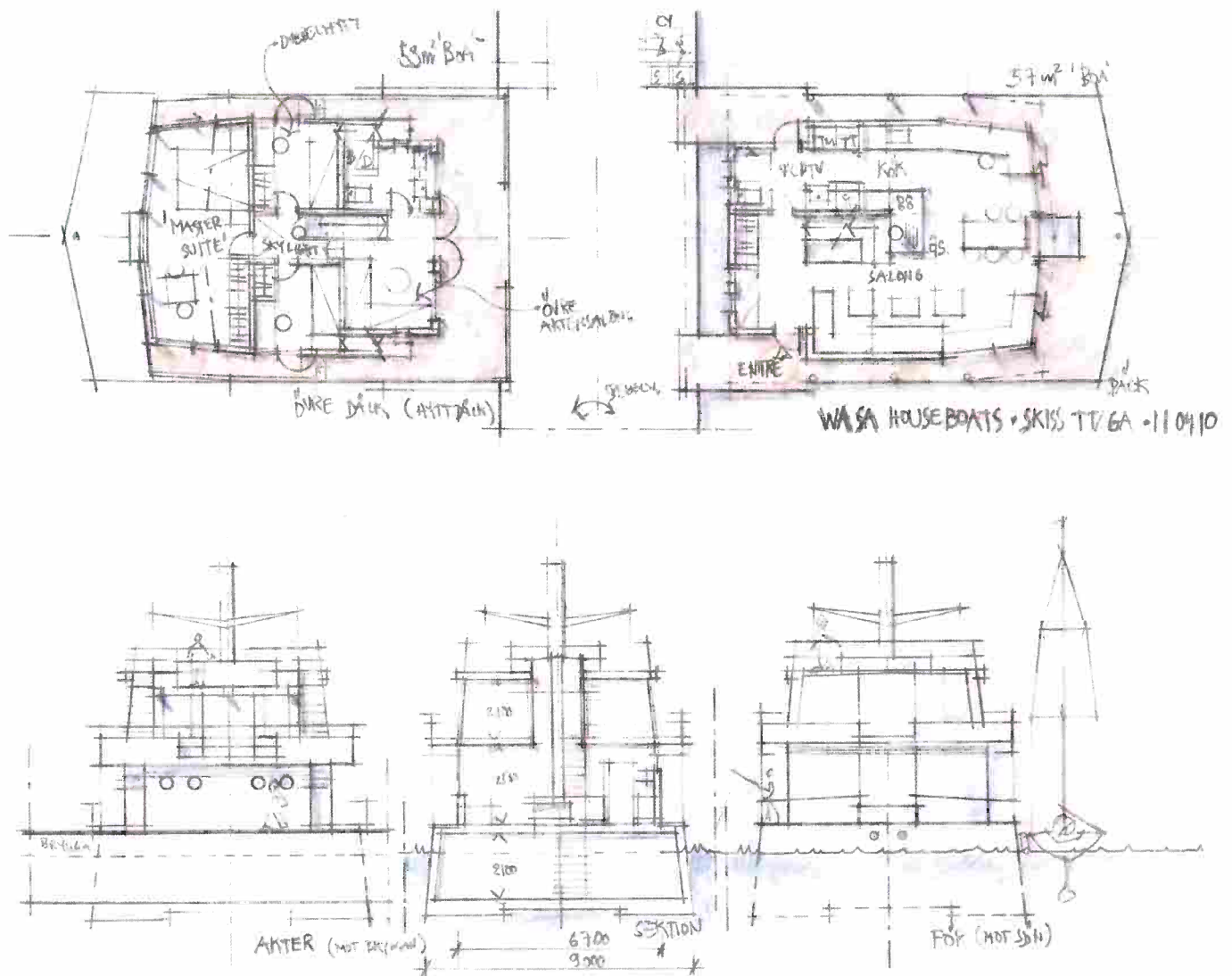


Illustrationsplan (Röda Berget Arkitekter AB)









Illustrationer av husbåtar (Röda Berget Arkitekter AB)

gelsen på ett bättre sätt. Takyta ska finnas från taknock och minst 2,5 meter ned på fasaden. Utformningskravet gäller bara de fasader som är riktade mot Varvsvägen.

Mellan längorna löper två gränder (gångvägar) ner mot vattnet, alternativt gårdstun, där plats för bland annat bostadsparkering finns. En av gränderna är planlagd som allmän plats för att säkerställa allmänhetens möjlighet att ta sig till kajpromenaden som löper längs med vattnet. Även kajpromenaden är planlagd som allmän plats för att säkerställa allmänhetens möjlighet att röra sig längs med vattnet. Förslaget medger inte att entréer till radhusen upprättas i riktning mot kajpromenaden. Detta för att motverka att kajpromenaden "privatiseras".

*Flytande bostäder*

Detaljplanen föreslår att det inom småbåtshamnen görs möjligt att bo i flytande villor. Exempel på sådant boende finns i Pampas Marina i Stockholm och nya detaljplaner håller på att tas fram även i andra kommuner i andra delar av Sverige. Internationellt är det Holland som är mest känt för sina husbåtar som ligger förtöjda längs med deras kanaler.

Med flytande villa menas en permanent bostad byggd på betongskrov eller flytponton, oftast utan motor och roder, och som aldrig eller undantagsvis kan förflyttas. De flytande villorna byggs oftast upp på ett betongskrov, en så kallad kassun, som har ett djupgående på cirka 2 meter. Utformning och isolering av skrovet varierar beroende på tillverkare. Moderna husbåtar har en vikt på

cirka 150-160 ton varav den största delen består av själva kassunen. Den tunga vikten gör att byggnaden ligger stabilt i vattnet och blir så gott som oberörd av vindar, vågor och isbildning under vintern.

Att bo permanent i ett boende på vatten kräver bygglov och att det dessutom framgår i en detaljplan att platsen får användas som bostadsändamål. Moderna husbåtar räknas till bostäder och därför gäller de ordinarie krav som ställs på "vanliga" bostäder, exempelvis tillgänglighet, säkerhet och tekniska egenskaper. Det är också viktigt att vägg- och takkonstruktioner uppförs så att ett torrt inomhusklimat kan erhållas utan kondensproblem. Det är viktigt att de flytande bostäderna förankras väl för att klara påfrestningar vid hårt väder och att förankringen tillåter variationer i vattenståndet. Beroende på hur förankringen sker så kan tillstånd för vattenverksamhet komma att krävas. Lagstiftning om detta finns i Miljöbalken.

Det vattenområde där husbåten är förtöjd kan upplåtas genom äganderätt eller nyttjanderätt. Antingen som arrende, hyra eller tomträtt.

Planförslaget ställer krav på den estetiska utformningen genom volymanpassning och reglering av våningshöjd. Detta för att den nya bebyggelsen inte ska få ett allt för dominerande intryck i stadsbilden.

Planförslaget möjliggör att de flytande bostäderna kan anslutas till befintligt elnät och det kommunala vatten- och avloppsnätet. Ofta sker uppvärmningen av husbåtarna med hjälp av sjövärm i kombination med värmepump.

## **Vattenområde**

### *Hamnområdet för fritidsbåtar*

Inom varvsområdet finns idag ett antal båtbygggar för förtöjning av fritidsbåtar. Planförslaget föreslår att vattenområdet fortsätter att nyttjas för bygganläggningar för fritidsbåtar samt att det i den norra delen även ska vara möjligt att uppföra flytande bostäder. Placering

och utformning av bygggar kan dock komma att ändras för att ge ett mer ordnat och enhetligt intryck.

Vattenområdet norr om det föreslagna bostadsområdet avses få användningen "flytande bostäder och småbåtshamn". De flytande villorna kommer att förankras i en specialutrustad pir.

## **Gångvägar, cykeltrafik och gaturum**

### *Gång- och cykeltrafik*

Som tidigare nämnts så är planförslaget ett led i kommunens arbete att skapa ett mer sammanhängande och allmänt grönstråk utmed vattnet i Pershagen. I planförslaget görs strandzonen till allmän parkmark, en kajpromenad. En allmän gångväg föreslås även ner genom bostadsområdet till kajpromenaden för att öka tillgängligheten.

Gång- och cykelstråket som löper genom grönområdet och utmed vattnet bibehålls som det ser ut idag.

### *Trafikbelastning och trafikflöden*

Ett antal yttranden inkom under samrådet från boende i Pershagen gällande hur en ny bostadsutbyggnad kan komma att påverka trafiksituationen i närområdet. Det har därför varit viktigt för samhällsbyggnadskontoret att ta fram underlag för hur trafiksituationen ser ut idag och göra beräkningar på hur de föreslagna bostäderna kommer att påverka trafikbelastningen på Pershagsvägen. Detta har krävts för att se om utbyggnaden och den förväntade belastningen ligger inom de normerande riktlinjerna som finns i kommunen.

Bostadsexploateringen som föreslogs i programmet är halverat i samrådsförslaget och vidhålls i utställningshandlingarna. Vilket kraftigt sänker antalet nya bostäder och därmed även antalet tillkommande bilrörelser. Hela utbyggnaden som föreslogs i skogsområdet är borttagen. Det området som är aktuellt nu för nya bostäder omfattar bara de delar som idag nyttjas av båtvarvet. Planförslaget medger därför en maximal utbyggnad av ca ca



20 radhus och ca 16 lägenheter i flerbostadshus samt ca 8-10 bostäder på vatten. Totalt innebär det ca 45-50 lägenheter.

Den senaste trafikmätningen från 2012, i och med uppföljningen av införandet av 30-zon utmed Pershagsvägen, visar på en trafik av ca 600-650 fordon/dygn. Den tidigare mätningen från 2005 låg något högre på ca 1000 fordon/drygn. Beräknat på det något högre antalet fordonsrörelser ger det under maxtimmen (den timme när flest fordon trafikerar mätpunkten, inträffar mellan 16-17) belastas Pershagsvägen med 125 fordon. Detta är i snitt ca två bilar i minuten.

Antalet fordonsrörelser planförslaget handlar om (beräkningsmässigt) är 5 fordonsrörelser/ dygn för radhusen och 4 fordonsrörelser/dygn för flerbostadshusen. För bostäder på vatten finns inte något framtaget tal för fordonsrörelser/dygn, men de likställs här med radhus (5 fordonsrörelser/dygn) för att inte generera för låga siffror. I dessa tal är även inräknat sophämtning mm. Sammantaget gör detta att antalet fordonsrörelser som det nya bostadsområdet alstrar blir  $100+64+ ca 50 = ca 214$  fordonsrörelser/dygn.

En viss fördelning mellan Pershagen och Varvsvägen mot Bränningestrandsvägen kan antas. Vissa trafikrörelser kommer att ske mot Pershagsskolan och då är Varvsvägen det naturliga valet. En uppskattad fördelning av trafiken mellan de två vägarna är 75-25% med den större belastningen på Pershagsvägen. Detta ger i antalet fordonsrörelser ca 160 ytterligare fordon på Pershagsvägen och resterande ca 54 fordonsrörelser på Varvsvägen i riktning mot Bränningsstrandsvägen. Om vi räknar med att tio procent av fordonsrörelserna sker i maxtimmen innebär det att ytterligare ca 16 fordon kommer att trafikera under den hårdast belastade tidpunkten.

Totalt kan Pershagsvägen räkna med en trafik om ca 1200 fordon/dygn i det fall kvarteret Båtvarvet blir fullt utbyggt. Det skulle innebära 141 fordonsrörelser i

maxtimmen vilket motsvarar ca 2,5 bilar i snitt per minut under maxtimmen.

De trafiksiffror som finns och de beräkningar av tillkommande trafik, som gjorts enligt gängse beräkningsstandard, visar belastningen på Pershagsvägen kommer att hålla sig inom de normer som finns för den här typen av gator med liknande standard. Det här gör att samhällsbyggnadskontoret anser att planförslaget är rimligt att genomföra även om det innebär en ökning av trafik längsmed Pershagsvägen.

#### *Utformning av gatumiljön*

Varvsgatans sträckning bibehålls som den ser ut idag men förlängs ca 50 meter. En vändplats kommer även att uppföras där Varvsgatan ansluter skogsområdet. En gångyta för gående uppförs även utmed Varvsgatan.

#### *Parkering*

Planförslaget möjliggör ett parkeringstal på 1,5 platser för radhus och husbåtar samt ett parkeringstal på 1.0 för lägenheterna. Detta räknat på maximal utbyggnad. Boendeparkering för bilar ska lösas inom planområdet och på kvartersmark. I det fall flerbostadshus uppförs i den norra delen av exploateringsområdet ska parkeringsgarage i källarplan uppföras. Det finns även en möjlighet att uppföra boendeparkering på den brygganläggning som husbåtarna planeras att ligga vid. Tekniskt sett är det möjligt och planförslaget stödjer detta genom att möjliggöra för tillskapande av gemensamhetsanläggning.

#### **Teknisk försörjning**

##### *Dricksvatten och spillvatten*

Ny bebyggelse ansluts till befintligt kommunalt ledningssystem. Troligtvis måste spillvattnet från den nya bebyggelsen pumpas till anslutningspunkten.

##### *Dagvatten*

Det nya bostadsområdet ska så långt det är möjligt utformas på ett sådant sätt att principen om lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) kan följas. Stora hårdgjorda ytor ska undvikas. Ytor med av genom-

släppligt material, exempelvis grusade markytor, ska anläggas där det är möjligt.

#### *Befintliga ledningar*

Inom planområdet finns två ledningar dragna på sjöbotten. Dels en teleledning som går från parkeringen söder om planområdet och ut mot Glashyttan. Den ledningen ligger endast marginellt inom planområdet och berörs inte av den användning som föreslås i planförslaget. Det finns även en vatten- och avloppsledning som är dragen mellan området som föreslås för ny bostadsbebyggelse och ut mot Glashyttan. För den ledningen finns ett servitut upprättat. Planförslaget innebär att den part som initierar utbyggnad av planområdet ska bekosta flytt av ledningen samt upprättande av nytt servitut.

#### *Värme och energi*

Idag finns inte möjligheten att ansluta de nya bostäderna till fjärrvärme. Möjlighet att värma bostäderna med sjövärmepumpar finns.

#### *Elförsörjning*

Anslutning till elnätet sker via befintliga transformatorstationer i närområdet. Lämpliga transformatorstationer är placerade vid Johansväg 1 samt en i backen på Varvsvägen 10-12.

#### *Stadsnät*

Möjlighet att ansluta till stadsnät (bredband) kommer att finnas för de nya bostäderna.

#### *Avfall och återvinning*

Plats för återvinningsstationer (soprum) ska anordnas inom kvartersmark och placeras utmed lokalgatan.

### **Konsekvenser**

#### *Miljö och hälsa*

Detaljplanens genomförande innebär en förbättring av miljön i området. Genom att föroreningarna i marken åtgärdas vid genomförandet minskar risken för negativ påverkan på miljö och människors hälsa.

Konsekvenserna för miljö och hälsa utreds utförligare

i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som tillhör detaljplanen och har redogjorts för tidigare i den här planbeskrivningen.

#### *Tillgänglighet och trygghet*

Planförslaget föreslår en mindre förtätning i gränzonen mellan befintligt bostadsområde och intilliggande grönområde. Med tillbyggnaden kommer gränzonen få ett mer ordnat intryck än den har idag och förhoppningsvis upplevas tryggare.

Lutningen på gränder och infarter till bostädernas entréer möjliggör att riktlinjen för maximal lutning 1:20 kan uppnås.

#### *Barn och ungdomar*

Genom planförslaget får skogsområdet ett utökat skydd vilket säkerställer en viktig lekzon. Närheten till skola och kollektivtrafik är också positivt. En mindre lekyta för små barn föreslås även att finnas inom kvartersmarken för bostäderna där fastighetsägaren är ansvarig för anläggande och skötsel.

### **Medverkande tjänstemän**

Isak Ericsson	Planhandläggare
Nils Rundqvist	Planarkitekt
Anders Eklind	Utredningsingenjör
Åsa Hansson	Exploateringsingenjör
Bo Ljungberg	Kommunekolog

### **SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET** Planenheten

Urban Dahlberg	Planchef
----------------	----------

Isak Ericsson	Planarkitekt
---------------	--------------

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

Utställningshandling

Dnr: 2009-00019-214 (P05019)

Detaljplan för

**Båtvarvet 4 och 5 mfl**

Inom Pershagen i Södertälje

Upprättad 2014-04-30

## Handlingar

Detaljplanen utgörs av plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser.

Till planen hör dessutom:

- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

## Övrigt planeringsunderlag

- Miljöteknisk undersökning, Kv Båtvarvet Södertäljekommun., Bjerking (2011)
- Bullerutredning, Kv Båtvarvet Södertälje kommun, Bjerking (2011)

## Planens syfte och huvuddrag

Planförslaget syftar till att möjliggöra för en förtätning av Pershagens norra del med nya bostäder. Fullt utbyggt kan planförslaget möjliggöra för ca 40-50 nya bostäder.

Detaljplanen är även ett steg i kommunens arbete med att skapa en sammanhängande strandpromenad i Torpaviken.

## Organisatoriska frågor

### Tidplan

Antagande/Laga Kraft: 2:a kvartalet 2014

### Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är fem (5) år från den dag planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

### Markägare

Södertälje kommun äger fastigheten Pershagen 1.1 och Pershagen 1:3. Fastigheterna Båtvarvet 4 och 5 ägs av Båtvarvet Fastigheter KB och fastigheten Båtvarvet 3 av Hans Marklund.

**Huvudmannaskap**

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats – gator och parkmark.

Telge Nät ska vara huvudman för allmänna VA-ledningar fram till tomtgräns.

**Ansvarsfördelning**

Blivande fastighetsägare/exploatör ansvarar för all utbyggnad inom kvartersmark samt den framtida förvaltningen av densamma.

Blivande exploatör alternativt kommunen ansvarar för utbyggnad av anläggningar på allmän plats (gator, gcvägar, parkområden etc). Ansvarsfördelningen regleras mellan parterna i framtaget exploateringsavtal för området. Efter utbyggnad kommer kommunen att ansvara för drift, underhåll och skötsel av de allmänna områdena.

Ansvar för utbyggnaden av allmänna VA-ledningar kommer att regleras mellan Telge Nät och blivande exploatör.

**Avtal***Intentionsavtal*

Ett intentionsavtal angående del av kommunens fastighet Pershagen 1:3, har upprättats mellan kommunen och Båtvärdet Fastighets KB, avseende markförsäljning och exploatering.

*Exploateringsavtal*

Två exploateringsavtal är upprättade mellan kommunen och blivande exploatör/fastighetsägare. Avtalen reglerar köpeskillning, fastighetsregleringar, genomförandefrågor så som marksanering, utbyggnad av allmänna anläggningar och teknisk försörjning samt uppförande av bebyggelse inom planområdet enligt detaljplan.

Exploateringsavtalet ska godkännas av kommunen samtidigt som detaljplanen antas efter utställningsskedet.

*Upplåtelseavtal*

Vattenområdet förslås upplåtas med tomträtt för bostäderna på vattnet och med arrende för båtbyggor med båtplatser till bostäderna på land.

## **Fastighetsrättsliga frågor**

### *Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m m*

Kvartersmark kommer att överlåtas genom fastighetsreglering till blivande exploatör/fastighetsägare. Kvartersmark för bostäderna på vattnet kommer att avstyckas och upplåtas till exploatören. I den mån gemensamhetsanläggningar och servitut kommer att behövas inom planområdet kommer dessa att upprättas i samband med fastighetsbildningen.

## **Tillstånd enligt miljöbalken**

Sanering och andra arbetet i marken, särskilt intill strandlinjen, kan kräva anmälan om vattenverksamhet till länsstyrelsen alternativt tillstånd från miljödomstolen. Exploatören ansvarar för att genomföra anmälan samt att ta fram det underlag som krävs.

## **Ekonomiska frågor**

### *Planekonomi*

Kommunen och Båtvarvet Fastighets KB har gemensamt tagit fram underlag till detaljplanen och tillsammans svarat för kostnaderna för dessa. Kostnader för genomförandet regleras i exploateringsavtalet. Kommunen erhåller intäkter genom markförsäljning och markupplåtelser.

### *Anslutningsavgifter*

Blivande fastighetsägare betalar anslutningsavgifter för vatten och avlopp, el och enligt gällande taxa eller enligt särskild träffad överenskommelse med ledningsägarna.

## **Tekniska frågor**

### *Tillkommande bebyggelse*

Planens syfte är att möjliggöra bostadsbebyggelse i form av radhus, flerbostadshus samt bostäder på vatten i form av flytande villor. Maximalt utnyttjad detaljplan medger utbyggnad av ca 20 radhus, 2st fl erbostadshus i form av lägre punkthus samt ca 8-10 flytande villor.

### *Befintlig bebyggelse*

Befintliga byggnader inom fastigheterna Båtvarvet 3, 4 och 5 kommer att rivas.

**Markfrågor (sanering)**

Marken inom delar av planområdet är förorenad och kommer att saneras till de riktvärden som kommer att fastställas för området. Ansvarig för saneringen är befintlig verksamhetsutövare.

**Gator samt gång och cykeltrafik**

Planförslaget innebär ett sammanhängande gångstråk för allmänheten längsmed vattnet samt en allmän gångväg genom bostadsområdet ner till kajpromenaden.

Varvsgatans sträckning bibehålls som den ser ut idag. I slutet av Varvsgatan uppförs en vändplats. En yta upprättas för gående längsmed Varvsgatans östra sida.

*Parkering*

All bostadsparkering ska ske inom kvartersmark.

**Vatten och avlopp**

Den tillkommande bebyggelsen kommer att anslutas till kommunalt vatten och avloppsnät i tomtgräns. Ledningssystem inom tomtgräns blir enskilda, det vill säga ligger utanför VA-huvudmannens ansvarsområde.

*Dagvatten*

Dagvatten förutsätts kunna omhändertas lokalt genom infiltration.

**Fornlämningar och kulturhistoria**

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet och inget av kulturhistoriskt intresse finns kvar.

**Avfallshantering**

Områdes avfallshantering ska utformas i samråd med Telge återvinning.

**Buller, geoteknik, radon**

Vid uppförande av ny bebyggelse kan en geoteknisk undersökning behövas inom varje fastighet, som ligger till grund för kommande bygglovsprövning. Nödvändiga geotekniska undersökningar på tomtmark tillkommer blivande fastighetsägare. Detsamma gäller för radonundersökningar och andra undersökningar som kan bli aktuella.

Åtgärder mot buller ska beaktas av byggherren vid byggnadernas uppförande

### **Miljöfrågor**

Miljöfrågorna behandlas utförligare i en särskild miljökonsekvensbeskrivning som tillhör detaljplanen.

### **Medverkande tjänstemän**

Kommunen

Malin Hultman                      Exploateringsingenjör

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET

Plan

Isak Ericsson, planarkitekt

Urban Dahlberg, planchef





Södertälje  
kommun

**bjerkning**

**MKB** för detaljplan  
Kv Båtsvarvet 4 och 5  
i Södertälje kommun  
Utställningshandling 2014-04-30

## Projektledning och administration/ dokumentinformation

Beställare  
Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret

Datum  
20130801

Konsult  
Bjerking AB  
Hornsgatan 174  
117 34 Stockholm  
Telefon 08-455 56 00  
[www.bjerking.se](http://www.bjerking.se)

Medverkande  
Isak Ericsson, Samhällsbyggnadskontoret

Medverkande Bjerking AB  
Tord Larsson  
Örjan Nilsson  
Leif Dalback

## Läsanvisning

När en ny detaljplan ska upprättas ska den enligt gällande lagkrav genomgå en behovsbedömning där det bedöms om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Samhällsbyggnadskontoret har gjort en sådan bedömning och man anser inte att planen medför betydande miljöpåverkan. Samråd har skett med Länsstyrelsen som anser att en MKB ändå bör upprättas.

Sammantaget visar kommunens bedömning och länsstyrelsens yttrande att trafik och buller, miljöbelastning och vattenverksamhet är de faktorer som behöver belysas närmare.

Med anledning av detta har det även beslutats att en miljöbedömning ska upprättas.

Denna MKB är upprättad i enlighet med MB 6:11-6:18 och utgör bilaga till planbeskrivningen.

Beslut om utställning fattades av stadsbyggnadsnämnden 2012-12-11.

# Innehållsförteckning

	<b>Sammanfattning</b>	<b>5</b>			
<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>8</b>	<b>6.</b>	<b>Byggskedets miljökonsekvenser</b>	<b>24</b>
1.1	Bakgrund	8	6.1	Landskapsbild, natur- & kulturmiljö	24
1.2	Betydande miljöpåverkan	8	6.2	Buller	24
1.3	Syfte och målsttning	9	6.3	Miljöbelastning och Vattenverksamhet	24
<b>2.</b>	<b>Avgränsning</b>	<b>10</b>	<b>7.</b>	<b>Uppföljning</b>	<b>25</b>
<b>3.</b>	<b>Områdesbeskrivning</b>	<b>10</b>	<b>8.</b>	<b>Referenser</b>	<b>25</b>
<b>4.</b>	<b>Alternativredovisning</b>	<b>12</b>			
4.1	Samrådsförslag	12			
4.2	Alternativt förslag	12			
4.3	Nollalternativ	14			
<b>5.</b>	<b>Miljökonsekvenser</b>	<b>16</b>			
5.1	Landskapsbild natur- och kulturmiljö	16			
5.2	Bullerutredning	17			
5.3	Markmiljöbelastning	30			
5.4	Vattenmiljö	23			



## Sammanfattning

Denna MKB tillhör detaljplanen 2009-00019-214 (P 05019) för Kvarteret Båtvarvet 4 och 5 inom Pershagen i Södertälje och har upprättats inför detaljplanesområdet.

Syftet med MKB är att belysa miljöaspekter som av samhällsbyggnadskontoret i samråd med länsstyrelsen bedömts vara relevanta för aktuell detaljplan.

Inom ramen för en miljöbedömning skall innehållet i MKB avgränsas och fokuseras på de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan. Ett av de främsta syftena med MKB:n är att den ska ligga till grund för områdets fortsatta miljö- och detaljplanearbete. Tidigt samråd kring behovsbedömning och hur ett eventuellt upphävande av strandskyddet kan göras har hållits mellan samhällsbyggnadskontoret och länsstyrelsen.

Programsamråd har genomförts och länsstyrelsens synpunkter sammanfattas i programyttrande daterat 2009-10-19. Utifrån det aktuella områdets förutsättningar har det bedömts att främst trafik och buller, miljöbelastning och vattenverksamhet bör utredas närmare. Länsstyrelsen anser att en miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas eftersom det är stora delar av vattenytan som planläggs.

### *Områdesbeskrivning*

Området som berörs av detaljplanen ligger i Pershagen på den västra sidan av Torparviken. Idag består området av industri- och naturmark samt vattenområde. Mitt i området ligger en byggnad där det bedrivs varvsverksamhet. Inom varvsområdet finns det ca 30 båtplatser samt en grusad plan med 60-70 vinteruppläggningsplatser. Området sluttar svagt ner mot Torparviken. Söder och väster om området ligger villabebyggelse

och norr om området finns ett naturmarksområde. Vid stranden finns ett antal bryggor för fritidsbåtar.

Planförslaget syftar bl.a. till att skapa nya bostäder och är även ett steg i kommunens arbete med att skapa en sammanhängande strandpromenad utmed Torpaviken. Delar av Torpaviken och planområdet har idag 300 m strandskydd. För att genomföra planförslaget krävs att strandskyddet delvis upphävs.

### *Förslaget*

Planförslaget omfattar ny bostadsbebyggelse med radhus och lägenheter i flerbostadshus. Delar av intilliggande skogsområde, som idag inte är planlagt, skyddas genom planläggning som naturområde. Även planläggning av hamn för fritidsbåtar samt hamn för fritidsbåtar med möjligheter till boende på vatten (husbåtar/aquavillor) ingår i planen. Enligt översvänningsanalysen riskerar delar av planområdet att översvämmas i ett framtida förändrat klimat. Lägsta höjd för bostadsbebyggelsens golv föreslås och för att säkerställa att de boende kan ta sig in i sin bostad ställs krav på lägsta markhöjd för tillfartsväg på minst en sida av huset. De delar av planområdet som ska exploateras för bostäder ska saneras. Planen får inte medföra att antalet båtplatser ökas jämfört med nuläget och förslaget ska säkerställa att allmänheten får tillgång till strandzonen.

### *Alternativ*

I programsamrådet redovisades utredningsområde för ny bebyggelse inom skogsområdet i den nordvästra delen. Efter samrådet omarbetas planförslaget. Bebyggelse inom grönområde tas bort ur förslaget och föreslås endast inom det nuvarande varvsområdet.

Med hänvisning till det beslut som fattats efter programsamrådet görs därför ytterligare beskrivning av alternativ till den föreslagna bebyggelsen i denna MKB.

### *Nollalternativ*

I en MKB ska konsekvenserna för projektet ses i förhållande till ett nollalternativ som ska fungera som referens och jämförelseobjekt. Det beskriver hur området utvecklas om det tänkta projektet inte genomförs. I detta fall beskrivs en framtid där sanering inom varvsområdet och uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen. Intentionerna i stadsbyggnadsnämndens uppdrag till samhällsbyggnadskontoret genomförs inte.

### *Miljökonsekvenser*

#### *Landskapsbild*

I samband med exploatering av bostäder möjliggörs även för en mer sammanhängande strandpromenad vilket gör att tillgängligheten till området ökar. Omvandlingen till bostäder medför en mer sammanhängande bebyggelse och bättre vattenkontakt för boende i närområdet. Det påverkar landskapsbilden men bedöms inte medföra några betydande konsekvenser.

#### *Naturmiljö*

Värdet av skogsområdet som tätortsnära grönområde säkerställs vid detaljplanläggning som naturområde. Tillgängligheten för allmänheten ökar till naturmarken och vattenkontakt. Grönområdets värden säkerställs vilket sammantaget bedöms medföra positiva konsekvenser för naturmiljön.

#### *Kulturmiljö*

De befintliga byggnaderna är i huvudsak uppförda under 1960-talet och omvandlingen till bostäder bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för kulturmiljön.

#### *Markmiljöbelastning*

Utifrån markundersökningen bedöms det att yttlig jord i området där båtar vinterrustas behöver urschaktas. Marken under byggnaden är inte undersökt. De halter som uppmäts i sediment bedöms dock inte utgöra någon risk för hälsa vid t ex bad.

En kompletterande undersökning bör göras för att i första hand avgränsa föroreningen av TBT samt för att avgränsa föroreningen vid byggnaden. Möjligen kan undersökningen utföras när byggnaden är riven.

En fördjupad riskbedömning föreslås för området. Konstaterade föroreningar kommer att innebära att tillstånd/anmälan, hantering och avlämning av förorenade massor, miljökontroll, försiktighetsåtgärder under byggskede, m.m. måste utföras.

Vid rivning av byggnader krävs en rivningsanmälan (15a § PBF). Ofta behövs även en materialinventering. Om det ska utföras muddringsarbeten eller arbeten i vatten krävs anmälan eller tillstånd enligt 11 kap Miljöbalken.

Förekommande föroreningars farlighet bedöms vara måttlig till mycket hög. Föroreningsnivån bedöms vara måttligt allvarlig till mycket allvarlig. Av de ämnen som detekteras vid undersökningen uppmättes de högsta halterna av bly, kvicksilver och TBT. De halter som uppmäts bedöms utgöra en risk för både hälsa och miljö vid en bostadsexploatering. Något akut saneringsbehov av mark eller sediment föreligger inte. Eventuella försiktighets- och saneringsåtgärder hanteras i samband med bygglovsprövning. Förutsättningarna för spridning av förekommande föroreningar bedöms vara måttliga till mycket stora.



*Bullerutredning*

Planområdet utsätts för buller från E4, järnvägen och fritidsbåtar. En bullerutredning för att klargöra och redovisa bullerpåverkan från väg- tåg och båttrafik för planområdet har sammanställts. Bedömningen av möjligheterna till bostadsbebyggelse sker i denna rapport utgående från, möjligheten att uppfylla målet högst 55 dBA utanför bostadsrummen i varje bostad samt att erhålla en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

Ekvivalent ljudnivå blir 55 – 57 dBA på stora delar av det planerade området. Med rätt planlösning och placering av uteplatser kan målvärden avseende trafikbuller utomhus uppfyllas.

*Vattenmiljö*

Ändrat användningsområde för området medför minskade utsläpp i Torpaviken. Planen antas inte påverka vattenförekomsterna på ett negativt sätt och inte heller försvåra möjligheterna att uppnå uppsatta miljö kvalitetsnormer.

Exploateringsarbetena kan medföra vattenpåverkan. Det finns risk för att material slammas upp och grumlar vattnet. Grumling kan medföra konsekvenser som minskad tillväxt av plankton och växter, vilket i sin tur kan leda till minskade populationer av fisk. Den grumling som kan uppstå är temporär och när skadeförebyggande åtgärder genomförts bedöms grumlingen inte medföra några bestående negativa konsekvenser för vattenlevande organismer.

Om muddringsarbeten eller arbeten i vatten ska utföras behövs även ansökan om tillstånd för byggande i vatten enligt Miljöbalken som ska göras hos Mark- och miljödomstolen. Till ansökan kommer en särskild MKB att bifogas.

*Byggskedet**Landskapsbild natur- och kulturmiljö*

I samband med grävning, och schaktning påverkas mark- och naturmiljö. Etablering och transporter under byggskedet, i direkt närhet av vegetation, kan orsaka skador på grenverk och stammar. Etablerings- och uppställningsytor för arbetsfordon ska utföras i områden som inte innehar skyddsvärden.

*Buller*

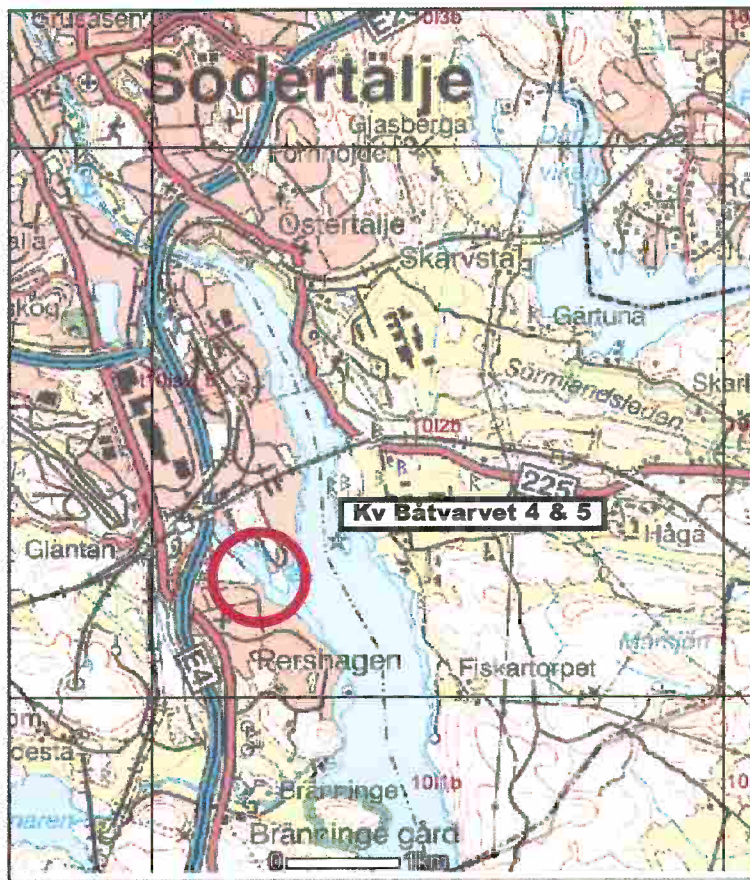
Under byggtiden kommer störningar för kringboende att uppstå i form av buller och vibrationer från schaktning, eventuell sprängning, spontning och pålning. Även byggtransporter medför ökat buller. De kringliggande områdena kan under byggtiden komma att påverkas av ljudnivåer som överskrider gränsvärdena. Störningarna är dock av temporär art.

*Miljöbelastning och Vattenverksamhet*

Miljökrav kommer att ställas på entreprenören under byggskedet. Miljöföreskrifter för entreprenadens genomförande upprättas som underlag för entreprenörens miljöplan. Entreprenören ska upprätta ett kontrollprogram över samtliga aktiviteter som kommer att behöva kontrolleras och redovisa rutiner för systematisk riskhantering samt eventuella risker/kritiska moment och hur dessa ska hanteras/förebyggas.

En arbetsmiljöplan ska upprättas av entreprenören. All personal på arbetsplatsen skall informeras om arbetsmiljöplanen. Dessa skyddsföreskrifter ska följas av alla som arbetar inom detta projekt. Entreprenören ska ha beredskap för att hantera eventuella miljöfarliga ämnen som kan komma fram vid schaktarbetena i fyllningsmassorna samt tillämpa arbetsmiljöverkets arbetarskyddsregler för hantering av miljöfarliga ämnen.

# 1. Inledning



Översiktskarta; planområdet inringat (kartbild från Lantmäteriet)

## 1.1 Bakgrund

Fastighetsägaren för båtvarvet har tagit initiativ till att flytta sin verksamhet till en annan bättre lämpad plats och frigöra området för bostadsexploatering. Kommunen ser därmed möjligheten att se över skyddet för det angränsande naturområdet och bygga ut strandpromenaden utmed Torpaviken.

Detaljplanens syfte är att, utreda möjligheterna för bostadsbebyggelse och att planlägga naturområdet. Detaljplanen är också en del av kommunens arbete med att skapa en sammanhängande strandpromenad längs Torpaviken.

Stadsbyggnadsnämnden har 2009-06-16 fattat beslut om att ge samhällsbyggnadskontoret uppdrag att ta fram planprogram och gå ut på samråd

## 1.2 Betydande miljöpåverkan

När en ny detaljplan ska upprättas ska den enligt gällande lagkrav genomgå en behovsbedömning där det bedöms om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Behovsbedömningen ska utgå från de kriterier som står listade i bilaga 2 och 4 i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905).

Om planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska den genomgå en miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas i enlighet med miljöbalkens 6 kap. Behovsbedömningen ska resultera i ett motiverat ställningstagande.

- Lagkrav

Enligt PBL 5:11 (2010) ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Eudirektiv 2001/42 EG).

Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4, görs för att ta ställning till om ett genomförande av en detaljplan kan antas leda till en betydande miljöpåverkan eller inte.

- Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning som underlag för bedömning av betydande miljöpåverkan ska upprättats.

I samband med beslut om plansamråd har stadsbyggnadsnämnden bedömt att detaljplanen kan antas leda till betydande miljöpåverkan.

I planförslaget ingår hamn för fritidsbåtar, enligt MKB-förordningen bil 3 innebär det att planen antas medföra en betydande miljöpåverkan med hänsyn till kriterierna i bil 4 till förordningen. Även i PBL räknas mark som ianspråkats för bl.a. hamn för fritidsbåtar till de ändamål som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan enligt PBL 5:18 och bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen. En miljöbedömning behöver därför utföras.

Denna miljökonsekvensbeskrivning är upprättad i enlighet med MB 6:11-6:18 och sammanfattas i planbeskrivningen.

### 1.3 Syfte och målsättning

Syftet med MKB är att belysa de miljöaspekter som bedöms vara relevanta för aktuell detaljplan. Enligt 6 kap. 11 § MB är syftet med en miljöbedömning "att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas". En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, innefattar analys och bedömning av konsekvenser av en

planerad markanvändning och dess inverkan på miljö, hälsa och hushållning med naturresurser.

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen ska integreras med den övriga planeringsprocessen så att konflikter mellan olika intressen tidigt kan identifieras och så att möjligheter att finna miljöanpassade lösningar ökar.

I samband med programsamrådet anser Länsstyrelsen att en miljökonsekvensbeskrivning behövs eftersom stora delar av vattenytan planläggs som småbåtshamn. Under programskedet har det efter samråd med olika remissinstanser beslutats att miljökonsekvensbeskrivningen skall upprättas med hänsyn till den påverkan planens genomförande har på markmiljö, buller, vattenverksamhet och strandskydd.

Omfattning och begränsning av MKB:n har gjorts med hänsyn till bedömningen av vilka punkter som skall beskrivas. MKB för detaljplan syftar till att identifiera och beskriva direkta och indirekta, såväl positiva som negativa miljö- och hälsoeffekter för planens genomförande. Genom att uppmärksamma miljökonsekvenserna tidigt i planprocessen kan ett bra beslutsunderlag åstadkommas. En sammanvägning av konsekvenser ska visa om planen svarar upp mot uppställda mål och riktlinjer. I sammanvägningen skall ingå en jämförelse med alternativet att planen inte genomförs, ett s.k. nollalternativ.

Utfallet i form av förbättrings- och skyddsåtgärder bör i möjligaste mån tas om hand i detaljplan samt genom exploateringsavtal eller på annat sätt i genomförande- och byggprocessen. MKB:n bör huvudsakligen beskriva förhållanden som kan tänkas råda när projektet huvudsakligen beräknas vara slutfört.



## 2. Avgränsning

Inom ramen för en miljöbedömning skall innehållet i MKB avgränsas och fokuseras på de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan. Innan omfattning och detaljeringsgrad bestäms ska samråd hållas med kommun och länsstyrelse (6 kap 13 § andra stycket, miljöbalken).

Samråd kring behovsbedömning och avgränsning av MKB har hållits med berörda myndigheter. Ett av de främsta syftena med MKB:n är att den ska ligga till grund för områdets fortsatta miljö- och detaljplanearbete.

Utifrån det aktuella områdets förutsättningar har det bedömts att främst den påverkan planens genomförande har på markmiljö, buller, vattenverksamhet med inriktning mot landskapsbild och strandskydd bör utredas närmare.

## 3. Områdesbeskrivning

Området som berörs av detaljplanen består i dag av industri- och naturmark samt vattenområde. Det aktuella området ligger i Pershagen på den västra sidan av Torparviken i Södertälje. På platsen har det funnits småbåtsvarv sedan 1902. Idag utförs reparationer av plast- och träbåtar samt service av motorer. Det finns också ca 30 båtplatser samt 60-70 vinteruppläggningsplatser. Söder och väster om området ligger villabebyggelse och norr om området finns ett naturmarksområde.

Delar av programområdet är detaljplanelagt sedan tidigare. Planen som är från 1975 och föreskriver att marken ska användas till bostads- och småindustriändamål och att byggnaderna får vara två våningar höga.

Den norra delen utgörs av en plan grusad yta som används som båtuppläggningsplats på vintern. Mitt i området ligger byggnaden där varvsverksamheten bedrivs och runt den finns en betongplatta. I södra delen ligger en äldre villa med trädgård.

Området sluttar svagt ner mot Torparviken. Markytans nivå är runt ca + 6,5-7,0 m i den västra delen och ca +4,5-5,0 m i den östra delen. Vattenytans nivå är ca +3,5 m.

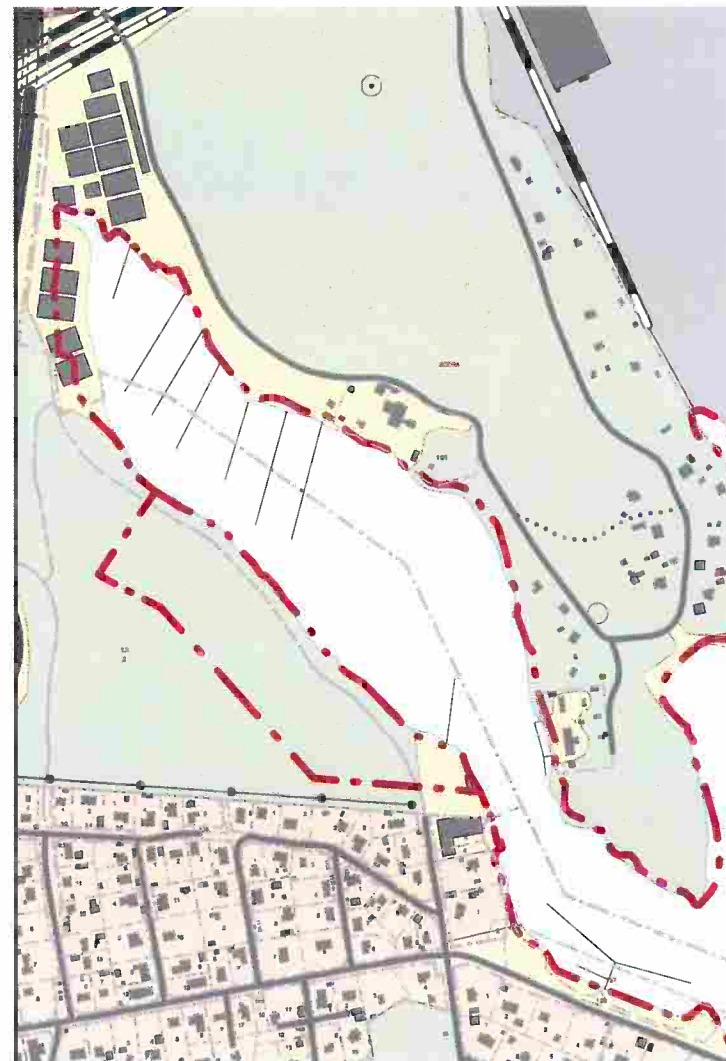
Kommunen är fastighetsägare till ca hälften av marken på land samt den vattenfastighet som berörs. Andra hälften av marken på land ägs av ägaren till båtvarvet.

Planområdet berör de strandskyddsbestämmelser som fastställts av Länsstyrelsen. Delar av Torpaviken och planområdet har idag 300 meter strandskydd. För att genomföra planförslaget krävs beslut på att upphäva strandskyddet där ny bebyggelse ska uppföras, i övrigt behålls strandskyddet som det är idag.

Planförslaget syftar till att skapa ny bostadsbebyggelse, att säkerställa bevarandet av det intilliggande naturområdet genom planläggning samt att underlätta utbyggnaden av en mer sammanhängande strandpromenad utmed Torpaviken.



Översiktsbild planområdet 2009 Flygbild från Lantmäteriet



Omfattning strandskydd vid Torpaviken (ur Programsamråd Kv Båtarvet)



## 4. Alternativredovisning

Enligt 6 kap 12§ miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas i en MKB. Konsekvenserna av samrådsförslaget ska även jämföras med ett s.k. nollalternativ, en beskrivning av de förhållanden som råder om planen inte genomförs. I detaljplanesammanhang antas nollalternativet generellt innebära att ingen ny detaljplan genomförs och att det aktuella området behåller sin karaktär.

I "Översiktsplan 2013-2030" redovisas mål och visioner för utveckling av bostadsbebyggelsen i Södertälje några av dessa som är relevanta för det aktuella planområdet är t.ex.

- "Kommunen ska verka för att Södertäljes attraktivitet på den regionala bostadsmarkanden ökar"
- "Planberedskapen för att bygga nya bostäder i kommunen ska vara god och finnas i attraktiva lägen."
- Nya bostäder ska tillkomma främst genom förtätning av Södertälje stad [...].

Stadsbyggnadsnämnden fattade i juni 2009 beslut om att ge samhällsbyggnadskontoret i uppdrag ta fram ett planprogram för området och gå ut på samråd. Med hänvisning till detta beslut görs ingen ytterligare beskrivning av annan lokalisering av ny bostadsbebyggelse i denna MKB.

### 4.1 Samrådsförslag - huvudalternativ

Planförslaget omfattar ny bostadsbebyggelse med radhus och lägenheter i flerbostadshus. Delar av intilliggande skogsområde, som idag inte är planlagt, skyddas genom planläggning som naturområde. Även planläggning av hamn för fritidsbåtar samt

hamn för fritidsbåtar med möjligheter till boende på vatten husbåtar/aquavillor. Husbåtarna uppförs med betongpontoner som skapar "nya" och "friska" ytor för bottenfaunan.

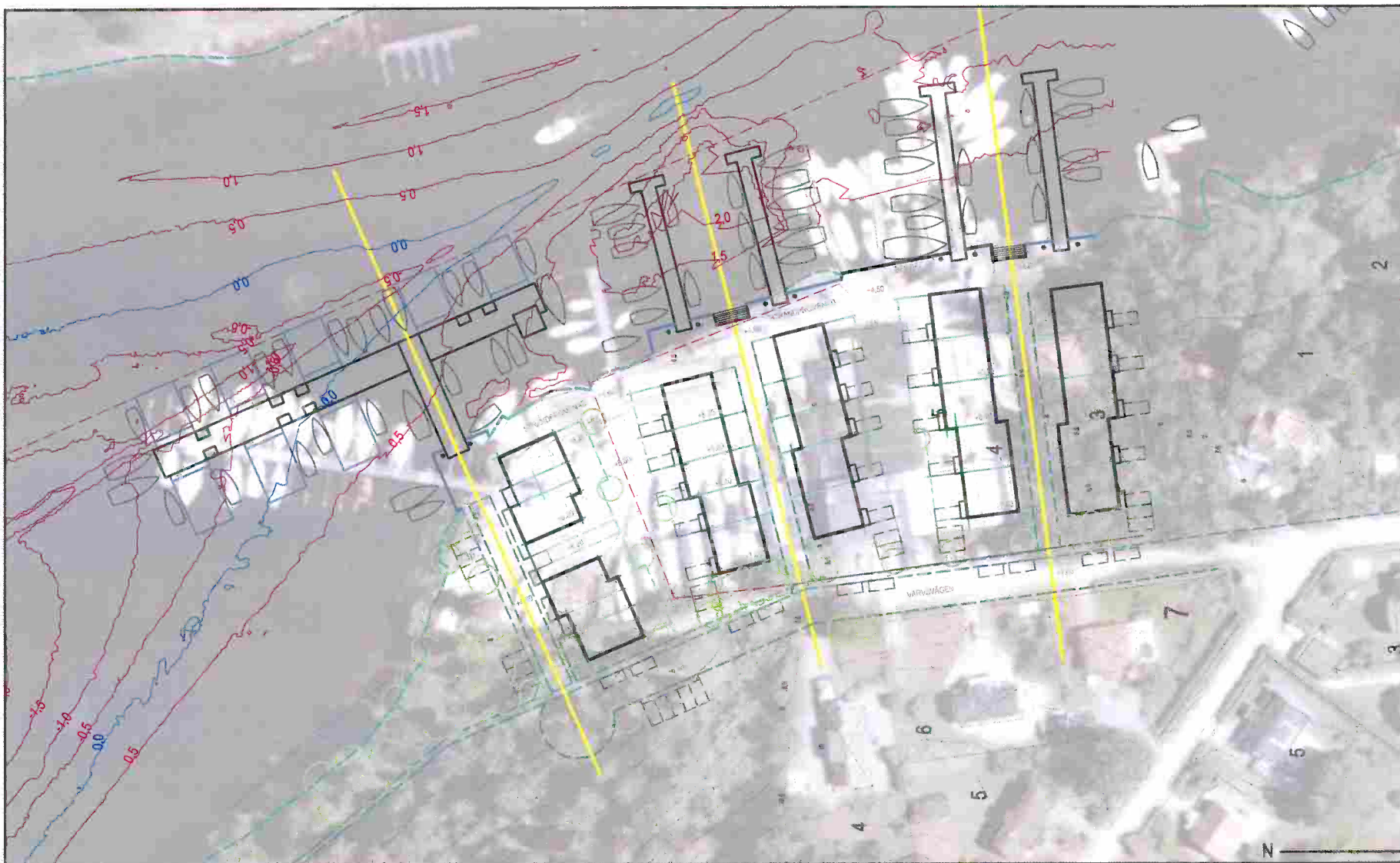
Enligt Södertälje kommuns översvämningsanalys riskerar delar av planområdet att översvämmas i ett framtida förändrat klimat. Lägsta höjd för bostadsbebyggelsens golv föreslås därför på nivå + 1,9 m över medelvattenståndet. För att säkerställa att de boende kan ta sig in i sin bostad ställs krav på samma höjd för tillfartsväg på minst en sida av huset. Krav ställs på vattentät konstruktion om källare eller parkeringshus uppförs inom de delar av planområdet som riskerar översvämning.

De delar av planområdet som ska exploateras för bostäder ska saneras. Planen får inte medföra att antalet båtplatser ökas jämfört med nuläget och förslaget ska säkerställa att allmänheten får tillgång till strandzonen.

### 4.2 Alternativt förslag

I programsamrådet redovisades utredningsområde för ny bebyggelse även inom det obebyggda skogsområdet i den nordvästra delen. Vid samrådet inkom en mängd yttranden med negativ inställning till bostadsbebyggelse inom skogsområdet. Efter samrådet omarbetas därför planförslaget.

Bostadsbebyggelse inom grönområde tas bort ur förslaget och ny bostadsbebyggelse föreslås endast inom område som redan är tagen i anspråk för det nuvarande varvsområdet. Ett tiotal husbåtar/aquavillor tillkommer i stället. Bevarande av skogsområdet säkerställs genom planläggning som naturområde.



Kv Båtvärvet Projekteringsunderlag samhällsbyggnadskontoret 2011-05-25

Med hänvisning till det beslut som fattats efter programsamrådet görs därför ingen ytterligare beskrivning av alternativ till den föreslagna bebyggelsen i denna MKB.

### 4.3 Nollalternativ

I en MKB ska konsekvenserna för projektet ses i förhållande till ett nollalternativ. Nollalternativet ska fungera som referens och jämförelseobjekt för bedömningen av tänkbara miljökonsekvenser. Det beskriver hur området utvecklas om det tänkta projektet inte genomförs.

I detaljplanesammanhang antas nollalternativet generellt innebära att ingen ny detaljplan genomförs och att området behåller sin nuvarande karaktär.

I detta fall beskriver alltså nollalternativet en framtid där sanering inom varvsområdet och uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen. Intentionerna i stadsbyggnadsnämndens uppdrag till samhällsbyggnadskontoret genomförs inte.



Illustration; Röda Bergen Arkitekter

FASAD MOT BRÅNE K:00 (A3)





Planområdet, vy från söder (Foto Bjerking AB)



Varvsbyggnaden med betongplattan vy från väster (Foto Bjerking AB)



Båtupläggning i norra delen av planområdet (Foto Bjerking AB)



Varvsområdet och Torpaviken, vy mot norr, (Foto Bjerking AB)

## 5. Miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs konsekvenserna av samrådsförslaget och nollalternativet. Konsekvensbedömningen baseras på de emissioner som planen ger upphov till, skyddsvärden och störningskällor i omgivningen samt omfattning av påverkan. Skyddsvärden och påverkan identifieras utifrån genomförda utredningar, kommunala planer, kontakter med kommun och länsstyrelse, platsbesök etc. I samråd kring behovsbedömning anser länsstyrelsen att dessa viktiga frågor bör belysas.

- *Landskapsbild och natur- och kulturmiljö*
- *Markmiljöbelastning*
- *Buller*
- *Vattenmiljö*

### 5.1 Landskapsbild och natur- och kulturmiljö

#### 5.1.1 Förutsättningar

##### *Landskapsbild*

Området består i dag av industri- och naturmark samt vattenområde. Det finns också ca 30 båtplatser vid bryggor samt 60-70 vinteruppläggningsplatser på en plan grusad yta i den norra delen av varvsområdet. Mitt i området ligger byggnaden där varvsverksamheten bedrivs och runt den finns en betongplatta. Området har inget landskapsbildsskydd.

Söder och väster om området ligger villabebyggelse och norr om området finns ett skogsområde.

I strandområdet finns ett antal bryggor med sommarplatser för fritidsbåtar.

Delar av Torpaviken och planområdet har idag 300 meter strandskydd, planområdet berör strandskyddsbestämmelserna. För att genomföra planförslaget krävs beslut på att upphäva strandskyddet där ny bebyggelse ska uppföras. Detta gäller hela område WV<sub>1</sub>B och även stora delar av område B, där strandskyddet sedan tidigare inte är upphävt. I övrigt behålls strandskyddet som det är idag.

##### *Naturmiljö*

Planområdet berör inget Natura 2000 - område eller område av riksintresse med registrerade naturvärden. Skyddsvärdet för naturen och omgivande vatten bedöms vara måttligt. Idag är området inhägnat och allmänheten har inte fritt tillträde till marken. I samband med exploatering av bostäder och anläggning av en sammanhängande strandpromenad utmed Torpaviken kommer områdets tillgänglighet att öka. Skogsområdet i områdets norra delar har stort värde som tätortsnära grönområde.

##### *Kulturmiljö*

På platsen har det funnits småbåtsvarv sedan 1902. Planområdet berör inget område av riksintresse med registrerade kulturvärden.

#### 5.1.2 Konsekvenser av samrådsförslag

##### *Landskapsbild*

I samband med exploatering av bostäder och anläggningen av en allmän kajpromenad utmed Torpaviken kommer tillgängligheten till området att öka. Området inger i dagsläget ett oordnat och skräpigt intryck. Omvandlingen till bostäder medför en mer sammanhängande bebyggelse och bättre vattenkontakt för boende i närområdet. Nyexploateringen innebär även en viss förändring



av utsikten från närliggande fastigheter. Utblickar skapas mellan flerbostadshusen. Delar av befintliga utblickar försvinner när den nya bebyggelsen uppförs. Intränet minimeras dock med hjälp av en bestämmelse för högsta nockhöjd. Omvandlingen till bostäder påverkar landskapsbilden men bedöms inte medföra några betydande konsekvenser.

#### *Naturmiljö*

Värdet av skogsområdet som tätortsnära grönområde säkerställs vid detaljplanläggning som naturområde. I en detaljplan regleras hur marken får och inte får användas och det är också möjligt att föra in skyddsbestämmelser. Tillgängligheten för allmänheten ökar till naturmarken och vattenkontakt i Torpavikens strandzoner. Eftersom grönområdets värden säkerställs bedöms genomförande av detaljplanen sammantaget medföra positiva konsekvenser för naturmiljön.

#### *Kulturmiljö*

Det har bedrivits varvsverksamhet på platsen i drygt 100 år men eftersom de nuvarande byggnaderna i huvudsak är uppförda under 1960-talet bedöms omvandlingen till bostäder inte medföra några betydande konsekvenser för kulturmiljön.

#### 5.1.3 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan genomförs och att området behåller sin nuvarande karaktär.

I detta fall innebär alltså nollalternativet en framtid där sanering inom varvsområdet och uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen. Skogsområdets värde som tätortsnära grönområde säkerställs inte genom planläggning.

## 5.2 Markmiljöbelastning

### 5.2.1 Förutsättningar

På platsen har det funnits småbåtsvarv i hundra år. Idag utförs reparationer av plast och träbåtar samt service av motorer. Till verksamheten hör också ca 30 båtplatser vid brygga och ca 60-70 båtuppläggningsplatser på land. Uppvärmningen av varvsbyggnaden sker (och har skett) med olja, oljetanken är på 2500 liter och är placerad inomhus. Byggnaderna i området är ansluta till det kommunala VA-systemet.

Grundvattennivån i området bedöms ligga i nivå med, eller något högre, vattenytan i Torparviken. Nära stranden ligger markytan ca 1 m högre än vattenytan. Jordarterna området är genomsläppliga och grundvattenytan bedöms stå i direkt kontakt med viken. Enligt SGU:s brunnsarkiv finns ingen dricksvattenbrunn i närheten.

Under år 2000 utfördes en oljesanering genom urgrävning i anslutning till den plats där spilloljor, kasserade batterier, glykolrester, oljefilter och färgrester mm samlades upp. Enligt uppgift från miljökontoret har det i samma område även tillverkats och förvarats blykölar till segelbåtar. I programhandlingen för området finns en uppgift om att det tidigare bedrivits gummitillverkning på området. Vid kontakt med Länsstyrelsen

dementeras den uppgiften som felaktig. Det som avses är sannolikt tillverkning av plastbåtar.

En markundersökning har utförts för att ta fram ett underlag för att bedöma om marken vid varvsområdet är förorenad med anledning av den verksamhet som bedrivits på platsen.

Undersökningen visar att det förekommer halter av främst tennorganiska föreningar samt metaller i halter över det riktvärde som gäller vid en bostadsexploatering (riktvärdet för KM). Föroreningen är lokaliserad till ytlig fyllning men föroreningens utbredning är inte undersökt i detalj.

Det förekommer även ställvis föroreningar vid och under den betongplatta som finns runt byggnaden på fastigheten. Sedimenten runt marinan är förorenade av främst tennorganiska föreningar.

### 5.2.2 Konsekvenser av samrådsförslag

Vid en bostadsexploatering kommer människor att vistas permanent i området och närheten till vatten kommer att innebära att bad och fiske kan förekomma. Utifrån undersökningen bedöms det därför att ytlig jord i området där båtar vinterrustas behöver urschaktas. Marken under byggnaden är inte undersökt.

De halter som uppmätts i sediment bedöms inte utgöra någon risk för hälsa vid t ex bad.

En kompletterande undersökning bör göras för att i första hand avgränsa föroreningen av TBT i djupled samt för att avgränsa föroreningen runt och under byggnaden. Möjligen kan undersökningen utföras när byggnaden är riven.

En fördjupad riskbedömning föreslås för området, med framtagande av platsspecifika riktvärden för planerad markanvändning. Konstaterade föroreningar kommer att innebära att tillstånd/anmälan, hantering och avlämning av förorenade massor,

miljökontroll, försiktighetsåtgärder under byggskede, mm. måste utföras.

I enlighet med Miljöbalken kap 10 § 11 ska påvisade föroreningar omgående anmälas till Miljökontoret som också ska informeras senast sex veckor innan start vid eventuella markarbeten inom området.

Vid rivning av byggnader på fastigheten krävs enligt Plan och bygglagen en rivningsanmälan (15a § PBF). Ofta behövs även en materialinventering. Den kan antingen ingå i projektbeskrivningen som bifogas rivningsanmälan eller tas in i rivningsplanen. I rapporten från materialinventeringen redovisas vilka material som behöver hanteras var för sig, vilka mängder det rör sig om och var i byggnaden de finns.

Om det ska utföras muddringsarbeten eller arbeten i vatten krävs anmälan eller tillstånd enligt 11 kap Miljöbalken.

Förekommande föroreningars farlighet bedöms vara måttlig till mycket hög. Föroreningsnivån bedöms vara måttligt allvarlig till mycket allvarlig.

Av de ämnen som detekteras vid undersökningen uppmättes de högsta halterna av bly, kvicksilver och TBT. De halter som uppmätts bedöms utgöra en risk för både hälsa och miljö vid en bostadsexploatering.

Av de ämnen som uppmätts i förhöjda halter är det bara arsenik som har en akuttoxisk effekt. Den uppmätta maxhalten ligger dock klart under det värde där risker för akuttoxiska effekter kan uppkomma (Naturvårdsverket, 2009).

För TBT, som uppmätts i höga halter, saknas svenska riktvärden men i det har nyligen utförts en miljömedicinsk studie av eventuell hälsorisk på grund av exponering av TBT i förorenade sediment. Undersökningen visar att de halter av TBT i sediment som påträff-

fats vid kv. Båtvarvet inte bedöms kunna utgöra en hälsorisk vid bad (Miljömedicinskt centrim, 2011). Däremot kan de halter av TBT som uppmäts utgöra en miljörisk t ex för vattenlevande organismer.

Det vill säga något akut saneringsbehov av mark eller sediment föreligger därmed inte. Eventuella sanerings- och försiktighetsåtgärder, utreds i samband med bygglovsprövning.

Förutsättningarna för spridning av förekommande föroreningar bedöms vara måttliga till mycket stora, utifrån att:

- Metaller är generellt inte speciellt rörliga i mark.
- Markytan inom området där föroreningar påträffats är inte asfalterad.
- Förekommande jordlager är blockrik fyllning på friktionsjord.
- Närheten till vatten.
- Båttrafik förekommer inom området.

### 5.2.3 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan genomförs och att området behåller sin nuvarande karaktär.

I detta fall innebär alltså nollalternativet en framtid där sanering inom varvsområdet och uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen.

## 5.3 Bullerutredning

### 5.3.1 Förutsättningar

Planområdet utsätts för buller från E4, järnvägen och fritidsbåtar. En bullerutredning för att klargöra och redovisa bullerpåverkan från väg- tåg och båttrafik har sammanställts för planområdet (Bjerkning AB 2011-09-07)

Bedömningen av möjligheterna till bostadsbebyggelse sker i denna rapport utgående från:

- Möjligheten att uppfylla målet högst 55 dBA utanför bostadsrummen i varje bostad.
- Möjligheten att erhålla en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

#### Vägtrafik

Följande vägtrafikuppgifter, som avser prognos för år 2020, erhållna från Trafikverket ligger till grund för beräkningarna.

#### Tågtrafik

#### Nationella riktvärden

Riktvärden för buller från vägtrafik, enligt riksdagsbeslut 1996/97:53, framgår av Tabell 1.

**Tabell 1. Riktvärde för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller väsentlig ombyggnad av trafikleder.**

	Ekvivalent ljudnivå [dBA]	Maximal ljudnivå [dBA]
Ljudnivå inomhus	30	45 <sup>1</sup>
Ljudnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde)	55	-
Ljudnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad	-	70

<sup>1</sup> Gäller nattetid (22-06). Värdet får överskridas 5 gånger per natt.

Följande tågtrafikuppgifter, som avser prognos för år 2020, erhållna från Trafikverket ligger till grund för beräkningarna.

#### Båttrafik

**Tabell 4. Följande vägtrafikdata har använts vid beräkningarna.**

Väg	Trafikflöde	Andel tung trafik	Skyttad hastighet
E4, norr om trafikplats Södertälje Syd	70.000 f/d	10 %	90 km/h
E4, söder om trafikplats Södertälje Syd	50.000 f/d	10 %	110 km/h

Beträffande båtar har mätningar utförts på plats en solig dag då många båtar var i rörelse. Utifrån uppmätta ljudnivåer har dygns-ekvivalent ljudnivå beräknats. Utifrån antalet båtplatser vid de be-

**Tabell 5. Följande tågtrafikdata har använts vid beräkningarna.**

Tågtyp	Antal tåg per dygn	Hastighet
Snabbtåg	95 st.	160 km/h
X2000	125 st.	200 km/h
Godståg	25 st.	100 km/h

fintliga bryggorna har antalet båtrörelser per dag uppskattats. Antalet avser en solig dag då många båtar antas vara i rörelse.

Följande uppgifter har använts vid beräkningarna.

#### 5.3.2 Konsekvenser samrådsförslag

**Tabell 6. Följande båttrafikdata har använts vid beräkningarna.**

Brygga	Antal båtrörelser per dag
Hamn 1, ca 400 båtplatser	300 st.
Hamn 2, ca 60 båtplatser	50 st.
Hamn 3, ca 130 båtplatser	100 st.

\* hamnarnas numrering framgår av nedanstående figur.

Ekvivalent ljudnivå blir 55 – 57 dBA på stora delar av det planerade området.

Med rätt planlösning och placering av uteplatser kan målvärden avseende trafikbuller utomhus uppfyllas.

Se bullerutbredningskartor på nästföljande sidor.

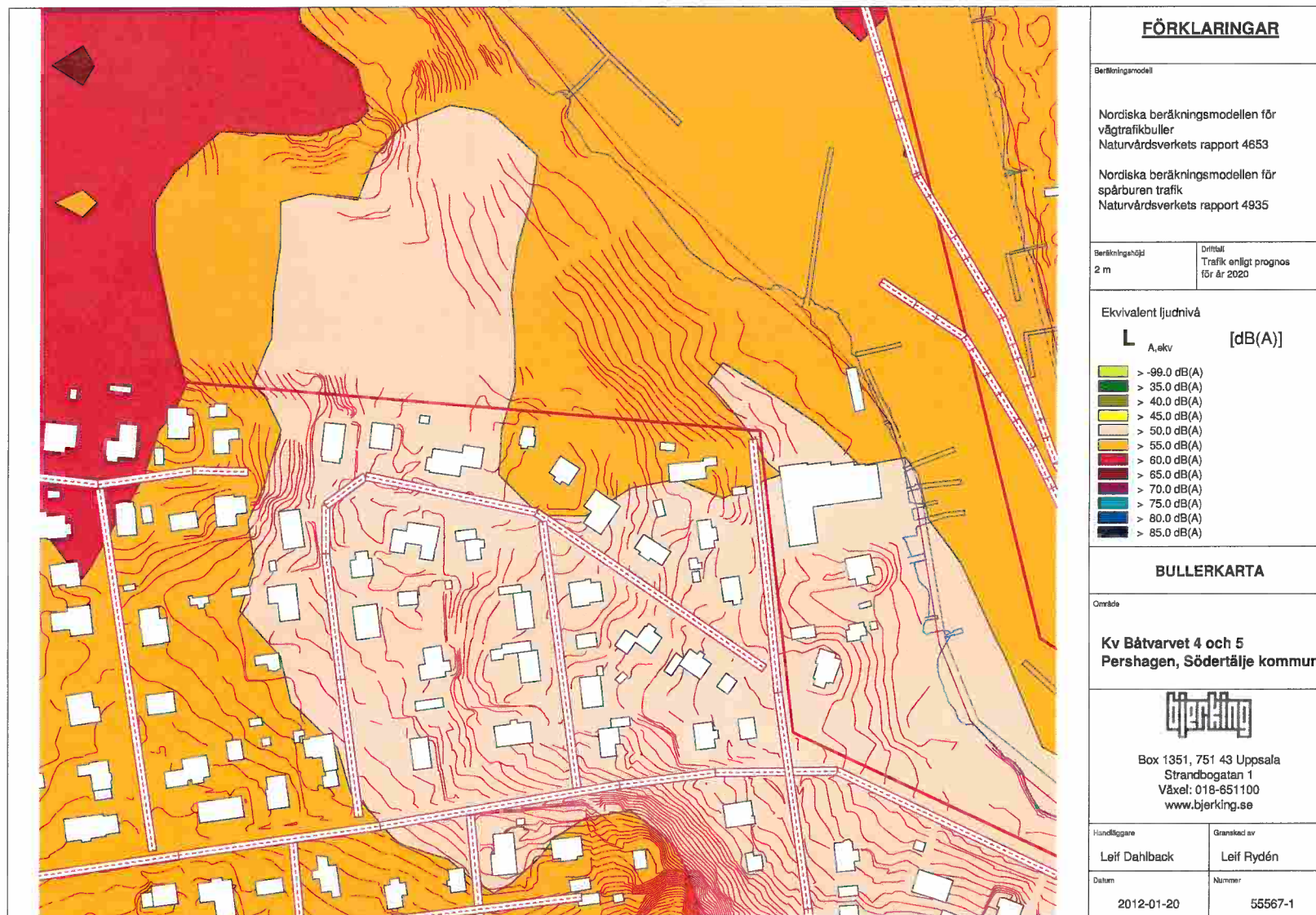
#### 5.3.3 Konsekvenser nollalternativ

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan genomförs och att området behåller sin nuvarande karaktär.

I detta fall innebär alltså nollalternativet en framtid där uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen.

#### 5.4 Vattenmiljö









**FÖRKLARINGAR**

Beräkningsmodell

Nordiska beräkningsmodellen för  
vägtrafikbuller  
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för  
spårburen trafik  
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd  
2 m

Drittall  
Trafik enligt prognos  
för år 2020

Maximal ljudnivå

$L_{A,max}$	[dB(A)]
> -99.0	dB(A)
> 35.0	dB(A)
> 40.0	dB(A)
> 45.0	dB(A)
> 50.0	dB(A)
> 55.0	dB(A)
> 60.0	dB(A)
> 65.0	dB(A)
> 70.0	dB(A)
> 75.0	dB(A)
> 80.0	dB(A)
> 85.0	dB(A)

**BULLERKARTA**

Område

**Kv Båtarvet 4 och 5  
Persnäs, Södertälje kommun**



Box 1351, 751 43 Uppsala  
Strandbogatan 1  
Växel: 018-651100  
www.bjerking.se

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

Leif Rydén

Datum

2012-01-20

Nummer

55567-2

#### 5.4.1 Förutsättningar

En flyttning av varvet medför att verksamheten på den nya platsen kommer att följa en mer restriktiv lagstiftning för den typen av verksamhet som gäller idag.

Exploatering av området medför sanering av den idag förorenade marken. Risk för påverkan av förorenande ämnen från vinterunderhåll av båtar försvinner och det antas minska spridningen påverkan av föroreningar i omkringliggande mark och vatten.

Mängden småbåtar som rör sig och lägger till inom området för föreslagna detaljplanen antas inte öka. Därför antas inte heller riskerna för läckage av bensin och bottenpåverkan öka.

De föreslagna husbåtarna/aquavillorna får betongskrov som kan ge utrymme för ”nya” och ”friska” ytor där bottenfaunan kan växa. I dagsläget förekommer en viss erosion av strandkanten bland annat pga båttrafiken. Vid en nyexploatering med en förstärkt kajkant och minskat antal småbåtar minskar erosionen inom delar av planområdet.

#### 5.4.2 Konsekvenser samrådsförslag

Ändrat användningsområde för området medför minskade utsläpp i Torpaviken.

Genomförd plan antas inte påverka vattenförekomsterna på ett negativt sätt. Ej heller försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer satta för berörd vattenförekomst.

Exploateringsarbetena kan medföra vattenpåverkan. Det finns risk för att material slammas upp och grumlar vattnet. Grumling kan medföra konsekvenser som minskad tillväxt av plankton och växter, vilket i sin tur kan leda till minskade populationer av fisk. Den grumling som kan uppstå är temporär och när skadeförebyggande

åtgärder genomförts bedöms grumlingen inte medföra några bestående negativa konsekvenser för vattenlevande organismer.

Om muddringsarbeten eller arbeten i vatten ska utföras behövs även ansökan om tillstånd för byggande i vatten enligt Miljöbalken som ska göras hos Mark- och miljödomstolen. Till ansökan kommer en särskild MKB att bifogas.

#### 5.4.3. Konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny detaljplan genomförs och att området behåller sin nuvarande karaktär.

I detta fall innebär alltså nollalternativet en framtid där uppförande av ny bostadsbebyggelse inte genomförs och inga åtgärder vidtas i strandzonen. Ingen påverkan görs i området och inga åtgärder görs för att sanera kvarvarande föroreningar. Erosionen i strandkanten fortgår som i nuläget.

## 6. Byggskedets miljökonsekvenser

Under byggskedet utförs arbetsmoment som kan medföra påverkan på hälsa och miljö. Nedan beskrivs konsekvenserna av dessa samt vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas.

### 6.1. Natur- & Kulturmiljö/landskapsbild

I samband med grävning, och schaktning påverkas mark- och naturmiljö. Etablering och transporter under byggskedet, i direkt närhet av vegetation, kan orsaka skador på grenverk och stammar. Etablerings- och uppställningsytor för arbetsfordon ska utföras i områden som inte innehar skyddsvärden.

### 6.2. Trafik och Buller

Under byggtiden kommer störningar för kringliggande bebyggelse uppstå i form av buller och vibrationer från schaktning, eventuell sprängning, spontning och pålning. Även byggtransporter medför ökat buller.

De kringliggande områdena kan komma att påverkas av ljudnivåer som överskrider gränsvärdena under byggtiden. Bullerstörningen är dock av temporär art.

### 6.3. Miljöbelastning och Vattenverksamhet

Miljökrav kommer att ställas på entreprenören under byggskedet. MEG (Miljöföreskrifter för entreprenadens genomförande) utgör bilaga till AF (Administrativa föreskrifter) och är underlag för entreprenörens miljöplan.

Entreprenören ska upprätta ett kontrollprogram över samtliga aktiviteter som kommer att behöva kontrolleras. I kontrollprogrammet ingår kontrollplanen som i detalj visar hur en aktivitet ska kontrolleras. Entreprenören ska redovisa rutiner för systematisk riskhantering samt eventuella risker/kritiska moment och hur dessa ska hanteras/förebyggas.

En arbetsmiljöplan ska upprättas av entreprenören. All personal på arbetsplatsen skall informeras om arbetsmiljöplanen och då speciellt de skyddsföreskrifter som gäller för vattenskyddsområdet.

Dessa skyddsföreskrifter ska följas av alla som arbetar inom detta projekt.

Entreprenören ska ha beredskap för att hantera eventuella miljöfarliga ämnen som kan komma fram vid schaktarbetena i fyllningsmassorna samt tillämpa arbetsmiljöverkets arbetarskyddsregler för hantering av miljöfarliga ämnen.

## 7. Uppföljning

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken skall en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av detaljplanen medför.

Enligt Boverket kan det vara svårt att föreslå exakt hur uppföljning och övervakning ska ske redan när MKB tas fram och att en anpassning kan behöva ske under planens genomförande.

Lämpligen integreras uppföljningen av planen i befintliga uppföljnings- och övervakningsprogram i samband med lagstadgade lov- och tillståndsprövningar och anmälning av anmälningspliktiga åtgärder.

Uppföljning av miljökrav kommer även att preciseras under det fortsatta arbetet med detaljplanen.

## 8. Referenser

Miljöbalken

Översiktsplan 2013-2030 för Södertälje kommun

Program för Kv Båtvarvet 4 och 5 m fl inom Pershagen Södertälje  
Dnr 2009-00019-214 (P05019) 2009-08-18

Samrådsredogörelse plansamråd Båtvarvet 4 och 5 mfl  
Dnr 2009-00019-214 (P05019) dat 2013-08-01

Utkast Miljöbedömning steg 1 Behovsbedömning SBK Dnr 2009-00019-214 (P05019)

Plankarta. Kv. Båtvarvet 4 och 5 m fl. inom Pershagen Södertälje.  
2009-00019-214 (P05019) dat 2014-04-30

Planbeskrivning. Kv. Båtvarvet 4 och 5 m fl. inom Pershagen Södertälje. 2009-00019-214 (P05019) dat 2014-04-30

Genomförandebeskrivning. Kv. Båtvarvet 4 och 5 m fl. inom Pershagen Södertälje. 2009-00019-214 (P05019) dat 2014-04-30

Utställningsutlåtande. Kv. Båtvarvet 4 och 5 m fl. inom Pershagen Södertälje. 2009-00019-214 (P05019) dat 2014-04-30

Rapport bullerutredning  
Bjerking AB 2011-09-07 rev 2012-01-20

PM Markmiljöundersökning  
Bjerking AB 2011-08-07 rev 2012-01-20